

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Αναστάσιος Ε. ΔΑΝΑΜΠΑΣΗΣ
e-mail: danabasis@hotmail.com

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Δρ. Μιχάλης Ι. ΠΑΖΑΡΖΗΣ

*ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΠΑΝ/ΜΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ*

7^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ, Δ' ΕΞΑΜΗΝΟ

Αθήνα, 06.02.2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	σελ.3
Εισαγωγή.....	σελ.4

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΚΕΦ. 1 Η Κρουαζιέρα

1.1 Ορισμός Κρουαζιέρας.....	σελ.7
1.2 1.1.1 Είδη.....	σελ.7
1.1.2 Σκοπός.....	σελ.8
1.2 Η Ιστορία της Κρουαζιέρας.....	σελ.8
1.3 Η Κυκλική Κρουαζιέρα - το ιδιότυπο καθεστώς.....	σελ.9

ΚΕΦ. 2 Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει την δραστηριότητα της κρουαζιέρας

2.1 Γενικά.....	σελ.11
2.2 Cabotage.....	σελ.11
2.3.1 Ιστορική Εξέλιξη	σελ.12
2.3 Το θεσμικό πλαίσιο πριν τον Κανονισμό 3577/92.....	σελ.13
2.3.1 Επάνδρωση.....	σελ.13
2.4 Ο Κανονισμός 3577/92.....	σελ.14
2.4.1 Ποιοι έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.....	σελ.15
2.4.2 Κανόνες Επάνδρωσης.....	σελ.16
2.5 Το ελληνικό νομοθετικό καθεστώς.....	σελ.17
2.5.1 Γενικά.....	σελ.17
2.5.2 Η Δραστηριοποίηση των Κρουαζιεροπλοίων.....	σελ.19
2.5.3 Το θεσμικό πλαίσιο της στελέχωσης των Κ/Ζ.....	σελ.21
2.5.4 Οι απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας για την στελέχωση των Κ/Ζ.....	σελ.22
2.5.5 Κοινωνική ασφάλιση και αμοιβή.....	σελ.23

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΚΕΦ. 1 Η Ευρωπαϊκή πολιτική για την κρουαζιέρα

1.1 Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ για την απελευθέρωση της κρουαζιέρας....	σελ.24
1.2 Η θέση της Ελλάδας στις επιταγές της Ε.Ε.....	σελ.26
1.2.1 Η θέση της Ελλάδας στην φάση των διαπραγματεύσεων για την άρση του cabotage	
1.2.2 Η στάση της Ελλάδας μετά την υιοθέτηση του Κανονισμού.....	σελ.27

ΚΕΦ. 2 Η Διεθνής πολιτική στην αγορά της κρουαζιέρας - πλήρης άρση του ‘cabotage’

2.1 Γενικά.....	σελ.29
2.2 Η Ευρώπη πόλος έλξης των εταιριών κρουαζιέρας.....	σελ.29
2.2.1 Πως αντιδρά η Ελλάδα στα νέα δεδομένα.....	σελ.30
2.3 Πλήρης απελευθέρωση της κρουαζιέρας, πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα.....	σελ.33
2.4 Προτάσεις.....	σελ.35

Συμπεράσματα.....	σελ.36
Βιβλιογραφία.....	σελ.39
Διαδικτυακοί τόποι.....	σελ.39
Άλλες πηγές.....	σελ.40
Παράρτηματα.....	σελ.41

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μια προσπάθεια προσέγγισης τόσο του νομοθετικού πλαισίου που καλύπτει την αγορά της κρουαζιέρας όσο και της πολιτικής που ακολουθείται σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Η πολυπλοκότητα και η διασπορά των ελληνικών νομοθετημάτων που σχετίζονται με την κυκλική κρουαζιέρα, σε συνδυασμό με τις επιταγές της Ε.Ε για την εν λόγω αγορά, αποτέλεσε κίνητρο για την παρούσα εργασία, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στον αναγνώστη να κατανοήσει το γενικό πλαίσιο στο οποίο κινείται η κρουαζιέρα, μέσα από μια συλλογή δικαίου η οποία και παρατίθεται αναλυτικά στα Παραρτήματα. Επιπλέον οι νέες εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο κατέστησαν αναγκαία την αναζήτηση των πολιτικών που ακολουθούνται σε όλα τα επίπεδα, ώστε να δοθεί απάντηση στο κατά πόσο η Ελλάδα ευνοείται από το παρόν νομοθετικό πλαίσιο (*cabotage*) ή όχι, καθώς επίσης και ποιές πρωτοβουλίες πρέπει να παρθούν για να ανταποκριθεί στα νέα δεδομένα. Η προαναφερθείσα ανάλυση έγινε δυνάμει της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας σε συνδυασμό με μια σειρά από άρθρα και συγγράμματα που σχετίζονται με το κομμάτι της κυκλικής κρουαζιέρας και το θέμα της άρσης του «*cabotage*». Τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας έδειξαν πως υπάρχει ένα «*δυσκίνητο*» εθνικό νομικό πλαίσιο το οποίο σε συνδυασμό με την υπαρκτή γραφειοκρατία που «*ταλανίζει*» τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, λειτουργεί αρνητικά για την ανάπτυξη της αγοράς της κρουαζιέρας αλλά και άλλων κλάδων που λειτουργούν συμπληρωματικά με την παραπάνω αγορά. Τέλος το σύνολο των πηγών και των στοιχείων που παρατίθενται παρακάτω οδηγούν στο συμπέρασμα πως είναι αναγκαία η πλήρης άρση του «*cabotage*», σε συνδυασμό με την λήψη μιας σειράς πρωτοβουλιών εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης, ώστε να καταστεί η Ελλάδα και οι ελληνικοί λιμένες κόμβος για τις εταιρίες – κολοσσοί της αγοράς της κρουαζιέρας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κρουαζιέρα είναι μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες τουριστικές βιομηχανίες στον κόσμο και στην ουσία ελέγχεται από τρεις ομίλους-γίγαντες, που εδρεύουν στις ΗΠΑ. Το πόσο σημαντικός είναι ο κλάδος της διεθνούς κρουαζιέρας για τον παγκόσμιο τουρισμό φαίνεται από το γεγονός ότι εξακολουθεί να αναπτύσσεται και να ανανεώνεται με υψηλούς ρυθμούς ενώ σήμερα, οι παραγγελίες νέων κατασκευών κρουαζεροπλοίων έχουν φτάσει τα 17,5 δις δολάρια ΗΠΑ.

Τα τελευταία χρόνια η Καραϊβική, δηλαδή η κύρια περιοχή κρουαζιέρας του κόσμου και το πεδίο όπου ωρίμασε η σύγχρονη βιομηχανία, σήμερα έχει κορεστεί ασφυκτικά και η ανάγκη των ομίλων leaders να δραστηριοποιηθούν σε εναλλακτικές περιοχές είναι, τα τελευταία χρόνια, κάτι παραπάνω από επιτακτική.

Η ανάγκη, λοιπόν, εκτόνωσης της Καραϊβικής και το δέλεαρ ενός συνολικού Ευρωπαϊκού πληθυσμού 400 εκατομμυρίων (που αποτελούν δυνητική πελατεία), ωθούν όλα τα μεγάλα brands της κρουαζιέρας να προγραμματίζουν σε πιο μόνιμη βάση μια ολοένα αυξανόμενη παρουσία πλοίων τους στην Μεσόγειο. Αυτή η εξέλιξη έχει ήδη δημιουργήσει μια τεράστια πίτα πλούτου και ανάπτυξης για τις χώρες που υποδέχονται την ραγδαία αναπτυσσόμενη αυτή διεθνή δραστηριότητα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι όμιλοι leaders – με τα τεράστια μεγέθη τους - θα παίξουν καθοριστικό ρόλο στις εξελίξεις και στη Μεσόγειο, όπως κάνουν και σε όλες τις άλλες κύριες αγορές κρουαζιέρας. Το σημαντικό για την Ελλάδα είναι ότι η βιομηχανία αυτή δεν βλέπει πια την Μεσόγειο σαν μια περιοχή εποχιακής δραστηριότητας, αλλά όλο και περισσότερο τα μεγάλα brands της προγραμματίζουν δρομολόγια για όλη τη διάρκεια του έτους, από σταθερά λιμάνια-κόμβους. Στους σταθερούς κόμβους που φιλοξενούνται, διακινούν εκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες το χρόνο και προβαίνουν σε σοβαρές επενδύσεις πάνω σε τοπικές υποδομές εξυπηρέτησης για τα υπερσύγχρονα εκτός έδρας πλοία τους. Με απλά λόγια, οι εταιρείες αυτές σταδιακά «κατακλύζουν» την Μεσόγειο με πολλές χιλιάδες κρεβάτια και υπερσύγχρονα πλοία, ενώ παράλληλα η μεγάλη κρίσιμη μάζα που συγκεντρώνουν παγκοσμίως τις καθιστά πολύ ανταγωνιστικές σε οποιαδήποτε αγορά θέλουν να αναπτύξουν.

Επίσης, με τους μεγάλους προϋπολογισμούς προώθησης που διαθέτουν, διαφημίζουν με δικά τους έξοδα και τη χώρα υποδοχής τους, στις σημαντικότερες τουριστικές αγορές του κόσμου.

Σ' αυτή την εξαιρετικά ευνοϊκή συγκυρία, η χώρα μας δυστυχώς λόγω του cabotage δεν μπορεί να διαδραματίσει ουσιώδη ρόλο, με αποτέλεσμα να χάνονται τόσο νέες θέσεις εργασίας όσο και πολλά έσοδα για την ελληνική οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες.

Σήμερα επιτρέπεται η δρομολόγηση εντός συνόρων μόνο ελληνικών και κοινοτικών κρουαζιεροπλοίων δυνάμει του Κανονισμού 3577/92 της Ε.Ο.Κ. Αν λάβουμε υπόψιν το γεγονός ότι από τις εταιρίες leaders της αγοράς μόνο το

20% εξ' αυτών φέρει κοινοτική σημαία, σε συνδυασμό με το ότι τα πλοία αυτά έχουν κατά βάση ως κόμβους λιμένες της Ιταλίας και της Ισπανίας, εύκολα κάποιος μπορεί να δικαιολογήσει τα μικρά νούμερα που καταγράφει η χώρα μας στο κομμάτι της κυκλικής κρουαζιέρας.

Είναι σαφές βέβαια πως η χώρα μας πάντα αποτελούσε τουριστικός πόλος έλξης διεθνώς. Κάθε χρόνο εκατοντάδες κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν τους ελληνικούς λιμένες δίνοντας σημαντική τόνωση στις τοπικές οικονομίες. Όμως ο αριθμός των προσεγγίσεων τους όπως και η διάρκεια παραμονής τους είναι μικρή καθώς το σύνολο των κρουαζιεροπλοίων είναι υπό ξένη σημαία γεγονός που δεν τους επιτρέπει να πραγματοποιούν τοπικούς περιηγητικούς πλόες εντός Ελλάδος. Ακόμη πιο σημαντικό ρόλο σ' αυτή την σύντομη παραμονή παίζει και το γεγονός ότι η απόσταση από τους λιμένες κόμβους που χρησιμοποιούν τα πλοία αυτά είναι ιδιαίτερα μεγάλη.

Σ' αυτή την δεδομένη στιγμή η Ελλάδα αλλά και το μεγαλύτερο μέρος των παραγόντων της αγοράς της κρουαζιέρας πιέζουν, ώστε να παρθούν οι απαραίτητες νομοθετικές πρωτοβουλίες και συγκεκριμένα να αρθεί πλήρως το cabotage για να μπορούν και πλοία υπό ξένη σημαία να δρομολογούνται εντός Ελλάδος.

Το υλικό που ακολουθεί και το οποίο αποτελεί την διπλωματική μου εργασία, εξετάζει το νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει την δραστηριότητα της κυκλικής κρουαζιέρας εντός των ελληνικών συνόρων, παραθέτοντας ταυτόχρονα τις πολιτικές που ακολουθούνται σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Σκοπός της εργασίας είναι να δοθεί η δυνατότητα στον αναγνώστη να διαπιστώσει ποιό πραγματικά είναι το νομικό υπόβαθρο στο οποίο στηρίζεται τόσο η δρομολόγηση των κρουαζιεροπλοίων όσο και η στελέχωση αυτών, λαμβανομένου υπόψιν των επιταγών της Ε.Ε (κανονισμός 3577/92) για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (άρση cabotage για τα κοινοτικά πλοία).

Η εργασία χωρίζεται σε δύο μέρη, εκ των οποίων το πρώτο ερευνά το σύνολο των εθνικών και κοινοτικών κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την αγορά της κρουαζιέρας, ενώ το δεύτερο μέρος αναλύει τις πολιτικές που ακολουθούνται τα τελευταία χρόνια στην εν λόγω αγορά, όπου καταλήγοντας στο σήμερα, γίνεται μια προσέγγιση των διεθνών συνθηκών καθώς επίσης και της αντίδρασης της χώρας μας στον νέο status quo που διαμορφώνεται κυρίως στην περιοχή της Μεσογείου, αγορά στην οποία μπορεί να κυριαρχήσει με την λήψη των κατάλληλων νομοθετικών μέτρων και πρωτοβουλιών.

Η έρευνα που ακολουθεί βασίστηκε μεταξύ άλλων και στα εξής συγγράμματα: Αγγελική Ι. Παρδάλη, «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Ι. Τζωάννος, «Ευρωπαϊκή ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία», Θεωδορόπουλος Σωτ.(1998) «Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε», Καζάκος Π. «Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε», κεφ 8, στο Μαραβέγιας Ν.-Τζινιτσιζέλης Μ, (1995), «Η ολοκλήρωση της Ε.Ε», εκδ. Θεμέλιο, Μπρεδήμα Άννα, Η προσχώρηση στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες: τα κείμενα της

συμφωνίας, ανάλυση, σχολιασμός, επιπτώσεις κατά τομέα, στο «εφαρμογή των γενικών κανόνων της Συνθήκης της ΕΟΚ στη ναυτιλία», εκδ. Σύγχρονα θέματα, Παπαγεωργίου Τριαντ., Πρακτικά Βουλής 12/6/2001, Άρση του Cabotage, εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και τουρισμός, στο «Μεταφορές και Τουρισμός» 3η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών Επιμέλεια Έκδοσης Ε.Σαμπράκος, Τσινισιζέλης Μ&Ν Μαραβέγιας, «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1999, Παραύτης Χ.Ν «Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών», Πακέτο σημειώσεων.

Επιπλέον σημαντική συμβολή στην ουσιαστική μελέτη της παρούσας εργασίας είχε ο Κανονισμός 3577/92 της ΕΟΚ, η υπ' αριθμ. C-288/02 Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρ. Κοινοτήτων που αφορά την ερμηνεία του Κανονισμού 3577/92, η Ανακοίνωση (COM (2003) 595 τελικό της 22ας Δεκεμβρίου 2003) της Ευρ. Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία των διατάξεων του Κανονισμού καθώς επίσης και ένα πλήθος εθνικών διατάξεων (Κ.Δ.Ν.Δ., Νόμοι, Προεδρικά διατάγματα κ.α) οι οποίες αναφέρονται αναλυτικά στα παραρτήματα.

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί πως βασικό ρόλο στην ολοκλήρωση και οριοθέτηση του δεύτερου μέρους της εργασίας είχαν μεταξύ άλλων διάφορα άρθρα του ηλεκτρονικού τύπου (βλ Travel Daily News «Ελληνική κρουαζιέρα: Ταξίδι στο άγνωστο» Τρίτη, 19 Μαΐου 2009, www.imerisia.gr. «Στροφή του ΟΛΠ στη βιομηχανία της κρουαζιέρας», 21/12/2009 κ.α), τα πρακτικά από το Forum που συνδιοργάνωσαν εννέα φορείς του τουρισμού με την υποστήριξη του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και του ΕΟΤ με θέμα: «Ελλάδα: Διεθνής Κόμβος Κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου», η έκθεση του European Cruise Council καθώς επίσης και το περιεχόμενο του διεθνούς συνεδρίου για την κρουαζιέρα Cruise In Greece.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

«ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η Κρουαζιέρα

1.1 Ορισμός Κρουαζιέρας

Περιηγητικός πλους¹ (Κρουαζιέρα) είναι το θαλάσσιο ταξίδι συνολικής διάρκειας μίας ή περισσότερων ημερών, με επιβατηγό πλοίο (κρουαζιερόπλοιο), που εξασφαλίζει την εν πλω μεταφορά, ενδιαίτηση (κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου) και ψυχαγωγία των επιβατών, και ακολουθεί ένα καθορισμένο δρομολόγιο, που καταλήγει στο λιμένα εκκίνησης σύμφωνα με πρόγραμμα που μεταξύ των άλλων προβλέπει ολιγόωρες επισκέψεις - περιηγήσεις σε τόπους που βρίσκονται στην περιοχή ή πλησίον των λιμένων προσόδου και παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον. Στον ορισμό αυτό μπορεί να συμπεριλαμβάνεται η περίπτωση του « Fly and Cruise» ή του «Fly – Cruise & Stay» το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει αεροπορική ή άλλη μετάβαση καθώς και διαμονή σε τουριστικό κατάλυμα, αποκλείοντας τον κανόνα του λιμένα επιβίβασης και αποβίβασης.

Κρουαζιερόπλοιο: είναι το πλοίο που προορίζεται να πραγματοποιεί πλόες, μεταφέροντας επιβάτες που μετέχουν σε ένα ομαδικό πρόγραμμα και ενδιαίτουνται επί του πλοίου, με σκοπό την πραγματοποίηση προκαθορισμένων ολιγόωρων τουριστικών επισκέψεων σε ένα ή περισσότερα λιμάνια και το οποίο κατά κανόνα στη διάρκεια του ταξιδιού του, δεν επιβιβάζει ή αποβιβάζει οριστικά επιβάτες και δεν φορτώνει ή εκφορτώνει εμπορεύματα.

1.1.1 Είδη Κρουαζιέρας

Η Κρουαζιέρα σύμφωνα με τον ως άνω ορισμό μπορεί να πάρει τις εξής μορφές, οι οποίες εδώ παρουσιάζονται συνοπτικά και επιγραμματικά:

- «Fly and cruise»² Σ' αυτή την μορφή κρουαζιέρας δίνεται η δυνατότητα στον χρήστη να ταξιδέψει αεροπορικά από την περιοχή που διαμένει έως και ένα από τα λιμάνια σταθμούς της κρουαζιέρας συνεχίζοντας την περιήγησή του ακτοπλοϊκώς ή να επιβιβαστεί στο λιμάνι αφετηρίας και σε έναν από τους σταθμούς της ακτοπλοϊκής περιήγησής του να χρησιμοποιήσει αεροπλάνο με σκοπό την επιστροφή του στο τόπο διαμονής του.
- «Fly, cruise and stay»³ Το είδος αυτής της κρουαζιέρας λειτουργεί όπως το

1. Υ.Α - 1016/15/11 – 2003, άρθρο 1 σε συνδυασμό με το άρθρο 1 του Π.Δ 122/1995
2,3 www.el.wikipedia.org, www.cruise.com

προαναφερθέν (Fly and cruise), επιπλέον όμως δίνεται η δυνατότητα στο χρήστη σε κάποιον ή κάποιους σταθμούς της κρουαζιέρας να απολαύσει πλήθος δραστηριοτήτων στην στεριά, διανυκτερεύοντας είτε στο πλοίο είτε σε κατάλυμα στην στεριά.

- «Cruising for all»⁴ Το είδος αυτό αποτελεί μια μοντέρνα μορφή κρουαζιέρας καθώς ο χρήστης πληκτρολογώντας στο ιντερνέτ τα χαρακτηριστικά που επιθυμεί να έχει η κρουαζιέρα(δηλαδή αν επιθυμεί ένα μεγάλο ή μικρό πλοίο, αν επιθυμεί ήσυχες ή πιο δραστήριες διακοπές κλπ.),επιλέγει από μια σειρά προτάσεων-επιλογών αυτή που του ταιριάζει.
- «Fly, cruise and bike»⁵ Άλλη μια παραλλαγή του «Fly and cruise» κατά την οποία προσφέρεται η δυνατότητα για ποδηλασία στους διάφορους σταθμούς της κρουαζιέρας.
- «Ferry cruise»⁶ Αποτελεί μια ιδιότυπη μορφή κρουαζιέρας, αποτέλεσμα της συνεχούς ποιοτικής βελτίωσης της αγοράς των πλοίων γραμμών(liner market).Ο επιβάτης χρησιμοποιώντας κάποια δρομολογιακή γραμμή (π.χ Ελλάδα-Ιταλία) απολαμβάνει κατά την διάρκεια του ταξιδιού πολυτελείς ανέσεις αντίστοιχες αυτών του κρουαζιερόπλοιου.

1.1.2 Σκοπός

Η Κρουαζιέρα αποτελεί μια ιδιαίτερη μορφή διακοπών, η οποία παρέχει την ευκαιρία επίσκεψης σε κοσμικά λιμάνια και εξωτικά νησιά με ένα ταξίδι. Η εναλλαγή εικόνων, η πληθώρα αξιοθέατων και η απόλαυση πλούσιων ξενοδοχειακών ανέσεων συνδυασμένα με ένα γεμάτο πρόγραμμα ψυχαγωγίας μέσα στο πλοίο είναι το πακέτο εκείνο διακοπών που προσφέρει η κρουαζιέρα.

1.2 Η Ιστορία της Κρουαζιέρας

Οι κρουαζιέρες είναι συνυφασμένες με εικόνες προπολεμικών δραστηριοτήτων της υψηλής κοινωνίας. Τα πρώτα κρουαζιερόπλοια χαρακτηρίστηκαν «πλωτά ανάκτορα» και διέθεταν ότι τολμούσε η ελίτ να ζητήσει από τα καλύτερα ξενοδοχεία του κόσμου. Η ιστορία⁷ αυτής της ιδιαίτερης μορφής τουρισμού ξεκίνησε από την Αμερική. Ένας έξυπνος πλοιοκτήτης διαφήμισε στο φύλλο της “Gazette” της Νέας Υόρκης ότι το ατμόπλοίο του θα πραγματοποιήσει «ένα θαλασσινό περίπατο 5 ημερών». Το 1873 πραγματοποιήθηκε η πρώτη κρουαζιέρα στον κόσμο. Μέσα στο πλοίο προσφέρονταν γεύματα, οργανώνονταν χοροί και τουρνουά πόκερ. Προκειμένου να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των επισκεπτών τους, οι ιδιοκτήτες σχεδίασαν ειδικά σκαριά υψηλών προδιαγραφών. Πρόσεξαν τις λεπτομέρειες στην κατασκευή, την εργονομία και τη διακόσμηση. Εκπαίδευσαν προσωπικό που παρείχε άψογο επίπεδο υπηρεσιών. Ενδιαφέρθηκαν για την ψυχαγωγία των επιβατών επιλέγοντας εξωτικά λιμάνια και προσφέροντας κάθε είδους διασκέδαση.

4,5,6 www.el.wikipedia.org, www.cruise.com

7. www.nautilia.gr

Τα προπολεμικά πολυτελή υπερωκεάνια⁸ που μεταμορφώθηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου σε νοσοκομειακά, επιστρατεύτηκαν ως κρουαζιερόπλοια μετά το τέλος του. Η Γαλλία με το «Νορμανδία», η Γερμανία με το «Μπρέμεν» και η Βρετανία με το “Queen Mary” εγκαινίασαν ταξίδια αναψυχής στον Ατλαντικό.

Την δεκαετία⁹ '60-'70' τα κρουαζιερόπλοια δεν είχαν καμία σχέση με την σύγχρονη πραγματικότητα. Οι ναυτιλιακές εταιρίες της εποχής, όπως η Epirotiki Lines, Efthimiadis Lines, Sun Lines, Karras Lines, Cycladic Cruises κατείχαν μικρά πλοία 3-7 χιλιάδων τόνων, που είχαν αγοραστεί στην πλειονότητα τους από Αγγλικές και Γαλλικές εταιρίες και τα οποία αρχικά ήταν μικτά πλοία μεταφοράς επιβατών και φορτίων όπου με τις κατάλληλες ανακατασκευές μετατράπηκαν σε κρουαζιερόπλοια (όπως το Αταλάντη, το Αφροδίτη και το Σεμίραμις).

Την δεκαετία του '70 η αγορά της ελληνικής κρουαζιέρας αναπτύσσεται δυναμικά. Νέες εταιρίες εισάγονται στη αγορά μέσω της δυναμικής συνεισφοράς των τραπεζικών δανείων, τα οποία στηρίζονται και επιδοτούνται από το Ιταλικό και Γαλλικό κράτος όπως η Costa Lines, Lauro Lines. Τα κρουαζιερόπλοια στην πλειοψηφία τους εκσυγχρονίζονται, παρέχοντας μεγαλύτερη ποιότητα στις υπηρεσίες τους. Οι ελληνικοί προορισμοί γίνονται πλέον πιο δημοφιλείς στους ξένους τουρίστες καθώς το ελληνικό τουριστικό προϊόν τους είναι ιδιαιτέρως οικονομικό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αλματώδη ανάπτυξη της κρουαζιέρας και κατ'επέκταση της ελληνικής ναυτιλίας.

Από τις αρχές του '90 όμως η αγορά της ελληνικής κρουαζιέρας εισέρχεται σε περίοδο κρίσης¹⁰ λόγω του ποιοτικού ανταγωνισμού των ξένων κρουαζιερόπλοιων και της εμπορικής υπεροχής τους. Τα ξένα κρουαζιερόπλοια υπερείχαν σαφώς των ελληνόκτητων σε επίπεδο κατασκευής πλοίου, διαμονής, διατροφής και γενικότερα σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών. Επιπλέον την εποχή αυτή εισέρχονται στην αγορά νεότευκτα κρουαζιερόπλοια με μεγαλύτερη χωρητικότητα στα οποία το κόστος εκμετάλλευσης είναι σαφώς μικρότερο με αποτέλεσμα μικρότερο πραγματικό κόστος ανά επιβάτη (εμπορική υπεροχή).

Στις μέρες μας η ελληνική κρουαζιέρα εμφανίζει σημάδια σταθερούς ανάπτυξης αποτελώντας βασικό κρίκο προώθησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς της κρουαζιέρας θα γίνει σε επόμενο κεφάλαιο.

1.3 Η Κυκλική Κρουαζιέρα - το ιδιότυπο καθεστώς

Όπως ορίσαμε και στην αρχή του κεφαλαίου η κρουαζιέρα αποτελεί ένα κυκλικό ταξίδι. Η κυκλική λοιπόν κρουαζιέρα είναι αυτή η οποία και θα μας

8. www.travelling.gr

9. www.navihellas.gr

10. www.traveldailynews.gr

απασχολήσει στην παρούσα εργασία καθώς αυτή καλύπτεται από τους περιορισμούς του «cabotage». Ως κυκλική κρουαζιέρα εννοούμε εκείνο το ταξίδι στο οποίο ο τελικός λιμένας προορισμού (home port) είναι ο λιμένας αφετηρίας, με ενδιάμεσες προγραμματισμένες προσεγγίσεις. Οι κυκλικές κρουαζιέρες διακρίνονται σε δυο κατηγορίες¹¹: α) τις μονοήμερες και β) τις πολυήμερες.

Οι μονοήμερες κυρίως αφορούν τις θαλάσσιες εκδρομές στα νησιά του Αργοσαρωνικού για παράδειγμα ενώ οι πολυήμερες μπορεί να περιλαμβάνουν και λιμάνια του εξωτερικού όπως της Τουρκίας, του Ισραήλ και της Αιγύπτου.

Η κυκλική λοιπόν κρουαζιέρα λόγω του ελληνικού «cabotage», όπως θα αναπτυχθεί εκτενώς σε επόμενο κεφάλαιο, αποτελεί ένα ιδιότυπο καθεστώς, καθώς παρά τις καλές προοπτικές που υπάρχουν για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και το έντονο ενδιαφέρον που παρατηρείται από διεθνούς ομίλους κρουαζιέρας όπως η Carnival και η Royal Caribbean, η Ελλάδα δεν μπορεί να ανταγωνιστεί άλλους προορισμούς της Μεσογείου, λόγω των περιορισμών που θέτει το πρόβλημα του καμποτάζ, σύμφωνα με το οποίο μόνο κρουαζιερόπλοια με σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να έχουν λιμάνι της Ελλάδας ως «home port»¹².

Αυτό ισχύει μόνο στη χώρα μας και απαγορεύει σε πλοία με ξένη σημαία να πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες με αφετηρία την Ελλάδα. Καθώς το 80% των κρουαζιερόπλοιων δεν έχουν σημαίες χωρών της Ε.Ε., η Ελλάδα με αυτόν τον τρόπο αποκλείει το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς στόλου κρουαζιερόπλοιων.

11. Ι. Τζωάννος, «Ευρωπαϊκή ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία»

12. Κόμβος / home port κρουαζιερόπλοιων: Όταν λοιπόν λέμε ότι ένα λιμάνι είναι κόμβος κρουαζιέρας και home port κρουαζιερόπλοιων εννοούμε ότι το λιμάνι αυτό αποτελεί την αφετηρία και τον τελικό προορισμό των κρουαζιερόπλοιων, ότι οι επιβάτες των πλοίων αυτών διακινούνται μέσω του / των αεροδρομίων της χώρας κόμβου, ότι το μεγαλύτερο μέρος της τροφοδοσίας των πλοίων γίνεται στο λιμάνι κόμβου, ότι οι επισκευές και η συντήρηση των πλοίων γίνονται κυρίως στη χώρα που φιλοξενεί τον κόμβο και εν ολίγοις ότι η χώρα που διαθέτει λιμάνι κόμβου αποτελεί επιχειρησιακό κέντρο και βάση σχεδιασμού της δραστηριότητας των εταιρειών που έχουν επιλέξει να εγκατασταθούν σε αυτή. Μιλάμε λοιπόν για μια ιδιαίτερα σύνθετη και προσοδοφόρα οικονομική δραστηριότητα που απέχει πολύ από αυτή που αναπτύσσεται σε ένα λιμάνι το οποίο λόγω θέσης απλώς δέχεται πολλές επισκέψεις από κρουαζιερόπλοια. (βλ. την ανάλυση που γίνεται στο 2^ο κεφ. του 2^{ου} Μέρους).

Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει την δραστηριότητα της κρουαζιέρας

2.1 Γενικά

Το πλαίσιο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ,διαμορφώνεται, από την ελληνική νομοθεσία που συγκροτείται από νόμους, διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις. Επίσης η Ελλάδα ως μέλος της Ε.Ε δεσμεύεται από τις διατάξεις των επίσημων Κανονισμών που εκδίδονται από το Συμβούλιο των υπουργών της Ε.Ε. Μέχρι την δεκαετία του '90 το σύνολο του νομοθετικού πλαισίου που κάλυπτε την κρουαζιέρα αποτελούνταν από κανόνες δικαίου¹³ με έντονο το στοιχείο του κρατικού παρεμβατισμού (στελέχωση, σημαία, ηλικία, δρομολόγια κ.λ.π) εν απουσία κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στο κομμάτι των μεταφορών.

Κύριο χαρακτηριστικό του κρατικού παρεμβατισμού αποτελούσε η ύπαρξη του προνομίου της ναυσιπλοΐας, γνωστό ως 'Cabotage.'¹⁴ Το προνόμιο αυτό θέλησε να καταργήσει η Ε.Ε το 1992 με τον Κανονισμό 3577/92 στην προσπάθειά της να δημιουργήσει μια ισχυρή και ταυτόχρονα ανταγωνιστική ναυτιλιακή πολιτική, κοινή για τις χώρες που την απαρτίζουν. Από την υιοθέτηση του κανονισμού έως και σήμερα έχουν παρεμβληθεί πολλά γεγονότα που είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση προσαρμογής της Ελλάδας με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, με συνέπεια την απομόνωση της κρουαζιέρας στον ελλαδικό χώρο. Συνάμα ηχηρές είναι οι φωνές πλέον σχετικά με την πλήρη άρση του 'Cabotage', ώστε να μην ισχύει μόνο για τα υπό κοινοτική σημαία (όπως όριζε ο κανονισμός 3577/92) πλοία, αλλά για το σύνολο των κρουαζιερόπλοιων διεθνώς.

Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει την κρουαζιέρα θα αναπτυχθεί εκτενώς στο κεφάλαιο αυτό με σκοπό την αποτύπωση της σημερινής πραγματικότητας και των τυχόν αγκυλωμάτων που υπάρχουν μεταξύ της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας.

2.2 Cabotage

Ως cabotage ορίζεται η εξασφάλιση της εξυπηρέτησης της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς από πλοία που υψώνουν την εθνική σημαία¹⁵. Το καμποτάζ έχει υπάρξει μέθοδος προστασίας των θαλασσιών συγκοινωνιών

13. Χαρακτηριστικά είναι τα άρθρα 164-165 του Κ.Δ.Ν.Δ

14. Η λέξη Cabotage προέρχεται από τη γαλλική *caboter*, που σημαίνει «να πλέουν κατά μήκος μιας ακτής». Η λέξη αυτή μόνο περιφραστικά μπορεί να μεταφραστεί στα ελληνικά, και σημαίνει την μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων. Μια στενότερη ερμηνεία είναι το δικαίωμα της ως άνω μεταφοράς να ανήκει όνο σε πλοία με σημαία της χώρας αυτής,, εξ ου και άρση του Cabotage σημαίνει άρση του ως άνω δικαϊώματος. (πηγή: Χ. Ψαράτης, Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage, σελ. 17).

αρκετών ευρωπαϊκών χωρών και δύναται να λάβει διάφορες μορφές, από την νομοθετική επιταγή για στελέχωση του πλοίου μόνο με προσωπικό της εθνικότητας του κράτους, την υποχρέωση ιδιοκτησίας των πλοίων από επιχειρηματίες που διαθέτουν εγχώρια εθνικότητα, την απαίτηση να ταξιδεύουν μόνο τα πλοία υπό εγχώρια σημαία μέχρι και την απαίτηση να κατασκευάζονται, μετασκευάζονται και να συντηρούνται τα επιβατικά πλοία σε εγχώρια ναυπηγία.

2.2.1 Ιστορική Εξέλιξη

Για την ελληνική πραγματικότητα το δικαίωμα του καμποτάζ είχε υιοθετηθεί με το άρθρο 11 (ακτοπλοΐα) «Αποκλειστικά δικαιώματα των υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίων είναι: (α) η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (ακτοπλοΐα) κατά τα εν τω κεφαλαίω «περί ακτοπλοΐας» οριζόμενα» και 165 (κρουαζιέρα) «το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων για περιήγηση σε ελληνικούς λιμένες ανήκει σε τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τουτ'αυτό ισχύει και για την περίπτωση προεκτάσεως της περιηγήσεως σε λιμένες της αλλοδαπής εφ' όσον ο λιμένας οριστικής αποβιβάσεως είναι ελληνικός. Διά Π. Διαταγμάτων δύναται να επιτραπεί η κατά τ' ανωτέρω παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών υπό επιβατηγών πλοίων υπό ξένες σημαίες, υπό όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενες δι' αυτών. Τα τουριστικά πλοία, (θαλαμηγά και τουριστικά πλοιάρια) διέπονται υπό ειδικών διατάξεων», του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου σύμφωνα με το οποίο το δικαίωμα μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων απολαμβάνουν αποκλειστικά πλοία υπό ελληνική σημαία¹⁵. Δηλαδή είχε υιοθετηθεί η προστασία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών μέσω της απαγόρευσης της εξυπηρέτησης του ελληνικού και ξένου επιβατικού κοινού από πλοία που ανήκαν σε ξένους μετόχους. Για να είναι δυνατή η δρομολόγηση πλοίου στις ελληνικές θαλάσσιες γραμμές έπρεπε το 51% των μετοχών να ανήκει σε ελληνικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, όπως όριζε το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου «Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα».

Το θέμα της άρσης του καμποτάζ αποτελεί ένα φλέγον αντικείμενο που απασχολεί τους πολιτειακούς και ναυτιλιακούς παράγοντες της χώρας τα τελευταία χρόνια. Κομβικό σημείο αποτελεί το τέλος της δεκαετίας του '90 όταν η Ε.Ε ξεκινά διαπραγματεύσεις για το πλαίσιο με το οποίο θα πραγματοποιηθεί η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών, στην οποία

15. OECD, Regulatory issues in international maritime transport, Paris 2000.

των πλοίων από επιχειρηματίες που διαθέτουν εγχώρια εθνικότητα, την απαίτηση να ταξιδεύουν μόνο τα πλοία υπό εγχώρια σημαία μέχρι και την απαίτηση να κατασκευάζονται, μετασκευάζονται και να συντηρούνται τα επιβατικά πλοία σε εγχώρια ναυπηγία.

16. Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», ΦΕΚ Α' 26

βεβαίως ανήκε και η κρουαζιέρα. Η επίτευξη μίας Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς¹⁷ προϋπόθετε την εξάλειψη των εθνικών περιορισμών, εκ των οποίων ένας από τους σημαντικότερους ήταν το καμποτάζ.

Στην Ελλάδα το σύνολο των ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνταν στο χώρο της κρουαζιέρας απολάμβαναν το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής θαλάσσιων τουριστικών υπηρεσιών χωρίς να χρειάζεται να συναγωνίζονται ξένα επιχειρηματικά συμφέροντα. Ήταν εύλογο λοιπόν, ότι το θέμα της άρσης του καμποτάζ θα αντιμετωπιζόταν με έντονο αρνητισμό. Στην φάση των διαπραγματεύσεων για την άρση του καμποτάζ η ελληνική κυβέρνηση απέρριψε όλα τα προσχέδια του Κανονισμού¹⁸, παραθέτοντας τις αρνητικές επιπτώσεις που θα είχε η απελευθέρωση για την ελληνική αγορά της κρουαζιέρας. Τα επιχειρήματα που παρουσίασε η ελληνική κυβέρνηση στηρίζονταν στη λογική της μοναδικότητας του ελληνικού θαλάσσιου χώρου, η γεωγραφική πραγματικότητα του οποίου δημιουργεί μια ιδιαιτερότητα και ευνοϊκές συνθήκες εκμετάλλευσης για τους ευρωπαϊούς εταίρους.

Τελικά το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε την 7^η Δεκεμβρίου 1992 τον Κανονισμό 3577/92 θέτονταν μία νέα εποχή στο χώρο της Κρουαζιέρας. Η άρση του καμποτάζ αποτελούσε πλέον επιτακτική ανάγκη ώστε να εναρμονιστεί η Ελλάδα με την Κοινότητα. Η Ελλάδα όμως μέχρι το 2003 και το Π.Δ 344/03 ουδεμία σοβαρή πολιτική και κατ' επέκταση νομοθετική πρωτοβουλία δεν είχε πάρει (για την κατάργηση του καμποτάζ) φοβούμενη προφανώς το μεγάλο πολιτικό κόστος.

Στις μέρες μας το καμποτάζ έχει αρθεί σε ότι αφορά τα κοινοτικά πλοία, η Ελλάδα όμως έχει εισέλθει σε μια νέα φάση συζητήσεων σχετικά με την ολοκληρωτική κατάργηση του καμποτάζ, ώστε να μπορούν να δρομολογούνται στην ελληνική αγορά πλέον κρουαζιερόπλοια και από ξένα, μη κοινοτικά νηολόγια. Το θέμα αυτό της πλήρους κατάργησης του καμποτάζ είναι πολυδιάστατο κάτι που γίνεται προσπάθεια σε επόμενο κεφάλαιο να αποσαφηνιστεί.

2.3 Το θεσμικό πλαίσιο πριν τον Κανονισμό 3577/92

Το βασικό θεσμικό πλαίσιο που ουσιαστικά εφαρμοζόταν στο χώρο της κρουαζιέρας την εποχή πριν την ψήφιση του Κανονισμού 3577/92, περικλειόταν στο άρθρο 165 του ΚΔΝΔ. Το άρθρο αυτό στην παράγραφο 1 όριζε τα εξής: *«το δικαίωμα της μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας, ανήκει εις τα δρομολογούμενα ελληνικά επιβατηγά πλοία»*. Επιπλέον στην παράγραφο 6 το ως άνω άρθρο προέβλεπε

17. Τσινισιζέλης Μ&Ν Μαραβέγιας, «Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1999.

18. Πρακτικά Βουλής 12/6/2001. Παπαγεωργίου Τριαντ., Άρση του Cabotage ,εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και τουρισμός, στο «Μεταφορές και Τουρισμός» 3^η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών Επιμέλεια Έκδοσης Ε.Σαμπράκος

ότι: «το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων για περιήγηση σε ελληνικούς λιμένες ανήκει σε τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τουτ' αυτό ισχύει και για την περίπτωση προεκτάσεως της περιηγήσεως σε λιμένες της αλλοδαπής εφ' όσον ο λιμένας οριστικής αποβιβάσεως είναι ελληνικός. Διά Πρ. Διαταγμάτων δύναται να επιτραπεί η κατά τ' ανωτέρω παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών υπό επιβατηγών πλοίων υπό ξένες σημαίες, υπό όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενες δι' αυτών. Τα τουριστικά πλοία, (θαλαμηγά και τουριστικά πλοιάρια) διέπονται υπό ειδικών διατάξεων».

Το άρθρο 165 του ΚΔΝΔ έδινε λοιπόν το αποκλειστικό δικαίωμα (cabotage) πραγματοποίησης κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών μόνο στα υπό ελληνική σημαία¹⁹ κρουαζιερόπλοια. Στα υπό ξένη ή κοινοτική σημαία κρουαζιερόπλοια επιτρεπόταν επομένως μόνο το δικαίωμα προσέγγισης των διαφόρων ελληνικών λιμένων (νησιωτικών ή ηπειρωτικών) και όχι η πραγματοποίηση δρομολογημένων κυκλικών κρουαζιέρων, όπου το λιμάνι αφετηρίας θα ήταν το αυτό με το λιμάνι προορισμού.

2.3.1 Στελέχωση

Ο κρατικός παρεμβατισμός ως βασικό χαρακτηριστικό της αγοράς της κρουαζιέρας δεν θα μπορούσε να λείπει και από το κομμάτι της στελέχωσης των κρουαζιεροπλοίων. Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 του Κ.Δ.Ν.Δ (Οργανική Σύνοψη Προσωπικού των Πλοίων) «Το προσωπικό των πλοίων αποτελείται από Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς...». Η ελληνική νομοθεσία λοιπόν επέβαλε στους πλοιοκτήτες κρουαζιεροπλοίων που πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες να απασχολούν αποκλειστικά ελληνικό προσωπικό ακόμη και στο ξενοδοχειακό τμήμα. Το γεγονός αυτό βέβαια περιόριζε αρκετά τους πλοιοκτήτες καθώς οι ανταγωνίστριες εταιρίες από άλλες χώρες είχαν την δυνατότητα να απασχολούν και αλλοδαπό (χαμηλόμισθο) προσωπικό από τρίτες χώρες σε δραστηριότητες πάνω στο κρουαζιερόπλοιο που είναι εντάσεως εργασίας, όπως είναι οι θέσεις των θαλαμηπόλων, σερβιτόρων και μαγείρων.

2.4 Ο Κανονισμός 3577/92

Την 7^η Δεκεμβρίου 1992 ψηφίστηκε από το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ο Κανονισμός 3577/92 (βλ. Παράρτημα 1), ο οποίος από την 1/1/1993 θέτει σε εφαρμογή την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών Μελών (εσωτερικές θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ). Πρακτικά η απελευθέρωση σημαίνει ότι στις θαλάσσιες μεταφορές εντός κάθε χώρας μέλος της Ε.Ε. μπορούν να δραστηριοποιούνται πλοία υπό κοινοτική σημαία (υπό προϋποθέσεις που θέτει ο Κανονισμός).

19. Άρθρο 5 ΚΔΝΔ

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού ορίζει ότι «από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.». Το άρθρο αυτό ελευθερώνει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στις χώρες όπου αυτός ο τομέας της οικονομίας αποτελούσε αποκλειστικότητα των υπηκόων των κρατών μελών. Η ελευθερία εκτέλεσης δρομολογίων μεταξύ δύο λιμένων ενός ίδιου κράτους μέλους θα προσφέρεται πλέον σε όλους τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας. Μια κρουαζιέρα όμως που ξεκινά σε ένα κράτος μέλος X ή σε μια τρίτη χώρα και καταλήγει σε μια τρίτη χώρα ή στο κράτος μέλος X και καταπλέει σε λιμένες ενός κράτους μέλους Y δεν εμπίπτει στο πεδίο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για τις ενδομεταφορές εάν δεν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες στην κρουαζιέρα στο κράτος μέλος Y. Σε αυτή την περίπτωση, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.

Θα πρέπει να σημειωθεί όμως ότι ένα πολύ σημαντικό βήμα που γίνεται με τον Κανονισμό είναι το εξής: η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ορίζει²⁰ ότι η ελευθερία δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποβάλλεται σε καθεστώς προηγούμενης έγκρισης²¹ από το κράτος μέλος, ιδίως εάν αυτό περιλαμβάνει περιοριστικούς όρους. Τα κράτη μέλη μπορούν το πολύ να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες να τους κοινοποιήσουν προηγουμένως πληροφορίες για τις υπηρεσίες που σκοπεύουν να προσφέρουν. Ομοίως, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαιτήσουν από τις εταιρείες να διαθέτουν εκπρόσωπο στην επικράτειά τους.

2.4.1 Ποιοι έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού διευκρινίζει για ποιούς ισχύει η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Πρόκειται για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος, και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος.

20. COM (2003) 595 τελικό της 22ας Δεκεμβρίου 2003 «Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92»

21. Βλέπε ωστόσο τους κανόνες που τίθεται σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων.

Η έννοια του πλοιοκτήτη της Κοινότητας

Το άρθρο 2, σημείο 2 του κανονισμού διακρίνει τους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας» σε τρεις τύπους:

α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες:

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος.

γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του».

Το ζήτημα που δημιούργησε τα περισσότερα ερωτηματικά είναι ο ορισμός της έννοιας του «ελέγχου» που προβλέπει ο κανονισμός για τις δύο από τις τρεις κατηγορίες πλοιοκτητών της Κοινότητας.

Ο κανονισμός συγκαταλέγει στους πλοιοκτήτες της Κοινότητας «τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο β)). Η Επιτροπή εκτιμά²² ότι η έννοια «πραγματικός έλεγχος σε κράτος μέλος» σημαίνει, σε αυτό το πλαίσιο, ότι οι καθοριστικές αποφάσεις λαμβάνονται και η καθημερινή διαχείριση εκτελείται εντός της επικράτειας της Κοινότητας και ότι οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου διενεργούνται επίσης εντός της επικράτειας της Κοινότητας. Στους πλοιοκτήτες της Κοινότητας συγκαταλέγονται επίσης, «οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο γ)). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η έννοια του «ελέγχου από τους υπηκόους ενός κράτους μέλους» που προβλέπεται σε αυτό το άρθρο σημαίνει ότι την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας κατέχουν υπήκοοι της Κοινότητας.

22. COM (2003) 595 τελικό της 22ας Δεκεμβρίου 2003 «Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92»

Η προϋπόθεση νηολόγησης του πλοίου σε κράτος μέλος πρέπει επίσης να διευκρινιστεί.

Οι προϋποθέσεις για νηολόγηση σε κράτος μέλος και πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές

Η προϋπόθεση της νηολόγησης σε ένα κράτος μέλος προϋποθέτει ότι το σχετικό νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη των Ε.Κ και οι κανόνες του παράγωγου δικαίου (Οδηγίες, Κανονισμοί κλπ.). Έτσι, για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των νήσων Κέργκουλεν (τμήμα των γαλλικών νότιων και ανταρκτικών εδαφών), των ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάουμαν δεν ισχύει ο κανονισμός²³.

Αντιθέτως, ο κανονισμός ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ αφού η Συνθήκη εφαρμόζεται σε αυτά τα εδάφη²⁴. Είναι όμως δυνατόν να απαγορευθεί η πρόσβαση στις κοινοτικές ενδομεταφορές στα πλοία αυτά εάν αποδειχθεί ότι δεν υπόκεινται στη Συνθήκη των Ε.Κ και στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

Επιπλέον, ο κανονισμός προβλέπει ότι για να δικαιούται ένα πλοίο κράτους μέλους να εκτελεί ενδομεταφορές σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει πρώτα να πληρεί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να του επιτραπεί η εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος στο οποίο είναι νηολογημένο.

Έτσι τα πλοία τα οποία δεν έχουν πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές δεν έχουν πρόσβαση ούτε στις αγορές²⁵ των άλλων κρατών μελών. Ομοίως, τα πλοία που έχουν πρόσβαση υπό όρους στις εθνικές αγορές μπορούν να υποβληθούν σε παρόμοιους όρους όταν θελήσουν να εκτελέσουν δρομολόγια σε ένα άλλο κράτος μέλος.

2.4.2 Κανόνες Στελέχωσης

Τα θέματα στελέχωσης εμπίπτουν παραδοσιακά και σύμφωνα με το άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κυβερνήσεων, συμπεριλαμβανομένων των κρατών της σημαίας των πλοίων, σε διάφορες ναυτικές ζώνες που υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία αλλά και εκτός αυτής, όπως είναι η ανοικτή θάλασσα.

23. Αυτά τα εδάφη, στην πλειοψηφία τους, αποτελούν τμήμα των υπερπόντιων χωρών και εδαφών που υπόκεινται, σύμφωνα με το άρθρο 299, παράγραφος 3 της Συνθήκης, σε ειδικό καθεστώς σύνδεσης με τα κράτη μέλη.

24. Το άρθρο 299, παράγραφος 4 της Συνθήκης των Ε.Κ προβλέπει ότι «οι διατάξεις της παρούσας συνθήκης εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εδάφη, για τις εξωτερικές σχέσεις των οποίων υπεύθυνο είναι ένα κράτος μέλος».

25. Πολλά κράτη μέλη έχουν ανοίξει την αγορά τους περισσότερο από όσο απαιτεί ο κανονισμός είτε έναντι όλων, είτε με διμερείς συμφωνίες είτε με εγκρίσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Αυτές οι πρακτικές δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία.

Οι κανόνες είναι πολύ διαφορετικοί ανάλογα με τα νηολόγια. Έτσι, ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν αυστηρούς όρους σε θέματα υπηκοότητας απαιτώντας τα μέλη του πληρώματος να είναι όλα υπήκοοι κράτους μέλους, ενώ άλλα περιορίζονται να απαιτούν την κοινοτική ιθαγένεια για τις θέσεις του καπετάνιου και του δεύτερου. Αυτές οι διαφορές απαιτήσεων σε θέματα υπηκοότητας μεταφράζονται σε σημαντικές διαφορές κόστους από το ένα νηολόγιο στο άλλο.

Προκειμένου να περιοριστεί ο ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός στις πιο ευαίσθητες γραμμές, το άρθρο 3 του κανονισμού προβλέπει ότι «για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής». Τα κράτη μέλη «υποδοχής» δηλαδή μπορούν να επιβάλλουν τους δικούς τους κανόνες επάνδρωσης στα πλοία (εκτός των κρουαζιεροπλοίων) που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ των λιμένων σε νησιά²⁶. Τα κράτη μέλη υποδοχής μπορούν επίσης να αποφασίσουν για τους κανόνες επάνδρωσης των μικρών πλοίων (πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας).

Ο κανονισμός δεν διευκρινίζει ποια είναι τα «θέματα στελέχωσης» που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής. Σύμφωνα με ορισμένους, η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής είναι απεριόριστη (ο κανονισμός αφορά «όλους» τους κανόνες επάνδρωσης). Η Επιτροπή ακολουθεί μια πιο περιοριστική προσέγγιση. Εκτιμά ότι η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής πρέπει να περιορίζεται προκειμένου να διαφυλαχθεί η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από την οποία παρεκκλίνει αυτή η αρμοδιότητα.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη υποδοχής είναι αρμόδια να καθορίσουν την απαιτούμενη αναλογία κοινοτικών υπηκόων στο πλήρωμα των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (και των πλοίων χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Ένα κράτος μέλος μπορεί επομένως να απαιτήσει να αποτελείται το πλήρωμα αυτών των πλοίων εξ ολοκλήρου από κοινοτικούς υπηκόους. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαιτήσουν να έχουν οι ναυτικοί στα πλοία κοινωνική ασφάλιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσο για τις συνθήκες εργασίας, μπορούν να επιβάλουν να

26. Έχει τεθεί το ερώτημα εάν ισχύουν οι κανόνες του κράτους της σημαίας ή οι κανόνες του κράτους υποδοχής στα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν ενδομεταφορές μεταξύ νησιών. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το κείμενο του κανονισμού είναι σαφέστατο σε αυτό το σημείο: για τα κρουαζιερόπλοια, οι κανόνες σε θέματα επάνδρωσης εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας (βλέπε άρθρο 3, παράγραφος 1 του κανονισμού). Το θέμα είχε παραπεμφθεί στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο εξέδωσε την αριθ. C-288/02 Απόφαση (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7) που αφορά ερμηνεία του Κανονισμού 3577/92.

τηρείται η ελάχιστη αμοιβή που ισχύει στη χώρα. Αντιθέτως, σε θέματα κανόνων ασφάλειας και εκπαίδευσης (στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι ομιλούμενες στο πλοίο γλώσσες), η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν μόνο να τηρούνται τα ισχύοντα κοινοτικά ή διεθνή πρότυπα (συμβάσεις STCW και SOLAS) χωρίς να περιορίζουν με δυσανάλογο τρόπο την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

2.5 Το ελληνικό νομοθετικό καθεστώς

2.5.1 Γενικά

Η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου που ακολουθεί και που αφορά την κρουαζιέρα γίνεται αφού λήφθηκαν υπόψιν α) η C-288/02 Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που αφορά την ερμηνεία του Κανονισμού 3577/92 (Παράρτημα 7) και η Ανακοίνωση (COM (2003) 595 τελικό της 22ας Δεκεμβρίου 2003) της Ευρ. Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία των διατάξεων του Κανονισμού (Παράρτημα 8). Επίσης, της παρακάτω ανάλυσης θα πρέπει να προηγηθούν οι εξής ορισμοί:

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ή ΕΕ είναι μια συνομοσπονδία είκοσι επτά κρατών. Καθιερώθηκε το 1992 από την Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Συνθήκη του Μάαστριχτ), και είναι ο εκ των πραγμάτων διάδοχος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΚΑΧ, ΕΟΚ, ΕΥΡΑΤΟΜ) των έξι κρατών-μελών που ιδρύθηκαν το 1951 (Η Συνθήκη των Παρισίων, υπεγράφη στις 18 Απριλίου 1951 μεταξύ έξι Ευρωπαϊκών Χωρών, την τότε Δυτική Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ολλανδία, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, αυτή η συνθήκη ίδρυσε την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα - (ΕΚΑΧ) που στο μέλλον έγινε μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Συνθήκη τέθηκε σε ισχύ στις 23 Ιουλίου του 1952 και έληξε ακριβώς 50 χρόνια μετά, στις 23 Ιουλίου του 2002 Ένας από τους σκοπούς της Συνθήκης ήταν η ειρήνη ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές χώρες μετά την λήξη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Κάποιες εχθρικές χώρες κατά την διάρκεια του πολέμου τώρα μοιραζόντουσαν την παραγωγή Άνθρακα και Χάλυβα, μερικά από τα στοιχεία τα οποία πολλές φορές ήταν λόγος πολέμου), το 1957 (Με τον όρο Συνθήκης της Ρώμης αναφερόμαστε στις δύο Συνθήκες με τις οποίες ιδρύθηκαν οι Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ) και Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΥΡΑΤΟΜ), από τις οποίες προήλθε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Υπεγράφησαν από εκπροσώπους της Γαλλίας, της Δυτικής Γερμανίας, της Ιταλίας, της Ολλανδίας, του Βελγίου και του Λουξεμβούργου, στις 25 Μαρτίου 1957 και η ημερομηνία υπογραφής τους θεωρείται η επίσημη ημερομηνία γέννησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και το 1965 (Η Συνθήκη Συγχώνευσης ήταν μια συνθήκη που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 8 Απριλίου του 1965 και τέθηκε σε ισχύ την 1 Ιουλίου του 1967. Με τη συνθήκη αυτή συγχωνεύτηκαν ορισμένα όργανα των τριών τότε Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα, ΕΟΚ και Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας). Ιδρύθηκε έτσι μια κοινή Επιτροπή (η γνωστή «Κομισιόν») και για

τις τρεις Κοινότητες και ένα κοινό Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με κοινό προϋπολογισμό. Η κοινή ονομασία «Ευρωπαϊκές Κοινότητες» θεωρείται ότι έχει την αφετηρία της σε αυτήν τη συνθήκη. Η επίσημη ονομασία της ήταν "Συνθήκη που ιδρύει ένα κοινό Συμβούλιο και μια κοινή Επιτροπή για τις Ευρωπαϊκές Κοινότητες" Καταργήθηκε από την Συνθήκη του Άμστερνταμ η οποία και την αντικατέστησε). Από τότε νέες διευρύνσεις έχουν αυξήσει τον αριθμό των κρατών μελών της και οι αρμοδιότητές της έχουν επεκταθεί. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρείται ως η ισχυρότερη ένωση κρατών μέχρι σήμερα στην παγκόσμια ιστορία, με οικονομικό, πολιτικό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιεχόμενο. Η ΕΕ αποτελεί το τρέχον στάδιο μιας ανοιχτής διαδικασίας ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η ΕΕ είναι μια από τις μεγαλύτερες οικονομικές και πολιτικές οντότητες στον κόσμο, με 493 εκατομμύρια κατοίκους και συνδυασμένο ονομαστικό ΑΕΠ 11,5 τρισεκατομμύρια ευρώ το 2006. Η Ένωση είναι μια ενιαία αγορά με κοινή εμπορική πολιτική, κοινή αγροτική και αλιευτική πολιτική και περιφερειακή πολιτική για να βοηθήσει τις φτωχότερες περιφέρειες. Εισήγαγε ενιαίο νόμισμα, το Ευρώ, που υιοθετήθηκε από 15 κράτη μέλη. Η ΕΕ άρχισε μια περιορισμένη κοινή πολιτική εξωτερικών και ασφαλείας και μια περιορισμένη αστυνομική και δικαστική συνεργασία πάνω σε ποινικά θέματα. Τα σημαντικά όργανα και οι οργανισμοί της ΕΕ περιλαμβάνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι πολίτες των κρατών μελών της ΕΕ είναι επίσης πολίτες της ΕΕ: εκλέγουν άμεσα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μια φορά κάθε πέντε έτη. Μπορούν να ζήσουν, να ταξιδέψουν, να εργαστούν, και να επενδύσουν σε άλλα κράτη μέλη (με μερικούς περιορισμούς μόνο στα νέα κράτη μέλη). Ο έλεγχος διαβατηρίων και οι τελωνειακοί έλεγχοι στα περισσότερα εσωτερικά σύνορα καταργήθηκαν με τη Συμφωνία του Σένγκεν (Schengen). Την προεδρία της ΕΕ ασκεί από την 1η Ιουλίου του 2009 και για 6 μήνες η Σουηδία.

Κράτος Μέλος της Ε.Ε.: Από τον Μάιο του 2007, τα Κράτη Μέλη της Ευρ. Ένωσης (Ε.Ε.), στα οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη Ε.Κ. και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, είναι πλέον 27 και αναφέρονται αναλυτικά στο Παράρτημα 2.

Χώρες ΕΟΧ/ΕΖΕΣ: Η Συνθήκη Ε.Κ. και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο (Οδηγίες, Κανονισμοί κλπ.) εφαρμόζεται και στις χώρες ΕΟΧ (Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου) /ΕΖΕΣ (Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών) δηλαδή στη Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν. Επειδή ο Κανονισμός 3577/92 εφαρμόζεται και στις χώρες του ΕΟΧ-ΕΖΕΣ, τα πλοία που φέρουν σημαία Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν έχουν το δικαίωμα διενέργειας πλόων στο εσωτερικό των κρατών μελών της Ε.Ε. συμπεριλαμβανομένης και της χώρας μας, εφόσον είναι νηολογημένα στο κύριο νηολόγιο της χώρας τους και όχι στο δεύτερο νηολόγιο. Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι από τις εν λόγω χώρες, μόνο η Νορβηγία έχει δεύτερο νηολόγιο (NIS), τα πλοία του οποίου, σύμφωνα με δήλωση της εν λόγω χώρας, δεν θα εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων και περιηγητικούς πλόες (κρουαζιέρες) στο εσωτερικό των κρατών μελών της Ε.Ε. και συνεπώς και στο εσωτερικό της χώρας μας.

Νηολόγια των Κρατών Μελών της Ε.Ε.: Ως νηολόγια κρατών μελών της Ε.Ε., νοούνται τα νηολόγια που διέπονται από την νομοθεσία ενός κράτους μέλους και τηρούνται σε έδαφος, όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη για την Ευρ. Κοινότητα και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο (βλ. Παράρτημα 2). Σημειώνεται ότι σε ορισμένα κράτη μέλη εκτός των κυρίων νηολογίων υφίστανται και άλλα νηολόγια (δεύτερα ή διεθνή νηολόγια κλπ.), τα οποία υπόκεινται στις ειδικές διατάξεις (βλ. Παράρτημα 3) της νομοθεσίας και αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών, πλην όμως τα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτά δεν νομιμοποιούνται υποχρεωτικά να εκτελούν μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους και επομένως ούτε και στη χώρα μας. Όπως προαναφέρθηκε, για να θεωρηθεί ένα νηολόγιο ως Κράτους Μέλους της Ε.Ε., αυτό προϋποθέτει ότι το σχετικό νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος Κράτους Μέλους, όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ε.Κ. Για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των νήσων Κέργκουελεν (τμήμα των γαλλικών νότιων και ανταρκτικών εδαφών), των ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάουμαν, επειδή βρίσκονται και υπόκεινται στη νομοθεσία εδαφών, στα οποία δεν εφαρμόζεται η Συνθήκη (εν όλων ή εν μέρει) δεν ισχύει ο Κανονισμός 3577/92 και ως εκ τούτου δεν επιτρέπεται η δραστηριοποίησή τους στις θαλάσσιες ενδομεταφορές της χώρας μας

Λιμάνια: Ηπειρωτικά λιμάνια νοούνται όλα τα λιμάνια της Ελλάδος, τα οποία βρίσκονται στη ηπειρωτική χώρα (π.χ. Θεσ/νίκη, Ελευσίνα, Βόλος, Καβάλα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη, Ιτέα κ.λ.π., καθώς και τα λιμάνια της Πελοποννήσου). Αντιθέτως, ως νησιωτικά λιμάνια θεωρούνται τα λοιπά λιμάνια της χώρας (Ευβοίας, Κρήτης και των λοιπών νήσων).

Ε/Γ: Επιβατηγό πλοίο,

Τ/Ρ: Τουριστικό πλοίο,

Κ/Ζ: Κρουαζιερόπλοιο,

Ο/Γ: Οχηματαγωγό

2.5.2 Η Δραστηριοποίηση των Κρουαζιεροπλοίων

Δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 3 του Κανονισμού 3577/92, σε συνδυασμό με την απόφαση C-288/02 του Δ.Ε.Κ από την 1/1/2004 μπορούν να δραστηριοποιηθούν μεταξύ των Ελληνικών λιμένων (Ηπειρωτικών και νησιωτικών), όλα τα πλοία (Φορτηγά, δεξαμενόπλοια, κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά-τουριστικά πλοία) που είναι εγγεγραμμένα σε κύριο νηολόγιο Κράτους Μέλους της ΕΕ και των χωρών ΕΟΧ/ΕΖΕΣ.

Σύμφωνα με το άρθρο 165 του ΝΔ 187/73 (Κ.Δ.Ν.Δ), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Π.Δ 344/03 (Παράρτημα 4) «*Το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους,*

του οποίου φέρουν τη σημαία». Έτσι δεν υφίσταται πλέον διάκριση των ελληνικών επιβατηγών τουριστικών (Ε/Γ-Τ/Ρ) και κρουαζιεροπλοίων (Κ/Ζ) με τα αντίστοιχα κοινοτικά (ήτοι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας) ή τα εγγεγραμμένα στα νηολόγια και φέροντα τη σημαία χώρας του Ε.Ο.Χ/Ε.Ζ.Ε.Σ., ως προς το δικαίωμα παραλαβής και μεταφοράς επιβατών για αναψυχή ή περιήγηση²⁷ στην ελληνική ηπειρωτική χώρα και τα νησιά, ανεξαρτήτως χωρητικότητας των πλοίων αυτών.

Τα κρουαζιερόπλοια που είναι εγγεγραμμένα σε κύριο νηολόγιο των κρατών μελών της Ε.Ε και των χωρών ΕΟΧ/ΕΖΕΣ, δραστηριοποιούνται ελεύθερα στο εσωτερικό της χώρας μας. Απεναντίας για να μπορούν τα πλοία δεύτερου/διεθνούς νηολογίου να δραστηριοποιηθούν (Παραρτήματα 3) στις θαλάσσιες ενδομεταφορές της χώρας μας, θα πρέπει πρώτα να διαπιστώνεται το δικαίωμα πρόσβασης τους στις ενδομεταφορές της χώρας νηολόγησης του πλοίου και εν συνεχεία να τους παρέχεται το δικαίωμα εκτέλεσης περιήγησης (κρουαζιέρας) στην Ελλάδα. Προς τούτο, οι Διμενικές Αρχές θα απαιτούν την προσκόμιση βεβαίωσης από τον πράκτορα του πλοίου.²⁸

Συγκεκριμένα τα κρουαζιερόπλοια τρίτων χωρών κατ' αρχάς δεν επιτρέπεται να δραστηριοποιούνται εντός της χώρας μας. Ωστόσο τα πλοία νηολογίου τρίτων χωρών καθώς επίσης και τα 'κοινοτικά' που δεν δικαιούνται να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις στο εσωτερικό των κρατών μελών για τους λόγους που αναλύθηκαν παραπάνω, επιτρέπονται τα εξής:

- i) Προσέγγιση σε ενδιάμεσα ελληνικά λιμάνια όταν η αρχική επιβίβαση και η τελική αποβίβαση των επιβατών γίνεται σε λιμένα του εξωτερικού.
- ii) Επιβίβαση επιβατών σε λιμάνι του εσωτερικού υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες θα αποβιβασθούν οριστικά σε λιμάνι του εξωτερικού.
- iii) Αποβίβαση σε λιμάνι του εσωτερικού επιβατών, οι οποίοι έχουν επιβιβασθεί στο πλοίο από λιμάνι του εξωτερικού.

Θα πρέπει να τονιστεί όμως ότι τα Κ/Ζ της παραπάνω παραγράφου δεν έχουν δικαίωμα παραλαβής επιβατών από ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε αυτά, έστω και αν η περιήγηση προεκτείνεται σε λιμάνια του εξωτερικού, εφόσον το λιμάνι οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικό.

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι εξακολουθεί να μην επιτρέπεται η παραλαβή επιβατών από αφετήριο ή ενδιάμεσα ελληνικά λιμάνια προκειμένου στη συνέχεια να αποβιβασθούν οριστικά σε άλλο ελληνικό λιμάνι, εφόσον αυτή πραγματοποιείται με Κ/Ζ ανεξάρτητα από τη σημαία τους (ελληνική, κοινοτική ή τρίτης χώρας), καθόσον αυτό συνιστά ακτοπλοΐα που πραγματοποιείται από Ε/Γ και Ο/Γ πλοία ή Επιβατηγά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2932/2001 και του άρθρου 168 Α, το οποίο προστέθηκε στον ΚΑΝΔ με το ΠΔ. 344/2003 και το οποίο ορίζει τα εξής:

27. βλ. Ν. 2743/99 (Α211) και Π.Δ. 122/95 (Α75), του οποίου η εφαρμογή επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία πλοία καθώς και των χωρών ΕΟΧ/ΕΖΕΣ, τα οποία έχουν δικαίωμα δραστηριοποίησης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές της χώρας κράτους μέλους όπου είναι εγγεγραμμένα (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5).

28. «ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΩΝ ΔΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ» (εγκύκλιος Υ.Ε.Ν 1151.65/1/2005).

α) Προϋποθέσεις δρομολόγησης

1) Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ελληνικών ηπειρωτικών λιμένων εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία, εφόσον είναι νηολογημένα στην Ελλάδα, ή άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία του.

2) Το προσωπικό των παραπάνω πλοίων, που δεν έχει την ελληνική ιθαγένεια, πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

3) Το πλοίο και ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α, β, δ, ε και στ της παραγράφου 2 και των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, όπως εκάστοτε ισχύουν.

4) Όλα τα θέματα που αφορούν τη στελέχωση των παραπάνω πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 μονάδων υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1969 "Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων", την οποία κύρωσε ο Ν. 1373/1983 (Α'92), ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

β) Διαδικασία δρομολόγησης:

1) Ο πλοιοκτήτης υποβάλλει δήλωση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ένα μήνα πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα της εταιρείας του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο, την κατοικία του και την ιθαγένεια του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος-μέλος αναγράφει επίσης ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο του στην Ελλάδα και εγκαταστήσει γραφείο σε αυτήν και αναγράφει τα στοιχεία του διορισμού. Επίσης, θα πρέπει να αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου και τα δρομολόγια που θα εκτελεί.

2) Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να τροποποιεί τα δρομολόγια της δήλωσης αν κρίνεται αιτιολογημένα ότι παρεμποδίζεται η εξυπηρέτηση των γραμμών του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν. 2932/2001

3) Κατά την υποβολή της δήλωσης για δρομολόγηση πλοίου κατατίθεται παράβολο υπέρ του "Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών", σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου πέμπτου του Ν. 2932/ 2001.

4) Για την διακοπή των δρομολογίων του πλοίου, το Υπουργείο και οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, ενημερώνονται εγγράφως δεκαπέντε (15) τουλάχιστον ημέρες νωρίτερα.

2.5.3 Το θεσμικό πλαίσιο της στελέχωσης των K/Z

- Πλοία κρατών μελών της E.E και των χωρών EOX/EZES

1) Κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT

Σε ότι αφορά το θέμα της στελέχωσης των K/Z άνω των 650 GT που δικαιούνται να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, θα εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους της σημαίας (C-288/02 Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σημεία 54,55,56) που φέρει το πλοίο (Flag State Regime).

2) Κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας κάτω των 650 GT

Εάν πρόκειται για K/Z μικρότερα των 650 GT (άρθρο 3 παράγραφος 1 κανονισμού 3577/92) στα θέματα στελέχωσης εφαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία (Νομοθεσία του Κράτους Υποδοχής - Host State Regime), ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής ή μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας.

- Πλοία ανεξαρτήτου σημαίας

Κρουαζιερόπλοια διεθνών πλόων

Τα κρουαζιερόπλοια, ανεξαρτήτως σημαίας (κοινοτικής ή τρίτης χώρας) και χωρητικότητας, εφόσον διενεργούν περιηγητικούς πλόες με αφετήριο ή και τερματικό λιμένα του εξωτερικού και παράλληλα προσεγγίζουν σε ελληνικούς λιμένες, το καθεστώς στελέχωσης καθορίζεται από τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο (Flag State Regime).

Στις περιπτώσεις προσέγγισης K/Z με σημαία τρίτων χωρών ή κοινοτικών μη νομιμοποιούμενων να διενεργούν περιηγήσεις στο εσωτερικό της χώρας μας, πρέπει να επικεντρώνεται η προσοχή στο θέμα της αποβίβασης επιβατών ελέγχοντας, αν οι οριστικά αποβιβαζόμενοι επιβάτες στο λιμάνι, είχαν επιβιβασθεί σε ελληνικό λιμάνι, γεγονός που όπως επισημάνθηκε ανωτέρω απαγορεύεται.

Κυρώσεις: Σε περίπτωση διαπίστωσης μη συμμόρφωσης των υπευθύνων με τα ανωτέρω εκτεθέντα θα πρέπει να κινούνται οι διαδικασίες για την επιβολή διοικητικών και ποινικών κυρώσεων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (άρθρα 165, 166 και 180 του ΚΔΝΔ), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο Δωδέκατο του Ν. 2372/96 (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6).

2.5.4 Οι απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας για την στελέχωση των K/Z

Για τα K/Z, που σύμφωνα με τα αναφερόμενα πιο πάνω σε ότι αφορά το θέμα της στελέχωσής τους εφαρμόζεται, η Ελληνική νομοθεσία²⁹ (ως Κράτος Υποδοχής), ισχύουν τα ακόλουθα: η ολική χωρητικότητα του πλοίου αποτελεί σύμφωνα με την εθνική μας νομοθεσία κριτήριο για τον καθορισμό του δικαιώματος εργασίας επί πλοίων των κατόχων ορισμένων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, καθώς και για τον καθορισμό της οργανικής σύνθεσης πληρώματος των πλοίων κατ' εφαρμογή των αντίστοιχων σχετικών διατάξεων της νομοθεσίας.

Σύμφωνα με την αριθ. 2311.10 / 21 / 94 / 12-07-94 εγκύκλιο διαταγή YEN / ΔΝΕΡ 10, για τα υπό Ελληνική σημαία K/Z που εμπίπτουν στην εφαρμογή των απαιτήσεων της Διεθνούς Συμβάσεως 1969 (καταμέτρηση χωρητικότητας σε ο.χ.), θα πρέπει οι πλοιοκτήτες τους να υποβάλλουν, εφόσον επιθυμούν, αίτηση σε YEN / ΚΕΕΠ, με την οποία θα ζητούν την έκδοση πιστοποιητικού ή βεβαίωσης ή καταχώριση στη στήλη Παρατηρήσεις (Remarks) του υπάρχοντος Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας , εγγραφής στην οποία θα αναφέρεται η χωρητικότητα του πλοίου καταμετρηθέντος σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς (κ.ο.χ./κ.κ.χ.), έτσι ώστε οι Λιμενικές Αρχές με βάση τη χωρητικότητα αυτή να προσδιορίζουν την οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου. Δυνάμει του κανονισμού 3577/92, η ίδια διαδικασία ακολουθείται πλέον και για τα υπό κοινοτική σημαία πλοία που είναι καταμετρημένα σύμφωνα με τη Δ.Σ. 1969.

Η παραπάνω διαδικασία όμως δεν αποτελεί υποχρέωση αλλά παρέχει δυνατότητα, άρα στην περίπτωση που για οποιοδήποτε λόγο τα πλοία αυτά δεν καταμετρηθούν σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς, τότε για τον προσδιορισμό της οργανικής τους σύνθεσης θα ληφθεί υπόψη η χωρητικότητα που αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταμέτρησής τους (σε ο.χ.) και θα τύχουν ανάλογα εφαρμογής οι διατάξεις για τον προσδιορισμό της οργανικής σύνθεσης πληρώματος³⁰.

Επιπλέον στα πλαίσια της ελεύθερης διακίνησης που προβλέπει η συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) «...ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων...», απαίτηση της εθνικής μας νομοθεσίας³¹ όσον αφορά τη στελέχωση των πλοίων είναι ότι «Υπήκοοι Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών

29. Υπό την επιφύλαξη της παρ. 2 του Άρθρου 87 του ΝΔ 187/73 περί ΚΔΝΔ και του άρθρου 90 του ίδιου Ν. Διατάγματος, οι οργανικές συνθέσεις των κρουαζιεροπλοίων με χωρητικότητα μικρότερη των 650 gt καθορίζονται (σύμφωνα με την ισχύουσα Ελληνική νομοθεσία) από το Π.Δ. 177 / 74 « Περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών-μεσογειακών- τουριστικών) πλοίων » (Α 64), όπως τροποποιήθηκε – συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 581 / 77 (Α 191), το Π.Δ. 230 /84 (Α 85) και το Π.Δ. 319 /96 (Α 216) . (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9)

30. Όσον αφορά τον προσδιορισμό της οργανικής σύνθεσης προσωπικού μηχανοστασίου για την εφαρμογή των διατάξεων περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος ισχύει: 1 KW = 1,36 HP και 1HP = 0,7351 KW.

31. Π.Δ 12/93 παράγραφος 2 (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10)

Πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς εξαιρουμένης της θέσεως του πλοιάρχου και του νομίμου αναπληρωτή του». Οι υπηρετούντες σε αυτό πρέπει να έχουν, εκτός από τα προβλεπόμενα για την ειδικότητά τους και τη θέση ναυτολόγησης αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και πιστοποιητικά, την ιδιότητα του ναυτικού³² (σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους προέλευσής τους) και να είναι υπήκοοι Κράτους - Μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ / ΕΖΕΣ. Ναυτολόγηση ναυτικού υπηκόου τρίτης χώρας³³ επιτρέπεται αν «...δεν προσφέρονται υπήκοοι Κράτους-Μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ/ΕΖΕΣ ναυτικοί στερούμενοι του προβλεπόμενου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας ή προσφέρονται υπό όρους αντικείμενους εις τας περί μισθολογίου και όρων εργασίας διατάξεις». Επιπλέον «ο αριθμός των κατά τας διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου προσλαμβανομένων αλλοδαπών δεν δύναται να υπερβεί το εν τέταρτον της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος, όπερ ανώτατον όριον, δύναται δια Π. Διατάγματος να μειούνται και διαφοροποιήται αναλόγως της κατηγορίας των πλοίων και της ειδικότητος των ναυτικών.»

2.5.5 Κοινωνική ασφάλιση και αμοιβή

Οι ναυτικοί σε Κ/Ζ υπό οποιαδήποτε σημαία Κράτους-Μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ/ΕΖΕΣ., που μπορούν να εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, για τα οποία εφαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία, ως προς τη στελέχωση (ως Κράτος Υποδοχής) σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στις προηγούμενες παραγράφους, θα πρέπει να υπάγονται σε καθεστώς κοινωνικής ασφάλισης³⁴ Κράτους-Μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ/ΕΖΕΣ. που, κατά κανόνα, πρέπει να είναι αυτό του κράτους της σημαίας του πλοίου.

Προς διασφάλιση των ναυτεργατικών δικαιωμάτων των εργαζομένων στα κρουαζιερόπλοια η ελληνική νομοθεσία σύμφωνα με το άρθρο 24 του Ν. 3409/2005 ορίζει τα εξής: Για την αντικατάσταση ληξιπρόθεσμου ναυτολογίου επιβατηγών πλοίων που εκτελούν περιγητικούς πλόες και επεκτείνουν τους πλόες αυτούς στο εξωτερικό ή κρουαζιερόπλοιοι που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνον εξωτερικού, ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων, κατατίθεται από τον πλοιοκτήτη στο Ν.Α.Τ. εγγυητική επιστολή τράπεζας αναγνωρισμένης από την Τράπεζα της Ελλάδος, ποσού ίσου με τις προϋπολογισθείσες ασφαλιστικές εισφορές. Οι

32. Η ελληνική νομοθεσία λόγω της τελευταίας εξαίρεσης έρχεται σε σύγκρουση με το κοινοτικό δίκαιο και το άρθρο 39 ΕΚ που προεβλέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων. Επί του θέματος αυτού μάλιστα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άσκησε προσφυγή κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Δ.Ε.Κ) το οποίο με την απόφαση C-460/08 της 10ης Δεκεμβρίου 2009 (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11) καταδικάζει το Ελληνικό Κράτος αναφέροντας ότι: «*Η Ελληνική Δημοκρατία, διατηρώντας στη νομοθεσία της την απαίτηση της ελληνικής ιθαγένειας για την πρόσβαση στις θέσεις πλοιάρχου και αξιωματικού(υποπλοιάρχου) σε όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 39 ΕΚ.*». Η Ελληνική Κυβέρνηση υποχρεούται πλέον όπως προσαρμόσει την σχετική νομοθεσία της με το κοινοτικό δίκαιο, τροποποιώντας το Π.Δ 12/93.

33. Άρθρο 88 παράγραφος 1 β. Κ.Δ.Ν.Δ

34. Για τα περί ασφαλιστικών εισφορών και των αντίστοιχων θεμάτων του Ν.Α.Τ βλ. επιπλέον το Ν.3409/2005 άρθρο 24 (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 12).

προϋπολογισθείσες εισφορές γνωστοποιούνται από τη Διεύθυνση Εισφορών και Πόρων του Ν.Α.Τ. στον πλοιοκτήτη εντός μηνός από την ημερομηνία έκδοσης του ναυτολογίου. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και σε περίπτωση οποτεδήποτε ζητηθεί εξόφληση του ναυτολογίου εντός του χρόνου ισχύος του.

Μετά την εκκαθάριση του ναυτολογίου δεν καταβάλλονται οριστικά οι τακτικές ασφαλιστικές εισφορές και το Ν.Α.Τ. επιστρέφει στον πλοιοκτήτη την κατατεθείσα εγγυητική επιστολή, αφού διαπιστωθεί προηγουμένως η τήρηση των ακόλουθων προϋποθέσεων:

α) τηρούνται οι απαιτήσεις της οργανικής σύνθεσης πληρώματος του πλοίου ως προς την υποχρέωση ναυτολόγησης ελάχιστου αριθμού Ελλήνων ναυτικών ανά ειδικότητα,

β) ναυτολογείται στο πλοίο επιπλέον της οργανικής συνθέσεως πληρώματος ένας τουλάχιστον σπουδαστής Α.Ε.Ν. (Πλοίαρχος ή Μηχανικός), εφόσον προσφέρονται, ή η υποχρέωση αυτή, μετά από έγκριση του Υ.Ε.Ν., εκπληρώνεται με τη ναυτολόγηση του σπουδαστή Α.Ε.Ν. σε άλλο πλοίο της αυτής διαχειρίσεως, υπό ελληνική ή ξένη σημαία σύμφωνα με τις νόμιμες προϋποθέσεις,

γ) υφίσταται έγκριση του Υ.Ε.Ν. για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών στις θέσεις Ελλήνων ναυτικών που καθορίζονται από την οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου.

Προκειμένου να εφαρμοστούν τα παραπάνω, ο πλοιοκτήτης καταθέτει δήλωση στο Ν.Α.Τ. περί απαρέγκλιτης τήρησης των προϋποθέσεων που ορίζονται. Εφόσον δεν εκπληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να καταβάλλει στο Ν.Α.Τ. για το χρονικό διάστημα μη εκπλήρωσης αυτών τη δική του τακτική εισφορά, καθώς επίσης και την τακτική εισφορά των ναυτικών για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης πληρώματος του πλοίου, με βάση την ισχύουσα κάθε φορά οικεία Συλλογική Σύμβαση, περιλαμβανομένων και των ναυτολογημένων αλλοδαπών ναυτικών. Στην περίπτωση αυτή η εγγυητική επιστολή καταπίπτει κατά το ποσό που αντιστοιχεί στις οφειλόμενες εισφορές.

Το χρονικό διάστημα εκκαθάρισης του ναυτολογίου δεν δύναται να υπερβεί τις δεκαπέντε ημέρες από την ημερομηνία κατάθεσης του στο Ν.Α.Τ. και τυχόν υπέρβαση του χρονικού αυτού ορίου συνεπάγεται την αυτόματη επιστροφή της εγγυητικής επιστολής στον πλοιοκτήτη.

Από την εφαρμογή της διάταξης αυτής, που ισχύει και για τα ναυτολόγια που αντικαθίστανται ή εξοφλούνται μετά τη 15.10.2005, σε καμία περίπτωση δεν θίγονται τα ασφαλιστικά δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών από τη θαλάσσια υπηρεσία τους στο πλοίο και οι τακτικές εισφορές δεν δύναται να αναζητηθούν από οποιονδήποτε και για οποιαδήποτε αιτία.

Κατ' εξαίρεση ο εργαζόμενος που απασχολείται σε Κ/Ζ υπό σημαία κράτους μέλους και αμείβεται για την απασχόληση αυτή από επιχείρηση ή πρόσωπο που εδρεύει ή κατοικεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, υπόκειται στη νομοθεσία του τελευταίου αυτού Κράτους, αν κατοικεί στο έδαφός του. Η επιχείρηση ή το πρόσωπο που καταβάλλει την αμοιβή θεωρείται ως ο εργοδότης για την εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής (άρθρο 14 παρ. 2γ του Κανονισμού 1408/71).

Τέλος, όσον αφορά τους όρους αμοιβής και εργασίας των υπόψη ναυτικών, αυτοί δεν μπορούν να υπολείπονται των ελαχίστων ορίων που καθορίζουν οι αντίστοιχες οικείες Ελληνικές Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

« Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ »

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η Ευρωπαϊκή πολιτική απελευθέρωσης της κρουαζιέρα (cabotage)

1.1 Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ για την απελευθέρωση της κρουαζιέρας

Η Ε.Ε στα πλαίσια της δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς,³⁵ έθεσε ως αυτοσκοπό την δημιουργία μιας ισχυρής και άκρως ανταγωνιστικής ναυτιλιακής πολιτικής, κοινή για τις χώρες που την απαρτίζουν. Απο το 1985-87 κύριος στόχος της Ε.Ε ήταν η δημιουργία μίας εσωτερικής αγοράς μεταξύ των κρατών μελών, στην οποία θα γινόταν ελεύθερα και χωρίς δασμολογικά εμπόδια ή φραγμούς η διακίνηση των προσώπων, των αγαθών, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋπόθετε την ύπαρξη ενός κοινού κανονιστικού πλαισίου μεταξύ των κρατών μελών καθώς και την άρση όλων των φυσικών και τεχνικών εμποδίων. Επιπλέον καθοριστικής σημασίας, για την προώθηση της νέας αυτής αγοράς, αποτέλεσε η ανάγκη εφαρμογής εκ μέρους όλων των μελών της Ε.Ε νέων πολιτικών που θα είχαν ως κεντρικό στόχο την υλοποίηση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών.

Η κοινή αυτή δράση έλαβε σάρκα και οστά με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία εξειδίκευσε όλη αυτή την προσπάθεια κάνοντας λόγο για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, κομμάτι των οποίων είναι και η αγορά της κρουαζιέρας που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Το 1987 τίθεται σε εφαρμογή η πρώτη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, που εκφράζεται με το πακέτο των κανονισμών³⁶ 4055/86, 4056/86, 4057/86 και 4058/86 που αφορούν θέματα σχετικά με την ζήτηση των υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές στο διεθνές και ενδοκοινοτικό εμπόριο. Σκοπός των κανονισμών αυτών ήταν η απελευθέρωση της ναυτιλιακής αγοράς από το σύνολο των κρατικών περιορισμών και η δημιουργία ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στις ενδοκοινοτικές θαλ. μεταφορές.

35. Καζάκος Π. «Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε», κεφ 8, στο Μαραβέγιας Ν.-Τζιμισιζέλης Μ., (1995), «Η ολοκλήρωση της Ε.Ε», εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, σελ. 241-285

36. Θεωδορόπουλος Σωτ. (1998) «Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε», κεφ. 3, σελ. 36-44.

Των ρυθμίσεων αυτών εξαιρέθηκε η κατάργηση του 'cabotage', η οποία αποτέλεσε βέβαια βασικό αντικείμενο της δεύτερης φάσης³⁷ της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, πυρήνας της οποίας ήταν ο Κανονισμός 3577/92 (ΕΟΚ) για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών της Ε.Ε. (ενδομεταφορές-cabotage).

Στην περαιτέρω χάραξη της κοινοτικής πολιτικής η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδειξε ιδιαίτερο ζήλο για τρεις τομείς,³⁸ οι οποίοι κατεύθυναν μέχρι τότε (1989-1992) την ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ. Ειδικότερα για την Επιτροπή ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι εξής τομείς:

- α) των κοινωνικών θεμάτων, ο οποίος τομέας στηρίζεται στις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, που ρυθμίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, την κοινωνική ασφάλιση, καθώς και διάφορες πράξεις κοινωνικής πολιτικής, που εφαρμόζονται για τους ναυτικούς,
- β) του δικαιώματος εγκατάστασης και παροχής υπηρεσιών, που αφορά στο δικαίωμα εγκατάστασης φυσικών και νομικών προσώπων σε χώρες-μέλη της Κοινότητας, καθώς επίσης και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που δεν εφαρμόζεται στις θαλάσσιες μεταφορές, παρά το γεγονός ότι τα άρθρα 59-66 της Συνθήκης της ΕΟΚ ανήκουν στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης της ΕΟΚ, που θα συνηγορούσε υπέρ της εφαρμογής τους στη ναυτιλία και
- γ) των διατάξεων περί ελεύθερου ανταγωνισμού, όπου ειδικοί κανονισμοί σ' αυτό τον τομέα καλύπτουν το σύνολο των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας, πλην των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών, όπου στις πρώτες εφαρμόζονται κατ' αρχήν οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης της ΕΟΚ, μιάς και ο Κανονισμός για τους κανόνες ανταγωνισμού της ναυτιλίας βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας, εφόσον συναντά αντιδράσεις από πολλά κράτη μέλη.

Επιπλέον η Επιτροπή προώθησε πλήθος άλλων σημαντικών θεμάτων-ρυθμίσεων που χρήζουν αναφοράς όπως: η αμοιβαία αναγνώριση των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων, η επικύρωση των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τα consortia και οι επιπτώσεις από την άνοδο της οικονομικής δραστηριότητας της Κοινότητας.

Επανερχόμενοι λοιπόν στο κομμάτι της ναυτιλίας και ειδικά σ' αυτό της κρουαζιέρας, διαπιστώνουμε πως κορύφωση της πολιτικής της ΕΕ για την απελευθέρωση των ενδοκοινοτικών θαλ. μεταφορικών αγορών αποτέλεσε η ψήφιση του Κανονισμού 3577/92, ο οποίος έδωσε ουσιαστική ώθηση στην ανταγωνιστικότητα και στην περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας και κατ' επέκταση της κρουαζιέρας, καθώς η αγορά αυτή απαγκιστρώθηκε από τον έντονο κρατικό παρεμβατισμό, ο οποίος δημιουργούσε μέχρι τότε έντονα μονοπωλιακά φαινόμενα. Μέλημα της ΕΕ όπως προαναφέρθηκε ήταν η ελεύθερη διακίνηση προσώπων και κεφαλαίων μεταξύ των κρατών μελών

37. Μνημόνιο Ευρωπαϊκής Επιτροπής (1989) στο Συμβούλιο, ΕΕ-COM(89)266 τελικό 3/8/1989.

38. Μπρεδήμα Άννα, Η προσχώρηση στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες: τα κείμενα της συμφωνίας, ανάλυση, σχολιασμός, επιπτώσεις κατά τομέα, στο «εφαρμογή των γενικών κανόνων της Συνθήκης της ΕΟΚ στη ναυτιλία», εκδ. Σύγχρονα θέματα, σελ. 299-303.

χωρίς δασμολογικές παρεμβάσεις, κάτι που πραγματοποιήθηκε μέσω του κανονισμού 3577/92, δίδοντας την ευκαιρία σε φιλόδοξες εταιρίες και πλοιοκτήτες να εισέλθουν σε εσωτερικές αγορές (των κρατών μελών) που μέχρι τότε ήταν αδύνατο να συμβεί λόγω του καμποτάζ.

Η δυνατότητα αυτή βέβαια δεν ήταν άμεσα εφαρμοστέα σ' όλα τα κράτη μέλη καθώς δυνάμει του άρθρου 6 του Κανονισμού εξαιρούνταν της εφαρμογής του νέου πλαισίου διάφορα κράτη μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, έτσι «για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT» (η ως άνω παρέκκλιση αφορά μόνο το κομμάτι της ακτοπλοΐας και όχι την κρουαζιέρα).³⁹ Εκτός των εξαιρέσεων αυτών η ΕΕ εξ' αρχής είχε να αντιμετωπίσει ποικίλες αντιδράσεις σχετικά με την απελευθέρωση του καμποτάζ και οι οποίες σχετίζονταν με το κομμάτι της ανταγωνιστικότητας, τομέα που η Ε.Ε στήριξε τις επιταγές της περί ενιαίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής μεταξύ των μελών.

Συγκεκριμένα η απελευθέρωση του καμποτάζ έδινε την δυνατότητα σε κοινοτικούς πλοιοκτήτες να εισέλθουν στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές των άλλων κρατών μελών δρομολογώντας τα πλοία τους, συμμορφούμενοι όμως με το κοστολόγιο που διαμορφώνονταν από τις συνθήκες της αγοράς στη συγκεκριμένη χώρα. Το γεγονός αυτό δημιουργούσε λόγω της διαφορετικής σημαίας θέμα σύγκρισης κόστους λειτουργίας του πλοίου, με αποτέλεσμα να προκαλούνται τριγμοί και δυσχέρειες στην ανταγωνιστικότητα, η οποία επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες,⁴⁰ όπως η παραγωγικότητα εργασίας πληρωμάτων.

Φτάνοντας στο σήμερα, η Ε.Ε παρά τις διάφορες δυσκολίες που είχε να αντιμετωπίσει στην μακροχρόνια πορεία της, επέτυχε την ενιαία εφαρμογή των κανόνων του κανονισμού 3577/92 σε όλα τα κράτη μέλη. Η Ε.Ε αντιλαμβανόμενη τα πολυάριθμα και ισχυρά ευρωπαϊκά συμφέροντα που συνδέονται με τη θάλασσα και την ναυτιλία συνεχίζει τις προσπάθειές της ώστε να καταστεί η ενωμένη Ευρώπη ηγετική δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο, με σκοπό να ενισχύσει την στρατηγική της θέση και διαπραγματευτική δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

1.2 Η θέση της Ελλάδας στις επιταγές της Ε.Ε

Τα νέα δεδομένα σχετικά με την απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας, όπως βέβαια κατ' επέκταση και των λοιπών θαλασσιών μεταφορών, βρήκε την Ελλάδα απροετοίμαστη και με μία ασφυκτικά κρατική

39. Ο Κανονισμός 3577/92 σε ότι αφορά την κρουαζιέρα είχε άμεση ισχύ για την Ελλάδα από την 1/1/1995. Βλέπε βέβαια την σχετική ανάλυση που γίνεται παρακάτω σε ότι αφορά την στάση της ελληνικής κυβέρνησης.

40. Θεωδορόπουλος Σωτ. (1998) «Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε», κεφ. 1 σελ. 23-26.

παρεμβατική πολιτική που ως στόχο είχε την προώθηση της «κοινωνικής πολιτικής». Η ελληνική νομοθεσία ασύνθετη και ανοργάνωτη δεν θα μπορούσε άμεσα να ανταποκριθεί στα νέα δεδομένα. Η εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση ανεξαρτήτως ιδεολογίας φρόντιζε να βρίσκεται σε απόλυτη αρμονία με τα αιτήματα της εργατικής τάξης, παρέχοντας έτσι ο Κ.Δ.Ν.Δ αλλά και μετέπειτα προεδρικά διατάγματα στον Έλληνα ναυτικό το αποκλειστικό δικαίωμα της απασχόλησης στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούσαν κυκλικές κρουαζιέρες. Θα πρέπει να σημειωθεί πως η παρεμβατική πολιτική του κράτους ήταν τόσο έντονη που η ενίσχυση των ελληνικών ναυτικών συμφερόντων προωθούνταν και μέσω της παρέμβασης σε θέματα στελέχωσης και σύνθεσης του πληρώματος, εκλαμβάνοντας ακόμη και το ξενοδοχειακό προσωπικό ως πλήρωμα του πλοίου, το οποίο έπρεπε να στελεχώνεται από Έλληνες ναυτικούς.

Το ελληνικό κράτος από την υιοθέτηση του κανονισμού 3577/92 έως και τα μέσα του 2004 δεν κατάφερε να παρουσιάσει ολοκληρωμένες προτάσεις πολιτικής και δεν ανέλαβε δράση ώστε να κινητοποιήσει την εν λόγω αγορά. Η λόγοι της ολιγορίας αυτής είναι κατά βάση σχετιζόμενοι με την άσκηση δημόσιας πολιτικής εκ μέρους των ελληνικών κυβερνήσεων. Η ελληνική κυβέρνηση σκόπιμα δεν προέβη σε αποφάσεις ή λύσεις που θα συνέβαλλαν στην σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας. Το πολιτικό κόστος της απελευθέρωσης της αγοράς θα ήταν δεδομένο, λόγω της μετάβασης από ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο ετών σε μια διαφοροποιημένη κατάσταση. Η ελληνική κυβέρνηση γνώριζε πως το νέο status quo που προωθούσε η ΕΕ θα έβρισκε κάθετα αντίθετους όλους τους φορείς της ναυτιλίας όπως τους εφοπλιστές (ουσιαστικά υπήρχε διχασμός στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με ένα μεγάλο ποσοστό αυτών να επιθυμεί βέβαια την καθυστέρηση της απελευθέρωσης) και τις εργατικές ενώσεις. Η έλλειψη λοιπόν πρωτοβουλίας εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης οδήγησε την αγορά της κρουαζιέρας σε υποδιοργάνωση εμφανίζοντας σημάδια ολιγοπωλιακών και αναχρονιστικών τάσεων⁴¹.

1.2.1 Η θέση της Ελλάδας στην φάση των διαπραγματεύσεων για την άρση του cabotage

Σε συνέχεια λοιπόν των παραπάνω, η ελληνική κυβέρνηση ήταν αναμενόμενο την περίοδο των διαπραγματεύσεων για την άρση του cabotage (μέσω του κανονισμού 3577/92) να κρατήσει μία άκρως αρνητική στάση κάτι που δικαιολογείται και από το γεγονός ότι απέρριψε το σύνολο των προσχεδίων του Κανονισμού⁴². Η ελληνική κυβέρνηση προσπάθησε να αντιμετωπίσει την νέα κατάσταση που διαμορφωνόταν στο χώρο των θαλασσιών μεταφορών, παραθέτοντας τις αρνητικές συνέπειες που θα προκαλούσε η απελευθέρωση στην ελληνική αγορά. Τα επιχειρήματα που

41. Εισηγητική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές»

42. Πρακτικά Βουλής 12/6/2001. Παπαγεωργίου Τριαντ., Άρση του Cabotage ,εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και τουρισμός, στο «Μεταφορές και Τουρισμός» 3η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών Επιμέλεια Έκδοσης Ε.Σαμπράκος

παράθεσε η ελληνική πλευρά στηρίχθηκαν κυρίως στην μοναδικότητα του ελληνικού θαλάσσιου χώρου και στην γεωγραφική θέση της Ελλάδας, η οποία λόγω της ιδιαιτερότητας που έχει θα δημιουργούνταν ευνοϊκές συνθήκες εκμετάλλευσης για τους ευρωπαίους εταίρους⁴³. Επιπλέον η ελληνική κυβέρνηση απέναντι στο νέο θεσμικό πλαίσιο που διαμορφωνόταν αντιπαραθέσε ένα πλήθος ζητημάτων όπως: ο κίνδυνος συρρίκνωσης του ελληνικού ναυτικού δυναμικού, η πιθανότητα δυσμενούς επιρροής της οικονομικής ανάπτυξης των ελληνικών νήσων και ο ενδεχόμενος κίνδυνος σε επίπεδο άμυνας και ασφάλειας.⁴⁴

Η Ελλάδα επικαλούμενη την Συνθήκη της Ρώμης, η οποία ορίζει ότι σε ιδιαίτερα ευαίσθητα ζητήματα που επηρεάζουν το βιοτικό επίπεδο των κρατών μελών ή την απασχόληση ορισμένων περιοχών απαιτείται η λήψη απόφασης με ομοφωνία, προέβαλε μέχρι και την χρησιμοποίηση του βέτο. Η αρχική αδιάλλακτη θέση της Ελλάδας όμως αναγκάστηκε να μεταβληθεί απέναντι στην αποφασιστικότητα των εταίρων για άρση του καμποτάζ και άνοιγμα των αγορών. Η ελληνική πλευρά ακολούθησε μια πιο ήπια στάση η οποία χαρακτηριζόταν από απαιτήσεις περιορισμών και εξαιρέσεων για την ελληνική αγορά. Συγκεκριμένα η ελληνική κυβέρνηση πρότεινε την εξαίρεση των ελληνικών θαλασσών από την άμεση εφαρμογή του κανονισμού και την διατήρηση του καθεστώτος στελέχωσης των πλοίων βάση της ελληνικής νομοθεσίας (κράτος υποδοχής).

1.2.2 Η στάση της Ελλάδας μετά την υιοθέτηση του Κανονισμού

Η υιοθέτηση του κανονισμού 3577/92, ο οποίος είχε άμεση ισχύ για τα κράτη μέλη από την 1/1/1993, εξαιρούσε προσωρινά την ελληνική ακτοπλοΐα, όχι όμως και την αγορά της κρουαζιέρας. Δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού «για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής» η ελληνική ακτοπλοΐα εξαιρέθηκε της άμεσης εφαρμογής του κανονισμού μέχρι την 1/1/2004. Σαφέστατα η εξαίρεση αυτή κρίνεται ως μια επιτυχία της ελληνικής πλευράς, η οποία κατάφερε στην φάση των διαπραγματεύσεων να γίνουν δεκτές, από πλευράς των εταίρων, μια σειρά από θέσεις οι οποίες προάσπιζαν την οικονομική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας.

Για την αγορά της κρουαζιέρας ο κανονισμός είχε άμεση εφαρμογή από την 1/1/1995. Η ελληνική κυβέρνηση όμως εξ' αρχής προσπάθησε να «παγώσει» το θέμα της άμεσης εφαρμογής του κανονισμού για την αγορά της κρουαζιέρας και συγκεκριμένα προσπάθησε να επιτύχει την εφαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας ως κράτος υποδοχής στα θέματα που αφορούν την στελέχωση των κοινοτικών Κ/Ζ που πραγματοποιούν νησιωτικές θαλάσσιες ενδομεταφορές, θεωρώντας μάλιστα ότι η Πελοπόννησος είναι νησί⁴⁵.

43. Ψαράτης Χ.Ν «Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών», Πακέτο σημειώσεων ,Μέρος 1.

44. Πρακτικά Βουλής 12/6/2001.

45. Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Α. Antonio Tizzano της 19ης Μαΐου 2004, Υπόθεση C-288/02, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά από επανηλλειμένες διαβουλεύσεις και έγγραφες οχλήσεις προς την ελληνική κυβέρνηση, προσέφυγε στο Δ.Ε.Κ με προσφυγή που κατέθεσε στις 9 Αυγούστου 2002. Το Δικαστήριο εξέδωσε την απόφαση C-288 της 21ης Οκτωβρίου 2004 (βλ. Παράρτημα 7), με την οποία αποφάσισε ότι «*Η Ελληνική Δημοκρατία, θεωρώντας την Πελοπόννησο νησί και εφαρμόζοντας, ως κράτος υποδοχής, στα κοινοτικά κρουαζιερόπλοια άνω των 650 GT που πραγματοποιούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στα νησιά τους εθνικούς της κανόνες σχετικά με τους όρους επάνδρωσης, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 1, 3 και 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)*».

Μέχρι το 2004 και την ως άνω απόφαση ο Κανονισμός εφαρμοζόταν κανονικά όσον αφορά την δυνατότητα δρομολόγησης κοινοτικού Κ/Ζ στην ελληνική αγορά, όμως καθίσταται σαφές το γεγονός ότι λόγω της δικαστικής διαμάχης της ελληνικής κυβέρνησης στο Δ.Ε.Κ για τα θέματα στελέχωσης των Κ/Ζ, έμμεσα η ελληνική αγορά σχεδόν για μια δεκαετία (μέχρι την ως άνω απόφαση) αποθάρρυνε τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες να δρομολογήσουν τα πλοία τους. Η «νεκρή» αυτή περίοδος λειτούργησε σίγουρα την εποχή εκείνη «*ως μάννα εξ ουρανού*» για την ελληνική κυβέρνηση, και αυτό διότι η ελληνική κρουαζιέρα χαρακτηρίζονταν από υψηλή μονοπωλιακή συγκέντρωση κάτι που θα οδηγούσε σε σημαντικές οικονομικές διαστρεβλώσεις αν απότομα το 1995 θα έπρεπε η ελληνική κρουαζιέρα να εισέλθει σε συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού.

Η διεθνής πολιτική στην αγορά της κρουαζιέρας - πλήρης άρση του cabotage

2.1 Γενικά

Οι σύγχρονες συνθήκες ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας είχαν ως αποτέλεσμα στο χώρο αυτό να πρωταγωνιστούν τρεις εταιρίες⁴⁶ κολοσσοί, αμερικανικών συμφερόντων, οι οποίες προέκυψαν από αλληπάλληλες συγχωνεύσεις και εξαγορές. Η μεγαλύτερη με μερίδιο αγοράς 48% και περισσότερα από 80 πλοία είναι η Carnival και ακολουθεί η Royal Caribbean με 21% περίπου. Ένα βασικό στοιχείο που χαρακτηρίζει την αγορά αυτή είναι το γεγονός ότι το 80% των Κ/Ζ φέρει σημαία ευκαιρίας (μη κοινοτική), κάτι που σημαίνει βέβαια ότι τα πλοία αυτά δεν μπορούν να πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες εντός των ελληνικών συνόρων.

2.2. Η Ευρώπη πόλος έλξης των εταιριών κρουαζιέρας

Τα τελευταία χρόνια είναι φανερό ότι ο κορεσμός της αγοράς της καραϊβικής, μετέθεσε το ενδιαφέρον όλων των εταιριών της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και πιο συγκεκριμένα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Στις μέρες μας η Ευρώπη είναι μια καλά εδραιωμένη αγορά, καθώς η βιομηχανία κρουαζιέρας συνεχίζει να επεκτείνεται διεθνώς, λειτουργώντας ως μαγνήτης στα Κ/Ζ από την Βόρεια Αμερική. Σύμφωνα με το European Cruise Council και τα αποτελέσματα της έκθεσης Economic Impact Report⁴⁷, η βιομηχανία της κρουαζιέρας συνεχίζει να παίζει σημαντικότατο ρόλο στην οικονομία της Ευρώπης. Η συνολική αξία των αγαθών και των υπηρεσιών που παράγονται έχει αυξηθεί κατά 69% τα τελευταία τρία χρόνια, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 32 δις ευρώ. Κάποια από τα σημαντικότερα ευρήματα που προέκυψαν από το Economic Impact Report που πραγματοποίησε το European Cruise Council σε συνεργασία με τις Euroyards, MedCruise και Cruise Europe είναι μεταξύ άλλων τα εξής: α) Η Ιταλία και η Ελλάδα ήταν οι δύο πιο δημοφιλείς προορισμοί για το 2008, με την Ιταλία να καταλαμβάνει ποσοστό 23% και την Ελλάδα 19.6%. Η Ισπανία κράτησε την τρίτη θέση με ποσοστό 16.6% και η Γαλλία τέταρτη με ποσοστό 8%. β) Η Ελλάδα είναι ο δεύτερος δημοφιλέστερος προορισμός με περίπου 4.3 εκατομμύρια επιβάτες. Η Σαντορίνη, η Μύκονος και η Ρόδος είναι ανάμεσα στα πιο δημοφιλή νησιά. γ) Η Ευρώπη κατέχει την ηγετική θέση στην κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και το 2008 η βιομηχανία κρουαζιέρας δαπάνησε 5.2 δις σε κατασκευές, επισκευές

46. www.Nautilia.gr

47. www.intravelreport.gr «ECC: Δυναμική η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ευρώπη», 27 Μαΐου 2009

και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων. δ) Η κρουαζιέρα στην Ευρώπη το 2008 προσέφερε εργασία σε 311.512 άτομα, αύξηση 66 % από το 2005. ε) Κατά την διάρκεια του 2008, 21.7 εκατομμύρια επιβάτες(+14%) επισκέφθηκαν ένα Ευρωπαϊκό λιμάνι. ζ) 4.7 εκατομμύρια επιβάτες ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από ένα Ευρωπαϊκό λιμάνι. η) Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που πραγματοποιούν δρομολόγια στην Ευρώπη αυξήθηκε κατά 35% το 2008 σε σχέση με το 2005, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 192 κρουαζιερόπλοια.θ) Οι τουρίστες-επιβάτες κρουαζιερόπλοιων όταν κατεβαίνουν στα κύρια λιμάνια ξοδεύουν κατά μέσο όρο 106 ευρώ ανά επιβάτη ή 300.000 ευρώ ανά κρουαζιερόπλοιο. Στα πιο μικρά λιμάνια ο μέσος όρος εξόδων είναι 57 ευρώ/επιβάτη ή 100.000 ευρώ ανά κρουαζιερόπλοιο. Τα στοιχεία⁴⁸ αυτά αποδεικνύουν ξεκάθαρα ότι πλέον ο χώρος της Μεσογείου αποτελεί μια από τις κύριες αγορές της κρουαζιέρας παγκοσμίως, με σταθερά ανοδική πορεία.

Τις ιδανικές αυτές συνθήκες και προοπτικές στην αγορά της κρουαζιέρας, κυρίως της Μεσογείου, εκμεταλλεύτηκε εξ'αρχής η Ιταλία, η οποία ακολουθώντας μια φιλελεύθερη πολιτική, επένδυσε μεγάλα κεφάλαια στην βελτίωση των λιμενικών υποδομών, δημιουργώντας πολλούς τερματικούς σταθμούς κρουαζιεροπλοίων, με αποτέλεσμα πολλά από τα λιμάνια της να λειτουργούν ως «home ports», απολαμβάνοντας πολλαπλάσια οφέλη από την τροφοδοσία, την πρακτόρευση, τις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, τα αεροδρόμια, τα ξενοδοχεία και δεκάδες άλλους τομείς που ωφελούνται άμεσα ή έμμεσα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τον περιορισμό της γραφειοκρατίας και την πλήρη απελευθέρωση του cabotage οδήγησε την Ιταλία στην κορυφή της Ευρώπης, αποτελώντας τον ισχυρότερο παίκτη της Ευρωπαϊκής αγοράς της κρουαζιέρας.

2.2.1 Πως αντιδρά η Ελλάδα στα νέα δεδομένα

Το 1995 η Carnival αντιλαμβανόμενη τις νέες συνθήκες στον χώρο της κρουαζιέρας, αποφάσισε να επενδύσει στην Μεσόγειο και συγκεκριμένα στην Ελλάδα, επιχειρώντας την συγχώνευση της με την Ηπειρωτική. Την εποχή εκείνη τα νέα αυτά δεδομένα προκάλεσαν την μαζική αντίδραση των εργατικών και συνδικαλιστικών ενώσεων, οι οποίες με συνεχείς απεργιακές κινητοποιήσεις ανάγκασαν την ως άνω εταιρία να αναζητήσει νέους ενδιαφερόμενους εταίρους. Η αναζήτηση δεν διήρκησε πολύ καθώς άμεσα η Carnival εξαγόρασε⁴⁹ την ιταλική costa Crociere και την έκανε την ισχυρότερη εταιρεία στην Μεσόγειο.

48. Θα πρέπει να σημειωθεί βέβαια ότι τα ως άνω στοιχεία δεν αναφέρονται εξ'ολοκλήρου σε κυκλικές κρουαζιέρες, καθώς ειδικά για την Ελλάδα όπως έχει αναλυθεί εκτενώς παραπάνω δεν είναι δυνατή η δρομολόγηση K/Z υπό ξένη σημαία, παρα μόνο δίδεται η δυνατότητα σ'αυτά τα πλοία να διέρχονται των ελληνικών λιμένων.

49. www.hatta.gr, Συνέντευξη Τύπου, Grande Bretagne Hotel, Τρίτη 3 Οκτωβρίου 2006, Ομιλία κ. Γιάννη Ευαγγέλου, Προέδρου HATTA.

Η παρουσία της Carnival προσέδωσε μεγάλη ανάπτυξη, δημιουργώντας τοπικό πλούτο και πολλές νέες εργασιακές θέσεις (σήμερα η Costa απασχολεί περίπου 4000 ναυτικούς δηλαδή περισσότερους από τους μισούς ναυτικούς της Ιταλίας) για Ιταλούς ναυτικούς και για τον ευρύτερο κλάδο. Η παρουσία της Carnival εκεί τόνωσε όλους τους κλάδους που εξυπηρετούν την κρουαζιέρα, ενώ σαν leader της βιομηχανίας, έγινε ένας ισχυρός μαγνήτης ανταγωνιστικότητας που συνέβαλε καταλυτικά στην καθιέρωση της Ιταλίας σαν του σημαντικότερου κόμβου της διεθνούς κρουαζιέρας της Μεσογείου. Η αναγέννηση αυτή της κρουαζιέρας στην Ιταλία ενθάρρυνε και τοπικούς επιχειρηματίες να επενδύσουν και έτσι, σε λίγα μόνο χρόνια, δημιουργήθηκε η σύγχρονη, αλλά καθαρά Ιταλόκτητη, Mediterranean Shipping Company. Παράλληλα, τα Ιταλικά λιμάνια παρέμειναν ανοικτά προς όλες τις σημαίες και έτοιμα να υποδεχθούν την αναμενόμενη έκρηξη στην περιοχή. Σαν αποτέλεσμα, εκατομμύρια εισρέουν σήμερα στην Ιταλική οικονομία, καθώς η ελεύθερη αντιμετώπιση της χώρας αυτής – βοηθούμενη και από την αρνητική στάση της Ελλάδας – την καθιέρωσαν σαν κόμβο όχι μόνο για την Δυτική, αλλά και για την Ανατολική Μεσόγειο.

Βέβαια θα πρέπει να σημειωθεί πως την περίοδο εκείνη δεν είχαν ωριμάσει οι συνθήκες ώστε να μπορεί η Ελλάδα και η συγκεκριμένη αγορά της κρουαζιέρας να δεχθεί μια τόσο απότομη αλλαγή (δηλαδή την δρομολόγηση K/Z με ξένη σημαία), λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός ότι η ουσιαστική άρση του cabotage για τα κοινοτικά K/Z έλαβε χώρα όπως αναλύθηκε ανωτέρω μόλις το 2004. Επομένως ίσως ήταν αναμενόμενη η παραπάνω αντίδραση από το σύνολο του εργατικού και πολιτικού κόσμου καθώς ήδη οι επιταγές της Ε.Ε υπερβαίνουν τα όσα μπορούσε να αποδεχθεί το ελληνικό status quo, άρα μια τόσο φιλελεύθερη πρόταση για πλήρη άρση του cabotage ευλόγως «προκάλεσε» καθώς κανείς δεν γνώριζε την τύχη που θα είχε ο όποιος αριθμός ναυτικών που απασχολούταν στην κρουαζιέρα, κάτι που πρέπει να σημειωθεί ότι θα είχε και το αντίστοιχο πολιτικό κόστος για την εκάστοτε κυβέρνηση.

Εν αντιθέσει με το τι συνέβαινε μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80, όπου η ελληνόκτητη κρουαζιέρα μεσουρανούσε⁵⁰ δυνάμει του καμποτάζ (αυτό υποστήριζε το σύνολο του πολιτικού και εφοπλιστικού κόσμου), τα επόμενα χρόνια η πορεία της ακολούθησε αντιστρόφως ανάλογη πορεία καθώς οι νέοι κανόνες ανταγωνισμού επέβαλαν την χρήση σημαιών ευκαιρίας, με αποτέλεσμα οι εν λόγω εταιρίες – κύριοι «παίχτες» της αγοράς της κρουαζιέρας - να μην μπορούν να εισέλθουν στην ελληνική αγορά και η Ελλάδα να μην μπορεί να ακολουθήσει την υπαρκτή τότε «έκρηξη» της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο.

Σήμερα η ελληνική κυκλική κρουαζιέρα, σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΤΕ⁵¹, συμμετέχει στο 3% της παγκόσμιας αγοράς, με τον όμιλο Louis να έχει επενδύσει στην ελληνική κυκλική κρουαζιέρα (έχοντας ως «home port» το λιμάνι του Πειραιά), υψώνοντας την ελληνική σημαία και απολαμβάνοντας

50. Travel Daily News «Ελληνική κρουαζιέρα: Ταξίδι στο άγνωστο» Τρίτη, 19 Μαΐου 2009

51. Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, www.sete.gr

κάποιων προνομίων σε ότι αφορά τις ασφαλιστικές εισφορές. Άλλωστε κάτι τέτοιο κρίθηκε απαραίτητο για να σωθεί έστω και την τελευταία στιγμή η ελληνική κρουαζιέρα. Παράλληλα, πλοία με διάφορες σημαίες που έχουν σαν κόμβους λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, κυρίως της Ιταλίας, Ισπανίας και Τουρκίας, εντάσσουν στους πλόες τους και την Ελλάδα, κυρίως με απλές προσεγγίσεις στα λιμάνια μας. Για τα περισσότερα όμως κρουαζιερόπλοια στην Μεσόγειο που ξεκινούν από κόμβους της Δυτικής Ευρώπης, η μεγάλη απόσταση τα αναγκάζει σε ένα γρήγορο πέρασμα από την περιοχή μας με μικρότερη δυνατότητα προσεγγίσεων σε Ελληνικά λιμάνια. Όλα αυτά τα κρουαζιερόπλοια είναι ξένων συμφερόντων και σημαίων, που φέρνουν βέβαια κάποια οικονομικά οφέλη με τις προσεγγίσεις του στα λιμάνια μας αλλά δυστυχώς τα σημαντικά τουριστικά και οικονομικά κέρδη παραμένουν εκτός συνόρων.

Είναι σαφές πλέον τα τελευταία χρόνια και ιδίως το έτος που διανύουμε, ότι εντάθηκαν οι φωνές που πιέζουν, ώστε να αρθεί στην χώρα μας πλήρως το καμποτάζ. Σε αυτό το συμπέρασμα μάλιστα κατέληξαν και οι κύριοι ομιλητές του διεθνούς συνεδρίου για την κρουαζιέρα, Cruise In Greece, που συνδιοργάνωσε ο ΗΑΤΤΑ⁵² με τον οργανισμό Seatrade και την υποστήριξη του ΕΟΤ, και που πραγματοποιήθηκε στις 26 Ιουνίου 2008. Αυτό που επισημάνθηκε από το σύνολο των ομιλητών - που εκπροσωπούσαν τους μεγαλύτερους «παίκτες» της παγκόσμιας αγοράς, οι οποίοι και ειδικεύονται στο σχεδιασμό δρομολογίων και την αξιοποίηση προορισμών - είναι, ότι παρά τις καλές προοπτικές που υπάρχουν για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και το έντονο ενδιαφέρον που παρατηρείται από διεθνούς ομίλους κρουαζιέρας όπως η Carnival και η Royal Caribbean, η Ελλάδα δεν μπορεί να ανταγωνιστεί άλλους προορισμούς της Μεσογείου, λόγω των περιορισμών που θέτει το πρόβλημα του καμποτάζ, σύμφωνα με το οποίο μόνο κρουαζιερόπλοια με σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να έχουν λιμάνι της Ελλάδας ως «home port».

Στο ίδιο συνέδριο οι αντιπρόσωποι των εταιριών - κολοσσοί όπως η Royal Caribbean/Celebrity, η Carnival, η Princess, αλλά και μικρότερες εταιρείες με πολυτελή κρουαζιερόπλοια, έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο ενδεχόμενο πλοία τους να έχουν ως «home port» ελληνικούς λιμένες όπως αυτό του Πειραιά κατά βάση, της Θεσσαλονίκης και του Λαυρίου. Μάλιστα κατέστησαν σαφές, χωρίς βέβαια να παραθέσουν αναλυτικά στοιχεία, πως σε περίπτωση δρομολόγησης Κ/Ζ τους στους ανωτέρω λιμένες, θα απασχολούσαν και Έλληνες ναυτικούς, ενώ έντονο ήταν το ενδιαφέρον τους στο να επενδύσουν σε λιμενικές υποδομές.

Τα νέα αυτά δεδομένα στην αγορά της κρουαζιέρας, φαίνεται πως τους τελευταίους μήνες έχουν ενεργοποιήσει την πολιτεία και πολύ περισσότερο τον Ο.Λ.Π.⁵³, ο οποίος διαχειρίζεται τον λιμένα του Πειραιά. Το διοικητικό

52. Hellenic Association of Travel & Tourist Agencies, www.hatta.gr

53. www.imerisia.gr. «Στροφή του ΟΛΠ στη βιομηχανία της κρουαζιέρας», 21/12/2009.

συμβούλιο του οργανισμού θέλοντας ξεκάθαρα να ανταποκριθεί στις σύγχρονες επιταγές της εν λόγω αγοράς, εξετάζει ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα, του οποίου ένας από τους βασικούς άξονες είναι η επέκταση του επιβατικού λιμένα του Πειραιά και η αξιοποίηση υποδομών του και περιουσιακών του στοιχείων για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών τόσο προς τους επιβάτες όσο και προς τους κατοίκους της πόλης του Πειραιά. Η νέα διοίκηση του ΟΛΠ θέλει να μετατρέψει το επιβατικό λιμάνι από μία ζημιογόνα δραστηριότητα σε βάση για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και αύξησης των εσόδων για τον οργανισμό. Ένας βασικός πυλώνας του νέου επενδυτικού προγράμματος που παρουσιάζεται είναι η βιομηχανία της κρουαζιέρας που τα τελευταία χρόνια έχει εμφανίσει μία τάση αύξησης για τον Πειραιά⁵⁴, όσο αφορά την επιβατική κίνηση. Γι' αυτό τον λόγο σχεδιάζεται η επέκταση του επιβατικού λιμανιού προς τα νότια και προς την πλευρά του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας. Στην ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας εντάσσεται και η κατασκευή πολυτελούς ξενοδοχείου και εξετάζονται γι' αυτό τον λόγο οι περιοχές από τον Άγιο Νικόλαο και προς το Παλατάκι. Παράλληλα μελετάται η αξιοποίηση του υπάρχοντος εκθεσιακού κέντρου του ΟΛΠ στην Παγόδα, ενώ η διοίκηση του οργανισμού έχει δεχθεί προτάσεις από εφοπλιστικές ενώσεις για τη λειτουργία του ως επιβατικού σταθμού για την κρουαζιέρα, όπως ήταν ο αρχικός του σχεδιασμός.

Επιπλέον έκδηλη είναι η πεποίθηση εκ μέρους της διοίκησης του Ο.Λ.Π και συγκεκριμένα του Προέδρου και Διευθύνοντα Συμβούλου⁵⁵ του οργανισμού, ότι θα πρέπει να θεωρηθεί επιτακτική η ανάγκη της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς της κρουαζιέρας. Θα πρέπει να σημειωθεί πως η άποψή του αυτή δεν περιορίζεται στα στενά πλαίσια του λιμένα του Πειραιά, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί και σαφή επιδίωξη της πολιτείας και συγκεκριμένα της σημερινής κυβέρνησης. Συγκεκριμένα ο Δ. Σύμβουλος του Ο.Λ.Π επισήμανε ότι είναι υπέρ της πλήρης άρσης του καμποτάζ στη κρουαζιέρα, αλλά με συγκεκριμένους όρους που θα εξασφαλίζουν πλήρως τα εργασιακά δικαιώματα των ελλήνων ναυτικών (οι οποίοι δεν είναι και πολλοί όπως αναφέρει χαρακτηριστικά). Εκτιμά επιπλέον ότι σε περίπτωση που «ανοίξει» πλήρως η αγορά της κρουαζιέρας και χρησιμοποιήσουν τα κρουαζιερόπλοια μεγαθήρια, τα ελληνικά λιμάνια, η χώρα μας θα ωφεληθεί από 2,5 μέχρι και 4 δισ. ευρώ. Επομένως εφόσον μπορεί ένα κρουαζιερόπλοιο να παραλάβει και να αποβιβάσει τουρίστες, για όλες τις σημαίες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ ΑΕ θεωρεί, ότι πλέον δεν υπάρχει λόγος να κρατάμε μακριά τα υπόλοιπα κρουαζιερόπλοια.

54. www.olp.gr. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΛΠ το πρώτο εξάμηνο του 2009 διακινήθηκαν 699.430 επιβάτες, που είναι κατά 88.224 περισσότεροι από πέρσι το ίδιο διάστημα. Από αυτούς οι διερχόμενοι επιβάτες, δηλαδή εκείνοι που είναι σε κρουαζιερόπλοια τα οποία περνάνε από τον Πειραιά και δεν τον έχουν ως λιμάνι-αφετηρίας έφτασαν τις 564.610 σημειώνοντας αύξηση 33,1% σε σύγκριση με πέρσι. Στην κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας με βάση το λιμάνι του Πειραιά έχουν διακινήθει 134.820 από 186.858 που ήταν πέρσι. Επιπλέον, νέο ιστορικό ρεκόρ την διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας το 2008 κατέγραψε ο ΟΛΠ. Από το λιμάνι διακινήθηκαν συνολικά 1,8 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας, ενώ το 2007 είχαν φτάσει το 1,5 εκατ. επιβάτες.

55. Εφημερίδα 'πρωτο θέμα' « Γ.Ανωμερίτης: Στόχος της κυβέρνησης τα 4 δισ. από την κρουαζιέρα», 30 Νοεμβρίου 2009.

Τέλος στο ίδιο «μήκος κύματος» κινήθηκαν και οι δηλώσεις⁵⁶ της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας Λούκα Κατσέλη στο πλαίσιο εκδήλωσης για την άφιξη του κρουαζιερόπλοιου της Mediterranean Shipping Company «MSC Splendida». Η κ. Υπουργός συναισθανόμενη την ανάγκη να ακολουθήσει η Ελλάδα τις νέες επιταγές της αγοράς, προανήγγειλε το άνοιγμα της αγοράς της κρουαζιέρας στην Ελλάδα θεωρώντας (ως εκπρόσωπος της πολιτείας) πως είναι χρέος της Ελλάδας να εκμεταλλευτεί τις διεθνείς συγκυρίες της εν λόγω αγοράς.

2.3 Πλήρης απελευθέρωση της κρουαζιέρας, πλεονεκτήματα - μειονεκτήματα

Είναι σαφές πλέον, δυνάμει και της παραπάνω ανάλυσης, πως η απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας, αποτελεί μονόδρομο για την ελληνική κυβέρνηση, όπως υποστηρίζει ένα μεγάλο μέρος της εν λόγω αγοράς, αντιλαμβανόμενο τις ευνοϊκές συνθήκες που δημιουργούνται στην Αν. Μεσόγειο, ώστε να καταστεί η Ελλάδα κόμβος για τα κοινοτικά και μη κρουαζιερόπλοια. Για την δημιουργία ενός κομβικού λιμένα απαιτούνται τα εξής⁵⁷:

- ένας προορισμός διεθνούς επιπέδου
- σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο και μεταφορικές συνδέσεις
- επιβατικός σταθμός τελευταίας τεχνολογίας
- πολύ υψηλά μεγέθη προβλητών για τα πολύ μεγάλα πλοία
- μη ύπαρξη περιορισμών καμποτάζ

Αν εξαιρέσουμε το τελευταίο σημείο, ο Πειραιάς έχει όλα τα άλλα εχέγγυα για να παίξει τον ίδιο ακριβώς ρόλο που παίξει στη Δυτική Μεσόγειο η Βαρκελώνη⁵⁸, για την Ανατολική. Επίσης, αν προσθέσει κανείς και τον καθοριστικό παράγοντα της σταθερότητας και της ασφάλειας της χώρας μας, είναι σαφές ότι η Ελλάδα μπορεί να πρωταγωνιστήσει στη Αν. Μεσόγειο. Η παραπάνω όμως διαπίστωση θα πρέπει να γίνει δεκτή αφού λάβουμε υπόψιν και μια σειρά παραμέτρων, οι οποίες θα αναλυθούν στις επόμενες παραγράφους.

56. www.Naftemporiki.gr : «Προανήγγειλε άνοιγμα της αγοράς κρουαζιέρας» Τετάρτη, 13 Ιανουαρίου 2010

57. Ομιλία του προέδρου της Medcruise (δηλαδή της Ένωσης Λιμένων της Κρουαζιέρας της Μεσογείου), βλ. Συνέντευξη Τύπου, Grande Bretagne Hotel, Τρίτη 3 Οκτωβρίου 2006, Ομιλία κ. Γιάννη Ευαγγέλου, Προέδρου HATTA.

58. Η μετα-Ολυμπιακή Βαρκελώνη - από ένα απλό λιμάνι επίσκεψης – έγινε σημαντικός κόμβος της Δυτικής Μεσογείου και το 2008 έφτασε να διακινεί σχεδόν 1,4 εκ. επιβάτες κρουαζιερόπλοιων. Στη Βαρκελώνη, η επιτυχία ήταν αποτέλεσμα της στρατηγικής της θέσης, της φήμης που απέκτησε από τους Ολυμπιακούς Αγώνες της, των επενδύσεων που γίνονται στις υποδομές της και κυρίως της ανοικτής και ελεύθερης πολιτικής που εφαρμόζει η Ισπανία ως προς τα κρουαζιερόπλοια όλων των σημαιών, Κοινοτικών και μη.

Αν λάβουμε ως δεδομένο το γεγονός της πλήρους απελευθέρωσης, είναι απαραίτητο η Ελλάδα να μελετήσει ένα πρόγραμμα μακροπρόθεσμων αναβαθμίσεων στο κομμάτι των λιμενικών υποδομών και αναδομών, που θα αφορά όχι μόνο τον λιμένα του Πειραιά, αλλά και πολλούς άλλους λιμένες αυξημένου τουριστικού ενδιαφέροντος, όπως της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου, της Σαντορίνης κ.λ.π. Ιδιαίτερα για τον λιμένα του Πειραιά, ο οποίος συγκεντρώνει όλες τις προϋποθέσεις, ώστε να αποτελέσει κόμβος για πολλές εταιρίες κρουαζιέρας, θα είναι απαραίτητο να βελτιωθούν και οι συνδέσεις μεταξύ του λιμανιού και του αεροδρομίου.

Άλλο ένα σημαντικό θέμα που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, είναι ο κίνδυνος υποβάθμισης των μικρών νησιών λόγω της ανεξέλεγκτης εισροής επισκεπτών. Όπως υποστηρίζεται από τους τοπικούς παράγοντες πολλών νησιών, όπως της Μυκόνου, της Αμοργού, της Σαντορίνης κ.λ.π, η αθρόα και χωρίς έλεγχο προσέλευση επισκεπτών στα νησιά τους, είναι δεδομένο πως θα προκαλέσει σοβαρή επέμβαση και ζημιά στο τοπικό χρώμα και την ομορφιά των εν λόγω προορισμών. Βέβαια θα πρέπει να σημειωθεί πως οι εταιρείες με πολύ μεγάλα πλοία έχουν αναγκαστικά αποκτήσει μια μεγάλη ευαισθησία στην επιχειρησιακή δυνατότητα των προορισμών που επιλέγουν. Ποτέ δεν προγραμματίζουν προσεγγίσεις σε λιμάνια που δεν μπορούν να προσφέρουν ικανές υποδομές ή δεν μπορούν να εξασφαλίσουν την άνετη υποδοχή και την πλήρη ικανοποίηση των πελατών τους. Από την άλλη μεριά, τα λιμάνια σήμερα ακολουθούν πολύ συγκεκριμένες πολιτικές σε τοπικό επίπεδο, που επηρεάζουν την συχνότητα αλλά και την επιτρεπτή σύμπτωση πλοίων την ίδια μέρα. Επιπλέον οι διεθνείς ενώσεις λιμένων, όπως είναι η Medcruise για τη Μεσόγειο (Ενωση Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο), συμβάλουν στον υπερτοπικό συντονισμό και στον καλύτερο σχεδιασμό δρομολογίων των εταιρειών, με διαρκή επαφή, ενημέρωση και πρόταση εφικτών εναλλακτικών προς τις εταιρείες. Τέλος, οι εταιρείες σχεδιάζουν τα δρομολόγια τους δύο ολόκληρα χρόνια πριν εκτελεστούν και είναι πλέον μια διαδικασία που λαμβάνει υπ' όψιν της όλους τους επιχειρησιακούς παράγοντες με περισσότερη σχολαστικότητα από ποτέ άλλοτε. Είναι τα μεγέθη τέτοια, που σίγουρα γίνονται λάθη κατά καιρούς, αλλά δεν επαναλαμβάνονται γιατί έχουν σοβαρές εμπορικές επιπτώσεις σε αυτούς που τα κάνουν. Σ' αυτό ακριβώς το σημείο θα πρέπει να υπάρξει επέμβαση εκ μέρους της πολιτείας, η οποία λαμβάνοντας υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα πολλών περιοχών της Ελλάδας, θα πρέπει να περιορίζει τον αριθμό των δρομολογίων ή ελλιμενισμών κυρίως για τις περιόδους αιχμής, όπως είναι τον μήνα Αύγουστο.

Εν συνεχεία, η ύπαρξη ενός λιμένα κόμβου για την κρουαζιέρα, θα έδινε ώθηση και σε άλλους τομείς του λιμενικού «cluster»⁵⁹, οι οποίοι λειτουργούν συμπληρωματικά με την παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας, όπως είναι η ναυπηγό - επισκευαστική ζώνη, οι ναυτιλιακοί και τουριστικοί πράκτορες, οι

59. Αγγελική Ι. Παρδάλη, «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», κεφ. 2, σελ. 92

τροφοδότες πλοίων, οι υπηρεσίες πλοήγησης και ρυμούλκησης, ο ανεφοδιασμός με καύσιμα, οι χερσαίες μεταφορές, οι τραπεζικές, νομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες κ.α.

Η μονιμότερη παρουσία των κρουαζιεροπλοίων στα ελληνικά λιμάνια, και όχι το απλό πέρασμά τους όπως γίνεται σήμερα, θα προσφέρει επιπλέον έσοδα στις τοπικές κοινωνίες και ειδικά σε τομείς που σχετίζονται με τις ξενοδοχειακές υπηρεσίες, την ενοικίαση μεταφορικών μέσων, τις υπηρεσίες εστίασης κ.λ.π. Το σύνολο των δραστηριοτήτων αυτών όπως και της προηγούμενης παραγράφου, θα πρέπει να σημειωθεί πως λόγω της αυξημένης ζήτησης για παροχή υπηρεσιών, θα αυξήσουν το εργατικό δυναμικό τους, γεγονός που σημαίνει νέες θέσεις εργασίας.

Τέλος σχετικά με την ναυτική εργασία και την προστασία των ελλήνων ναυτικών θα πρέπει να λεχθεί πως κανείς δεν μπορεί να προεξοφλήσει την προστασία τους στην περίπτωση της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς. Η δρομολόγηση Κ/Ζ με ξένες σημαίες στον ελλαδικό χώρο είναι δεδομένο πως θα τονώσει την ζήτηση και για έλληνες ναυτικούς, κανείς όμως δεν μπορεί να προβλέψει το μέγεθος της αύξησης αυτής, αν λάβουμε υπόψιν και το γεγονός πως οι εταιρίες – κολοσσοί δυνάμει των σημαίων ευκαιρίας προτιμούν χαμηλόμισθους ναυτικούς κυρίως από τρίτες χώρες. Βέβαια ο αντίλογος στην περίπτωση αυτή είναι, όπως αναλύθηκε και παραπάνω οι περιοχές της Ιταλίας και της Ισπανίας, στις οποίες η άρση του καμποτάζ προσέφερε πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας για τους Ιταλούς και Ισπανούς αντίστοιχα ναυτικούς.

2.4 Προτάσεις

Η ανάλυση της παρούσας εργασίας έκανε σαφές πως οι κυβερνήσεις που θέτουν εθνικούς περιορισμούς σε μια δραστηριότητα, το κάνουν για να προστατεύσουν τους εργαζόμενους ενός ή περισσότερων τοπικών κλάδων. Για να υπάρχουν όμως εργαζόμενοι, πρέπει να υπάρχει και κάποια ζωντανή βιομηχανία που να τους απορροφά. Η προστασία όμως από τον ανταγωνισμό σε εθνικό επίπεδο βλάπτει ένα κλάδο, γιατί οι μονοπωλιακές συνθήκες που δημιουργεί τον εφησυχάζουν και τον καθιστούν αδύναμο μπροστά στον υγιή ανταγωνισμό. Είναι λοιπόν εύλογο το ερώτημα για ποιόν λόγο να διατηρείται μια κατάσταση (καμποτάζ), η οποία δυστυχώς έχει αντιστρόφως ανάλογα αποτελέσματα από αυτά που τυχόν επιδιώκει.

Ταυτόχρονα παρ' όλο που επιτρέπουμε στις Κοινοτικές σημαίες να χρησιμοποιούν για κόμβους Ελληνικά λιμάνια, στην πραγματικότητα μόνο το 20% των κρουαζιεροπλοίων των εταιριών - leaders έχουν Κοινοτικές σημαίες, σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΤΕ. Από αυτά τα Κ/Ζ, ένας μεγάλος αριθμός έχει υψωμένη την Ιταλική σημαία και επιχειρεί κυκλικές κρουαζιέρες έχοντας Ιταλικά λιμάνια ως κόμβους, γιατί αυτό εξυπηρετεί τα εμπορικά τους σχέδια. Έτσι παρ' όλο που υπήρξε άρση του καμποτάζ στην χώρα μας για τα κοινοτικά Κ/Ζ, ο εφησυχασμός της ελληνικής κυβέρνησης, περιόρισε δραματικά τις προοπτικές ανάπτυξης της ελληνικής αγοράς της κρουαζιέρας, αφού το

σημαντικότερο κομμάτι της βιομηχανίας και το πιο ισχυρό, διαφεύγει. Έτσι προτείνεται:

- Η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας, ώστε να μπορούν να πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες εντός Ελλάδος και Κ/Ζ υπό ξένη σημαία.
- Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που ισχύει για τα κρουαζιερόπλοια, σε συνδυασμό με τον περιορισμό της γραφειοκρατίας.
- Στοχευμένη προβολή της χώρας μας μέσω του θαλάσσιου τουρισμού, σε συνδυασμό με την απελευθέρωση του cabotage.
- Προγραμματισμό συναντήσεων με τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων, με στόχο να αναλάβουν με δικές τους δαπάνες τη δημιουργία των αναγκαίων λιμενικών υποδομών στα λιμάνια που επισκέπτονται.
- Λήψη μέτρων (νομοθετικών) για την προστασία των ελληνικών ναυτικών.
- Προβολή του λιμένα του Πειραιά, αλλά και μικρότερων νησιωτικών λιμένων, ώστε να καταστούν «*home ports*» της Αν. Μεσογείου.
- Λήψη μέτρων ώστε να αποφευχθεί η ποιοτική υποβάθμιση των μικρών νησιωτικών περιοχών από την απότομη και αθρόα προσέλευση τουριστών λόγω του ταυτόχρονου ελλιμενισμού πολλών Κ/Ζ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ελληνική κρουαζιέρα μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80 απολάμβανε μέρες δόξας και ανάπτυξης, περίοδο στην οποία ο εθνικός προστατευτισμός μέσω του καμποτάζ προσέφερε θετικά αποτελέσματα για τους Έλληνες πλοιοκτήτες, ναυτικούς και κατ'επέκταση για την ελληνική οικονομία. Τα χρόνια που ακολούθησαν όμως δεν είχαν την ίδια δυναμική για την εν λόγω ελληνική αγορά. Οι διεθνείς εξελίξεις κινούταν με γοργό ρυθμό, καθώς νεότευκτα Κ/Ζ εισέρχονταν στην αγορά, τα οποία δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην προσφερόμενη ποιότητα και την ταχύτητα καθίστατο άκρως ανταγωνιστικά σε σχέση με τα παλαιότερης τεχνολογίας Κ/Ζ. Επιπλέον την ίδια εποχή, μετά από αλληπάλληλες συγχωνεύσεις, την αγορά της κρουαζιέρας ελέγχουν πλέον 3-4 εταιρίες-κολοσσοί αμερικανικών συμφερόντων, οι οποίες υψώνοντας σημαίες ευκαιρίας απολάμβαναν πλήθος προνομίων, γεγονός που τις καθιστούσε σε πλεονεκτική θέση.

Μέσα σ' αυτό το νέο πλαίσιο, η Ελλάδα ελλείπει κρατικής και νομοθετικής πρωτοβουλίας δεν μπόρεσε να ακολουθήσει τα νέα δεδομένα που εγκαθίστατο στην αγορά της κρουαζιέρας. Το καμποτάζ την εποχή εκείνη αποτέλεσε μια από τις σημαντικότερες αιτίες που η εν λόγω αγορά παρέμενε σε χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, δημιουργώντας μονοπωλιακές καταστάσεις και οδηγώντας την ελληνική κρουαζιέρα στον «μαρασμό».

Στις αρχές του 1990 η Ε.Ε προσδοκώντας μια ισχυρή και άκρως ανταγωνιστική ναυτιλιακή πολιτική, κοινή για όλα τα κράτη μέλη, ψήφισε τον Κανονισμό 3577/92, ο οποίος επέβαλλε την άρση του καμποτάζ για τα κοινοτικά πλοία με κάποιες επιμέρους εξαιρέσεις, ενώ ταυτόχρονα όρισε τα σχετικά με την στελέχωση των πλοίων, ακολουθώντας μια πιο φιλελεύθερη γραμμή, προωθώντας περισσότερο την νομοθεσία της σημαίας (κοινοτική) του πλοίου σε σχέση μ' αυτή του κράτους υποδοχής.

Για την ελληνική αγορά της κρουαζιέρας, τα Κ/Ζ που πραγματοποιούν κυκλικούς περιηγητικούς πλόες, εφόσον είναι άνω των 650gt, για τα θέματα σχετικά με την στελέχωση του πλοίου εφαρμόζεται η νομοθεσία της σημαίας του πλοίου ενώ για Κ/Ζ κάτω των 650 gt εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους υποδοχής, δηλαδή της ελληνικής.

Η πλήρης εφαρμογή του Κανονισμού, ειδικότερα στα θέματα της στελέχωσης αν και θα έπρεπε να είχε πραγματοποιηθεί από τις αρχές του 1995 (σύμφωνα με το κείμενο του κανονισμού), εντούτοις μόλις το 2004 (με απόφαση του Δ.Ε.Κ) ξεκαθάρισε το τοπίο, ώστε να είναι σαφές ποιά νομοθεσία εφαρμόζεται. Η καθυστέρηση αυτή επήλθε διότι η ελληνική κυβέρνηση θέλοντας να μεταθέσει την εφαρμογή του Κανονισμού όσο το δυνατόν πιο αργά (ήδη είχε «κερδίσει» την εξαίρεση της ελληνικής ακτοπλοΐας έως το 2004) δεν υιοθετούσε το πλήρες γράμμα του κοινοτικού νομοθετήματος.

Το αποτέλεσμα ήταν να χαθεί σημαντικός χρόνος, διότι παρ' ότι τυπικά επιτρεπόταν η δρομολόγηση κοινοτικού Κ/Ζ στις ελληνικές ενδομεταφορές,

ουσιαστικά η ρευστή κατάσταση στο κομμάτι της στελέχωσης αποθάρρυνε σχεδόν το σύνολο των ενδιαφερομένων, με αποτέλεσμα η Ελλάδα να μην μπορεί πλέον να ακολουθήσει το νέο status quo που εγκαθιδρυόταν στην αγορά της κρουαζιέρας.

Μετά το 2004 και ενώ είχαμε ως φόντο κατά βάση την ευρωπαϊκή πολιτική σχεδόν αγνοούσαμε τα νέα δεδομένα που υπήρχαν στο χώρο της Μεσογείου, όπου οι εταιρίες - κολοσσοί της κρουαζιέρας είχαν ανακαλύψει το νέο «φιλέτο» της αγοράς, δεδομένου του κορεσμού της Καραϊβικής. Οι εταιρίες αυτές δεν μπορούσαν δυνάμει του καμποτάζ για τις σημαίες τρίτων κρατών να πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες εντός Ελλάδος, με αποτέλεσμα η χώρα μας να χάνει ένα μεγάλο μερίδιο από αυτό που σίγουρα της αναλογεί, λαμβανομένου υπόψιν της γεωγραφικής της θέσης και του υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος που έχει.

Η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε κατέδειξε πως το σύνολο σχεδόν (εκτός από τις συνδικαλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις) των φορέων που σχετίζονται με την κρουαζιέρα επιθυμούν την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς, καθώς πλέον είναι σαφές πως δεν υπάρχει λόγος να περιοριζόμαστε μόνο στα κοινοτικά πλοία, αφού αυτά καλύπτουν μόλις το 20% των πλοίων των εταιριών leaders που πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.

Επιπλέον σε ότι αφορά το 'cabotage', η έρευνα που πραγματοποιήθηκε διαπίστωσε πως οι κυβερνήσεις που θέτουν εθνικούς περιορισμούς σε μια δραστηριότητα, το κάνουν για να προστατεύσουν τους εργαζόμενους ενός ή περισσότερων τοπικών κλάδων. Για να υπάρχουν όμως εργαζόμενοι, πρέπει να υπάρχει και κάποια ζωντανή βιομηχανία που να τους απορροφά. Η προστασία όμως από τον ανταγωνισμό σε εθνικό επίπεδο βλάπτει ένα κλάδο, γιατί οι μονοπωλιακές συνθήκες που δημιουργεί τον εφησυχάζουν και τον καθιστούν αδύναμο μπροστά στον υγιή ανταγωνισμό.

Στην Ελλάδα όπως προκύπτει από τα στοιχεία που δόθηκαν πιο πάνω, το καμποτάζ προφυλάσσει μόλις περίπου 400-450 έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι εργάζονται στην κρουαζιέρα και κυρίως σε πλοία της εταιρίας Louis. Απεναντίας η τυχόν πλήρης άρση του καμποτάζ θα προσέδιδε, βάση μελετών και λόγω της εμπειρίας από την Ιταλία ή την Ισπανία, μεγάλη ώθηση στον κλάδο. Επιπλέον νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργούταν σε τομείς που σχετίζονται με την κρουαζιέρα και οι οποίοι ανήκουν στο λεγόμενο λιμενικό cluster.

Το σίγουρο είναι πως η απότομη αλλαγή μέσω της πλήρους άρσης του καμποτάζ, θα προκαλούσε μια σύγχυση στην εν λόγω αγορά, καθώς αυτή χαρακτηρίζεται από υψηλή μονοπωλιακή συγκέντρωση κάτι που θα οδηγούσε σε σημαντικές οικονομικές διαστρεβλώσεις. Είναι αυτονόητο λοιπόν πως θα πρέπει η ελληνική κυβέρνηση να ακολουθήσει μια σταθερή και ισχυρή πολιτική στο θέμα της πλήρους άρσης, κατά την οποία θα προσδώσει νομοθετικά την απαιτούμενη ασφάλεια για την ελληνική οικονομία και ναυτική εργασία.

Επιπλέον θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη μέριμνα στην προώθηση επενδύσεων στις λιμενικές υποδομές και ανωδομές, ενώ ταυτόχρονα είναι απαραίτητη η

καθιέρωση επαφών με τις εταιρίες οι οποίοι είναι βασικοί παίχτες της αγοράς της κρουαζιέρας διεθνώς, για να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες, ώστε να καταστεί η Ελλάδα και οι λιμένες της κόμβος για τα Κ/Ζ των εταιριών αυτών στην Αν. Μεσόγειο.

Η ανάλυση και τα δεδομένα που παρατέθηκαν στην παρούσα εργασία, κατέδειξαν πως η Μεσόγειος είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη περιοχή κρουαζιέρας στον πλανήτη με ρυθμούς και προοπτικές που προδιαγράφουν πορεία που εκτιμάται ότι μπορεί να ξεπεράσει ακόμη και αυτή της Καραϊβικής που έχει πλέον κορεστεί.

Σ' αυτή την ιδανική συγκυρία υπάρχει σαφής πρόθεση και δηλωμένο ενδιαφέρον από τις μεγαλύτερες και ισχυρότερες παγκοσμίως εταιρείες κρουαζιέρας να «εγκατασταθούν» σε ελληνικά λιμάνια και να παγιώσουν δρόμους κρουαζιέρας στη Μεσόγειο με κόμβο την Ελλάδα εφόσον αρθούν οι περιορισμοί που ισχύουν σήμερα. Μάλιστα σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τους με τις κατάλληλες προϋποθέσεις ο στόχος των 5 εκατομμυρίων επιβατών είναι απόλυτα εφικτός για τη χώρα μας.

Είναι όμως επίσης εμφανές, ότι η απόσταση που μας χωρίζει από τα κομβικά λιμάνια που οι μεγάλες εταιρείες χρησιμοποιούν σήμερα, τις αναγκάζει να πραγματοποιούν «αγώνα δρόμου» για να μας φτάσουν και να μας προσεγγίσουν, με αποτέλεσμα ο αριθμός και η διάρκεια των προσεγγίσεων αυτών να είναι εκ των πραγμάτων περιορισμένος σε σχέση με αυτό που θα μπορούσε να συμβαίνει αν οι ελληνικοί λιμένες αποτελούσαν «home ports». Τότε η παραμονή των Κ/Ζ θα ήταν πολύ μεγαλύτερη και σίγουρα πιο κερδοφόρα για τις τοπικές οικονομίες αν λάβουμε υπόψιν και τα στοιχεία που δόθηκαν σχετικά με τα ποσά που ξοδεύουν (στις περιοχές σταθμούς της κρουαζιέρας) κατά μέσο όρο ημερησίως οι επιβάτες των Κ/Ζ.

Τέλος λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός ότι η κρουαζιέρα δεν είναι ένα συμπληρωματικό τουριστικό προϊόν ούτε μια υποδιαίρεση της τουριστικής βιομηχανίας, αλλά είναι μία αυτόνομη διεθνοποιημένη τουριστική βιομηχανία με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης και πλούτου για αυτούς που θα μπορέσουν έγκαιρα να τις δουν και να τις αξιοποιήσουν, η Ελλάδα θα πρέπει να κινητοποιηθεί ώστε να αποτελέσει κρίκος της κατά τα φαινόμενα χρυσοφόρας αλυσίδας που συνθέτει την αγορά της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αργυρακόπουλος Άγγελος «*Λιμενομία*», Οκτώβριος 2008, 7^η Έκδοση, Τόμος Α.

Γεωργακόπουλος Λεωνίδα «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Σάκκουλα Π.Ν, Αθήνα, 2006.

Θεοδορόπουλος Σωτήριος «*Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε*», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 1998.

Καζάκος Π. «*Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε*», κεφ 8 στο Μαραβέγιας Ν. - Τζινιτσιζέλης Μ, , «*Η ολοκλήρωση της Ε.Ε*», Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1995.

Μαλέρμπας Μιχαήλ «*Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου*», Εκδόσεις Σταμούλη, 2005.

Μαραβέγιας Ν. - Τζινιτσιζέλης Μ, , «*Η ολοκλήρωση της Ε.Ε*», Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1995.

Μούσης Νικόλαος «*Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο-Οικονομία-Πολιτική*», Εκδόσεις Παπαζήση, 12^η Αναθεωρημένη Έκδοση.

Μπεντενιώτης Εμμανουήλ «*Κοινωνική Ασφάλιση Ναυτικών*», Εκδόσεις Γαβαλάς Οδυσσέας Γιού και Σια Ο.Ε, 2001.

Μπρεδήμα Άννα, Η προσχώρηση στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες: τα κείμενα της συμφωνίας, ανάλυση, σχολιασμός, επιπτώσεις κατά τομέα, στο «*εφαρμογή των γενικών κανόνων της Συνθήκης της ΕΟΚ στη ναυτιλία*», Εκδόσεις Σύγχρονα θέματα.

Παμπούκη Αλίκη Κιάντου «*Ναυτικό δίκαιο*», Τόμοι 1-2, έκδοση τέταρτη, Θεσσαλονίκη 2003, Εκδόσεις Σάκκουλα.

Παπαγεωργίου Τριαντ., Πρακτικά Βουλής 12/6/2001, Άρση του Cabotage, εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και τουρισμός, στο «*Μεταφορές και Τουρισμός*» 3^η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών Επιμέλεια Έκδοσης Ε.Σαμπράκος.

Παρδάλη Ι. Αγγελική, «*Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*», κεφ. 2, σελ. 92, Αθήνα, 2007, Εκδόσεις Σταμούλη.

Πιτσιρίκος Ιωάννης «*Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας*», Εκδόσεις Σάκκουλα Π.Ν, 2006.

Τζωάννος Ι., «*Ευρωπαϊκή ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία*», Αθήνα 1992.

Τσινισιζέλης Μ&Ν Μαραβέγιας, «*Η Ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης*», Εκδόσεις Θεμέλιο , Αθήνα 1999.

Ψαράτης Χ.Ν «*Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών*», Πακέτο σημειώσεων, Μέρος 1. Ίδρυμα Ευγενίδου.

Ψαράτης Χ.Ν «*Ελληνική Ακτοπλοΐα και cabotage*», Αθήνα 2006, Ίδρυμα Ευγενίδου.

S. Stavridis, E. Mossialos, R. Morgan, H. Machin «*New Challenges to the European Union : Policies and policy-making*», Aldershot: Dartmouth, 1997.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

www.el.wikipedia.org
www.cruise.com
www.nautilia.gr
www.travelling.gr
www.navihellas.gr
www.traveldailynews.gr
www.intravelreport.gr
www.hatta.gr

www.imerisia.gr
www.olp.gr
www.nafteboriki.gr
www.efoplistis.gr
www.dsanet.gr
www.sete.gr
www.newstime.gr

ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

OECD, Regulatory issues in international maritime transport, Paris 2000.

COM (2003) 595 τελικό της 22ας Δεκεμβρίου 2003 «*Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92*».

Πρακτικά Βουλής 12/6/2001.

Εγκύκλιος Υ.Ε.Ν 1151.65/1/2005.

Μνημόνιο Ευρωπαϊκής Επιτροπής (1989) στο Συμβούλιο, EE-COM(89)266 τελικό 3/8/1989.

Εισηγητική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές».

Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα A. Antonio Tizzano της 19ης Μαΐου 2004, Υπόθεση C-288/02, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας.

Συνέντευξη Τύπου, Grande Bretagne Hotel, Τρίτη 3 Οκτωβρίου 2006, Ομιλία κ. Γιάννη Ευαγγέλου, Προέδρου ΗΑΤΤΑ.

Ομιλία του προέδρου της Medcruise (δηλαδή της Ένωσης Λιμένων της Κρουαζιέρας της Μεσογείου), βλ. Συνέντευξη Τύπου, Grande Bretagne Hotel, Τρίτη 3 Οκτωβρίου 2006, Ομιλία κ. Γιάννη Ευαγγέλου, Προέδρου ΗΑΤΤΑ.

Υπ' αριθμ. C-288/02 Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρ. Κοινοτήτων που αφορά ερμηνεία του Κανονισμού 3577/92.

* Σημειώνεται πως οι υπόλοιπες πηγές της παρούσας εργασίας προέρχονται απο μια σειρά νομοθετημάτων τα οποία παρατίθενται αναλυτικά στα παραρτήματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής (1),

τις γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι, στις 12 Ιουνίου 1992, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες-

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές-

ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς- ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων-

ότι, κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών-

ότι της ελευθερίας αυτής πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, είτε είναι παράκτιο είτε όχι

ότι η ελευθερία αυτή θα επεκταθεί στα σκάφη που θα νηολογηθούν και στο EUROS αφότου εγκριθεί το νηολόγιο αυτό-

ότι, προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους- ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παρόντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο-

ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης-

ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή-

ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να μπορούν να λαμβάνονται μέτρα διασφάλισης σε ορισμένες αγορές θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές ή σε επείγουσες περιπτώσεις- ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να εισαχθούν οι κατάλληλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων-

ότι, ενόψει της ανάγκης να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και των δυνατών αναπροσαρμογών με γνώμονα την αποκτούμενη εμπειρία, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση περί της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθώς και τις τυχόν αναγκαίες συμπληρωματικές προτάσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.

2. Κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της παραγράφου 1, σύμφωνα με την οποία τα σκάφη οφείλουν να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος μέλος όπου θα είναι τότε νηολογημένα, αναστέλλεται προσωρινά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά-

β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους-

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών-

2. Ως "πλοιοκτήτες της Κοινότητας" νοούνται:

α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες-

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος

ή

γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του-

3. Ως "σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας" νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,

- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,

- προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες-

4. Ως "υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας" νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους-

5. Ως "σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών" νοείται η εμφάνιση στην αγορά συγκεκριμένων προβλημάτων αυτής της αγοράς τα οποία:

- θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση.

- οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και

- συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας,

υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση.

Άρθρο 3

1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην

αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

2. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

3. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

4. Η Επιτροπή θα εξετάσει εμπειριστατωμένα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά και θα υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο, έκθεση προς το Συμβούλιο.

Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που μπορεί να περιλαμβάνει προσαρμογές των διατάξεων για την επάνδρωση που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 όσον αφορά την εθνικότητα ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο εγκαίρως και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Άρθρο 4

1. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης.

Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, ενδεχομένως, να λάβει τα αναγκαία μέτρα διασφάλισης μέσα σε 30 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής αίτησης κράτους μέλους. Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία όμως δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη κάθε απόφαση σχετικά με τα μέτρα διασφάλισης.

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει τα ζητούμενα μέτρα, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή.

Εντούτοις, σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν, μονομερώς, τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη οφείλουν να ενημερώσουν άμεσα την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει με ή χωρίς τροποποιήσεις μέχρι να λάβει την τελική της απόφαση σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης με δική της πρωτοβουλία, έπειτα από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

- υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
- υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,
- τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.

Άρθρο 7

Το άρθρο 62 της συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 8

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης που αφορούν το δικαίωμα εγκατάστασης και του παρόντος κανονισμού, κάθε πρόσωπο που παρέχει ήδη υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί, για το σκοπό αυτό, να ασκεί προσωρινά τις δραστηριότητές του στο κράτος μέλος όπου παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που επιβάλλει το κράτος αυτό στους υπηκόους του.

Άρθρο 9

Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.

Άρθρο 10

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 1992. Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. MacGREGOR

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΤΑ 27 ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε

<i>ΠΑΛΑΙΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ</i>	<i>ΝΕΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ</i>		
ΕΛΛΑΔΑ	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	ΤΣΕΧΙΚΗ	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	ΛΕΤΟΝΙΑ	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	ΡΟΥΜΑΝΙΑ
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	ΚΥΠΡΟΣ	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ΜΑΛΤΑ	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	
ΒΕΛΓΙΟ		ΕΣΘΟΝΙΑ	
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ		ΠΟΛΩΝΙΑ	
ΓΑΛΛΙΑ		ΣΛΟΒΑΚΙΑ	
ΑΥΣΤΡΙΑ			
ΙΤΑΛΙΑ			
ΙΣΠΑΝΙΑ			
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ			
ΓΕΡΜΑΝΙΑ			
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ			
ΣΟΥΗΔΙΑ			
ΔΑΝΙΑ			

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

<i>ΔΙΕΘΝΗ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ</i>	<i>ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ CABOTAGE</i>
Το διεθνές νηολόγιο της Δανίας (DIS)	Δεν επιτρέπεται η πρόσβαση στα Ε/Γ πλοία, άρα και σε Κ/Ζ.
Το διεθνές νηολόγιο των Καναρίων Νήσων REC (Ισπανία)	Ελεύθερη πρόσβαση
Το διεθνές νηολόγιο της Πορτογαλίας (Μαδέρας-MAR)	Ελεύθερη πρόσβαση
Το διεθνές νηολόγιο της Γερμανίας (ISR)	Περιορισμένη χρονικά πρόσβαση στο cabotage (όχι όλο το έτος, αλλά για 6 μήνες μόνο)

ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΝΑ
ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΚΡΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ*
ΝΑ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΚΡΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΟ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Νηολογημένα στα:

-**Κύρια νηολόγια** των Κρατών Μελών της Ε.Ε.
και των χωρών ΕΖΕΣ-ΕΟΧ

-**Νηολογημένα στα Δεύτερα ή Διεθνή Νηολόγια**
των Κρατών Μελών της Ε.Ε.

Υπό την προϋπόθεση προσκόμισης από τον
πράκτορα του πλοίου σχετικής βεβαίωσης της
Αρχής του Κράτους της σημαίας που φέρει, ότι
μπορεί να εκτελεί θαλάσσιες περιηγήσεις στο
εσωτερικό της χώρας του.

1) Νηολογημένα στα νηολόγια:

-των νησιών Κάμαν (Η.Β.)
-Κεργκουελέν (Γαλλία)
-των Ολλανδικών Αντιλλών (Ολλανδία)
-της νήσου Μαν (Η.Β.)
-της Βερμούδας (Η.Β.)

2) Νηολογημένα στα δεύτερα νηολόγια των
χωρών ΕΟΧ-ΕΖΕΣ:

-της Νορβηγίας (ΝΙΣ)

3) Νηολογημένα σε νηολόγια τρίτων χωρών

(π.χ. Λιβερίας, Παναμά, Μπαχαμών Αγ.Βικεντίου
κλπ)

* Μπορούν να διενεργούν θαλάσσιες περιηγήσεις και προσεγγίσεις στα πλαίσια εκτέλεσης
διεθνούς ταξιδιού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

**Προεδρικό Διάταγμα 344/2003 «Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των
υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ)
3577/92 του Συμβουλίου» (ΦΕΚ Α' 314/31.12.2003)**

Άρθρο πρώτο

Το άρθρο 165 του Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», όπως έχει
τροποποιηθεί και ισχύει αντικαθίσταται ως ακολούθως:

Άρθρο 165 Μεταφορά επιβατών

1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων, περιλαμβανομένου
και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προέλευσης ή
τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων με εισιτήρια συνεχείας, ανήκει στα
αναγνωριζόμενα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του παρόντος και
δρομολογούμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ελληνικά επιβατηγά πλοία,
(β) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής
ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία
επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των
λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η
Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης που
ορίζονται στο άρθρο 168 Α.

(γ) Τα πλοία της προηγούμενης περιπτώσεως (β) μπορούν να διενεργούν μεταφορές
επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ
των νησιωτικών λιμένων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις,

2. (α) Με την επιφύλαξη τήρησης της παραγράφου 1 του παρόντος, η απ' ευθείας μεταφορά
επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών και το αντίθετο, δύναται να

διενεργείται και με υπό σημαία τρίτου κράτους επιβατηγά πλοία, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το αυτό ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με την νομοθεσία του.

3. (α) Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών από ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε ελληνικά λιμάνια ανήκει στα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τούτο ισχύει και για τις περιπτώσεις προέκτασης της περιηγήσεως σε λιμάνια της αλλοδαπής, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός.

(β) Το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία.

4. Οι διατάξεις των περιπτώσεων, β της παραγράφου 1, β της παραγράφου 2 και β της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.

5. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται κάθε φορά, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων στο παρόν άρθρο, θέματα διενέργειας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων στις παρακάτω περιπτώσεις:

(α) έκτακτων και επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν εγκαίρως και,

(β) διακίνησης προσώπων που συνδέονται με το πλοίο και το φορτίο,

6. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται:

(α) οι προϋποθέσεις για την παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών από επιβατηγά πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας

(β) τα της διενέργειας περιηγητικών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων με ελληνικά και υπό κοινοτική σημαία πλοία

2

(γ) οι μεταφορές επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής σύμφωνα με τις διαμορφούμενες από τις τεχνολογικές εξελίξεις ανάγκες της ναυτιλίας.

7. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμηγά και τουριστικά πλοία) διέπονται από ειδικές διατάξεις.

Άρθρο δεύτερο

Το άρθρο 166 του Ν.Δ. 187/1973 περί «Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

Άρθρο 166 Μεταφορά εμπορευμάτων

1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων ανήκει στα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας που φέρουν την ελληνική σημαία.

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και φέρουν την σημαία τους, εφόσον αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία,

2. (α) Η μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών απ' ευθείας μεταφορά εμπορευμάτων και το αντίθετο, μπορεί να πραγματοποιείται και με φορτηγά πλοία, υπό σημαία τρίτου κράτους ανεξαρτήτως χωρητικότητας, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας,

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το αυτό ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με την νομοθεσία του.

3. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας,

ρυθμίζονται οι μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορές εμπορευμάτων που διαμορφώνονται από τις τεχνολογικές εξελίξεις της ναυτιλίας.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται τα της διενέργειας μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων σε περιπτώσεις:

(α) ανεπάρκειας των πλοίων που έχουν, σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις, δικαίωμα διενέργειας μεταφοράς

(β) έκτακτων ή μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως συγκοινωνιακών αναγκών

(γ) εμπορευμάτων ειδικών κατηγοριών.

5. Οι διατάξεις των περιπτώσεων, β της παραγράφου 1 και β της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.

Άρθρο τρίτο

Στο Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» προστίθεται νέο άρθρο 168Α που έχει ως ακολούθως:

Άρθρο 168 Α

Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων

1. Για τη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις και διαδικασίες δρομολόγησης:

α) Προϋποθέσεις δρομολόγησης:

(i) Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ελληνικών ηπειρωτικών λιμένων εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία, εφόσον είναι νηολογημένα στην Ελλάδα, ή άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία του.

(ii) Το προσωπικό των παραπάνω πλοίων, που δεν έχει την ελληνική ιθαγένεια, πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

3

(iii) Το πλοίο και ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α, β, δ, ε και στ της παραγράφου 2 και των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, όπως εκάστοτε ισχύουν.

(iv) Όλα τα θέματα που αφορούν τη στελέχωση των παραπάνω πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 μονάδων υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1969 «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων», την οποία κύρωσε ο Ν. 1373/1983 (Α' 92), ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

β) Διαδικασία δρομολόγησης:

(i) Ο πλοιοκτήτης υποβάλλει δήλωση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ένα μήνα πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα της εταιρείας του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο, την κατοικία του και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος αναγράφει επίσης ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητό του στην Ελλάδα και εγκαταστήσει γραφείο σε αυτήν και αναγράφει τα στοιχεία του διορισμού. Επίσης, θα πρέπει να αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου και τα δρομολόγια που θα εκτελεί

(ii) Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να τροποποιεί τα δρομολόγια της δήλωσης αν κρίνεται αιτιολογημένα ότι παρεμποδίζεται η εξυπηρέτηση των γραμμών του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν. 2932/2001.

(iii) Κατά την υποβολή της δήλωσης για δρομολόγηση πλοίου κατατίθεται παράβολο υπέρ του «Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών», σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παραγράφου 1 του άρθρου πέμπτου του Ν. 2932/ 2001.

(iv) Για την διακοπή των δρομολογίων του πλοίου, το Υπουργείο και οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, ενημερώνονται εγγράφως δεκαπέντε (15) τουλάχιστον ημέρες νωρίτερα.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα δρομολόγησης και ιδίως η κάλυψη έκτακτων και επείγουσών αναγκών.

Άρθρο τέταρτο

Καταργούμενες Διατάξεις

Καταργούνται από την έναρξη ισχύος του παρόντος η παράγραφος 1 εδάφιο α του άρθρου 11 του Ν.Δ. 187/ 1973, οι διατάξεις των Π.Δ 850/78 (Α' 199), 215/94 (Α' 133), το Π.Δ. 113/97 (Α' 99), καθώς και το Π.Δ. 84/98 (Α' 77), καθώς και κάθε άλλη διάταξη η οποία αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο πέμπτο

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η δημοσίευση και εκτέλεση του ανατίθεται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.---

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Νόμος 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτού, οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

- α) «Πλοίο αναψυχής»: Κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.
- β) «Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.
- γ) «Ιστιοφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει βοηθητικό κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.
- δ) «Μηχανοκίνητο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.
- ε) «Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.
- στ) «Πλοίαρχος»: Το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.
- ζ) «Κυβερνήτης»:
- αα) Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής: Το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή ο επιβάτης, που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, το οποίο μπορεί να εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, σύμφωνα με το νόμο αυτόν.
- ββ) Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής: Το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία. Ο κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες που προβλέπονται για τον πλοίαρχο.
- η) «Πλήρωμα»: Το σύνολο των προσώπων που υπηρετούν με σύμβαση ναυτολόγησης σε πλοίο αναψυχής, εκτός του πλοίαρχου.
- θ) «Επιβάτης»: Κάθε πρόσωπο, το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής είτε επαγγελματικό είτε ιδιωτικό, εκτός του πλοίαρχου και του πληρώματος ή του κυβερνήτη και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.
- ι) «Επιβαίνοντες»: Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ή ο κυβερνήτης, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους, που επιβαίνουν σε πλοίο αναψυχής.
- ια) «Χώροι ενδιαίτησης»: Οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.
- ιβ) «Λιμένας αφετηρίας»: Ο ελληνικός λιμένας από τον οποίο αποπλέει το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής με τους επιβαίνοντες και πραγματοποιείται η έναρξη του ταξιδιού για αναψυχή ή και περιήγηση.
- ιγ) «Παραδοσιακό πλοίο»,: Το πρωτότυπο και κάθε μεμονωμένο ομοίωμα ιστορικού πλοίου, που σχεδιάστηκε πριν το έτος 1965 και κατασκευάστηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος από τα αρχικά υλικά.

[Η περ. ιγ' τίθεται όπως προσέθηκε με την παρ.1 άρθρ.1 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα ειδικότερα κριτήρια χαρακτηρισμού επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ως ιστιοφόρου, μεταξύ των οποίων

περιλαμβάνονται αυτά που αφορούν στην κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου και στα κριτήρια με τα οποία θεωρείται ο κινητήρας ως βοηθητικός.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, καθώς και τα ειδικότερα τεχνικά και λεπτομερειακά κριτήρια, για το χαρακτηρισμό επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, ως παραδοσιακού και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

[Το δεύτερο εδάφιο της παρ.2 τίθεται όπως προστέθηκε με την παρ.2 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 2

Άδεια επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. α) Με άδεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία εκδίδεται ύστερα από αίτηση που καταθέτει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, μπορεί να χαρακτηριστεί ένα πλοίο αναψυχής επαγγελματικό. Η άδεια ισχύει για αόριστο χρόνο, με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στις παραγράφους 5 και 7 του άρθρου αυτού.

β) Με την αίτηση υποβάλλονται τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

αα) Επικυρωμένο αντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας του πλοίου αναψυχής, από το οποίο προκύπτει η οριστική νηολόγησή του σε ελληνικό νηολόγιο ή σε νηολόγια που αναφέρονται στην παράγραφο 6 περίπτωση δ' του άρθρου 10.

ββ) Επικυρωμένο αντίγραφο πιστοποιητικού ασφαλείας, που είναι σε ισχύ και αναγνωρίζεται, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία, από το οποίο να προκύπτει ότι το πλοίο αναψυχής είναι κατάλληλο για να χαρακτηριστεί επαγγελματικό κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού.

γγ) Θεωρημένο αντίγραφο της βεβαίωσης έναρξης εργασιών με αντικείμενο την εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, που εκδίδεται από την αρμόδια δημόσια οικονομική υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.).

δδ) Απόδειξη είσπραξης παραβόλου ή έντυπο παραβόλου.

εε) Βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) περί εγγραφής σε αυτό και μη ύπαρξης οφειλών.

2. Η άδεια υπόκειται σε τακτική θεώρηση, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ. Ε. Ν. ανά πενταετία και ειδικότερα το τελευταίο εξάμηνο πριν από τη συμπλήρωση πέντε ετών:

αα) από την έκδοση ή

ββ) την προηγούμενη θεώρηση ή

γγ) τη λήξη της κατ' εξαίρεση θεώρησης που τυχόν έχει χορηγηθεί και εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι όροι που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3.

Για τη θεώρηση προσκομίζονται:

α) απόδειξη είσπραξης παραβόλου ή έντυπο παραβόλου,

β) επικυρωμένο αντίγραφο του Ειδικού Εντύπου Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής,

γ) βεβαίωση από το Ν.Ε.Ε. ότι δεν υπάρχουν οφειλές προς αυτό και

δ) πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του δικαιούχου.

[Η παρ.2 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.3 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

3. α) Η άδεια μπορεί, κατ' εξαίρεση, να θεωρηθεί για ένα μόνο έτος, αν δεν πραγματοποιήθηκε το προβλεπόμενο κατώτατο όριο ημερών ναύλωσης και με σκοπό τη συμπλήρωσή του, αν η μη πραγματοποίησή του ορίου οφείλεται σε ανώτερη βία ή σε μεγάλης έκτασης μετασκευές ή επισκευές, που έχουν έγκαιρα και γραπτά αναφερθεί στην πλησιέστερη λιμενική αρχή. Για την κατ' εξαίρεση θεώρηση πρέπει να κατατεθεί από τον δικαιούχο αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., κατά το τελευταίο τρίμηνο πριν τη συμπλήρωση «πέντε ετών» από την έκδοση ή την προηγούμενη θεώρηση της άδειας. Με την αίτηση υποβάλλονται τα στοιχεία από τα οποία προκύπτουν τα πιο πάνω περιστατικά, καθώς και η απόδειξη είσπραξης του παραβόλου ή το έντυπο του παραβόλου που αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 7.

[Οι λέξεις «τριών (3) ετών» του δευτέρου εδαφίου και το τρίτο εδάφιο τίθενται όπως αντικαταστάθηκαν με τις παρ.4 και 5 αντίστοιχα άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

β) Εφαρμογή της προηγούμενης διάταξης δεν μπορεί να γίνει για δεύτερη συνεχή φορά, αν δεν έχει μεσολαβήσει τουλάχιστον μία τακτική ή εκπρόθεσμη θεώρηση.

4. Αν δεν θεωρηθεί η άδεια, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, επιτρέπεται η εκπρόθεσμη και για μία «πενταετία» θεώρησή της, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., εφόσον ζητηθεί εντός προθεσμίας τριών μηνών από την ημερομηνία συμπλήρωσης των «πέντε (5) ετών» από την έκδοση της άδειας ή την προηγούμενη θεώρηση αυτής ή από τη λήξη της κατ' εξαίρεση θεώρησης, κατά περίπτωση, και εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι όροι που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3.

[Η λέξη «τριετία» αντικαταστάθηκε με την λέξη «πενταετία» και οι λέξεις «τριών (3) ετών» αντικαταστάθηκαν με τις λέξεις «πέντε (5) ετών», με την παρ.6 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

Η εκπρόθεσμη αυτή θεώρηση ισχύει αναδρομικώς από την ημερομηνία συμπλήρωσης των «πέντε (5)ετών» από την έκδοση της άδειας ή την προηγούμενη θεώρηση αυτής ή τη λήξη της κατ' εξαίρεση θεώρησης που τυχόν έχει χορηγηθεί, κατά περίπτωση. Για τη θεώρηση αυτήν προσκομίζονται τα δικαιολογητικά της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού.

[Οι λέξεις «τριών (3) ετών» αντικαταστάθηκαν με τις λέξεις «πέντε (5) ετών» με την παρ.7 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

5. α) Η άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

αα) Μετά από αίτηση του δικαιούχου.

ββ) Αν διαγραφεί το πλοίο από το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο.

γγ) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 12.

β) Για την παύση ισχύος εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, στην οποία ορίζεται και η ημερομηνία της παύσης. Με όμοια απόφαση καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της ημερομηνίας έναρξης της παύσης ισχύος της άδειας του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής λόγω μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 7 του άρθρου 3 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 και της παραγράφου 4 του άρθρου 2.

[Η περ. β' τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.8 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

6. α) Αν αλλάξει η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός ή μεταβληθούν τα στοιχεία του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στην άδεια, η μεταβολή σημειώνεται στην άδεια. Για τη σημείωση της μεταβολής αυτής κατατίθεται από τον δικαιούχο σχετική αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν. εντός προθεσμίας τριάντα ημερών από την ημερομηνία που επήλθε η μεταβολή, στην οποία επισυνάπτονται η άδεια του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1 περίπτωση β' υποπεριπτώσεις αα' και ββ' του άρθρου αυτού. Αν αλλάξει η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός, επισυνάπτονται και τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1 περίπτωση β' υποπεριπτώσεις γγ' και εε' του άρθρου αυτού.

β) Αν αλλάξει η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός, ο νέος πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου, που απορρέουν από τις διατάξεις του νόμου αυτού και αφορούν τη συμπλήρωση του ορίου ημερών ναύλωσης, που προβλέπεται από την παράγραφο 7 του άρθρου 3 σε συνδυασμό με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 του άρθρου αυτού.

γ) Αν χαθεί η άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, γεγονός που βεβαιώνεται με την υποβολή, από τον δικαιούχο, υπεύθυνης δήλωσης του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, χορηγείται αντίγραφο της άδειας, στο οποίο αναγράφεται η ένδειξη «Αντίγραφο λόγω απώλειας».

7. Η άδεια παύει αυτοδικαίως να ισχύει εφόσον μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες δεν θεωρηθεί ή δεν ζητηθεί η καταχώριση αλλαγής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 2, 3, 4 και 6 του άρθρου αυτού. Για την αυτοδίκαιη παύση εκδίδεται διαπιστωτική πράξη από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν. Οι διατάξεις της παραγράφου 5 για τον τρόπο υπολογισμού της ημερομηνίας παύσης της ισχύος της άδειας εφαρμόζονται αναλόγως.

[Το τελευταίο εδάφιο της παρ.7 προστέθηκε με την παρ.9 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

8. Επιτρέπεται η έκδοση νέας άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, εφόσον για το πλοίο αυτό έπαυσε η ισχύς της άδειάς του σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 5 περίπτωση α' υποπεριπτώσεις αα' και ββ' και 7 του άρθρου αυτού. Για την έκδοση της νέας άδειας απαιτείται να:

α) Κατατεθεί από τον δικαιούχο αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., στην οποία επισυνάπτονται τα δικαιολογητικά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περίπτωση β' του άρθρου αυτού.

β) Έχει παρέλθει ένα (1) έτος από την ημερομηνία που έπαυσε η ισχύς της. Η παρέλευση του χρονικού αυτού διαστήματος δεν απαιτείται, εφόσον η κυριότητα του πλοίου έχει περιέλθει στον δικαιούχο με κατακύρωση σε δημόσιο αναγκαστικό πλειστηριασμό και
[Η περ. β' καταργήθηκε και η περ. γ' αναριθμήθηκε σε β' με την παρ.10 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

β-(γ) Υποβάλλεται πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του δικαιούχου, από την αρμόδια Δ.Ο.Υ.

[Η περ. β' καταργήθηκε και η περ. γ' αναριθμήθηκε σε β' με την παρ.10 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

9. Οι δικαιούχοι που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους μπορούν να ενεργούν και με αντιπρόσωπο, στον οποίο έχουν χορηγήσει ειδική έγγραφη πληρεξουσιότητα. Αντίγραφο του πληρεξουσίου κατατίθεται μαζί με τα δικαιολογητικά.

10. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο τύπος της άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τα στοιχεία που αναγράφονται σε αυτήν και μπορούν να ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου αυτού.

Άρθρο 3

Ναύλωση

1. α) Η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση πραγματοποιείται, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στον παρόντα νόμο, από πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία, που έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου.

β) Το δικαίωμα εκτέλεσης των ταξιδιών που αναφέρονται στην περίπτωση α' επεκτείνεται και στα πλοία αναψυχής που αναφέρονται στην περίπτωση δ' της παραγράφου 6 του άρθρου 1 Ο, εφόσον τα πλοία αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στα κράτη που αναφέρονται στο ίδιο άρθρο και έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού.

[Η περ. β' τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.11 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

2. Η εκμετάλλευση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής επιτρέπεται μόνον με ολική ναύλωση διάρκειας τουλάχιστον δώδεκα (12) ωρών και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή ή και περιήγηση. Ολική ή μερική ναύλωση για μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων με ναύλο απαγορεύεται.

3. α) Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες για τα υπό την πλοιοκτησία τους και οι εφοπλιστές για τα υπό τον εφοπλισμό τους επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

β) Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν επίσης οι ναυλομεσίτες και οι κάτοχοι άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού. Η άσκηση του δικαιώματος εκναύλωσης από τα πρόσωπα αυτά προϋποθέτει την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, με τους οποίους καθίστανται συνυπεύθυνα για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των όρων του ναυλοσύμφωνου.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών καθορίζονται τα προσόντα και η διαδικασία για τη χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος ναυλομεσίτη επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων και κάθε λεπτομέρεια.

5. Επιβίβαση στο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής άλλων προσώπων, πέραν αυτών που αναγράφονται στη θεωρημένη, από τη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας, κατάσταση επιβαινόντων δεν επιτρέπεται, εκτός εάν η επιβίβαση αυτή προβλέπεται ρητά από το ναυλοσύμφωνο.

6. Εφόσον η εκναύλωση γίνεται σε αλλοδαπούς, το συνάλλαγμα που εισπράττεται διατίθεται από τον εκναυλωτή σύμφωνα με τις σχετικές ρυθμίσεις της Τράπεζας της Ελλάδος.

7.α) Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής πρέπει να συμπληρώνει κατώτατο, ανά πενταετία, όριο ημερών ναύλωσης, το οποίο ορίζεται σε τριακόσιες ημέρες, όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, σε διακόσιες ημέρες όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα και σε εβδομήντα πέντε ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένο ως παραδοσιακό επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, ανεξάρτητα αν αυτό εκναυλώνεται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. Για τη συμπλήρωση των ορίων αυτών υπολογίζονται οι ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιούνται μέσα ή έξω από την ελληνική επικράτεια, εφόσον αποδεικνύονται ή πιστοποιούνται. Οι ημέρες ναύλωσης μέσα στην ελληνική επικράτεια αποδεικνύονται από το Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η διαδικασία, ο τρόπος πιστοποίησης των ημερών ναύλωσης που πραγματοποιούνται έξω από την ελληνική επικράτεια και κάθε άλλο

σχετικό θέμα.

β) Το έλλειμμα από τις ημέρες που αναφέρονται στην περίπτωση α' συμπληρώνεται από τυχόν πλεόνασμα της προηγούμενης πενταετίας.

[Οι περ. α' και β' τίθενται όπως αντικαταστάθηκαν με την παρ.12 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

γ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ν.Ε.Ε., μπορεί:

αα) Να τροποποιούνται τα κατώτατα όρια ημερών ναύλωσης της περίπτωσης α' της παραγράφου αυτής.

ββ) Να ορίζεται κατώτατο ημερήσιο όριο ναύλου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ανάλογα με την κατηγορία, τη χωρητικότητα, το μήκος ή τη μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες του πλοίου.

Άρθρο 4

Ναυλοσύμφωνο

1. Η σύμβαση ολικής ναύλωσης έχει ως αντικείμενο τη χρήση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μόνο για αναψυχή ή και περιήγηση. Η σύμβαση αποδεικνύεται εγγράφως με την κατάρτιση ναυλοσύμφωνου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ν.Ε.Ε., καθορίζονται υπόδειγμα του ναυλοσύμφωνου, ο τρόπος θεώρησής του, οι βασικοί του όροι καθώς και κάθε λεπτομέρεια.

2. α) Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, όταν είναι ναυλωμένο, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αντίγραφο ναυλοσύμφωνου πριν από τον απόπλου του από το λιμένα αφετηρίας. Το αντίγραφο αυτό θεωρείται από τη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας, βρίσκεται πάντοτε στο πλοίο και επιδεικνύεται σε κάθε ζήτηση από τις αρμόδιες αρχές. Θεωρημένο αντίγραφο του ναυλοσύμφωνου αυτού κατατίθεται από τον εκναυλωτή, κατά την έννοια της παραγράφου 3 του άρθρου 3, με την υποβολή της εκκαθαριστικής δήλωσης Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) στην αρμόδια για τη φορολογία του Δ.Ο.Υ.. Η κατάθεση αυτή γίνεται και από τον ναυλωτή, εάν υποχρεούται σε υποβολή τέτοιας δήλωσης.

Με τις αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 32 του Ν. 2648/1998 (ΦΕΚ Α' 238) μπορεί να καθορίζονται οι υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών στις οποίες υποβάλλονται τα αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων, καθώς και διαφορετικός τρόπος και χρόνος υποβολής αυτών.

[Το τελευταίο εδάφιο τίθεται όπως προστέθηκε με την παρ.16 άρθρ.11Ν.2954/2001, (ΦΕΚ Α' 255/2.11.2001)]

β) Τα ναυλοσύμφωνα φυλάσσονται, με μέριμνα και ευθύνη του εκναυλωτή, επί μία πενταετία από την ημερομηνία θεώρησής τους.

γ) Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί, με ειδική άδεια του προϊσταμένου της αρμόδιας λιμενικής αρχής, να αποπλεύσει χωρίς επιβάτες, αν απαιτείται να πλεύσει προς άλλο λιμένα για την παραλαβή επιβατών ή αν επιστρέψει στο λιμένα του μόνιμου ελλιμενισμού του, μετά την οριστική αποβίβαση των επιβατών. Η ειδική αυτή άδεια αναφέρει τους λιμένες προσέγγισης. Παρέκκλιση είναι δυνατή μόνο για λόγους ανωτέρας βίας ή εκτέλεσης ναυλοσύμφωνου που έχει συναφθεί εκτάκτως, για τους οποίους πρέπει να ενημερωθεί η αρχή που χορήγησε την άδεια.

δ) Οι διατάξεις της προηγούμενης περίπτωσης γ' εφαρμόζονται και για το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, που έχει υποστεί βλάβη και κρίνεται αναγκαίο, από την αρμόδια λιμενική αρχή, να μεταβεί σε άλλο λιμένα για επισκευή. Στην περίπτωση αυτή η ειδική άδεια του προϊσταμένου της αρμόδιας λιμενικής αρχής αναφέρει και το είδος της βλάβης.

3. Ως λιμένας αφετηρίας και ελέγχου της σύμβασης ολικής ναύλωσης, στις περιπτώσεις που πράγματι υφίσταται έναρξη του ταξιδιού στην αλλοδαπή, θεωρείται ο πρώτος ελληνικός λιμένας στον οποίο προσεγγίζει το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής.

4. Πριν από τον απόπλου, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής είναι υποχρεωμένος να καταθέτει στη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας, κατάσταση με τα στοιχεία των επιβαινόντων, αντίγραφο της οποίας, θεωρημένο από την ίδια αρχή, πρέπει να φέρει μαζί με τα λοιπά έγγραφα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαινόντων, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης υποβάλλει για θεώρηση νέα κατάσταση στην αρμόδια λιμενική αρχή.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης ταξιδιών, όταν το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν είναι ναυλωμένο.

[Η παρ.5 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.13 άρθρ.40 Ν.3182/2003, (ΦΕΚ Α' 220/12.9.2003)]

220/12.9.2003)]

6. Η λιμενική αρχή, σε λιμένα αρμοδιότητας της οποίας είναι ελλιμενισμένο το πλοίο κατά την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, χορηγεί το «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής». Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται το αντίτιμο του εντύπου αυτού, που αποτελεί έσοδο του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας της λιμενικής αρχής που το χορηγεί, ο τύπος του, τα στοιχεία που αναγράφονται, η ισχύς, η διαδικασία αντικατάστασής του σε περίπτωση απώλειας, τα θέματα ελέγχου και θεώρησής του και κάθε λεπτομέρεια. _

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 122 – 1995

Άρθρο 1

Τίτλος

Έννοια του θαλάσσιου Περιηγητικού Ταξιδιού

Λήμματα

Θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια μεταξύ ελληνικών λιμένων ,Ορισμός έννοιας

Κείμενο Άρθρου

Στην έννοια των θαλάσσιων περιηγητικών ταξιδιών περιλαμβάνονται τα κυκλικά ταξίδια που εκτελούν αναγνωρισμένα Ελληνικά Επιβατηγά Πλοία μεταξύ του αφετήριου και ενός ή περισσότερων Ελληνικών λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και την περιήγηση των μεταφερομένων επιβατών. Απαραίτητος όρος του θαλάσσιου Περιηγητικού Ταξιδιού είναι η τελική αποβίβαση των επιβατών στον αφετήριο λιμένα.

Άρθρο 2

Τίτλος Άρθρου

Διακοπή Περιηγητικού Ταξιδιού - Ταξίδια με ολική ναύλωση

Λήμματα

Θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια μεταξύ ελληνικών λιμένων ,Διακοπή ταξιδιού

Κείμενο Άρθρου

1. Η παραλαβή και αποβίβαση επιβατών - περιηγητών στους ενδιάμεσους λιμένες απαγορεύεται. Κατά τη διάρκεια του περιηγητικού ταξιδιού ο επιβάτης - περιηγητής υποχρεούται να παρακολουθεί το πλοίο για όλο το χρονικό διάστημα διάρκειας του περιηγητικού ταξιδιού, μπορεί όμως να αποβιβάζεται από το πλοίο και να παραμένει στην ξηρά για όσο διάστημα διαρκεί η παραμονή του πλοίου σε κάθε λιμένα προσέγγισής του.

2. Σε θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο που δεν διαρκούν πάνω από 48 ώρες, οι επιβάτες - περιηγητές μπορούν ελεύθερα να διακόπτουν το ταξίδι τους σε ενδιάμεσους λιμένες, εφόσον έχουν εφοδιαστεί με εισιτήριο για όλο το περιηγητικό ταξίδι και να ξαναεπιβιβάζονται σε μεταγενέστερο ταξίδι του ίδιου πλοίου ή άλλου της αυτής χρονικά διάρκειας περιήγησης της ίδιας ή άλλης εταιρείας, που συνεργάζεται αποδεδειγμένα από πριν μαζί της.

3. Ο Πλοίαρχος θεωρείται υπεύθυνος προς τις Λιμενικές Αρχές για την τήρηση των προϋποθέσεων διακοπής του θαλάσσιου Περιηγητικού ταξιδιού και υποχρεούται να καταθέτει υπεύθυνη δήλωση με τα ονοματεπώνυμα των περιηγητών - επιβατών που τυχόν διακόπτουν το ταξίδι με αναφορά στην ύπαρξη των προϋποθέσεων του παρόντος. Παρόμοια δήλωση πρέπει να υποβάλει και ο Πλοίαρχος του πλοίου που παραλαμβάνει τους περιηγητές - επιβάτες που είχαν διακόψει από πριν το ταξίδι τους.

4. Για κάθε άλλη περίπτωση που δεν συντρέχουν οι παραπάνω

προϋποθέσεις, ο περιηγητής - επιβάτης δεν μπορεί να διακόψει την περιήγησή του,

εκτός βέβαια από την περίπτωση ανώτερης βίας.

5. Το Επιβατηγά δρομολογημένα πλοία μπορούν να εκτελούν ταξίδια με ολική ναύλωση για την εξυπηρέτηση οργανωμένων ομαδικών μετακινήσεων, εφόσον δεν παραβιάζεται η εκτέλεση των εγκεκριμένων δρομολογίων τους, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας για την δρομολόγησή τους Αρχής.

Άρθρο 3

Τίτλος Άρθρου

Εξαιρέσεις

Λήμματα

Θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια μεταξύ ελληνικών λιμένων ,Ταξίδια ολικής ναύλωσης

Κείμενο Άρθρου

1. Κατ' εξαίρεση και μόνο για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης, στην περίπτωση που η ανάγκη αυτή δικαιολογείται από την έλλειψη ή την ανεπάρκεια και ιδιομορφία των υφισταμένων συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων και συνθηκών, και με τον αποκλειστικό όρο ότι παρέχεται ένα σύνολο (πακέτο) υπηρεσιών στο οποίο περιλαμβάνονται, πέραν του ναύλου, και υπηρεσίες έξω από το πλοίο (επίσκεψη αξιοθέατων - διασκέδαση στην ξηρά και άλλες ψυχαγωγικές υπηρεσίες) μπορεί, με έγκριση του ΥΕΝ ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, να επιτραπεί σε ομάδες (groups) επιβατών - περιηγητών, η παραλαβή και αποβίβασή τους σε έναν ή περισσότερους λιμένες και η επιστροφή τους στον αφετήριο λιμένα κατά το αυτό ή άλλο ταξίδι και σε διαφορετική ημερομηνία.

2. Επίσης, κατ' εξαίρεση, ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, και μετά γνώμης των Λιμενικών Αρχών των λιμένων προσέγγισης του Ε/Γ - Τ/Ρ πλοίου, μπορεί να εγκριθεί από το ΥΕΝ, η παραλαβή επιβατών - περιηγητών και από ενδιάμεσους λιμένες με την απαραίτητη προϋπόθεση αποβίβασής τους στο λιμένα επιβίβασής τους.

Άρθρο 4

Τίτλος Άρθρου

Κυρώσεις

Λήμματα

Θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια μεταξύ ελληνικών λιμένων ,Κυρώσεις παραβατών

Κείμενο Άρθρου

Οι παραβάτες των διατάξεων του παρόντος Π.Δ. Πλοιοκτήτες - Εφοπλιστές - Πλοίαρχοι και Ναυτικοί Πράκτορες τιμωρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπονται από τα άρθρα 44 (Υπεράριθμοι επιβάτες) και 180 (Ποινικές Κυρώσεις) του Κ.Δ.Ν.Δ. (Ν.Δ. 187/73) ή με τις διοικητικές κυρώσεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένος ή και μετά δύο.

Άρθρο 5

Τίτλος Άρθρου

Καταργούμενες διατάξεις - Εναρξη ισχύος

Λήμματα

Θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια μεταξύ ελληνικών λιμένων ,Κατάργηση Π.Δ. 694/1982

Κείμενο Άρθρου

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Π.Δ. καταργείται το Π.Δ.684/82.

2. Το Προεδρικό αυτό Διάταγμα ισχύει ένα μήνα μετά τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.3. Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ - 1973

Άρθρο 165

Τίτλος Άρθρου

Μεταφορά επιβατών

Λήμματα

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΔΗΜΟΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ,ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ,ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Σχόλια

*Το τελευταίο εδάφιο εντός εισαγ. της παρ. 6 του παρόντος άρθρου, προστέθηκε με το άρθρ. 1 του ΠΔ 113/1997 (ΦΕΚ Α 99). *Τα τελευταία εντός " " εδάφια της παρ. 2 προστέθηκαν με το άρθρο μόνο του π.δ. 84/1998 (ΦΕΚ Α 77), προκειμένου το παρόν άρθρο να προσαρμοστεί στις διατάξεις του αριθ. 4055/86 Κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986.Το παρόν άρθρο αντικαταστάθηκε με το άρθρο πρώτο ΠΔ 344/2003 (ΦΕΚ Α 314).

Κείμενο Άρθρου

"1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων με εισιτήρια συνεχείας, ανήκει στα αναγνωριζόμενα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του παρόντος και δρομολογούμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ελληνικά επιβατηγά πλοία.

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης που ορίζονται στο Άρθρο 168 Α.

(γ) Τα πλοία της προηγούμενης περιπτώσεως (β) μπορούν να διενεργούν μεταφορές επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. (α) Με την επιφύλαξη τήρησης της παραγράφου 1 του παρόντος, η απ' ευθείας μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών και το αντίθετο, δύναται να διενεργείται και με υπό σημαία τρίτου κράτους επιβατηγά πλοία, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών-μελών εγκατεστημένους σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το αυτό ισχύει για υπηκόους των κρατών-μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους- μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος-μέλος σύμφωνα με την νομοθεσία του.

3. (α) Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών από ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε ελληνικά λιμάνια ανήκει στα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τούτο ισχύει και για τις περιπτώσεις προέκτασης της περιήγησης σε λιμάνια της αλλοδαπής, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός.

(β) Το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών-μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους-μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία.

4. Οι διατάξεις των περιπτώσεων, β της παραγράφου 1, β της παραγράφου 2 και β της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών-μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.

5. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται κάθε φορά, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων στο παρόν άρθρο, θέματα διενέργειας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων στις παρακάτω περιπτώσεις:

(α) έκτακτων και επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν εγκαίρως και,

(β) διακίνησης προσώπων που συνδέονται με το πλοίο και το φορτίο.

6. Με προεδρικά διατάγματα , που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται:

(α) οι προϋποθέσεις για την παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών από επιβατηγά πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας (β) τα της διενέργειας περιηγητικών πλώων μεταξύ ελληνικών λιμένων με ελληνικά και υπό κοινοτική σημαία πλοία
(γ) οι μεταφορές επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής σύμφωνα με τις διαμορφούμενες από τις τεχνολογικές εξελίξεις ανάγκες της ναυτιλίας.
7. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμηγό και τουριστικά πλοία) διέπονται από ειδικές διατάξεις."

Άρθρο 180

Τίτλος Άρθρου

Ποινικά Κυρώσεις

Λήμματα

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΔΗΜΟΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ,ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ,ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ,ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Σχόλια

Το παρόν άρθρο τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το δωδέκατο άρθρο Ν. 2372/1996 (ΦΕΚ Α' 29). Σύμφωνα με το άρθρο 3 ΠΔ 427/1995 (ΦΕΚ Α' 245), στους παραβάτες του εν λόγω ΠΔ επιβάλλονται οι ποινές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο. Σύμφωνα με το άρθρο 13 ΠΔ 120/1997 (ΦΕΚ Α' 110), στους παραβάτες του ίδιου ΠΔ επιβάλλονται οι ποινές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο. Η εντός " " παρ. 2 του παρόντος άρθρου τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 11 του ν. 2881/2001 (Α' 16), ισχύει, δε, από 6.2.2001.

Κείμενο Άρθρου

"1. Οι παραβάτες των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου και των σε εκτέλεση αυτού εκδιδόμενων προεδρικών διαταγμάτων και αποφάσεων: (α) τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστο δύο (2) μηνών και (β) υπόκεινται στις διοικητικές κυρώσεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 157. "2. Ειδικά σε περίπτωση έκδοσης υπεράριθμων εισιτηρίων επιβατών επιβάλλεται στον υπαίτιο ναυτικό πράκτορα πρόστιμο ύψους τριάντα χιλιάδων (30.000) δραχμών ανά υπεράριθμο εισιτήριο. Ομοίως και εφόσον δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 44, ισόποσο πρόστιμο επιβάλλεται και στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου."

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

Υπόθεση C-288/02

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

κατά

Ελληνικής Δημοκρατίας

«Θαλάσσιες μεταφορές – Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών – Θαλάσσιες ενδομεταφορές»

Περίληψη της απόφασης

1. *Μεταφορές – Θαλάσσιες μεταφορές – Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών – Περιορισμοί – Εθνικό μέτρο το οποίο εξαρτά την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών από την προσκόμιση, από τα κοινοτικά πλοία τα οποία είναι νηολογημένα σε δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο, πιστοποιητικού το οποίο να πιστοποιεί ότι τα εν λόγω πλοία μπορούν να διενεργούν ενδομεταφορές στο κράτος της σημαίας – Επιτρέπεται – Προϋποθέσεις – Βάρος αποδείξεως*

(Κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου, άρθρο 1)

2. *Μεταφορές – Θαλάσσιες μεταφορές – Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών – Θαλάσσιες ενδομεταφορές – Κανονισμός 3577/92 – Έννοια της νήσου*

(Κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου)

3. *Μεταφορές – Θαλάσσιες μεταφορές – Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών – Θαλάσσιες ενδομεταφορές – Αρχή της ευθύνης του κράτους της σημαίας για τα ζητήματα που αφορούν το πλήρωμα – Πεδίο εφαρμογής – Κρουαζιερόπλοια που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές από και προς τα νησιά – Εμπίπτουν – Προϋπόθεση*

(Κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου, άρθρο 3 § 1)

1. Εθνικό μέτρο το οποίο εξαρτά την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών από την προσκόμιση, από τα κοινοτικά πλοία τα οποία είναι νηολογημένα σε δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο, πιστοποιητικού εκδιδόμενου από τις αρχές του κράτους της σημαίας, το οποίο πιστοποιεί ότι επιτρέπεται στα πλοία αυτά να παρέχουν στο κράτος της σημαίας υπηρεσίες ενδομεταφορών, συνιστά εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών αυτών.

Ένα τέτοιο μέτρο μπορεί, ωστόσο, να δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος εφόσον εφαρμόζεται για κάθε πρόσωπο ή επιχείρηση που ασκεί δραστηριότητες στο έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής, είναι κατάλληλο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν είναι δεσμευτικό πέραν του βαθμού που είναι αναγκαίος για την επίτευξη του σκοπού αυτού. Όσον αφορά τις τελευταίες αυτές προϋποθέσεις σχετικά με τον αναλογικό χαρακτήρα του επίδικου μέτρου, οι εναλλακτικές λύσεις που πρότείνει η Επιτροπή οι οποίες είτε δεν επιτρέπουν την πλήρη επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου είτε αποδεικνύονται, στην πράξη, περισσότερο περίπλοκες και περισσότερο περιοριστικές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών απ' ό,τι το ισχύον σήμερα καθεστώς του πιστοποιητικού, η Επιτροπή, η οποία φέρει το βάρος αποδείξεως στο πλαίσιο της διαδικασίας λόγω παραβάσεως, δεν αποδεικνύει την ύπαρξη παραβάσεως των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό 3577/92, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

(βλ. σκέψεις 30-33, 35)

2. Συνιστά νήσο, κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), η έκταση της ξηράς η οποία περιβρέχεται διαρκώς από τα θαλάσσια ύδατα.

Δεν μπορεί να πάρει έναν τέτοιο χαρακτηρισμό η έκταση ξηράς η οποία χωρίζεται από τη λοιπή ηπειρωτική χώρα μόνο με τεχνητή διώρυγα πλάτους μερικών δεκάδων μέτρων.

(βλ. σκέψεις 42-43)

3. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), έχει εφαρμογή σε όλα τα κρουαζιερόπλοια, ανεξάρτητα από τη φύση των θαλάσσιων ενδομεταφορών που εκτελούν. Επομένως, όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια άνω των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στα νησιά, όλα τα σχετικά με την επάνδρωση θέματα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας.

(βλ. σκέψεις 54, 56)

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 21ης Οκτωβρίου 2004 (*)

«Θαλάσσιες μεταφορές – Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών – Θαλάσσιες ενδομεταφορές»

Στην υπόθεση C-288/02,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως,

ασκηθείσα στις 9 Αυγούστου 2002,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον K. Simonsson και τη M. Πατακιά, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ελληνικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από την Ε.-Μ. Μαμούνα, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. W. A. Timmermans (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, C. Gulmann και R. Schintgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Tizzano

γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 25ης Μαρτίου 2004,

έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι διάδικοι,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 19ης Μαΐου 2004,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι η Ελληνική Δημοκρατία,

- απονέμοντας ρητά το δικαίωμα της μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών ηπειρωτικών λιμένων μόνο σε ελληνικά επιβατηγά και το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων με επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 650 κόρων (στο εξής: κοχ ή GT) στις νησιωτικές ενδομεταφορές μόνο σε ελληνικά επιβατηγά,
- απαιτώντας, επί κοινοτικών πλοίων νηολογημένων σε δεύτερα ή διεθνή νηολόγια, πιστοποιητικό από αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας όπου να δηλώνεται ότι επιτρέπεται στο εν λόγω πλοίο να παρέχει υπηρεσίες ενδομεταφορών,
- θεωρώντας ότι η Πελοπόννησος αποτελεί νήσο,
- εφαρμόζοντας επί κοινοτικών δεξαμενόπλοιων, φορτηγών, επιβατηγών και τουριστικών πλοίων, όπως και επί κρουαζιερόπλοιων που διενεργούν θαλάσσιες περιηγήσεις στις νησιωτικές ενδομεταφορές, τους κανόνες της ως κράτους υποδοχής σχετικά με τους όρους επανδρώσεως και υποχρεώνοντας τους πλοιοκτήτες να υποβάλλουν αίτηση στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων

(ΔΕΕΠ) προς καταμέτρηση της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, ώστε οι ελληνικές αρχές να υπολογίζουν την οργανική σύνθεση του πληρώματος,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 1, 3 και 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364, σ. 7, στο εξής: κανονισμός).

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση

2 Ο κανονισμός στο άρθρο 1, παράγραφος 1, ορίζει:

«Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο Ευρος, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.»

3 Το άρθρο 2 του κανονισμού προβλέπει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1) Ως “υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)” νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) “θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων”: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά:

[...]

γ) “θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά”: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

– λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

– λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών.

[...]»

4 Κατά το άρθρο 3 του κανονισμού:

«1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

2. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

[...]

5 Το άρθρο 6 του κανονισμού ορίζει:

«1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

- υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
- υπηρεσίες με σκάφη [κάτω] των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,
- τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.»

6 Κατά το άρθρο 9 του κανονισμού:

«Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.»

7 Το άρθρο 10 του κανονισμού ορίζει:

«Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.»

Η εθνική κανονιστική ρύθμιση

8 Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εξέδωσε τον Αύγουστο και τον Δεκέμβριο του 1998 τρεις εγκυκλίους προς τις λιμενικές αρχές του εσωτερικού.

9 Η εγκύκλιος 1151.65/1/98 της 4ης Αυγούστου 1998, με τίτλο «Δραστηριοποίηση φορτηγών-δεξαμενόπλοιων υπό κοινοτική σημαία στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές», επισημαίνει ότι ο κανονισμός αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ελληνικής νομοθεσίας και υπερισχύει κάθε αντίθετης διατάξεως. Εξάλλου, κατά το άρθρο 2.1.1 της εν λόγω εγκυκλίου, οι λιμένες της Πελοποννήσου περιλαμβάνονται στους νησιωτικούς.

10 Το άρθρο 2.1.2 ορίζει ότι προκειμένου πλοία νηολογηθέντα σε δεύτερα ή διεθνή νηολόγια να εκτελούν ενδομεταφορές στα ελληνικά ύδατα, θα πρέπει ο πράκτοράς τους να προσκομίζει απόδειξη ότι το εν λόγω πλοίο δύναται να εκτελεί δραστηριότητες μεταφορών εντός του κράτους σημαίας.

11 Η εγκύκλιος 1151.65/2/98 της 18ης Δεκεμβρίου 1998, με τίτλο «Δραστηριοποίηση επιβατηγών-τουριστικών, κρουαζιερόπλοιων υπό κοινοτική σημαία στις εσωτερικές θαλάσσιες περιηγήσεις (κρουαζιέρες)», επαναλαμβάνει τα οριζόμενα στην προηγούμενη εγκύκλιο περί της Πελοποννήσου. Το σημείο 2.4.1 της εγκυκλίου προβλέπει τα εξής:

«Γενικά σε ό,τι αφορά το θέμα της στελέχωσης των κοινοτικών Ε/Γ-Τ/Ρ, Κ/Ζ που μπορούν να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, εφαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία (κράτος υποδοχής), ενώ στις περιπτώσεις των θαλάσσιων περιηγήσεων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο».

12 Η εγκύκλιος 2311.10/10/98 της 21ης Δεκεμβρίου 1998, με τίτλο «Επάνδρωση φορτηγών-δεξαμενόπλοιων και κρουαζιερόπλοιων υπό κοινοτική σημαία που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές», προβλέπει την εφαρμογή των διατάξεων του ελληνικού ναυτικού περί επανδρώσεως.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

13 Κατόπιν μιας πρώτης ανταλλαγής εγγράφων επί του ζητήματος της εφαρμογής του κανονισμού από την Ελληνική Δημοκρατία μετά την 1η Ιανουαρίου 1999 και θεωρώντας ότι η τελευταία δεν συμμορφώθηκε προς όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό αυτόν, η Επιτροπή της απέστειλε έγγραφο οχλήσεως στις 3 Μαΐου 2000, στο οποίο η Ελληνική Δημοκρατία απάντησε με έγγραφο της 28ης Ιουλίου 2000.

14 Θεωρώντας την απάντηση αυτή καθώς και τις πληροφορίες που έλαβε κατά τη διάρκεια συναντήσεως εργασίας που οργανώθηκε στις 16 Φεβρουαρίου 2001 ως μη ικανοποιητικές, η Επιτροπή απηύθυνε, στις 18 Ιουλίου 2001, αιτιολογημένη γνώμη στην Ελληνική Δημοκρατία, στην οποία η τελευταία απάντησε με έγγραφο της 12ης Οκτωβρίου 2001.

15 Επειδή η Επιτροπή έκρινε ότι οι ελληνικές αρχές δεν έλαβαν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν προς τις υποχρεώσεις που απέρρεαν από τον κανονισμό, η Επιτροπή αποφάσισε να ασκήσει την παρούσα προσφυγή.

Επί της ουσίας

16 Λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες διευκρινίσεις που έδωσε η Ελληνική Κυβέρνηση, η Επιτροπή παραιτήθηκε, με το υπόμνημά της απαντήσεως και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, αντιστοίχως από το δεύτερο σκέλος της τέταρτης αιτιάσεως και από την πρώτη αιτίαση.

17 Δεδομένης της παραιτήσεως αυτής, θα εξεταστούν μόνον η δεύτερη και η τρίτη αιτίαση καθώς και το πρώτο σκέλος της τέταρτης αιτιάσεως που διατύπωσε η Επιτροπή.

Επί της δεύτερης αιτιάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

18 Η Επιτροπή φρονεί ότι, απαιτώντας από τα κοινοτικά πλοία που είναι νηολογημένα σε δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο πιστοποιητικό εκδιδόμενο από αρχή του κράτους της σημαίας στο οποίο να δηλώνεται ότι το εν λόγω πλοίο δύναται να παρέχει υπηρεσίες ενδομεταφορών, οι ελληνικές αρχές δημιουργούν εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

19 Ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι το εμπόδιο αυτό δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος, τούτο συνιστά, κατά την Επιτροπή, δυσανάλογο μέτρο το οποίο βαίνει πέραν του αυστηρώς αναγκαίου για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού.

20 Το ίδιο αποτέλεσμα μπορούσε, πράγματι, να επιτευχθεί με άλλα, ηπιότερα μέσα, όπως η απαίτηση προσκομίσεως αντιγράφου της νομοθεσίας του κράτους μέλους που επιτρέπει σε πλοία νηολογημένα σε διεθνή νηολόγια να εκτελούν ενδομεταφορές ή η ετήσια ενημέρωση των εθνικών αρχών από τις αντίστοιχες αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με την εξέλιξη του νομοθετικού καθεστώτος στον ναυτιλιακό τομέα. Σε περίπτωση αμφιβολίας θα μπορούσε να ερωτηθεί η Επιτροπή από τις ελληνικές αρχές.

21 Εξάλλου, οι εκθέσεις προς τα κράτη μέλη που δημοσιεύει ανά διετία η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού, συνιστούν ένα χρήσιμο εργαλείο προκειμένου να επαληθευτεί αν πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος της σημαίας.

22 Επιπλέον, η αποτελεσματικότητά τους ενισχύεται από το γεγονός ότι η Επιτροπή δεσμεύθηκε να ενημερώνει τακτικά τα κράτη μέλη σχετικά με τις εθνικές νομοθετικές μεταβολές οι οποίες αφορούν τα δεύτερα νηολόγια, περιλαμβανομένων και εκείνων που επήλθαν μεταξύ των δύο εκθέσεων, εφόσον οι τροποποιήσεις αυτές κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 9 του κανονισμού.

23 Η Ελληνική Κυβέρνηση εξηγεί ότι σε ορισμένα κράτη μέλη υφίστανται νηολόγια, αποκαλούμενα, ειδικότερα, δεύτερα ή διεθνή νηολόγια, στα οποία είναι νηολογημένα σκάφη που δεν νομιμοποιούνται απαραίτητα να εκτελούν μεταφορές στο εσωτερικό των ίδιων αυτών κρατών μελών. Ως εκ τούτου, προκειμένου να εφαρμοσθεί ορθώς το άρθρο 1 του κανονισμού, το κράτος υποδοχής θα πρέπει να βεβαιωθεί ότι το σκάφος που πρόκειται να δραστηριοποιηθεί στο εσωτερικό του πληροί τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος της σημαίας.

24 Όσον αφορά τα πλοία αυτά, η Ελληνική Κυβέρνηση αμφισβητεί την ύπαρξη μέτρων λιγότερο περιοριστικών της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών απ' ό,τι η υποχρέωση προσκομίσεως πιστοποιητικού που εκδίδει το κράτος της σημαίας και που πιστοποιεί ότι πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για τη διενέργεια ενδομεταφορών σ' αυτό το κράτος.

25 Όσον αφορά το άρθρο 9 του κανονισμού, η Ελληνική Κυβέρνηση παρατηρεί ότι η διάταξη αυτή αναφέρεται μάλλον στην ενημέρωση της Επιτροπής από τα κράτη μέλη και όχι το αντίστροφο. Επομένως, η διάταξη αυτή δεν προβλέπει πραγματικά τη συνεχή ενημέρωση των κρατών μελών από την Επιτροπή.

26 Όσον αφορά τις εκθέσεις που καταρτίζονται δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού, η Ελληνική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι μια τέτοια έκθεση δημοσιεύεται πλέον του έτους μετά την πάροδο της διετίας που καλύπτει η έκθεση αυτή. Συνεπώς, οι νομοθετικές μεταβολές που επέρχονται σε μια συγκεκριμένη στιγμή σε ένα κράτος μέλος και καθιστούν δυνατές τις μεταφορές στο εσωτερικό του δεν γνωστοποιούνται στα λοιπά κράτη μέλη, μέσω μιας τέτοιας εκθέσεως, παρά μόνο με μεγάλη καθυστέρηση.

27 Ως εκ τούτου, η Ελληνική Κυβέρνηση φρονεί ότι το δικό της σύστημα προσκομίσεως πιστοποιητικού συμβιβάζεται περισσότερο με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, δεδομένου ότι καθιστά δυνατή την άμεση ενημέρωση περί μιας νομοθετικής τροποποίησης που επέρχεται σε ένα άλλο κράτος μέλος.

28 Εξάλλου, η προταθείσα από την Επιτροπή λύση, η οποία συνίσταται στην προσκόμιση αντιγράφου της νομοθεσίας του κράτους μέλους που επιτρέπει σε πλοία νηολογημένα σε διεθνή νηολόγια να εκτελούν μεταφορές σ' αυτό το κράτος μέλος, δεν είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Κατά την ίδια κυβέρνηση, η λύση αυτή είναι, αντιθέτως, πολυπλοκότερη, δεδομένου ότι θα πρέπει να μεταφρασθεί ολόκληρο το κείμενο της νομοθεσίας από επίσημη αρχή και να επιδειχθεί η οικεία διάταξη στις αρμόδιες αρχές λιμένα του κράτους υποδοχής.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

29 Επιβάλλεται η υπόμνηση ότι το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού καθιερώνει σαφώς την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών εντός της Κοινότητας (απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, C-205/99, Analir κ.λπ., Συλλογή 2001, σ. I-1271, σκέψη 20).

30 Εθνικό μέτρο με το οποίο απαιτείται από τα κοινοτικά πλοία τα οποία είναι νηολογημένα σε δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο πιστοποιητικό εκδιδόμενο από τις αρχές του κράτους της σημαίας το οποίο πιστοποιεί ότι επιτρέπεται στο πλοίο αυτό να παρέχει υπηρεσίες ενδομεταφορών είναι ικανό να παρεμποδίσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την παροχή των υπηρεσιών αυτών και, επομένως, συνιστά περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία τους (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσα απόφαση Analir κ.λπ., σκέψη 22).

31 Όσον αφορά το επιτρεπτό του περιορισμού αυτού, επιβάλλεται, πρώτον, να παρατηρηθεί ότι η διατύπωση του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού δεν παρέχει, αφ' εαυτής, καμία ένδειξη επιτρέπουσα να δοθεί απάντηση στο ερώτημα περί του αν μπορεί να απαιτηθεί πιστοποιητικό προκειμένου να εξακριβωθεί αν, όπως προβλέπει η διάταξη αυτή, ένα πλοίο πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προς εκτέλεση ενδομεταφορών εντός του κράτους της σημαίας (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσα απόφαση Analir κ.λπ., σκέψη 24).

32 Δεύτερον, σημειωτέον ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ως θεμελιώδης αρχή της Συνθήκης ΕΚ, μπορεί να περιοριστεί μόνον από ρυθμίσεις δικαιολογούμενες από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και εφαρμοζόμενες σε κάθε πρόσωπο ή επιχείρηση που ασκεί δραστηριότητες στο έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Εξάλλου, η επίμαχη εθνική κανονιστική ρύθμιση, προκειμένου να δικαιολογείται, πρέπει να είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και να μην είναι δεσμευτική πέραν του βαθμού που είναι αναγκαίος για την επίτευξη του σκοπού αυτού (προπαρατεθείσα απόφαση Analir κ.λπ., σκέψη 25, και παρατιθέμενη νομολογία).

33 Η δεύτερη αιτίαση της Επιτροπής εντάσσεται στο τελευταίο αυτό πλαίσιο σχετικά με τον αναλογικό χαρακτήρα της επίδικης εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή προσάπτει στην Ελληνική Δημοκρατία ότι απαιτεί από κοινοτικό πλοίο πιστοποιητικό εκδιδόμενο από το κράτος της σημαίας, ενώ υπάρχουν μέτρα λιγότερο περιοριστικά της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών προς επίτευξη του στόχου που συνίσταται στην εξακρίβωση του αν το πλοίο αυτό πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προς εκτέλεση ενδομεταφορών εντός του κράτους αυτού.

34 Ωστόσο, όπως εξηγεί ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 27 έως 37 των προτάσεών του, οι εναλλακτικές λύσεις που πρότεινε η Επιτροπή είτε δεν επιτρέπουν την πλήρη επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου είτε αποδεικνύονται, στην πράξη, περισσότερο περίπλοκες και περισσότερο περιοριστικές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών απ' ό,τι το ισχύον σήμερα καθεστώς του πιστοποιητικού.

35 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή, η οποία φέρει το βάρος αποδείξεως στο πλαίσιο της διαδικασίας λόγω παραβάσεως (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 1997, C-159/94, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1997, σ. I-5815, σκέψη 102, και παρατιθέμενη νομολογία), δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι η Ελληνική Δημοκρατία, απαιτώντας το πιστοποιητικό αυτό, παρέβη τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό.

36 Επομένως, η δεύτερη αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

Επί της τρίτης αιτιάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

37 Η Επιτροπή εκτιμά ότι κακώς οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν, στηριζόμενες στην ετυμολογία του ονόματος και μόνον, ότι η Πελοπόννησος είναι νησί, επεκτείνοντας έτσι τεχνητά την εξαίρεση του άρθρου 6, παράγραφος 3, του κανονισμού και στις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ των λιμένων της Πελοποννήσου καθώς και μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και αυτών της Πελοποννήσου.

38 Συναφώς, υπενθυμίζει ότι η Πελοπόννησος συνδεόταν παλαιότερα με την υπόλοιπη Ελλάδα, από την οποία χωρίστηκε με κατασκευασθείσα από ανθρώπους διώρυγα. Παρατηρεί ότι η επικοινωνία της

Πελοποννήσου με την υπόλοιπη μη νησιωτική Ελλάδα διασφαλίζεται μέσω μιας σιδηροδρομικής γραμμής και μιας εθνικής οδού, οι οποίες περνούν πάνω από τη διώρυγα της Κορίνθου.

39 Η Ελληνική Κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι ο κανονισμός χρησιμοποιεί άλλα κριτήρια εκτός του γεγονότος ότι οι λιμένες, για να θεωρηθούν ως νησιωτικοί, πρέπει πράγματι να περιβρέχονται από θάλασσα. Αναφέρεται συναφώς στη Θέουτα και στη Μελίλια, που θεωρούνται ως νησιωτικοί λιμένες βάσει του άρθρου 2, σημείο 1, στοιχείο γ', του κανονισμού, ενώ είναι σαφώς ηπειρωτικοί, ως ανήκοντες στα παράλια της αφρικανικής ηπείρου.

40 Εξάλλου, αναφερόμενη στην απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2000, C-15/98 και C-105/99, Ιταλία και Sardegna Lines κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. I-8855), η Ελληνική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι για την ερμηνεία του αν μια γεωγραφική περιοχή είναι νησί ή όχι καθοριστικό κριτήριο είναι η στατιστική καταγραφή του διεξαγομένου διά θαλάσσης εμπορίου.

41 Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη το πνεύμα επεικειάς και κατανόησης ως προς ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες, όπως μαρτυρούν τόσο το προοίμιο του κανονισμού όσο και το άρθρο 6, παράγραφος 3, αυτού, το οποίο προβλέπει παρέκκλιση για την Ελλάδα για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, επιβάλλεται η παρέκκλιση αυτή να εφαρμοστεί και ως προς την Πελοπόννησο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

42 Δεδομένου ότι ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει ορισμό της έννοιας «νήσος», πρέπει να χρησιμοποιηθεί η κοινή σημασία της έννοιας αυτής κατά την οποία ως νήσος, στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών, ορίζεται η έκταση ξηράς η οποία περιβρέχεται διαρκώς από τα θαλάσσια ύδατα.

43 Όπως παρατηρεί ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 44 των προτάσεών του, είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Πελοπόννησος, από γεωγραφική άποψη, είναι χερσόνησος. Χωρίστηκε από την υπόλοιπη Ελλάδα με τεχνητή διώρυγα πλάτους μερικών δεκάδων μέτρων. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως νησί υπό την έννοια του κανονισμού.

44 Το γεγονός ότι το άρθρο 2 του κανονισμού εξομοιώνει τους λιμένες της Θέουτα και της Μελίλια με νησιωτικούς λιμένες δεν εμποδίζει μια τέτοια ερμηνεία.

45 Πράγματι, οι δύο αυτοί λιμένες συνιστούν νησιωτικούς λιμένες αποκλειστικά επειδή το άρθρο 2 του κανονισμού τους εξομοιώνει προς τέτοιους λιμένες. Δεν είναι εκ φύσεως νησιωτικοί. Επομένως, η σύγκριση, αφενός, της Θέουτα και της Μελίλια και, αφετέρου, των λιμένων της Πελοποννήσου, τους οποίους το άρθρο 2 του κανονισμού δεν εξομοιώνει προς νησιωτικούς λιμένες, αναιρεί μάλλον παρά επιβεβαιώνει την άποψη της Ελληνικής Κυβέρνησης ότι η Πελοπόννησος είναι νησί.

46 Επιπροσθέτως, όπως παρατηρεί ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 45 των προτάσεών του, μολονότι είναι αληθές ότι, σε σχέση με την αφρικανική ήπειρο, οι λιμένες των πόλεων αυτών είναι ηπειρωτικοί, ωστόσο, σε σχέση με την ευρωπαϊκή ήπειρο και, ειδικότερα, με την Ιβηρική Χερσόνησο, οι λιμένες αυτοί εξομοιώνονται προς νησιωτικούς λιμένες αφού στερούνται οδικών συνδέσεων με την Ισπανία.

47 Όσον αφορά την προπαρατεθείσα απόφαση Ιταλία και Sardegna Lines κατά Επιτροπής, στην οποία αναφέρεται η Ελληνική Κυβέρνηση, αρκεί η διαπίστωση ότι, με την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο δεν έλαβε θέση επί της εννοίας της «νήσου».

48 Τέλος, η διασταλτική ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 3, του κανονισμού, την οποία προτείνει η Ελληνική Κυβέρνηση, προσκρούει στο γεγονός ότι η διάταξη αυτή, ως παρεκκλίνουσα από τους γενικούς κανόνες που προβλέπει ο κανονισμός στον τομέα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους, πρέπει να ερμηνευθεί στενά.

49 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η τρίτη αιτίαση της Επιτροπής είναι βάσιμη.

Επί του πρώτου μέρους της τέταρτης αιτιάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

50 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι το πρώτο μέρος της τέταρτης αιτιάσεως αναφέρεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι, βάσει του σημείου 2.4.1 της εγκυκλίου 1151.65/2/98, η ελληνική νομοθεσία περί όρων επανδρώσεως των πλοίων εφαρμόζεται στα κοινοτικά κρουαζιερόπλοια άνω των 650 GT τα οποία διενεργούν ενδομεταφορές στα νησιά.

51 Ισχυρίζεται ότι η προπαρατεθείσα διάταξη της εγκυκλίου είναι αντίθετη προς το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού, το οποίο προβλέπει ότι για όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους της σημαίας, εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής. Κατά την Επιτροπή, από το γράμμα της προπαρατεθείσας διατάξεως προκύπτει ότι αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα κρουαζιερόπλοια, είτε αυτά διενεργούν ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων είτε διενεργούν ενδομεταφορές στα νησιά.

52 Η Ελληνική Κυβέρνηση φρονεί ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, όλα τα θέματα σχετικά με το πλήρωμα, για όλες τις κατηγορίες πλοίων τα οποία διενεργούν ενδομεταφορές μεταξύ νησιωτικών λιμένων, περιλαμβανομένων των κρουαζιερόπλοιων, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

53 Όπως προκύπτει από τη διατύπωση του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού, αυτό εφαρμόζεται στα σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και στα κρουαζιερόπλοια γραμμής. Το άρθρο 3, παράγραφος 2, έχει εφαρμογή στα σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στα νησιά.

54 Από την έλλειψη χαρακτηρισμού των όρων «κρουαζιερόπλοια γραμμής» στο άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού προκύπτει ότι η διάταξη αυτή έχει εφαρμογή σε όλα τα κρουαζιερόπλοια, ανεξάρτητα από τη φύση των θαλάσσιων ενδομεταφορών που εκτελούν.

55 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι, όπως παρατηρεί ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 54 των προτάσεών του, αν τα κρουαζιερόπλοια που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ των νησιών έπρεπε να θεωρούνται ότι καλύπτονται από το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, η αναφορά στα κρουαζιερόπλοια στην παράγραφο 1 δεν θα είχε πλέον κανένα νόημα, αφού οι όροι «σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων» καλύπτουν ήδη τα κρουαζιερόπλοια τα οποία εκτελούν τέτοιες ενδομεταφορές.

56 Επομένως, όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια άνω των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στα νησιά, όλα τα σχετικά με την επάνδρωση θέματα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Δεδομένου ότι το σημείο 2.4.1 της εγκυκλίου 1151.65/2/98 προβλέπει το αντίθετο, η Ελληνική Δημοκρατία παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον κανονισμό.

57 Επομένως, το πρώτο μέρος της τέταρτης αιτιάσεως είναι βάσιμο.

Επί των δικαστικών εξόδων

58 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Πάντως, κατά το άρθρο 69, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού αυτού, το Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων. Δεδομένου ότι η Επιτροπή και η Ελληνική Δημοκρατία ηττήθηκαν εν μέρει, επιβάλλεται να φέρουν τα έξοδά τους.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφασίζει:

1) Η Ελληνική Δημοκρατία, θεωρώντας την Πελοπόννησο νησί και εφαρμόζοντας, ως κράτος υποδοχής, στα κοινοτικά κρουαζιερόπλοια άνω των 650 GT που πραγματοποιούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στα νησιά τους εθνικούς της κανόνες σχετικά με τους όρους επάνδρωσης, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 1, 3 και 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

3) Κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Υπογραφές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

Βρυξέλλες, 22.12.2003
COM(2003) 595 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)

2. ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ελευθερώνει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στις χώρες όπου αυτός ο τομέας της οικονομίας αποτελούσε αποκλειστικότητα των υπηκόων των κρατών μελών. Η ελευθερία εκτέλεσης δρομολογίων μεταξύ δύο λιμένων ενός ίδιου κράτους μέλους προσφέρεται σε όλους τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας³.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι αυτή η ελευθερία δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποβάλλεται σε καθεστώς προηγούμενης έγκρισης⁴, ιδίως εάν αυτό περιλαμβάνει περιοριστικούς όρους. Τα κράτη μέλη μπορούν το πολύ να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες να τους κοινοποιήσουν προηγουμένως πληροφορίες για τις υπηρεσίες που σκοπεύουν να προσφέρουν. Ομοίως, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαιτήσουν από τις εταιρείες να διαθέτουν εκπρόσωπο στην επικράτεια τους.

Η ρήτρα αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού, η οποία παραμένει σε ισχύ παρά την κατάργηση του άρθρου της Συνθήκης στο οποίο αναφέρεται, απαγορεύει κατ' αρχήν στα κράτη μέλη να εισαγάγουν περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών οι οποίοι δεν υπήρχαν πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

2.2. Ποιοι έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού διευκρινίζει για ποιους ισχύει η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Πρόκειται για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας (1), των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος (2), και φέρουν τη σημαία του (3), υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος (4).

³ Για τους δικαιούχους ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, βλέπε το σημείο 2.2.

⁴ Βλέπε ωστόσο τους κανόνες που παρουσιάζονται στα κεφάλαια 4 και 5.

Οι προϋποθέσεις (1), (2) και (4) που θέτει ο κανονισμός χρήζουν διευκρίνισης. Τίθεται επιπλέον το ερώτημα του ανοίγματος της αγοράς σε πλοία που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που προαναφέρονται.

2.2.1. Η έννοια του πλοιοκτήτη της Κοινότητας

Το άρθρο 2, σημείο 2 του κανονισμού διακρίνει τους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας» σε τρεις τύπους:

«α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες·

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος

γ) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του».

Το ζήτημα που δημιούργησε τα περισσότερα ερωτηματικά είναι ο ορισμός της έννοιας του «ελέγχου» που προβλέπει ο κανονισμός για τις δύο από τις τρεις κατηγορίες πλοιοκτητών της Κοινότητας.

Ο κανονισμός συγκαταλέγει στους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας», «τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο β)). Η Επιτροπή εκτιμά ότι η έννοια «πραγματικός έλεγχος σε κράτος μέλος» σημαίνει, σε αυτό το πλαίσιο, ότι οι καθοριστικές αποφάσεις λαμβάνονται και η καθημερινή διαχείριση εκτελείται εντός της επικράτειας της Κοινότητας και ότι οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου διενεργούνται επίσης εντός της επικράτειας της Κοινότητας.

Στους πλοιοκτήτες της Κοινότητας συγκαταλέγονται επίσης, «οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κρατών μελών, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο γ)).

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η έννοια του «ελέγχου από τους υπηκόους ενός κράτους μελών» που προβλέπεται σε αυτό το άρθρο σημαίνει ότι την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας κατέχουν υπήκοοι της Κοινότητας.

Η προϋπόθεση νηολόγησης του πλοίου σε κράτος μέλος πρέπει επίσης να διευκρινιστεί.

2.2.2. Οι προϋποθέσεις για νηολόγηση σε κράτος μέλος και πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές

Ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει κατάλογο με τα νηολόγια των κρατών μελών για τα οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις νηολόγησης και πρόσβασης στις εθνικές ενδομεταφορές. Ένας τέτοιος κατάλογος εξάλλου θα μεταβαλλόταν με το πέρασμα του χρόνου.

Η προϋπόθεση της νηολόγησης σε ένα κράτος μέλος προϋποθέτει ότι το σχετικό νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη και οι κανόνες του παράγωγου δικαίου. Έτσι, για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των νήσων Κέργκουλεν (τμήμα των γαλλικών νότιων και ανταρκτικών εδαφών), των ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάουμαν δεν ισχύει ο κανονισμός⁵.

Αντιθέτως, ο κανονισμός ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ αφού η Συνθήκη εφαρμόζεται σε αυτά τα εδάφη⁶. Είναι όμως δυνατόν να απαγορευθεί η πρόσβαση στις κοινοτικές ενδομεταφορές στα πλοία αυτά εάν αποδειχθεί ότι δεν υπόκεινται στη Συνθήκη και στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

Επιπλέον, ο κανονισμός προβλέπει ότι για να δικαιούται ένα πλοίο κράτους μέλους να εκτελεί ενδομεταφορές σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει πρώτα να πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να του επιτραπεί η εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος στο οποίο είναι νηολογημένο.

Έτσι τα πλοία τα οποία δεν έχουν πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές δεν έχουν

πρόσβαση ούτε στις αγορές των άλλων κρατών μελών. Ομοίως, τα πλοία που έχουν πρόσβαση υπό όρους στις εθνικές αγορές μπορούν να υποβληθούν σε παρόμοιους όρους όταν θελήσουν να εκτελέσουν δρομολόγια σε ένα άλλο κράτος μέλος. Παραδείγματος χάριν όταν η νηολόγηση στο δεύτερο νηολόγιο X ενός κράτους μέλους υπόκειται στον όρο να εκτελεί το πλοίο δρομολόγια τουλάχιστον για ένα εξάμηνο σε διεθνείς γραμμές, ένα πλοίο νηολογημένο σε αυτό το νηολόγιο X δεν θα μπορεί να απαιτήσει μεγαλύτερη πρόσβαση στις ενδομεταφορές των άλλων κρατών μελών (δεν θα έχει επομένως το δικαίωμα να προσφέρει τακτικά δρομολόγια καθόλο το έτος)⁷

2.3. Το άνοιγμα της αγοράς στα πλοία για τα οποία δεν ισχύει ο κανονισμός

Πολλά κράτη μέλη έχουν ανοίξει την αγορά τους περισσότερο από όσο απαιτεί ο κανονισμός είτε έναντι όλων, είτε με διμερείς συμφωνίες είτε με εγκρίσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Αυτές οι πρακτικές δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία.

3. ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 3577/92

Στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 αναφέρεται ότι αυτός ισχύει για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών (θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων) εντός κράτους μέλους. Συνεχίζει παρέχοντας τον ενδεικτικό κατάλογο των λοιπών υπηρεσιών ενδομεταφορών που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, έχουν τεθεί τα ακόλουθα τέσσερα κύρια ζητήματα όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του. Τα σκάφη αναψυχής εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Το σκέλος θαλάσσιας ενδομεταφοράς μιας υπηρεσίας διεθνούς κρουαζιέρας εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Οι υπηρεσίες που παρέχονται με σκάφη όπως τα ρυμουλκικά εμπίπτουν στο πεδίο του κανονισμού; Οι υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder) πρέπει να θεωρούνται υπηρεσίες θαλάσσιας ενδομεταφοράς ή διεθνείς υπηρεσίες; Αυτά τα ζητήματα εξετάζονται χωριστά στη συνέχεια.

3.1. Σκάφη αναψυχής

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 καλύπτει μόνο τις θαλάσσιες υπηρεσίες «που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής». Συνεπώς, οι περισσότερες δραστηριότητες που αφορούν τα σκάφη αναψυχής δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

3.2. Κρουαζιερόπλοια

Οι κρουαζιέρες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 όταν παρέχονται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους (βλέπε άρθρο 3, παράγραφος 1 και άρθρο 6, παράγραφος 1 του κανονισμού). Το ζήτημα είναι εάν το σκέλος θαλάσσιας ενδομεταφοράς μιας υπηρεσίας διεθνούς κρουαζιέρας εμπίπτει επίσης στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο κανονισμός ισχύει μόνο όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται στο κράτος μέλος όπου λαμβάνει χώρα το σκέλος της ενδομεταφοράς.

Μια κρουαζιέρα που ξεκινά σε ένα κράτος μέλος X ή σε μια τρίτη χώρα και καταλήγει σε μια τρίτη χώρα ή στο κράτος μέλος X και καταπλέει σε λιμένες ενός κράτους μέλους Y δεν εμπίπτει στο πεδίο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για τις ενδομεταφορές εάν δεν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες στην κρουαζιέρα στο κράτος μέλος Y. Σε αυτή την περίπτωση, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.---

⁵ Αυτά τα εδάφη, στην πλειοψηφία τους, αποτελούν τμήμα των υπερπόντιων χωρών και εδαφών που υπόκειται, σύμφωνα με το άρθρο 299, παράγραφος 3 της Συνθήκης, σε ειδικό καθεστώς σύνδεσης με τα κράτη μέλη.

⁶ Το άρθρο 299, παράγραφος 4 της Συνθήκης προβλέπει ότι «οι διατάξεις της παρούσας συνθήκης εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εδάφη, για τις εξωτερικές σχέσεις των οποίων υπεύθυνο είναι ένα κράτος μέλος».

⁷ Βλέπε επ' αυτού την τέταρτη έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) (1999-2000) COM(2002) 203, σ. 5 και 6.

4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ

Τα θέματα επάνδρωσης εμπίπτουν παραδοσιακά στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Οι κανόνες είναι πολύ διαφορετικοί ανάλογα με τα νηολόγια. Έτσι, ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν αυστηρούς όρους σε θέματα υπηκοότητας απαιτώντας τα μέλη του πληρώματος να είναι όλα υπήκοοι κράτους μελών, ενώ άλλα περιορίζονται να απαιτούν την κοινοτική ιθαγένεια για τις θέσεις του καπετάνιου και του δεύτερου. Αυτές οι διαφορές απαιτήσεων σε θέματα υπηκοότητας μεταφράζονται σε σημαντικές διαφορές κόστους από το ένα νηολόγιο στο άλλο.

Προκειμένου να περιοριστεί ο ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός στις πιο ευαίσθητες γραμμές, το άρθρο 3 του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη «υποδοχής» μπορούν να επιβάλλουν τους δικούς τους κανόνες επάνδρωσης στα πλοία που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά. Τα κράτη μέλη υποδοχής μπορούν επίσης να αποφασίσουν για τους κανόνες επάνδρωσης των μικρών πλοίων (πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Στην πράξη, πέντε κράτη μέλη επέλεξαν να χρησιμοποιούν αυτές τις διατάξεις του διαγωνισμού. Ωστόσο, προκειμένου να μην καταστεί κενή περιεχομένου η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ο κανονισμός προβλέπει ότι οι κανόνες του κράτους μέλους της σημαίας θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται στα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων χωρητικότητας μεγαλύτερης των 650 τόνων μικτού φορτίου που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος μέλος («διαδοχικές ενδομεταφορές»). Αυτές οι διατάξεις θέτουν δύο ειδών ζητήματα όσον αφορά την έκταση των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής.

Αφενός προκύπτουν ζητήματα σχετικά με το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής και αφετέρου ζητήματα σχετικά με το όριο μεταξύ των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής και εκείνων του κράτους της σημαίας σε περίπτωση διαδοχικών ενδομεταφορών. Έχει επίσης τεθεί το ερώτημα εάν ισχύουν οι κανόνες του κράτους της σημαίας ή οι κανόνες του κράτους υποδοχής στα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν ενδομεταφορές μεταξύ νησιών. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το κείμενο του κανονισμού είναι σαφέστατο σε αυτό το σημείο: για τα κρουαζιερόπλοια, οι κανόνες σε θέματα επάνδρωσης εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας (βλέπε άρθρο 3, παράγραφος 1 του κανονισμού). Το θέμα έχει παραπεμφθεί στο Δικαστήριο.

4.1. Το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που μπορεί να επιβάλει το κράτος υποδοχής

Ο κανονισμός δεν διευκρινίζει ποια είναι τα «θέματα επάνδρωσης» που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής. Σύμφωνα με ορισμένους, η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής είναι απεριόριστη (ο κανονισμός αφορά «όλους» τους κανόνες επάνδρωσης). Η Επιτροπή ακολουθεί μια πιο περιοριστική προσέγγιση. Εκτιμά ότι η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής πρέπει να περιορίζεται προκειμένου να διαφυλαχθεί η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από την οποία παρεκκλίνει αυτή η αρμοδιότητα.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη υποδοχής είναι αρμόδια να καθορίσουν την απαιτούμενη αναλογία κοινοτικών υπηκόων στο πλήρωμα των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (και των πλοίων χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Ένα κράτος μέλος μπορεί επομένως να απαιτήσει να αποτελείται το πλήρωμα αυτών των πλοίων εξ ολοκλήρου από κοινοτικούς υπηκόους. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαιτήσουν να έχουν οι ναυτικοί στα πλοία κοινωνική ασφάλιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσο για τις συνθήκες εργασίας, μπορούν να επιβάλουν να τηρείται η ελάχιστη αμοιβή που ισχύει στη χώρα. Αντιθέτως, σε θέματα κανόνων ασφάλειας και εκπαίδευσης (στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι ομιλούμενες στο πλοίο γλώσσες), η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν μόνο να τηρούνται τα ισχύοντα κοινοτικά ή διεθνή πρότυπα (συμβάσεις STCW και SOLAS) χωρίς να περιορίζουν με δυσανάλογο τρόπο την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ - 177 - 1974

Άρθρο 1

Τίτλος Άρθρου

Προσωπικόν Καταστρώματος

Λήμματα

Επιβατηγά πλοία ,Πλήρωμα καταστρώματος

Κείμενο Άρθρου

1. Η οργανική σύνθεσις του πληρώματος καταστρώματος των εκτελούντων πλόας συνολικής αποστάσεως από λιμένος αφετηρίας μέχρι λιμένος προορισμού ανωτέρας των 30 μιλίων επιβατηγών πλοίων, πλην των δρομολογημένων εις γραμμάς Αργοσαρωνικού, καθορίζεται ως ακολούθως: (Ακολουθεί Πίνακας).
2. Διά την επάνδρωσιν της θέσεως του Δοκίμου Πλοιάρχου προτιμώνται οι προερχόμενοι εκ των Δ.Σ.Ε.Ν.
3. Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητος 2500, 01-5000 κόρων εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εσωτερικού δεν υποχρεούνται εις την πρόσληψιν Δοκίμου Πλοιάρχου.
4. Εάν δεν προσφέρεται Δόκιμος Πλοιάρχος προσλαμβάνεται εις εισέτι Ναυτόπαις.
5. Εκ της συνθέσεως του πληρώματος καταστρώματος αποκλειστικώς ημερινούς πλόας εφ' όσον δεν διαθέτουν κύρη ή ετέρους χώρους διά την φόρτωσιν εμπορευμάτων ή οχημάτων ως και των εκτελούντων τουριστικούς πλόας ή επί πενήτημερον τουλάχιστον καθ' εβδομάδα αγόνους γραμμάς πλοίων αφαιρείται:
α) Εκ των μέχρι 500 κόρων ολικής χωρητικότητος ο Κυβερνήτης Α'. β) Εκ των από 500, 01-8000 κόρων χωρητικότητος εις Ναυτόπαις. γ) Εκ των από 8000, 01-12000 κόρων ολικής χωρητικότητος εις Υποναύκληρος.

Άρθρο 2

Τίτλος Άρθρου

Προσωπικόν Μηχανής

Λήμματα

Επιβατηγά πλοία ,Προσωπικό μηχανής

Σχόλια

Η παρ. 9 προστέθηκε από το άρθρο 1 του Π.Δ. 230/1984, με ημερομηνία ισχύος την 15.06.1984.

Κείμενο Άρθρου

1. Το προσωπικόν μηχανής των εν άρθρ. 1 πλοίων καθορίζεται ως ακολούθως: (Ακολουθούν Πίνακες).
2. Ως Συνολική Ιπποδύναμις θεωρείται το άθροισμα της ιπποδυνάμεως των προωστηρίων μηχανών του πλοίου.
3. Ο αριθμός των θερμαστων διπλασιάζεται εάν ο αριθμός των εστιών είναι μεγαλύτερος των 9 ως και επί πλοίων εχόντων δύο λεβητοστάσια.
4. Εις ατμόπλοια ιπποδυνάμεως ανωτέρας των 2000 ΙΗΡ ο Αρχιθερμαστής δύναται να αντικαθίσταται διά Λιπαντού.
5. Επί εκτελούντων πλόας συνολικής διάρκειας μέχρι 12ωρων ανά 24ωρον αφαιρείται προκειμένου περί Δηζελοπλοίων εις (1) Μηχανοδηγός Β', προκειμένου δε περί ατμοπλοίων ιπποδυνάμεως μεγαλύτερας των 5000 ΙΗΡ εις (1) λιπαντής.
6. Εις άς περιπτώσεις προβλέπονται δύο Δόκιμοι Μηχανικοί ο εις δύναται να αντικαθίσταται διά Μηχανοδηγού ή Λιπαντού. Εις τα δηζελόπλοια ιπποδυνάμεως ανωτέρας των 10.000 ΒΗΡ ο εις των Μηχανοδηγών Β' δύναται να αντικαθίσταται διά λιπαντού.
7. Επί πλοίων εχόντων δύο μηχανοστάσια προστίθενται:
α) Επί ιπποδυνάμεως μέχρι 3.000 ίππων εις Μηχανοδηγός Β' επί Δηζελοπλοίων και εις λιπαντής επί ατμοπλοίων.
β) Επί ανωτέρας ιπποδυνάμεως εις Δόκιμος μηχανικός και δύο Μηχανοδηγοί Β'. Επί ατμοπλοίων οι μηχανοδηγοί αντικαθίστανται διά λιπαντών.
- 8) Δηζελόπλοια φέροντα μη αυτομάτου λειτουργίας βοηθητικόν ατμολέβητα υποχρεούνται εις την πρόσληψιν θερμαστού.
- "9. α) Σε πλοία, (ατμόπλοια, δηζελόπλοια) 1.500 μέχρι κόρων ολικής χωρητικότητος προσλαμβάνονται ένας (1) Ηλεκτρολόγος και ένας (1) Βοηθός Ηλεκτρολόγου, πλην των δρομολογημένων ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων στα οποία η πρόσληψη του Βοηθού Ηλεκτρολόγου είναι προαιρετική.

β) Σε πλοία άνω των 8.000 κόρων ολικής χωρητικότητας προσλαμβάνονται 2 Ηλεκτρολόγοι και ένας (1) Βοηθός Ηλεκτρολόγου".

Άρθρο 3

Τίτλος Άρθρου

Προσωπικόν Ραδιοτηλεγραφικής και Ραδιοτηλεφωνικής Υπηρεσίας

Λήμματα

Επιβατηγά πλοία ,Προσωπικό ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας

Κείμενο Άρθρου

1. Η εις Ραδιοτηλεγραφητάς οργανική σύνθεσις των υποχρεουμένων όπως φέρουν Σταθμόν Ασυρμάτου επιβατηγών πλοίων καθορίζεται ως ακολούθως, υπό την προϋπόθεσιν ότι ταύτα φέρουν συσκευήν αυτομάτου σήματος κινδύνου (AUTO - ALARM) εν λειτουργία:

α) Εάν ο οριζόμενος υπό του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεωρήσεως συνολικός αριθμός επιβατών θέρους δεν υπερβαίνει τους 250: Ραδιοτηλεγραφητής Α' εις

β) Εκτελούντα ημερινούς πλόας: Ραδιοτηλεγραφητής Α' εις.

γ) Εκτελούντα αγόνους ακτοπλοϊκάς γραμμάς επί πενήτημερον τουλάχιστον καθ' εβδομάδα ως και τα εκτελούντα τουριστικούς πλόας μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή και προεκτεινομένους εις ένα ενδιάμεσον λιμένα της αλλοδαπής: Ραδιοτηλεγραφητής Α' εις.

δ) Εκτελούντα πλόας διαρκείας μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων μικροτέρας των 16 ωρών και εφ' όσον η ολική χωρητικότης των δεν υπερβαίνει τους 4000 κόρους: Ραδιοτηλεγραφητής Α' εις.

ε) Εκτελούντα πλόας διαρκείας μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων μικροτέρας των 16 ωρών, και εφ' όσον η ολική των χωρητικότης υπερβαίνει τους 4000 κόρους: Ραδιοτηλεγραφητής Α' εις, Ραδιοτηλεγραφητής Β' εις.

ς) Εκτελούντα πλόας διαρκείας μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων μεγαλυτέρας των 16 ωρών, περιλαμβανομένων και των εμπίπτοντων εις τας περιπτώσεις των εδάφ. β' και γ' της παρούσης παραγράφου: Ραδιοτηλεγραφητής Α' εις και Ραδιοτηλεγραφητής Β' εις.

ζ) Εκτελούντα πλόας εξ Ελλάδος με λιμένας της αλλοδαπής πλην των κειμένων εις Εύξεινον Πόντον, Τουρκίαν, Κύπρον και Αδριατικήν: Ραδιοτηλεγραφηταί Α' 2 και Ραδιοτηλεγραφητής Β' εις.

2. Τα εν εδάφ. α' έως και ζ' αναφερόμενα πλοία, εάν δεν φέρουν αυτομάτου συσκευήν σήματος κινδύνου (AUTO ALARM) εν λειτουργία υποχρεούνται εις την πρόσληψιν τριών Ραδιοτηλεγραφητών εξ ώ ο εις Α' τάξεως

3. Εν πάση περιπτώσει ο αριθμός των Ραδιοτηλεγραφητών δεν δύναται να είναι μικρότερος του προβλεπομένου υπό του εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση και των τοιούτων περί Ραδιοτηλεγραφικής υπηρεσίας των ελληνικών εμπορικών πλοίων.

Άρθρο 4

Τίτλος Άρθρου

Προσωπικόν Οικονομικών Υπηρεσιών.

Λήμματα

Επιβατηγά πλοία ,Προσωπικό οικονομικών υπηρεσιών

Σχόλια

Το άρθρ. 4 αντικαταστάθηκε με το Π.Δ. 581 της 29 Ιουν./7 Ιουλ. 1977 (ΦΕΚ Α' 191).

Κείμενο Άρθρου

1. Η οργανική σύνθεσις του προσωπικού Οικονομικών Υπηρεσιών καθορίζεται ως κατωτέρω:

2. Προκειμένου περί ακτοπλοϊκών επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων με αριθμόν επιβαινόντων μεγαλύτερον των 801 (μέρος όρος αριθμού επιβαινόντων πρωτοκόλλων Γενικής Επιθεωρήσεως θέρους και Χειμώνος) και μεταφορικής ικανότητος ανωτέρας των 101 Ε/Γ ΙΧ οχημάτων, προστίθεται εις Δόκιμος Οικονομικός Αξιωματικός κατά την περίοδον από 1ης Ιουνίου έως 31ης Οκτωβρίου. Προκειμένου περί ακτοπλοϊκών Ε/Γ πλοίων άνω των 800 επιβαινόντων εξαιρέσει των ημεροπλοίων προστίθεται εις δόκιμος κατά την αυτήν περίοδον.

3. Τα δρομολογημένα εις δευτερευούσας δρομολογιακάς γραμμάς επιβατηγά οχηματαγωγά (Ε/Γ - Ο/Γ) ολικής χωρητικότητος μέχρι 2000 κόρων προσλαμβάνουν ένα οικονομικόν Αξιωματικόν Α' τάξεως.

Κατά την περίοδον από 1ης Ιουνίου έως 31ης Οκτωβρίου προστίθεται εις Δόκιμος Οικονομικός Αξιωματικός εφ' όσον ο αριθμός των επιβαινόντων συμφώνως προς το εν ισχύι πρωτόκολλον Γενικής Επιθεωρήσεως εκάστου πλοίου υπερβαίνει τους 400.

4. Επιβατηγά - οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) ολικής χωρητικότητος μέχρι 1500 κοχ μεταφέρονται άνω των 20 οχημάτων Ι.Χ. προσλαμβάνουν ένα Οικονομικόν Αξιωματικόν Α'. Τα μεγαλυτέρας χωρητικότητος

Ε/Γ-Ο/Γ προσλαμβάνουν ένα Οικονομικών Αξιοματικών Α' τάξεως και ένα Οικονομικών Αξιοματικών Β' τάξεως.

Τα δρομολογημένα εις περιφερειακάς γραμμάς Ε/Γ-Ο/Γ ολικής

χωρητικότητας μέχρι 2000 κόρων προσλαμβάνουν ένα οικονομικών Αξιοματικών Α' τάξεως.

Η υπό της παρούσης παραγράφου οριζόμενη σύνθεσις εφαρμόζεται εφ' όσον εξ ετέρας διατάξεως δεν προκύπτει υποχρέωσις προσλήψεως περισσοτέρων ή μη ηυξημένα προσόντα Οικονομικών Αξιοματικών και Δοκίμων.

5. Εκ της συνθέσεως πλοίων εκτελούντων αγόνους γραμμάς επί πενθήμερον καθ' εβδομάδα αφαιρείται εις Οικονομικός Αξιοματικός Β' εφ' όσον προβλέπεται και έτερος Αξιοματικός.

Εις ήν δε περίπτωσησιν προβλέπεται εις Οικονομικός Αξιοματικός αφαιρείται ο Δόκιμος.

6. Ουδενός πλοίου άνω των 1000 κοχ ή εις Οικονομικούς Αξιοματικούς σύνθεσις του πληρώματός του δύναται να είναι κατωτέρα της υπό της παρ.

3 του παρόντος άρθρου οριζομένης διά τα ημερόπλοια.

7. Εις τα τουριστικά πλοία αι υπέρ τον προβλεπόμενον υπό του πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεωρήσεως αριθμόν επιβατών κλίνας δεν λαμβάνονται υπόψιν.

Άρθρο 5

Τίτλος Άρθρου

Προσωπικών Τροφοδοσίας.

Λήμματα

Επιβατηγά πλοία ,Προσωπικό τροφοδοσίας

Κείμενο Άρθρου

1. Η οργανική σύνθεσις του προσωπικού Τροφοδοσίας καθορίζεται ως ακολούθως:
(Ακολουθούν Πίνακες).

2. Αι υπέρ τον αριθμόν επιβατών θέρους του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεωρήσεως κλίνας των τουριστικών πλοίων δεν λαμβάνονται υπ' όψιν.

3. Εφ' όσον δεν προσφέρεται παρασκευαζόμενη επί του πλοίου τροφή προσλαμβάνεται μόνον εις βοηθός Φροντιστού.

Άρθρο 6

Τίτλος Άρθρου

Προσωπικών Ενδαιτημάτων.

Λήμματα

Επιβατηγά πλοία ,Προσωπικό Ενδαιτημάτων

Σχόλια

Οι παρ. 5, 6, 7, και 8 του παρόντος άρθρου αναριθμούνται από την παρ. 2 του άρθρου 1 του ΠΔ 319/1996 σε 4, 5, 6, και 7 αντίστοιχα. Η νέα παρ. 4 του άρθρου 6 του ΠΔ 177/74 αντικαταστάθηκε από το άρθρο 2 του ΠΔ 319/1996. Η νέα παρ. 6 του άρθρου 6 του ΠΔ 177/74 αντικαταστάθηκε από το άρθρο 3 του ΠΔ 319/1996. Η νέα παρ. 7 του άρθρου 6 του ΠΔ 177/74 αντικαταστάθηκε από το άρθρο 4 του ΠΔ 319/1996. Η παλαιά παρ. 4 καταργήθηκε από το άρθρο 1 παρ. 1 του ΠΔ 319/1996.

Κείμενο Άρθρου

1. Τα επιβατηγά πλοία υποχρεούνται εις την πρόσληψιν θαλαμηπόλων, επικούρων και τραπεζοκόμων ως κάτωθι:

α)Ανά 24 κλίνας εις θαλαμηπόλος.

β)Ανά 3 θαλαμηπόλους, συμπεριλαμβανομένων και των Αρχιθαλαμηπόλων εις Επίκουρος.

γ)ανά 3 θαλαμηπόλους εις τραπεζοκόμος.

2. Εις τον αριθμόν των κλινών συνυπολογίζονται και αι κλίνας των Αξιοματικών. Κλίνας ευρισκόμεναι εντός θαλαμίσκων ή κοιτώνων περιλαμβανόντων πλείονας των 6 συνυπολογίζονται κατά τα 3/4. Κλίνας Γ θέσεως δεν λαμβάνονται υπ όψιν.

3. Εάν κατά τον υπολογισμόν των θαλαμηπόλων προκύπτη υπόλοιπον μεγαλύτερον των 10 κλινών προστίθεται εις θαλαμηπόλος.

(4. Καταργήθηκε από το άρθρο 1 παρ. 1 του ΠΔ 319/1996).

4(5). "Σε πλοία που διαθέτουν έως 400 κλίνας προσλαμβάνεται ένας Αρχιθαλαμηπόλος Προϊστάμενος. Σε πλοία που διαθέτουν από 401 έως 800 κλίνας προστίθεται ένας ακόμη Αρχιθαλαμηπόλος. Σε πλοία που διαθέτουν άνω των 800 κλινών προσλαμβάνεται ένας ακόμη Αρχιθαλαμηπόλος και αφαιρείται ένας Θαλαμηπόλος".

5(6). Κατά την χειμερινήν περίοδον η εις θαλαμηπόλους, επικούρους και τραπεζοκόμους οργανική σύνθεσις μειούται κατά το 1/3. Προκειμένου περί πλοίων εκτελούντων αγόνους γραμμάς επί πενθήμερον καθ εβδομάδα η εις θαλαμηπόλους, επικούρους και τραπεζοκόμους οργανική σύνθεσις μειούται κατά το 1/3 την θερινήν περίοδον και κατά το 1/2 κατά την χειμερινήν.

6(7). "Σε κάθε περίπτωση η οργανική σύνθεση των Ε/Γ πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες άνευ κλίνης σε ποσοστό άνω του 30% του επιτρεπόμενου αριθμού επιβατών πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον:

- α. Ένα θαλαμηπόλο για κάθε 350 επιβάτες.
- β. Ένα τραπεζοκόμο ανά τρεις θαλαμηπόλους.
- γ. Ένα Επικουρο ανά δύο θαλαμηπόλους.
- δ. Ένα θαλαμηπόλο για κάθε κυλικείο που υπάρχει στο πλοίο και μόνο κατά την περίοδο λειτουργίας του κυλικείου αυτού.
- ε. Ένα Αρχιθαλαμηπόλο, προϊστάμενο για πλοία που μεταφέρουν μέχρι 1200 επιβάτες. Για πλοία που μεταφέρουν πάνω από 1200 επιβάτες, προσλαμβάνεται και ένας Αρχιθαλαμηπόλος αφαιρουμένου ενός Θαλαμηπόλου.

Ως αριθμός επιβατών λαμβάνεται ο μέσος όρος του αριθμού επιβατών χειμώνα - θέρους που αναγράφεται στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας του πλοίου.

Κατά την Χειμερινή περίοδο ή σε Θαλαμηπόλους, Τραπεζοκόμους και Επικούρους Οργανική σύνθεση όπως καθορίζεται στο παρόν άρθρο μειώνεται κατά το 1/3"

7(8). "α) Εάν δεν προσφέρεται τροφή στους επιβάτες ή προσφέρεται μόνο κατά το σύστημα της αυτοεξυπηρέτησης (SELF SERVICE) δεν είναι υποχρεωτική η πρόσληψη τραπεζοκόμων. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και για τα πλοία της προηγούμενης παραγράφου.

β) Εάν στο πλοίο λειτουργεί τραπεζαρία καθώς και σύστημα αυτοεξυπηρέτησης (SELF SERVICE) για την παροχή τροφής στους επιβάτες, ο προβλεπόμενος από το άρθρο 6 παρ. 1(γ) του παρόντος αριθμός των Τραπεζοκόμων αντικαθίσταται από ίσο αριθμό Επικούρων. Κατά την χρονική περίοδο από πρώτη Απριλίου έως και την τριακοστή Σεπτεμβρίου ναυτολογούνται δύο επιπλέον θαλαμηπόλοι. Τα πιο πάνω δεν ισχύουν για τα Ε/Γ - Τ/Ρ που εκτελούν τουριστικά ταξίδια εξωτερικού".

Άρθρο 7

Τίτλος Άρθρου

Προσωπικόν Μαγειρείου.

Λήμματα

Επιβατηγά πλοία ,Προσωπικό Μαγειρείου

Κείμενο Άρθρου

1. Η εις μαγείρους και χυτροκαθαριστάς οργανική σύνθεσις του προσωπικού των επιβατηγών πλοίων καθορίζεται ως κατωτέρω:
(Ακολουθεί Πίνακας).
2. Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 2500 κόρων προεκτείνοντα τους πλόας των εις την αλλοδαπήν υποχρεούνται εις την πρόσληψιν ζαχαροπλάστου, εφ' όσον παρασκευάζονται γλυκίσματα επί του πλοίου.
3. Κατά την θερινήν περίοδον εις την σύνθεσιν του προσωπικού Μαγειρείου των προεκτεινόντων τους πλόας των εις την αλλοδαπήν πλοίων προστίθεται, προκειμένου περί των εχόντων ολικήν χωρητικότητα 1250, 01-2500 κόρων εις Αρχιμάγειρος, 2500, 01-5000 κόρων εις Μάγειρος Β' και 5000, 01-12000 κόρων εις Μάγειρος Α'.
4. Κατά την χειμερινήν περίοδον εκ της συνθέσεως του προσωπικού Μαγειρείου επιβατηγών πλοίων ολικής χωρητικότητος 5000, 01-12000 αφαιρείται εις Μάγειρος Γ'.
5. Προκειμένου περί πλοίων ολικής χωρητικότητος 1250, 01-5000 κόρων εκτελούντων επί πενήτημερον τουλάχιστον καθ' εβδομάδα αγόνους ακτοπλοϊκάς γραμμάς αφαιρείται εις Μάγειρος Γ' τάξεως.
6. Η οργανική σύνθεσις του προσωπικού μαγειρείου επιβατηγών πλοίων μη παρεχόντων προς τους επιβάτας τροφήν παρασκευαζομένην εντός του πλοίου καθορίζεται ως κάτωθι:
(Ακολουθεί Πίνακας).

ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Άρθρο 87

Τίτλος Άρθρου

Οργανική σύνθεσις

Λήμματα

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΔΗΜΟΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ,ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ,ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

Σχόλια

Βλέπε ΠΔ 12/1993 (ΦΕΚ Α' 5), για την πρόσβαση σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων ναυτικών, υπηκόων Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνώρισης θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Κείμενο Αρθρου

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε΄

Σύνθεσις προσωπικού των πλοίων

1. Το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαιούν αποδεικτικόν ναυτικής ικανότητος ή και εξ επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτουμένην άδειαν ασκήσεως επαγγέλματος.

2. Η οργανική σύνθεσις του προσωπικού των πλοίων καθορίζεται δια Π. Διαταγμάτων. Κατ' εξαίρεσιν αυτή καθορίζεται δι' υπουργικών αποφάσεων:

α) επί πλοίων ενεργούντων πλόας εν τη ημεδαπή μεταξύ λυμένων ή όρμων κειμένων εντός του αυτού κόλπου ή εντός δύο συνεχομένων κόλπων ή εις παρακειμένας ακτάς,

β) επί πλοίων αναψυχής εκτελούντων τακτικούς πλόας διάρκειας μικροτέρας του εικοσιτετραώρου, και

γ) επί πλοίων εφωδιασμένων δι' αυτομάτων συσκευών και μηχανημάτων.

Άρθρο 90

Τίτλος Αρθρου

Ειδική σύνθεσις πληρώματος

Λήμματα

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΔΗΜΟΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ,ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ,ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ,ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Κείμενο Αρθρου

Επιτρέπεται εις εξαιρετικάς περιπτώσεις κατά την κρίσιν του Υπουργού ο καθορισμός ειδικής συνθέσεως του πληρώματος προς εκτέλεσιν μεμονωμένου πλου ή πλόων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 10ης Δεκεμβρίου 2009 (*)

«Παράβαση κράτους μέλους – Άρθρο 39 ΕΚ – Θέσεις εργασίας στη δημόσια διοίκηση – Πλοίαρχοι και υποπλοίαρχοι – Απονομή προνομίων δημόσιας εξουσίας επί του πλοίου – Απαίτηση της ιθαγένειας του κράτους μέλους της σημαίας του πλοίου»

Στην υπόθεση C-460/08,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως, ασκηθείσα στις 20 Οκτωβρίου 2008,

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Rozet και Δ. Τριανταφύλλου, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ελληνικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από την Ε. Μαμούνα, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.- C. Bonichot, πρόεδρο του τετάρτου τμήματος, προεδρεύοντα του έκτου τμήματος, P. Kūris (εισηγητή) και L. Bay Larsen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mazák

γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 9ης Σεπτεμβρίου 2009,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι η Ελληνική Δημοκρατία, διατηρώντας στη νομοθεσία της την απαίτηση της ελληνικής ιθαγένειας για την πρόσβαση σε θέσεις πλοίαρχου και αξιωματικού (υποπλοίαρχου) σε όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 39 ΕΚ.

Το νομικό πλαίσιο

2 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του προεδρικού διατάγματος 12/1993 (ΦΕΚ Α' 5/1.2.1993) ορίζει τα εξής:

«Υπήκοοι κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών εμπορικών πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς, εξαιρουμένης της θέσεως του πλοίαρχου και του νόμιμου αναπληρωτή του.»

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

3 Στις 13 Αυγούστου 2005, η Επιτροπή απέστειλε στην Ελληνική Δημοκρατία προειδοποιητική επιστολή. Με την εν λόγω επιστολή, η Επιτροπή επέστησε την προσοχή του κράτους μέλους αυτού στις αποφάσεις της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, C- 405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (Συλλογή 2003, σ. I- 10391), και C- 47/02, Anker κ.λπ. (Συλλογή 2003, σ. I- 10447), με τις οποίες κρίθηκε ότι η προϋπόθεση της συγκεκριμένης ιθαγένειας για την πρόσβαση στις θέσεις πλοίαρχου και αξιωματικού (υποπλοίαρχου) στα πλοία που φέρουν τη σημαία του οικείου κράτους μέλους δεν συμβιβάζεται με τους κοινοτικούς κανόνες περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων.

4 Με την προειδοποιητική επιστολή, η Επιτροπή επιβεβαίωσε την εκ μέρους του Δικαστηρίου ερμηνεία του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ και απέρριψε κάθε επιχειρήματα στηριζόμενο στην απλή πιθανότητα να ασκήσουν ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος προνομίες δημόσιας εξουσίας. Κατά την Επιτροπή, η Ελληνική Δημοκρατία δεν μπορούσε να επικαλεστεί τις διατάξεις του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ, η δε επίμαχη ελληνική νομοθεσία έπρεπε να θεωρηθεί ως αντιβαίνουσα στο κοινοτικό δίκαιο. Με την επιστολή αυτή, η Επιτροπή κάλεσε την Ελληνική Δημοκρατία να διατυπώσει τις παρατηρήσεις της εντός δύο μηνών από της παραλαβής της.

5 Με επιστολή της 20ής Σεπτεμβρίου 2005, η Ελληνική Κυβέρνηση εξέφρασε την άποψη ότι το ζήτημα θα μπορούσε να διευθετηθεί με τροποποίηση της επίμαχης εθνικής νομοθεσίας, με την προσθήκη, στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του προεδρικού διατάγματος 12/93, του εξής εδαφίου:

«Η πιο πάνω εξαίρεση ισχύει όταν τα καθήκοντα δημόσιας διοίκησης του πλοιάρχου και, σε περίπτωση απουσίας ή αδυναμίας αυτού, του νόμιμου αναπληρωτή του ασκούνται τακτικά κατά τρόπο συνήθη και δεν αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μέρος των συνολικών καθηκόντων τους.»

6 Το κράτος μέλος αυτό υπογράμμισε επίσης ότι, σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς την εφαρμογή της παρέκκλισης σε συγκεκριμένο ελληνικό εμπορικό πλοίο, σχετικές αποφάσεις θα λαμβάνει η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

7 Με έγγραφο της 24ης Μαΐου 2006, η Επιτροπή ζήτησε από την Ελληνική Δημοκρατία συμπληρωματικές πληροφορίες για το είδος των πλοίων στα οποία, για τις θέσεις του πλοιάρχου και υποπλοιάρχου, είχε εφαρμογή η προϋπόθεση ιθαγένειας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και για τα πλοία για τα οποία επρόκειτο να διατηρηθεί η προϋπόθεση ιθαγένειας μετά τη θέσπιση των νέων διατάξεων, καθώς επίσης και για τις διοικητικές διατάξεις που επρόκειτο να θεσπιστούν προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η πρακτική εφαρμογή των νέων διατάξεων θα είναι σύμφωνη προς το κοινοτικό δίκαιο.

8 Η Ελληνική Δημοκρατία, απαντώντας με έγγραφο της 12ης Ιουλίου 2006, γνωστοποίησε στην Επιτροπή ότι, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, η προϋπόθεση ιθαγένειας για τις θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία που φέρουν ελληνική σημαία, χωρίς διακρίσεις αναλόγως του τύπου του πλοίου ή των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών του.

9 Το κράτος μέλος αυτό διευκρίνισε, με την απάντησή του, ότι οι νέοι κανόνες προβλέπουν ότι η εν λόγω προϋπόθεση θα ισχύει για τις θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου στα πλοία ποντοπλοΐας και ακτοπλοΐας, όχι όμως για τα πλοία μικρής χωρητικότητας που εκτελούν βραχείς πλόες εσωτερικού. Όσον αφορά τα τελευταία αυτά πλοία, οι νέοι κανόνες θα εφαρμόζονται λόγω του ότι υφίσταται άμεση πρόσβαση σε λιμένες όπου εδρεύουν δημόσιες αρχές. Το εν λόγω κράτος μέλος διευκρίνισε επίσης ότι δεν ήταν απαραίτητο να θεσπιστούν διοικητικές διατάξεις για την εφαρμογή των νέων κανόνων.

10 Με έγγραφο της 1ης Φεβρουαρίου 2007, η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη, υπογραμμίζοντας εκ νέου το ασύμβατο της επίδικης ελληνικής νομοθεσίας με το άρθρο 39 ΕΚ και επικαλούμενη τη νομολογία του Δικαστηρίου (προμνησθείσες αποφάσεις *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española* και *Anker κ.λπ.*).

11 Η Ελληνική Δημοκρατία, με επιστολή της 13ης Μαρτίου 2007, απάντησε ότι είχε ήδη κοινοποιήσει σχέδιο τροποποίησης της εν λόγω νομοθεσίας που ευθυγραμμίζονταν με τη νομολογία του Δικαστηρίου, αλλά το οποίο δεν είχε ακόμα εγκριθεί.

12 Με έγγραφο της 26ης Ιουλίου 2007, η Επιτροπή ζήτησε εκ νέου από το εν λόγω κράτος μέλος διευκρινίσεις ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της μελλοντικής τροποποίησης. Μη διαθέτοντας καμία πληροφορία που να της επιτρέπει να συναγάγει ότι η Ελληνική Δημοκρατία είχε τελικά θεσπίσει τις τροποποιήσεις της ελληνικής νομοθεσίας, η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

Επί της προσφυγής

Επιχειρήματα των διαδίκων

13 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή, στηριζόμενη στις προμνησθείσες αποφάσεις *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española* και *Anker κ.λπ.*, καθώς και στις αποφάσεις της 11ης Μαρτίου 2008, C- 89/07, Επιτροπή κατά Γαλλίας, και της 11ης Σεπτεμβρίου 2008, C- 447/07, Επιτροπή κατά Ιταλίας, υποστηρίζει ότι η επίδικη ελληνική νομοθεσία δεν είναι σύμφωνη με το άρθρο 39 ΕΚ. Κατ' αυτήν, η νομοθεσία αυτή πρέπει να τροποποιηθεί ούτως ώστε η ελληνική ιθαγένεια να απαιτείται μόνο για τις θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου οι οποίες συνεπάγονται όντως την εκ μέρους των ενδιαφερομένων άσκηση των ανατιθεμένων σ' αυτούς προνομίων δημόσιας εξουσίας, εφόσον οι προνομίες αυτές ασκούνται κατά τρόπο συνήθη και δεν αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μέρος των δραστηριοτήτων τους.

14 Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, κατά τη διαδικασία λόγω παραβάσεως, η Ελληνική Δημοκρατία δεν πρόεβαλε επιχειρήματα διαφορετικά από εκείνα που είχε προβάλει στις υποθέσεις επί των οποίων

εκδόθηκαν οι προμνησθείσες αποφάσεις Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española και Anker κ.λπ., επιχειρήματα τα οποία απέρριψε το Δικαστήριο με τις αποφάσεις αυτές.

15 Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της ότι η Ελληνική Δημοκρατία αναγνώρισε την ανάγκη συμπλήρωσης της νομοθεσίας της, εκτιμά όμως ότι το νομοσχέδιο για την τροποποίηση της επίδικης εθνικής νομοθεσίας, καίτοι υιοθετεί τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε το Δικαστήριο με τις προμνησθείσες αποφάσεις, δεν περιέχει καμία ένδειξη ως προς τον τρόπο εφαρμογής των κριτηρίων αυτών. Καμία διάταξη του νομοσχεδίου αυτού δεν διευκρινίζει το περιεχόμενο της επιταγής να ασκούνται οι προνομίες δημόσιας εξουσίας του πλοιάρχου και του υποπλοιάρχου κατά τρόπο συνήθη και να μην αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μέρος των δραστηριοτήτων τους.

16 Η Ελληνική Δημοκρατία, με το υπόμνημα αντικρούσεως, διατείνεται ότι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, απάντησε στο αίτημα παροχής πληροφοριών που διατύπωσε το όργανο αυτό με επιστολές της 24ης Μαΐου 2006 και της 26ης Ιουλίου 2007, ότι πραγματοποιήθηκε επίσης συνάντηση με την Επιτροπή και ότι απάντησε στην επιστολή της 13ης Φεβρουαρίου 2008.

17 Το κράτος μέλος αυτό φρονεί, εξάλλου, ότι το Δικαστήριο, με τις προμνησθείσες αποφάσεις Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española και Anker κ.λπ., έθεσε τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να κάνουν χρήση της παρεκκλίσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ.

18 Η Ελληνική Δημοκρατία επισημαίνει, επίσης, ότι η επίδικη εθνική νομοθεσία ρητώς απονέμει στον πλοίαρχο, και σε περίπτωση αδυναμίας αυτού στον υποπλοίαρχο, προνομίες δημόσιας εξουσίας προς τον σκοπό της διαφυλάξεως των γενικών συμφερόντων της χώρας. Η άσκηση των προνομίων αυτών επί των εμπορικών πλοίων συνδέεται με την επιβαλλόμενη από το διεθνές δίκαιο υποχρέωση διατήρησης «γνήσιου δεσμού» μεταξύ του πλοίου και του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

19 Επιπλέον, λόγω της γεωγραφικής θέσεως της Ελλάδας και του νησιωτικού χαρακτήρα της, προβλέπεται ότι τα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία μπορεί να κληθούν να συμμετάσχουν στην άμυνα της χώρας και στην αντιμετώπιση κρίσεων σε καταστάσεις που αφορούν την προστασία της δημόσιας υγείας και σημαντικών δημοσίων αγαθών. Κατά το ελληνικό δίκαιο, οι προνομίες δημόσιας εξουσίας που απονέμονται στον πλοίαρχο και στον υποπλοίαρχο συνδέονται με τη διατήρηση της ασφάλειας επί του πλοίου, με την άσκηση αστυνομικών καθηκόντων συνοδευομένων από ανακριτικές εξουσίες, με την άσκηση καταναγκασμού ή την επιβολή κυρώσεων και με την άσκηση αρμοδιοτήτων συμβολαιογράφου και ληξίαρχου.

20 Πάντως, έστω και αν οι προνομίες δημόσιας εξουσίας δεν ασκούνται κατ' εξαίρεση, δεν αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μέρος των δραστηριοτήτων των πλοιαρχών ή των υποπλοιαρχών και προβλέπονται λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της Ελλάδας, η Ελληνική Δημοκρατία κατάρτισε, παρά ταύτα, σχέδιο τροποποίησης της επίδικης εθνικής νομοθεσίας.

21 Το κράτος μέλος αυτό διευκρινίζει ότι, σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς το αν έχει εφαρμογή η προβλεπόμενη από το άρθρο 2, παράγραφος 1, του προεδρικού διατάγματος 12/93 παρέκκλιση, προβλέπεται ότι το θέμα θα επιλύεται από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι των κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας. Αν η εν λόγω διαδικασία δεν οδηγήσει στο αναμενόμενο αποτέλεσμα, οι ενδιαφερόμενοι έχουν δικαίωμα προσφυγής, βάσει των εθνικών διατάξεων, ενώπιον των αρμοδίων εθνικών δικαστηρίων.

22 Κατά το εν λόγω κράτος μέλος, η έγκριση του νομοσχεδίου για την τροποποίηση της επίδικης εθνικής νομοθεσίας καθυστέρησε λόγω των μακρών διαπραγματεύσεων με την Επιτροπή και όχι από δική του ολιγωρία. Το κράτος μέλος αυτό διευκρινίζει ότι η εν λόγω τροποποίηση αποτελεί το αντικείμενο προεδρικού διατάγματος που έχει ήδη υπογραφεί από τον αρμόδιο υπουργό.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

23 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, στο δικόγραφο της προσφυγής της, η Επιτροπή αναφέρεται στο προεδρικό διάταγμα 12/92, περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών εμπορικών πλοίων ναυτικών, υπηκόων κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και περί

αναγνωρίσεως θαλασσίας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και όχι στο προεδρικό διάταγμα 12/93 με το ίδιο αντικείμενο. Η εσφαλμένη μνεία του αριθμού του επίδικου ελληνικού νομοθετήματος, το οποίο ήδη μνημονευόταν εσφαλμένως κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία, δεν αμφισβητήθηκε σε κανένα στάδιο της διαδικασίας εκ μέρους της Ελληνικής Δημοκρατίας. Το σφάλμα αυτό φαίνεται να οφείλεται σε σύγχυση προκληθείσα από την ημερομηνία εκδόσεως του προεδρικού διατάγματος 12/93, ήτοι την 31η Δεκεμβρίου 1992, ενώ η ημερομηνία δημοσιεύσεώς του είναι η 1η Φεβρουαρίου 1993, εξ ου και ο αριθμός 12/93. Επομένως, το σφάλμα αυτό, το οποίο δεν έχει επιπτώσεις στην εξέλιξη τόσο της προ της ασκήσεως της προσφυγής όσο και της ένδικης διαδικασίας, πρέπει να αντιμετωπιστεί ως σφάλμα γραφίδας. Το ίδιο σφάλμα είχε σημειωθεί και στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 2ας Ιουλίου 1996, C- 290/94, Επιτροπή κατά Ελλάδας (Συλλογή 1996, σ. I- 3285, σκέψη 24).

24 Με την υπό κρίση προσφυγή, η Επιτροπή προσάπτει στην Ελληνική Δημοκρατία ότι διατήρησε στη νομοθεσία της την προϋπόθεση της ελληνικής ιθαγένειας για την πρόσβαση στις θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου σε όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία.

25 Πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 39, παράγραφοι 1 έως 3, ΕΚ καθιερώνει την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων και την κατάργηση κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγένειας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών. Το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ προβλέπει, ωστόσο, ότι οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται προκειμένου περί απασχολήσεως στη δημόσια διοίκηση.

26 Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η κατά το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ έννοια της «δημόσιας διοικήσεως» πρέπει να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται ομοιόμορφα στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και δεν μπορεί, συνεπώς, να αφεθεί στην απόλυτη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών (βλ. προμνησθείσα απόφαση *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española*, σκέψη 38 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

27 Η έννοια αυτή αφορά τις θέσεις εργασίας που συνεπάγονται άμεση ή έμμεση συμμετοχή στην άσκηση της δημόσιας εξουσίας και στα καθήκοντα που έχουν ως αντικείμενο τη διασφάλιση των γενικών συμφερόντων του κράτους ή των άλλων δημοσίων οργανισμών και οι οποίες προϋποθέτουν, συνεπώς, την ύπαρξη ειδικής σχέσεως αλληλεγγύης των κατόχων τους προς το κράτος καθώς και την αμοιβαιότητα των δικαιωμάτων και καθηκόντων που αποτελούν το θεμέλιο του δεσμού της ιθαγένειας (βλ. προμνησθείσα απόφαση *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española*, σκέψη 39 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

28 Αντιθέτως, η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ δεν έχει εφαρμογή στις θέσεις εργασίας οι οποίες, ενώ υπάγονται στο κράτος ή σε άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου, δεν συνεπάγονται, εντούτοις, καμία συμμετοχή σε καθήκοντα που άπτονται της κατά κυριολεξία δημόσιας διοικήσεως ούτε, κατά μείζονα λόγο, στις θέσεις εργασίας στην υπηρεσία ιδιώτη ή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ανεξαρτήτως των καθηκόντων τα οποία καλείται να εκπληρώσει ο εργαζόμενος (βλ. προμνησθείσα απόφαση *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española*, σκέψη 40 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

29 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ, ως παρέκκλιση από τον θεμελιώδη κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας των κοινοτικών εργαζομένων και της απαγορεύσεως των εις βάρος τους διακρίσεων, πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να περιορίζει την έκταση εφαρμογής του στο απολύτως αναγκαίο για τη διασφάλιση των συμφερόντων τα οποία η διάταξη αυτή επιτρέπει στα κράτη μέλη να προστατεύουν (βλ. προμνησθείσες αποφάσεις *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española*, σκέψη 41· *Anker κ.λπ.*, σκέψη 60 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, σκέψη 15 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

30 Συναφώς, προκειμένου για θέσεις πλοιάρχων και υποπλοιάρχων του εμπορικού ναυτικού καθώς και πλοιάρχων αλιευτικών πλοίων, το Δικαστήριο έκρινε, με τις σκέψεις 44 και 63, αντιστοίχως, των προμνησθεισών αποφάσεων *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española* και *Anker κ.λπ.*, ότι η επίκληση της προβλεπομένης στο άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ παρεκκλίσεως από τον κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας των κοινοτικών εργαζομένων και της απαγορεύσεως των εις βάρος τους διακρίσεων δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από το γεγονός και μόνον ότι το εθνικό δίκαιο απονέμει

στους κατόχους τέτοιων θέσεων προνομίες δημόσιας εξουσίας, αλλά θα πρέπει ακόμα οι προνομίες αυτές να ασκούνται όντως κατά τρόπο συνήθη από τους εν λόγω κατόχους και να μην αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μέρος των δραστηριοτήτων τους (προμνησθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 16).

31 Έτσι, το Δικαστήριο αποφάνθηκε, με τις προμνησθείσες αποφάσεις Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española και Anker κ.λπ., ότι το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ έχει την έννοια ότι δεν παρέχει σε κράτος μέλος τη δυνατότητα να επιφυλάσσει τις θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του αποκλειστικά υπέρ των υπηκόων του, παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι προνομίες δημόσιας εξουσίας που τους απονέμονται όντως ασκούνται κατά τρόπο συνήθη και δεν αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μέρος των δραστηριοτήτων τους (βλ. προμνησθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 18 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

32 Επομένως, η Ελληνική Δημοκρατία, επικαλούμενη το δικαίωμά της να κάνει χρήση της παρεκκλίσεως του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ, οφείλει να αποδείξει ότι πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.

33 Όμως, εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι η Ελληνική Δημοκρατία δεν προσκόμισε τα απαραίτητα στοιχεία προς απόδειξη του ότι η άσκηση των εν λόγω προνομιών δημόσιας εξουσίας συνδέεται με την επιβαλλόμενη από το διεθνές δίκαιο υποχρέωση να υφίσταται «γνήσιος δεσμός» μεταξύ του πλοίου και του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, ώστε να μπορεί να κάνει χρήση της παρεκκλίσεως του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ.

34 Δεν προκύπτει, επίσης, από τη δικογραφία ότι οι πλοίαρχοι και οι υποπλοίαρχοι όλων των υπό ελληνική σημαία πλοίων διαθέτουν προνομίες δημόσιας εξουσίας λόγω της γεωγραφικής θέσεως της Ελλάδας και του νησιωτικού χαρακτήρα της. Η Ελληνική Δημοκρατία δεν απέδειξε, επίσης, ότι οι ενδεχόμενες αυτές προνομίες, για τους ίδιους λόγους που άπτονται της γεωγραφικής θέσεως της Ελλάδας και του νησιωτικού χαρακτήρα της, ασκούνται όντως κατά τρόπο συνήθη και αποτελούν σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων τους.

35 Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η ύπαρξη παραβάσεως εκτιμάται με γνώμονα την κατάσταση του κράτους μέλους κατά τη λήξη της προθεσμίας που τάχθηκε με την αιτιολογημένη γνώμη, το δε Δικαστήριο δεν λαμβάνει υπόψη μεταγενέστερες μεταβολές (βλ. προμνησθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 23 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Κατά συνέπεια, οι υπό εκπόνηση τροποποιήσεις της εθνικής νομοθεσίας, οι οποίες, άλλωστε, δεν έχουν ακόμα θεσπιστεί, δεν μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να ληφθούν υπόψη από το Δικαστήριο.

36 Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφυγή της Επιτροπής πρέπει να κριθεί βάσιμη.

37 Κατά συνέπεια, πρέπει να αναγνωριστεί ότι η Ελληνική Δημοκρατία, διατηρώντας στη νομοθεσία της την απαίτηση της ελληνικής ιθαγένειας για την πρόσβαση στις θέσεις πλοιάρχου και αξιωματικού (υποπλοιάρχου) σε όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 39 ΕΚ.

Επί των δικαστικών εξόδων

38 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η Επιτροπή ζήτησε να καταδικαστεί η Ελληνική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα και η τελευταία ηττήθηκε, η Ελληνική Δημοκρατία πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (έκτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Η Ελληνική Δημοκρατία, διατηρώντας στη νομοθεσία της την απαίτηση της ελληνικής ιθαγένειας για την πρόσβαση στις θέσεις πλοιάρχου και αξιωματικού (υποπλοιάρχου) σε όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 39 ΕΚ.
- 2) Καταδικάζει την Ελληνική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ - 12 - 1993

Άρθρο 2

Λήμματα

Ναυτολόγηση υπηκόων κρατών μελών Ε.Κ. σε ελληνικά πλοία

Κείμενο Άρθρου

1. Υπήκοοι Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα πρόσβασης σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς εξαιρουμένης της θέσεως του πλοιάρχου και του νομίμου αναπληρωτή του.

2. Προς τον σκοπό αυτό, όπου στην ισχύουσα νομοθεσία που ρυθμίζει την εργασία επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων αναφέρονται οι όροι "Έλληνες ναυτικοί" ή "ημεδαποί" ή άλλος όρος που υποδηλώνει πρόσωπο Ελληνικής ιθαγενείας, νοούνται και οι υπήκοοι των Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με την νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεώς τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 12

ΝΟΜΟΣ - 3409 - 2005

Άρθρο 24

Τίτλος Άρθρου

Ρυθμίσεις θεμάτων Ν.Α.Τ. για την αντικατάσταση και εκκαθάριση ναυτολογίων ελληνικών επιβατηγών πλοίων που εκτελούν περιηγητικούς πλόες - κρουαζιερόπλοιων

Κείμενο Άρθρου

1. Για την αντικατάσταση ληξιπρόθεσμου ναυτολογίου επιβατηγών πλοίων που εκτελούν περιηγητικούς πλόες και επεκτείνουν τους πλόες αυτούς στο εξωτερικό ή κρουαζιερόπλοιων που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνον εξωτερικού, ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων, κατατίθεται από τον πλοιοκτήτη στο Ν.Α.Τ. εγγυητική επιστολή τράπεζας αναγνωρισμένης από την Τράπεζα της Ελλάδος, ποσού ίσου με τις προϋπολογισθείσες ασφαλιστικές εισφορές. Οι προϋπολογισθείσες εισφορές γνωστοποιούνται από τη Διεύθυνση Εισφορών και Πόρων του Ν.Α.Τ. στον πλοιοκτήτη εντός μηνός από την ημερομηνία έκδοσης του ναυτολογίου. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και σε περίπτωση οποτεδήποτε ζητηθεί εξόφληση του ναυτολογίου εντός του χρόνου ισχύος του.

2. Μετά την εκκαθάριση του ναυτολογίου δεν καταβάλλονται οριστικά οι τακτικές ασφαλιστικές εισφορές και το Ν.Α.Τ. επιστρέφει στον πλοιοκτήτη την κατατεθείσα εγγυητική επιστολή, αφού διαπιστωθεί προηγουμένως η τήρηση των ακόλουθων προϋποθέσεων:

α) τηρούνται οι απαιτήσεις της οργανικής σύνθεσης πληρώματος του πλοίου ως προς την υποχρέωση ναυτολόγησης ελάχιστου αριθμού Ελλήνων ναυτικών ανά ειδικότητα,

β) ναυτολογείται στο πλοίο επιπλέον της οργανικής συνθέσεως πληρώματος ένας τουλάχιστον σπουδαστής Α.Ε.Ν. (Πλοίαρχος ή Μηχανικός), εφόσον προσφέρονται, ή η υποχρέωση αυτή, μετά από έγκριση του Υ.Ε.Ν., εκπληρούται με τη ναυτολόγηση του σπουδαστή Α.Ε.Ν. σε άλλο πλοίο της αυτής διαχειρίσεως, υπό ελληνική ή ξένη σημαία σύμφωνα με τις νόμιμες προϋποθέσεις,

γ) υφίσταται έγκριση του Υ.Ε.Ν. για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών στις θέσεις Ελλήνων ναυτικών που καθορίζονται από την οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου.

3. Προκειμένου να εφαρμοστούν τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2, ο πλοιοκτήτης καταθέτει δήλωση στο Ν.Α.Τ. περί απαρέγκλιτης τήρησης των προϋποθέσεων που ορίζονται. Εφόσον δεν

εκπληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να καταβάλλει στο Ν.Α.Τ. για το χρονικό διάστημα μη εκπλήρωσης αυτών τη δική του τακτική εισφορά, καθώς επίσης και την τακτική εισφορά των ναυτικών για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης πληρώματος του πλοίου, με βάση την ισχύουσα κάθε φορά οικεία Συλλογική Σύμβαση, περιλαμβανομένων και των ναυτολογημένων αλλοδαπών ναυτικών. Στην περίπτωση αυτή η εγγυητική επιστολή καταπίπτει κατά το ποσό που αντιστοιχεί στις οφειλόμενες εισφορές.

4. Το χρονικό διάστημα εκκαθάρισης του ναυτολογίου δεν δύναται να υπερβεί τις δεκαπέντε ημέρες από την ημερομηνία κατάθεσης του στο Ν.Α.Τ. και τυχόν υπέρβαση του χρονικού αυτού ορίου συνεπάγεται την αυτόματη επιστροφή της εγγυητικής επιστολής στον πλοιοκτήτη.

5. Από την εφαρμογή της διάταξης αυτής, που ισχύει και για τα ναυτολόγια που αντικαθίστανται ή εξοφλούνται μετά τη 15.10.2005, σε καμία περίπτωση δεν θίγονται τα ασφαλιστικά δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών από τη θαλάσσια υπηρεσία τους στο πλοίο και οι τακτικές εισφορές δεν δύναται να αναζητηθούν από οποιονδήποτε και για οποιαδήποτε αιτία.

ΤΕΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ