

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΘΕΜΑ: « Η παρεμβατική πολιτική του Υ.Ε.Ν
στην Εμπορική Ναυτιλία: Ακτοπλοΐα ».

Διπλωματική εργασία υποβληθείσα για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Τίτλου Σπουδών

Μαραγκού Θεοδώρα

Επιβλέπων Καθηγητής: Γ. Βλάχος

ΜΑΡΤΙΟΣ 2006

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Την παρούσα διπλωματική εργασία επιθυμώ να την αφιερώσω στην οικογένεια μου, που μου συμπαραστάθηκε σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου, πίστεψε στις δυνάμεις μου και με ενθάρρυνε να συνεχίζω, παρά τις όποιες αντιξοότητες.

Συγκεκριμένα, την αφιερώνω στον πατέρα μου Ιωάννη Μαραγκό, που δεν παύει στιγμή να μου εκδηλώνει την αγάπη και την εμπιστοσύνη του, τη μητέρα μου Νικολέτα, τον αδελφό μου Χαράλαμπο και τον αδελφό μου Σταμάτη, που με παρότρυνε να μην εγκαταλείψω τις σπουδές μου και να κάνω μεταπτυχιακό.

Χωρίς τους προαναφερθέντες δε θα είχα επιτύχει κάτι σημαντικό στη ζωή μου και για αυτό τους ευχαριστώ.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό, που αποτελεί την αρχή της διπλωματικής μου εργασίας για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία, του Πανεπιστημίου Πειραιά, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, για τη συμβολή του κ. ΒΛΑΧΟ Γεώργιο, καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιά. Ο κ. Βλάχος στάθηκε συμπαραστάτης για το έργο μου, καθόλη τη διάρκεια της διπλωματικής μου εργασίας, και χάρη στην πολύχρονη εμπειρία και την πείρα του, τόσο ως καθηγητής, επιστήμονας όσο και ως επιχειρηματίας, στο αντικείμενο της Ναυτιλίας, με καθοδήγησε, ώστε από την εργασία μου να απορρέουν συμπεράσματα που είναι εν δυνάμει λιθαράκια, για την περαιτέρω ανάλυση και για την επίλυση του ακτοπλοϊκού προβλήματος που ταλανίζει τη χώρα μας.

Ευχαριστώ, επίσης, το Πανεπιστήμιο Πειραιά που μου έδωσε τη δυνατότητα να παρακολουθήσω το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία και μου προσέφερε γνώσεις και το κίνητρο για προσωπική έρευνα στο αντικείμενο της Ναυτιλίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
----------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο :

ΥΕΝ: Ιστορική Αναδρομή	8
2.1 Η περίοδος της Ελληνικής Επανάστασης, η σύσταση του Ελληνικού Κράτους και της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού (Δ.Ε.Ν)	8
2.2 Η αυτοτέλεια της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού (Δ.Ε.Ν)	11
2.3 Η ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και η μετονομασία του σε Υπουργείο	16

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο :

Η σημερινή διάρθρωση ΥΕΝ και οι δυνατότητες παρέμβασης στην Ελληνική Ακτοπλοία	21
---	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο :

Εκπαιδευτική Πολιτική του ΥΕΝ:	33
4.1 Παραγωγικές Σχολές Λιμενικού Σώματος	33
4.2 Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού	38
4.3 Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού	40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο :

Ελληνική Νομοθεσία	46
--------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο :

Ευρωπαϊκή Νομοθεσία	94
---------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο :

Πολιτικές και στρατηγικές παρέμβασης στην Ελληνική Ακτοπλοία	113
--	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο :

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	133
--------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^ο : ΕΠΙΛΟΓΟΣ	160
--	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10^ο : ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	162
---	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η αναφορά, ανάλυση και περαιτέρω επεξήγηση των στρατηγικών παρέμβασης του Κράτους, υπό τη μορφή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στην ελληνική ακτοπλοΐα την τελευταία τριαντακονταετία, από το 1974 έως το 2004.

Στο δεύτερο κεφάλαιο κάνουμε αναφορά στην ιστορική πορεία της ελληνικής ακτοπλοΐας μέσα στους αιώνες. Περιγράφουμε τα κυριότερα στοιχεία της Ελληνικής Επανάστασης, μέχρι τη σύσταση της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού και τη σύσταση του Ελληνικού Κράτους. Στη συνέχεια καταπιανόμαστε με την αυτοτέλεια της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού¹, καθώς και με την ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και τη μετονομασία του σε Υπουργείο.

Απαραίτητη κρίθηκε και μια σύντομη περιγραφή της Διάρθρωσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας², η οποία αποτελεί το αντικείμενο του τρίτου κεφαλαίου της παρούσας εργασίας. Στο κεφάλαιο αυτό ανατρέχουμε στις Διευθύνσεις του Υπουργείου, στις Περιφερειακές Υπηρεσίες του, όπως επίσης και στις όποιες Υπηρεσίες υπάγονται σε αυτό. Αναλύουμε εν συντομία ποιες Διευθύνσεις περιλαμβάνονται σε κάθε Κλάδο και τις αρμοδιότητες της κάθε Διεύθυνσης, του κάθε Τμήματος των Διευθύνσεων. Επίσης, γίνεται αναφορά στους σκοπούς που καλούνται να υπηρετήσουν τόσο οι στρατιωτικοί όσο και οι πολιτικοί υπάλληλοι του Υπουργείου, ώστε να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα για την εύρυθμη λειτουργία της ακτοπλοΐας και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών.

¹ Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού: Δ.Ε.Ν.

² Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: Υ.Ε.Ν.

Επιπροσθέτως, στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται η εκπαιδευτική πολιτική του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και οι παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος³ και οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, αρμόδιες οι πρώτες για την κατάρτιση των στελεχών του ΛΣ και, οι δεύτερες για την κατάρτιση των μηχανικών και πλοιάρχων του Εμπορικού Ναυτικού⁴. Η αναφορά μας στην εκπαιδευτική πολιτική του ΥΕΝ συμπληρώνεται με την επεξήγηση της λειτουργίας και των στόχων των Κέντρων Επιμόρφωσης Εμπορικού Ναυτικού⁵.

Αυτή η διπλωματική εργασία όμως δε θα μπορούσε να υφίσταται χωρίς την νομοθεσία που αφορά την ελληνική ακτοπλοΐα. Για αυτό το λόγο και επιλέχτηκε στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο, το οποίο είναι το πέμπτο κεφάλαιο, η σύντομη περιγραφή και ανάλυση των κυριότερων νομοθετικών διατάξεων που ρυθμίζουν τη λειτουργία και ανέλιξη της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Στο σύγχρονο περιβάλλον όμως στο οποίο αναπτύσσουμε τις δραστηριότητες μας, δε θα μπορούσαμε να παραλείψουμε την καθοριστική συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας, μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Η ελληνική ακτοπλοΐα εκτυλίσσεται μέσα στο γενικότερο πεδίο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και συνεπώς έχει αναλάβει την υποχρέωση, ως κράτος/ μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να υπακούει στην ευρωπαϊκή νομοθεσία. Για αυτό και το έκτο κεφάλαιο αναλύει διατάξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας που αφορούν την ελληνική ακτοπλοΐα, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά της.

Στο έβδομο κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας, αναλύονται οι στρατηγικές παρέμβασης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στην ελληνική ακτοπλοΐα. Καταγράφονται λεπτομερειακά τα πεδία δράσης του ΥΕΝ και η διάδραση του με τους υπόλοιπους ακτοπλοϊκούς φορείς. Ασχολούμαστε επίσης, με τα κυριότερα

³ Λιμενικό Σώμα: Λ.Σ.

⁴ Εμπορικό Ναυτικό: Ε.Ν

⁵ Κέντρα Επιμόρφωσης Εμπορικού Ναυτικού: Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

σημεία τριβής μεταξύ του ΥΕΝ και των ακτοπλοϊκών φορέων, τα αιτήματά τους και το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας που γίνεται δεκτό από το ΥΕΝ.

Στο όγδοο κεφάλαιο γίνεται κριτική αξιολόγηση των συνθηκών της ελληνικής ακτοπλοΐας και καταγράφονται συμπεράσματα που απορρέουν από μια εκ βάθους ανάλυση.

Στον Επίλογο, που αποτελεί το αντικείμενο του έννατου κεφαλαίου, αναφέρονται επιγραμματικά τα σημαντικότερα θέματα, στα οποία οφείλουν οι εμπλεκόμενοι φορείς να επιστήσουν την προσοχή τους.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

2.1 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ, Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (Δ.Ε.Ν)

Στην Ύδρα, τις Σπέτσες και τα Ψαρά, που αποτέλεσαν τα κυριότερα ναυτικά νησιά, όταν άρχισε η Επανάσταση του 1821, η ανάληψη των καθηκόντων των ναυαρχείων έγινε **από τα Συμβούλια των Προκρίτων** και διατηρήθηκε –παρά τη σύσταση Γραμματείας επί των Ναυτικών⁶ στην προσωρινή διοίκηση⁷ της επαναστατημένης Ελλάδας- σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Οι σχετικοί με τη ναυτιλία νόμοι που ψηφίστηκαν κατά τη διάρκεια της Επανάστασης ήταν: ο νόμος 45/1825 «Περί απαγορεύσεως πώλησεως πλοίων άνευ αδείας της διοικήσεως», ο νόμος 52/1826 για τα δικαιώματα του Λιμεναρχείου και της αγκυροβολίας και ο νόμος 55/ 1827 «Περί φόρου επί των ναυτικών λειών».

Από τα κύρια ενδιαφέροντα του Ιωάννη Καποδίστρια, Κυβερνήτη του ελληνικού κράτους, ήταν η εμπορική ναυτιλία και η λιμενική αστυνομία. Ο γενικός έλεγχος και η παρακολούθηση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας ανατέθηκε στις τοπικές δημογεροντίες και στις λιμενικές αρχές. Ο Κυβερνήτης και ο Γραμματέας Σπ.Τρικούπης, υπέγραψαν το **ΙΣΤ ψήφισμα της 20^{ης} Αυγούστου 1828**, με το οποίο παρέχονται **ευρύτατες αρμοδιότητες στον Λιμενάρχη**, πολλές από τις οποίες εξακολουθούν να ασκούνται και σήμερα από τις Λιμενικές Αρχές. Από τις **πρώτες κρατικές υπηρεσίες** που συγκροτήθηκαν **από τον Καποδίστρια** ήταν οι υπηρεσίες των **Λιμεναρχείων**, επειδή αναμενόταν ότι η εμπορική ναυτιλία θα απέφερε τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους για την κάλυψη των δημοσιονομικών δαπανών του κράτους. Εξάλλου, είχε

⁶ στρατιωτικό Υπουργείο των Ναυτικών

⁷ κυβέρνηση

επηρεαστεί από την άνθηση του ναυτεμπορίου των Ελλήνων στη Μεσόγειο, στα χρόνια πριν την παλιγγενεσία. Μεταξύ των **έξι Υπουργείων (Γραμματείες) που συγκρότησε ο Καποδίστριας** ήταν και αυτό που αφορούσε θέματα των **εξωτερικών υποθέσεων και του εμπορικού ναυτικού**.

Κατά τη διάρκεια της **αντιβασιλείας και στις αρχές της βασιλείας του Όθωνα**⁸, οι **θεσμικές διατάξεις** που τέθηκαν, αποτέλεσαν τις **βάσεις της περαιτέρω ναυτιλιακής νομοθεσίας** και ρύθμιζαν θέματα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, του φορέα διοίκησης της και των λιμένων, καθώς και την αστυνόμευση των ακτών.

Τα **πρώτα Ναυτικά Σχολεία** ιδρύθηκαν με τον νόμο της 11-4-1867, στην Ερμούπολη, την Ύδρα, τις Σπέτσες, το Γαλαξίδι και το Αργοστόλι, και σε αυτά φοίτησαν συνολικά 90 μαθητές.

Ουσιώδη ως προς τις **μεταβολές** που **επέφεραν** στο διοικητικό φορέα της **ναυτιλίας** και τη λιμενική αστυνομία ήταν **δύο νομοθετήματα**: ο νόμος ΑΡΙΠΖ της 14-4-1884 «Περί οργανισμού του Υπουργείου Ναυτικών» και ο νόμος ΑΥΜΖ της 26-5-1887 «Περί οργανισμού των λιμενικών αρχών του κράτους».

Όσον αφορά στον νόμο ΑΡΙΠΖ/1884, το εκτελεστικό διάταγμά του της 6-6-1884 προσέδιδε στο **Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτικών αρμοδιότητα για κάθε ζήτημα σχετικό με την εμπορική ναυτιλία** και το ναυτεμπόριο. Πιο συγκεκριμένα, υπάγονταν στην **αρμοδιότητά του** τα ακόλουθα:

Α) η εφαρμογή των νόμων και κανονισμών που αναφέρονταν στην εμπορική ναυτιλία, η μελέτη για περαιτέρω βελτίωση και συμπλήρωσή τους, η καταγραφή και σηματολόγηση των εμπορικών πλοίων, η κίνηση της ναυτιλίας και οι καταστατικές πληροφορίες γι' αυτήν, η οργάνωση και δικαιοδοσία των λιμενικών αρχών, ο οργανισμός των πλοηγών, η διοίκηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

⁸ 1833-1862

Β) η πρόνοια υπέρ των ναυτικών, όπως είναι η παλιννόστηση και η νοσηλεία, η απογραφή τους, η πειθαρχική εξουσία επί αυτών, η ναυτολογία των πληρωμάτων, η έκδοση των διπλωμάτων πλοιάρχων και κυβερνητών.

Γ) η έκδοση των ναυτιλιακών εγγράφων, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τα ναυάγια και οι ναυαγιαίρεςεις, η αλιεία και οι κανονισμοί της, η αναγνώριση των πλοίων ως ελληνικών, η καταμέτρηση των εμπορικών πλοίων.

Δ) η ναυτική στρατολογία και η καταγραφή των εφέδρων εργατών θαλάσσης.

Επίσης, το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας τηρούσε κατάλογο των σηματολογημένων πλοίων με πλήρη στοιχεία αυτών, βιβλίο κίνησης της ελληνικής ναυτιλίας και της ξένης ναυτιλίας κατά εθνικότητα και βιβλίο ναυαγίων ελληνικών και ξένων πλοίων.

Ο **Ελευθέριος Βενιζέλος** στις εκλογές του 1910 εκλέγεται πρώτος βουλευτής Αθηνών και σχηματίζει την πρώτη του κυβέρνηση –ως αρχηγός του κόμματος των Φιλελευθέρων- αναλαμβάνοντας ο ίδιος τα **Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών**.

Στο μεταξύ στο Πολεμικό Ναυτικό σημειώνονται σημαντικές ανατροπές και προκειμένου να οργανωθεί, καλείται βρετανική αποστολή με το νόμο ΓΥΚΕ του 1910. Απότοκο του νόμου **ΓΣΚΖ/1910** είναι η **σύσταση του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού**, το οποίο αναλαμβάνει, εκτός των άλλων, τη μελέτη και συμπλήρωση των νόμων του Πολεμικού και Εμπορικού Ναυτικού που σχετίζονται με τον κατά θάλασσα πόλεμο. Με τον νόμο **ΓΠΘ/1911** και το **διάταγμα 6-8-1912** αναδιοργανώνεται η **Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτικών και διαιρείται σε πέντε Διευθύνσεις**.

Ότι αφορούσε την ελληνική εμπορική ναυτιλία και το γραφείο επεξεργασίας των οργανικών διατάξεων υπήχθησαν στην Ε΄ Διεύθυνση. Η Διεύθυνση αυτή, που ήταν **Κεντρική Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτικών, μετονομάστηκε Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού⁹ και απαρτιζόταν από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας¹⁰**, το

⁹ Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού: ΔΕΝ

¹⁰ ΕΝΩΣΗ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Λ.Σ, «Ιστορία του Λιμενικού Σώματος», 1999, σ.42.

Γραφείο Στατιστικής, το Γραφείο Ναυτιλιακών Τελών και το Γραφείο Οργανικών Διατάξεων.

Το 1908 πρωτοσυστάθηκε η **Επιτροπή Επεξεργασίας του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου**, ενώ το 1911 αναδιοργανώθηκε και πήρε το όνομα **Ελληνική Ναυτική Ένωση**. Παραδείγματα των εκτεταμένων πλέον αρμοδιοτήτων της είναι οι υποδείξεις νέων νομοθετικών μέτρων που αφορούσαν το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο και οι συμμετοχές σε διεθνή ναυτικά συνέδρια. Το 1951 η Ένωση ανασυγκροτήθηκε και **μετονομάστηκε Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου**. Σήμερα **εκπροσωπεί** στην Ελλάδα **την** περίφημη για τη συμβολή της στην ενοποίηση διεθνώς του ναυτικού δικαίου **Comite Maritime International**.

Η **ανάγκη διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων πολεμικού ναυτικού και διοίκησης εμπορικής ναυτιλίας** διαφαινόταν ήδη από το 1911, και σε αυτό συνέβαλε ως ένα βαθμό, ο νόμος **ΓΠΘ/ 1911** και το **διάταγμα του 1912** «Περί οργανώσεως της υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτικών».

2.2 Η ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (Δ.Ε.Ν)

Άλλοι παράγοντες που καταδείκνυαν την **ανάγκη εφαρμογής ιδιαίτερης ναυτιλιακής πολιτικής ήταν η πρωθύστερη του πολέμου διόγκωση του εμπορικού στόλου του κόσμου και η ακμαία και άκρως ανταγωνιστική βιομηχανία θαλασσίων μεταφορών**. Από αυτά διακρινόταν ότι **μεταξύ πολεμικού και εμπορικού ναυτικού, παρά την όποια επιφανειακή τους συγγένεια, δεν υπήρχε κοινότητα διοικητικής αρμοδιότητας**. Διότι, όπως χαρακτηριστικά λεγόταν, και το πολεμικό και το εμπορικό πλοίο κινούνται πάνω στο ίδιο υγρό στοιχείο, όμως οι σκοποί που επιδιώκουν είναι εντελώς διαφορετικοί¹¹. Η επικράτηση αυτών των αντιλήψεων είχε ως αποτέλεσμα να

¹¹ και συνεπώς, η οργάνωση, η συγκρότηση και η εξειδίκευση, πρέπει να είναι ανάλογες με αυτούς τους σκοπούς

θεωρείται **αναποτελεσματική** διεθνώς, η **υπαγωγή της εμπορικής ναυτιλίας σε πολεμικά υπουργεία.**

Επιπρόσθετα, **το αρμόδιο, για θέματα διοίκησης του εμπορικού ναυτικού, τμήμα του Υπουργείου Ναυτικών**, που καταπιανόταν με την εποπτεία των νηολογίων και την εφαρμογή του διατάγματος του 1836, **δεν επαρκούσε για τη διευθέτηση των ζητημάτων.** Από την άλλη πλευρά οι **Λιμενικές Αρχές, με προσωπικό που εναλλασσόταν και δεν ήταν μόνιμο, δεν εξασφάλιζαν αποτελεσματική αστυνόμευση των λιμένων και των ακτών, θέμα εμφανώς άσχετο με τον θαλάσσιο πόλεμο.** Κατά συνέπεια, αυτή η υποτυπώδης μορφή ναυτιλιακής διοίκησης, είχε κατακριθεί από το διεθνές προσκήνιο, κυρίως λόγω των υποχρεώσεων που είχε αναλάβει η Ελλάδα απέναντι στο διεθνή ναυτιλιακό και νομικό κόσμο.

Η ελληνική ναυτιλία κατά τη διάρκεια του πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου είχε υποστεί μεγάλες καταστροφές και απώλειες και είχε αποδεκατιστεί ο στόλος της. Μεγάλα ζητήματα είχαν δημιουργηθεί την περίοδο εκείνη, αναφορικά με τις συνέπειες του πολέμου, τη φορολόγηση και την αξιοποίηση των κερδών από τους υπέρογκους ναύλους του πολέμου και τις ασφαλιστικές αποζημιώσεις, καθώς και τις επανορθώσεις που αξίωνε η Ελλάδα. **Αναγκαία** όμως ήταν και η **υλική και ηθική υποστήριξη της ναυτιλιακής επιχείρησης και η αντιμετώπιση των ζητημάτων της ναυτικής εργασίας και της κοινωνικής πρόνοιας των ναυτικών του Εμπορικού Ναυτικού.**

Ο Γεώργιος Σακαλής, πρώην φροντιστής και οικονομικός αξιωματούχος του ΠΝ, έγκριτος δημοσιολόγος, πολιτικός και φίλος του Ελευθερίου Βενιζέλου, εμπνεύστηκε και εισηγήθηκε το νομοσχέδιο «**Περί διοικήσεως εμπορικού ναυτικού**» που ψηφίστηκε στη συνεδρίαση της 19^{ης} Φεβρουαρίου 1915. Το νομοσχέδιο αυτό ψηφίστηκε ομόφωνα από τη συμπολίτευση και αντιπολίτευση, παρά τις έντονες πολιτικές τους διαμάχες. Η μόνη **διαφωνία** τους ήταν για το **αν το εμπορικό ναυτικό έπρεπε να υπαχθεί στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας ή στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, όπως αναφερόταν στο αρχικό σχέδιο.**

Όσοι στήριζαν την άποψη της υπαγωγής του εμπορικού ναυτικού στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, θεωρούσαν ότι το ελληνικό εμπορικό ναυτικό δεν αποτελείται βασικά από επιβατηγά πλοία ούτε ότι συνδέεται με τα υπόλοιπα μέσα συγκοινωνίας. Αντίθετα, πρέσβευαν ότι απαρτίζεται από φορτηγά πλοία στο μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου του, τα οποία εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, και κατά συνέπεια είναι πλουτοπαραγωγικός κλάδος, όπως και οι άλλοι κλάδοι της εθνικής οικονομίας¹².

Τελικά το νομοσχέδιο αυτό δεν έγινε νόμος του κράτους, εξαιτίας της παραίτησης της κυβέρνησης Βενιζέλου και της αποτυχίας –λόγω των ιδιαίτερα δυσμενών συνθηκών που επικρατούσαν- της νέας κυβέρνησης Γούναρη να δημοσιεύσει τον νόμο μέσα στις προβλεπόμενες από το Σύνταγμα προθεσμίες.

Όμως, τον Ιούνιο 1917 που επανήλθε η κυβέρνηση Βενιζέλου στην εξουσία, **ψηφίστηκε τελικά ο νόμος 816 «Περί διοικήσεως του Εμπορικού Ναυτικού»¹³**. Τα πιο σημαντικά σημεία αυτού του νόμου, είναι η **ανάδειξη της Υπηρεσίας Ε.Ν. σε αυτοτελή Υπουργική Διεύθυνση και η διχοτόμηση των εμποροναυτικών αρμοδιοτήτων μεταξύ των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Ναυτικών**. Πιο αναλυτικά, η διοίκηση του εμπορικού ναυτικού μεταβιβάζεται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, ενώ η αστυνομία λιμένων και ακτών και η υπηρεσία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου παραμένουν στο Υπουργείο Ναυτικών μέχρι να αποφασιστεί η μεταβίβασή τους μέσω άλλων νομοθετημάτων. Ο διαχωρισμός αυτός έγινε εξαιτίας των πολεμικών αναγκών της εποχής, που καθιστούσε απαραίτητη την αστυνομία λιμένων.

Βάσει του **Β.Δ. «Περί αρμοδιότητος Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Ναυτικών»¹⁴**, η αστυνομία λιμένων και ακτών και το NAT¹⁵ παραμένουν στο Υπουργείο Ναυτικών, ενώ η αστυνομία της εμπορικής ναυτιλίας¹⁶ και ο κανονισμός και

¹² όπως είναι για παράδειγμα η γεωργία, το εμπόριο και η βιομηχανία

¹³ που δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στο φύλλο 183 Α/2-9-1917

¹⁴ ΦΕΚ 64Α/29-3-1918

¹⁵ Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

¹⁶ δηλ. πλοία και ναυτεργάτες

ο έλεγχος των φαρικών, οικονομικών και ναυτιλιακών τελών, υπάγονται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Σύμφωνα με το νόμο **816/1917** αξιολογημένο είναι ότι **στο στρατιωτικό προσωπικό της ΔΕΝ, η πειθαρχική εξουσία θα εξακολουθούσε να ασκείται από τον Υπουργό Ναυτικών**. Η μόνη αρμοδιότητα του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας θα ήταν σε θέματα που αφορούσαν παραβάσεις αναγόμενες στα καθήκοντά της υπηρεσίας του στρατιωτικού προσωπικού στη ΔΕΝ.

Εξαιτίας της ύπαρξης μόλις εννέα Υπουργείων, ήταν ανέφικτη η πλήρης διοικητική χειραφέτηση της ΔΕΝ και για αυτό οι προσδοκίες περιορίστηκαν στην υπαγωγή της, ως αυτοτελής υπηρεσία, στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, που περιλάμβανε τους παραγωγικούς κλάδους της χώρας¹⁷. Το **Ν.Δ. της 7-5-1919** με τον τίτλο **«Περί υπαγωγής του εμπορικού ναυτικού εις το Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας»**¹⁸, αναφέρεται στην **υπαγωγή της ΔΕΝ στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας** από την 1-6-1919.

Ένα ακόμη πολύ σημαντικό νομοθετικό διάταγμα της εποχής αυτής είναι και το **διάταγμα της 30-12-1920**, με το οποίο ιδρύεται το **Γραφείο Γενικής Επιθεώρησης Πλοίων**, που ήταν αρμόδιο για την επιθεώρηση και τον έλεγχο της καταλληλότητας των πλοίων.

Στην 1-6-1919 δημοσιεύονται τα διατάγματα «Περί κανονισμού υπηρεσίας Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού», «Περί συνθέσεως προσωπικού υπηρεσιών ΔΕΝ», «Περί διοικήσεως του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» και «Περί στολής αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος».

Σύμφωνα με τον ιδρυτικό νόμο του Λιμενικού Σώματος, τα στελέχη του διέπονται από τις διατάξεις «Περί καταστάσεως αξιωματικών και υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού», που ίσχυαν από το 1856 εξολοκλήρου εκτός ορισμένων τροποποιήσεων.

¹⁷ ενν. το εμπόριο και η βιομηχανία

¹⁸ ΦΕΚ 102 Α/13-5-1919

Δεν είχε δημιουργηθεί ακόμα Επιτελείο αλλά ούτε και η θέση του Αρχηγού του ΛΣ. Σύμφωνα με το **ΒΔ της 1-6-1919** για τον **κανονισμό υπηρεσίας της ΔΕΝ, ο Διευθυντής Εμπορικού Ναυτικού ασκούσε τη διοίκηση του ΛΣ**, υπό τον άμεσο έλεγχο του Υπουργού. Μαζί με το **συμπληρωματικό του διάταγμα**, αυτό της 30-10-1919, πραγματοποιήθηκε η **σύσταση πέντε Τμημάτων στη ΔΕΝ**¹⁹ με αρμοδιότητες στη διοίκηση, στη ναυτιλία και την αστυνομία, στη ναυτική εργασία και στην πρόνοια, στη στατιστική και τις οικονομικές υπηρεσίες, αντίστοιχα. Οι τμηματάρχες των τμημάτων αυτών ήταν συνεργάτες του Διευθυντή. Όσον αφορά στο Διευθυντή του ΝΑΤ και τον Επιθεωρητή του ΕΝ, αυτοί είχαν ανεξάρτητη και ισότιμη θέση.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί και η **πρωτοσύσταση του θεσμού των Προξενικών Λιμεναρχείων**, το 1921, στο Λονδίνο, το Κάρντιφ και την Αμβέρσα. Στο Προξενικό Λιμεναρχείο του Λονδίνου, επινοήθηκε από τους Έλληνες για πρώτη φορά σε προξενικό λιμεναρχείο, η ίδρυση γραφείου νηολογίων και υποθηκολογίων, που συνέβαλε στην ανασυγκρότηση του ελληνικού εμπορικού στόλου, μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Χάρη σε αυτό το γραφείο –αφού η απόκτηση των πλοίων γινόταν κατά κύριο λόγο στο Λονδίνο- διευκολύνθηκε η παραλαβή και η αναγνώριση των πλοίων ως ελληνικών. Συνεπώς, η νηολόγηση και η εγγραφή της υποθήκης²⁰ γινόταν την ίδια ημέρα, με αποτέλεσμα την πλήρη εξασφάλιση του ενυπόθηκου δανειστή²¹ και, από την πλευρά του πλοιοκτήτη, την άμεση παραλαβή του εγγράφου εθνικότητας και την έπαρση της ελληνικής σημαίας.

Η Δημοκρατία στην Ελλάδα ανακηρύχθηκε το Μάιο του 1924 και πρώτος της Πρόεδρος ορκίστηκε ο Ναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης, ενώ το 1925, πρωθυπουργός ήταν ο Πάγκαλος και Υπουργός Ναυτικών ο Ναύαρχος Αλέξανδρος Χατζηκυριάκος. Υπό αυτά τα πρόσωπα στην πολιτική σκηνή, ενισχύθηκε η τάση η εμπορική ναυτιλία

¹⁹ υπό τα στοιχεία Α,Β,Γ,Δ και Ε

²⁰ που ήταν σχεδόν απαραίτητη την περίοδο εκείνη

²¹ τις περισσότερες φορές ο ενυπόθηκος δανειστής ήταν η αγγλική τράπεζα

να εποπτεύεται από το Πολεμικό Ναυτικό. Πρακτικά αυτό ενισχύθηκε, με το ψήφισμα του νομοθετικού διατάγματος της 13-10-1925 «Περί διοικήσεως της εμπορικής ναυτιλίας», με το οποίο η ΔΕΝ προάχθηκε σε ανεξάρτητη Γενική Διεύθυνση και έγινε η υπαγωγή της στο Υπουργείο Ναυτικών. Άλλα σημαντικά διατάγματα της εποχής ήταν: της 18-12-1925 «Περί καταστάσεως των λιμενικών αξιωματικών και υπαξιωματικών», της 31-12- 1925 «Περί υπαγωγής του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος εις τας εν τω ΠΝ ισχύουσας διατάξεις» και της 4-12-1925 «Περί εσωτερικής υπηρεσίας της Γενικής Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού».

Μετά από ορισμένες νομοθετικές ρυθμίσεις που ανέτρεψαν το προαναφερθέν καθεστώς μέχρι τον Αύγουστο του 1926, με το Ν.Δ. της 10-9-1926, η διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας καθίσταται και πάλι Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού επαναφερόμενη στο Υπουργείο Ναυτικών.

2.3 Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΕ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

Μετά την αποτυχημένη προσπάθεια επανασύνδεσης της εμπορικής ναυτιλίας με τις ένοπλες δυνάμεις, έγινε διοικητική προσπάθεια ανεξαρτησίας της ναυτιλιακής υπόθεσης και χειραφέτησης του αυτοτελούς Σώματος που τη διοικούσε. Το 1927, με το Σύνταγμα της πρώτης Δημοκρατίας²², επιχειρήθηκε συστηματοποίηση της νομοθεσίας σχετικά με το Λιμενικό Σώμα. Αυτό έγινε κυρίως με το ΝΔ της 27-5-1927 «Περί διοικήσεως εμπορικού ναυτικού», που δίκαια θεωρείται ως καταστατικό της οργάνωσης και της λειτουργίας του ΛΣ, αφού οι βασικές διατάξεις του εξακολουθούν να ισχύουν ως σήμερα.

Πιο συγκεκριμένα, το Λιμενικό Σώμα είναι στρατιωτικά οργανωμένο και διέπεται από τις διατάξεις που διέπουν τους αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και ναύτες του ΠΝ με

²² Ιούνιος 1927

τους οποίους εξομοιούνται οι ανήκοντες στο ΛΣ εκτός αν ορίζεται κάτι διαφορετικό για αυτούς. Στο ίδιο νομοθετικό διάταγμα προβλέπεται η κατανομή των υπηρεσιών της ΔΕΝ σε τμήματα διακρινόμενα με τα γράμματα του αλφαβήτου, η λειτουργία της Επιθεώρησης Εμπορικού Ναυτικού και η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και η σύσταση Γραφείου Ναυτικής Εργασίας.

Εν συνεχεία, θέματα όπως είναι η σύνθεση του προσωπικού των υπηρεσιών της ΔΕΝ, τα φύλλα ποιότητας, η πειθαρχική δικαιοδοσία και οι άδειες των στελεχών του Σώματος, οι εξετάσεις των λιμενικών δοκίμων, ρυθμίστηκαν με τα εκτελεστικά διατάγματα του 1927.

Σκοπός της ίδρυσης του Λιμενικού Σώματος ήταν η προαγωγή της εμπορικής ναυτιλίας και ταυτόχρονα η αστυνόμευση των παραλιών και η διοίκηση των λιμένων. Τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος γνώριζαν τόσο το νόημα της κρατικής παρέμβασης στην εμπορική ναυτιλία, όσο και την εφοπλιστική πρωτοβουλία και την ανάγκη προστασίας του ναυτεργατικού παράγοντα.

Την περίοδο εκείνη γίνονταν προσπάθειες ανασυγκρότησης της ελληνικής ναυτιλίας, ύστερα από τις απώλειες του α΄ Παγκοσμίου πολέμου και τη συμβολή της στη μικρασιατική περιπέτεια. Παγκοσμίως σημειώνονταν οικονομικές κρίσεις και ιδιαίτερα προβλήματα αποτελούσαν τα υπερήλικα πλοία, ο σκληρός ανταγωνισμός και τα επασφάλιστρα.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος αυξανόταν αργά αλλά σταθερά και ενώ το 1920 υπολογιζόταν σε 500 χιλιάδες τόνους, το 1927 έφτασε το 1εκατομμύριο περίπου και το 1930 ήταν περίπου 1,5 τόνους γκρος, και τότε καταλάμβανε την ενδέκατη θέση παγκοσμίως και την έκτη σε σχέση με τον πληθυσμό της χώρας μας. Το ακτοπλοϊκό θέμα ήταν πάντα δυσεπίλυτο και το ναυτεργατικό δυναμικό μας πλησίαζε τις 20 χιλιάδες.

Εκείνη την περίοδο ψηφίστηκαν οι νόμοι περί καταμέτρησης των εμπορικών πλοίων, περί ραδιοτηλεγραφικής υπηρεσίας, περί οργανικής σύνθεσης και περί τροφοδοσίας

των πληρωμάτων, περί πλοηγικής υπηρεσίας και περί επιβατηγών πλοίων. Ρυθμίστηκε το ακανθώδες πρόβλημα της αποζημίωσης των λεμβούχων που δημιούργησε η πλεύριση των πλοίων. Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων²³, ο Οίκος Ναύτου²⁴, τα Γραφεία Ναυτικής Εργασίας²⁵, ο Ποινικός και ο Πειθαρχικός Κώδικας Ε.Ν²⁶ αποτελούν θεσμούς, σταθμούς για την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας. Επίσης, τότε πραγματοποιήθηκε η κωδικοποίηση της νομοθεσίας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου²⁷, η ίδρυση του Ταμείου Πρόνοιας, η σύσταση της Επιτροπής για τη σύνταξη του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, η κύρωση των διεθνών συμβάσεων ναυτικής εργασίας και η σύναψη εμποροναυτικών συμβάσεων με περισσότερες από 25 χώρες.

Όταν ανατέθηκαν στον Ιωάννη Μεταξά καθήκοντα Πρωθυπουργού²⁸ τον Αύγουστο του 1936²⁹ επιδείχτηκε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία. Το Υφυπουργείο Ναυτικών, που είχε ιδρυθεί με το ΝΔ της 23-3-1936, μετονομάστηκε σε Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με την έκδοση του υπ' αριθ. 1 Αναγκ. Νόμου.

Τον Νοέμβριο του ίδιου έτους δημοσιεύτηκε ο Α.Ν.345/1936 που αποτέλεσε τον **καταστατικό χάρτη του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας**. Σύμφωνα με αυτόν στο Υφυπουργείο υπάγονται όλες οι ναυτιλιακές αρμοδιότητες και κυρίως η προστασία και η ανάπτυξη της επιβατηγού και φορτηγού ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση, η Πλοηγική Υπηρεσία, η ναυτική εργασία και πρόνοια, καθώς και όποιες άλλες αρμοδιότητες υπάγονταν στην τέως ΔΕΝ. Επίσης μεταφέρθηκε από το Υπουργείο Συγκοινωνιών, η Υπηρεσία Άγονων Γραμμών.

Καθορίστηκε, βάσει του προαναφερθέντος νόμου, αυτές οι αρμοδιότητες να ασκούνται από την Κεντρική Διοίκηση, τις Λιμενικές Αρχές, τις Προξενικές Αρχές, τους

²³ Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων: ΕΕΠ

²⁴ Οίκος Ναύτου: ΟΝ

²⁵ Γραφεία Ναυτικής Εργασίας: ΓΕΝΕ

²⁶ Ποινικός και ο Πειθαρχικός Κώδικας Ε.Ν: ΠΠΚΕΝ

²⁷ Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου: ΝΑΤ

²⁸ από τον βασιλιά Γεώργιο Β', αφού διέλυσε τη Βουλή

²⁹ που διατηρήθηκαν μέχρι την γερμανοϊταλική κατοχή

Προξενικούς Λιμενάρχες, τις Υπηρεσίες Επιθεώρησης, τα Ιδρύματα και Ταμεία Πρόνοιας των ναυτικών και τα γραφεία Ναυτικής Εργασίας. Όσον αφορά την Κεντρική Διοίκηση του ΥΕΝ αυτή απαρτιζόταν από το Γραφείο του Υπουργού και τις ακόλουθες Διευθύνσεις: Διοίκησης, Ναυτιλίας και Ναυτικής Εργασίας-Πρόνοιας. Από την άλλη πλευρά ως ανεξάρτητες Κεντρικές Υπηρεσίες θεωρούνταν η Επιθεώρηση Εμπορικού Ναυτικού, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και η Υπηρεσία Επιτάξεων και Ναυλώσεων.

Με τον νόμο 192/1936 και την επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης του ILO για την προστασία του άνεργου ναυτικού, ιδρύθηκαν τα Γραφεία Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (GENE)³⁰.

Το Υφυπουργείο Ναυτιλίας αναλαμβάνεται από τον Αμβρόσιο Τζίφο το Δεκέμβριο 1938, ο οποίος σε συνεργασία με τους Έλληνες εφοπλιστές στο Λονδίνο, επιδιώκει την επίλυση των προβλημάτων της φορτηγού ναυτιλίας. Σχετικά με την ακτοπλοΐα, με τον Α.Ν. 1652/1939 «Περί τρόπου εκμεταλλεύσεως ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών», επιβάλλεται η συνεργασία των πλοιοκτητών και ιδρύεται η Κοινή Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΚΔΑΣ). Ο Α.Ν 1774/1939 «Περί διοικητικού ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων», δημιούργησε την Ανακριτική Επιτροπή και το Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων. Ο Α.Ν. 1840/1939 προκάλεσε την ίδρυση της Διεύθυνσης Μελετών και Στατιστικής στο ΥΕΝ. Στις 5-7-1940 με το Β.Δ., προστίθενται δυο ακόμα Διευθύνσεις, η Διεύθυνση Ναυτικής Αστυνομίας και η Διεύθυνση Πρόνοιας Εργατών Θαλάσσης και καθορίζεται η υποδιαίρεση του ΥΕΝ σε Υπηρεσίες, Τμήματα και Γραφεία και οι αρμοδιότητές τους. Με τον Α.Ν.2763/41 συνίσταται Γενική Γραμματεία και θέση Γενικού Γραμματέα στο ΥΕΝ.

³⁰ Τα γραφεία αυτά αποτέλεσαν ειδικές Υπηρεσίες στις οποίες ανατέθηκε κυρίως η μέριμνα της εξεύρεσης εργασίας στους Έλληνες ναυτικούς και η λήψη μέτρων για εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης ναυτικής εργασίας, ο έλεγχος των όρων εργασίας στα πλοία και η τήρηση στατιστικών στοιχείων για τους άνεργους ναυτικούς.

Κατά τη διάρκεια της κατοχής και συγκεκριμένα στις 13 Μαΐου 1941, το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μετονομάζεται σε Υπουργείο με το ΝΔ38/1941. Το νομοθέτημα αυτό όμως καταργήθηκε με το άρθρο 1 παρ.5 του Α.Ν. 186/ 1945. Ο ίδιος όμως ΑΝ 186 επικύρωσε το ΒΔ 3268/ 7-6-1944, με το οποίο η απόδημη κυβέρνηση του Καΐρου, μετέτρεψε από τον Ιούνιο του 1944 το Υφυπουργείο Ε.Ν. σε Υπουργείο³¹.

Το 1971, η στρατιωτική κυβέρνηση επιχείρησε άστοχους πειραματισμούς με το ΝΔ 953/1971 που οδήγησαν στη συγχώνευση του ΥΕΝ με ομοειδείς τομείς ώστε να προκύψει το Υπουργείο Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΝΜΕ). Εκτός αυτού, με το συγκεκριμένο ΝΔ, στο Υπουργείο Εργασίας και στο Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών, υπήχθησαν, αντίστοιχα, οι Διευθύνσεις Ναυτικής Εργασίας και Πρόνοιας.

Από τον Αύγουστο του 1973, διατηρήθηκε, παράλληλα με το ΥΝΜΕ, και το Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Με το ΝΔ 195/1973 καταργήθηκε το ΥΝΜΕ και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανέκτησε την αυτοτέλεια του και την πλήρη αρμοδιότητά του, αφού επανήλθαν σε αυτό, οι Διευθύνσεις Εργασίας και Πρόνοιας.

³¹ Στις 14 Απριλίου, ο Σοφοκλής Βενιζέλος, που είχε μόλις αναλάβει την πρωθυπουργία, μαζί με τον αρχηγό του στόλου, το Ναύαρχο Π.Βούλγαρη, καταστέλλουν το κίνημα του Ναυτικού της 23^{ης} Απριλίου. Στις 7-6-1944, με τον Α.Ν που εκδόθηκε στο Κάιρο, το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προάγεται σε Υπουργείο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΥΕΝ ΚΑΙ ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας:

- Μεριμνά για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, τη σύνδεση αυτής με την εθνική οικονομία, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την εξυπηρέτηση των θαλασσίων συγκοινωνιών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την έρευνα και διάσωση, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.
- Οργανώνει και εποπτεύει τη ναυτική εκπαίδευση, ρυθμίζει και επιλύει θέματα ναυτικής εργασίας και εποπτεύει την οργάνωση και διοίκηση Οργανισμών και Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων.
- Εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση και διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας και ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας.
- Οργανώνει και εποπτεύει την αστυνόμευση των πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου, καθώς και των θαλασσίων συνόρων σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

Οι επιχειρησιακές κατευθύνσεις που προσδιορίζουν τη δράση του ΥΕΝ και του ΛΣ, είναι σαφώς καθορισμένες από την κείμενη Νομοθεσία και προσδιορισμένες μέσα στο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του. Οι κατευθύνσεις αυτές έχουν ως κύριο προσανατολισμό την:

- Εφαρμογή της νομοθεσίας σε θάλασσα, λιμάνια και ακτές.
- Αστυνόμευση πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου και συνόρων.
- Προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα.
- Έρευνα και Διάσωση.
- Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
- Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών
- Άσκηση Λιμενικής Πολιτικής.
- Ναυτική Εκπαίδευση.
- Ναυτική Εργασία.
- Ναυτιλιακή Πολιτική.
- Εποπτεία οργανισμών, ιδρυμάτων και ταμείων κοινωνικής πρόνοιας και ασφάλισης ναυτικών.
- Εποπτεία διοίκησης, οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων.
- Στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού
- Έλεγχος Εμπορικών Πλοίων και Εταιριών.
- Εκπροσώπηση της Χώρας σε Διεθνείς Οργανισμούς και στα Όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Οι αρμοδιότητες του ΥΕΝ είναι πολυάριθμες και αφορούν ποικίλα θέματα, όπως είναι η ανάπτυξη της ναυτιλίας, η στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, η ναυτική εκπαίδευση, η εποπτεία των λιμένων και η διοίκηση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (ΛΣ). Βάσει των αρμοδιοτήτων του ΥΕΝ, διαμορφώνεται και η δομή και η διάρθρωσή του.

Πιο συγκεκριμένα, η Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας διαρθρώνεται ως εξής:

- i) Γραφείο Υπουργού
- ii) Γραφείο Γενικού Γραμματέα
- iii) Αρχηγός του ΛΣ
- iv) Υπαρχηγοί του ΛΣ
- v) Προϊστάμενοι Κλάδων
- vi) Γενικός Διευθυντής
- vii) Γενική Επιθεώρηση ΛΣ
- viii) Κλάδος Α΄ Προσωπικού ΛΣ και Διοικητικής Μέριμνας, με τις παρακάτω Διευθύνσεις:

- 1. Διεύθυνση Προσωπικού ΛΣ
- 2. Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Εκπαίδευσης
- 3. Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- 4. Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών

viii) Κλάδος Β΄ Λιμενικής Αστυνομίας και Επιχειρησιακών Μέσων με τις ακόλουθες Διευθύνσεις:

- 1. Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας
- 2. Διεύθυνση Ασφάλειας
- 3. Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων και Ειδικών Μονάδων ΛΣ
- 4. Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος

x) Κλάδος Γ΄ Ναυτιλιακής Πολιτικής με τις ακόλουθες Διευθύνσεις:

- 1. Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης
- 2. Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
- 3. Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών
- 4. Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων
- 5. Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας

6. Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών
- xi) Κλάδος Δ' Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων με τις ακόλουθες Διευθύνσεις:
1. Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας Οργανισμών
 2. Διεύθυνση Μελετών- Κατασκευών
 3. Διεύθυνση Επιθεωρήσεων Πλοίων
- xii) Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης με τις ακόλουθες Διευθύνσεις:
1. Διεύθυνση Πολιτικού Προσωπικού
 2. Διεύθυνση Οργάνωσης και Ποιότητας Υπηρεσιών
 3. Διεύθυνση Προμηθειών και Κτιριακών Εγκαταστάσεων
 4. Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών
- xiii) Διεύθυνση Παλλαϊκής Άμυνας Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης
- xiv) Διεύθυνση Θαλασσιών Κρατικών Μεταφορών
- xv) Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων
- xvi) Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Επίσης, στο ΥΕΝ υπάγονται:
1. η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων ΛΣ
 2. η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών ΛΣ
 3. η Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιριών
- Όσον αφορά στις Περιφερειακές Υπηρεσίες του ΥΕΝ, αυτές είναι:
1. οι Λιμενικές Αρχές Εσωτερικού και Εξωτερικού
 2. οι Σχολές Εμπορικού Ναυτικού
 3. οι Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης³²
- Το Μουσείο Εμπορικής Ναυτιλίας εποπτεύεται από το ΥΕΝ και αποτελεί αυτοτελή Υπηρεσία³³.

³² Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης: Π.Σ.Κ.Ρ

³³ Άρθρο 9 του Ν.1940/91 «Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ./ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού» (Α' 40)

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, στο ΥΕΝ λειτουργούν επίσης:

1. Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Κράτους
2. Γραφείο Παρέδρου Ελεγκτικού Συνεδρίου
3. Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου

Κάθε Κλάδος και Διεύθυνση έχουν τις δικές τους οριοθετημένες αρμοδιότητες. Πιο συγκεκριμένα, ο **Κλάδος Α΄ Προσωπικού ΛΣ και Διοικητικής Μέριμνας**, ασχολείται με τη διοίκηση, στρατολογία και εκπαίδευση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, με οικονομικά θέματα και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών.

Η **Διεύθυνση Προσωπικού ΛΣ** καταπιάνεται με θέματα της υπηρεσιακής κατάστασης του προσωπικού του ΛΣ και τη στελέχωση του ΥΕΝ με προσωπικό ΛΣ. Η **Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Εκπαίδευσης**, είναι η αρμόδια για τον προγραμματισμό, την κατάταξη, εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού του ΛΣ. Η **Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών**, καταρτίζει και εκτελεί τον τακτικό προϋπολογισμό και το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, τη μισθοδοσία του προσωπικού του ΛΣ και ελέγχει τις δαπάνες και τη διαχείριση του υλικού του ΥΕΝ. Η **Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών**, ασχολείται με την εισαγωγή και εφαρμογή πληροφορικής και νέων τεχνολογιών στο ΥΕΝ.

Ο **Κλάδος Β΄ Λιμενικής Αστυνομίας και Επιχειρησιακών Μέσων**, είναι ο αρμόδιος για τα θέματα Λιμενικής Αστυνομίας, αλιείας, έκδοσης κανονισμών λιμένων, τη διεθνή αστυνομική συνεργασία και κρατική ασφάλεια, τη δίωξη ναρκωτικών, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την τήρηση σε ετοιμότητα των Επιχειρησιακών Μέσων και Ειδικών Μονάδων ΛΣ. Η **Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας** ασχολείται με τον προγραμματισμό και την εποπτεία της άσκησης καθηκόντων διοικητικής αστυνομίας από τις λιμενικές αρχές, με την εφαρμογή των διατάξεων της γενικής αστυνομίας, με την έκδοση κανονισμών λιμένων και την αστυνόμευση της θαλάσσιας αλιείας και σπογγαλιείας. Οι αρμοδιότητες της

Διεύθυνσης αυτής κατανέμονται μεταξύ των Τμημάτων της που είναι τα ακόλουθα: το *Τμήμα Γενικής Αστυνομίας, Κανονισμών Λιμένων, Αλιείας και Ελέγχου Έργων Αιγιαλού.*

Η **Διεύθυνση Ασφαλείας**, είναι η αρμόδια για τη διεθνή αστυνομική συνεργασία, την κρατική ασφάλεια και τη δίωξη ναρκωτικών³⁴ και απαρτίζεται από τα ακόλουθα τμήματα: Διεθνούς Αστυνομικής Συνεργασίας, Κρατικής Ασφάλειας, και Δίωξης Ναρκωτικών.

Για θέματα που αφορούν την ετοιμότητα των πλωτών, εναέριων και χερσαίων μέσων, των ειδικών μονάδων του ΛΣ, θέματα ασφάλειας κρατικής και δημόσιας, ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής, αρμόδια είναι η **Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων και Ειδικών Μονάδων ΛΣ**. Τα τμήματα που την απαρτίζουν είναι: το *Τμήμα Πλωτών- Χερσαίων Μέσων*, το *Τμήμα Εναέριων Μέσων* και το *Τμήμα Ειδικών Μονάδων*.

Με θέματα πρόληψης και αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, ρύπανσης των ακτών από πλοία και χερσαίες πηγές, και λήψης των κατάλληλων νομοθετικών μέτρων, καταπιάνεται η **Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος**. Τα Τμήματα *Πρόληψης και Αντιμετώπισης Ρύπανσης, Μελετών και Προγραμματισμού, Διεθνούς Συνεργασίας σε θέματα Θαλάσσιου Περιβάλλοντος* και *Τεχνικού Εξοπλισμού*, συγκροτούν την εν λόγω Διεύθυνση.

Ο **Κλάδος Γ' Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης** είναι ο αρμόδιος για την προστασία και την ανάπτυξη της ναυτιλίας, για το πώς αυτή συνδέεται με την εθνική οικονομία, για το θαλάσσιο τουρισμό, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα, την έρευνα και διάσωση, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και για θέματα ναυτικής εργασίας, μητρώων ναυτικών και ναυτικής εκπαίδευσης. Η **Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης** ασχολείται με την ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και αυτήν υποστηρίζει σε διεθνές επίπεδο. Η Διεύθυνση αυτή συγκροτείται από το Τμήμα Ναυτιλιακής Πολιτικής, το

³⁴ σε συνεργασία με εθνική αλλά και διεθνή αστυνομία

Τμήμα Ναυτιλιακής Οικονομίας, το Τμήμα Διεθνών Οργανισμών και Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Τμήμα Μητρώων Πλοίων.

Η **Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας** έχει αρμοδιότητες σχετικές με την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και με την έρευνα και διάσωση στη θαλάσσια περιοχή ευθύνης της Ελλάδας. Η εν λόγω Διεύθυνση συγκροτείται από τα εξής Τμήματα: *Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Ναυτικών Ατυχημάτων*, *Έρευνας και Διάσωσης*, *Ηλεκτρονικών και Τηλεπικοινωνιακών Μέσων και Συστημάτων Θαλάσσιας Κυκλοφορίας* και *Διεθνούς Συνεργασίας σε θέματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας*.

Για τη διαχείριση του ακτοπλοϊκού δικτύου, τον καθορισμό ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων, την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, την εναρμόνιση με το κοινοτικό δίκαιο και τη στήριξη του θαλάσσιου εμπορίου, αρμόδια είναι η **Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών**. Η εν λόγω Διεύθυνση συγκροτείται από τα εξής Τμήματα: i. *Διαχείρισης Ακτοπλοϊκού Δικτύου*, ii. *Ναυτολογίου*, iii. *Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Θαλασσίων Συγκοινωνιών* και iv. *Θαλασσιού Τουρισμού*.

Η **Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων**, είναι υπεύθυνη για το σχεδιασμό ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, για θέματα καθορισμού δικαιωμάτων τιμολογίων και κανονισμών φορτοεκφορτωτικών εργασιών, για την παρακολούθηση της οργάνωσης, ανάπτυξης, διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας³⁵ και για την ορθή βεβαίωση και είσπραξη των φαρικών τελών και πλοηγικών δικαιωμάτων. Τα Τμήματα που την απαρτίζουν είναι τα εξής: *Προγραμματισμού και Υποδομής Λιμένων*, *Εκμετάλλευσης και Λειτουργίας Λιμένων* και *Πλοήγησης*.

Η **Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας** ασχολείται με τη σύναψη και κύρωση διεθνών συμβάσεων που αφορούν θέματα ναυτικής εργασίας, με την έκδοση κανονισμών που καθορίζουν την ιεραρχία και τα καθήκοντα του προσωπικού των

³⁵ στα πλαίσια της ασκούμενης κυβερνητικής εποπτείας από το ΥΕΝ

πλοίων, με τον καθορισμό των ειδικοτήτων των ναυτικών, την έκδοση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και των πιστοποιητικών θαλάσσιας υπηρεσίας. Τα Τμήματα που τη συγκροτούν είναι τα εξής: *Μητρώα Ναυτικών και Στελέχωσης Πλοίων, Εργασιακών Σχέσεων, Πειθαρχικού Ελέγχου Ναυτικών και Αναγνώρισης Θαλάσσιας Υπηρεσίας.*

Η **Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών** έχει αρμοδιότητες για την έκδοση κανονισμού λειτουργίας των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, τα προγράμματα εκπαίδευσης των σπουδαστών τους, για τη μετεκπαίδευση και επιμόρφωση των ναυτικών, για τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, για την υλοποίηση των μέτρων που αποσκοπούν στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την εποπτεία της καλής λειτουργίας των οικείων σχολών.

Όσον αφορά τον έλεγχο για την ασφαλή διαχείριση εταιριών και πλοίων, για την έγκριση και θεώρηση σχεδίων και μελετών για τα ναυπηγούμενα, μετασκευαζόμενα ή αρχικά επιθεωρούμενα πλοία, την έγκριση των υλικών κατασκευής και μέσω των εξοπλισμού των πλοίων, την επιθεώρηση και έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, αρμόδιος είναι ο **Κλάδος Δ΄ Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων**. Σ' αυτόν υπάγεται η **Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας Οργανισμών**, η οποία ελέγχει την ασφαλή διαχείριση των εταιριών και πλοίων και αναγνωρίζει και παρέχει εξουσιοδότηση σε Οργανισμούς και άλλους φορείς για την επιθεώρηση των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιριών. Η **Διεύθυνση Μελετών- Κατασκευών** ασχολείται με τον έλεγχο των ναυπηγικών κατασκευών, μετασκευών, μηχανοηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων και καταμέτρησης των πλοίων, καθώς και με την πυράντοχη υποδιαίρεση και πυρασφάλεια των πλοίων. Η **Διεύθυνση Επιθεωρήσεων Πλοίων** έχει αρμοδιότητες για την επιθεώρηση των πλοίων σε ναυπηγικά θέματα, θέματα ναυτιλιακού εξοπλισμού,

πυρασφάλειας και σωστικών μέσων και για την έκδοση των προβλεπόμενων Πρωτοκόλλων Γενικής Επιθεώρησης³⁶ ή πιστοποιητικών.

Η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης³⁷ ασχολείται με θέματα πολιτικού προσωπικού, διαδικασίες νομοθετικού έργου, προμήθειες, τεχνική υποστήριξη και επιθεώρηση κτιριακών εγκαταστάσεων και ασφαλιστικούς οργανισμούς. Σ' αυτήν υπάγεται η Διεύθυνση Πολιτικού Προσωπικού που είναι αρμόδια για την υπηρεσιακή κατάσταση του πολιτικού προσωπικού, την εκπαίδευση, την επιμόρφωσή του και τη στελέχωση των οργανικών μονάδων³⁸. Αποστολή της Διεύθυνσης Οργάνωσης και Ποιότητας Υπηρεσιών είναι η οργάνωση των υπηρεσιών του ΥΕΝ και η προώθηση του νομοθετικού του έργου. Η Διεύθυνση Προμηθειών και Κτιριακών Εγκαταστάσεων ασχολείται με τον προγραμματισμό και υλοποίηση των προμηθειών και ασφαλώς είναι αρμόδια και για την τεχνική υποστήριξη και επιθεώρηση των κτιριακών εγκαταστάσεων των υπηρεσιών του ΥΕΝ. Στις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών εντάσσονται η ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών, η διασφάλιση των πόρων των Ασφαλιστικών Οργανισμών και η ιατροφαρμακευτική και νοσηλευτική περίθαλψη των Ελλήνων ναυτικών και των οικογενειών τους. Η Διεύθυνση Π.Α.Μ. Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης απαρτίζεται από τα ακόλουθα τμήματα: α) Πολιτικής Σχεδίασης, β) Σχεδίασης ΝΑΤΟ, γ) Επιτάξεων και Ναυλώσεων, δ) Πολιτικής Άμυνας και ε) Γραμματείας. Οι αρμοδιότητες της διέπονται από τις ειδικές διατάξεις του άρθ. 15

³⁶ Πρωτοκόλλα Γενικής Επιθεώρησης: ΠΠΕ

³⁷ ΦΕΚ Α' 201, «Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ.242: Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας», 30 Σεπτεμβρίου 1999.

³⁸ ενν. με πολιτικό προσωπικό

του ΝΔ 17/74³⁹, του ΠΔ 941/80⁴⁰, το Ν.2344/95⁴¹, το νέο Κανονισμό Αλληλογραφίας Εθνικού Διαβαθμισμένου Υλικού⁴² για τις Ένοπλες Δυνάμεις και το Ν2641/98⁴³.

Όσον αφορά τη **Διεύθυνση Θαλασσιών Κρατικών Μεταφορών**, αυτή είναι αρμόδια για επιτάξεις και λύσεις επιτάξεων πλοίων, πλωτών μέσων, προσώπων, ναυπηγείων και γενικά, για κάθε είδους επιτάξεις και λύσεις επιτάξεων, όπως επίσης και για ναυλώσεις πλοίων και πλωτών μέσων για τις Στρατιωτικές και τις Κρατικές εν γένει ανάγκες. Ασκεί επίσης κάθε άλλη αρμοδιότητα που προβλέπεται από τον Α.Ν. 2006/39 "Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του Ν.4442/29 Περί στρατιωτικών Εισφορών και ναυλώσεων"⁴⁴. Σε ειρηνικές περιόδους τα Τμήματα που συγκροτούν την εν λόγω Διεύθυνση είναι τα ακόλουθα⁴⁵: *Επιτάξεων Πλοίων και Προσωπικού, Ναυλώσεων Πλοίων και Διαχείρισης Πάγιας Προκαταβολής Επιτάκτων Πολεμικού Ναυτικού*⁴⁶.

Το **Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων** ασχολείται κυρίως με την κάλυψη γεγονότων και εκδηλώσεων του ΥΕΝ και την πληροφόρηση των μέσων ενημέρωσης για τις δραστηριότητες του. Συλλέγει ειδήσεις και δημοσιεύματα που αφορούν τις δραστηριότητες αυτές και επιμελείται των εορταστικών εκδηλώσεων του ΥΕΝ. Επίσης, πληροφορεί Έλληνες και ξένους δημοσιογράφους και αντιπροσώπους ξένων κρατών σχετικά με το έργο του Υπουργείου.

Ως αναφορά στο **Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου**, έχει την ευθύνη της παραλαβής αναφορών, ερωτήσεων και επερωτήσεων αρμοδιότητας ΥΕΝ που

³⁹ ΝΔ 17/74 «Περί Πολιτικής Σχεδιάσεως Εκτάκτου Ανάγκης» (Α' 236)

⁴⁰ ΠΔ 941/80 «Περί Οργανώσεως και Λειτουργίας της Διεύθυνσης ΠΣΕΑ του ΥΕΝ» (Α' 237)

⁴¹ Ν.2344/95 «Περί Πολιτικής Προστασίας» (Α' 212)

⁴² Κανονισμός Αλληλογραφίας Εθνικού Διαβαθμισμένου Υλικού: ΚΑΕΔΥ

⁴³ Ν2641/98 «Παλαιϊκή Άμυνα και άλλες διατάξεις» (Α' 211)

⁴⁴ ΦΕΚ Α' 430/39

⁴⁵ αντίθετα σε περίοδο κρίσεως ή έκτακτων αναγκών είναι δυνατόν να δημιουργηθούν τέσσερα επί πλέον τμήματα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις

⁴⁶ Πολεμικό Ναυτικό: Π.Ν.

κατατέθηκαν στη Βουλή. Ανάλογα με το θέμα αυτών, τις προωθεί στις αρμόδιες Διευθύνσεις και συντονίζει την υλοποίηση των σχετικών απαντήσεων και τη διεκπεραίωσή τους εντός των νομίμων προθεσμιών.

Λιμενικές Αρχές Εσωτερικού και Εξωτερικού. Οι **Λιμενικές Αρχές Εσωτερικού** είναι τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικοί Σταθμοί. Οι αρμοδιότητές τους αναφέρονται στη γενική αστυνόμευση των λιμένων, των χωρικών υδάτων και των ελληνικών πλοίων, στην περιοχή της ευθύνης τους. Κύριο μέλημα τους είναι και η εξασφάλιση της υγιεινής και τάξης στους χώρους δικαιοδοσίας τους και η εφαρμογή των διατάξεων για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Λαμβάνουν μέτρα για την καταπολέμηση της λαθρεμπορίας, της αρχαιοκαπηλίας, της λαθρομετανάστευσης και της διακίνησης ναρκωτικών. Ελέγχουν επίσης, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, τα ναυτικά ατυχήματα στην περιοχή τους, και φροντίζουν για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Εξασφαλίζουν την τάξη και την ασφάλεια στα εμπορικά πλοία, εφαρμόζουν τη νομοθεσία και τους Κανονισμούς που διέπουν τα πλοία και μεριμνούν για την εφαρμογή της νομοθεσίας για την πρόληψη και την καταπολέμηση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επιπρόσθετα, εξασφαλίζουν την προστασία του αιγιαλού, της παραλίας και της θάλασσας από την εκτέλεση κάθε τύπου εργασιών που ενδέχεται να αλλοιώσει τον κοινόχρηστο χαρακτήρα τους. Σημαντική δραστηριότητά τους είναι και η εφαρμογή των κείμενων διατάξεων για την αστυνόμευση της θαλάσσιας αλιείας και για τον θαλάσσιο τουρισμό.

Οι αρμοδιότητές των **Λιμενικών Αρχών Εξωτερικού** περιλαμβάνουν την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας σε θέματα ασφαλείας των ελληνικών πλοίων και των πληρωμάτων στην περιοχή ευθύνης τους. Επιπρόσθετα είναι υπεύθυνες για την επίλυση ναυτεργατικών διαφορών και την παρέμβαση τους στις οικείες τοπικές αρχές, προκειμένου να προωθήσουν θέματα σχετικά με τα ελληνικά πλοία και τα πληρώματά τους.

Όσον αφορά τις **Σχολές Εμπορικού Ναυτικού**, αυτές περιλαμβάνουν: α) τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Ε.Ν., β) τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, γ) τις Σχολές Προπαιδείας⁴⁷, δ) τις Δημόσιες Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, ε) τη Δημόσια Σχολή Μετεκπαιδύσεως Θαλαμηπόλων και στ) τα Δημόσια Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού.

Οι αρμοδιότητες και η οργάνωση των **Περιφερειακών Σταθμών Καταπολέμησης Ρύπανσης** διέπονται από τις διατάξεις της αριθ.181051.559/80/31-3-80 Υ.Α. «Περί κανονισμού Οργανώσεως και Λειτουργίας των Περιφερειακών Σταθμών Καταπολεμήσεως της Ρυπάνσεως» (Β'375).

Ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων των Πλοηγικών Σταθμών γίνεται από τις διατάξεις των Ν.3142/55, Β.Δ.28/1-29/3/58, Α.Ν 409/68 και των άρθρων 181-187 του ΝΔ 187/73 «ΚΔΝΔ»⁴⁸ (Α' 261).

⁴⁷ Σχολές Προπαιδείας απαρτίζονται από τις σχολές Καταστρώματος, σχολές Μηχανής σχολές Θαλαμηπόλων και τις σχολές Μαγείρων.

⁴⁸ ΚΔΝΔ: Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΥΕΝ

4.1 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Οι αυξημένες αρμοδιότητες του ΛΣ καθιστούν αναγκαία την επαρκή εκπαίδευση των στελεχών του, από τη στιγμή κίόλας της κατάταξής τους και στην μετέπειτα επαγγελματική τους πορεία. Οι παραγωγικές σχολές του ΛΣ είναι η Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ, η Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών ΛΣ και η Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων. Επίσης, εκπαιδεύονται και Αξιωματικοί ειδικότητας Τεχνικού.

Όσον αφορά τη **Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ**, αυτή λειτουργεί στις εγκαταστάσεις της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων του Πολεμικού Ναυτικού. Οι Δόκιμοι είναι κάτοχοι πτυχίου Ανωτάτης εκπαίδευσης ή Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού. Κατά τη διάρκεια της φοίτησης⁴⁹ οι Δόκιμοι διαμένουν στη σχολή. Τα μαθήματα που διδάσκονται είναι: Δημόσιο-Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Διεθνές Δίκαιο Της Θάλασσας, Βασικές Συνταγματικές Διατάξεις- Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας, Ποινικό Δίκαιο- Ποινική Δικονομία, Γενική Αστυνομία, Λιμενική Αστυνομία, Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος, Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, Ναυτιλία-Ναυτικοί Υπολογισμοί, Ναυτική Οικονομία, Αγγλικά, Ναυτικές Μηχανές, Ναυπηγεία, Ναυτική Μετεωρολογία, Πληροφορική, Κανονισμοί Ναυτικής Εργασίας, Τεχνολογία Πλοίου, Επιθεώρηση Εμπορικού Πλοίου και Ναυτική Τέχνη. Κατά τη συμπληρωματική τους εκπαίδευση διδάσκονται Νομοθεσία ΛΣ, Οικονομική Νομοθεσία και Ραδιοεπικοινωνίες. Παράλληλα με τη θεωρητική τους εκπαίδευση, οι Δόκιμοι ασκούνται σε θέματα τάξης και πειθαρχίας. Σε πρακτικό επίπεδο, οι Δόκιμοι γνωρίζουν τη ναυτιλία και τη ναυτική τέχνη, κατά τη διάρκεια του πλού⁵⁰ ανά τον κόσμο.

⁴⁹ Η φοίτηση των Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ διαρκεί περίπου 15 μήνες

⁵⁰ Η διάρκεια του πλού είναι περίπου 50μέρες.

Ο Κανονισμός Εκπαιδύσεως υποβάλλεται από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, σε τρία αντίγραφα στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, για έγκριση. Το Γενικό Επιτελείο, κατά την κρίση του, επιφέρει σ' αυτόν τις απαιτούμενες μεταβολές, τον θέτει υπόψη του ΥΕΝ και προκαλεί κοινή εγκριτική απόφαση του Αρχηγού του ΓΕΝ και του Αρχηγού του ΛΣ. Ο Αρχηγός του ΛΣ με τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, λαμβάνοντας υπόψη Κοινή Υπουργική Απόφαση του Υφυπουργού Εθνικής Άμυνας και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και σχετικά έγγραφα του ΥΕΝ, εγκρίνουν τον Κανονισμό Εκπαιδύσεως Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ. Τροποποίηση του Κανονισμού Εκπαιδύσεως, γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εκτός από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ, υπάρχει και **Σχολή Αξιοματικών ΛΣ Ιατρών** και Σχολή Αξιοματικών ΛΣ Τεχνικών, απευθείας κατάταξης. Η θεωρητική εκπαίδευση των αξιοματικών ΛΣ Ιατρών περιλαμβάνει μαθήματα, όπως είναι το Δημόσιο και Ιδιωτικό Δίκαιο, η Λιμενική Αστυνομία, Στοιχεία Ποινικού Δικαίου, Στοιχεία Ποινικής Δικονομίας, Βασικές Συνταγματικές Διατάξεις-Σ.Π.Κ, Δίκαιο της Θάλασσας, Νομοθεσία και Κανονισμοί ΛΣ, Ναυτική Τέχνη, Οικονομική και Υγειονομική Νομοθεσία και Θέματα Εθνικής Ασφάλειας. Η πρακτική εκπαίδευσή τους λαμβάνει χώρα στα Ιατρεία του ΥΕΝ και του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, καθώς και στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά και Αθηνών.

Όσον αφορά την **Σχολή Αξιοματικών ΛΣ Τεχνικών**, η λειτουργία της και τα μαθήματα που διδάσκονται, καθορίζονται από το Ν.2935/01⁵¹, ο οποίος κυρώθηκε με το Ν.3079/02⁵². Τα μαθήματα που διδάσκονται στη Σχολή Αξιοματικών ΛΣ Τεχνικών είναι τα ακόλουθα: Δημόσιο και Ιδιωτικό Δίκαιο, Λιμενική Αστυνομία, Στοιχεία Ποινικού Δικαίου, Στοιχεία Ποινικής Δικονομίας, Βασικές Συνταγματικές Διατάξεις – Σ.Π.Κ, Δίκαιο Θάλασσας, Νομοθεσία και Κανονισμοί ΛΣ και Ναυτική Τέχνη. Η

⁵¹ ΦΕΚ 162/Α/2001

⁵² ΦΕΚ 311/Α/2002

φοίτησή τους περιλαμβάνει και πρακτική εκπαίδευση, στην οποία γίνεται εξάσκηση των Αξιωματικών Τεχνικών στο αντικείμενο τους, επισκέψεις⁵³, καθώς και εκπαιδευτικά ταξίδια.

Εν συνεχεία, στη **Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών ΛΣ**, γίνονται δεκτοί πτυχιούχοι Ανώτατων ή Ανώτερων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και απόφοιτοι Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Διαμένουν και σιτίζονται στις εγκαταστάσεις της σχολής που είναι τοποθετημένη στο Κέντρο Εκπαιδύσεως Παλάσκας του Πολεμικού Ναυτικού. Τα μαθήματα που διδάσκονται είναι Στοιχεία Διοικητικού και Ναυτικού Δικαίου, Ποινικό Δίκαιο- Ποινική Δικονομία, Γενική, Λιμενική και Τουριστική Αστυνομία, Αγγλικά, Σ.Π.Κ.⁵⁴ Νομοθεσία και Κανονισμοί ΛΣ, Στοιχεία Ναυτιλίας, Ναυτική Τέχνη, Τεχνική Πλοίου, Πληροφορική, Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος και Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας. Η εκπαίδευση τους περιλαμβάνει και εκπαιδευτικούς πλόες, με σκάφος τύπου Άμπεκιν και με Επιβατηγό Οχηματαγωγό πλοίο.

Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας εγκρίνουν τον Κανονισμό Εκπαιδύσεως Δοκίμων Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος. Τα δεδομένα που λαμβάνουν υπόψη τους οι δυο Υπουργοί προκειμένου να εγκρίνουν τον συγκεκριμένο Κανονισμό, είναι τα ακόλουθα:

α) Τα άρθρα 1-3 Ν.Δ. 3596/1956 «Περί αρμοδιοτήτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας επί θεμάτων αφορώντων εις την συμβολήν του Λιμενικού Σώματος εις την Εθνική Άμυνα και ασφάλεια της χώρας»⁵⁵.

β) Το Π.Δ. 350/75 «Περί Οργανισμού Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος (ΣΔΥΛΣ)»⁵⁶.

⁵³ όπως για παράδειγμα, στην Ιχθυόσκαλα, στον Κεντρικό Λιμένα Πειραιά, στον Όμιλο Λιμένος Πειραιά: ΟΛΠ

⁵⁴ Σ.Π.Κ.: Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας

⁵⁵ ΦΕΚ 240/Α/1956

⁵⁶ όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει σήμερα

γ) Την σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αρχηγού Λιμενικού Σώματος και

δ) την Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμό Φ.302.13/5/95 από 23-8-95.

Για τη **Σχολή Λιμενοφυλάκων** απαραίτητη προϋπόθεση εισαγωγής είναι το απολυτήριο Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Οι εγκαταστάσεις της Σχολής, όπου διαμένουν και σιτίζονται οι Δόκιμοι, είναι στο Χατζηκυριάκειο. Τα μαθήματα που διδάσκονται⁵⁷ είναι: Ποινικό Δίκαιο και Ποινική Δικονομία, Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, Ναυτική Τέχνη, θέματα Γενικής και Λιμενικής Αστυνομίας, Αγγλικά, Σ.Π.Κ.-Νομοθεσία και Κανονισμοί του ΛΣ, Στοιχεία Διοικητικού και Ναυτικού Δικαίου, Πληροφορική, Θέματα Τροχαίας, Αυτοάμυνα- Αυτοπροστασία, Οπλοτεχνική-Βολές και Τηλεπικοινωνίες. Κατά τη δεύτερη περίοδο της εκπαίδευσης οι Δόκιμοι εξειδικεύονται, οι μεν άντρες ως προς Μηχανοδηγοί ή ως προς Αρμενιστές στα Πλωτά του ΛΣ και οι δε γυναίκες στη Γραμματειακή Υποστήριξη. Τα μαθήματα που διδάσκονται στο τμήμα των Μηχανοδηγών είναι τα εξής: Μ.Ε.Κ⁵⁸, Βοηθητικά Μηχανήματα, Ηλεκτρολογία, Μηχανοστάσιο- Προστασία Ατόμου, Έσω-Έξω και Εξωλέμβιες Μηχανές, Πρακτική Εκπαίδευση σε Ε.Β/ ΛΣ και Π.ΛΣ και Προχωρημένα Σωστικά. Το τμήμα των Αρμενιστών διδάσκεται τα ακόλουθα μαθήματα: Ναυτική Τέχνη(II), Ναυτλιακές Γνώσεις, Γενικές Γνώσεις Μηχανοστασίου- Προστασία Ατόμου, Έσω-Έξω και Εξωλέμβιες Μηχανές, Πρακτική Εκπαίδευση σε Ε.Β/ ΛΣ και Π.ΛΣ και Προχωρημένα Σωστικά. Στο τμήμα της Γραμματειακής Υποστήριξης διδάσκονται τα εξής: Γραμματειακή Υποστήριξη, Telex- Τηλεπικοινωνίες II, Πληροφορική II, Αγγλικά και Εθιμοτυπία.

Τόσο οι Λιμενοφύλακες όσο και οι Υπαξιωματικοί, εξειδικεύονται σε ποικίλες ειδικές αποστολές, προκειμένου να στελεχώσουν τα αρμόδια τμήματα και να

⁵⁷ ΦΕΚ Α' 790, «Έγκριση Κανονισμού Σχολής Λιμενοφυλάκων», 27 Ιουνίου 2000.

⁵⁸ Μ.Ε.Κ: Μηχανές Εσωτερικής Καύσης

εκτελέσουν τις σχετικές αποστολές⁵⁹, μετά την αποφοίτησή τους από τις σχολές του ΛΣ.

Ο Κανονισμός Σχολής Λιμενοφυλάκων, εγκρίνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, έχοντας υπόψη:

1. Την παράγραφο 3 του άρθρου 3 του Ν.Δ. 530/70 «Περί Λιμενοφυλάκων»⁶⁰.
2. Την ανάγκη αναμόρφωσης του Μέρους Β΄ του αριθμ.2/12-5-1970 Κανονισμού Σχολής Λιμενοφυλάκων⁶¹.
3. Την απόφαση ΥΕΝ 4222.1/7/97/11-8-1997⁶² «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και του δικαιώματος υπογραφής σε Διοικητικά και Οικονομικά θέματα με 'εντολή Υπουργού' στο Γενικό Γραμματέα, τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, τους Υπαρχηγούς του ΛΣ, Προϊσταμένους των Κλάδων, Διευθύνσεων, Τμημάτων και Υπηρεσία Προμηθειών ΛΣ του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ)».
4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της Απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του ΥΕΝ οικονομικού έτους 2000 ύψους 25.162.000δραχμές η οποία θα καλυφθεί από τις εγγεγραμμένες πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του ΥΕΝ⁶³ και
5. Ότι για τα επόμενα πέντε έτη προβλέπεται ετήσια δαπάνη ύψους 100.037.000δρχ, η οποία θα καλυφθεί από την εγγραφή των πιστώσεων στους αντίστοιχους ΚΑΕ του τακτικού προϋπολογισμού του ΥΕΝ

Εγκρίνει τον αριθμ.63/12-6-2000 Κανονισμό Σχολής Λιμενοφυλάκων⁶⁴ «Αντικατάσταση του Μέρους Β΄ (ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ) του με αριθμό 2/12-5-1970 Κανονισμού Σχολής Λιμενοφυλάκων, όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει».

⁵⁹ Οι ειδικές αποστολές περιλαμβάνουν την προστασία του περιβάλλοντος, την απορρύπανση, τη δίωξη λαθρεμπορίου, τη δίωξη ναρκωτικών, την αντιτρομοκρατική δράση κ.ά.

⁶⁰ ΦΕΚ 100Α/2-5-1970

⁶¹ όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα

⁶² Β 742

⁶³ ΚΑΕ 41/110/0721-ΚΑΕ 41/110/0535

⁶⁴ ΦΕΚ790Β/27-6-2000

4.2 ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού⁶⁵ ανήκουν στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού. Η λειτουργία τους, η οργάνωσή τους⁶⁶, το εκπαιδευτικό τους πρόγραμμα, αλλά και η εισαγωγή των σπουδαστών τους, εξαρτώνται από το ΥΕΝ. Οι ΑΕΝ είναι περιφερειακές υπηρεσίες του ΥΕΝ και λειτουργούν σύμφωνα με το Ν.2638/98⁶⁷ και τον Εσωτερικό Κανονισμό τους.

Πιο αναλυτικά, οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού περιλαμβάνουν δυο κατευθύνσεις, ακολουθώντας τις οποίες οι φοιτητές παίρνουν την ειδίκευση του πλοίαρχου ή του μηχανικού του Εμπορικού Ναυτικού. Οι λεπτομέρειες για την εισαγωγή ρυθμίζονται σύμφωνα με την αριθμ.3621/4/2004/28-4-04 Απόφαση ΥΕΝ/ΔΕΚΝ Β' ⁶⁸ και των Κανονισμό εισαγωγής σπουδαστών στις ΑΕΝ που κυρώθηκε με την Κοινή Απόφαση ΥΠΕΠΘ- ΥΕΝ αριθ.Μ. 3614.1/02/2004/26-4-2004.

Σύμφωνα με αυτή την απόφαση και τον Κανονισμό Εισαγωγής, η διάρκεια της εκπαίδευσης περιλαμβάνει έξι (6) διδακτικά εξάμηνα και δύο θαλάσσια ταξίδια, κατευθυνόμενης πρακτικής άσκησης σε πλοία⁶⁹. Οι σπουδαστές, δεν έχουν καμιά οικονομική επιβάρυνση για τη φοίτηση τους στη σχολή, ενώ αμείβονται κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής τους στον κλάδο της ειδικότητάς τους. Το έργο της Ναυτικής Εκπαίδευσης συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο⁷⁰, στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος 'Εκπαίδευση και Αρχική Επαγγελματική Κατάρτιση'. Εφόσον επιτύχουν στις εξετάσεις τους οι σπουδαστές,

⁶⁵ Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού: ΑΕΝ

⁶⁶ ΦΕΚ Α' 1853, «Έγκριση Εσωτερικού Κανονισμού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Κ./Α.Ε.Ν.)», 6 Οκτωβρίου 1999.

⁶⁷ ΦΕΚ 204Α

⁶⁸ ΔΕΚΝ Β': Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ, Τμήμα Β'

⁶⁹ Η συνολική διάρκεια των ταξιδιών είναι δώδεκα (12) μήνες.

⁷⁰ Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο: ΕΚΤ

λαμβάνουν Πτυχίο της Σχολής και αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ΄ τάξης Εμπορικού Ναυτικού.

Ο «Εσωτερικός Κανονισμός των ΑΕΝ», εγκρίνεται με Απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, η έγκριση αυτή γίνεται έχοντας υπόψη:

1.α. Το άρθρο 9 του Ν.2638/98 «Οργάνωση και λειτουργία της Ναυτικής Εκπαίδευσης, μισθολογικές ρυθμίσεις για το προσωπικό αυτής και άλλες διατάξεις»⁷¹

β. Την αριθμ.03/15.7.99 γνώμη του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης⁷², σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν.2638/98

γ. Τη ΣΤ5/33/96/9.10.96 Απόφαση Πρωθυπουργού- Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 'Ορισμός αρμοδιοτήτων Υφυπουργού του ΥΠΕΠΘ'⁷³ και

2. Ότι από τις διατάξεις αυτής της Απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε).

Αλλά, και ο «Κανονισμός Σπουδών των ΑΕΝ»⁷⁴ εγκρίνεται από τους Υπουργούς Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας⁷⁵. Έναρξη της ισχύς της Κοινής Υπουργικής Απόφασης ήταν το ακαδημαϊκό έτος 2000-2001. Οι Υπουργοί για τη συγκεκριμένη Απόφαση λάμβαναν υπόψη τους τα εξής:

1.α. το άρθρο 22 παρ.3 του Ν.2638/98 «Οργάνωση και λειτουργία της Ναυτικής Εκπαίδευσης, μισθολογικές ρυθμίσεις για το προσωπικό αυτής και άλλες διατάξεις»

β. Την αριθμ.5/18.9.2000 γνώμη του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης⁷⁶, σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν.2638/98

⁷¹ Α΄ 204

⁷² Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης: ΣΝΕ

⁷³ ΦΕΚ937/Β/96

⁷⁴ ΦΕΚ Α΄ 1393, «Έγκριση Κανονισμού Σπουδών Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών (Π-Μ) των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού», 14 Νοεμβρίου 2000.

⁷⁵ ΦΕΚ 1393/Β/2000

⁷⁶ Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης: ΣΝΕ

γ. Τη ΣΤ5/33/96/9.10.96 Απόφαση Πρωθυπουργού- Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 'Ορισμός αρμοδιοτήτων Υφυπουργού του ΥΠΕΠΘ' και

2. Ότι από τις διατάξεις αυτής της Απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε).

Στον Κανονισμό Σπουδών Α.Ε.Ν. ορίζεται το Ακαδημαϊκό έτος, το Διδακτικό έτος, η εξεταστική περίοδος, οι προβλεπόμενες ώρες διδασκαλίας και πρακτικής, εργαστηριακής άσκησης. Επίσης, αναλύονται οι θαλάσσιες εκπαιδευτικές περιόδους. Καθίσταται σαφές ότι ταυτόχρονη φοίτηση σε άλλη ΑΕΝ ή σε άλλη σχολή Τριτοβάθμιας εκπαίδευσης δεν είναι νόμιμη και ότι η φοίτηση στις ΑΕΝ είναι υποχρεωτική.

4.3 ΚΕΝΤΡΑ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Τα Κέντρα Επιμόρφωσης Εμπορικού Ναυτικού⁷⁷ υπάγονται στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού. Η επιμόρφωση στα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν περιλαμβάνει τόσο θεωρητική όσο και πρακτική διδασκαλία, για την επαγγελματική κατάρτιση προς απόκτηση Διπλωμάτων Πλοιάρχων και Μηχανικών Α' και Β' τάξης και Ραδιοτηλεγραφητών Α' Τάξης Ε.Ν. και για περαιτέρω επιμόρφωση στελεχών Ε.Ν. Το ΥΕΝ επηρεάζει άμεσα την οργάνωση, λειτουργία και το αντικείμενο και τον τρόπο επιμόρφωσης που θα εφαρμοστεί στα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι υπεύθυνος για τον Κανονισμό Σπουδών που θα υιοθετηθεί από τα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν και η κύρωση του εν λόγω κανονισμού πραγματοποιείται με Απόφαση⁷⁸ του που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της

⁷⁷Κέντρα Επιμόρφωσης Εμπορικού Ναυτικού: Κ.Ε.Σ.Ε.Ν

⁷⁸ Η Απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για την Κύρωση Κανονισμού Σπουδών Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού δημοσιεύτηκε στο Φ.Ε.Κ 1071, Β'/98

Κυβερνήσεως. Για τον πρόσφατο Κανονισμό Σπουδών των Κ.Ε.Σ.Ε.Ν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, έλαβε υπόψη του τις διατάξεις:

α) του άρθρου 8 του Ν.Δ. 1383/73 «Περί ιδρύσεως Κέντρων Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού»⁷⁹

β) της παραγράφου Β 95 του άρθρου 1 της Υπουργικής Απόφασης 4222.1/7/97/11-8-97, Φ.Ε.Κ 224 Β/19-8-97 «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και του δικαιώματος υπογραφής σε Διοικητικά και Οικονομικά θέματα με «Εντολή Υπουργού» στο Γενικό Γραμματέα κ.λπ.»

γ) Την κατά το άρθρο 68 του Ν.Δ. 187/73 γνωμοδότηση του Συμβουλίου ΔΣΕΝ⁸⁰.

Επίσης, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν παραγνώρισε το γεγονός ότι από τις διατάξεις της Απόφασης του δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού και του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Οι βασικές διατάξεις για την οργάνωση, διοίκηση και λειτουργία των ΚΕΣΕΝ καθορίζονται στο Π.Δ. που εκδίδεται με εξουσιοδότηση του Ν.Δ.1383/73. Ο Διοικητής κάθε ΚΕΣΕΝ εποπτεύει τη λειτουργία του, ασκώντας τα καθήκοντά του που του έχουν ανατεθεί μέσω των Αποφάσεων του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Συμβούλιο του ΚΕΣΕΝ συντονίζει τις αποφάσεις των Εκπαιδευτικών Συμβουλίων κάθε ειδικότητας και προσδιορίζει τις ανάγκες του ΚΕΣΕΝ σε Εκπαιδευτικό προσωπικό, τον αναγκαίο εξοπλισμό και γενικά κάθε είδους μέτρα που είναι απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία του Κέντρου και προτείνει σχετικά στο ΥΕΝ.

Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο για τα θέματα εκπαίδευσης της Διεύθυνσης Σπουδών και εισηγείται την προκήρυξη θέσεων Εκπαιδευτικού Προσωπικού, τα κατάλληλα διδακτικά βοηθήματα, τις τροποποιήσεις στη διδακτέα ύλη, τα εποπτικά μέσα και όργανα διδασκαλίας που είναι αναγκαία, καθώς και τον εμπλουτισμό της βιβλιοθήκης.

⁷⁹ ΦΕΚ 94, Α' /73

⁸⁰ Όπως αυτή εκφράστηκε με την υπ' αριθμ.5/31-8-98 γνώμη του Συμβουλίου ΔΣΕΝ

Ο Διευθυντής Σπουδών της κάθε ειδικότητας είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Πιο συγκεκριμένα, ευθύνεται για τον ετήσιο προγραμματισμό, τη συγκρότηση των σπουδαστών σε Τμήματα, την κατάρτιση των ωρολογίων προγραμμάτων διδασκαλίας και την παρακολούθηση της κανονικής τους εκτέλεσης, τη σύνταξη των τελικών πινάκων επιτυχίας των σπουδαστών, την εισήγηση προς το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο για έγκριση της κατανομής του Εκπαιδευτικού Προσωπικού σε Τμήματα και την παρακολούθηση του διδακτικού τους έργου και τη διαφύλαξη των γραπτών δοκιμών των σπουδαστών για ένα έτος.

Το Εκπαιδευτικό προσωπικό εκτελεί το διδακτικό του έργο σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα και τον Κανονισμό Σπουδών, εισηγείται στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο τα διδακτικά βοηθήματα και τις μεταβολές που, κατά τη γνώμη του, απαιτούνται στην ύλη που διδάσκεται. Οι αμοιβές των καθηγητών καθορίζονται με Απόφαση του Υπουργού Ε.Ν.

Η Επιμόρφωση στα ΚΕΣΕΝ συνδυάζει τη θεωρητική διδασκαλία με σύνθετες πρακτικές εφαρμογές που ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα του ναυτικού επαγγέλματος. Για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του χρόνου φοίτησης, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην εποπτική διδασκαλία με την αξιοποίηση των εποπτικών μέσων⁸¹, κατά τη θεωρητική διδασκαλία και τις πρακτικές εφαρμογές. Μάλιστα, ακόμη και κατά τη διάρκεια της δέμηνης διακοπής του θέρους και πέραν των εκπαιδευτικών κύκλων, είναι δυνατό να πραγματοποιούνται σεμινάρια ή προγράμματα επιμόρφωσης εντός των χωρών των ΚΕΣΕΝ, ύστερα από εισήγηση του Συμβουλίου του ΚΕΣΕΝ και με σχετική απόφαση του ΥΕΝ.

Οι σπουδαστές των ΚΕΣΕΝ⁸² είναι υποχρεωμένοι να τηρούν τον Κανονισμό Σπουδών και τις αποφάσεις των Οργάνων Διοίκησης. Επίσης, οφείλουν να δείχνουν

⁸¹ όπως είναι για παράδειγμα ταινίες, διαφάνειες, οπτικοακουστικά μέσα, πίνακες, διάφορα βοηθήματα

⁸² ΦΕΚ Α' 1071, «Κύρωση Κανονισμού Σπουδών Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ)», 14 Οκτωβρίου 1998.

πνεύμα συνεργασίας με τη Διοίκηση, τη Διεύθυνση Σπουδών και το Εκπαιδευτικό Προσωπικό και να συμβάλουν στην εποικοδομητική λειτουργία του ΚΕΣΕΝ. Τα αιτήματα των σπουδαστών, μέσω των τριμελών επιτροπών τους, προβάλλονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ.

Αποφοιτούντες των ΚΕΣΕΝ θεωρούνται οι σπουδαστές που πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις εγγραφής, πέτυχαν τουλάχιστον τη βάση σε όλα τα εξεταζόμενα μαθήματα όλων των κύκλων σπουδών και δεν ξεπέρασαν τα ανώτατα όρια απουσιών στα μαθήματα. Οι αποφοιτούντες λαμβάνουν πιστοποιητικό που φαίνεται η επίδοσή τους, το οποίο υπογράφεται από τον Διευθυντή Σπουδών και θεωρείται από τον Διοικητή του Κέντρου. Το ΥΕΝ και συγκεκριμένα η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, Τμήμα Β' καθορίζει τον τύπο του πιστοποιητικού.

Οι Αξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής και ραδιοηλεκτρονικών-ραδιοεπικοινωνιών Ε.Ν αποκτούν από τα αντίστοιχα ΚΕΣΕΝ πιστοποιητικό συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων, αφού εξεταστούν σε μαθήματα που καθορίζονται ανάλογα με το δίπλωμα ή το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας που διαθέτουν οι ενδιαφερόμενοι. Ο τύπος των χορηγούμενων από το ΚΕΣΕΝ/ΠΙ-Μ-ΡΗ/ΡΕ ⁸³ πιστοποιητικών συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων καθορίζεται από την αριθμ.2150/10/91/4-3-1991 απόφαση ΥΕΝ/ ΔΕΚΝ Γ'.

⁸³ ενν. Πλοιάρχων- Μηχανικών- ΡαδιοΗλεκτρονικών / ΡαδιοΕπικοινωνιών

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Άρθρο 11 ΚΔΝΔ [ΝΔ 187/3-10- 73,ΦΕΚΑ΄261]// 5 [ΝΔ 187/3-10-73,ΦΕΚ Α΄ 261]// 2 ΒΔ/ 3-11-1836// 2 παρ.2 Α.Ν. 136/1967// 15 ΚΔΝΔ// 1 ΠΔ 364/21-7-88 (ΦΕΚ Α΄ 159)// 1 ΠΔ 256/1-6-88 (ΦΕΚ Α΄107)// 2,3 ΠΔ 364/21-7-88// 9 Νόμου 5304/14-1-32// 9 ΠΔ 364/21-7-88// ΠΔ 276/19-8-86 (ΦΕΚ Α΄ 124)// 164ΚΔΝΔ// ΝΔ 524/2-5-70(ΦΕΚ Α΄ 100)// 6 ΠΔ 364/21-7-88(ΦΕΚ Α΄ 159)// 165ΚΔΝΔ// 1Νόμου 603/10-6-77(ΦΕΚ Α΄ 162)// 3 Νόμου 6059/20-2-34 (ΦΕΚ Α΄ 71)// 6ΚΔΝΔ// Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριθ.90545/20-10-76 (ΦΕΚ Β΄ 1290)// 2 ΠΔ 814/ 3-12-74(ΦΕΚ Α΄ 359)// 3 ΠΔ 814/ 3-12-74(ΦΕΚ Α΄ 359)// ΒΔ 471/ 21-8-64(ΦΕΚ Α΄ 137)// 3,5 ΠΔ 256/1-6-88 (ΦΕΚ Α΄ 107)// ΠΔ 684/17-9-76 (ΦΕΚ 249)// 169ΚΔΝΔ// 172ΚΔΝΔ// 171ΚΔΝΔ// 3,4 ΠΔ 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α΄ 249)// Νόμος 5570/17-8-32// 5,6 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 7 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 8 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 9 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 10 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 11 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 12 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 15 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 16 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 17 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 18 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 19 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α΄ 249)// 173 ΚΔΝΔ// 175 ΚΔΝΔ// 174 ΚΔΝΔ// 1,2,3,4 ΠΔ 850/25-11-78 (ΦΕΚ Α΄ 199)// 2 ΝΔ 288/11-11-69 (ΦΕΚ΄ 182)// 21,22 Νόμου 5304/14-1-32// 2 Νόμου 4195/13-7-29// 4 Νόμου 4835/25-7-30// 178 ΚΔΝΔ// Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας// Αριθμ.84401/13129 της 19-11-62 (ΦΕΚ Β΄415)// Αριθμ.100558/10903 της 5-12-67(ΦΕΚ Β΄ 719)// Αριθμ.91104/17-12-75 (ΦΕΚ Β΄ 1467)// Αριθμ.90062/9-2-79 (ΦΕΚ Β΄ 112)// 176 ΚΔΝΔ// 177 ΚΔΝΔ// ΒΔ 493/31-5-65(ΦΕΚ Α΄ 108)// 39 ΠΔ 259/3-6-88 (ΦΕΚ Α΄ 117)// ΒΔ 644/11-11-67(ΦΕΚ Α΄ 198)// 44 ΚΔΝΔ// 21 ΠΔ 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α΄ 249)// Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας .

Αρίθμ.63621/31-5-74 (ΦΕΚ Β΄ 572)// 87 ΚΔΝΔ// ΠΔ 797/10-8-81(ΦΕΚ Α΄ 209)//
58 Νόμον 959/24-8-79 (ΦΕΚ Α΄ 192)// 187 ΚΔΝΔ// Νόμος 1262/1982// 190 ΚΔΝΔ//
Νόμος 2932/2001.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Συνθήκη Ρώμης// Κανονισμός Αριθμ.959/79// Κανονισμός Αριθμ.4055/86//
Κανονισμός Αριθμ.4056/86// Κανονισμός Αριθμ.4057/86// Κανονισμός
Αριθμ.4058/86//Κανονισμός Αριθμ. 3577/92// Επίσημη Εφημερίδα Των Ευρωπαϊκών
Κοινοτήτων Αριθ. C 205/5// COM (2002) 203 final.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

- Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)[Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α΄ 261] ακτοπλοΐα είναι η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Επίσης, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία φέρουν Ελληνική σημαία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώρισή τους ως Ελληνικών. Για το θέμα αυτό, το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ ορίζει:

« Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πενήκοντα εκατοστά εις Έλληνας υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν...»

- Για την αναγνώριση πλοίων ως ελληνικών, ο μοναδικός ειδικός νόμος που ισχύει είναι το άρθρο 2 του Β.Δ. της 3-11-1836, όπως αυτό τροποποιήθηκε από την παρ.2 του άρθρου 2 του Α.Ν.136/1967, το οποίο, κυρίως, ασχολείται με την προέλευση των ελληνικών πλοίων και δεν έρχεται σε αντίθεση με το παραπάνω εδάφιο.

- Όταν παύουν να υπάρχουν οι όροι κτήσης της ελληνικής εθνικότητας το πλοίο χάνει την ελληνική εθνικότητα (παρ.3). Περιορισμένη είναι η μεταβίβαση της κυριότητας των πλοίων σε αλλοδαπούς, αφού σύμφωνα με το άρθρο 15 του ΚΔΝΔ:

«Προκειμένου περί επιβατηγών σιδηρών ακτοπλοϊκών πλοίων, επιβατηγών, οχηματαγωγών, ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών, απαιτείται, οπωσδήποτε άδεια του Υπουργού δια τη συμβατικήν εκποίησην ή υποθήκευσιν αυτών εις αλλοδαπούς».

- Στο ΠΔ 364,21-7-88 {ΦΕΚ Α΄ 159}, άρθρο 1, καθώς και σε άλλα νομοθετήματα σχετικού αντικειμένου, οι τύποι των πλοίων ορίζονται όπως ακολούθως: επιβατηγό (Ε/Γ) είναι το πλοίο, το οποίο ναυπηγήθηκε ή μετασκευάστηκε για να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες. Τουριστικό είναι κάθε πλοίο που εκτελεί

κυκλικές πλόες θαλάσσιας περιήγησης και αναψυχής. Συνεπώς, τα τουριστικά πλοία είναι υποσύνολο των επιβατηγών, διακρίνονται δε σε επαγγελματικά και αναψυχής. είναι κάθε Τα τουριστικά πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών με ναύλο καλούνται επαγγελματικά τουριστικά πλοία, ενώ κάθε τουριστικό πλοίο που δεν είναι επαγγελματικό αποτελεί τουριστικό πλοίο αναψυχής. Επίσης φορτηγό (Φ/Γ), είναι κάθε πλοίο που δεν είναι επιβατηγό, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 του ΠΔ 256/1-6-88 (Α' 107). Εν συνεχεία, στο αυτό άρθρο, προσδιορίζεται η έννοια του οχηματαγωγού (Ο/Γ) ως το πλοίο που, από την κατασκευή ή μετασκευή και από τη διάταξη και το μέγεθος των χωρών του, έχει κύριο προορισμό την παραλαβή και μεταφορά οχημάτων που εισέρχονται και εξέρχονται με τα ίδια τους μέσα ή με ρυμούλκηση. Τα οχηματαγωγά πλοία αν μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες θεωρούνται επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ- Ο/Γ), και αν δεν είναι (Ε/Γ- Ο/Γ) αποτελούν φορτηγά οχηματαγωγά (Φ/Γ –Ο/Γ). Ως αναφορά στα οχηματαγωγά πλοία , είναι «οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου», όταν σε όλο το μήκος του κυρίου καταστρώματος διαθέτουν κλειστή υπερκατασκευή⁸⁴, και «οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου», όταν δεν ανήκουν στην προηγούμενη κατηγορία. Η διάκριση αυτή έχει δηλαδή ως κριτήριο το είδος της κατασκευής τους.

- Στο άρθρο 3 του ΠΔ 364/21-7-88 αναφέρονται τα εξής:
«Για να ορισθεί ελληνικό πλοίο ως «επιβατηγό» πρέπει να είναι ηλικίας όχι μεγαλύτερης των 20 ετών από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι της νηολόγησής του ως επιβατηγού στα Ελληνικά νηολόγια. Η απαίτηση αυτή, δεν έχει εφαρμογή σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν μέχρι 49 επιβάτες, και σε επαγγελματικά τουριστικά πλοία ξύλινης κατασκευής, ανεξάρτητα από αριθμό επιβατών».

⁸⁴ σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ.10(β) του Κανονισμού 3 της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φόρτωσης του 1966

Στο άρθρο 2 του ίδιου διατάγματος, αναφέρεται ότι δεν υπάρχει εφαρμογή αυτού του διατάγματος σε τουριστικά πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από τον αριθμό επιβατών που παραλαμβάνουν. Από το διάταγμα αυτό, όπως και τα περισσότερα από τα προηγούμενα νομοθετήματα με το αυτό αντικείμενο⁸⁵, προκύπτει ότι η ηλικία του πλοίου, θεωρείται από τον νομοθέτη μέτρο ασφάλειας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, και γι' αυτό υπάρχει η επιθυμία περιορισμού της ηλικίας του στόλου των επιβατηγών πλοίων⁸⁶. Από τον ίδιο νομοθέτη, εισάγεται η ακόλουθη μεταβατική διάταξη, με το άρθρο 9 του ίδιου διατάγματος:

«Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία για τα οποία μέχρι 31.3.1988 υποβλήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγγράφως εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ύψωση της ελληνικής σημαίας, για να αναγνωριστούν ως «επιβατηγά» σύμφωνα με το παρόν Π.Δ/γμα, δεν είναι αναγκαίο να πληρούνται η απαίτηση της παρ.1 του άρθρου 3 αυτού του Π.Δ/τος⁸⁷»

Το οποίο σημαίνει ότι καθίσταται επιτρεπτή η καταστρατήγηση του ορίου των 20 ετών. Παρόμοια «μεταβατική διάταξη» περιέχεται και στο ΠΔ 276/19-8-86⁸⁸.

- Στην ελληνική νομοθεσία προβλέπεται όμως και όριο εξόδου, εκτός από το όριο εισόδου επιβατηγών πλοίων. Σύμφωνα με το άρθρο 164 του ΚΔΝΔ, ορίζονται τα εξής:

«Ελληνικά επιβατηγά πλοία ...απομακρύνονται υποχρεωτικώς εκ της εξυπηρετήσεως των κατά την έννοιαν της παρ.1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών [ακτοπλοΐας] επί τη συμπληρώσει ηλικίας 35 ετών από του έτους της κατελκύσεως των. Ως αφητηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31^η Δεκεμβρίου του έτους της κατελκύσεως⁸⁹».

⁸⁵ Όριο ηλικίας αναγνώρισης ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών έχει θεσπιστεί ήδη από το 1932 με τον Νόμο 5304/14-1-32, ενώ δεν ίσχυσε για την περίοδο 1970-1986

⁸⁶ ακτοπλοϊκών, κρουαζιερόπλοιων, πλοίων γραμμής Ελλάδας- Ιταλίας

⁸⁷ το όριο δηλαδή των 20 ετών

⁸⁸ ΦΕΚ Α' 124

⁸⁹ Παρόμοιο είναι και το περιεχόμενο του ΝΔ 524/2-5-70 (ΦΕΚ Α' 100). Το όριο εξόδου δεν εφαρμόζεται σε κρουαζιερόπλοια ή πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή Ελλάδας- Ιταλίας

- Το άρθρο 6 του ΠΔ 364/21-7-88 ορίζει υποχρεώσεις που συνοδεύουν την αναγνώριση ελληνικού πλοίου ως επιβατηγού:

«Για εξυπηρέτηση ενδεχόμενης δημόσιας ανάγκης μπορεί να επιβληθεί με την απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στον πλοιοκτήτη ελληνικού πλοίου που τελεί υπό αναγνώριση ή έχει αναγνωρισθεί ως «επιβατηγό» η υποχρέωση εκτέλεσης ορισμένων διαβαθμίσεων έναντι σχετικής αποζημίωσης ή και επιχορήγησης... Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης αυτής δεν χωρεί η αναγνώριση του πλοίου «ως επιβατηγού» ή σε περίπτωση αναγνωρισμένου πλοίου αίρεται η αναγνώρισή του αυτή με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από πρόταση του Δ/ντή της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Η παραπάνω απόφαση επιφέρει και την άρση της ισχύος του πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου⁹⁰».

- Το άρθρο 165 του ΚΔΝΔ⁹¹ ρυθμίζει τα της μεταφοράς επιβατών⁹²:

«1. Το δικαίωμα της μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφωδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας, ανήκει εις τα κατά τας διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, δρομολογούμενα ελληνικά επιβατικά πλοία, τα αναγνωριζόμενα ως τοιάυτα κατά την διάταξιν της παρ. 3 του άρθρ. 5 του παρόντος εν συνδυασμό προς την του προηγουμένου άρθρ. 164.

2. Υπό την επιφύλαξη τηρήσεως της προηγούμενης παραγράφου, η μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και τανάπαλιν απευθείας μεταφορά επιβατών, δύναται να διενεργείται και δι' υπό ξένας σημαίας επιβατικών πλοίων υπό τον όρον της αμοιβαιότητας.

3. Η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά επαγγελματιών οδηγών συνοδευόντων τα οχήματά των δι' ελληνικών φορτηγών – οχηματαγωγών πλοίων δεν αντίκειται εις το

⁹⁰ ΦΕΚ Α' 159

⁹¹ ΔΕΚΑΚΟΥ Μ., «Οι οικονομικές απόψεις του Ακτοπλοϊκού Ζητήματος. Η Τιμολογιακή Πολιτική. Διδακτορική Διατριβή», Πειραιάς 1994, σ. 36.

⁹² όπως αυτό τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 του Νόμου 603/10-6-77 (ΦΕΚ Α' 162)

κατά την διάταξιν της παρ.1 δικαίωμα μεταφοράς υπέρ των ελληνικών επιβατηγών πλοίων.

4.Δια ΠΔ/των εκδιδόμενων προτάσει του Υπουργού ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παρ.1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων:

- α) τα της διενεργείας περιηγητικών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων δι' ελληνικών επιβατηγών πλοίων,
- β) αι μεταφοραί επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων δι' ελληνικών πλοίων, αι διαμορφούμεναι εκ των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία ή εκ των αναγκών εξυπηρετήσεως του θαλασσίου τουρισμού.

5.Δι' αποφάσεων του Υπουργού ρυθμίζονται εκάστοτε κατά παρέκκλισιν των εν παρ.1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων τα της διενέργειας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων, εις περιπτώσεις:

- α)μη εξυπηρετήσεως της συνδέσεως τούτων άπαξ τουλάχιστον της εβδομάδος διά πλοίων της κατηγορίας της παρ. 1,
- β)εκτάκτων και επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως δια πλοίων της αυτής ως άνω κατηγορίας,
- γ)διακινήσεως προσώπων συνδεομένων προς το πλοίο και το φορτίον,
- δ)μεταφοράς επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας μετά σύμφωνον γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

Επιπρόσθετα, στο άρθ.3 του Νόμου 6059/20-2-34⁹³, ο οποίος διαφοροποιήθηκε κατά ένα βαθμό από τον ΚΔΝΔ, ορίζεται ότι:

«...Κατ' εξαίρεσιν οσάκις μεταξύ ελληνικών λιμένων δεν υφίσταται τακτική συγκοινωνία δι' ελληνικών επιβατηγών ατμοπλοίων άπαξ τουλάχιστον κάθ' εβδομάδας, επιτρέπεται η μεταξύ τούτων μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων...υπό ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων...

⁹³ ΦΕΚ Α' 71

...εν πάσει περιπτώσει επιτρέπεται η μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφορά υπό των ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων των συνοδών του φορτίου αυτών μέχρι 15 κατ' ανώτατον όριον του ναυτικού αυτών πράκτορος πλοιοκτήτου, εφοπλιστού και του υπαλληλικού και υπηρετικού προσωπικού του τελευταίου, ως και των μελών της οικογενείας του πλοιάρχου, πλοιοκτήτου ή εφοπλιστού, συμπεριλαμβανομένων εις τον αριθμόν των 15, κατόπιν εγγράφου αδείας της λιμενικής αρχής του τόπου της επιβίβασεώς των, μετά διαπίστωσιν υπό ταύτης ως άνω ιδιότητος αυτών...

• Τα σχετικά θέματα με τη μεταφορά εμπορευμάτων καθορίζονται από το άρθρο 166 του ΚΑΝΔ:

«1. Το δικαίωμα της μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοράς εμπορευμάτων, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς εμπορευμάτων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, διακινουμένων δυνάμει φορτωτικής συνεχείας, ανήκει σε ελληνικά φορτηγά πλοία μέχρι 1000 κόρων ολικής χωρητικότητας, κατά τα δια ΠΔ/τος, εφάπαξ εκδιδόμενου, ειδικότερον καθορισθησόμενα.

2. Η μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και τανάπαλιν απ' ευθείας μεταφορά εμπορευμάτων, δύναται να διενεργήται και δια φορτηγών πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητας, υπό ξένας σημαίας, υπό τον όρον της αμοιβαιότητας.

3. Ελληνικά φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία, διενεργούντα μεταφοράς μεταξύ ελληνικών λιμένων, δεν υπόκεινται εις το κατά την διάταξιν της παρ.1 τιθέμενον ανώτατον όριον χωρητικότητας. Δια ΠΔ/τος, εφάπαξ εκδιδόμενου, δύνανται να επεκτείνωνται εν όλω ή εν μέρει και εις τα πλοία της παρούσης παραγράφου τα καθορισθησόμενα δια τα φορτηγά πλοία, της παρ.1 του παρόντος άρθρου.

4. Ελληνικά επιβατηγά πλοία, εξυπηρετούντα τας μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοράς, περί ών η διάταξις της παρ.1 του προηγούμενου άρθρου, δύνανται να μεταφέρουν κατ' ανώτατον όριον εμπορεύματα μέχρι 5 τόνων κατά φορτωτήν. Του

περιορισμού τούτου εξαιρούνται πλοία εξυπηρετούντα αγόνους γραμμάς. Επί μεταφοράς οχημάτων ή ετέρων μηχανημάτων δεν εφαρμόζεται ο ανωτέρω περιορισμός. Δια ΠΔ/ των δύναται να αυξάνεται ή να μειούται το ανώτατον όριον των πέντε τόννων και να διαφοροποιήται κατά δρομολογιακήν γραμμήν.

5. Δια ΠΔ/ τος εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργού, ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παρ.1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων, αι μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοραί εμπορευμάτων διαμορφούμεναι εκ των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία.

6. Δι' αποφάσεων του Υπουργού ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παρ.1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων, τα της διενεργείας μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων εις περιπτώσεις:

α) ανεπαρκείας των κατά τας προηγουμένας διατάξεις δικαιουμένων προς διενέργειαν των πλοίων

β) εκτάκτων ή μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως συγκοινωνιακών αναγκών

γ) εμπορευμάτων ειδικών κατηγοριών (πχ χύδην φορτίων)

δ) μεταφοράς οχημάτων, αυτοκινήτων ή ρυμουλκούμενων, πλοιαρίων ή ετέρων μεταφορικών μέσων αναψυχής μεταξύ ελληνικών λιμένων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού διακινουμένων δια φορτωτικής ή φορτοαποδείξεως συνεχείας και συνοδευομένων υπό επιβατών ιδιοκτητών των, μετά σύμφωνον γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού».

Η Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριθ.90545/20-10-76⁹⁴, ρυθμίζει τα θέματα της μεταφοράς φορτίων χύδην:

«Επιτρέπεται η χρησιμοποίησις ελληνικών φορτηγών πλοίων και άνω των 1000 κ.ο.χ. προκειμένου περί μεταφοράς:

α) Χύδην τσιμέντου

β) Χύδην πετρελαιοειδών

⁹⁴ ΦΕΚ Β' 1290

γ) Πρώτων υλών τσιμεντοβιομηχανιών (γύψου, θηραϊκής γης κλπ) εφ' όσον τα πλοία ανήκουν εις την πλοιοκτησίαν των χρησιμοποιουσών τας πρώτας ύλας τσιμεντοβιομηχανιών

δ) Μεταλλευμάτων ηυξημένης υγρασίας δια την μεταφοράν των οποίων απαιτείται όπως τα χρησιμοποιούμενα πλοία έχουν διαφράγματα και

ε) Μεταλλεύματων και προϊόντων εκ τούτων εφ' όσον τα πλοία ανήκουν εις την πλοιοκτησίαν των οικείων βιομηχανιών».

Το προνόμιο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων από τα ελληνικά ακτοπλοϊκά πλοία καταργείται από την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

• Το άρθρο 2 του ΠΔ 814/ 3-12-74⁹⁵ κατηγοριοποιεί τις δρομολογιακές γραμμές που συνθέτουν το ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο:

«1. Κύρια δρομολογιακά γραμμά: Αι συνδέουσαι 2 τουλάχιστον λιμένας, έχουσαι ως αφετήριον λιμένα τον Πειραιά και εκτεινόμεναι εις πλείονας του ενός Νομούς.

2. Δευτερεύουσαι δρομολογιακά γραμμά: Αι συνδέουσαι 2 τουλάχιστον λιμένας, έχουσαι ως αφετήριον λιμένα έτερον του Πειραιώς και εκτεινόμεναι εις πλείονας του ενός Νόμους.

3. Τοπικά δρομολογιακά γραμμά: Αι συνδέουσαι 2 τουλάχιστον λιμένας, υπό τας κατωτέρω διακρίσεις:

α) Αι εκτεινόμεναι εντός των ορίων του αυτού Νομού και επί αποστάσεως μέχρι 3 ναυτικών μιλίων.

β) Αι εκτεινόμεναι εντός των ορίων του αυτού Νομού και επί αποστάσεως άνω των 3 ναυτικών μιλίων.

γ) Αι εκτεινόμεναι εντός των ορίων του αυτού Νομού και επί αποστάσεως άνω των 3 ναυτικών μιλίων, υφισταμένης όμως

⁹⁵ ΦΕΚ Α' 359

παραλλήλως και κυρίας ή δευτερευούσης δρομολογιακής γραμμής, συνδέουσας εν όλω ή εν μέρει τους αυτούς λιμένας και

δ) Η γραμμή Αργοσαρωνικού ήτοι η συνδέουσα τον Πειραιά μετά των λιμένων Αιγίνης- Μεθάνων- Πόρου- Ύδρας- Ερμιόνης – Σπετσών- Π.Χελίου και Λεωνιδίου.

4. Ομοίως ως τοπικά δρομολογιακά γραμμαί θεωρούνται αι συνδέουσαι 2 χερσαίας οδικάς αρτηρίας διακοπτομένας δια λωρίδος θαλάσσης εύρους μέχρι 3 ναυτικών μιλίων ή σημεία των ακτών της Ηπειρωτικής Ελλάδας μετά των έναντι νήσων, της αυτής ως ανωτέρω κατά μέγιστον αποστάσεως ανεξαρτήτως της υπαγωγής των συνδεομένων σημείων εις τα όρια του αυτού Νομού, εξυπηρετούσες δε, κυρίως την διακίνησιν οχημάτων. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του προαναφερθέντος ΠΔ/τος, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει την αρμοδιότητα δρομολόγησης πλοίων και καθορισμού δρομολογίων στις κύριες και δευτερευούσες δρομολογιακές γραμμές, όπως και στις περιπτώσεις (γ) και (δ) των τοπικών. Για τις υπόλοιπες τοπικές γραμμές, τις αντίστοιχες αρμοδιότητες έχει η αρμόδια Λιμενική Αρχή.

- Για τη δρομολόγηση ελληνικών επιβατηγών πλοίων στις δρομολογιακές γραμμές Πειραιώς- Κερκύρας⁹⁶, Πειραιώς- Δωδεκανήσου, Πειραιώς- Κρήτης και Πειραιώς- Χίου- Μυτιλήνης, η ελάχιστη απαιτούμενη ολική χωρητικότητα είναι 1700 κόροι, όπως ορίζεται από το ΒΔ 471/21-8-64⁹⁷. Ενώ, για τις γραμμές Πειραιώς- Σάμου και Πειραιώς- Ανατολικών Κυκλάδων η ελάχιστη χωρητικότητα περιορίζεται στους 1000κόρους. Όμως στις περιπτώσεις δρομολογίων αγόνων γραμμών δεν υφίστανται αυτοί οι περιορισμοί.

- Οι περιοχές όπου τα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου δύνανται να εκτελούν πλόες⁹⁸ είναι:

⁹⁶ προεκτεινόμενη ή όχι στο εξώτερο

⁹⁷ ΦΕΚ Α' 137

⁹⁸ σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 5 του ΠΔ/τος 256/1-6-88 (ΦΕΚ Α' 107)

α) οι προστατευμένες περιοχές,⁹⁹

β) οι ειδικά προστατευμένες περιοχές¹⁰⁰ εφόσον στις περιοχές αυτές δεν υπάρχει τακτική σύνδεση με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου για την διακίνηση επιβατών και οχημάτων, και

γ) μεταξύ ελληνικών λιμανιών ή όρμων, συνολικής διαδρομής όχι μεγαλύτερης από 6 ναυτικά μίλια.

• Ο ΚΑΝΔ περιέχει διατάξεις για τη δρομολόγηση επιβατηγών πλοίων ώστε να ικανοποιηθούν οι ακτοπλοϊκές ανάγκες της χώρας. Όμοιες διατάξεις περιέχονται και στο ΠΔ 684/17-9-76¹⁰¹, που αποτελεί το πιο πρόσφατο ανάμεσα σε μια σειρά διαταγμάτων που ασχολούνται με το ίδιο θέμα. Στο άρθρο 169 του ΚΑΝΔ γίνεται αναλυτική διάκριση των δρομολογιακών περιόδων:

«...εις χειμερινήν, ήτις περιλαμβάνει το από 1^{ης} Νοεμβρίου μέχρι 31^{ης} Μαρτίου χρονικό διάστημα, εις θερινήν, ήτις περιλαμβάνει το από 1^{ης} Απριλίου μέχρι 31^{ης} Οκτωβρίου διάστημα και εις ενιαύσιον, περιλαμβάνουσιν την χειμερινήν και την εν συνεχεία θερινήν».

• Ο Υπουργός έχει τη δυνατότητα καθορισμού των κύριων δρομολογιακών γραμμών και της χειμερινής, θερινής ή ενιαύσιας περιόδου και μάλιστα πριν από την προβλεπόμενη προθεσμία υποβολής αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες¹⁰². Πιο συγκεκριμένα καθορίζει:

α) τη σειρά προσέγγισης στα λιμάνια κάθε δρομολογιακής γραμμής.

β) την απαιτούμενη πυκνότητα των δρομολογίων, και

⁹⁹ Ως προστατευμένη περιοχή καθορίζεται εκείνη που συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις :α. η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 15% και β. η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή, των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτήν δεν υπερβαίνει κατά τη διάρκεια του πλούτα 10 ναυτικά μίλια

¹⁰⁰ Ως ειδικά προστατευμένη περιοχή καθορίζεται εκείνη που συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις :α. η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 25% και β. η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή, των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτήν δεν υπερβαίνει κατά τη διάρκεια του πλούτα 10 ναυτικά μίλια

¹⁰¹ ΦΕΚ Α' 249

¹⁰² η δυνατότητα αυτή του παρέχεται από το άρθρο 172 του ΚΑΝΔ

γ) το ωράριο εκτέλεσης των δρομολογίων.

- Στο άρθρο 171 του ΚΑΝΔ γίνεται διάκριση των δρομολογήσεων σε τακτικές, έκτακτες και περιοδικές. Οι τακτικές αφορούν την εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια μιας περιόδου, οι έκτακτες αφορούν δρομολογήσεις που αρχίζουν μετά την έναρξη μιας περιόδου και διαρκούν μέχρι τη λήξη της, και οι περιοδικές αφορούν δρομολογήσεις ακόμη μικρότερης διάρκειας. Στο ίδιο άρθρο ορίζεται η διαδικασία υποβολής αιτήσεων από τους πλοιοκτήτες και είναι η ακόλουθη:

«Επί των τακτικών δρομολογήσεων αι αιτήσεις των ενδιαφερομένων υποβάλλονται...εντός του πρώτου δεκαημέρου του μηνός Σεπτεμβρίου δια την χειμερινή ή ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον και εντός του τελευταίου δεκαημέρου του μηνός Φεβρουαρίου δια την θερινήν δρομολογιακήν περίοδον.

Επί των εκτάκτων και των περιοδικών δρομολογήσεων αι σχετικά αιτήσεις υποβάλλονται ωσαύτως εις τας αρμοδίας αρχάς εντός ευλόγου προθεσμίας προ της αιτουμένης δρομολογήσεως»

- Το ίδιο άρθρο του ΚΑΝΔ ορίζει:

«Αι εις την αρμοδιότητα του Υπουργείου υπαγόμεναι περιπτώσεις δρομολογήσεως πλοίων και καθορισμού δρομολογίων υπόκεινται εις την έγκρισιν του Υπουργού μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών,...»

Το ΠΔ 259/3-6-88 καθορίζει τη σύνθεση και τις αρμοδιότητες της Γνωμοδοτικής Επιτροπής .

- Οι γενικοί όροι με τους οποίους εγκρίνονται οι δρομολογήσεις προσδιορίζονται από τα άρθρα 3 και 4 του ΠΔ 684/17-9-76 ¹⁰³.

Άρθρο 3.Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν διαμορφούνται κατά τας εκάστοτε υφισταμένας συγκοινωνιακάς ανάγκας, η περί των οποίων εκτίμησις διενεργείται επί τη βάσει:

¹⁰³ ΦΕΚ Α' 249

α) Των στατιστικών στοιχείων περί τις διακινήσεως του αριθμού των επιβατών και οχημάτων κατά προηγούμενες δρομολογιακές περιόδους και της προβλεπομένης τοιαύτης κατά την υπό εξυπηρέτησιν περίοδον.

β) Της ιδιομορφίας της δρομολογιακής γραμμής αναλόγως της μιλιομετρικής αποστάσεως και των προερχόντων χαρακτηριστικών της υπό εξυπηρέτησιν διακινήσεως (επιβατών- οχημάτων) και

γ) Παντός εταίρου συντρέχοντος πραγματικού στοιχείου το οποίον άγει εξ αντικειμένου εις την τοιαύτην κρίσιν, πάντων τούτων ελευθέρων εκτιμωμένων.

Άρθρο 4.Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν ως σκοπούσαι εις την πραγματικήν εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών, διενεργούνται επί τη βάσει των προσόντων των προσφερομένων πλοίων, ως ταύτα προκύπτουν εκ της συνολικής εκτιμήσεως :

α) της μεταφορικής των ικανότητος εις επιβάτας και οχήματα,

β) της ηλικίας των,

γ) της ταχύτητός των και

δ) της δυνατότητος ασφαλούς κατάπλου ή προσορμίσεώς των εις τους λιμένας της δρομολογιακής γραμμής, άνευ λήψεως ιδιαίτερων μέτρων, επιφυλασσομένης πάντοτε της ισχύος και των ειδικότερων ορισμών του παρόντος, των αναφερομένων εις την κατά κατηγορίαν πλοίων προς δρομολόγησιν εις εκάστην κατηγορίαν γραμμής».

Ο Υπουργός ¹⁰⁴ έχει τη δυνατότητα ¹⁰⁵ τροποποίησης των προτεινόμενων από τους πλοιοκτήτες δρομολογίων.

«Επί τω τέλει όπως : α) μη συμπίπτει αναχωρήσεις περισσοτέρων του ενός πλοίων δια την αυτήν γραμμήν εφ'όσον αι ανάγκαι της συγκοινωνίας δεν υπαγορεύουν τούτο, β) εναλλάσσηται ει δυνατόν στο καθ'ορισμένη χρονικήν περίοδον, ουχί ελάσσονα του δεκαπενθημέρου, η ημέρα της εκ Πειραιώς αναχωρήσεως των εξυπηρετούντων την

¹⁰⁴ Τότε Υφυπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας

¹⁰⁵ βάσει του ισχύοντα νόμου 5570/17-8-32

αυτήν γραμμήν ατμοπλοίων και γ) διατίθεται το δι' εκάστην δρομολογιακήν γραμμήν κατάλληλον από υπόψεως ασφαλείας, ανέσεως και ταχύτητος επιβατηγών ατμόπλοιων».

- Τα άρθρα 5 και 6 του ΠΔ 684/17-9-76 αναφέρονται στη δρομολόγηση πλοίων και στον καθορισμό δρομολογίων στις κύριες δρομολογιακές γραμμές:

Άρθρο 5. 1. Κατά την χειμερινήν ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον δρομολογούνται εις τα κυρίας δρομολογιακάς γραμμάς τα αναγκαιούντα προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών πλοία, προτιμωμένων κατά σειράν προτεραιότητος των διαθετώντων τα μείζονα προσόντα, ως ταύτα αναφέρονται εις το προηγούμενο άρθρο. Επ' ίσοις όροις προσόντων προτιμώνται εις τας τοιαύτας δρομολογήσεις τα πλοία τα ναυπηγηθέντα ή ουσιωδώς μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ως και δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων, κατόπιν συνηγορίας του Υπουργείου, της μεταξύ πάντων τούτων μεταχειρίσεως προσδιοριζομένης εκ του ύψους των προσόντων των.

2. Επί των υποβαλλομένων αιτήσεων προς δρομολόγηση εις τας εν τη προηγούμενη παραγράφο γραμμάς ο Υπουργός επι τω τέλει πληρεστέραν εξυπηρητήσεων των συγκοινωνιακών αναγκών δύναται τηρουμένης της κατά των Κώδικα διαδικασίας, να επιφέρει καθ' ο μέρος δεν ήσκησεν πρότερον την κατά το άρθρο 172 του Κώδικος αρμοδιότητά του περί του υποχρεωτικού καθορισμού των δρομολογιακών γραμμών, τροποποιήσεις, διορθώσεις και προσαρμογάς ως προς

α) τας ημέρας και ώρας των αιτουμένων δρομολογίων,

β) την σειράν και τον αριθμόν των λιμένων προσεγγίσεως και

γ) την εξασφάλισιν παραμονής των πλοίων τουλάχιστον επί εξ (6) ώρας εις των αφετήριων λιμένα μεταξύ δυο διαδοχικών δρομολογίων. Εάν δεν είναι εκ των πραγμάτων εφικτή η τοιαύτη επί εξάωρων παραμονή ο Υπουργός υπό την ως άνω διαδικασίαν, δύναται να επιβάλλει διανυκτέρευσιν των πλοίων άπαξ της εβδομάδος εις των αφετήριων λιμένα.

Άρθρο 6. 1. Πλοία δρομολογηθέντα ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον συνεχίζουν τα εγκεκριμένα δρομολόγια και κατά το θερινό τμήμα αυτής εφ' όσον κατά το προηγηθέν χειμερινόν τμήμα της, δεν διέκοψαν τα δρομολόγια των επι χρόνων μείζονα του εν άρθροις 173 και 175 του Κώδικος προβλεπομένου άμα δε και ετήρησαν τας εκ του άρθρου 174 του αυτού Κώδικος τυχόν απορρεούσας υποχρεώσεις των περι διατηρήσεως του πληρώματος κατά τους χειμερινούς μήνας, του γεγονότος τούτου δυναμένου να βεβαιωθεί και δι' υπευθύνου δηλώσεως του εφοπλιστού κατά τας διατάξεις του ΝΔ 105/1969 «περί ατομικής ευθύνης του δηλούντος ή βεβαιούντος».

2. Εάν δεν υπάρχουν πλοία της προηγουμένης παραγράφου δυνάμενα να καλύψουν τας συγκοινωνιακάς ανάγκας γραμμής τινός κατά την θερινήν περίοδον, προτιμώνται επ' ίσοις όροις μεταξύ των, επόμενα της τάξης τούτων, πλοία εξυπηρετήσαντας την ιδίαν γραμμήν κατά την αμέσως προηγουμένην χειμερινήν περίοδον και τηρήσαντα, κατά την περίοδο ταύτην, τας εν τη προηγουμένη παραγράφο υποχρεώσεις.

3. Εάν δεν υπάρχουν πλοία των προηγουμένων παραγράφων δυνάμενα να καλύψουν τας συγκοινωνιακάς ανάγκας γραμμής τίνος δρομολογούνται, υπό τους εν άρθρο 5 παρ.1 όρους, έτερα πλοία.

4. Κατά τον καθορισμόν και την εν γένει διάρθρωσιν των θερινών δρομολογίων εφαρμόζονται αναλόγως οι ορισμοί της παραγράφου 2 του προηγουμένου άρθρου».

- Στα άρθρα 7, 8 και 12 του ιδίου ΠΔ περιέχονται διατάξεις που διέπουν τη δρομολόγησιν πλοίων και τον καθορισμό δρομολογίων στις δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές για δρομολόγια εντός «προησπισμένων περιοχών» και στα άρθρα 9, 10, 11 και 12 για δρομολόγια εκτός «προησπισμένων περιοχών».

Άρθρο 7. 1. Κατά την χειμερινήν ή ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον δρομολογούνται εις τας εντός προησπισμένων περιοχών δευτερευούσας δρομολογιακάς γραμμάς, τα αναγκαιούντα προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών

επιβατηγά οχηματαγωγά (Ε/Γ- Ο/Γ) και επιβατηγά μη οχηματαγωγά (κοινά πλοία), προτιμωμένων κατά σειράν προτεραιότητας εξ εκάστης κατηγορίας των διαθετώντων τα μείζονα προσόντα ως εν άρθρω 4 του παρόντος ορίζονται. Επ' ίσοις όροις εξ εκάστης κατηγορίας πλοίων προτιμώνται εις την τοιαύτην δρομολόγησιν πλοία ναυπηγηθέντα ή ουσιωδώς μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ως και δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων κατόπιν συνηγορίας του Υπουργείου.

2. Κατά τον καθορισμόν των δρομολογίων εις τας γραμμάς της προηγουμένης παραγράφου δύναται η αρμοδία αρχή να εγκρίνει, αναλόγως τον υπό εξ υπηρετήσιν συγκοινωνιακών αναγκών και των ειδικότερων χαρακτηριστικών εκάστης γραμμής, είτε ως προς εκάστην κατηγορίαν πλοίων κεχωρισμένως είτε και δι' αμφοτέρας τα ακόλουθα συστήματα δρομολογίων:

α) Την ένταξιν εκάστης κατηγορίας εις ίδιον κύκλωμα δρομολογίων, καθοριζόμενων ως προς τας ημέρας και ώρας εξυπηρετήσεως των υπό της αρμοδίας Αρχής. Εν την περιπτώσει ταύτην άπαντα τα ανήκοντα εις την αυτήν κατηγορίαν πλοία, ασχέτως προσόντων και εφόσον εκτελούν τας αυτάς προσεγγίσεις, τυγχάνουν της αυτής μεταχειρίσεως, εναλλασσόμενα εν σειρά εις την εξυπηρετήσιν του κυκλώματος. Εις ήν περίπτωσιν λειτουργούντος του συστήματος τούτου, ήθελεν αναγνωρισθή εις τινά των πλοίων του κυκλώματος η επέκτασις των πλόων των εις λιμένας πέραν αυτού, τα πλοία ταύτα δύναται να λαμβάνουν ίδια δρομολόγια εντός του κυκλώματος, εφ' όσον η τοιαύτη επέκτασις δεν παρακωλύει την λειτουργίαν του κυκλώματος, εις ο ούτω ακολουθούν παραμένοντα.

β) Την έγκρισιν εις άπαντα τα πλοία εκάστης κατηγορίας ιδίων[ιδιαιτέρων] δρομολογίων καθοριζόμενων κατ' εκτίμησιν των καθ' έκαστα προσόντα των και των υπό εξυπηρετήσιν συγκοινωνιακών αναγκών.

γ) Ισχύοντος των εν εδαφ. (α) συστήματος δρομολογίων εις τινά γραμμήν δύναται να εγκριθεί διά τινά πλοία διαθέτοντα ουσιωδώς μείζονα προσόντα ίδια εξ απόψεως

μεταφορικής ικανότητας ή ταχύτητας, η εκτέλεσις ιδίων δρομολογίων εφ' όσον ούτω εξυπηρετούνται επί το πληρέστερον υφιστάμεναι τουριστικά ανάγκαι.

δ) Σε δρομολογιακές γραμμές που είναι δρομολογημένα Ε/Γ- Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου, Ε/Γ- Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου ή Ε/Γ πλοία, όταν απαγορεύεται η εκτέλεση δρομολογίων ορισμένων κατηγοριών πλοίων εξ' αιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της γραμμής, η αρμόδια για τη δρομολόγηση Αρχή, δύναται να επιβάλλει την εκτέλεσιν προσθέτων εκτάκτων δρομολογίων σε δρομολογημένα στη γραμμή αυτή πλοία, για τα οποία δεν ισχύει η απαγόρευση¹⁰⁶

3. Εάν τα δρομολογημένα πλοία καθ' υποχρέωσιν εκ κειμένων διατάξεων είναι πλείονα των αναγκαιούντων προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών, τα δρομολόγια εκάστου συστήματος της αντιστοίχου γραμμής εκτελούνται εκ περιτροπής υπό ομάδων πλοίων κατά τα εν τούτω υπό της αρμοδίας αρχής οριζόμενα.

Άρθρον 8. 1. Πλοία δρομολογηθέντα δι' ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον εις τας εν παρ. 1 του προηγούμενου άρθρου γραμμάς δικαιούνται συνεχίσεως και κατά το θερινόν τμήμα αυτής των δρομολογίων των εντός του αντιστοίχου συστήματος της κατά την χειμερινήν περίοδον δρομολογήσεώς των εφ' όσον, κατά την διάρκειά της δεν διέκοψαν τα δρομολογία των επί χρόνον μείζονα του εν άρθρου 171 του Κώδικος προβλεπομένου άμα δε και ετήρησαν την τυχόν ανακύπτουσαν υποχρέωσιν των περί διατηρήσεως του πληρώματος κατά τους χειμερινούς μήνας του γεγονότος τούτου, δυναμένου να βεβαιωθεί και δι' υπευθύνου δηλώσεως του εφοπλιστού κατά τας διατάξεις του ΝΔ 105/1969 «περί ατομικής ευθύνης του δηλούντος ή βεβαιούντος.»

2. Εάν τα πλοία της προηγούμενης παραγράφου γραμμής τινός είναι δι' οιονδήποτε λόγον, ανεπαρκή προς εξυπηρέτησιν των αναγκών του αντιστοίχου συστήματος, δρομολογούνται εις τούτο και έτερα τοιαύτα εκ των προσφερομένων κατά λόγον των προσόντων των προς συμπλήρωσιν του αναγκαιούντος αριθμού. Επί ίσων

¹⁰⁶ Η περίπτωση (δ) προστέθηκε με το ΠΔ 273/ 22-5-89 (ΦΕΚ Α' 129)

προσόντων προτιμώνται εις τας τοιαύτας δρομολογήσεις τα πλοία τα ναυπηγηθέντα ή ουσιαδώς μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ως και τα δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων κατόπιν συνηγορίας του Υπουργείου, της μεταξύ τούτων μεταχειρίσεως προσδιοριζομένης εκ του ύψους των προσόντων των.

3.Εάν εις γραμμήν τινά εκ των εν παραγράφο 1 του προηγουμένου άρθρου αναφερομένων τα δρομολόγια είχαν καθορισθή μόνον διά την χειμερινήν περίοδον, κατά τον καθορισμόν των δρομολογίων της αμέσως επόμενης θερινής περιόδου, προτιμώνται κατά την δρομολόγησιν προς εξυπηρέτησιν του αντιστοίχου συστήματος πλοία, άτινα εξετέλεσαν τα δρομολόγια του αυτού συστήματος κατά την αμέσως προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εξεπλήρωσαν τας υποχρεώσεις των περί ών η παρ.1 του παρόντος άρθρου.

4.Εν επαρκεία των κατά την προηγουμένην παράγραφον πλοίων προς εξυπηρέτησιν κατά την θερινήν περίοδον δρομολογίων εντός του αντιστοίχου συστήματος δρομολογούνται και έτερα τοιαύτα υπό τας προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, εφαρμοζομένας αναλόγως.

5.Εφ' όσον η αρμοδία αρχή ήθελε κρίνει ότι, προς πληρεστέραν εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών κατά την θερινήν περίοδον επιβάλλεται η μεταβολή του κατά χειμερινήν περίοδον τηρηθέντος συστήματος δρομολογίων εις έτερον τοιούτον μετά την δρομολόγησιν των πλοίων άτινα πληρούν τας προϋποθέσεις της παρ.1 του παρόντος, αναλόγως εφαρμοζομένας, δρομολογούνται και έτερα πλοία μέχρι συμπληρώσεως του αναγκαιούντος αριθμού, προτιμωμένων εν σειρά:

α)πλοίων δρομολογηθέντων κατά την χειμερινήν περίοδον και εκπληρωσάντων τας εν άρθροις 173 και 174 του Κώδικος υποχρεώσεις των και

β)ετέρων πλοίων κατά λόγον των προσόντων των άμα δε και υπό τους λοιπούς όρους της παρ.2.

Άρθρο 9.

1. Κατά την χειμερινήν ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον δρομολογούνται εις τας εκτός προυσπισμένων περιοχών δευτερευούσας

δρομολογιακάς γραμμές τα αναγκαιούντα προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών Ε/Γ- Ο/Γ και κοινά πλοία, προτιμωμένων εν σειρά εξ εκάστης κατηγορίας των διαθετόντων τα μείζονα προσόντα ως εν άρθρο 4 του παρόντος ορίζονται.

Επ' ίσοις όροις δι' εκάστην κατηγορίαν, προτιμώνται εις την τριαύτην δρομολόγησιν πλοία ναυπηγηθέντα ή ουσιοδώς μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ως και δια δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων κατόπιν συνηγορίας του Υπουργείου.

2. Η κατά των καθορισμών των δρομολογίων της προηγουμένης παραγράφου 1 αρμοδία αρχή, κατ' εκτίμησιν των υπό εξυπηρέτησιν συγκοινωνιακών αναγκών εν συναρτήσει προς τα προσόντα των προσφερομένων προς δρομολόγησιν πλοίων δύναται να εγκρίνει κατά κατηγορίας πλοίων είτε την εκτέλεσιν ιδίων δρομολογίων, είτε τον καθορισμόν του ιδίου του κυκλώματος δρομολογίων καθορίζουσα τας ημέρας και ώρας εκτελέσεως αυτών. Εν τη τελευταία ταύτη περιπτώση δύναται να καθορίζεται όπως τα πλοία είτε εναλλάσσονται εν σειρά κατά την εκτέλεσιν των δρομολογίων τούτων, είτε μετέχουν εις ταύτα ποσοστιαίως κατά λόγο των προσόντων των. Εν τη εκτελέσει των εναλλακτικών τούτων δρομολογίων εφαρμόζεται πάντοτε η διάταξις της παραγράφου 3, άρθρου 7 του παρόντος υπό τας εν αυτή προϋποθέσεις και όρους .

Άρθρο 10. Πλοία δρομολογηθέντα δι' ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον εις ίδια εναλλακτικά ή κατά ποσοστιαία συμμετοχήν δρομολόγια, δικαιούνται συνεχίσεως τούτων και κατά το θερινόν τμήμα ταύτης υπό τας προϋποθέσεις της παρ. 1 του άρθρου 8 του παρόντος εφαρμοζομένης αναλόγως. Εν περιπτώσει ανεπαρκείας τούτων διά την θερινήν περίοδον δρομολογούνται μέχρι συμπληρώσεως του αναγκαιούντος αριθμού κατηγορίαν, πλοία εξυπηρετούντα την γραμμήν κατά την αμέσως προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εκπληρώσαντα τας εκ των διατάξεων των άρθρων 173 και 174 του Κώδικος απορρεούσας υποχρεώσεις. Εν τας προϋποθέσεις της παρ.2 του άρθρου 8 του παρόντος, εφαρμοζομένης αναλόγως.

Άρθρο 11. Κατά τον καθορισμόν των δρομολογίων της θερινής περιόδου η αρμοδία αρχή δύναται, κατ' εκτίμησιν των υπό εξυπηρέτησιν συγκοινωνιακών αναγκών εν συναρτήσει προς τα προσόντα των πλοίων, να αποφασίσει την μεταβολήν εγκριθέντων δρομολογίων από της χειμερινής περιόδου ως ιδίων εναλλακτικών ή κατά ποσοστιαίαν συμμετοχήν δρομολογίων εις έτερον εκ τούτων σύστημα εξυπηρέτησεως. Εις την περίπτωσιν ταύτην πλοία έχοντα ενιαύσιον δρομολόγησιν ανεξαρτήτως του συστήματος δρομολογήσεώς των και εφ' όσον εξυπηρέτησαν την γραμμήν κατά την προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εξεπλήρωσαν τας εκ των άρθρων 173 και 174 του Κώδικος υποχρεώσεις συνεχίζον τα δρομολογία των κατά την θερινήν περίοδον εντός του υπό της αρμοδίας αρχής καθοριζομένου συστήματος. Εν ανεπαρκεία τούτων δρομολογούνται μέχρι συμπληρώσεως του αναγκαιούτος αριθμού κατά κατηγορίαν πλοία εξυπηρετούντα την γραμμήν κατά την αμέσως προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εκπληρώσαντα τας εκ των διατάξεων των άρθρων 173 και 174 του Κώδικος υποχρεώσεις. Εν ανεπαρκεία δε και των τελευταίων τούτων δρομολογούνται και έτερα πλοία υπό τας προϋποθέσεις της παρ.2 του άρθρου 8 του παρόντος.

Άρθρο 12. Κατά τον εν γένει καθορισμόν των δρομολογίων εις τας περί ών τα άρθρα 7 έως 12 δρομολογιακάς γραμμάς τηρούνται και ακόλουθα αρχαί:

1. Δύναται να επιβάλλεται η εκτέλεσις και ιδίων δρομολογίων προς μεταφοράν οχημάτων και επικινδύνων φορτίων, αναλόγως των υφισταμένων αναγκών.
2. Τα εκάστοτε δρομολογημένα πλοία δεν υποχρεούνται εις απομάκρυνσιν εκ των γραμμών, ας εξυπηρετούν συνεπεία δρομολογήσεως ετέρων πλοίων, ανεξαρτήτως προσόντων των τελευταίων, εκτός εάν διέκοψαν την εκτέλεσιν των δρομολογίων των επί χρόνον μείζονα του προβλεπομένου υπό του άρθρου 173 του Κώδικος, ή άνευ εγκρίσεως της αρμόδιας αρχής, ήτις όμως εν πάση περιπτώσει δεν δύναται να υπερβαίνει τας δύο (2) συνεχείς δρομολογιακάς περιόδου ή μίαν ενιαύσιον τοιαύτην.

3. Πλοία εξυπηρετούντα δευτερεύουσας γραμμάς εις ας η επιβατική ή οχηματική κίνησης εμειώθη ή εξέλιπεν συνεπεία αναπτύξεως παραλλήλων μέσων συγκοινωνίας (ως πχ η διάνοιξις οδικών αρτηριών) δρομολογούνται τη αιτήσιν των ενδιαφερομένων εις ετέρας τοιαύτας αίτινες κατά προτίμησιν απορρόφησαν την ανωτέρω επιβατική και οχηματική κίνησην και εφ' όσον αι τελευταίαι αύται εξυπηρετούνται διά πλοίων ομοειδών κατηγοριών. Εφ' όσον αι αρμόδια αρχαί εις τας ανωτέρω γραμμάς είναι διάφοροι, αι μεταδρομολογήσεις εκτελούνται διά αποφάσεως του Υπουργού, μετά γνώμην της [Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών].

4. Εφ' όσον εφαρμόζεται σύστημα εναλλακτικών ή εναλλακτικών κατά ποσοστιαίαν συμμετοχήν δρομολογίων η αρμοδία αρχή ανακοινού εις τους ενδιαφερομένους εφοπλιστάς τα εις έκαστον πλοίον αντιστοιχούντα δρομολόγια διαχρονικόν διάστημα εκάστοτε, κατ' ελάχιστον δέκα (10) και κατά μέγιστον δεκαπέντε (15) ημερών, προκειμένου ούτοι να δύνανται να ανακοινούν ταύτα διά του τύπου ή δι'ετέρου προσφόρου μέσου προς πληροφόρησιν του κοινού και επιχειρηματικήν διαφήμισιν των πλοίων των.

Τα άρθρα 7 έως 12 του ΠΔ 684/ 17-9-76 έχουν ισχύ και για τις τοπικές δρομολογιακές γραμμές εντός ή εκτός «προησπισμένων περιοχών».

- Τα περί αποδοχής των εγκεκριμένων δρομολογίων ορίζονται στο άρθρο 15 του ιδίου ΠΔ :

Άρθρο 15. 1. Εντός τριημέρου αποκλειστικής προθεσμίας από της κοινοποιήσεως εις των ενδιαφερόμενων της πράξεως της αρμοδίας Αρχής περί εγκρίσεως των δρομολογίων, ούτως δικαιούται να δηλώσει εγγράφως εις την αρχήν την μη αποδοχήν των, προτείνων νέα δρομολόγησιν του πλοίου του. Εν τη περιπτώσει ταύτη η αίτησις του κρίνεται επί τη βάση των διαμορφοθέντων και γενομένων αποδεκτών εις την γραμμήν δρομολογίων ετέρων πλοίων άτινα, εν πάση περιπτώσει δεν θίγονται εκ τις δρομολογήσεως του πλοίου του αντιλέξαντος εφοπλιστού. Πάντως εφ' όσον ο ενδιαφερόμενος ήρξατο της εκτελέσεως των δρομολογίων και προ έτι της παρελεύσεως

της ανωτέρω προθεσμίας, δεν δικαιούται εις υποβολήν αντιρρήσεως καθ' ο αποδεχθείς ταύτα.

2. Ο ενδιαφερόμενος εφοπλιστής δεν δικαιούται να αποποιηθεί εγκριθέν δρομολόγιον εφ' όσον η κατά την παρ.2 του άρθρου 5 ρυθμιστική αρμοδιότης του Υπουργού:

α) περιωρίσθη εις την προσθήκην η περικοπήν μέχρι δυο (2) λιμένων κεχωρισμένως δια το τμήμα μεταβιβάσεως ή και επιστροφής του δρομολογίου και

β) η ανωτέρω προσθήκη ή περικοπή δεν υπερβαίνει το 1/10 της μιλιομετρικής αποστάσεως της υπό του ενδιαφερομένου αιτηθείσης δρομολογιακής γραμμής.

- Τα άρθρα 16 και 17 του ιδίου ΠΔ ορίζουν ότι οι δρομολογιακές γραμμές εξυπηρετούνται από Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που είτε κατά τη δημοσίευση του διατάγματος (17-9-76) ήταν δρομολογημένα ή τελούσαν εν ακινησία λόγω της ετήσιας επιθεώρησης ή επισκευών, είτε ήταν αγορασμένα ή επρόκειτο να αγοραστούν στον επόμενο από τη δημοσίευση μήνα ή είχε παρασχεθεί μέχρι την 17-9-76 συνηγορία του Υπουργού «περί παροχής πιστωτικών διευκολύνσεων υπό ημεδαπού πιστωτικού ιδρύματος ή οργανισμού ή παροχής συναλλαγματικών διευκολύνσεων». Συνάγεται από τα παραπάνω ότι όλα τα υπάρχοντα κατά την 17-10-76 ελληνικά Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ πλοία είχαν δικαίωμα δρομολόγησης στο ακτοπλοϊκό δίκτυο, ανεξάρτητα από τις τότε επικρατούσες συγκοινωνιακές ανάγκες.

- Τα της ένταξης Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ορίζονται από το άρθρο 18 του ιδίου ΠΔ το οποίο έχει ως εξής :

Άρθρο 18. 1. ...ενδιαφερόμενοι εφοπλιστές προς πρόσκτησιν πλοίων , εξαιρέσει των ξύλινων πετρελαιοκινήτων, δια μελλοντικήν ένταξιν των, εις την εξυπηρέτησιν των εν γένει ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, υποχρεούνται όπως υποβάλλουν αίτησιν εις την αρμοδιάν αρχήν, αιτούντες την χορήγησιν αδείας σκοπιμότητος περί της δρομολογήσεως των πλοίων των, είτε εις τας κυρίας γραμμάς εν γένει, είτε εις συγκεκριμένην κυρίαν, δευτερεύουσαν ή τοπικήν δρομολογιακήν γραμμήν

περιγράφοντες τα κύρια κατά προσέγγιση στοιχεία πλοίου (κοινών ή Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ, ολική καθαρά χωρητικότητα, ταχύτης, έτος ναυπηγήσεως, μεταφορική ικανότης εις επιβάτας κατά θέσεις και εν τω συνόλω ή εις οχήματα κατά κατηγορίας) ως και των προβλεπόμενων χρόνων ετοιμότητός του προς δρομολόγησιν. Η εν λόγω άδεια σκοπιμότητος ήτις δέον να παρέχεται πάντοτε είναι άσχετος, προς την υπό του Υπουργείου χορηγουμένην συνηγορία κατά τας εκάστοτε ισχύουσας διαδικασίας προς παροχήν πιστωτικών ή συναλλαγματικών διευκολύνσεων διά την απόκτησιν πλοίου.

2. Αι κατά το άρθρο 1. ΠΔ 814/1974 αρμόδια Αρχαί [«αι Λιμενικαί Αρχαί, εις την τοπικήν δικαιοδοσίαν των οποίων υπάγονται οι αφετήριοι λιμένες των δρομολογιακών γραμμών»], εις ας πλην του Υπουργείου υποβάλλονται αι κατά την προηγούμενην παράγραφον αιτήσεις γνωμοδοτούν επί της σκοπιμότητος της αιτουμένης εντάξεως. Τόσον επί των αιτήσεων τούτων όσον και των υποβαλλομένων απ' ευθείας εις το Υπουργείον αποφασίζει ο Υπουργός, μετά γνώμην της...[Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών]..., εντός προθεσμίας εξήκοντα ημερών από της περιελεύσεώς των εις το Υπουργείον καθορίζων άμα και τον χρόνον ετοιμότητος προς δρομολόγησιν του σκάφους, δυνάμενον να παραταθή δια μεταγενεστέρας απόφάσεως το πολύ μέχρις ενός (1) έτους .

3. Η κατά την παρ. 2 άδεια σκοπιμότητος διά την εξυπηρέτησιν συγκεκριμένης δρομολογιακής γραμμής, υποχρεοί τον οικείον εφοπλιστήν εις την διαρκή εξυπηρέτησιν δια του πλοίου του, κατά τις κείμενες διατάξεις, της γραμμής ταύτης. Κατ' εξαίρεσιν δύναται ο Υπουργός , μετά σύμφωνον γνώμην της...[Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών]...να εγκρίνη την πρόσκαιρον ή οριστικήν απαλλαγίην του εφοπλιστού εκ της ανωτέρω υποχρεώσεως μετά προσθέτων ή μη όρων, εφ' όσον τούτο δικαιολογείται, είτε προς ικανοποίησιν συγκοινωνιακών αναγκών ετέρας κυρίας γραμμής, είτε επί τω λόγω ότι η παραμονή του πλοίου εις την εκάστοτε υπ' αυτού εξυπηρετουμένην γραμμήν αποβαίνει όλως ασύμφορος εις τον οικείον εφοπλιστήν. Εφ' όσον η κατά τα ανωτέρω εκάστοτε μεταβολή των δρομολογιακών υποσχέσεων του

πλοίου συντελείται προ της εκπληρώσεως των εκ των παρασχεθεισών πιστωτικών ή συναλλαγματικών διευκολύνσεων απορρεουσών υποχρεώσεων, απαιτείται και η γνώμη του παράσχοντος τας εν λόγω διευκολύνσεις οικείου φορέως».

Στο ίδιο ΠΔ στο άρθρο 19, ορίζεται:

«Αι το πρώτον περί ων ...[το άρθρο 18]...δρομολογήσεις είναι υποχρεωτικά διά την αρμοδίαν αρχήν ασχέτως προσόντων των εν αυτοίς πλοίων και συγκοινωνιακών αναγκών, τηρούνται όμως ως προς την μεταχείρισιν των πλοίων και συγκοινωνιακών αναγκών, τηρούνται όμως ως προς την μεταχείρισιν των πλοίων τούτων εν τη δρομολογήσει αι οικείαι περί τούτου διατάξεις».

- Δεν είναι όμως άνευ σημασίας οι διατάξεις οι σχετικές με τη διακοπή δρομολογίων, αφού το θέμα αυτό συνδέεται με την εποχικότητα, που αποτελεί προσδιοριστικό παράγοντα της ακτοπλοϊκής κίνησης της Ελλάδας. Το άρθρο 173 του ΚΔΝΔ ορίζει:

«Διακοπή εκτελέσεως των εγκρινομένων δρομολογίων επιτρέπεται εις τας κατωτέρω περιπτώσεις:

α) δι' ετησίαν επιθεώρησιν του πλοίου και επί χρονικόν διάστημα μέχρις 60 ημερών κατόπιν αιτήσεως του εφοπλιστού, γνωματεύσεως της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και εγκρίσεως του Υπουργείου,

β) προς αποκατάστασιν ζημίας ή βλάβης και επί χρονικόν διάστημα κρινόμενον προς τούτο ως αναγκαίον υπό τας αυτάς ως εν τη προηγούμενη διατάξει προϋποθέσεις,

γ) προς εκτέλεσιν μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάστασιν των κυρίων μηχανών προώσεως ή των λεβήτων. Αι εργασίαι αυταί δέον να εκτελούνται μόνον κατά την διάρκειαν της ακινησίας λόγω ετησίας επιθεωρήσεως, εφ' όσον δε καθίσταται αναγκαία η συνέχισις των και πέραν ταύτης, τηρουμένης της εν τη περιπτώσει α' διαδικασίας, επιτρέπεται η προς ολοκλήρωσιν των παράτασις της ακινησίας του πλοίου επί 30 εισέτι ημέρας μετά τη λήξιν της ετησίας επιθεωρήσεως,

δ) λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανωτέρας βίας ή ετέρας σοβαράς αιτίας (πχ δυσμενείς καιρικά συνθήκαι, έκτακτος επιθεώρησις καθαρισμός, έκτακται εργασίαι συντηρήσεως). Προς δικαιολόγησιν της ακινησίας του πλοίου διά τας ανωτέρω αιτίας απαιτείται εγγραφή εν τω ημερολογίω του πλοίου, θεώρησις ταύτης υπό της Λιμενικής Αρχής του πρώτου κατάπλου και έγκρισις του Υπουργείου. Εφ' όσον η ακινησία ζητείται δια λόγους εκτάκτου επιθεωρήσεως, καθαρισμού ή εκτάκτων εργασιών συντηρήσεως υποβάλλεται αίτησις προς το Υπουργείον εφ' ής δέον η Επιθεώρησις Εμπορικών Πλοίων να ποιήται σχετικήν εγγραφήν περί των δικαιολογούντων την ακινησίαν λόγων.

2.Επί δευτερευουσών και τοπικών δρομολογιακών γραμμών η κατά τας διατάξεις των περιπτώσεων α, β, γ και δ της παρ.1 προβλεπομένη έγκρισις του Υπουργείου παρέχεται υπό της κατά περίπτωσιν αρμοδίας προς δρομολόγησιν και καθορισμόν δρομολογίων Αρχής, η δε γνωμάτευσις της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, μετ' απόφασιν του Υπουργού, υπό του τοπικού κλιμακίου της Επιθεώρησις Εμπορικών Πλοίων.

3.Ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία δρομολογούμενα εις γραμμάς χαρακτηριζόμενας δι' αποφάσεως του Υπουργού ως ιδιαζόντος τουριστικού ενδιαφέροντος, δύνανται να εξυπηρετούν ταύτας επί περίοδον ουχί ελάσσονα των οκτώ μηνών ετησίως, εφ' όσον αι συγκοινωνιακαί αναγκαί το επιτρέπουν. Κατά τη διάρκειαν του υπολοίπου χρόνου, ήτοι της αργίας αυτών, υποχρεούνται εις την διατήρησιν ελαχίστου πληρώματος δια την συντήρησιν μηχανής και σκάφους, αποτελουμένου εξ ενός αξιωματικού καταστρώματος, ενός αξιωματικού μηχανής και τριών ανδρών κατωτέρου πληρώματος. Εντός της ως άνω αργίας δέον να εκτελούνται αι εργασίαι περί των αι περιπτώσεις α' και γ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, των περιπτώσεων β' και δ' εφαρμοσμένων αναλόγως».

Στη συνέχεια, το άρθρο 175 του ΚΔΝΔ αναφέρει τα εξής:

«1.Επί δρομολογιακών γραμμών, η εξυπηρέτησις των οποίων συντελείται [διά εγκεκρινομένων δρομολογίων], επιτρέπεται ο υποχρεωτικός προγραμματισμός της

ακινήσιας ενίων ή απάντων των δρομολογουμένων πλοίων προς εκτέλεσιν της ετησίας επιθεωρήσεώς των, δι' αποφάσεως του Υπουργού, εκδιδομένης μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

2.Ο κατά την προηγουμένην διάταξιν προγραμματισμός αφορά εις τον χρονικόν προσδιορισμόν της δι' έκαστον πλοίον ακινήσιας προς εκτέλεσιν της κατά την διάταξιν της περιπτώσεως α' της παραγράφου 1 και παραγράφου 3 του άρθρου 173 ετησίας επιθεωρήσεως και επιβάλλεται εν ανάγκη ανεξαρτήτως του χρόνου λήξεως της ισχύος του πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου ...

3.Δι' αποφάσεως του Υπουργού καθορίζονται αι περιπτώσεις, καθ' ας επιτρέπονται παρεκκλίσεις εκ του προγραμματισμού, ως και αι λοιπαί λεπτομέρειαι εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος άρθρου».

• Σχετικό με το προηγούμενο θέμα είναι η επάνδρωση των ακτοπλοϊκών πλοίων κατά των χειμερινή περίοδο. Το άρθρο 174 του ΚΔΝΔ ορίζει τα ακόλουθα:

«1.Εξαιρουμένων των περιπτώσεων α', β' και γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 173, ο εφοπλιστής πλοίου ολικής χωρητικότητας 100 κόρων και άνω, όπερ δρομολογείται διά την θερινήν δρομολογιακήν περίοδον διά τακτικής ή εκτάκτου δρομολογήσεως, υποχρεούται όπως διατηρή το πλοίον του επηνδρωμένον διά πλήρους της κατά τας εκάστοτε κειμένας διατάξεις οργανικής συνθέσεως του πληρώματός του κατά την επομένην χειμερινήν δρομολογιακήν περίοδον ανεξαρτήτως της παρ' αυτού εκτελέσεως ή μη πλώων .

2.Εάν ο εφοπλιστής αντικαταστήση το δρομολογηθέν πλοίο δι' ετέρου, η περί ής η προηγούμενη παράγραφος υποχρέωσις επανδρώσεως υφίσταται διά το αντικαταστήσαν πλοίον. Εν τη περιπτώσει ταύτη η μεταφορά του πληρώματος του αντικαταταθέντος εις το αντικαταστήσαν πλοίον, δεν συνιστά καταγγελίαν της συμβάσεως ναυτολογήσεως εκ μέρους του εφοπλιστού...

4.Πάσα παράβασις των κατά τας διατάξεις των προηγουμένων παραγράφων (1,2) υποχρεώσεων του εφοπλιστού επάγεται την παρ' αυτού υποχρέωσιν καταβολής εις το

παρά τω Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο Κεφάλαιον Ανεργίας και Ασθενείας Εργατών Θαλάσσης του χρηματικού ποσού όπερ λόγω μισθοδοσίας θα κατεβάλλετο εις τους κατά παράβασιν των ως άνω διατάξεων ελλείποντας εκ της κανονικής και πλήρους συνθέσεως άνδρας του πληρώματος των ως άνω οριζομένων πλοίων και επί πλέον 20% επί του ποσού τούτου».

Τα άρθρα 174 και 175 του ΚΔΝΔ και τα άρθρα 5, 6,7,8,9,10,11,12, του ΠΔ 684/17-9-76 , εξασφαλίζουν την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών κατά την χειμερινή περίοδο και αποτρέπουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Αν επιδιωκόμενος στόχος ήταν η βελτιστοποίηση της οικονομικής εκμετάλλευσης των πλοίων, ενδεχόμενο αποτέλεσμα θα ήταν η ακινησία ή η διαφορετική απασχόληση των πλοίων κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Εξάλλου, κατά κάποιο τρόπο και ως ένα βαθμό, η χρήση των πλοίων, όπως προσδιορίζεται από το νομοθέτη κατά τους χειμερινούς μήνες, εξισορροπείται από την πληρότητα των πλοίων κατά τη θερινή περίοδο, οπότεν είναι υψηλή η ακτοπλοϊκή κίνηση.

- Το ΠΔ684/ 1976 ορίζει τα εξής:

«Κατά τη θερινή δρομολογιακή περίοδο καθιερώνται ειδικές ρυθμίσεις για τη δρομολόγηση των πλοίων. Κατ' αρχή συνεχίζουν τα δρομολόγια των τα πλοία τα οποία από της χειμερινής περιόδου είχαν δρομολογηθεί για την ενιαύσιο περίοδο και δεν διέκοψαν τα δρομολόγια των κατά την χειμερινή περίοδο, για χρόνο, που δεν προβλέπεται από τον νόμο(ακινησία) και ετήρησαν τις υποχρεώσεις τους για την στελέχωσή των. Εάν οι συγκοινωνιακές ανάγκες δεν καλύπτονται, δρομολογούνται και άλλα πλοία βάσει των προσόντων, (γενικών και ειδικών), μέχρι πλήρους κάλυψης των συγκοινωνιακών αναγκών »

Στα πλοία τα οποία εξυπηρέτησαν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες κατά τη διάρκεια της προηγούμενης χειμερινής περιόδου, ο νόμος επιδιώκει να παράσχει προνομιακή μεταχείριση κατά τη θερινή περίοδο.

Έλεγχος στην αύξηση της προσφοράς επιβλήθηκε με αυτό το ΠΔ, μέσω των αδειών σκοπιμότητας, οι οποίες ως θεσμός προκάλεσαν στην πράξη προβλήματα, σε ορισμένες περιστάσεις.

- Τα άρθρα 169, 172- 175 του ΚΔΝΔ, ο Νόμος 5570-17-8-32 και τα άρθρα 3-12, 15-18 του ΠΔ 684/17-9-76¹⁰⁷ είναι υπεύθυνα για τον καθορισμό της δρομολόγησης επιβατηγών- οχηματαγωγών πλοίων. Από την πλευρά της διενέργειας μεταφορών από τα φορτηγά- οχηματαγωγά πλοία, αυτή ρυθμίζεται από το ΠΔ 850/25-11-78¹⁰⁸:

Άρθρο1. Φορτηγά- οχηματαγωγά εν γένει πλοία σύνανται να εκτελούν μεταφορές οχημάτων εν γένει (εμφόρτων ή κενών), μηχανημάτων (αυτοκινητουμένων ή μη) μεταξύ Ελληνικών λιμένων κατόπιν αδείας του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας εκδιδομένης, μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Άρθρο2. 1. Η άδεια διά της οποίας καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις τελέσεως των εν λόγω μεταφορών χορηγείται, λαμβανομένων υπ' όψιν των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία υπό την απαραίτητον προϋπόθεσιν ότι δεν δημιουργείται κατάστασις κλονίζουσα τας συνθήκας οικονομικής εκμεταλλεύσεως μεταφορών διά των ήδη δρομολογημένων και καλυπτίντων τας μεταφορικός ανάγκας, επιβατηγών-οχηματαγωγών και φορτηγών- οχηματαγωγών πλοίων.

2.Διά την διαπίστωσιν της συνδρομής των προϋποθέσεων της προηγουμένης παραγράφου συνεκτιμώνται υπό της Διοικήσεως κατ' ητιολογημένην κρίσιν αι ανάγκαι ενός ή και πλειόνων νομών ως αύται εξυπηρετούνται υπό των, δρομολογημένων εις τους λιμένας των, ως άνω πλοίων.

Άρθρο3. 1. Φορτηγά – οχηματαγωγά εν γένει πλοία εφωδιασμένα με άδεια περί ής το άστρο 2 του παρόντος και διενεργούντα μεταφοράς, εφ' όσον μεταγενεστέρως δρομολογηθούν επιβατηγά- οχηματαγωγά πλοία μεταξύ των λιμένων των ήδη εξυπηρετουμένων υπό των πρώτων δύνανται να συνεχίσουν εκτελούντα δρομολόγια,

¹⁰⁷ ΦΕΚ Α' 249

¹⁰⁸ ΦΕΚ Α' 199

εφαρμοζομένων αναλόγως ως προς τον καθορισμόν των δρομολογίων αμφοτέρων των κατηγοριών των πλοίων, των οικείων διατάξεων αίτινες ισχύουν διά επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία

2. Φορτηγά – οχηματαγωγά πλοία διενεργούνται μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ Ελληνικών λιμένων μέχρι της ισχύος του παρόντος δικαιούνται να συνεχίσουν την εκτέλεσιν των μεταφορών μόνο εάν εφοδιασθούν διά της εν άρθρω 2 αδείας.

Άρθρο 4. Εκ της υπαγωγής της μεταφοράς των εν άρθρω 1 εμπορευμάτων εις τας διατάξεις του παρόντος δεν θίγονται τα εκ της κειμένης νομοθεσίας δικαιώματα των λοιπών κατηγοριών πλοίων, προς διενέργειαν μεταφορών εμπορευμάτων και λοιπών αντικειμένων».

• Η δρομολόγηση πλοίων μεταξύ ελληνικών και άλλων μεσογειακών λιμένων ρυθμίζεται με πολύ απλούστερες διατυπώσεις από το Ν.Δ. 288/11-11-69¹⁰⁹, το άρθρο 2 του οποίου ορίζει:

1. Προκειμένης δρομολογήσεως ...[υπό ελληνικήν σημαίαν επιβατηγών πλοίων, εκτελούντων δρομολόγια μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων ετέρων Μεσογειακών χωρών]..., ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης ή εξουσιοδοτημένος παρ' αυτού Ναυτικός Πράκτωρ, υποχρεούται όπως υποβάλη σχετικήν έγγραφον δήλωσιν εις ΥΕΝ, τριάκοντα τουλάχιστον ημέρας πρό της ενάρξεως των δρομολογίων.

1. Η δήλωσις αύτη δέον να περιλαμβάνη τα δρομολόγια, άτινα ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής προτίθεται να εκτελή, τους λιμένας αφετηρίας, προορισμού και ενδιάμεσους τοιούτους κατά σειράν προσεγγίσεως, ως και τας ημέρας και ώρας κατάπλου και απόπλου του πλοίου εκ του λιμένος αφετηρίας και των ενδιάμεσων λιμένων.

2. Πάσα διά του ελληνικού ή αλλοδαπού τύπου ή άλλου μέσου δημοσιότητας ανακοίνωσις περί των χαρακτηριστικών του πλοίου δέον να ανταποκρίνεται απολύτως προς τα πραγματικά στοιχεία αυτού.

¹⁰⁹ ΦΕΚ Α' 182

Εις την προς το ΥΕΝ δήλωσιν επισυνάπτεται υποχρεωτικώς έγγραφος υπεύθυνος δήλωσις του πλοιοκτήτου ή εφοπλιστού περί της καταλληλότητας του πλοίου προς εκτέλεσιν των εν αυτή αναγραφομένων δρομολογίων».

- Αντικείμενο της ελληνικής νομοθεσίας αποτέλεσε από το 1926 ο καθορισμός των ναύλων ή αλλιώς η σύνταξη του ναυτολογίου. Από τότε ο νομοθέτης επεδίωκε από τη μια πλευρά να προστατέψει τους χρήστες ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από πιθανή εκμετάλλευση εκ μέρους των πλοιοκτητών. Και από την άλλη πλευρά σημαντική επιδίωξή του ήταν η προστασία των πλοιοκτητών από αθέμιτο ανταγωνισμό. Η προηγούμενη νομοθεσία συνοψίζεται από τον Νόμο 5304/14-1-32 ως εξής:

Άρθρο 21. 1. Τα ανώτερα όρια των ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων των επιβατηγών πλοίων των εκτελούντων ακτοπλοϊαν υπόκεινται υπό τον έλεγχο του Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού και την έγκρισιν του ¹¹⁰ Υπουργού των Ναυτικών, ως θα καθορισθή διά Δ/τος.

2. Δύναται επίσης και τα κατώτερα επιτρεπόμενα όρια των ναύλων τούτων να τεθούν υπό τον ίδιον έλεγχο του Συμβουλίου και την έγκρισιν του Υπουργού καθ' όλας τας γραμμάς ή διά τινάς μόνον εκ τούτων.

Άρθρο 22. 1. Τα κατά το προηγούμενον άρθρον εγκρινόμενα ναυτολόγια είναι υποχρεωτικά, απαγορευομένης οιασδήποτε αυξήσεως αυτών εις την πρώτην περίπτωσιν ή περαιτέρω μειώσεως εις την δευτέραν, ιδία επί σκοπώ αθεμίτου ανταγωνισμού, άνευ προηγουμένης εγκρίσεως του Υπουργού των Ναυτικών, στηριζομένης εις γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού...».

Επίσης, στο άρθρο 2 του Νόμου 4195/13-7-29, που ισχύει ως σήμερα όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 4 του Νόμου 4835/25-7-30, ορίζεται:

«Ως παράβασις των τιμολογίων ναύλων ή υποτίμησις των ναύλων... θεωρείται και η επιστροφή μέρους ή όλου του εισπραχθέντος ναύλου εις τον επιβάτην ή φορτωτήν είτε αμέσως είτε εμμέσως, υπό τύπον δώρου ή προμηθείας, καθ' υπερβολήν των

¹¹⁰ ενν. του εκάστοτε Υπουργού των Ναυτικών

κρατούντων περί ταύτης συνήθων ορίων, ενεργούμενη επί σκοπώ αθεμίτου ανταγωνισμού»

Ο καθορισμός ανωτέρων και κατωτέρων ορίων ναύλων έχει σήμερα αντικατασταθεί από ένα συγκεκριμένο ύψος ναύλου. Το άρθρο 178 του ΚΔΝΔ ορίζει:

«1. Εις τας κυρίας και δευτερευούσας δρομολογιακάς γραμμάς, οι ναύλοι μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων καθορίζονται δι' αποφάσεως του Υπουργού, μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

2. Εις τας τοπικάς δρομολογιακάς γραμμάς οι ναύλοι καθορίζονται δι' αποφάσεως της αρμόδιας προϊσταμένης Λιμενικής Αρχής, εγκρινόμενης υπό του Υπουργού.

3. Δι' αποφάσεων του Υπουργού, μετά γνώμην της ως άνω Επιτροπής, επιτρέπεται η παροχή εκπτώσεων διά την μεταφοράν ειδικών κατηγοριών επιβατών ή εμπορευμάτων επί των εκάστοτε ισχυόντων ναύλων.

4. Ολικαί ναυλώσεις πλοίων προς μεταφοράν επιβατών δεν υπάγονται εις τας ανωτέρω διατάξεις.

5. Τα εγκρινόμενα κατά την ανωτέρω διαδικασίαν ναυολόγια είναι υποχρεωτικά, απαγορευμένης διαφόρου συμφωνίας καθορισούσης υψηλότερα ή χαμηλότερα τοιαύτα.

6. Η κατά το παρόν άρθρον προβλεπομένη διαδικασία καθορισμού ναύλου εφαρμόζεται επί πάσης μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων».

- Με την Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριθ.84401/13129 της 19-11-62¹¹¹ προσαυξάνονται κατά 20% «τα επί των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων εκδιδόμενα εισιτήρια επιβατών πασών των θέσεων και διά πάσας τας ακτοπλοϊκάς γραμμάς της χώρας».

Με την Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριθ.100558/10903 της 5-12-67¹¹² δόθηκε το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες «να παράσχουν έκπτωσιν μέχρι 20%

¹¹¹ ΦΕΚ Β' 415

¹¹² ΦΕΚ Β' 719

επί των εκάστοτε ισχυόντων ναύλων οχηματαγωγών επιβατηγών πλοίων κυρίων ακτοπλοϊκών γραμμών διά μεταφερόμενα οχήματα παντός τύπου δι' ά εκδίδεται φορτωτικών έγγραφον μετ' επιστροφής». Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εξυπηρετούν τοπικές δρομολογιακές γραμμές. Επιπλέον, με μια σειρά Υπουργικών Αποφάσεων είχε χορηγηθεί το δικαίωμα απαλλαγής ή καταβολής μειωμένου ναύλου σε διαφορετικές κατηγορίες επιβατών και εμπορευμάτων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι βουλευτές και τα αυτοκινητά τους, οι πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, τα μέλη των αναγνωρισμένων Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου όλης της χώρας, οι φοιτητές, οι στρατιωτικοί, το προσωπικό του ΛΣ, οι συνταξιούχοι του Εμπορικού Ναυτικού και ένας συνοδός τους, τα μέλη της οργάνωσης Α.Η.Ε.Ρ.Α., τα μέλη των αθλητικών σωματείων, οι Πρόσκοποι και Άλκιμοι, οι θίασοι ηθοποιών, τα μέλη εκδρομικών σωματείων, τα μέλη της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης και του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου, οι άνδρες ΤΕ και ΤΕΧ, οι φύλακες των κρατικών φυλακών, οι πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, τα αγροτικά προϊόντα κ.τ.λ.

- Τα σχετικά με τις «άγονες γραμμές» καταλαμβάνουν ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής νομοθεσίας. Ρυθμίζονται από τον ΚΔΝΔ και μια σειρά Υπουργικών Αποφάσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι η Απόφαση ΥΕΝ Αριθ.91104/17-12-75 (ΦΕΚ Β' 1467) «περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως αγόνων ταχυδρομικών γραμμών» και η Απόφαση ΥΕΝ Αριθ. 90062/9-2-79 (ΦΕΚ Β'112) «περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως κυρίων αγόνων και αγόνων τουριστικών γραμμών».

Άρθρο 176. 1.Κατόπιν αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου επιτρέπεται όπως συνάπτονται υπό του Υπουργού ή του παρ' αυτού εξουσιοδοτημένου αρμοδίου οργάνου συμβάσεις μετά Ελλήνων Εφοπλιστών διά την δι' ελληνικών επιβατηγών ή φορτηγών πλοίων, επί αντιπαροχή, καταβαλλομένη υπό του Δημοσίου, εκτέλεσιν τακτικών δρομολογίων, εις αγόνους δρομολογιακάς γραμμάς μεταξύ ελληνικών λιμένων προς εξυπηρέτησιν της μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων, ταχυδρομείου ή

της τουριστικής κινήσεως της χώρας. Εν τη τελευταία ταύτη περιπτώσει επιτρέπεται η εκτέλεσις δρομολογίων και προς λιμένας της αλλοδαπής.

2. Αι άγοναι γραμμαί, αναλόγως του προέχοντος χαρακτηριστικού των δι' αυτών εξυπηρετουμένων μεταφορών διακρίνονται εις:

- α) κυρίας αγόνους γραμμάς, ήτοι τας εξυπηρετούσας την μεταφοράν επιβατών ή εμπορευμάτων ή και αμφοτέρων,
- β) αγόνους ταχυδρομικάς γραμμάς, ήτοι τας εξυπηρετούσας την μεταφοράν του ταχυδρομείου και
- γ) αγόνους τουριστικάς γραμμάς, ήτοι τας εξυπηρετούσας την τουριστικήν κίνησιν της χώρας.

3. Διά των εν περιπτώσει α' και γ' γραμμών της προηγουμένης παραγράφου δέον να εξυπηρετήται συγχρόνως και η μεταφορά του Ταχυδρομείου.

4. Διά της εν παραγράφω 1 πράξεως του Υπουργικού Συμβουλίου καθορίζεται η σειρά των εξυπηρετουμένων λιμένων εκάστης αγόνου γραμμής, ο αριθμός των ανά βδομάδα εκτελουμένων δρομολογίων, ως και η διάρκεια της μισθωτικής περιόδου, ήτις δεν δύναται να υπερβή τα 5 έτη.

5. Η κατά την διάταξιν της παραγράφου 1 απόφασις του Υπουργικού Συμβουλίου εκδίδεται κατόπιν εισηγήσεως του Υπουργού, μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών...

Άρθρο 177 1. Μετά την έκδοσιν της αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου, περί ής η διάταξις της παραγράφου 1 του προηγουμένου άρθρου ως και της εγκρίσεως των οικείων πιστώσεων υπό του Υπουργού των Οικονομικών, προκηρύσσεται υπό του [τότε] Υπουργού Ναυτιλίας- Μεταφορών και Επικοινωνιών δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός διά την μίσθωσιν των εν αυτή αγόνων γραμμών. Διά των οικείων διακηρύξεων, διατυπουμένων μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ορίζονται τα προσόντα των υπό μίσθωσιν πλοίων (χωρητικότης, μεταφορική ικανότης εις επιβάτας και εμπορεύματα, ταχύτης, ανέσεις κλπ).

2. Δι' αποφάσεων του Υπουργού καθορίζονται οι γενικοί όροι διεξαγωγής των ανωτέρω διαγωνισμό οίτινες δύνανται να διαφοροποιούνται αναλόγως των κατηγοριών των αγόνων γραμμών εις άς αφορούν. Διά των ως είρηται αποφάσεων ρυθμίζονται θέματα αναγόμενα εις τα της διακηρύξεως των διαγωνισμών, τη δημοσιότητα, το δικαίωμα συμμετοχής, τα υποβλητέα δικαιολογητικά, τας επαναλήψεις των διαγωνισμών, τας διαδικασίας εγκρίσεως πρακτικών, τα της υπογραφής των συμβάσεων, τας υποχρεώσεις του αναδόχου, τας κυρώσεις, τας της εκπτώσεως του αναδόχου, τα των εγγυοδοσιών, τα της καταβολής των μισθωμάτων, τα των νομίμων κρατήσεων κλπ

3.Αι κατά τα ανωτέρω υπογραφόμεναι συμβάσεις δύνανται να παρατείνωνται δι' αποφάσεως του Υπουργού και πέραν της εν παραγράφω 4 του προηγουμένου άρθρου καθοριζομένης περιόδου δι' ήν έχουν συναφθή, ουχί όμως πέραν των 3 μηνών.

4.Διαρκούσης της μισθωτικής περιόδου και συνεναίσει των αναδόχων, δύναται ο Υπουργός να προβαίνει εις τας αναγκαιούσας εκάστοτε εκ των περιστάσεων τροποποιήσεις, διά την ενοποίησιν ωρισμίνων γραμμών ή την προσθήκην ή αφαίρεσιν λιμένων προσεγγίσεως, εφ' όσον εκ τούτου ήθελον προκύψει οικονομία εις το Δημόσιον ή καλύτερα εξυπηρέτησις των συγκοινωνιακών αναγκών.

• Με το ΒΔ 493/31-5-65¹¹³ συγκροτήθηκε η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Ορισμός της σύνθεσης και των αρμοδιοτήτων της, περιέχεται στο ΠΔ 259/3-6-88(ΦΕΚ Α' 117). Στο άρθρο 39 αυτού του ΠΔ ορίζεται:

«1. Η θητεία των μελών της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών είναι ετήσια.

Τα μέλη της διορίζονται το Σεπτέμβριο κάθε έτους. Γνωμοδοτεί στα θέματα που ορίζουν οι σχετικές διατάξεις.

2. Η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών αποτελείται:

(α) Από τον Γενικό Γραμματέα, ως Πρόεδρο.

¹¹³ ΦΕΚ Α' 108

- (β) Από τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.
- (γ) Από τον Προϊστάμενο του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων.
- (δ) Από ένα (1) ανώτατο ή ανώτερο υπάλληλο του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ).
- (ε) Από ένα (1) νομικό ή οικονομολόγο με ειδίκευση στα ναυτιλιακά ή ένα (1) συγκοινωνιολόγο.
- (στ) Από ένα (1) εκπρόσωπο των εφοπλιστών ακτοπλοΐας.
- (ζ) Από ένα (1) ανώτατο ή ανώτερο υπάλληλο του Υπουργείου Αιγαίου όταν συζητούνται θέματα που αφορούν νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου.

3.Οσες φορές συζητούνται θέματα:

- (α) Ναυτολογίου κύριων ακτοπλοϊκών γραμμών, συμμετέχει αντί του Προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων, εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, καθώς και εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς.
- (β) Ναυτολογίου Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων δευτερευουσών και τοπικών δρομολογιακών γραμμών, μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 3 α΄ αντί του εκπροσώπου των εφοπλιστών ακτοπλοΐας, εκπρόσωπος των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.
- (γ) Δρομολογίων Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων δευτερευουσών και τοπικών δρομολογιακών γραμμών, μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 2, αντί του εκπροσώπου των εφοπλιστών ακτοπλοΐας, εκπρόσωπος των εφοπλιστών των Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων.
- (δ) Αγόνων ταχυδρομικών γραμμών, μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 2 αντί του προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων, ανώτατος ή ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Συγκοινωνιών (Διευθύνσεως Ταχυδρομείων ή Τηλεπικοινωνιών).
- (ε) Ναυτολογίου ακτοπλοϊκών φορτηγών και πετρελαιοκινήτων- ιστιοφόρων πλοίων μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 2 αντί του εκπροσώπου των εφοπλιστών ακτοπλοΐας, εκπρόσωπος των ακτοπλοϊκών φορτηγών και πετρελαιοκινήτων – ιστιοφόρων πλοίων.

4.Ορισμός και αναπλήρωση μη υπηρεσιακών μελών.

(α) Το μέλος που προβλέπεται από την παράγραφο 2 ε' καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζεται από τον Υπουργόν Εμπορικής Ναυτιλίας.

(β) Οι εκπρόσωποι του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, καθώς και οι αναπληρωτές τους ορίζονται από τους εν λόγω οργανισμούς.

(γ) Τα πιο κάτω μέλη και οι αναπληρωματικοί τους:

(1) Εκπρόσωπος των Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

(2) Εκπρόσωπος των Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων και

(3) Εκπρόσωπος των ακτοπλοούντων φορτηγών πλοίων

ορίζονται από τον Υπουργόν Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από υπόδειξη από τις οικείες και πιο αντιπροσωπευτικές Ενώσεις ή Οργανώσεις διπλάσιου αριθμού για κάθε περίπτωση για επιλογή από αυτά ενός (1) τακτικού και ενός αναπληρωματικού μέλους.

5.Ο Πρόεδρος της Επιτροπής μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις οιονδήποτε υπάλληλο ή ιδιώτη για την παροχή υπηρεσίας ή γνώμης πάνω στα συζητούμενα θέματα.

6.Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής, οι οποίες είναι δημόσιες μπορεί να προσκαλούνται και οι ενδιαφερόμενοι για τα ζητούμενα θέματα, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές ή εκπρόσωποι αυτών κλπ ή άλλα πρόσωπα που μπορούν να δώσουν χρήσιμη βοήθεια στην εκτέλεση του έργου της. Η πρόσκληση των ενδιαφερομένων ή άλλων προσώπων ανήκει στη διακριτική ευχέρεια του Προέδρου της Επιτροπής. Η μη προσέλευση αυτών που προκλήθηκαν δεν κωλύει τις εργασίες της Επιτροπής.

7.Σε περίπτωση απουσίας του Προέδρου, καθήκοντα Προέδρου εκτελεί ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

- Στο ΒΔ 644/11-11-67 (ΦΕΚ Α' 198) καθορίζεται ο ανώτατος επιτρεπόμενος αριθμός επιβατών των επιβατηγών πλοίων, βασει των τεχνικών προδιαγραφών του πλοίου. Το άρθρο 44 του ΚΑΝΔ αναφέρει σχετικά:

«1.Απαγορεύεται η παραλαβή και μεταφορά υπό επιβατηγού πλοίου αριθμού επιβατών μεγαλύτερου αναγραφόμενου εις το οικείον πιστοποιητικόν, της λιμενικής ή προξενικής αρχής υποχρεωμένης να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου.

2.Ο πλοίαρχος λαμβάνει πάντα τα ενδεικνύμενα μέτρα και είναι υπεύθυνος διά την μιν επιβίβασιν υπεραριθμον επιβατών.

3.Επί της μεταφοράς υπεραριθμων υποβάλλεται υπό της οικείας αρχής πρόστιμο ίσον προς το πενταπλάσιον του εισπραττομένου εισιτηρίου, διά την καταβολήν του οποίου καθίσταται αλληλεγγύος υπόχρεοι ο εφοπλιστής, ο πράκτορ και ο πλοίαρχος του πλοίου.

4.Από της κοινοποιήσεως της επιβαλλούσης το πρόστιμο αποφάσεως δύναται να απαγορευτεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι καταβολής του προστίμου ή καταθέσεως ισοπόσου εγγυητικής επιστολής Τραπέζης.

5.Η διαδικασία διαπιστώσεως της παραβάσεως της επιστολής του προστίμου καθορίζεται διά αποφάσεως του Υπουργού.

Μόνο σε περιπτώσεις εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών επιτρέπεται υπέρβαση του ως άνω ανωτάτου επιτρεπομένου αριθμού επιβατών, σύμφωνα με το άρθρο 21 του ΠΔ 684/17-9-76¹¹⁴

«Εις περιπτώσεις εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών νοουμένων, ως τοιούτων των προκυπτουσών, είτε εξ ομαδικής μετακινήσεως πολιτών προς άσκησιν των εκλογικών των δικαιωμάτων, είτε προς παραλαβήν επιβατών εξ ετέρου πλοίου υποστάντος ατύχημα, επιτρέπεται η μεταφορά επιβατών και κατά παρέκκλισην των εκ του Κανονισμού ενδιαιτήσεως απορρεουσών απαιτήσεων, εντός του εκάστοτε καθοριζομένου υπό της ΕΕΠ αριθμού, τηρουμένων διά πάντοτε των ορίων ασφαλείας του πλοίου».

Στην Απόφαση ΥΕΝ Αριθ.63621/31-5-74¹¹⁵ καθορίζεται η διαδικασία διαπίστωσης μεταφοράς υπεραριθμων επιβατών:

¹¹⁴ ΦΕΚ Α' 249

«1.Εις τον λιμένα της αφετηρίας εκάστης δρομολογιακής γραμμής, έκαστον ενδιάμεσον λιμένα προσεγγίσεως, ως και τον τελικό λιμένα αυτής, ο πλοίαρχος του εκτελούντος την δρομολογιακήν γραμμήν πλοίου υποχρεούται όπως εγκαθιστά, προ της ενάρξεως επιβίβασης ή αποβίβασης επιβατών, εις εκάστην κλίμακα επιβίβασης ή αποβίβασης αξιωματικών του πλοίου, ως αντιπρόσωπον αυτού, όστις βοηθεί τον επί της κλίμακος εκπρόσωπον της Λιμενικής Αρχής εις την καταμέτρησην των επιβιβαζομένων και αποβιβαζομένων επιβατών.

2.Εις τους λιμένας τους παρουσιάζοντας μεγάλην κίνησιν η επιβίβασις και η αποβίβασις ενεργείται εκ χωριστών κλιμάκων.

3.Περί του αριθμού των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων ο ενεργείας την καταμέτρησην εκπρόσωπος της Λιμενικής Αρχής παραδίδει εις τον προϊστάμενον αξιωματικόν του πλοίου ενυπόγραφο σημείωμα εμφανίον τον αριθμόν των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων, κεχωρισμένως προς ενημέρωσιν του πλοιάρχου.

4.Εν περιπτώσει διαπιστώσεως εκ της κατά τα ανωτέρω καταμετρήσεως, αποβίβασης αριθμό επιβατών, μεγαλύτερου του προβλεπομένου υπό του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεωρήσεως επιβατηγού πλοίου, συντάσσεται Πρωτόκολλον Καταμετρήσεως, κατά το συνημμένον τη παρούση υπόδειγμα, υπογραφόμενον υπό του ή των ενεργησάντων την καταμέτρησην και του παραστάντος αντιπροσώπου του πλοιάρχου.

5.Το Πρωτόκολλον Καταμετρήσεως παραδίδεται εις την Λιμενικήν Αρχήν, η οποία καλεί τον πλοίαρχον εις απολογία εντός τακτής προθεσμίας. Εάν η ταχθείσα προθεσμία παρέλθει άπρακτως ή η απολογία του πλοιάρχου κριθή ως μη ικανοποιητική εκδίδεται απόφασις επιβολής προστίμου συμφώνως προς τας διατάξεις του άρθρου 44 παράγραφος 3 του Ν.Δ. 187/73».

- Στο άρθρο 87 του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι «το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαιούν αποδεικτικόν

ναυτικής ικανότητας ή και εξ επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτούμενη άδεια ασκήσεως επαγγέλματος». Η σύνθεση των πληρωμάτων καθορίζεται από μια σειρά διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων. Ως γενική αρχή, το προσωπικό καταστρώματος καθορίζεται βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, το προσωπικό μηχανής βάσει της συνολικής ιπποδύναμης των κυρίων μηχανών, το προσωπικό της ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοφωνικής υπηρεσίας βάσει των πλώων που εκτελεί το πλοίο και του αριθμού επιβατών, το προσωπικό οικονομικών υπηρεσιών βάσει του αριθμού επιβατών, το προσωπικό τροφοδοσίας και ενδιαιτημάτων βάσει του αριθμού κλινών επιβατών και το προσωπικό μαγειρείου βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου.

- Μία σειρά διεθνών και εθνικών τεχνικών κανονισμών ρυθμίζει την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την επιθεώρηση και τη λειτουργία των πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι διεθνείς κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, η διεθνής σύμβαση αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας, η διεθνής σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης¹¹⁶, η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα¹¹⁷, οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί καταμέτρησης χωρητικότητας εμπορικών πλοίων, οι κανονισμοί κατασκευής και κατάταξης των αναγνωρισμένων νηογνομόνων και οι εθνικοί κανονισμοί που διέπουν τα προωστήρια μέσα, τον ναυτιλιακό εξοπλισμό, τα σωστικά μέσα, την πυρασφάλεια τις τηλεπικοινωνίες, τα ανυψωτικά μέσα, το φαρμακευτικό-υγειονομικό υλικό, την ενδίαιτηση επιβατών, την ενδίαιτηση πληρώματος, την μεταφορά ειδικών φορτίων, την παρακολούθηση ναυπηγήσεων, μετασκευών και επισκευών, και τις ετήσιες και περιοδικές επιθεωρήσεις των πλοίων. Στο ΠΔ 797/10-8-81¹¹⁸ γίνεται αναφορά σε πλοία νέας τεχνολογίας «περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί ασφαλείας των δυναμικώς υποστηριζομένων σκάφων».

¹¹⁶ 1966

¹¹⁷ SOLAS 1974

¹¹⁸ ΦΕΚ Α' 209

- Στο άρθρο 58 του Νόμου 959/24-8-79¹¹⁹, γίνεται αναφορά στην οικονομική εκμετάλλευση ακτοπλοϊκών πλοίων:

«2. Απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους και οιασδήποτε ετέρας επιβαρύνσεως υπέρ του δημοσίου ή τρίτων:

α) Η διανομή κερδών και το καθαρόν προϊόν και της εκκαθάρισεως αυτής, β) η ανάληψις κεφαλαίου και αι σχετικαί εξοφλητικαί αποδείξεις, γ) αι εγγραφαί εις τα υπό της εταιρείας τηρούμενα βιβλία, τα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα τα αφορόντα εις πράξεις ενεργηθείσας υπό της εταιρείας εν τη αλλοδαπή και εισερχόμενα εν ελλάδει, δ) αι καταθέσεις και τα προς την εταιρίαν δάνειαν των μετοχών, ε) η κεφαλοποίησις των κερδών και στ) η μη ανάληψις υπό των μετοχών των εις πίστωσιν των κερδών.

3. Αι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται επί Ναυτικών Εταιρειών, αι οποίαι διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται πλοία ανήκοντα εις τρίτους καθόσον αφορά τας εκ του φόρου εισοδήματος φορολογικάς υποχρεώσεις αυτών.

Το άρθρο 187 του ΚΔΝΔ αναφέρει τα ακόλουθα:

«...εξαιρούνται της υποχρεωτικής πλοηγήσεως [και της καταβολής των κεκανονισμένων πλοηγικών δικαιωμάτων]:

α) τα εκτελούντα δρομολόγια εις τας ακτοπλοϊκάς συγκοινωνίας ελληνικά επιβατηγά πλοία, και

β) τα κάτω των 1000 κόρων ολικής χωρητικότητος εκτελούντα ακτοπλοϊα εν ελλάδι ελληνικά φορτηγά πλοία...».

Σύμφωνα με το άρθρο 190 του ΚΔΝΔ:

«...δικαίωμα καταβολής ηλαττωμένων φαρικών τελών εν συνδυασμώ προς την υποχρέωσιν τηρήσεως δρομολογίων και δωρεάν μεταφοράς ταχυδρομείου...»

- Όπως γίνεται μνεία στην παραγράφο 1 του Άρθρου Πρώτου του Κεφαλαίου Πρώτου: Γενικές Διατάξεις, του Μέρους Πρώτου: ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ

¹¹⁹ ΦΕΚ Α' 192

ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ του Νόμου 2932/ 2001¹²⁰, η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας έφτασε στο αντίθετο άκρο με τις ξένες σημαίες που θα μπορούν ελεύθερα να κινούνται στο τόσο ευάλωτο Αιγαίο. Δεν προσδιορίζεται όμως η έννοια της ελευθερίας, με αποτέλεσμα, για τυχόν ναυτικά ατυχήματα να μην είναι συγκεκριμένο το ποιος θα επωμιστεί την ευθύνη.

Τα πλοία που καθορίζονται είναι τα επιβατικά και τα οχηματαγωγά, τα επιβατικά ή τα φορτηγά, τα δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών ή τα πορθμεία. Ο Νόμος προσπαθεί να συμπεριλάβει όλα τα πλοία με βάση τον τύπο τους, την παρεχόμενη υπηρεσία τους, δηλαδή την εξυπηρετούμενη πελατεία τους και τον τρόπο δρομολόγησής τους. Δε γίνεται όμως κατανοητό αν περιλαμβάνονται τα φορτηγά ακτοπλοϊκά, τα πλοία που υποστηρίζονται δυναμικά και τα ΕΓ/ ΟΓ υψηλών ταχυτήτων. Συγκεκριμενοποιεί μόνο ότι περιλαμβάνονται τα πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 650 κόρους.

Τα λιμάνια που καθορίζει είναι της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή των νησιών μεταξύ τους. Συνεπώς περιλαμβάνει όλα τα λιμάνια όλων των νησιών και των άγονων προσεγγίσεων.

Οι σημαίες που καθορίζονται είναι αυτές που παρέχουν οι νηολογήσεις στην Ελλάδα, στα υπόλοιπα κράτη- μέλη της ΕΕ ή στον ΕΟΧ ή στην ΕΖΕΣ¹²¹.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, προσδιορίζεται η έννοια των πλοιοκτητών από την παρ.2 του άρθρ.2 του Κανονισμού (ΕΟΚ) με Αριθ. 3577/ 1992 του Συμβουλίου. Οι πλοιοκτήτες που καθορίζονται:

1. είναι αυτοί που έχουν την εθνικότητα ενός κράτους μέλους και έχουν εγκατασταθεί σ' ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το νόμο του κράτους μέλους, και επιχειρούν ναυτιλιακές δραστηριότητες

¹²⁰ «ΔΕΛΤΙΟ της Ναυτιλίας: ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ, Ακτοπλοΐα- Λιμενικά Ταμεία ΑΕ », τεύχος 171

¹²¹ πλην της Ελβετίας

2. θεωρούνται και οι ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους ενός κράτους μέλους και όπου η έδρα¹²² τοποθετείται και ο αποτελεσματικός έλεγχος τους ασκείται σ' ένα κράτος μέλος

3. θεωρούνται και εκείνοι που έχουν την εθνικότητα ενός κράτους μέλους, που όμως έχουν εγκατασταθεί έξω από την Κοινότητα. Επίσης, οι ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν συσταθεί εκτός Κοινότητας και ελέγχονται από πρόσωπα που έχουν την εθνικότητα ενός κράτους μέλους, εφόσον τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί αφενός και φέρουν αφετέρου τη σημαία ενός κράτους μέλους σύμφωνα με το Νόμο.

Δηλαδή, ο Κανονισμός με Αριθ. 3577/ 1992 του Συμβουλίου της τότε ΕΟΚ δεν αναφέρει για πλοία ξένων σημαιών, αλλά ειδικά για πλοιοκτήτες- εταιρίες- σημαίες και νηολογήσεις των κρατών μελών της ΕΕ. Ενδέχεται συνεπώς να υπάρξουν στο μέλλον πλοία που θα φέρουν την τουρκική σημαία.

Σύμφωνα με την παρ.3 του ίδιου άρθρου, αν τα πλοία που ορίστηκαν στην παρ1 δεν επαρκούν, ο κ.ΥΕΝ με απόφασή του και με γνωμοδότηση¹²³ του νέου οργάνου ΣΑΣ¹²⁴, επιτρέπει τη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών από πλοία με σημαία άλλου κράτους με προϋποθέσεις. Επειδή με το άρθρο 2 παρ.8 δε τίγονται προφανώς τα θέματα στελέχωσης των πλοίων διότι ισχύουν οι διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας, δεν έχει νόημα το πλοίο με ξένη σημαία αν δεν έχει τηρήσει και τους κανόνες ασφαλείας της ελληνικής νομοθεσίας.

- Σχετικά με το άρθρο Δεύτερο: Κρατική Εποπτεία και γενικοί όροι, τίθεται το ερώτημα αν οι δυνάμεις της αγοράς πρέπει να περιορίσουν το ρόλο της κυβέρνησης. Μέσω του νόμου επιβεβαιώνεται η άσκηση εποπτείας του κράτους στην ακτοπλοΐα. Στην έννοια του κράτους περιλαμβάνονται εδώ και οι Οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των Λιμένων καθώς και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' και

¹²² ενν. το κύριο μέρος των εργασιών τους

¹²³ προφανώς μη δεσμευτική

¹²⁴ ΣΑΣ : Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Β' βαθμού. Όλοι αυτοί οι φορείς πρέπει να μεριμνήσουν για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη και τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων. Όμως δεν αναφέρεται ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να γίνει αυτό, και αποκλείονται άλλοι φορείς, πχ Δημοτική αρχή, αφού θα εξασφαλιστεί η ύπαρξη μιας απελευθερωμένης ιδιωτικής ακτοπλοΐας.

Η παρ. 4 του ίδιου άρθρου αναφέρεται σε γραμμή ή γραμμές ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Τα δίκτυα των κεντρικών λιμένων¹²⁵ συχνά χρησιμοποιούνται για να λύνουν τα προβλήματα των πολλών αφετηριών και των πολλών προορισμών. Τα λιμάνια hubs επιτρέπουν την κατασκευή εμμέσων συνδέσεων μεταξύ αφετηριών και προορισμών, με ταυτόχρονη εξοικονόμηση εξόδων λειτουργίας, παροχή εξυπηρέτησης και λήψης υπόψη των συνθηκών της αγοράς. ο σχεδιασμός όμως αυτών των δικτύων είναι εξαιρετικά πολύπλοκος, εκτός από τα απλούστερα από αυτά.

Σύμφωνα με την παρ.5 του ίδιου άρθρου τα πλοία δε θα ανήκουν στις γραμμές μιας κατηγορίας -γραμμές σε κομβικούς λιμένες και γραμμές σε κεντρικούς λιμένες, και γραμμές μεταξύ κομβικών και κεντρικών λιμένων- αποκλειστικά αλλά μπορούν να ανήκουν σε όλες τις κατηγορίες . Επομένως εισάγεται μια κινητικότητα των πλοίων από μια κατηγορία γραμμών σε μια άλλη.

Στην παρ.6 του ίδιου άρθρου γράφει ότι με απόφαση του κ.ΥΕΝ και γνωμοδότηση του ΣΑΣ μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Αντί να γίνει μαζί με την άρση του cabotage και το deregulation, το ΥΕΝ επιφυλάσσει σ' αυτό το δικαίωμα να επιβάλλει στην ουσία άγονες προσεγγίσεις. Η απελευθέρωση καταργείται υπό το πρόσχημα του Δημοσίου Συμφέροντος, ακόμη και στον προσδιορισμό του ναύλου.

Σχετικά με το άρθρο 3 η διάρκεια δρομολόγησης είναι 12 μήνες από 1/11 και αποκαλείται τακτική, άρα θα υπάρξει και έκτακτη. Αναφορά γίνεται και στις προϋποθέσεις δρομολόγησης. Το πλοίο καλείται να συμμορφωθεί με α) το σύνολο των

¹²⁵ hubs

νομίμων προϋποθέσεων νηολόγησης για ενδομεταφορές στην ΕΕ β) το σύνολο των απαιτούμενων νομίμων ναυτιλιακών εγγράφων και των πιστοποιητικών ασφαλείας και προστασίας του θαλ. Περιβ/ ντος και ii.πιστοποιητικού κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα γ) συμμόρφωση με την παράγραφο 7του άρθρου 2 δ) απαιτήσεις των νόμων κλπ για ασφάλεια και υγιεινή- ενδιαίτηση επιβατών και πληρώματος ε) δυνατότητες λιμενικής υποδομής στ) ειδικές απαιτήσεις συγκεκριμένης γραμμής. Σχετικά με το όριο ηλικίας μπορούν να οριστούν και πρόσθετοι έλεγχοι¹²⁶ για τα πλοία 30 ετών από τώρα και μέχρι το 2008, που θεωρείται μια μεταβατική περίοδος. Όσον αφορά τις προϋποθέσεις πλοιοκτησίας για τακτική δρομολόγηση πλοίων αναφέρονται αρκετές. Αυτές θα υπάγονται και στην αντίστοιχη γραφειοκρατία ελέγχου: του ποινικού και του φορολογικού νόμου, του αστικού και του ασφαλιστικού δικαίου, του νόμου περί ναυαγίων, περί ρυπάνσεων και την έκδοση ηλεκτρονικά εισιτηρίων/ κατάσταση επιβαινόντων κτλ Σχετικά με τις Αστικές Ευθύνες του πλοιοκτήτη, η αστική του ευθύνη για ζημία από καθυστέρηση κατά τη θαλάσσια μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων θα προκαλέσει πιθανότατα νομικές και δικαστικές διεκδικήσεις.

Στο τέταρτο άρθρο, στην παρ.1, ορισμένα στοιχεία αναφέρονται σε αλλοδαπές εταιρίες της ΕΕ. Ο νόμος ασχολείται με το δίκτυο, το οποίο δεν καθορίζεται από τους ακτοπλόους. Στο ΥΕΝ γνωστοποιούνται οι τιμολογήσεις των οχημάτων, καθώς και η ανώτατη τιμή για την οικονομική ή ενιαία θέση. Οι λοιπές θέσεις τιμολογούνται ελεύθερα.

Η προθεσμία υποβολής της δήλωσης δρομολόγησης στο ΥΕΝ είναι η 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους. Στην παράγ.4 φαίνεται έντονα η παρέμβαση του κράτους. Ο Νόμος μπορεί να τροποποιήσει τα δρομολόγια για λόγους ασφαλείας και τάξης του πλοίου και του λιμένα. Εδώ ίσως να επιζητείται η διατήρηση της πρακτικής απαγόρευσης απόπλου, λόγω καιρικών συνθηκών. Και δεν εξασφαλίζεται απρόσκοπτα ο κατάπλους πιθανά λόγω ναυαγίου ή συμφόρησης. Αυτό ίσως να θεσπίστηκε ώστε το κράτος να

¹²⁶ απόφαση κ.ΥΕΝ

διατηρήσει την αγκυροβολία των «λιμανιών». Ο χρόνος ταξιδιού πιθανά ελέγχεται για το λόγο της ύπαρξης χρόνου καθαριότητας και ανάπαυσης των πληρωμάτων και γι' αποφυγή καθυστερήσεων από τον καιρό του προγραμματισμού. Η συχνότητα δρομολογίων ελέγχεται από το κράτος, καθώς και ο χρόνος ακινησίας ή διακοπής¹²⁷. Η πίεση των πλοίων προς το ΥΕΝ για λήψη ορισμένων ημερών και ωρών αναχώρησης είναι υψηλή. Στην παράγραφο αυτή δεν αναφέρεται πού θα διαδραματίσει βασικό ρόλο η έννοια της ανώτερης βίας. Το ΥΕΝ διαγωνίζει τα πλοία και στις θέσεις αναχώρησης, εκτός από την ημέρα και ώρα αναχώρησης. Κανονικά θα έπρεπε το λιμάνι να έχει την υποδομή να δέχεται τα πλοία και όχι να γίνεται επιλογή μεταξύ αυτών. Για το λόγο αυτό το ΥΕΝ κάνει διαγωνισμό των θέσεων παραβολής και πρυμνοδέτησης και κατά βάση τη σειρά άρα και το χρόνο αναχώρησης. Θέματα καθυστέρησης του πρώτου και πιθανής αναμονής του δεύτερου κ.ο.κ δεν αναφέρονται, και τα λοιπά προβλήματα επιλύονται με Υπ. Απόφαση του κ. ΥΕΝ.

Για την παράγ.5 πρέπει να αναφέρουμε ότι δεν είναι γνωστό ποιος θεωρείται αφετήριος λιμένας σε πολλαπλές προσεγγίσεις. Αν για παράδειγμα θεωρείται ο Πειραιάς, οι υπόλοιποι δε θα είναι. Ενώ στην παράγ. 6 οι μεγάλες προθεσμίες που αναφέρονται εγκυμονούν γραφειοκρατία. Το ΥΕΝ οφείλει να ανακοινώνει τα δρομολόγια όταν εγκριθούν και αφού περάσουν από τη ΡΑΘΕ οι μη αποδοχές μέσα σε 15 ημέρες. Η καλή εκτέλεση επαφίεται αργότερα στην Εγγυητική Επιστολή.

Το άρθρο 5 αναφέρει την κατάθεση παραβόλου, το οποίο σχετίζεται με τους επιβάτες για τα Ε/ Γ πλοία, με τους Μικτούς Κόρους για τα φορτηγά Ο/ Γ. Δεν υπολογίζεται δήλωση χωρίς παράβολο. Η αξία του παραβόλου κατατίθεται στον Λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Λ.Α.Σ). Το παράβολο μπορεί να είναι αναπροσαρμόσιμο και διαφοροποιήσιμο. Ο σκοπός του παραβόλου δεν αναφέρεται. Ενδεχομένως να τίθεται σαν εμπόδιο εισόδου για το πλοίο που δε διαθέτει 3000 Ευρώ

¹²⁷ βλ «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ», Α.Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ- Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ, σελ.400

κάθε χρόνο ή για να γίνεται σοβαρή η υποβολή δρομολογίων. Τα έσοδα ίσως θα μπορούσαν να διατεθούν για τη βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών ανάλογα επιβατών και οχημάτων.

Όσον αφορά την ακριβή και καλή εκτέλεση των δρομολογίων το ΥΕΝ προσπαθεί να την εξασφαλίσει με την Εγγυητική Επιστολή, το ποσό της οποίας δεν καθορίζεται, γεγονός αρνητικό αφού πρόκειται για ιδιαίτερα υψηλό ποσό. Κριτήρια για τον υπολογισμό της εγγύησης είναι η χωρητικότητα, η συχνότητα των υπηρεσιών, η μεταφορική κίνηση και ο ναύλος, ενώ δεν αναφέρεται ο τρόπος υπολογισμού.

Το 6 άρθρο αφορά την εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων. Εισάγεται η υποχρεωτική τήρηση των δρομολογίων που ανακοινώνονται. Η τροποποίηση των δρομολογίων γίνεται με αίτηση, απόφαση κ. ΥΕΝ και γνωμοδότηση του ΣΑΣ. Λόγοι έγκρισης είναι η μη διατάραξη της εξυπηρέτησης ή μη διάκριση σε βάρος άλλων πλοίων. Η προγραμματισμένη διακοπή των δρομολογίων δε μεταβάλλεται μονομερώς. Τέσσερις είναι οι αιτίες διακοπής των δρομολογίων: η προγραμματισμένη ετήσια επιθεώρηση, η αποκατάσταση ζημιάς ή βλάβης, μετασκευές- διαρρυθμίσεις- αντικατάσταση κυρίων μηχανών πρόωσης και εξαιρετική ανάγκη, ανώτερη βία κτλ. Η ακινησία γράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου και θεωρείται από το Λιμενικό Σώμα. Προκειμένου να γίνει διακοπή για αποκατάσταση ζημιάς και για μετασκευές, απαιτείται αίτηση και έγκριση και γνώμη από τον κλάδο ελέγχου εμπορικών πλοίων. Με την παράγραφο 5 διατηρείται η υποχρεωτική πληρωμή των αμοιβών των ναυτικών. Παράβαση επισύρει πρόστιμο ίσο με τη μισθοδοσία ελλειπόντων Χ120%. Το 40% λαμβάνει το ΝΑΤ για το ΚΑΑΝ (Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών). Με απόφαση του κ. ΥΕΝ και γνώμη του ΣΑΣ ορίζεται ειδικότερα η διάρκεια διακοπής δρομολογίων για τα Ε/ Γ υδροπτέρυγα ή ταχύπλοα πλοία ή πλοία γραμμών μικτών αποστάσεων με μόνο εποχιακή κίνηση.

Αποζημίωση δεν καταβάλλεται στους απολυόμενους ναυτικούς εφόσον ναυτολογηθούν μετά τη διακοπή για α και β παρ.3 ή αν δεν αποδεχθούν τους ίδιους όρους που είχαν και πριν.

Η πώση της Εγγυητικής συντελείται για τη μη ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων. Ο λογαριασμός ΛΑΣ εισπράττει τα χρήματα.

Το άρθρο 7 ασχολείται με την έκτακτη δρομολόγηση. Με απόφαση κ.ΥΕΝ επιτρέπεται η έκτακτη δρομολόγηση για έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες που πρέπει να εξυπηρετηθούν έγκαιρα. Δεν αναγράφεται όμως ποιες περιπτώσεις θεωρούνται έκτακτες. Επίσης, αναφέρονται έκτακτοι ή επείγοντες κοινωνικοί λόγοι, γεγονός που αποδεικνύει τον παρεμβατικό ρόλο του κράτους.

Το άρθρο 8 έχει τίτλο: «Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας». Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, ο κ. ΥΕΝ μπορεί να συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στην περίπτωση που δεν υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες συνέχειας και τακτικότητας, στην πλήρη εξυπηρέτηση της κίνησης, στην ποιότητα και στην ισχύουσα τιμολόγηση. Δεν αναφέρεται συγκεκριμένα στο άρθρο τι περιλαμβάνει το ζήτημα της ποιότητας, παρόλο που είναι εμπόδιο εισόδου σημαντικό για το χρήστη. Η διάρκεια της σύμβασης είναι 3 έως 5 έτη και αφορά αποκλειστικά σε συγκεκριμένη γραμμή. Το ΥΕΝ μέχρι 30/4 καλεί τους πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν ενδιαφέρον σε δυο από τα εξής: ΦΕΚ, Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ημερήσιες εφημερίδες, ιστοσελίδα του ΥΕΝ.

Ο μειοδοτικός διαγωνισμός που προκηρύσσεται στην παράγρ. 5 του ίδιου άρθρου, επιλύει το πρόβλημα της ικανοποίησης αναγκών στις άγονες προσεγγίσεις. Η διάρκεια της σύμβασης που συνάπτεται με τη δημόσια υπηρεσία μειώνεται στο ένα έτος και το κόστος καλύπτεται από το κράτος.

Το άρθρο 9 αναφέρεται στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ). Το ΣΑΣ είναι ένα πολυμελές (20μέλη) όργανο που γνωμοδοτεί. Η γνώμη του δεν είναι δεσμευτική για τον κ. ΥΕΝ, αλλά μάλλον συμβουλευτική. Θα ήταν πιο αποτελεσματικό

αν ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Αιγαίου ήταν Αντιπρόεδρος, καθώς και αν τα μέλη του ΣΑΣ μοιράζονταν σε υποομάδες με διαφορετική θεματολογία. Μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι δεν συμμετέχει ο επιβάτης στη σύνθεση του ΣΑΣ και ο ΕΟΤ δε μπορεί να τον αντικαταστήσει. Και οι χρήστες είναι απόντες εκτός από τους χρήστες των φορτηγών. Από την άλλη πλευρά, τα πορθμεία δεν αντιπροσωπεύονται από την Ένωση Ελλήνων Ακτοπλόων. Συνεπώς, το ΣΑΣ εκφράζει όλες τις τάσεις, αλλά είναι πολυμελές και δυσκίνητο όργανο. Το 47% των μελών είναι κυβερνητικά πρόσωπα (τα 9 μέλη στα 19), γεγονός που σημαίνει ότι οι εκάστοτε αποφάσεις ενδέχεται να μην είναι σύμφωνες με την κυβερνητική βούληση.

Το δέκατο άρθρο αναλύει το Λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Τα έσοδα προέρχονται: -από το διαγωνισμό θέσεων παραβολής –από τα παράβολα –το 60% του προστίμου υπέρ του ΝΑΤ –οικονομικές ποινές του άρθρου 11 του ίδιου νόμου –την κατάπτωση εγγυητικών –επίναυλο 3% στους επιβάτες και στα οχήματα στις τακτικές δρομολογήσεις. Με τον επίναυλο επιδοτούνται οι άγονες προσεγγίσεις και η επιδότηση αυτή μπορεί να προέλθει από το σύνολο των φορολογουμένων. Τα έξοδά του Λογαριασμού θα διατεθούν για τις χρηματοδοτήσεις των αγόνων προσεγγίσεων, για συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και για έργα βελτίωσης των λιμένων.

Το ενδέκατο άρθρο παραπέμπει στο άρθρο 157 του ΚΑΝΔ/ 73. Η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ) τιμωρεί με πρόστιμο τους παραβάτες που ευθύνονται για τη στρέβλωση του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού. Το έργο της ΡΑΘΕ είναι σημαντικό, δεν αναλύεται όμως η έννοια της «παραβάσης του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού».

Το δεύτερο κεφάλαιο του νόμου αυτού τιτλοφορείται: «Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών» (ΡΑΘΕ). Η ΡΑΘΕ συγκροτείται από 7 μέλη, την εποπτεία των οποίων αναλαμβάνει ο κ. ΥΕΝ. Τα μέλη της πρέπει να είναι επιστήμονες με διακρίσεις, εμπειρία και ικανότητες, δημόσιοι υπάλληλοι ή/ και στελέχη του Λιμενικού Σώματος. Ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος της ορίζονται ύστερα από

γνωμοδότηση της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής. Η θητεία της είναι από 5 ως 10 έτη και τα μέλη της δεν ανακαλούνται. Από τα μέλη της απαιτείται πλήρης και αποκλειστική απασχόληση. Όσον αφορά τα προσόντα των μελών της ΡΑΘΕ ο νόμος θα έπρεπε στο άρθρο 3 να ήταν πιο συγκεκριμένος. Θα ήταν προτιμότερο, λόγω της ιδιαίτερης φύσης των θεμάτων της ακτοπλοΐας, τα μέλη της να υποβάλλονται σε δοκιμασία από την Επιτροπή Ειδικών Καθηγητών ΑΕΙ. Η ΡΑΘΕ ασκεί αντιμονοπωλιακή πολιτική και πράξη και ελέγχει τον τρόπο διαμόρφωσης των ναύλων. Αντί να γίνει deregulation συστάθηκε και μια ρυθμιστική αρχή, αφού αναφέρεται ότι στην περίπτωση παράβασης των κανόνων ανταγωνισμού, επιλαμβάνεται αυτεπάγγελτα η ΡΑΘΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίχθηκε ανέκαθεν στο δίπτυχο σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην επιδίωξη, εκφραζόμενη τόσο στα διεθνή fora όσο και σε διμερές επίπεδο, της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και αθέμιτου ανταγωνισμού και της κατάργησης των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Οι ρήτρες του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους¹²⁸, σύμφωνα με την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στο forum και η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης¹²⁹, η οποία αποκλείει τη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων στο forum, μετουσιώνουν της επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νόμιμα δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου.

Η λήψη μονομερών μέτρων αποτελεί άλλη μια μορφή περιοριστικών πρακτικών. Πολλές χώρες και για διαφορετικούς λόγους έχουν την τάση να λαμβάνουν μονομερή μέτρα για να επιλύσουν βραχυπρόθεσμα ή πιο μακροπρόθεσμα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους¹³⁰ ή ως αντίδραση σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν ως αποτέλεσμα εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση των χωρικών τους υδάτων ή/ και της ακτογραμμής τους. Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη λήψη τέτοιων μονομερών μέτρων, απ' οπουδήποτε και αν προέρχονται, και σε κάθε ευκαιρία διατρανώνει την πεποίθησή της ότι η ναυτιλία, ως κατεξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί, διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να λαμβάνει χώρα κάθε συζήτηση σχετική με τη ναυτιλία, είτε αυτή αφορά τις

¹²⁸ Most Favoured Nation

¹²⁹ National Treatment

¹³⁰ όπως είναι, για παράδειγμα, οι ενισχύσεις με τη μορφή παροχής δανειακών εγγυήσεων ή με τη χορήγηση δανείων με προνομιακούς όρους

επιτρεπόμενες κρατικές ενισχύσεις είτε τη διεθνή νομοθεσία περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή την επιβολή κατασκευαστικών απαιτήσεων στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε και θα είναι εφεξής ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS 1982), καθώς και των λοιπών διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου Παγκόσμιου Οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Οι τροποποιήσεις των συμβάσεων θα πρέπει να γίνονται στη βάση μελετών σκοπιμότητας, που θα καταδεικνύουν με ευκρίνεια την αναγκαιότητα λήψης νέων μέτρων.

Το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΟΚ εκδίδει Κανονισμούς που αφορούν και τις θαλάσσιες μεταφορές. Ευθέως με την ακτοπλοΐα ασχολείται ένας Κανονισμός, αυτός που αφορά το προνόμιο της ακτοπλοΐας (cabotage), υπάρχουν όμως και άλλα νομοθετήματα που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

- Η Συνθήκη της Ρώμης, βάσει της οποίας ιδρύθηκε η ΕΟΚ το 1957, περιλαμβάνει ένα κεφάλαιο που αφορά τις μεταφορές. Σε ένα από τα άρθρα του αναφέρεται ότι: «Το Συμβούλιο, κατόπιν ομόφωνης ψήφου των μελών του, μπορεί να αποφασίζει επί του κατά πόσον, μέχρι ποίου σημείου και με ποιες διαδικασίες είναι δυνατό να εκδοθούν διατάξεις που αφορούν τις μεταφορές διά θαλάσσης και αέρος». Μέχρι το 1979 επικρατούσε η άποψη ότι τα άρθρα περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης (Άρθρα 85, 86 και 87) δε θα μπορούσαν να έχουν εφαρμογή στις θαλάσσιες μεταφορές, παρά μόνο μετά από ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών. Το 1979, όμως, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ότι και οι θαλάσσιες μεταφορές υπόκεινται στα άρθρα της Συνθήκης για ανταγωνισμό. Για να εφαρμοστεί το άρθρο 85 πρέπει η συμφωνία μεταξύ των ανταγωνιστικών επιχειρήσεων, η κοινή πρακτική μεταξύ τους, να σκοπεύει ή να έχει σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού, ακόμη και

αν αυτό, ενώ αποφασίστηκε και επιχειρήθηκε, δεν εφαρμόστηκε πλήρως αλλά μερικώς ή όπως σχεδιάστηκε αρχικά.

- Ο πρώτος Κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, ήταν ο Κανονισμός Αριθ.954/79 του Συμβουλίου της 15^{ης} Μαΐου 1979 και αφορούσε την επικύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών επί του Κώδικα των Θαλασσιών Κοινοπραξιών (Code of conduct for liner Conferences) από τα κράτη- μέλη, ή την προσθήκη τους σ' αυτήν. Ο Κανονισμός αυτός δεν αφορά την ακτοπλοΐα, θα μπορούσε όμως να εφαρμοσθεί στη γραμμή Ελλάδος- Ιταλίας, αν τα οχηματαγωγά πλοία της γραμμής αυτής τεθούν υπό τη σκεπή κάποιας θαλάσσιας κοινοπραξίας, ή αν η Επιτροπή θεωρήσει ότι μια οργανωτική δομή συγγενής προς τις θαλάσσιες κοινοπραξίες έχει ενεργοποιηθεί στη γραμμή αυτή.

Στην εισαγωγή αυτού του Κανονισμού αναφέρεται ότι:...Η Επιτροπή θα προωθήσει σχετικά στο Συμβούλιο πρόταση Κανονισμού που θα ρυθμίζει την εφαρμογή των κανόνων αυτών [δηλαδή που περιλαμβάνονται στον Κανονισμό 954/ 79] στις θαλάσσιες μεταφορές». Κατόπιν αυτού στις 22 Δεκεμβρίου 1986 εκδόθηκαν τέσσερις Κανονισμοί:

- | Ο αριθμ. | με τίτλο |
|------------|--|
| - 4055/86 | για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών και κρατών- μελών και τρίτων χωρών |
| - 4056/86 | για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων που αφορούν την εφαρμογή των Άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές |
| - 4057/86 | για τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις θαλάσσιες μεταφορές και |
| - 4058/ 86 | για τη λήψη συντονισμένων ενεργειών προς εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης σε φορτία διακινούμενα δια |

θαλάσσης.

Αυτοί οι τέσσερις Κανονισμοί αποτελούν το πρώτο μέρος της κοινής πολιτικής της ΕΟΚ στις θαλάσσιες μεταφορές. Είναι γνωστοί ως κανονισμοί 4055-6-7, προβλέπουν ένα ευρύ αριθμό μέτρων και παρέχουν μεγάλη δύναμη στην Επιτροπή, ώστε να διορθώνει τα προβλήματα που δημιουργούνται, ή θα δημιουργηθούν από την ελεύθερη ανταγωνιστική ακτοπλοΐα και κρουαζιεροπλοΐα. Μπορούν αποτελεσματικά να εφαρμοστούν σε περιπτώσεις συμφωνιών που μειώνουν τον ανταγωνισμό ή κοινές πρακτικές και καταχρήσεις της λεγόμενης κυρίαρχης θέσης (dominant position), ώστε να υπάρχει ανοικτή πρόσβαση στις αγορές των μεταφορών και να μπορούν να προστατεύονται τα συμφέροντα των χρηστών. Επίσης αντιμετωπίζονται πρακτικές καθορισμού μη- δίκαιων τιμών.¹³¹

Η Επιτροπή θεώρησε ότι αυτοί οι τέσσερις Κανονισμοί θίγουν μόνο τις «εξωτερικές» πλευρές της ναυτιλίας και για να καλυφθούν πλήρως οι στόχοι της Κοινότητας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έπρεπε να ληφθούν περαιτέρω μέτρα. Τον Αύγουστο του 1989, η Επιτροπή πρότεινε ένα πρόγραμμα τεσσάρων «θετικών » μέτρων τα οποία αφορούν:

- την ίδρυση ενός κοινοτικού νηολογίου(EYROS),
- τη βελτίωση και ενίσχυση του ελέγχου που διενεργούν οι λιμενικές αρχές της Κοινότητας
- την υιοθέτηση ενός κοινού ορισμού του Κοινοτικού πλοιοκτήτη
- την εφαρμογή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών- μελών.

Επίσημο Κανονισμό του Συμβουλίου αποτελεί μόνο το τέταρτο «θετικό μέτρο», του οποίου ο τίτλος είναι παρόμοιος με τον τίτλο του Κανονισμού 4055/ 86. Ο πλήρης τίτλος του Κανονισμού του Αυγούστου του 1989 είναι Κανονισμός (ΕΟΚ)

¹³¹ βλ. «2^η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών/ Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα », σελ37

Αριθ.3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών- μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- cabotage¹³²). Το κείμενο του Κανονισμού αυτού έχει ημερομηνία 7 Δεκεμβρίου 1992.Αποτελείται από δυο μέρη: το εισαγωγικό σημείωμα και τα ενεργά άρθρα.

Το εισαγωγικό σημείωμα περιλαμβάνει στοιχεία ιστορικής αναδρομής, ακολουθούμενα από εδάφια που περιγράφουν τους επιδιωκόμενους σκοπούς και παρουσιάζουν γενικότητες που αφορούν τον τρόπο εφαρμογής. Τα αναφερόμενα στο εισαγωγικό σημείωμα είναι ανενεργά, αλλά το κείμενο καθίσταται χρήσιμο στην ερμηνεία των ενεργών διατάξεων. Το εισαγωγικό σημείωμα ακολουθείται από το ενεργό τμήμα, το οποίο αποτελεί και το κύριο σώμα του Κανονισμού.

Χάρη σε πιέσεις που ασκήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπάρχουν δυο πολύ σημαντικά σημεία στον Κανονισμό αυτόν: α) η εφαρμογή του κανονισμού πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες και β) η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλισθεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά.

Το Άρθρο 1 του Κανονισμού θεσπίζει ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κράτους- μέλους για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος- μέλος και φέρουν τη σημαία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο EYROS, από την 1^η Ιανουαρίου 1993.

Το άρθρο 6, προβλέπει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού για μερικές χώρες. Για λόγους κοινωνικο- οικονομικής συνοχής, οι εξαιρέσεις για την Ελλάδα ήταν:

¹³² cabotage είναι ο όρος με τον οποίο το παράκτιο εμπόριο κτλ. διαφυλάσσεται αποκλειστικά στα πλοία που φέρουν τη σημαία του παράκτιου κράτους

-για υπηρεσίες κρουαζιερών, ως την 1^η Ιανουαρίου 1995

-για τη μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), ως την 1^η Ιανουαρίου 1997

-για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, ως την 1^η Ιανουαρίου 1999

-για την ακτοπλοΐα που αφορά νησιά και υπηρεσίες με πλοία κάτω των 650grt, ως την 1^η Ιανουαρίου 2004 .

Το άρθρο 4 ορίζει ότι ένα κράτος- μέλος «μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών σε ναυτιλιακές εταιρίες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους». Τέτοιες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας. Το άρθρο 4 στην ολότητά του παρέχει κάθε δυνατή προστασία για τη διατήρηση της Κυβερνητικής πολιτικής που εξασφαλίζει την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών στα νησιά σε όλη τη διάρκεια του έτους για λόγους εδαφικής ακεραιότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης.

Το «Communication From The Commission/ community guidelines on State aid to maritime transport», δίνει κατευθυντήριες αρχές στα κράτη μέλη(K-M) όσον αφορά την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92. Το κεφάλαιο 5 που αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες, διευκρινίζει, όπου αυτό είναι απαραίτητο, τις συνθήκες που ορίζονται από τον Κανονισμό, ώστε να γίνει συμβατή η δημόσια παρέμβαση με τους γενικούς κανόνες της Σύμβασης.

-Σχετικά με τα γεωγραφικά στοιχεία του άρθρου 4,παρ.1 του Κανονισμού, μακριές εκβολές ή φιορδ που οδηγούν σε παράκαμψη 100 χλμ περίπου από το δρόμο, μπορούν να αντιμετωπιστούν ως νησιά για τις ανάγκες της παραγράφου, γιατί μπορεί να προκαλέσει πρόβλημα αν απομονωθούν μεταξύ τους τα πολεοδομικά συμπλέγματα.

-Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να τεθούν για κείνες τις διαδρομές που ορίζει το κράτος- μέλος (Κ-Μ), με προϋπόθεση ότι δεν επαρκούν οι υπηρεσίες που προκαλούνται από την αγορά . Όταν επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας , όπως περιγράφονται από το άρθρο 4 παρ. 1, τα Κ-Μ πρέπει να περιορίσουν την παρέμβασή τους στις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 παρ. 2 και να μην κάνουν διακρίσεις, όπως αναφέρει το άρθρο 4 παρ.1 μεταξύ των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών των Κ-Μ της Κοινότητας.

-Υπάρχει διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας¹³³ και των συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών¹³⁴. Στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας¹³⁵ οι πλοιοκτήτες δε θα αναλάμβαναν αυτές της υποχρεώσεις αν λάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους συμφέροντα και οι απαιτήσεις του κράτους που επιβάλλει τις ΥΔΥ αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής υπηρεσιών, επιβάλλει κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους. Ενώ το άρ.2 παρ.3 ενδεικτικά αναφέρει τι μπορεί να περιλαμβάνει η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας¹³⁶ και επομένως τα Κ-Μ πρέπει να συγκεκριμενοποιήσουν το αντικείμενό της. Στην πράξη, απαιτήσεις ποιότητας είναι συχνά μέρος των ΣΑΔΥ, αλλά δε μπορούν να αποτελέσουν μέρος των ΥΔΥ. Στις ΥΔΥ η απαίτηση για την ικανότητα των πλοιοκτητών να παρέχουν την υπηρεσία, μπορεί να συμπεριλάβει υποχρέωση που συνδέεται με το αν είναι αξιόχρεος καθώς και με το ότι δεν έχουν άλλους φόρους και χρέη κοινωνικής ασφάλειας. Η Επιτροπή περιλαμβάνει σε αυτή την κατηγορία και τα fast ferries.

Όταν επιβάλλονται ΥΔΥ, οι απαιτήσεις που αφορούν την κανονικότητα και τη συχνότητα της υπηρεσίας μπορεί να αναφέρονται στους πλοιοκτήτες που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή συλλογικά και όχι ατομικά.

¹³³ άρ.2 παρ.4 και άρ.4 παρ.2 του Κανονισμού

¹³⁴ άρ.2 παρ.3 του Κανονισμού

¹³⁵ Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας: ΥΔΥ

¹³⁶ Σύμβαση Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας: ΣΑΔΥ

- Όσον αφορά την αρχή της μη διάκρισης, τα Κ-Μ δε θα πρέπει να ορίζουν έτσι τις απαιτήσεις ώστε να απευθύνονται στην ουσία σε μια συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρία και να εμποδίζουν τις άλλες, ούτε να ορίζουν τις απαιτήσεις και το αποτέλεσμα.

-Ένα από τα ερωτήματα που προκύπτουν είναι αν στις ΣΑΔΥ ο επιτυχόν μειοδότης πρέπει να αναλαμβάνει τα πλοία και τα πληρώματα από την προηγούμενη εταιρία. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό ενισχύει τη διάκριση, αφού οι υποψήφιοι μειοδότες δε θα μπορούν να συμμετέχουν με τα πλοία τους και θα δίνει πλεονέκτημα στον προηγούμενο πλοιοκτήτη. Κατά μια έννοια, μια γραμμή έχει συγκεκριμένες ανάγκες και εξυπηρετείται καλύτερα από ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου, που ενδέχεται να μην υπάρχει ευρέως στην αγορά. Η Επιτροπή κρίνει ότι θα πρέπει να δοθεί το απαραίτητο χρονικό περιθώριο στον πλοιοκτήτη, ώστε να προσαρμόσει εξοπλίζοντας το πλοίο του, στις ανάγκες που καλείται να ικανοποιήσει. Ή ο πλοιοκτήτης να αναλάβει το πλοίο του προηγούμενου που εξυπηρετούσε την ίδια γραμμή, χωρίς αυτό να επεκτείνεται αναγκαστικά και στο πλήρωμα.

Σε ειδικές περιπτώσεις δύναται το Κ-Μ να έχει στη διάθεσή του τα απαραίτητα πλοία και αυτά να αναλάβει ο επιτυχημένος μειοδότης.

-Τα Κ-Μ έχουν πολλούς διοικητικούς τρόπους για να επιβάλλουν ΥΔΥ, όπως είναι η προκήρυξη, το σύστημα χορήγησης αδειών, το σύστημα εξουσιοδότησης ή με συμβάσεις δημοσίων υπηρεσιών με έναν ή με περιορισμένο αριθμό πλοιοκτητών.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ότι το σύστημα εξουσιοδότησης, επειδή είναι περιοριστικό θα πρέπει να προτιμάται μόνο αν είναι απαραίτητο λόγω ιδιαιτερότητας της κατάστασης, αλλά ακολουθεί την προϋπόθεση της μη διάκρισης. Οι επιχειρήσεις πρέπει να' χουν το δικαίωμα πρόσβασης στις αποφάσεις μη αποδοχής τους. Είναι δύσκολο να εφαρμοστεί το σύστημα εξουσιοδότησης λόγω του άρθ.7 του Κανονισμού.

Αν το Κ-Μ συνάψει ΣΑΔΥ, πρέπει να σεβαστεί κάποιους όρους, όπως είναι η επαρκής δημοσιοποίηση της ώστε να έχει ευρεία συμμετοχή, η διαφάνεια και η μη διάκριση στην επιλογή. Οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να συμβαδίζουν με ορισμένους κανόνες

και υπάρχει η υποχρέωση δημοσίευσης της σύμβασης στην Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η Επιτροπή εκφράζει το φόβο ότι η ΣΑΔΥ ενδιαφέρει συνήθως ένα πλοιοκτήτη της δεδομένης γραμμής. Γι' αυτό η πρόσκληση πρέπει να' ναι ανοιχτή για όλους τους πλοιοκτήτες των Κ-Μ, ώστε να διατηρείται η αρχή της μη διάκρισης. Επίσης, η Επιτροπή δεν απαιτεί από τα Κ-Μ να γνωστοποιούν κάθε ΣΑΔΥ που συνάπτουν, εκτός από εκείνες που ορίζει το άρ.9 του Κανονισμού.

-Ένα από τα σχετικά θέματα της πρόσβασης στην αγορά και του ανταγωνισμού στις δημόσιες υπηρεσίες είναι η αποκλειστικότητα. Παρέχοντας αποκλειστικότητα σε ένα πλοιοκτήτη επιτρέπει στο Κ-Μ να έχει τη λιγότερη επιβάρυνση στην Κοινότητα, αλλά περιορίζει την παραδοσιακή ελευθερία του εμπορίου στον τομέα της ναυτιλίας. Από τη μια πλευρά η αποκλειστικότητα επιλύει συγκεκριμένες ανάγκες όταν γίνεται για συγκεκριμένη χρονική περίοδο και με προϋπόθεση ότι κατά την επιλογή έγινε σεβαστή η αρχή της μη διάκρισης. Από την άλλη πλευρά όμως περιορίζει την πρόσβαση στην αγορά. Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι εφικτά λιγότερο περιοριστικά μέτρα από την αποκλειστικότητα. Ένας πλοιοκτήτης που δεν έχει αποκλειστικά δικαιώματα, μπορεί να επιβαρύνεται λόγω εκείνου που θα εισχωρεί στην αγορά μόνο τους πιο αποδοτικούς μήνες και έτσι μειώνει τα εισοδήματα του πρώτου. Επίσης η Επιτροπή ενστερνίζεται ότι ελαφρές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν σε όλους τους πλοιοκτήτες της ίδιας γραμμής παράλληλα με μια ΣΑΔΥ ενός πλοιοκτήτη. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης εισχωρεί σε γραμμή όπου εφαρμόζεται σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για όλο το έτος, θα πρέπει να προσφέρει και αυτός υπηρεσίες για όλο το έτος.

-Όσον αφορά τη διάρκεια των ΣΑΔΥ θα πρέπει να επιλεγεί η καταλληλότερη, ώστε να επιτευχθεί η πρόβλεψη των σημαντικότερων αναγκών μεταφοράς. Θα πρέπει να δίνεται σ' όλους τους πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης η δυνατότητα να συμμετέχουν. Περίοδος μεγαλύτερη των έξι ετών θεωρείται ακατάλληλη.

-Η Κοινότητα δεν αντίκειται στη ομαδοποίηση διαδρομών. Κ-Μ συχνά ομαδοποιούν διαδρομές δημοσίων υπηρεσιών από και προς διαφορετικά νησιά σε μια δέσμη, ώστε να εκμεταλλεύονται τις οικονομίες κλίμακας και να προσελκύουν πλοιοκτήτες.

Στο άρ.9 στις «Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών», που δημοσιεύτηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, αναφέρονται οι υποχρεώσεις εκπλήρωσης καθηκόντων δημοσίων υπηρεσιών και συμβάσεις Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται, ΥΔΥ είναι η υποχρέωση που επιβάλλεται στη μεταφορική επιχείρηση να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση γραμμής που ικανοποιεί πάγια πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, τα οποία η μεταφορική επιχείρηση δε θα αναλάμβανε αν λάμβανε αποκλειστικά και μόνο υπόψη το οικονομικό της συμφέρον.

Οι ΥΔΥ μπορεί να επιβάλλονται για περιφερειακές περιοχές της Κοινότητας ή δρομολόγια που εξυπηρετούνται σπάνια και οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για να τις καλύψουν. Η Επιτροπή δεν απαιτεί την κοινοποίηση των συμβάσεων εκπλήρωσης δημοσίων υπηρεσιών όταν δημοσιεύεται η πρόσκληση για την υποβολή προσφορών, δίνεται επαρκής δημοσιότητα, διευκρινίζονται σαφώς και λεπτομερώς όλες οι απαιτήσεις και το Κ-Μ αναθέτει τη σύμβαση και επιστρέφει το έκτακτο κόστος με το οποίο επιβαρύνθηκε η μεταφορική επιχείρηση.

Ο περιορισμός της πρόσβασης στην γραμμή σε μια μεμονωμένη μεταφορική επιχείρηση επιτρέπεται μόνο αν η σύμβαση ανατέθηκε αφού ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία και δεν εκδήλωσε κανείς άλλος ενδιαφέρον για τη γραμμή αυτή.

Αν υπάρχουν αμφιβολίες για τον τρόπο διεξαγωγής της ανάθεσης και το κατά πόσον αυτή περιλαμβάνει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες ακόμα και να αναστείλει την πληρωμή των ενισχύσεων. Δε λείπουν στην υποχρέωση τέλειας εφαρμογής της προβλεπόμενης διαδικασίας και εξαιρέσεις που είναι δικαιολογημένες.

Στο άρ.10 του Κανονισμού αναφέρεται ότι ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του Κανονισμού και τυχόν αναγκαίες προτάσεις. Σύμφωνα με την έκθεση αυτή¹³⁷, μόνο τέσσερα Κ-Μ στα 15 δεν επιβάλλουν ΥΔΥ: η Αυστρία και το Λουξεμβούργο, που δεν ενδιαφέρονται λόγω γεωγραφικής θέσης και το Βέλγιο και οι Κάτω Χώρες, που δεν έχουν δημόσιες ναυτιλιακές υπηρεσίες. Ανάμεσα στα Κ-Μ που έχουν επιβάλλει υποχρεώσεις δημοσίων υπηρεσιών, η Ελλάδα, η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Σουηδία, εφαρμόζουν σύστημα χορήγησης ειδικών αδειών εκτέλεσης δρομολογίων ή οι δρομολογιακές γραμμές υπόκεινται στην έγκριση του κράτους.

Στην έκθεση αυτή αναφέρεται σχετικά με την ποσότητα του διακινούμενου φορτίου, ότι η ποσότητα του φορτίου στα πέντε Κ- Μ Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία, Γαλλία και Ιταλία που η απελευθέρωση ξεκίνησε 1 Ιανουαρίου 1999, ήταν ασήμαντα πιο μεγάλη από την ποσότητα του φορτίου στα δέκα Κ-Μ που ήδη είχε ξεκινήσει η απελευθέρωση του εμπορίου. Σ' αυτά τα πέντε κράτη η απελευθέρωση του cabotage δεν περιέλαβε ροές νέων γενικών φορτίων. Αυτή η αγορά δεν έχει πολλές δυνατότητες για ανάπτυξη.

TOTAL VOLUME (in millions of tonnes)			
	1995	1997	1999
Sub-total of countries where cabotage has already been liberalized on 1/1/1999	120.89	125.39	122.19
Sub-total of countries where cabotage was liberalized on 1/1/1999	134.3	139.45	138.8
TOTAL	255.19	264.84	260.99

SOURCE:PWC

¹³⁷ COM(2002) 203 final

Το 70% του φορτίου που διακινείται στα Κ-Μ του Βορρά διακινείται στο Ηνωμένο Βασίλειο, που έχει την πρώτη θέση στη διακίνηση φορτίου σε όλα τα Κ-Μ. Τη δεύτερη θέση έχει η Ιταλία¹³⁸.

TOTAL VOLUME (in millions of tonnes)				
	1995	1997	1999	2000
AUSTRIA	-	-	-	-
BELGIUM	0,05	0,05	0,05	Na
DENMARK	19,2	19,3	12,8	Na
FINLAND	5,9	7,1	6,6	Na
GERMANY	3,9	4,0	5,35	5
IRELAND	0,7	0,75	0,85	Na
LUXEMBOURG	-	-	-	-
NETHERLANDS	0,04	,04	0,04	Na
SWEDEN	13,6	12,95	13,2	Na
UNITED KINGDOM	77,5	81,2	83,3	Na
TOTAL NORTHERN COUNTRIES	120,89	125,39	122,19	Na
FRANCE	7,9	7,8	8,6	9
GREECE	21,9	21,05	22,5	Na
ITALY	60,3	68,0	66,2	Na
PORTUGAL	6,0	5,5	6,7	5,7
SPAIN	38,2	37,1	34,8	3,8

¹³⁸ COM(2002) 203 final

TOTAL SOUTHERN COUNTRIES	134,3	139,45	138,8	Na
TOTAL	255,19	264,84	260,99	Na

SOURCE:PWC

VOLUMES TRANSPORTED IN 1999 IN THE 5 SOUTHERN MEMBER STATES DISTINGUISHING BETWEEN MAINLAND AND ISLAND CABOTAGE (in rounded percentages)						
COUNTRY	FRA NCE	GREEC E	ITAL Y	PORTUG AL	SPAI N	TOTAL 5 COUNTRI ES
ISLAND	14	52	78	39	65	64
MAINLAND	86	48	22	61	35	36

SOURCE:PWC

VOLUMES TRANSPORTED IN 1999 IN THE 5 SOUTHERN MEMBER STATES BY TYPE OF FREIGHT DISTINGUISHING BETWEEN MAINLAND AND ISLAND CABOTAGE (in rounded percentages)			
TYPES OF CARGO	DRY BULK	LIQUID BULK	GENERAL CARGO
ISLAND	58	56	86
MAINLAND	42	44	14

SOURCE:PWC

Η μεγαλύτερη εθνική αγορά επιβατών ήταν η ελληνική(περίπου το 30% του συνόλου) και ακολουθούσε η ιταλική και η αγγλική αγορά(η καθεμιά περίπου το 25%)¹³⁹.

PASSENGERS TRANSPORTED (millions)				
	1995	1997	1999	2000
AUSTRIA	-	-	-	-
BELGIUM	-	-	-	-
DENMARK	21,5	16,4	10,5	Na
FINLAND	4,0	3,4	4,0	4,18
GERMANY	5,0	5,0	5,0	Na
IRELAND	-	-	-	-
LUXEMBOURG	-	-	-	-
NETHERLANDS	-	-	-	-
SWEDEN	1,1	1,1	1,2	1,3
UNITED KINGDOM	40	40	37,6	Na
TOTAL NORTHERN COUNTRIES	71,6	65,9	58,3	Na
FRANCE	1,3	1,28	1,5	1,39
GREECE	36,0	41,3	44,1	Na
ITALY	38,0	37,2	39,9	Na
PORTUGAL	0,4	0,35	0,4	Na
SPAIN	7,1	6,5	7,9	Na
TOTAL	88,8	86,6	93,9	Na

¹³⁹ COM(2002) 203 final

SOUTHERN COUNTRIES				
TOTAL	154,4	152,5	152,2	Na

SOURCE:PWC

Percentage of fleet participating in cabotage traffic									
Freight	National flag			Other EEA			Other non- EEA		
YEAR	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
AUSTRIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BELGIUM	100	100	100	-	-	-	-	-	-
DENMARK	48	48	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
FINLAND	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
GERMANY	83	68	69	15	9	9	2	23	22
IRELAND	5	4	5	71	73	71	24	23	24
LUXEMBOURG	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETHERLANDS	100	100	100	-	-	-	-	-	-
SWEDEN	84,6	79,2	48	NA	6,9	35	NA	13,9	17
UNITED KINGDOM	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
FRANCE	85	73	68	7	21	25	8	6	7
GREECE	99,	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1

	5								
ITALY	99, 5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
PORTUGAL	28, 3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
SPAIN	93, 5	84,0 6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

SOURCE:PWC

Ο Κανονισμός δεν τέθηκε αμέσως σε εφαρμογή, δηλαδή από 02-01-1993 και συγκεκριμένα για την ελληνική ακτοπλοΐα υπήρξε μια μεταβατική περίοδος έντεκα ετών. Γενικά οι λόγοι καθυστέρησης της εφαρμογής ήταν:

- α) να μη διαστρεβλωθεί ο τυχόν ανταγωνισμός με την άμεση εφαρμογή του Κανονισμού
- β) να μη δημιουργηθούν προβλήματα σε ορισμένα κράτη/ μέλη που είχαν χαμηλότερο επίπεδο ανάπτυξης από τα υπόλοιπα κράτη- μέλη
- γ) για να υπάρξει χρόνος αντίδρασης σε τυχόν καταστάσεις ανάγκης , όπως είναι οι διακυμάνσεις τις αγοράς, η χρόνια υπερπροσφορά, η τυχόν απειλή στην οικονομική σταθερότητα και η βιωσιμότητα σημαντικού αριθμού (κοινοτικών) πλοιοκτητών
- δ) για να υπάρξει χρόνος ώστε ένα κράτος- μέλος να καλέσει ή να επιλέξει ένα κοινοτικό πλοιοκτήτη για τις λεγόμενες «υπηρεσίες προς το κοινό»

Η ελληνική ακτοπλοΐα ήταν υποχρεωμένη να συμμορφωθεί μέχρι 02-01-2004 με τον κανονισμό αυτό για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage). Με τον Κανονισμό αυτό το Συμβούλιο της ΕΕ προσπάθησε να ορίσει τις οικονομικές αρχές, βάσει των οποίων θα ήταν εφικτή η ελεύθερη διακίνηση υπηρεσιών στις λεγόμενες εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές.

Οι αρχές στις οποίες βασίστηκε ο Κανονισμός ήταν δώδεκα, από τις οποίες μία αναφέρεται στην ανάγκη της ενοποίησης της ευρωπαϊκής αγοράς. Η ενοποίηση είναι οικονομικός όρος και σημαίνει ότι όλες οι εθνικές αγορές των κρατών- μελών οφείλουν να ενοποιηθούν σε μια ενιαία ευρωπαϊκή αγορά (Πράξη Ενιαίας Αγοράς, 1987). Η αγορά αυτή πρέπει να είναι προσβάσιμη από το σύνολο εκείνων που προσφέρουν και εκείνων που ζητούν. Σε μια τέτοια αγορά η τιμή ενός και του αυτού αγαθού θα είναι η ίδια και θα διαφέρει μόνο από το κόστος μεταφοράς. Η ύπαρξη όμως ενιαίας αγοράς προϋποθέτει ελεύθερη διακίνηση των συντελεστών της παραγωγής, περιλαμβανομένων των αγοραστών, του κεφαλαίου και των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης, αυτές ήταν περιορισμένες, λόγω του σχετικά μικρού τμήματος (18%) των νοτίων φορτίων (123,2 εκ. τόνοι), που ήταν νόμιμα διαθέσιμο (δηλαδή απελευθερώθηκε) στα νότια κράτη- μέλη. Από το 18% μόνο το 6% μεταφέρθηκε από πλοία που δεν είχαν την εθνική σημαία, δηλ. το 1,06 του συνόλου του νοτίου φορτίου. Το βόρειο εμπόριο ήταν περίπου ίσο με το νότιο (100,6 εκ.τόνοι). Συνεπώς, ήταν οριακή η είσοδος των μη εθνικών σημαιών (ξένων) στις εθνικές απελευθερωμένες παράκτιες μεταφορές φορτίων. Οι αιτίες ήταν ότι τα φορτία ήταν μικρά κατά αποστολή ή πολύ ειδικά ή ανήκαν σε βιομηχανικούς μεταφορείς ή οι μεταφορείς ξένων σημαιών δεν παρείχαν τακτική εξυπηρέτηση. Η Ελλάδα δε διαπίστωσε (1993) απελευθέρωση¹⁴⁰ φορτίων της σε πλοία ξένων σημαιών, γιατί το σύνολο των μεταφορών της ή ήταν στρατηγικά φορτία ή τα πλοία ανήκαν σε βιομηχανικούς μεταφορείς ή τα φορτία μεταφέρθηκαν με πλοία κάτω των 650 κόρων (GT).

¹⁴⁰ Γενικά ο όρος απελευθέρωση στην ναυτιλία είναι αντίθετος του προστατευτισμού. Στην πράξη σημαίνει σταδιακή χαλάρωση των τυχόν εμποδίων πρόσβασης στην Αγορά, αλλά και υιοθέτηση «υποστηρικτικών μέτρων», όπως είναι οι κανόνες ανταγωνισμού ή κάποια θετικά μέτρα, που να στοχεύουν στην εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των εθνικών μεταφορέων

CABOTAGE (3577/92)

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ

	ΑΡΣΗ CABOTAGE	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(GT)	ΕΛΛ.ΝΟΜΟΘ ΕΣΙΑ
Α. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ			
1.ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ	Από 1-1-1995 Από 1-1-1998	Από 650 και άνω Ανεξαρτήτως κοχ	ΠΔ 113/1997
2.ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	Από 1-1-1999 Από 1-1-2002(ΑΝΤΙ 2004)	Από 650 και άνω Ανεξαρτήτως κοχ	ΠΔ 344/2004 Ν.2932/2001
Β. ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ			
1.ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ:	Από 1-1-1999	Ανεξαρτήτως κοχ	ΠΔ 344/2004
2.ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	Από 1-1-2002(ΑΝΤΙ 2004)	Ανεξαρτήτως κοχ	Ν.2932/2001
Γ.ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Φ/Γ ΠΛΟΙΩΝ			
1.ΓΙΑ ΜΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	Από 1-1-1993	Άνω των 650κοχ	

& ΜΟΝΟ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ			
2.ΓΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ			
i.ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ	Από 1-1-1997 Από 1-1-1998	Άνω των 650 Ανεξαρτήτως κοχ	ΠΔ215/94
ii.ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	Από 1-1-1999 Από 1-1-2002(ΑΝΤΙ 2004)	Από 650 και άνω ανεξαρτήτως εμπορευμάτων Ανεξαρτήτως κοχ για όλα τα πλοία	ΠΔ344/04 Ν.2932/2001

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Το ΥΕΝ επηρεάζει με τις πολιτικές που αναλαμβάνει και τις αποφάσεις του, τη διαμόρφωση του πλαισίου μέσα στο οποίο εκτυλίσσεται η ελληνική ακτοπλοΐα. Αποτέλεσμα των παρεμβάσεων του είναι να έρχεται σε σύγκρουση με τους ακτοπλοϊκούς φορείς, ανάμεσα στους οποίους είναι και οι εφοπλιστές, λόγω των αντικρουόμενων συμφερόντων τους. Η αντιδικία αυτή έχει άλλοτε θετικά αποτελέσματα, μέσα από μια διαδικασία γόνιμου διαλόγου και ευδόκιμης συνεργασίας, και άλλοτε βαίνει σε βάρος της ακτοπλοΐας αφού καθυστερεί την εφαρμογή πολιτικών και δυσχεραίνει την ανάληψη οιονδήποτε πρωτοβουλιών.

Τα κυριότερα σημεία τριβής των δυο αντιμαχόμενων φορέων- ΥΕΝ και ακτοπλόων- είναι τα ακόλουθα:

1. Επιβαλλόμενο Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες ετήσιας διάρκειας
2. Υποβολή από τους πλοιοκτήτες δηλώσεων για τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης που υπόκεινται στην έγκριση του Υπουργείου ΥΕΝ ή Αιγαίου
3. Τροποποίηση από το ΥΕΝ κατά βούληση των δηλώσεων και επιβολή προσεγγίσεων σε λιμένες με ζημιογόνο αποτέλεσμα
4. Καταβολή παραβόλων για την υποβολή της δήλωσης δρομολόγησης
5. Εφαρμογή ορίου ηλικίας που μέχρι το 2008 θα μειωθεί στα 30 έτη από τα 35 που ίσχυε
6. Κατάθεση εγγυητικών επιστολών για την εκτέλεση γραμμών τακτικής δρομολόγησης

7. Υποχρεωτική λειτουργία του πλοίου στην ελεύθερη αγορά ¹⁴¹ τουλάχιστον για 10 μήνες το χρόνο, ανεξαρτήτως αν υπάρχει ζήτηση υπηρεσιών
8. Δυνατότητα του ΥΕΝ να περικόπτει τον δηλούμενο από τον πλοιοκτήτη ναύλο οικονομικής θέσης, σε γραμμές τακτικής δρομολόγησης
9. Επιβολή από τα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου υποχρεωτικών εκπτώσεων για κοινωνικούς λόγους
10. Επιβολή υποχρεωτικής απασχόλησης υπερβολικού αριθμού εργαζομένων στα πλοία ¹⁴²
11. Επιβολή επίναυλου 3% χωρίς ανταποδοτικότητα
12. Επιβολή εκτάκτων δρομολογήσεων στις γραμμές τακτικής δρομολόγησης και στις γραμμές αποκλειστικής εκμετάλλευσης ή μίσθωσης κυρίως κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου
13. Επιβολή διπλής ασφαλιστικής κάλυψης επιβατών ¹⁴³
14. Επιβολή περιορισμών στην πρόσβαση θέσεων στους αφετήριους λιμένες
15. Δρομολόγηση φορτηγών οχηματαγωγών σε γραμμές τακτικής δρομολόγησης επιβατηγών- οχηματαγωγών πλοίων, παρά το γεγονός ότι τα ανταγωνίζονται αθέμιτα
16. Επιβολή μη ανταποδοτικών τελών υπέρ Τρίτων στο εισιτήριο επιβατών και οχημάτων

Ως αναφορά στο **θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας**, οι παράγοντες του ΥΕΝ αντιλαμβάνονται τον Ν.2932/2001 ως το θεσμικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο δέχονται αποκλειστικά να κινείται και να λειτουργεί η Επιβατηγός Ακτοπλοΐα. Έχοντας αυτήν ως κυρίαρχη αντίληψη, κάνουν προσπάθειες για τη διατήρηση του άκρατου παρεμβατισμού, όχι μόνο στα θέματα ασφαλείας ¹⁴⁴ αλλά και σε θέματα καθαρά

¹⁴¹ Τακτική δρομολόγηση

¹⁴² πέραν της σύνθεσης ασφαλείας

¹⁴³ Ν.2575/95 και Ν.2932/01

¹⁴⁴ που θα είχαν και κάθε λόγο να κάνουν

εκμετάλλευσης των επιβατηγών ακτοπλοϊκών. Τα πλοία αυτά τόσο από τη φύση τους όσο και από τον Κανονισμό 3577/92 θα έπρεπε να ανήκουν στην αποκλειστική ευθύνη και αρμοδιότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Προκειμένου όμως το Κράτος να διατηρήσει το κλίμα της επιβολής και του ελέγχου- εξαιτίας και των δυσχερειών που αντιμετωπίζει για την εξυπηρέτηση των νησιών¹⁴⁵, “βαπτίζει” ορισμένες γραμμές ως γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, μεταφράζοντας με το δικό του τρόπο τον Κανονισμό 3577/92¹⁴⁶. Το Κράτος ισχυρίζεται ότι η δυνατότητα αυτή του παρέχεται από τον Κανονισμό 3577/92, γεγονός που θεωρείται από τους ακτοπλόους ως ανυπόστατο, και ότι θα προκαλέσει εξελίξεις παρόμοιες με εκείνες στην Ισπανία που «βάπτισαν» κάποιες γραμμές ως δημόσιας υπηρεσίας και καταδικάστηκαν με αποφάσεις του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άλλωστε, στο Συμβούλιο της Επικρατείας εκκρεμούν¹⁴⁷ οι προσφυγές των ακτοπλόων για τις παρακάτω πέντε (5) αποφάσεις που εκδόθηκαν από το ΥΕΝ σε εκτέλεση του Ν.2932/2001¹⁴⁸:

1. Απόφαση ΥΕΝ 3332.3/1/19-10-2001 “Εγγυητική Επιστολή καλής εκτέλεσης των όρων δρομολόγησης πλοίου”
2. Απόφαση ΥΕΝ 3332.3/2/19-10-2001 «Καθορισμός διαδικασίας, όρων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των διαγωνιζομένων και κάθε άλλου θέματος σχετικού με τη διενέργεια πλειοδοτικού διαγωνισμού για τον προσδιορισμό της προτεραιότητας παραβολής ή πρυμνοδέτησης πλοίου στον αφετήριο λιμένα συγκεκριμένης δρομολογιακής γραμμής»

¹⁴⁵ και κυρίως για την εξυπηρέτηση των νησιών που ανήκουν στις άγονες γραμμές

¹⁴⁶ ως προς το ζήτημα αυτό τα περιθώρια στενεύουν καθώς οι αρμόδιοι παράγοντες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τίθενται θετικά απέναντι στους ακτοπλόους.

¹⁴⁷ Και εκτιμάται ότι σύντομα θα εκδικαστούν

¹⁴⁸ και για τις οποίες οι εισηγήσεις ήταν ευνοϊκές

3. Απόφαση ΥΕΝ 3332.3/3/19-10-2001 "Καθορισμός τύπου, περιεχομένου και λοιπών απαιτούμενων στοιχείων και εγγραφών καθώς και συναφών προϋποθέσεων της δήλωσης τακτικής δρομολόγησης πλοίου"
4. Απόφαση ΥΕΝ 3332.3/10/28-11-2001 «Καθορισμός Γενικού Δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες»
5. Απόφαση ΥΕΝ 3332.3/9/28-11-2001 «Διακοπή δρομολόγησης επιβατηγών υδροπτερύγων ή ταχυπλόων πλοίων».

Εκκρεμεί όμως και η προσφυγή των ακτοπλόων για τις Κοινές Αποφάσεις των Υπουργών Ναυτιλίας και Αιγαίου για τις εκπτώσεις, η εκδίκαση των οποίων έχει δεχτεί αλληπάλληλες αναβολές.

Ένα πολύ σοβαρό θέμα μεταξύ του ΥΕΝ και των ακτοπλόων είναι το ναυτολόγιο οικονομικής θέσης για τις ελεύθερες δρομολογήσεις. Το θέμα αυτό είχε συμπεριληφθεί τόσο στην επίσημη καταγγελία των ακτοπλόων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ως αντικείμενο στον Κανονισμό 3577/92, όσο σε μεταγενέστερες επιστολές τους προς τα αρμόδια όργανα, μαζί με αντίγραφα αποφάσεων του ΥΕΝ. Με τις αποφάσεις αυτές γίνονται δεκτές μεν κατά κανόνα όπως έχουν υποβληθεί οι δηλώσεις των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών για τις τακτικές δρομολογήσεις σε γραμμές που αναφέρονται στο δίκτυο που καταρτίζεται κάθε χρόνο από το ΥΕΝ¹⁴⁹, αλλά τροποποιείται μόνιμα ο όρος που αφορά τον ναύλο της οικονομικής θέσης, ο οποίος μειώνεται. Το προαναφερθέν συνέβη και στις τακτικές δρομολογήσεις 1/11/2003 – 31/10/2004. Σε αυτές τις δρομολογήσεις το ΥΕΝ δε δέχτηκε τους ναύλους οικονομικής θέσης που είχαν ζητηθεί μαζί με τις δηλώσεις.

Στο αίτημα των ακτοπλόων για αύξηση το 2004 του ναύλου οικονομικής θέσης για τις γραμμές αποκλειστικής εκμετάλλευσης και δημόσιας υπηρεσίας κατά 14,866%, λόγω αύξησης των συντελεστών σύνθεσης του κόστους εκμετάλλευσης και των τιμών

¹⁴⁹ που επίσης αποτελεί καταγγελθέν θέμα μείζονος σημασίας για την ακτοπλοΐα

των καυσίμων το ΥΕΝ χορήγησε μεσοσταθμική αύξηση 3,5% από 16/7/2004, παρόλο που με την Φ 01.8/431/29-6-2004 επιστολή τους οι ακτοπλόοι είχαν επισημάνει στο κ.Υπουργό Ε.Ν. την ανάγκη χορήγησης της αιτηθείσης αύξησης ¹⁵⁰. Η ίδια επιστολή είχε κοινοποιηθεί και στον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών για να ενημερωθεί και να μην περιορίσει την αύξηση στη μεσοσταθμική του 3,5%. Σε πολλές γραμμές η αύξηση ήταν μηδενική με αποτέλεσμα να αυξηθούν τα ελλείμματα. Από τα παραπάνω διαγράφεται εμφανώς ο κρατικός παρεμβατισμός στον καθορισμό του ναυτολογίου της οικονομικής θέσης, στην οποία διακινείται το 70% των επιβατών. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται από το 2002, με αρνητικά αποτελέσματα.

Όσον αφορά στις **εκπτώσεις** το Ελληνικό Δημόσιο δεν εκπλήρωσε τις οικονομικές υποχρεώσεις που είχε αναλάβει έναντι των Ελλήνων πλοιοκτητών με τις 3324.1/15/03/3-4-03 και 3324.1/20/03/15-5-03 Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις ¹⁵¹ για την κάλυψη των ζημιών που υπέστησαν από τις εκπτώσεις. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σταμάτησαν όλες τις υποχρεωτικές εκπτώσεις που είχαν επιβληθεί με τις πιο πάνω Κοινές Αποφάσεις ¹⁵² και η κάθε εταιρία στα πλαίσια της πολιτικής των εμπορικών εκπτώσεων που σχεδιάζει, αποφάσισε, κατά την κρίση της, τις κοινωνικές ομάδες και το ύψος των εκπτώσεων που ήθελε να κάνει.

Το μέτρο αυτό είχε επιτυχία σε γενικές γραμμές, αν εξαιρέσουμε ελάχιστες περιπτώσεις όπου παρατηρήθηκε το φαινόμενο αποστολής κλήσεων σε απολογία σε μεμονωμένους πλοιοκτήτες και επιβολής προστίμων από κάποιες Λιμενικές Αρχές. Οι άστοχες παρεμβάσεις καταγγέλλθηκαν στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας με αίτημα την επέμβασή του προκειμένου να ακυρωθούν τα πρόστιμα.

Επίσης με επιστολές στους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας, ζητήθηκε η καταβολή αποζημιώσεων για τις εκπτώσεις που χορηγήθηκαν το έτος 2003 και

¹⁵⁰ για λόγους που λεπτομερώς αναφέρονται στην επιστολή

¹⁵¹ ΥΕΝ και Υπουργείου Αιγαίου

¹⁵² 3324.1/15/03/3-4-03 και 3324.1/20/03/15-5-03 Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις

καταγγέλθηκαν οι παραπάνω ΚΥΑ ως μη σύννομες, ενώ αιτήθηκε ανεπιτυχώς και η κατάργησή τους. Η εκδίκαση των αιτήσεων ακύρωσης των παραπάνω αποφάσεων αναβλήθηκε αλλεπάλληλες φορές.

Το θέμα που εμπλέκεται με τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης 1/11/2005-31/10/2006 είναι αν αυτές θα υποβληθούν μέσα στην προθεσμία που προβλέπει ο νόμος 2932/2001 και αν θα καταβληθούν τα προβλεπόμενα παράβολα.

Όσον αφορά τις εγγυητικές επιστολές, οι ακτοπλόοι αποφάσισαν ¹⁵³ να μην ανανεωθούν οι εγγυητικές επιστολές για τις τακτικές δρομολογήσεις της περιόδου 1/11/2004- 31/10/2005. Η συμμόρφωση στην απόφαση αυτή ήταν καθολική ¹⁵⁴. Το ΥΕΝ υποχρεώθηκε να αποστείλει το ΩΠ 291835/11-04 σήμα θεωρώντας ότι με την μη κατάθεση εγγυητικών επιστολών οι δρομολογήσεις θεωρούνται έκτακτες, αφού είναι γνωστό ότι στις έκτακτες δρομολογήσεις δεν απαιτείται η κατάθεση εγγυητικών επιστολών. Μετά την αποστολή του σήματος αυτού ¹⁵⁵ οι ακτοπλόοι ζήτησαν τη επιστροφή των παλαιών ¹⁵⁶ εγγυητικών επιστολών.

Σχετικά με το όριο ηλικίας των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων, το ΥΕΝ έδειξε πρόθεση να προβεί στην κύρωση των Κοινοτικών Οδηγιών 2003/24/EK και 2003/25/EK με Προεδρικό Διάταγμα. Οι ακτοπλόοι αιτήθηκαν στο ΥΕΝ, υποδεικνύοντας και παλαιότερη αλληλογραφία, να παρέμβει προκειμένου να τους δοθεί απάντηση στο ερώτημα κατά πόσο τα ελληνικά ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία στα οποία εκτείνεται η εφαρμογή των παραπάνω Κοινοτικών Οδηγιών ¹⁵⁷, συμμορφούμενα στις προβλεπόμενες ρυθμίσεις, παραμένουν στην ενέργεια και μετά τη συμπλήρωση του 30^{ου} έτους. Το ζήτημα αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για να πάρουν την απόφαση

¹⁵³ στις 22/9/2004

¹⁵⁴ παρά τις πιέσεις που έμμεσα ασκήθηκαν.

¹⁵⁵ ΩΠ 291835/11-04

¹⁵⁶ μη ανανεωθείσών

¹⁵⁷ 2003/24/EK και 2003/25/EK

οι ακτοπλόοι αν θα συμμορφωθούν ή όχι μέχρι 1/10/2005 και με τη SOLAS- 90, η οποία καλύπτει πολλές ρυθμίσεις της Συμφωνίας της Στοκχόλμης ¹⁵⁸.

Ένα ακόμη θέμα στο οποίο παρεμβαίνει το ΥΕΝ είναι και ο έλεγχος ζυγολογίου φορτηγών οχημάτων μεταφερομένων με Ε/Γ- Ο/Γ πλοία. Οι ακτοπλόοι με επιστολή τους στον κ. Υπουργό Ε.Ν. ανέφεραν ότι με αφορμή το τραγικό ατύχημα στο 176^ο χιλιόμετρο της Εθνικής Οδού Αθηνών- Λαμίας και στα Τέμπη ¹⁵⁹ ήταν αναγκαίο να επανεξεταστούν από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΕΝ και του ΟΛΠ επανειλημμένα υπομνήματά τους, που έχουν υποβληθεί από τις αρχές ως τα τέλη της δεκαετίας του 1990, σχετικά με την ανάγκη ελέγχου του ζυγολογίου των φορτηγών αυτοκινήτων τα οποία μεταφέρονται με Ε/Γ- Ο/Γ πλοία. Επιπρόσθετα το ΥΕΝ έπρεπε να ενημερωθεί για τα ακόλουθα:

1. Ο έλεγχος του ζυγολογίου των φορτηγών οχημάτων, στο λιμένα κυρίως του Πειραιά ¹⁶⁰ είναι πλημμελής, αφού έχει επανειλημμένα αποδειχθεί ότι το φορτίο τους δεν είναι απλώς μεγαλύτερο από το επιτρεπόμενο βάρος, αλλά συνήθως υπερβαίνει το θεσπισμένο όριο ανοχής.
2. Η ανοχή την οποία επιδεικνύουν οι υπεύθυνες για τη ζύγιση Αρχές ή η αδυναμία γενικά ελέγχου του βάρους των οχημάτων στις γεφυροπλάστιγγες του ΟΛΠ, εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους στην ασφάλεια των πλοίων και των επιβατών και μπορεί να έχει τραγικές γενικά συνέπειες που η έκτασή τους δε μπορεί να προβλεφθεί, αν ληφθεί υπόψη ο μεγάλος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται με τα ίδια πλοία.
3. Η υπερφόρτωση των οχημάτων που μεταφέρονται με Ε/Γ- Ο/Γ πλοία έχει σε μερικές περιπτώσεις τέτοιες διαστάσεις ώστε να παρατηρείται το φαινόμενο να αναχωρούν τα πλοία για τον προορισμό τους με πολλές κενές θέσεις στο

¹⁵⁸ Κοινοτική Οδηγία 2003/25/ΕΚ

¹⁵⁹ όπου από τη σύγκρουση φορτηγών αυτοκινήτων με λεωφορεία έχασαν τη ζωή τους και τραυματίστηκαν αρκετοί μαθητές

¹⁶⁰ αλλά και σε άλλα λιμάνια της χώρας που μεταφέρονται με τα Ε/Γ- Ο/Γ πλοία

γκαράζ λόγω του ότι παραβιάζεται η γραμμή φορτώσεως των πλοίων με πολύ λιγότερα οχήματα από εκείνα που θα μπορούσαν να παραλάβουν.

4. Πρόταση των ακτοπλόων αποτελεί η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και συνθηκών ζύγισης των οχημάτων στο λιμάνι του Πειραιά.
5. Εξαιτίας της σοβαρότητας των συνεπειών που μπορεί να έχουν τα υπέρβαρα φορτηγά οχήματα στην ασφάλεια των πλοίων και των επιβαινόντων, ο έλεγχος οφείλει να είναι σχολαστικός, ώστε να μην επιτρέπεται η επιβίβαση των οχημάτων στα Ε/Γ- Ο/Γ, με οποιοδήποτε επί πλέον του επιτρεπομένου βάρους. Το μέτρο αυτό πρέπει να εφαρμόζεται εξολοκλήρου, επειδή: i. Τα προβλεπόμενα από το Κ.Ο.Κ πρόστιμα είναι πολύ μικρά και δε συντελούν στην αποτροπή των παραβάσεων και ii. Η ανοχή που προβλέπει ο νόμος γίνεται αιτία να επιδεικνύεται ελαστική εκ μέρους των ελεγκτών συνείδηση που εύκολα οδηγεί στην πολύ μεγαλύτερη υπέρβαση των ορίων.

Αιτήθηκε λοιπόν στο ΥΕΝ από τους ακτοπλόους η σύσταση ειδικής Επιτροπής που θα συνέβαλε στη δημιουργία κατάλληλης υποδομής για τον αποτελεσματικό έλεγχο του ζυγολογίου των φορτηγών οχημάτων¹⁶¹. Η Επιτροπή αυτή γνωρίζοντας τις υπάρχουσες δυνατότητες και τα συγκεντρωμένα στοιχεία, θα κατάρτιζε και θα υπέβαλλε στο ΥΕΝ τις προτάσεις της σε ένα χρονικό ορίζοντα 15 ημερών. Το ΥΕΝ από την πλευρά του, ανταποκρινόμενο στην παραπάνω επιστολή, συγκάλεσε σύσκεψη αρμοδίων παραγόντων. Στη σύσκεψη αυτή, οι ακτοπλόοι πρότειναν συγκεκριμένα μέτρα για τον έλεγχο του ζυγολογίου, ενώ αιτήθηκε από τον κ. Υπουργό Ε.Ν. να εισηγηθεί στον κ. Υπουργό Μεταφορών τις απαραίτητες αλλαγές στο άρθρο 32 του Κ.Ο.Κ.¹⁶². Οι αλλαγές αυτές αφορούσαν την παντελή απαγόρευση οποιοδήποτε επί

¹⁶¹ με συμμετοχή σε αυτήν των αρμοδίων παραγόντων και εκπροσώπων της Ένωσης Ελλήνων Ακτοπλόων

¹⁶² Ν.2696/1999

πλέον του κανονικού βάρους και σε περίπτωση διαπίστωσης υπέρβασης, την επιβολή πολύ υψηλών προστίμων για την αποτελεσματική αποτροπή των παραβάσεων.

Αναφορικά με τους διαγωνισμούς σύναψης συμβάσεων δημοσίας υπηρεσίας, το ΥΕΝ και το Υπουργείο Αιγαίου δέχτηκαν επιστολή των ακτοπλόων με προτάσεις σχετικά με τους όρους των διαγωνισμών για σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημοσίας υπηρεσίας. Ανάμεσα στα άλλα στους όρους των εν λόγω διαγωνισμών περιλαμβάνονταν τα ακόλουθα:

- Κατά τη βαθμολόγηση των προσόντων των πλοίων να λαμβάνονται υπόψη και η ταχύτητα, οι διατιθέμενες ανέσεις του πλοίου, η εμπειρία και η αξιοπιστία της πλοιοκτήτριας εταιρίας και γενικά στοιχεία που θα αποτελέσουν κίνητρα για την αναβάθμιση και τη βελτίωση των πλοίων κατά την αντικατάστασή τους.
- Στους διαγωνισμούς να μη γίνονται δεκτά πλοία ανύπαρκτα, υποθετικά ή παροπλισμένα, τα οποία ως χαμηλότερης εν γένει αξίας μπορούν να ασκήσουν αθέμιτο ανταγωνισμό σε άλλα καλύτερα από κάθε άποψη επιβατηγά πλοία.
- Στις περιπτώσεις διαγωνισμών του Ιουνίου να μην παρέχεται η δυνατότητα έγγραφα του πλοίου¹⁶³ να προσκομίζονται μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου, διότι σε περίπτωση που αυτά δεν προσκομισθούν ή εμφανίσουν σοβαρές αποκλίσεις από τα δηλωθέντα στοιχεία, ο απομένων χρόνος μέχρι την έναρξη της δρομολογιακής περιόδου δε θα επαρκεί για επανάληψη του διαγωνισμού.
- Η σύμβαση να ορίζεται τουλάχιστον τριετούς διάρκειας με ρήτρα πετρελαίου και πληθωρισμού. Τα θετικά στοιχεία από μια τέτοια ρύθμιση είναι: i.ο περιορισμός των διαγωνισμών, ii.η μονιμότερη σχέση μεταξύ πλοίου και χρηστών της γραμμής, iii.η παροχή δυνατότητας αλλαγής/ βελτίωσης χώρων του πλοίου για αποδοτικότερη εκμετάλλευση και καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών, iv.η αξιοποίηση της δυνατότητας εκχώρησης της Σύμβασης από την

¹⁶³ όπως είναι για παράδειγμα το πιστοποιητικό ασφαλείας

πλοιοκτήτρια εταιρία σε Πιστωτικό Ίδρυμα για την επίτευξη ταμειακής ρευστότητας, σύναψης δανείου, κτλ. Για την αντιμετώπιση της ενδεχόμενης αδιαφορίας του πλοιοκτήτη για τη διατήρηση ή βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μπορεί να προβλεφθεί σχετικός συμβατικός όρος.

- Να προσδιοριστεί στη σύμβαση ¹⁶⁴ ο χρόνος καταβολής μισθωμάτων σε ένα μήνα. Το εγκεκριμένο ποσό να καταβάλλεται μετά την παρέλευση 30 ημερών από της υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών ¹⁶⁵.
- Κριτήριο ανάθεσης να είναι η συμφερότερη προσφορά. Το θέμα θα πρέπει να αντιμετωπίζεται το ίδιο τόσο από το ΥΕΝ¹⁶⁶ όσο και από το Υπουργείο Αιγαίου¹⁶⁷. Σήμερα υπάρχουν διαφορές στους πιο πάνω όρους των προκηρύξεων των δυο Υπουργείων, οι οποίες θα πρέπει να εκλείψουν με ενιαίο όρο που θα προβλέπει την επιλογή της συμφερότερης και όχι της οικονομικότερης προσφοράς. Η ενιαία ρύθμιση του όρου αυτού και από τα δύο Υπουργεία επιβάλλεται και από τη νομοθεσία από την οποία διέπνται οι διαγωνισμοί και των δύο Υπουργείων και ως εκ τούτου οι όροι προκήρυξης δεν είναι δυνατόν να διαφέρουν.

Το θέμα των **αγορανομικών διατάξεων 7,10,16/2003** απασχολεί τους ακτοπλοϊκούς φορείς και παρά τις κινητοποιήσεις των πλοιοκτητών προς τους αρμόδιους Υπουργούς δεν επήλθαν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Με αυτές τις Αγορανομικές διατάξεις στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία εσωτερικού, επιβλήθηκε η υποχρέωση διάθεσης νερών και αναψυκτικών που παράγονται και εμφιαλώνονται στην Ελλάδα καθώς και άλλων προϊόντων¹⁶⁸ και πώλησης αυτών στις αναγραφόμενες επί της

¹⁶⁴ με σχετικό όρο

¹⁶⁵ χρόνος που είναι επαρκής για τις αρμόδιες υπηρεσίες να προβούν στον απαιτούμενο έλεγχο τους

¹⁶⁶ όρος 17 προκηρύξεων

¹⁶⁷ όρος 25 προκηρύξεων

¹⁶⁸ καφέδες, σάντουιτς κ.α.

άμεσης συσκευασίας τιμές. Προσφυγή έγινε στο Συμβούλιο της Επικρατείας για την ακύρωση των εν λόγω διατάξεων και αναμένεται η απόφασή του.

Στο ΥΕΝ έχει αιτηθεί η κατάργηση των μη ανταποδοτικών υπέρ Τρίτων κρατήσεων¹⁶⁹, προκειμένου να γίνει φθηνότερο το ακτοπλοϊκό εισιτήριο με άμεση συνέπεια την αύξηση της διακίνησης επιβατών και οχημάτων με τα Ε/Γ- Ο/Γ πλοία. Οι προτεινόμενες προς κατάργηση κρατήσεις είναι μη ανταποδοτικού χαρακτήρα και έχουν επανειλημμένα κατονομασθεί στους αρμοδίους για κατάργηση. Ειδικότερα, αναφέρονται τα αχθοφορικά δικαιώματα και η διαφυγούσα εργασία.

Τα **αχθοφορικά δικαιώματα** αφορούν στους φορτοεκφορτωτές λιμένων της χώρας και η σχετική νομοθεσία είναι κοινή, δηλαδή δε διαφέρει από λιμένα σε λιμένα. Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με Κοινή Απόφαση με τους Υπουργούς Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, ρυθμίζουν το ύψος των αχθοφορικών δικαιωμάτων και τη διαδικασία είσπραξης και απόδοσής τους στους φορτοεκφορτωτές. Με βάση τα σημερινά δεδομένα, η πραγματικότητα έχει μεταβληθεί σε σχέση με εκείνη του παρελθόντος κατά τη θέσπιση των σχετικών νομοθετημάτων και συγκεκριμένα έχουν μεταβληθεί οι συνθήκες άσκησης του ακτοπλοϊκού έργου. Η μεταφορά των αποσκευών των μετακινούμενων επιβατών¹⁷⁰ γίνεται με επιμέλεια αυτών. Στο ΥΕΝ εστάλη επιστολή των πλοιοκτητών με την οποία ζητούσαν την κατάργηση των αχθοφορικών δικαιωμάτων, λόγω της αδιαμφισβήτητης απουσίας των αχθοφόρων από τους χώρους των λιμένων.

Μια ακόμα κράτηση που έχει προταθεί προς κατάργηση είναι η **διαφυγούσα εργασία**, που αφορά και αυτή στους φορτοεκφορτωτές λιμένων και επιβαρύνει μόνο τα έμφορτα φορτηγά οχήματα που διακινούνται με τα Ε/Γ- Ο/Γ πλοία.

¹⁶⁹ που κατά τη γνώμη των ακτοπλόων είναι και οι περισσότερες

¹⁷⁰ κυρίως μετά την καθιέρωση των Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας με Κοινή Απόφαση¹⁷¹ με τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας ρυθμίζουν για κάθε λιμένα της χώρας το ποσοστό ή το ποσό για διαφυγούσα εργασία, ενώ η νομοθεσία δεν είναι κοινή για όλους τους λιμένες. Δεν είναι όμως απόλυτα ξεκάθαρο με βάση ποιες ΚΥΑ καταβάλλεται για τα έμφορτα φορτηγά οχήματα και αποδίδεται στους φορτοεκφορτωτές λιμένος η διαφυγούσα εργασία. Από το Υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας ζήτησαν οι ακτοπλόοι να τους γνωστοποιήσει σε ποια λιμάνια προβλέπονται τα δικαιώματα αυτά, με τα στοιχεία των σχετικών ΚΥΑ με τις οποίες έχουν επιβληθεί και καταβάλλονται σήμερα στους φορτοεκφορτωτές.

Αναφορικά με τις **στρατηγικές θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ**, πραγματοποιήθηκαν συσκέψεις στο ΓΕΕΘΑ, προκειμένου να ενημερωθούν οι ναυτιλιακές εταιρίες για την προσπάθεια της χώρας μας να υποδεχθεί το Πολυεθνικό Κέντρο Στρατηγικών Μεταφορών¹⁷², το οποίο θα μεριμνά για την πραγματοποίηση των στρατηγικών θαλασσίων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ.

Στη σύσκεψη αυτή συμμετείχαν υπηρεσιακοί παράγοντες του ΓΕΕΘΑ, Ενώσεις των εφοπλιστών της ακτοπλοΐας και εκπρόσωποι ακτοπλοϊκών εταιριών.

Η Ελλάδα προσφέρθηκε να διαθέσει κατάλληλους χώρους στο ΓΕΕΘΑ και προσωπικό για τη λειτουργία του εν λόγω Κέντρου, χωρίς να επιβαρύνει οικονομικά τα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το ΝΑΤΟ.

Το ΓΕΕΘΑ ζήτησε από τις ναυτιλιακές εταιρίες να δηλώσουν την πρόθεση διάθεσης πλοίων για την ικανοποίηση των αναγκών των προαναφερόμενων μεταφορών. Η δήλωσή τους αυτή δε θα τους υποχρέωνε να διαθέσουν τα πλοία τους, όταν αυτό ζητηθεί, και δε θα υποχρέωνε το ΓΕΕΘΑ να τα ναυλώσει, επειδή έχουν προσφερθεί από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες. Οι παραπάνω εταιρίες ανταποκρίθηκαν θετικά και έχουν

¹⁷¹ Κοινή Υπουργική Απόφαση: ΚΥΑ

¹⁷² MSCC ATHENS

προσφερθεί περίπου 70 πλοία διαφόρων κατηγοριών και τύπων για τις ανάγκες του Κέντρου. Σε Ε/Γ- Ο/Γ πλοίο πραγματοποιήθηκε με απόλυτη επιτυχία επίδειξη φόρτωσης διαφόρων τύπων στρατιωτικών οχημάτων παρουσία αρμοδίων αξιωματούχων Κρατών- Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ.

Αυτή η πρόταση της χώρας μας ήταν δελεαστική και γι' αυτό έγινε αποδεκτή¹⁷³ και το Κέντρο ήδη λειτουργεί σε κτιριακές εγκαταστάσεις μέσα στο χώρο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας με μόνιμο προσωπικό από τις Ένοπλες Δυνάμεις, το Λιμενικό Σώμα και Αξιωματικούς από άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Το ΥΕΝ θα ναυλώνει τα προαναφερθέντα πλοία¹⁷⁴ ή αυτά θα εκτελούν μεταφορές με απ' ευθείας ανάθεση από το ΓΕΕΘΑ. Ανάλογο Κέντρο λειτουργεί και στο Eindhoven και το κόστος λειτουργίας του¹⁷⁵ το επιμερίζονται οι χώρες που θα δήλωσουν συμμετοχή σε αυτό. Η χώρα μας δε συμμετέχει και ως εκ τούτου δεν έχει οικονομική επιβάρυνση από τη λειτουργία του. Πολλές χώρες¹⁷⁶ προτιμούν να προσχωρήσουν στο MSCC ATHENS, από τη λειτουργία του οποίου εκτιμάται ότι η χώρα θα έχει πολλαπλά οφέλη, περιλαμβανομένων και των πλοίων της ακτοπλοΐας.

Οι ακτοπλόοι με αφορμή την πρόταση του ΟΛΠ για την παραχώρηση στον κυρίως επιβατηγό λιμένα στις ναυτιλιακές εταιρίες για τα επιβατηγά τους πλοία μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού, έκαναν τις ακόλουθες προτάσεις για τη βελτίωση των έργων υποδομής και υπηρεσιών:

- Δημιουργία χερσαίων υποδομών και επιβατικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των επιβατών και τη διενέργεια ελέγχου επιβίβασης¹⁷⁷

¹⁷³ παρά την αντίθετη άποψη και την αντίδραση ορισμένων χωρών

¹⁷⁴ και πιο συγκεκριμένα η Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών

¹⁷⁵ το οποίο ανέρχεται σε περίπου 300.000 Ευρώ το χρόνο

¹⁷⁶ και ιδίως αυτές που πρόσφατα εντάχθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση

¹⁷⁷ check in

- Αύξηση των σημείων ζύγισης των φορτηγών οχημάτων, στον αυστηρό έλεγχο της ζύγισης και στη σωστή επιτήρησή τους και απαγόρευση εξόδου τους από το λιμένα από τη στιγμή της ζύγισης μέχρι της επιβίβασής τους στα Ε/Γ- Ο/Γ πλοία
- Βελτίωση των χερσαίων συγκοινωνιών εντός και εκτός λιμένος, που είναι απαραίτητη για την καλύτερη εκμετάλλευση και αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής και την ευχερή πρόσβαση και στις πλέον απομακρυσμένες προβλήτες
- Ματαίωση της μετεγκατάστασης του ΥΕΝ και των Υπηρεσιών του στον προγραμματισμένο ήδη χώρο, αφού διαφορετικά, θα δημιουργηθούν τεράστια προβλήματα στη λειτουργικότητα του λιμένα στο σύνολό του από τη συμφόρηση που θα προκύψει από την παρουσία μεγάλου αριθμού συναλλασσομένων και των οχημάτων τους
- Απελευθέρωση των παρεχομένων υπηρεσιών και ιδιαίτερα στη συλλογή και αποκομιδή των πετρελαιοειδών και στερεών καταλοίπων¹⁷⁸
- Κατασκευή αερογέφυρας για τη σύνδεση του σταθμού του ΗΣΑΠ με τα «Λεμονάδικα» και τέλος
- Ενίσχυση ρευματοληπτών στο λιμάνι ώστε να μπορούν τα ελλιμενισμένα Ε/Γ πλοία να σβήνουν τις ηλεκτρομηχανές τους και να χρησιμοποιούν για τις ανάγκες τους το παρεχόμενο μέσω του ΟΛΠ ρεύμα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή¹⁷⁹ κατέθεσε **Πρόταση Οδηγίας για μείωση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων ναυτιλίας**. Αυτή η Πρόταση Οδηγίας προκάλεσε κινητοποιήσεις από την πλευρά των ακτοπλόων προς τα συναρμόδια Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ, με τα εξής αποτελέσματα:

¹⁷⁸ η οποία με το μονοπώλιο που ισχύει σήμερα επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό τους χρήστες

¹⁷⁹ πριν δυο χρόνια περίπου

1. Η χρήση καυσίμων με περιεκτικότητα σε θείο 0,1% όταν τα πλοία βρίσκονται στο λιμάνι, να αρχίζει από την 1-1-2010 και όχι την 1-1-2008, όπως αρχικά προβλεπόταν
2. Εξαιρούνται από τη χρήση καυσίμων με θείο 0,1% τα πλοία όταν κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του δρομολογίου τους παραμένουν στα λιμάνια μέχρι δυο (2) ώρες
3. Εξαιρούνται από τη χρήση καυσίμου με θείο 0,1% μέχρι την 1-1-2012 μόνο 16 ελληνικά Ε/Γ- Ο/Γ νέας τεχνολογίας.

Προτάσεις των ακτοπλόων προς τον κ.Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και στον Υπουργό Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε στο θέμα της προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος- ώστε να θεωρείται ολοκληρωμένη η πρόταση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης- ήταν οι ακόλουθες:

- Να περιλαμβάνονται όλες οι κατηγορίες πλοίων και όχι μόνο τα επιβατηγά τακτικών γραμμών, όπως άλλωστε όλα τα πλοία υποχρεούνται να εφαρμόσουν το Παράρτημα VI της MARPOL¹⁸⁰. Εξάλλου, την απόσβεση του κόστους του εξοπλισμού των διυλιστηρίων για την παραγωγή καυσίμων με μειωμένο θείο δε δύναται να την επωμιστεί μόνο το επιβατηγό πλοίο και μάλιστα των τακτικών γραμμών.
- Να εκπονηθεί για τη Μεσόγειο ειδική μελέτη σκοπιμότητας αντίστοιχη με αυτήν που έχει γίνει για τις Sox Emission Control Areas με την εμπλοκή και συνδρομή του IMO που είναι ο αρμόδιος φορέας και η Οδηγία να εφαρμόζεται μόνο στις βεβαρημένες περιοχές και όχι συλλήβδην σε όλες.
- Να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του κειμένου της προτεινόμενης Οδηγίας και η Διεύθυνση Θαλασσίων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία γνωρίζει τα ζητήματα της ναυτιλίας δεδομένου ότι το όλο ζήτημα δεν

¹⁸⁰ όταν αυτό τεθεί σε ισχύ

είναι μόνο περιβάλλοντος αλλά έχει και άλλες παραμέτρους εξίσου σημαντικές που άπτονται της οικονομικής εκμετάλλευσης των πλοίων.

Συνακόλουθα, πρόταση των ακτοπλόων στα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και το ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ ήταν να θεωρηθεί ως καταληκτική ημερομηνία η 1-1-2010 σε όλα τα άρθρα της εν λόγω Πρότασης Οδηγίας για το θείο των καυσίμων της ναυτιλίας.

Στον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ, πραγματοποιήθηκαν συσκέψεις σχετικά με την υγιεινή των τροφίμων στα επιβατηγά πλοία¹⁸¹. Συνοπτικά αυτά που αναφέρθηκαν στις εν λόγω συσκέψεις ήταν τα ακόλουθα:

- Το θέμα είναι σχετικά καινούριο και στις διατάξεις της Κοινοτικής Οδηγίας 93/43/ΕΟΚ εμπίπτουν ορισμένα πλοία
- Με τροποποίηση του Οργανισμού του ΥΕΝ επανιδρύεται το Τμήμα Ενδιαίτησης και Υγιεινής που υπήρχε παλαιότερα και οι αρμοδιότητές του είχαν ενσωματωθεί σε άλλο Τμήμα.
- Το θέμα της υγιεινής των τροφίμων είναι πολύ εξειδικευμένο. Ορισμένες εταιρίες Ε/Γ πλοίων με δική τους πρωτοβουλία έχουν πιστοποιηθεί κατά το σύστημα HACCP.
- Η εν λόγω Οδηγία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με Κοινή Υπουργική Απόφαση χωρίς τη συμμετοχή του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ως αρμοδίου για τα πλοία, το όλο δε ζήτημα είναι μια αλυσίδα θεμάτων και δεν αναφέρεται πουθενά ποιος θα κάνει τον έλεγχο στα πλοία.
- Η κατάσταση είναι πολύ ασαφής για τα πλοία και εξεταστέα είναι η ένταξη της υγιεινής των τροφίμων στον Κώδικα ISM.
- Στα υγειονομικά θέματα των πλοίων έχουν εμπλοκή ο Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ¹⁸², τα Τοπικά Κλιμάκια ΕΕΠ, ο Ενιαίος Φορέας

¹⁸¹ στις οποίες παρέστησαν υπηρεσιακοί παράγοντες του ΥΕΝ, εκπρόσωποι νηγωνομένων, της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και της Ένωσης Ελλήνων Ακτοπλόων

¹⁸² Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων: ΚΕΕΠ

Ελέγχου Τροφίμων¹⁸³ και οι Νομαρχίες και διατυπώθηκε δε το ερώτημα γιατί για τέτοια θέματα εκτός του ΚΕΕΠ εμπλέκονται τόσες υπηρεσίες με αποτέλεσμα¹⁸⁴ ο ένας έλεγχος να ακολουθεί τον άλλο¹⁸⁵.

- Αναφέρθηκε ότι υπάρχει ανταπόκριση για το θέμα αυτό από τον ναυτιλιακό χώρο, ίσως δε ο ΕΦΕΤ δε θέλει να ασχοληθεί με τα πλοία.
- Η αρμόδια Υπηρεσία του Κλάδου ΕΕΠ του ΥΕΝ κατά τους τελευταίους εννιά (9) μήνες έχει αποκτήσει εμπειρία για τα θέματα αυτά ειδικά κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες και το πρόβλημα είναι ο έλεγχος των διαφόρων τροφίμων, σε όλη την αλυσίδα από την παρασκευή μέχρι τη διάθεση. Με άλλα λόγια για να ελέγχονται τα πλοία θα πρέπει ανάλογοι έλεγχοι να έχουν πραγματοποιηθεί και στους άλλους κρίκους της τροφικής αλυσίδας. Το ίδιο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι Υπηρεσίες του ΥΕΝ που καλούνται να ελέγξουν τα φορτία των φορτηγών αυτοκινήτων. Στην Ιεραρχία του ΥΕΝ έχει προταθεί ο έλεγχος να γίνεται από τον Κλάδο ΕΕΠ.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ενδίδοντας σε πιέσεις παρέτεινε με το Προεδρικό Διάταγμα 28/2000 την παραμονή **Ραδιοτηλεγραφητού στα Ε/Γ πλοία κατηγορίας πλόων Α΄ και Β΄** μέχρι την 1/2/2004. Εισάγεται μάλιστα νέο Σχέδιο ΠΔ με το οποίο επιχειρείται νέα παράταση παραμονής των Ραδιοτηλεγραφητών στα πλοία αυτά μέχρι 1-2-2007 χωρίς να γίνεται καν αιτιολόγηση για την παράταση αυτή, που δεν έχει άλλωστε ούτε ουσιαστικό ούτε νομικό έρεισμα. Με τη ρύθμιση αυτή χρησιμοποιούνται τα Ε/Γ-Α/Κ πλοία για τη συμπλήρωση συντάξιμης υπηρεσίας από ορισμένους Ραδιοτηλεγραφητές.

Θεωρείται όμως από τους πλοιοκτήτες ότι δεν είναι δίκαιο τα πλοία τους που ανήκουν σε πολυμετοχικές εταιρίες να χρησιμοποιούνται για άσκηση κοινωνικής

¹⁸³ Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων: ΕΦΕΤ

¹⁸⁴ ορισμένες φορές

¹⁸⁵ χωρίς ιδιαίτερο λόγο

πολιτικής, που αποτελεί ευθύνη της Πολιτείας. Για τον παραπάνω λόγο, ζητήθηκε η αναβολή συζήτησης του θέματος μέχρι η αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ να συγκεντρώσει στοιχεία για πόσους ασυρματιστές λαμβάνεται το εν λόγω μέτρο και πόσο χρόνο χρειάζεται ο καθένας για να συνταξιοδοτηθεί. Προτάθηκε αντί της παράτασης παραμονής στα Ε/Γ- Α/Κ πλοία να ληφθεί απόφαση για εθελούσια έξοδο με προϋποθέσεις που θα θέσει το ΥΕΝ.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και συγκεκριμένα ο Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, αναφορικά με τις **απαγορεύσεις απόπλου επιβατηγών πλοίων**, εξέδωσε το Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας Αριθμός 9, σε εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος 852/76. Οι ακτοπλόοι έστειλαν επιστολή στο ΥΕΝ/ΚΕΕΠ, με κοινοποίηση της και στο ΥΕΝ/ Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, στην οποία γνωστοποιούσαν τα εξής:

- Τα εκδιδόμενα από την ΕΜΥ μετεωρολογικά δελτία και οι προγνώσεις καιρού δεν εκφράζουν την πραγματική κατάσταση της θάλασσας ¹⁸⁶ στις διάφορες θαλάσσιες περιοχές των δρομολογίων των πλοίων με αποτέλεσμα να είναι πολλές φορές ανακριβείς. Η παρατηρούμενη ασυμφωνία οφείλεται στο γεγονός ότι η ένταση του ανέμου σε μια συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή δεν προκαλεί κατ' ανάγκη και το ανάλογο ύψος κύματος, το οποίο ¹⁸⁷ θα έπρεπε να βαρύνει στην απόφαση της Λιμενικής Αρχής για την απαγόρευση ή μη του απόπλου. Για παράδειγμα, παρατηρείται πολλές φορές το φαινόμενο ένταση ανέμου εννιά (9) μποφόρ τις πρώτες τέσσερις (4)- πέντε (5) ώρες να μην προκαλεί ύψος κύματος που να αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου, ενώ μικρότερη ένταση ανέμου ¹⁸⁸ στην ίδια περιοχή κάποια άλλη χρονική στιγμή να δημιουργεί

¹⁸⁶ ύψος κύματος

¹⁸⁷ σύμφωνα με καθαρώς επιστημονική άποψη

¹⁸⁸ όπως είναι για παράδειγμα επτά (7)- οκτώ (8) μποφόρ

χειρότερους από τα προηγούμενα κυματισμούς που είναι περισσότερο επικίνδυνοι στη ναυσιπλοΐα.

- Οι «περιοχές» για τις οποίες εκδίδονται προγνώσεις καιρού είναι πολύ εκτεταμένες με αποτέλεσμα τις περισσότερες φορές οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες να είναι μακράν της πορείας του πλοίου και να οδηγούν σε αδικαιολόγητες απαγορεύσεις απόπλου. Συγκεκριμένα, ο χωρισμός του Αιγαίου σε τρία (3) τμήματα¹⁸⁹ και η αναγωγή των μετεωρολογικών δελτίων στα τμήματα αυτά με την προσθήκη του Ικάριου και Κρητικού πελάγους δεν εξυπηρετεί τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας, διότι οι θαλάσσιες αυτές εκτάσεις είναι μεγάλες και δεν υπάρχει ομοιομορφία καιρικών συνθηκών¹⁹⁰ σε μικρότερα τμήματα που εμπίπτουν στις δρομολογιακές γραμμές των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων. Τα μετεωρολογικά δελτία θα έπρεπε να αφορούν μικρότερες θαλάσσιες περιοχές για να ανταποκρίνονται στις πραγματικές καιρικές συνθήκες.
- Με το εφαρμοζόμενο σύστημα παρατηρείται το φαινόμενο κρουαζιερόπλοια και μικρά ακόμη τουριστικά σκάφη να ταξιδεύουν με καιρικές συνθήκες με τις οποίες η εκτέλεση πλου από ακτοπλοϊκά επιβατηγά απαγορεύεται.
- Δεν είναι επίσης νοητό τα απαγορευτικά μέτρα να είναι ενιαία για όλα τα επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους ή μήκους¹⁹¹.

Συμπερασματικά, από τα παραπάνω και από το γεγονός ότι η απαγόρευση απόπλου λόγω καιρικών συνθηκών ισχύει μόνο για τα υπό ελληνική σημαία πλοία, κρίνεται αναγκαίο ο επαναπροσδιορισμός του συστήματος απαγόρευσης απόπλου με βάση τις ναυπηγικές ικανότητες, τα μεγέθη των πλοίων και άλλες επιστημονικές

¹⁸⁹ Βόρειο, Κεντρικό και Νότιο

¹⁹⁰ κυρίως ύψος κύματος

¹⁹¹ που επηρεάζουν καθοριστικά τη συμπεριφορά τους στους κυματισμούς

παραμέτρους και στοιχεία που έχουν επισημανθεί στις σχετικές με το θέμα ημερίδες και σεμινάρια.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παρά την εκρηκτική ανάπτυξη και πρόοδο που έχει γνωρίσει η ακτοπλοία τα τελευταία 30 χρόνια στην Ελλάδα, είναι γενική παραδοχή ότι το υπάρχον σύστημα χαρακτηρίζεται από σημαντικές δυσλειτουργίες, που εμποδίζουν μια ορθολογική διαχείριση των σημαντικών πόρων που διατίθενται για τον κλάδο αυτό. Οι δυσλειτουργίες αυτές αρχίζουν από μία σχεδόν Βυζαντινή θεσμική δομή του συστήματος και προχωρούν σε πιο ουσιαστικά προβλήματα, όπως κακή λιμενική υποδομή, κακή δομή συγκοινωνιακού δικτύου, χαμηλή συχνότητα σύνδεσης ορισμένων νησιών το χειμώνα, κλπ. Παρόμοια προβλήματα επηρεάζουν αρνητικά και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται (λόγω ελλείψεως ανταγωνισμού, ή άλλων ουσιαστικών κινήτρων για αναβάθμισή τους), και το κόστος στο οποίο οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται.

Την 1η Ιανουαρίου του 2004, το προνόμιο του cabotage στις Ελληνικές θάλασσες καταργήθηκε πλήρως. Απο την ημερομηνία αυτή, ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στην Ελλάδα θα μπορούν να προσφέρουν και πλοία των άλλων χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα αυτό (πλοία υψηλών ταχυτήτων, τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, κλπ) είναι σίγουρο ότι θα αλλάξουν άρδην τον χαρακτήρα της ακτοπλοίας τα επόμενα χρόνια. Παρά τις πολλές γενικές συζητήσεις πάνω σε τέτοια θέματα, είναι γεγονός ότι δεν είναι ακριβώς ποιές μπορεί να είναι οι επιπτώσεις παρομοίων εξελίξεων (στους πλοιοκτήτες, στους ταξιδιώτες/χρήστες του συστήματος, στη δομή του δικτύου, στην υποδομή του συστήματος, κλπ). Το γενικό ερώτημα που τίθεται είναι λοιπόν το εξής : Ποιός είναι ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος να αναπτυχθεί ο κρίσιμος αυτός τομέας των θαλασσιών μεταφορών της χώρας μας εν όψει των προκλήσεων της εποχής;

Στο σημείο αυτό θα γίνει προσπάθεια για μια όσο το δυνατόν πιο συμπυκνωμένη αποτύπωση της κατάστασης του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος και μια περιγραφή

των προοπτικών ανάπτυξης του συστήματος στο μέλλον. Στόχος αυτής της προσπάθειας θα είναι η ανάλυση των προβλημάτων του συστήματος και η διατύπωση σεναρίων και προτάσεων για το μέλλον.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

1. Γενικά.

Η Ελληνική ακτοπλοία διακινεί επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα διαμέσου ενός περίπλοκου συστήματος συνδέσεων μεταξύ λιμανιών στην ηπειρωτική Ελλάδα και λιμανιών στα νησιά. Παρόλο ότι ο συνολικός αριθμός των νησιών είναι της τάξεως των μερικών χιλιάδων, μόνο περίπου 70 νησιά είναι σημαντικά από οικονομικής πλευράς. Ο συνολικός αριθμός των πιο σημαντικών λιμανιών του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων η ηπειρωτική Ελλάδα (περιλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Ευβοίας) έχει 42 λιμάνια, και τα νησιά τα υπόλοιπα 96 λιμάνια (η Κρήτη έχει 8 τέτοια λιμάνια).

Οι συνδέσεις μεταξύ των λιμανιών του συστήματος γίνονται από ένα σύνολο τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών (ή, όπως επίσημα αναφέρονται, "δρομολογιακών γραμμών"). Η Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) ορίζει και ελέγχει αυστηρά όχι μόνο ποιές είναι οι γραμμές, αλλά και ποιά πλοία είναι δρομολογημένα στην κάθε γραμμή. Υπό τον όρο "γραμμή" ουσιαστικά νοείται ένα σύνολο λιμανιών που συνδέονται μεταξύ τους μέσω της συγκεκριμένης γραμμής. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι γραμμές αυτές διαιρούνται σε 5 κατηγορίες. Ο συνολικός αριθμός γραμμών το 1993 ήταν 102, με την εξής κατανομή:

- 16 κύριες γραμμές επιβατηγών-οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ).
- 30 δευτερεύουσες γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.
- 11 τοπικές γραμμές Αργοσαρωνικού Ε/Γ-Ο/Γ.
- 39 υπόλοιπες τοπικές γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.
- 3 κύριες και 3 δευτερεύουσες γραμμές φορτηγών-οχηματαγωγών (Φ/Γ-Ο/Γ).

Η έννοια της "γραμμής" είναι στενά συνδεδεμένη με την έννοια του "δρομολογίου". Τα δρομολόγια ελέγχονται επίσης από το ΥΕΝ, σε στενή συνεργασία με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και τα διάφορα άλλα λιμεναρχεία της χώρας. Η συσχέτιση γραμμών και δρομολογίων είναι τέτοια ώστε ένα δρομολόγιο μπορεί να επισκέπτεται όλα, ή μόνο ορισμένα από τα λιμάνια που αναφέρονται σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή, με κάποια

συγκεκριμένη σειρά προσέγγισης. Σαν παράδειγμα, στην γραμμή "Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης-Λήμνου-Καβάλας-Θεσ/νίκης" (η οποία κατά το ΥΕΝ είναι μία από τις 16 κύριες), μπορούν να θεωρηθούν τα εξής δρομολόγια : Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη-Χίο-Πειραιά, Πειραιά-Μυτιλήνη-Πειραιά, Θεσ/νίκη-Καβάλα-Λήμνο-Μυτιλήνη-Λήμνο-Καβάλα-Θεσ/νίκη, κ.ο.κ. Δεδομένου εξ άλλου ότι κάθε δρομολόγιο έχει και μία επιπρόσθετη παράμετρο, το συγκεκριμένο ωράριο εκτέλεσής του, είναι προφανές ότι στο πλαίσιο των γραμμών που έχουν εγκριθεί από το ΥΕΝ υπάρχει η δυνατότητα εκτέλεσης ενός πολύ μεγάλου αριθμού δρομολογίων. Βέβαια, κάθε δρομολόγιο υπόκειται στην έγκριση του ΥΕΝ.

Σημειώνουμε εδώ ότι η γραμμή "Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα" (που ανήκει στις 30 δευτερεύουσες του συστήματος) επεκτείνεται και προς την Ιταλία (Μπρίντιζι - Αγκώνα -Βενετία - Τεργέστη), και πολλά από τα πλοία που έχουν απο το ΥΕΝ άδεια να εξυπηρετούν τη γραμμή αυτή πηγαίνουν και στα Ιταλικά λιμάνια. Από θεσμικής πλευράς όμως, η γραμμή Ελλάδος -Ιταλίας δεν περιλαμβάνεται στις διατάξεις περί ακτοπλοίας. Έτσι, η γραμμή αυτή δέν εξυπηρετείται μόνο από πλοία Ελληνικής σημαίας. Το καλοκαίρι του 1993, απο τα 36 μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ της γραμμής Πάτρας- Ηγουμενίτσας- Αγκώνας, τα 2 ήταν Ιταλικής ιδιοκτησίας (και σημαίας) και τα 34 ήταν Ελληνικής ιδιοκτησίας, αλλα από αυτά μόνο τα 14 είχαν την Ελληνική σημαία. Το καλοκαίρι του 1994 οι Γραμμές Στρίντζη έβαλαν στη γραμμή αυτή Ε/Γ-Ο/Γ με Ιταλική σημαία.

Οι ναύλοι που χρεώνουν οι διάφορες ακτοπλοικές εταιρείες για μεταφορά προσώπων και οχημάτων είναι ομοιόμορφοι και καθορίζονται και αυτοί από το ΥΕΝ (η τοπικά λιμεναρχεία) για όλες τις πιθανές διαδρομές και τις κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται (μεταφορά επιβατών, οχημάτων, θέση, κλπ). Ομοιομορφία σημαίνει οτι για κάποια συγκεκριμένη διαδρομή και κάποια συγκεκριμένη θέση (πχ τουριστική), όλα τα πλοία (με εξαίρεση τα υδροπτέρυγα και τα catamaran, για τα οποία υπάρχει ειδικό ναυτολόγιο) χρεώνουν τον ίδιο ναύλο. Σημειώνεται εδώ οτι στο ναυτολόγιο του ΥΕΝ για συμβατικά πλοία δεν καθορίζονται οι ναύλοι της Α θέσης. Οι ναύλοι αυτοί

"διαμορφώνονται ελεύθερα", με ανώτατο όριο το τετραπλάσιο των αντιστοίχων ναύλων Γ θέσης, αλλά στην πράξη είναι συνήθως 2,8 έως 3 φορές μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους ναύλους της Γ θέσης. Οι συνήθεις προσαυξήσεις λόγω ΦΠΑ, ΝΑΤ, λιμενικών τελών, κλπ. είναι περίπου 25% του ναύλου για ναύλους επιβατών και 32% - 33% του ναύλου για ναύλους οχημάτων.

2. Στόλος πλοίων

Η παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα γίνεται από ένα σύνολο ανεξάρτητων ακτοπλοϊκών εταιρειών. Το 1993, τουλάχιστον 32 τέτοιες εταιρείες παρείχαν υπηρεσίες. Η πλέον σημαντική διαφοροποίηση των εταιρειών αυτών είναι μεταξύ ιδιωτικών και εταιρειών "λαϊκής βάσης". Οι τελευταίες δημιουργήθηκαν με κύριο στόχο την εξυπηρέτηση των συμφερόντων συγκεκριμένων νησιών (π.χ. ANEK και Μινωικές Γραμμές για την Κρήτη, ΝΕ Λέσβου για τη Λέσβο, Δωδεκανησιακή ANE για τη Δωδεκάνησο, κλπ). Η λειτουργία των εταιρειών αυτών δεν στηρίζεται αναγκαστικά στα ίδια κριτήρια με εκείνα των άλλων (ιδιωτικών) εταιρειών. Έτσι, κριτήρια με βάρος τον κοινωνικό/δημόσιο χαρακτήρα της παροχής υπηρεσίας στους πληθυσμούς της περιφέρειας της Ελλάδας είναι πιθανώς περισσότερο σημαντικά για τις εταιρείες αυτές. Παρόλη βέβαια την πιθανή διαφοροποίηση με βάση τα ως άνω κριτήρια, οι ναύλοι που χρεώνουν οι εταιρείες λαϊκής βάσης υπόκεινται ακριβώς στο ίδιο ναυολόγιο με αυτούς που χρεώνουν οι άλλες (ιδιωτικές) εταιρείες.

Η ανάλυση του στόλου των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ τα διακρίνει σε δύο κατηγορίες :
(α) Πλοία άνω των 1000 κόρων (GRT), (β) πλοία μέχρι 1000 κόρους.

Πλοία άνω των 1000 GRT (μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ). Το όριο των 1000 κόρων (GRT) είναι κατ'αρχήν τεχνητό. Όμως, αποτελεί ένα λογικό διαχωριστικό όριο μεταξύ των μεγάλων πλοίων και των μικρών. Στατιστική ανάλυση 104 τέτοιων πλοίων καταλήγει στα εξής συμπεράσματα (διασταύρωση στοιχείων ΥΕΝ με στοιχεία Lloyds Register, 1992):

(α) Η κατανομή χωρητικότητας (σε GRT) είναι αρκετά ευρεία, με μέση τιμή περί τους 4.000 κόρους, και μέγιστη τιμή 38.000 κόρων. Εφιστάται εδώ η προσοχή διότι το

μέγεθος της χωρητικότητας το 1993 υπολογιζότανε διαφορετικά σύμφωνα με τους Ελληνικούς κανονισμούς από ότι σύμφωνα με τους διεθνείς (που τότε ίσχυαν μόνο για πλοία γραμμών εξωτερικού). Σαν αποτέλεσμα, δύο κατά τα άλλα όμοια πλοία μπορεί να εμφανίζουν διαφορετική χωρητικότητα.

(β) Ο Ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος¹⁹² (τουλάχιστον τα Ε/Γ-Ο/Γ) είναι αρκετά γηρασμένος. Η μέση ηλικία (1992) ανέρχεται περίπου σε 25 έτη, ενώ υπάρχει ένα σκάφος με ηλικία άνω των 50 ετών. Σημειώνεται εδώ ότι η μέση ηλικία του στόλου το 1988 ήταν περί τα 21 έτη, το οποίο σημαίνει ότι παρόλο ότι ο στόλος ανανεώθηκε από το 1988 μέχρι το 1992, ουσιαστικά δεν εκσυγχρονίσθηκε, άπαξ και η μέση ηλικία του αυξήθηκε και αυτή ισόποσα κατά περίπου 4 χρόνια. Εκτός ειδικών εξαιρέσεων (βλ. πιο κάτω) το όριο ηλικίας για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι τα 35 έτη, συνεπώς εντός της επόμενης δεκαετίας ένα σημαντικό ποσοστό του στόλου (της τάξεως του 50%) θα πρέπει υποχρεωτικά να αντικατασταθεί.

Πλοία κάτω των 1000 GRT. Σημειώνεται εδώ ότι πλοία με χωρητικότητα κάτω των 100 GRT δεν κατεγράφησαν. Εξαιρουμένων των τουριστικών, το 1993 οι πίνακες του ΥΕΝ (Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων) περιελάμβαναν 276 τέτοια πλοία, κατανεμημένα στις εξής κατηγορίες : Επιβατηγά-οχηματαγωγά και πορθμεία μικρομεσαίου μεγέθους (149). Συμβατικά μικρά επιβατηγά (69). Υδροπτέρυγα (52). Catamaran (3). Διάφορα άλλα (3).

Συγκεντρωτικά ποσοτικά στοιχεία για τα ανωτέρω πλοία είναι τα εξής :

(α) Η κατανομή της χωρητικότητας (GRT) έχει μέση τιμή 380 κόρους. Το 85% των πλοίων έχουν χωρητικότητα κάτω από 600 κόρους. Η μέση χωρητικότητα των πλοίων νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα και Catamaran) είναι περί τους 150 κόρους.

(β) Η κατανομή της ηλικίας του στόλου είναι παρόμοια με αυτή των πλοίων άνω των 1000 GRT. Η μέση ηλικία είναι πάλι περίπου 25 έτη, αλλά 32 πλοία είναι άνω των 35

¹⁹² «ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠ ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΕΤΒΑ», 1993, σ.23.

ετών και 11 πλοία είναι άνω των 50 ετών.

(γ) Η κατανομή της ηλικίας των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι κάπως ευνοικότερη, με μέσο όρο τα 15 έτη, και μεγίστη ηλικία τα 23. Ο μέσος όρος αυτός αφορά κυρίως τα υδροπτέρυγα, ενώ τα catamaran είναι σχεδόν καινούργια. Αυτό σημαίνει ότι η κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου των μικρομεσαίων επιβατηγών είναι η μεγάλη ηλικία των υπολοίπων πλοίων (πορθμείων, μικρών οχηματαγωγών και συμβατικών επιβατηγών). Πράγματι, με μέση ηλικία τα 28 έτη, ο στόλος των πλοίων αυτών είναι σε χειρότερη κατάσταση ακόμη και από αυτή των μεγάλων Ε/Γ-Ο/Γ από πλευράς εκσυγχρονισμού.

Εάν η κακή ηλικιακή δομή του επιβατηγού στόλου προκαλεί ανησυχίες, η κατάσταση του στόλου των μικρών φορτηγών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές εντός Ελλάδος είναι ακόμη χειρότερη. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι για 360 πλοία γενικού φορτίου μεταξύ 100 και 500 κόνων (η πολυπληθέστερη κατηγορία τέτοιου τύπου πλοίων) η μέση ηλικία είναι ακόμη πιο μεγάλη (35 έτη). Η κατηγορία αυτή των πλοίων είναι αδιαμφισβήτητα η πιο γηραλέα του όλου στόλου, με την πλέον συχνή ηλικία μεταξύ 40 και 50 ετών (72 πλοία), με περί τα 190 πλοία άνω των 35 ετών, και με περί τα 50 πλοία άνω των 50 ετών!

3. Στοιχεία κίνησης

Το 1990, η συνολική κίνηση επιβατών εντός του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος ήταν περίπου 12 εκατομμύρια μετακινήσεις. Συγκριτικά, το 1964 η κίνηση αυτή ήταν μόλις 3 εκατομμύρια μετακινήσεις, δηλαδή στη διάρκεια των 26 αυτών ετών η επιβατική κίνηση τετραπλασιάστηκε. Με εξαιρέσεις τα έτη 1974, 1982 και 1983, στα οποία σημειώθηκε μείωση της κίνησης, σε όλα τα υπόλοιπα έτη η πορεία ήταν ανοδική, με μέσο ρυθμό αύξησης 5,4% το χρόνο. Η τάξη μεγέθους της ως άνω κίνησης τοποθετεί την Ελληνική ακτοπλοία ανάμεσα στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη.

Η πρώτη σε κίνηση γραμμή είναι η γραμμή του Αργοσαρωνικού (περί τα 3 εκατομ. μετακινήσεις /έτος), με υπερδιπλάσια κίνηση από τη γραμμή Πειραιά-Κρήτης (περί τα 1,4 εκατομ/έτος). Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, παρατηρείται μια γενική αυξητική τάση σε

όλες τις γραμμές (με επί μέρους αυξομειώσεις), πλην των γραμμών Πειραιά-Κυκλάδων-Κρήτης-Δωδεκανήσου-Ν.Αιγαίου-Καβάλας και Πάτρας-Ακαρνανίας-Ιονίου, στις οποίες παρατηρείται μείωση. Την μεγαλύτερη αύξηση στο διάστημα 1980-1991 παρουσιάζει η γραμμή Βόλου-Ευβοίας-Βορείων Σποράδων (περί το 112%), ενώ την μεγαλύτερη μείωση στο ίδιο διάστημα παρουσιάζει η γραμμή Πάτρας-Ακαρνανίας-Ιονίου (περί το 57%).

Είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι στη γραμμή Βόλου-Β. Σποράδων- Αγ. Κωνσταντίνου έχει σημειωθεί μείωση των αναχωρήσεων Ε/Γ-Ο/Γ κατά 19% μεταξύ των ετών 1982 και 1992. Το γεγονός της μεγάλης αύξησης της κίνησης στη γραμμή αυτή με παράλληλη μείωση των αναχωρήσεων Ε/Γ-Ο/Γ εξηγείται από την μαζική εισαγωγή υδροπτερύγων στην γεωγραφική αυτή περιοχή την τελευταία δεκαετία. Αυτό είχε δύο κύρια αποτελέσματα : Πρώτον, την απώλεια ζήτησης για μεταφορά με συμβατικά σκάφη, και δεύτερον την δημιουργία σημαντικής νέας ζήτησης για τα σκάφη της νέας τεχνολογίας.

Η εποχικότητα είναι το κύριο χαρακτηριστικό της επιβατικής κίνησης. Ο βαθμός εποχικότητας ποικίλλει ανά γραμμή (πχ είναι πολύ πιο έντονος για τις γραμμές Αργοσαρωνικού από τις γραμμές της Κρήτης).

Σημαντική είναι και η κίνηση οχημάτων (αυτοκινήτων ΙΧ, δικύκλων, φορτηγών και λεωφορείων) εντός του συστήματος. Από πλευράς όγκου, η γραμμή Πειραιά-Κρήτης έχει τα πρωτεία για τα επιβατηγά και για τα φορτηγά αυτοκίνητα, με δεύτερη τη γραμμή Αργοσαρωνικού. Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, η γραμμή Πειραιά-Κρήτης παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 48% μεταξύ 1980 και 1991 στα επιβατηγά αυτοκίνητα, και της τάξεως του 20% στα φορτηγά αυτοκίνητα για το ίδιο διάστημα. Η σημαντική παρατήρηση εδώ είναι ότι η αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των επιβατών στην ίδια γραμμή για το ίδιο διάστημα ήταν της τάξεως του 20%. Βλέπουμε δηλαδή ότι η κίνηση επιβατηγών αυτοκινήτων στη γραμμή Πειραιά-Κρήτης αυξήθηκε με ρυθμό υπερδιπλάσιο του ρυθμού αύξησης των επιβατών. Αυτό εξηγείται από την εισαγωγή μεγαλύτερων Ε/Γ-Ο/Γ την τελευταία δεκαετία, πράγμα που έκανε πολλούς επιβάτες πιο

πρόθυμους να ταξιδέψουν με το αυτοκίνητό τους από ότι στο παρελθόν.

Γενικά, η εποχικότητα για τα επιβατηγά αυτοκίνητα είναι πολύ πιο έντονη από αυτήν των φορτηγών, που σε πολλές περιπτώσεις (πχ γραμμή Κρήτης) είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Υπάρχει δηλαδή μία σχεδόν σταθερή ζήτηση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω φορτηγών αυτοκινήτων στη γραμμή αυτή.

Ανταγωνιστής της ακτοπλοίας, τουλάχιστον όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών που ταξιδεύουν χωρίς κάποιο όχημα, είναι οι αεροπορικές μεταφορές. Το δίκτυο των γραμμών εσωτερικού της Ο.Α. εξυπηρετεί συνολικά 34 αεροδρόμια, από τα οποία 9 βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα, ενώ τα υπόλοιπα 25 εξυπηρετούν 23 νησιά (η Κρήτη διαθέτει 3 αεροδρόμια).

Το 1991 στο δίκτυο εσωτερικού έγιναν περί τα 3,2 εκατομμύρια μετακινήσεις, εκ των οποίων περίπου οι μισές είχαν προέλευση (η προορισμό) την Αθήνα. Η γραμμή Αθηνών-Θεσ/νίκης παρουσιάζει την υψηλότερη κίνηση με περίπου 320 χιλιάδες μετακινήσεις ετησίως προς κάθε κατεύθυνση, αλλά η γραμμή αυτή δεν είναι ανταγωνιστική της ακτοπλοίας. Σημαντικές από άποψη κίνησης σε ότι αφορά την ακτοπλοία θεωρούνται οι γραμμές που συνδέουν την Αθήνα με το Ηράκλειο, τα Χανιά, την Ροδο, την Κω, τα νησιά του Αν. Αιγαίου, την Κέρκυρα, την Μύκονο και την Σαντορίνη.

4. Θεσμικό πλαίσιο.

Το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής ακτοπλοίας είναι ο κατ'εξοχήν καθοριστικός παράγων που επηρεάζει την λειτουργία του συστήματος. Δεδομένου του πολύχρωμου μωσαικού που χαρακτηρίζει το νομικό σύστημα της χώρας, μια απόπειρα ενδεδειγμένης εξέτασης όλων των πηγών δικαίου (Προεδρικά διατάγματα, Βασιλικά διατάγματα, Νομοθετικά διατάγματα, Νόμοι, Αναγκαστικοί νόμοι, Πράξεις του Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργικές αποφάσεις, κλπ.) αποτελεί πραγματικά γιγαντιαίο (και ίσως μάταιο) έργο, καθόσον αφορά την αναζήτηση όλων των σχετικών και ακόμη ενεργών νομικών πράξεων από της εποχής του μεσοπολέμου μέχρι σήμερα. Επίσης, πέραν των

παραπάνω νομοθετημάτων, η Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεσμεύεται από τις διατάξεις των επίσημων Κανονισμών που εκδίδονται από το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ. Εδώ θα επιχειρήσουμε την παράθεση κάποιων παραγράφων, ώστε να γίνει σχολιασμός σε μερικά σημαντικά σημεία.

Προνόμιο ακτοπλοίας (cabotage). Το άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως "ακτοπλοία" την μεταξύ Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η ακτοπλοία αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώριση τους ως ελληνικών. Το Άρθρο 5 του ΚΔΝΔ ορίζει:

"Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πενήντα εκατοστά εις Ελληνας υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Ελληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν..."

Σχόλια. Η νομοθεσία συνεπάγεται ότι τα πλοία που εξυπηρετούν την γραμμή Ελλάδος-Ιταλίας δεν εμπίπτουν αναγκαστικά στις διατάξεις περί ακτοπλοίας. Επίσης, το 2004 το προνόμιο αυτό καταργείται από τον Κανονισμό της ΕΕ για το cabotage, επομένως στο σημείο αυτό η ισχύουσα σήμερα Ελληνική νομοθεσία δεν είναι εναρμονισμένη με την Κοινοτική.

Όριο ηλικίας. Στο άρθρο 3 του Π.Δ. 364/21-7-88 ορίζεται ότι:

"Γιά να αναγνωρισθεί ελληνικό πλοίο ως "επιβατηγό" πρέπει να είναι ηλικίας όχι μεγαλύτερης των 20 ετών από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι της νηολόγησής του ως επιβατηγού στα Ελληνικά νηολόγια. Η απαίτηση αυτή δεν έχει εφαρμογή σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν μέχρι 49 επιβάτες, και σε επαγγελματικά τουριστικά πλοία ξύλινης κατασκευής ανεξάρτητα από αριθμό επιβατών".

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 2, το διάταγμα αυτό δεν εφαρμόζεται στα τουριστικά

πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από τον αριθμό επιβατών που παραλαμβάνουν. Εξ άλλου, το άρθρο 9 του αυτού διατάγματος εισήγαγε την εξής μεταβατική διάταξη:

"Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία για τα οποία μέχρι 31.3.1988 υποβλήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγγράφως εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ύψωση της ελληνικής σημαίας, για να αναγνωρισθούν ως "επιβατηγά" σύμφωνα με το παρόν Π. Δ/γμα, δεν είναι αναγκαίο να πληρούται η απαίτηση της παρ. 1 του άρθρου 3 αυτού του Π. Δ/τος" [το όριο δηλαδή των 20 ετών].

Παρόμοια "μεταβατική διάταξη" περιείχε και το Π.Δ. 276/19-8-86 (ΦΕΚ Α' 124), το οποίο σημαίνει ότι κατά καιρούς η νομοθεσία έχει ουσιαστικά επιτρέψει την καταστρατήγηση του ορίου των 20 ετών.

Εκτός από το όριο εισόδου επιβατηγών πλοίων, η ελληνική νομοθεσία προβλέπει και όριο εξόδου. Το άρθρο 164 του ΚΔΝΔ ορίζει:

"Ελληνικά επιβατηγά πλοία ... απομακρύνονται υποχρεωτικώς εκ της εξυπηρετήσεως των κατά την έννοιαν της παρ. 1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών [ακτοπλοίας] επί τη συμπληρώσει ηλικίας 35 ετών από του έτους της κατελκύσεώς των. Ως αφετηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31η Δεκεμβρίου του έτους της κατελκύσεως".

Παρόμοιο είναι και το περιεχόμενο του Ν.Δ. 524/2-5-70 (ΦΕΚ Α' 100). Πρέπει να σημειωθεί ότι το όριο εξόδου δεν εφαρμόζεται σε κρουαζιερόπλοια ή πλοία που εξυπηρετούν την γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας.

Σχόλια. Από τα διατάγματα αυτά καθίσταται εμφανές ότι ο νομοθέτης θεωρεί την ηλικία του πλοίου ως καθοριστικό μέτρο ασφάλειας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και επιθυμεί να περιορίσει την ηλικία του στόλου των επιβατηγών πλοίων. Όμως, η σχετική νομοθεσία είναι αυθαίρετη και μή τεκμηριωμένη, όπως και τα αριθμητικά όρια των 20 και 35 ετών (τα οποία μάλιστα ισχύουν μόνο για ορισμένα πλοία και υπηρεσίες). Έτσι, ένα πλοίο 10 ετών μπορεί να είναι σε χειρότερη κατάσταση και λιγότερο ασφαλές από ένα άλλο 25 ετών, ενώ ένα πλοίο το οποίο συμπληρώνει το όριο

της 35ετίας μπορεί άνετα να μετατεθεί στη γραμμή της Ιταλίας, η να γίνει τουριστικό, οπότε παύει ισχύει το όριο αυτό.

Άδειες σκοπιμότητας. Οι διατάξεις που διέπουν την δρομολόγηση επιβατηγών πλοίων για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών αναγκών της χώρας περιέχονται στον ΚΔΝΔ και σε μια σειρά διαταγμάτων, το πλέον πρόσφατο των οποίων είναι το Π.Δ. 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249).

Το άρθρο 171 του ΚΔΝΔ ορίζει: " Αι εις την αρμοδιότητα του Υπουργείου υπαγόμεναι περιπτώσεις δρομολογήσεως πλοίων και καθορισμού δρομολογίων υπόκεινται εις την έγκρισιν του Υπουργού μετά γνώμην [της] Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών,..."

Το άρθρο 172 του ΚΔΝΔ παρέχει στον Υπουργό την δυνατότητα να καθορίζει πριν από την προβλεπόμενη προθεσμία υποβολής αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες, για τις κύριες δρομολογιακές γραμμές και για την χειμερινή, θερινή ή ενιαύσιο περίοδο: (α) τη σειρά προσέγγισης στα λιμάνια κάθε δρομολογιακής γραμμής, (β) την απαιτούμενη πυκνότητα των δρομολογίων, και (γ) το ωράριο εκτέλεσης των δρομολογίων.

Τα άρθρα 3 και 4 του Π.Δ. 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249) ορίζουν τους γενικούς όρους βάσει των οποίων εγκρίνονται οι δρομολογήσεις, ως εξής:

"Άρθρον 3. Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν διαμορφούνται κατά τας εκάστοτε υφισταμένας συγκοινωνιακάς ανάγκας, η περί των οποίων εκτίμησις διενεργείται επί τη βάσει: (α) Των στατιστικών στοιχείων περί της διακινήσεως του αριθμού των επιβατών και οχημάτων κατά προηγουμένας δρομολογιακάς περιόδους και της προβλεπομένης τοιαύτης κατά την υπό εξυπηρέτησιν περίοδον. (β) Της ιδιομορφίας της δρομολογιακής γραμμής αναλόγως της μιλιομετρικής αποστάσεως και των προεχόντων χαρακτηριστικών της υπό εξυπηρέτησιν διακινήσεως (επιβατών-οχημάτων) και (γ) παντός ετέρου συντρέχοντος πραγματικού στοιχείου το οποίον άγει εξ αντικειμένου εις την τοιαύτην κρίσιν, πάντων τούτων ελευθέρως εκτιμωμένων."

"Άρθρον 4. Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν ως σκοπούσαι εις την πραγματικήν εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών, διενεργούνται επί τη βάσει των προσόντων των προσφερομένων πλοίων, ως ταύτα προκύπτουν εκ της συνολικής εκτιμήσεως: (α) της μεταφορικής των ικανότητος εις επιβάτας και οχήματα, (β) της ηλικίας των, (γ) της ταχύτητός των και (δ) της δυνατότητος ασφαλούς κατάπλου ή προσορμίσεώς των εις τους λιμένας της δρομολογιακής γραμμής, άνευ λήψεως ιδιαίτερων μέτρων, επιφυλασσομένης πάντοτε της ισχύος και των ειδικωτέρων ορισμών του παρόντος, των αναφερομένων εις την κατά κατηγορίαν πλοίων προς δρομολόγησιν εις εκάστην κατηγορίαν γραμμής."

Επίσης, ο ακόμη ισχύων Νόμος 5570/17-8-32 παρέχει την δυνατότητα στον Υπουργό (τότε Υφυπουργό Ε.Ν.) να τροποποιεί τα προτεινόμενα από τους πλοιοκτήτες δρομολόγια

" επί τω τέλει όπως: α) μη συμπίπτει αναχώρησις περισσοτέρων του ενός πλοίων δια την αυτήν γραμμήν εφ' όσον αι ανάγκαι της συγκοινωνίας δεν υπαγορεύουν τούτο, β) εναλλάσσεται ει δυνατόν καθ' ωρισμένην χρονικήν περίοδον, ουχί ελάσσονα του δεκαπενθημέρου, η ημέρα της εκ Πειραιώς αναχωρήσεως των εξυπηρετούντων την αυτήν γραμμήν ατμοπλοίων και γ) διατίθεται το δι' εκάστην δρομολογιακήν γραμμήν κατάλληλον από απόψεως ασφαλείας, ανέσεως και ταχύτητος επιβατηγόν ατμόπλοιον".

Σχόλιο. Η ισχύουσα νομοθεσία παρέχει στον εκάστοτε Υπουργό σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα έγκρισης, μη έγκρισης, η τροποποίησης δρομολογίων, καθώς και επιλογής του ποιό πλοίο θα τα εκτελεί. Θεσμοθετημένα δεσμευτικά και διαφανή αντικειμενικά τεχνικοοικονομικά κριτήρια, κριτήρια ενθάρρυνσης του υγιούς ανταγωνισμού και αποφυγής μονοπωλιακών η ολιγοπωλιακών καταστάσεων δεν υπάρχουν. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός οτι η άποψη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοικών Συγκοινωνιών είναι συμβουλευτική μόνο. Ετσι, παρά τη δεδομένη καλή πρόθεση του Υπουργού, κάτω απο τέτοιες συνθήκες δεν είναι διόλου αφύσικο αυτή να αμφισβητείται απο τα εκάστοτε θιγόμενα συμφέροντα. Μερικά παραδείγματα είναι

ενδεικτικά.

Παράδειγμα Νο. 1. Η παροχή άδειας σε σκάφος catamaran υπό την προϋπόθεση το σκάφος αυτό να κάνει 10 προσεγγίσεις (συν 10 στην επιστροφή) σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή, είναι εύλογο να προκαλέσει την εντύπωση ότι έγινε ακριβώς ώστε το σκάφος αυτό να μην κατορθώσει να αξιοποιήσει το μόνο του πλεονέκτημα απέναντι των συμβατικών πλοίων, την ταχύτητα. Ένα τέτοιο γεγονός είναι επίσης εύλογο να προκαλέσει την εντύπωση ότι το κράτος έχει, για διάφορους λόγους, αρνητική στάση απέναντι στην τεχνολογική εξέλιξη στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

Παράδειγμα Νο. 2. Το πλήρες μονοπώλιο που έχουν οι Κρητικές ακτοπλοϊκές εταιρείες στην κερδοφόρα γραμμή της Κρήτης εύλογα δημιουργεί ερωτηματικά περί διακριτικής μεταχείρισης και αθέμιτου ανταγωνισμού, ιδίως όταν συνδυάζεται και με άδεια να μπορούν να εξυπηρετούν και ενδιάμεσα νησιά των Κυκλάδων, χωρίς όμως οι ανταγωνιστές τους στις Κυκλάδες να μπορούν να επεκτείνουν τις υπηρεσίες τους στην Κρήτη. Το 2004 τέτοιες καταστάσεις θα μπορούσαν εύκολα να χαρακτηρισθούν αντίθετες προς την Κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού και προς τον Κανονισμό της ΕΕ για το cabotage.

Ναυτολόγιο. Ο καθορισμός των ναύλων (ναυτολόγιο) υπήρξε αντικείμενο της ελληνικής νομοθεσίας από το 1926. Ήδη από τότε ο νομοθέτης επεδίωκε αφ' ενός μεν την προστασία των χρηστών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από πιθανή εκμετάλλευση εκ μέρους των πλοιοκτητών, αφ' ετέρου δε την προστασία των πλοιοκτητών από αθέμιτο ανταγωνισμό. Ο Νόμος 5304/14-1-32 συνοψίζει την προηγούμενη νομοθεσία ως εξής:

"Άρθρο 21. 1. Τα ανώτερα όρια των ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων των επιβατηγών πλοίων των εκτελούντων ακτοπλοϊάν υπόκεινται υπό τον έλεγχον του Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού και την έγκρισιν του [τότε] Υπουργού των Ναυτικών, ως θα καθορισθή διά Δ/τος.

2. Δύνатаι επίσης και τα κατώτερα επιτρεπόμενα όρια των ναύλων τούτων να τεθούν υπό τον ίδιον έλεγχον του Συμβουλίου και την έγκρισιν του Υπουργού καθ' όλας

τας γραμμάς ή διά τινας μόνον εκ τούτων.

Άρθρο 22. 1. Τα κατά το προηγούμενον άρθρον εγκρινόμενα ναυολόγια είναι υποχρεωτικά, απαγορευομένης οιασδήποτε αυξήσεως αυτών εις την πρώτην περίπτωσιν ή περαιτέρω μειώσεως εις την δευτέραν, ιδία επί σκοπώ αθεμίτου ανταγωνισμού, άνευ προηγουμένης εγκρίσεως του Υπουργού των Ναυτικών, στηριζομένης εις γνώμοδότησιν του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού..."

Ο καθορισμός ανωτέρων και κατωτέρων ορίων ναύλων έχει σήμερα αντικατασταθεί από ένα συγκεκριμένο ύψος ναύλου¹⁹³, όπου στις κύριες και δευτερεύουσες γραμμές, οι ναύλοι καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού¹⁹⁴, και στις τοπικές γραμμές οι ναύλοι καθορίζονται με απόφαση της αρμοδίας προϊσταμένης Λιμενικής Αρχής και έγκριση του Υπουργού.

Με την Απόφαση ΥΕΝ Αριθ. 100558/10903 της 5-12-67¹⁹⁵ δόθηκε το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες "να παράσχουν έκπτωσιν μέχρι 20% επί των εκάστοτε ισχυόντων ναύλων οχηματαγωγών επιβατηγών πλοίων κυρίων ακτοπλοϊκών γραμμών διά μεταφερόμενα οχήματα παντός τύπου δι' ά εκδίδεται φορτωτικών έγγραφον μετ' επιστροφής". Της διατάξεως αυτής εξαιρούνται τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εξυπηρετούν τοπικές δρομολογιακές γραμμές. Επί πλέον, με μία σειρά Υπουργικών Αποφάσεων έχει χορηγηθεί το δικαίωμα απαλλαγής ή καταβολής μειωμένου ναύλου σε διάφορες κατηγορίες επιβατών και εμπορευμάτων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι βουλευτές και τα αυτοκίνητά τους, οι πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, τα μέλη των αναγνωρισμένων Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου όλης της χώρας, οι φοιτητές, οι στρατιωτικοί, το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, οι συνταξιούχοι του εμπορικού ναυτικού και ένας συνοδός τους, τα μέλη της οργανώσεως ΑΧΕΠΑ, τα μέλη των αθλητικών σωματείων, οι Πρόσκοποι και Αλκιμοι, οι θίασοι ηθοποιών, τα μέλη εκδρομικών σωματείων, τα μέλη της

¹⁹³ άρθρο 178 του ΚΔΝΔ

¹⁹⁴ κατόπιν γνώμης της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

¹⁹⁵ ΦΕΚ Β' 719

Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης και του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου, οι φύλακες των κρατικών φυλακών, οι πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, κλπ.

Σχόλια. Το ιστορικό που οδήγησε στην εκ των άνω επιβολή των ναύλων είναι ενδιαφέρον. Πριν απο το 1926, ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοιοκτητών ήταν μερικές φορές τόσο αδυσώπητος, ώστε μερικές εταιρείες παρείχαν δωρεάν εισιτήριο και φαγητό (!) στους επιβάτες. Ομως, η κρατική παρέμβαση για την αποφυγή τέτοιων και άλλων κακών καταστάσεων ήταν ισοπεδωτική. Ετσι, δεν υπάρχουν κριτήρια που να συνδέουν το ναύλο με το επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών, η έστω, να ορίζουν (τουλάχιστον) έναν αλγόριθμο βάσει του οποίου προκύπτουν οι τιμές των ναύλων.

Άγονες γραμμές. Τα περί αγόνων γραμμών καταλαμβάνουν ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής νομοθεσίας, ρυθμίζονται δε από τον ΚΔΝΔ και μία σειρά Υπουργικών Αποφάσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι η Απόφαση ΥΕΝ Αριθ. 91104/17-12-75¹⁹⁶ "περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως αγόνων ταχυδρομικών γραμμών" και η Απόφαση ΥΕΝ Αριθ. 90062/9-2-79¹⁹⁷ "περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως κυρίων αγόνων και αγόνων τουριστικών γραμμών". Παρακάτω παρουσιάζονται μόνο μερικές διατάξεις που περιέχονται στα άρθρα 176 και 177 του ΚΔΝΔ:

"Άρθρο 176. 1. Κατόπιν αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου επιτρέπεται όπως συνάπτονται υπό του Υπουργού ή του παρ' αυτού εξουσιοδοτημένου αρμοδίου οργάνου συμβάσεις μετά Ελλήνων Εφοπλιστών διά την δι' ελληνικών επιβατηγών ή φορτηγών πλοίων, επί αντιπαροχή, καταβαλλομένη υπό του Δημοσίου, εκτέλεσιν τακτικών δρομολογίων, εις αγόνους δρομολογιακάς γραμμάς μεταξύ ελληνικών λιμένων προς εξυπηρέτησιν της μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων, ταχυδρομείου ή της τουριστικής κινήσεως της χώρας. Εν τη τελευταία ταύτη περιπτώσει επιτρέπεται η εκτέλεσις δρομολογίων και προς λιμένας της αλλοδαπής."

¹⁹⁶ ΦΕΚ Β' 1467

¹⁹⁷ ΦΕΚ Β' 112

Άρθρο 177. 1. Μετά την έκδοσιν της αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου, περί ής η διάταξις της παραγράφου 1 του προηγούμενου άρθρου ως και της εγκρίσεως των οικείων πιστώσεων υπό του Υπουργού των Οικονομικών, προκηρύσσεται υπό του [τότε] Υπουργού Ναυτιλίας-Μεταφορών και Επικοινωνιών δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός διά την μίσθωσιν των εν αυτή αγόνων γραμμών. Διά των οικείων διακηρύξεων, διατυπουμένων μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ορίζονται τα προσόντα των υπό μίσθωσιν πλοίων (χωρητικότης, μεταφορική ικανότης εις επιβάτας και εμπορεύματα, ταχύτης, ανέσεις κ.λ.π.)."

Σχόλια. Το σύστημα των αγόνων γραμμών είναι βασικό για την διατήρηση ικανοποιητικού επιπέδου υπηρεσιών σε νησιωτικές περιοχές με μικρή κίνηση, ιδίως το χειμώνα. Παρά την εκτενή νομοθεσία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το κράτος διενεργεί μειοδοτικούς διαγωνισμούς για την μίσθωση τέτοιων γραμμών (τις οποίες ο πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος το δικό του στενό συμφέρον δεν θα ανελάμβανε), στην πράξη το ισχύον σύστημα των αγόνων γραμμών λειτουργεί ουσιαστικά χωρίς καμμία εκταμίευση απο το κράτος. Το ΥΕΝ, ως αντάλλαγμα για την παροχή άδειας σκοπιμότητας σε μια κερδοφόρα γραμμή (η πακέτο τέτοιων γραμμών), επιβάλλει στον πλοιοκτήτη την υποχρέωση υπηρεσίας σε μια άγονη γραμμή (η πακέτο τέτοιων γραμμών). Η λέξη "αντάλλαγμα" είναι συχνά ευφημιστικός όρος. Το ΥΕΝ καθορίζει πλήρως τις παραμέτρους όχι μόνο της άγονης γραμμής που δεν επιθυμεί ο πλοιοκτήτης (συχνότητα, προσεγγίσεις, κλπ), αλλά και της κερδοφόρας που επιθυμεί. Ετσι, η τελευταία δεν είναι αναγκαστικά ακριβώς αυτή που ο πλοιοκτήτης θα ήθελε, αλλά αυτή που κρίνει σκόπιμο το ΥΕΝ. Από αυτής της πλευράς, ουσιαστική λειτουργική διαφορά μεταξύ αγόνων και κερδοφόρων γραμμών δεν υπάρχει, άπαξ και τα δύο είδη ελέγχονται πλήρως από το κράτος. Στο σημείο αυτό δεν υπάρχει συμβατότητα με την Κοινοτική νομοθεσία περί ελευθέρου ανταγωνισμού και με τον Κανονισμό της ΕΕ για το cabotage.

Πληρώματα. Σύμφωνα με το άρθρο 87 του ΚΑΝΔ, "το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαιούν

αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας ή και εξ επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτούμενη άδειαν ασκήσεως επαγγέλματος". Η σύνθεση των πληρωμάτων καθορίζεται από μία σειρά Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων. Ως γενική αρχή, το προσωπικό καταστρώματος καθορίζεται βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, το προσωπικό μηχανής βάσει της συνολικής ιπποδύναμης των κυρίων μηχανών, το προσωπικό της ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας βάσει των πλώων που εκτελεί το πλοίο και του αριθμού επιβατών, το προσωπικό οικονομικών υπηρεσιών βάσει του αριθμού επιβατών, το προσωπικό τροφοδοσίας και ενδιατημάτων βάσει του αριθμού κλινών επιβατών και το προσωπικό μαγειρείου βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου.

Σχόλια. Η εμμονή της νομοθεσίας να καθορίζει επακριβώς τη σύνθεση του ξενοδοχειακού πληρώματος του πλοίου (πχ θαλαμηπόλοι ή το προσωπικό του μαγειρείου) είναι αναχρονιστική. Σε πολλά από αυτά οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες παρέχονται από ξεχωριστές, εξειδικευμένες εταιρείες, και αποτελούν πολλές φορές τον κύριο πόλο έλξης του επιβάτη.

Φόροι. Εις ότι αφορά την οικονομική εκμετάλλευση των ακτοπλοϊκών πλοίων, αξίζει να σημειωθεί το άρθρο 58 του Νόμου 959/24-8-79 (ΦΕΚ Α' 192), σύμφωνα με το οποίο:

"2. Απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους και οιασδήποτε ετέρας επιβαρύνσεως υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων: α) Η διανομή κερδών και το καθαρόν προϊόν της εκκαθαρίσεως αυτής, β) η ανάληψις κεφαλαίου και αι σχετικαί εξοφλητικαί αποδείξεις, γ) αι εγγραφαί εις τα υπό της εταιρείας τηρούμενα βιβλία, τα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα τα αφορώντα εις πράξεις ενεργηθείσας υπό της εταιρείας εν τη αλλοδαπή και εισερχόμενα εν Ελλάδι, δ) αι καταθέσεις και τα προς την εταιρείαν δάνεια των μετόχων, ε) η κεφαλαιοποίησις των κερδών και στ) η μη ανάληψις υπό των μετόχων των εις πίστωσίν των κερδών.

Σχόλια. Η ως άνω φορολογική νομοθεσία κρίνεται ως εξαιρετικά ευνοική για τις

ακτοπλοικές εταιρείες, τουλάχιστο σε σύγκριση με όλες τις άλλες εταιρείες που λειτουργούν στο εσωτερικό της Ελλάδος, για τις οποίες παρόμοιες απαλλαγές δεν ισχύουν. Επίσης, η ουσιαστική φοροαπαλλαγή της διανομής των κερδών δεν παρέχει κανένα κίνητρο να επενδυθούν τα κέρδη αυτά για την ανανέωση του στόλου. Η κατάσταση αυτή μπορεί να εξηγήσει, έως ένα βαθμό, την μεγάλη ηλικία του στόλου.

Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ο πλήρης τίτλος του Κανονισμού για το cabotage είναι "Κανονισμός Αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage)" και έχει ημερομηνία 7/12/1992.

Δύο σημεία στο εισαγωγικό σημείωμα του Κανονισμού είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ελληνική ακτοπλοία. Και τα δύο είναι αποτέλεσμα των πιέσεων που ασκήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και καλύπτονται πλήρως αντίστοιχα άρθρα στο κύριο μέρος του Κανονισμού. Το πρώτο αναφέρεται στην εφαρμογή του Κανονισμού, η οποία "... πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ'ανάγκη ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες". Το δεύτερο αναφέρει ότι: "η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλισθεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά ...".

Το Άρθρο 1 του Κανονισμού θεσπίζει ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κράτους-μέλους για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο Κοινοτικό νηολόγιο EUROS, από την 1η Ιανουαρίου 1993. Το Άρθρο 6, όμως, προβλέπει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού για μερικές χώρες. Για λόγους κοινωνικο-οικονομικής συνοχής, οι εξαιρέσεις για την Ελλάδα έχουν ως εξής:

-για υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,

-για την μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και

πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,

-για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999,

-για την ακτοπλοία που αφορά νησιά, και υπηρεσίες με πλοία κάτω των 650 GRT, έως την 1η Ιανουαρίου 2004.

Το Άρθρο 4 ορίζει ότι ένα 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". Τέτοιες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

Σχόλια. Ο Κανονισμός είναι ήδη σε ισχύ σε άλλες χώρες της ΕΕ. Ε/Γ-Ο/Γ των Γραμμών Στρίντζη (με Ελληνική σημαία) υπηρετεί, και μάλιστα με επιτυχία, τη γραμμή Swansea- Cork στην Ιρλανδική θάλασσα. Στην Ελλάδα, η ισχύουσα σήμερα νομοθεσία είναι σαφώς μη συμβατή με τον Κανονισμό, αρα θα πρέπει να αλλάξει. Το Άρθρο 4 του Κανονισμού στην ολότητά του παρέχει κάθε δυνατή προστασία για την διατήρηση της Κυβερνητικής πολιτικής που εξασφαλίζει την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών στα νησιά καθ'όλη την διάρκεια του έτους για λόγους εδαφικής ακεραιότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης.

5. Δυσλειτουργίες και προβλήματα

Σε αυτή την ενότητα, θα επιχειρήσουμε να συνοψίσουμε τις δυσλειτουργίες του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος. Οι δυσλειτουργίες αυτές αποτελούν εμπόδια για μια αποδοτικότερη λειτουργία του συστήματος και θα πρέπει να εξαλειφθούν (ή έστω να περιορισθούν) για να μπορέσει το σύστημα να λειτουργήσει περισσότερο αποδοτικά.

1) Στόλος. Από διάφορους πλοιοκτήτες Ε/Γ-Ο/Γ, και παρά την εξαιρετικά ευνοϊκή φορολογική νομοθεσία, ως κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου προβάλλεται ο από το κράτος καθορισμός των ναύλων, και μάλιστα σε επίπεδα που ουσιαστικά αποκλείουν κάθε

δυνατότητα επένδυσης σε νεότερα σκάφη. Έτσι, ως μόνη λύση επιβίωσης παρουσιάζεται η λύση της μετασκευής. Πολλοί πλοιοκτήτες πιέζουν το ΥΕΝ για σταδιακή απελευθέρωση των ναύλων. Δεν είναι καθόλου προφανές εάν μια τέτοια απελευθέρωση θα οδηγήσει, απο μόνη της, τους πλοιοκτήτες σε μια μαζική αγορά νέων πλοίων (όπως σαφώς δεν την οδήγησαν μέχρι τώρα προς τα εκεί τα αφορολόγητα κέρδη του κλάδου). Πάντως, είναι προφανές ότι η μεγάλη ηλικία του στόλου είναι πρόβλημα για τα Ελληνικά σκάφη σε περίπτωση διείσδυσης ξένων σκαφών νεωτέρας ηλικίας όταν η αγορά είναι απελευθερωμένη. Η είσοδος ακτοπλοικών εταιρειών στο Χρηματιστήριο αποτελεί ένδειξη ότι οι πλοιοκτήτες έχουν αντιληφθεί το πρόβλημα και αναζητούν με τον τρόπο αυτό κεφάλαια για την ανανέωση του στόλου.

2) Λιμενική υποδομή. Η παρούσα λιμενική υποδομή του Ελληνικού ακτοπλοικού συστήματος έχει άμεση ανάγκη αναβάθμισης. Υπάρχουν σημαντικές ανεπάρκειες, κυρίως από πλευράς διεκπεραίωσης της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης, αλλά και από πλευράς της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών στους επιβάτες και τα οχήματα που διακινούνται μέσω των λιμανιών αυτών. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση και σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις αποβάθρες και την γύρω περιοχή του λιμανιού, αδυναμία εξυπηρέτησης δύο (ή περισσότερων) ταυτόχρονων αφίξεων πλοίων σε πολλά νησιά, και κακές υπηρεσίες διασύνδεσης με άλλα μεταφορικά μέσα (λεωφορεία, ηλεκτρικός, ταξί), ιδίως κατά την διάρκεια της νύχτας. Σε πολλά λιμάνια είναι ουσιαστικά αδύνατο ακόμα και να τηλεφωνήσει κανείς, ιδίως αν το πλοίο φτάνει αργά το βράδυ ή τις μεταμεσονύχτιες πρωινές ώρες. Τα περισσότερα λιμάνια παρουσιάζουν εικόνα ερήμωσης σε τέτοιες περιπτώσεις.

3) Δομή δικτύου. Η ακτινωτή διάταξη του ακτοπλοικού δικτύου (με κέντρο τον Πειραιά) είναι αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Παρ'όλες τις μεγάλες αλλαγές που έχουν συντελεσθεί τα τελευταία 20-30 χρόνια από πλευράς μεγέθους και τεχνολογίας πλοίων, η δομή του δικτύου είναι ουσιαστικά η ίδια όπως και τότε. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το ακτοπλοικό δίκτυο προπολεμικά

ήταν λιγότερο ακτινωτό από τον Πειραιά από ότι είναι σήμερα, καθόσον τα νησιά των Κυκλάδων ήταν περισσότερο συνδεδεμένα με το διοικητικό τους κέντρο (Σύρος) από ότι είναι τώρα. Με τον απόλυτο έλεγχο της δομής του δικτύου από το ΥΕΝ είναι σαφές ότι το ΥΕΝ θα μπορούσε, τουλάχιστον θεωρητικά, να καταστρώσει τη δομή αυτή κατά βέλτιστο τρόπο, σύμφωνα με κάποια σφαιρικά κριτήρια εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Από όσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, αυτό δεν συμβαίνει. Η ανάγκη μιας τέτοιας "εκ των άνω" κατάστρωσης καθίσταται περισσότερο επιτακτική, καθόσον ελλείπει αυτής υπάρχει ο κίνδυνος μερικές από τις υπάρχουσες γραμμές να συρρικνωθούν εντελώς ως μη συμφέρουσες. Ο Κανονισμός της ΕΕ για το cabotage (αρθρο 4) παρέχει σαφώς στο ΥΕΝ μια τέτοια δυνατότητα, με τις γραμμές "δημοσίων υπηρεσιών".

4) Ποιότητα υπηρεσιών. Δυστυχώς, η γνώμη του κυριότερου πελάτη του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, του επιβάτη που ταξιδεύει με ή χωρίς το αυτοκίνητό του, λίγο η ουδόλως λαμβάνεται υπ'όψη. Σαν αποτέλεσμα, και δεδομένης της ολιγοπωλιακής κατάστασης που επικρατεί στην αγορά, ο πελάτης αυτός είναι ουσιαστικά δέσμιος να γευθεί το συχνά κακόγευστο έδεσμα που του σερβίρεται. Το γεγονός αυτό δεν οφείλεται σε ανεπάρκεια του θεσμικού πλαισίου, αλλά στην απροθυμία πλοιοκτητών και πρακτόρων να παράσχουν αυτή τη στοιχειώδη υπηρεσία στον ταξιδιώτη. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ταλαιπωρίας των όσων ταξιδεύουν, ιδίως σε περιόδους αιχμής. Εκτός από τα προφανή οφέλη στον ταξιδιώτη, είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα θα έθετε επίσης τέρμα στην έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων (φαινόμενο που μαστίζει την ακτοπλοία το καλοκαίρι) και σε όλους τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται. Είναι ενθαρρυντικό ότι έχουν αρχίσει συζητήσεις για δημιουργία συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στα πρότυπα των αεροπορικών εταιριών. Οι εταιρείες που θα προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες θα αποκτήσουν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων.

5) Θεσμικό πλαίσιο. Η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ακτοπλοία καταλήγει στην προφανή διαπίστωση ότι αυτό είναι εξαιρετικά περίπλοκο. Η περιπλοκότητα αυτή έχει σαν αποτέλεσμα την δυσκινησία ακριβώς εκείνων των

διαδικασιών οι οποίες είναι απαραίτητο να είναι απλές και ευέλικτες για να μπορέσει να λειτουργήσει το σύστημα αποδοτικά. Με την απελευθέρωση της αγοράς, καθίσταται σαφές ότι μία καθολική εγκατάλειψη του ελέγχου του ΥΕΝ στον τομέα της παροχής αδειών και ναυτολογίου θα εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους συρρίκνωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε πολλές περιοχές της νησιωτικής Ελλάδος. Οι κίνδυνοι αυτοί μπορούν να αντιμετωπισθούν με τα όπλα που παρέχει στο ΥΕΝ ο Κανονισμός της ΕΕ για το cabotage. Είναι όμως επίσης σαφές ότι το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο έχει ανάγκη άμεσης και ριζικής αναμόρφωσης, ώστε να μπορέσει να εναρμονισθεί με την Κοινοτική νομοθεσία και να εξυπηρετήσει τον στόχο της παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες του ακτοπλοϊκού συστήματος στη δεκαετία του 2000 και μετά.

Επικεντρώνοντας την προσοχή μας στο πρόβλημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, έχουμε την υποχρέωση να θέσουμε τα ακόλουθα έντεκα εύστοχα ερωτήματα:

1. Είναι η ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά/Χίου/Μυτιλήνης φυσικό μονοπώλειο;
2. Τα υπάρχοντα επιχειρηματικά σχήματα που λειτουργούν σήμερα στην ακτοπλοΐα και που ξεκίνησαν ως εταιρείες λαϊκής βάσης, τι μέρος αποδίδουν στο κοινωνικό σύνολο που τους δημιούργησε;
3. Πως διαμορφώνονται σήμερα τα κόστη των λειτουργούντων πλοίων-αποσβέσεις -πάγια-λειτουργικά έξοδα και πως αντανakλώνται στις τιμές των εισιτηρίων;
4. Αν ξεκινήσουμε από μηδενική βάση, τι πλοία θα προτείναμε για τη γραμμή της Χίου;
5. Αν το παραπάνω κόστος μεταφοράς είναι μεγάλο, πως μπορεί να παρέμβει η πολιτεία/ το ΥΕΝ για να το μειώσει;
6. Ποια η κατάσταση των λιμενικών εγκαταστάσεων στο Αιγαίο και τι ρόλο

μπορούν να παίξουν για την βελτίωση των μεταφορών;

7. Ποια είναι η δυνατή ζήτηση μεταφορικού έργου και τι ευαισθησία έχει σχετικά με το κόστος;

8. Τι ρόλο μπορεί να παίξει μια γραμμή Λαύριο-Μεστιά (κόστος-εξυπηρέτηση-νέα ζήτηση);

9. Πως μπορεί να οργανωθεί καλύτερα το συνολικό μεταφορικό σύστημα (πλοία και αεροπλάνα);

10. Ποια η επίδραση των παραπάνω αναλύσεων στην ανάπτυξη;

11. Πως έχουν κατανεμηθεί οι επενδύσεις στις μεταφορές τα τελευταία χρόνια μεταξύ κέντρου-περιφέρειας; (επιδοτήσεις, δίκαιη κατανομή, επιπρόσθετα λόγω νησιωτικού χαρακτήρα, διεκδίκηση από Ε.Ε.)

Χρήσιμη θα ήταν στο σημείο αυτό μια αναφορά στο μοντέλο της Σκωτίας και της Δανίας όπου στην μία περίπτωση κρατικός φορέας επιδοτεί την κατασκευή συγκεκριμένου πλοίου, το οποίο στην συνέχεια δίνει στην τοπική αυτοδιοίκηση να διαχειριστεί, ενώ στην άλλη περίπτωση επιδοτείται κατά την έκδοση του το εισιτηρίου 50%. Δε θα πρέπει όμως να παραβλέψουμε τη σχετικά μικρή χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών ειδικά στο Β. Αιγαίο από το Β' και Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης¹⁹⁸. Επίσης, είμαστε υποχρεωμένοι να αναφερθούμε και στην αναγκαιότητα να δούμε τις μεταφορές σαν ένα σύστημα, καθώς και την ανάγκη συμφωνίας για μίνιμουμ standards στις συνδυασμένες μεταφορές είτε η διαχείριση γίνεται από ιδιώτη για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είτε γίνεται από την τοπική αυτοδιοίκηση.

Συνοψίζοντας, μπορούμε να διατυπώσουμε και τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- **Η Μεταφορά στα νησιά είναι κοινωνικό αγαθό, είναι δημόσιο αγαθό,**

***Στην ακτοπλοΐα δεν λειτουργεί η ελεύθερη αγορά,**

¹⁹⁸ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης : ΚΠΣ

- * Η απελευθέρωση που έγινε αύξησε ουσιαστικά τις τιμές των εισιτηρίων,
 - * Αν υπάρχουν α)Μονοπώλιο, β)Καρτέλ, γ)Συνεννοήσεις μεταξύ εταιρειών αυτά τα πράγματα είναι διάφορες πτυχές του προβλήματος που πρέπει να μελετηθούν περαιτέρω,
 - * Υπάρχει ανάγκη για φορέα σχεδιασμού και παρατηρητήριο μεταφορών και οπωσδήποτε δημόσιος έλεγχος με κάποια standards τα οποία θα μπορέσουν να βοηθήσουνε το σύστημα να εργασθεί.
- Σε πιο πρακτικό επίπεδο
- * διαπιστώνουμε ότι χρειάζεται κάποια επιδότηση από την πολιτεία/ ΥΕΝ, είτε για πλοία τα οποία να παραχωρηθούν από το κράτος στους ΟΤΑ ή από κάποια άλλη επιδότηση,
 - * θα πρέπει να εξετασθούν περισσότερο οι ξένες εμπειρίες και να δούμε αν ένα σχήμα αυτής της μορφής θα μπορούσε και με ποιο τρόπο να λειτουργήσει,
 - * το λιμάνι των Μεστών εμφανίζεται σημαντικό για όλη την λειτουργία του συστήματος και επομένως αυτό θα πρέπει να έχει μία προτεραιότητα,
 - * οι ναύλοι θα πρέπει να έχουν ανταποδοτικότητα και θα πρέπει να επιδοτείται το εισιτήριο,
 - * θα πρέπει να υπάρξει μία διαφοροποίηση της τιμολογιακής πολιτικής για ευπαθείς ομάδες πληθυσμού, σε σχέση και με την λευκή βίβλο και την έννοια της προσιτής τιμής.
- Γενικότερα, αντιλαμβανόμαστε ότι τα λιμάνια στην Ελλάδα, σε σχέση με την Ευρώπη, έχουν χαμηλές επενδύσεις και αυτό έχει σημασία για την νησιωτική πολιτική. Πρέπει να εξετασθεί τι ποσοστό του ΑΕΠ πηγαίνει στα λιμάνια και τις μεταφορές.

Προτάσεις για τη λύση του ακτοπλοϊκού προβλήματος που αντιμετωπίζει η περιοχή της Δωδεκανήσου, πρέπει να επισημανθούν σε αυτό ακριβώς το σημείο.

Η σύνδεση των μικρότερων και απομονωμένων νησιών του Δωδεκανησιακού συμπλέγματος, με τα μεγαλύτερα, κυρίως με τη Ρόδο και Κω που αποτελούν τα οικονομικά και διοικητικά κέντρα του νομού, αποτελεί **διαχρονικά σημαντικό πρόβλημα**, το οποίο επιδεινώνεται από την έλλειψη νεότευκτων σύγχρονων πλοίων. Μια πρόταση επίλυσης του προβλήματος σε μόνιμη βάση θα μπορούσε να είναι η ακόλουθη:

1. Την επιδότηση σε ετήσια βάση της γραμμής Πάτμος - Λειψοί - Λέρος Κάλυμνος - Κως Ρόδος και επιστροφή. Δύο δρομολογίων εβδομαδιαίως για όλο το χρόνο με τίμημα 10.600 ευρώ ανά δρομολόγιο.
2. Την επιδότηση σε ετήσια βάση της γραμμής Ρόδος - Χάλκη - Τήλος - Νίσυρος - Κως - Κάλυμνος και επιστροφή. Δύο δρομολόγια εβδομαδιαίως με τίμημα 10.500 ευρώ ανά δρομολόγιο.
3. Την επιδότηση της γραμμής Ρόδος - Καστελλόριζο και επιστροφή. Δύο δρομολόγια εβδομαδιαίως, για όλο το χρόνο σε τίμημα 10.500 ευρώ ανά δρομολόγιο.
4. Οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών κάτω από 3.000 κατοίκους για τα ανωτέρω δρομολόγια θα μεταφέρονται δωρεάν με απλή επίδειξη βεβαίωσης μονίμου κατοικίας από τον Δήμο τους. Στα νησιά κάτω των 3.000 κατοίκων περιλαμβάνονται η Χάλκη, Τήλος, Νίσυρος, Λειψοί, Πάτμος και Καστελλόριζο.
5. Για τα νησιά κάτω των 3.000 κατοίκων να ληφθεί μέριμνα ώστε οι επιβάτες μη μόνιμοι κάτοικοι, να απαλλάσσονται της υποχρέωσης καταβολής των κρατήσεων υπέρ τρίτων ήτοι ΦΠΑ, ΝΑΤ, επίναυλου, Λιμενικού Τέλους κ.ά. Κατά τον τρόπο αυτό, θα επέλθει μείωση του ναύλου προς τα μικρότερα νησιά σε ποσοστό 25% τουλάχιστον γεγονός που θα συμβάλει στην τουριστική ανάπτυξή τους.

Η πρόταση αυτή είναι ρεαλιστική και παρέχει ισχυρά κίνητρα ανάπτυξης των μικρότερων νησιών μας, η οποία διασφαλίζεται πρωτίστως με την τακτική και σταθερή σύνδεσή τους με τα μεγαλύτερα νησιά ή τα νησιά "κορμού", όπως αποκαλούνται.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^ο

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ελληνική ακτοπλοΐα διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας. Το θεσμικό της πλαίσιο χαρακτηρίζεται από έναν υπέρμετρο παρεμβατισμό της πολιτείας, που εκδηλώνεται μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η παρέμβαση αυτή δεν είναι βέβαια χωρίς αντικείμενο, δεδομένου ότι η εξυπηρέτηση των νησιών κατά τους χειμερινούς μήνες είναι προβληματική, ενώ για πολλά μικρά νησιά τα οικονομικά της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας είναι δυσμενή. Οι Οδηγίες της ΕΕ προέβλεπαν το άνοιγμα της ακτοπλοΐας μέχρι το 2004 σε πλοία της ΕΕ και έχουν οδηγήσει σε πολλούς προβληματισμούς. Παράλληλα, η ηλικία του ακτοπλοϊκού στόλου είναι μεγάλη, και σημαντικές επενδύσεις πρέπει να γίνουν για την ανανέωσή του. Η επιλογή της βέλτιστης τεχνολογίας είναι και αυτό σημαντικό αντικείμενο, αν ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των πλοίων νέας τεχνολογίας.

Για την προώθηση της μεταρρύθμισης θα πρέπει να διατυπωθούν πολιτικές προτάσεις για ένα ορθολογικά απελευθερωμένο θεσμικό πλαίσιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Θέματα που θα πρέπει να εξεταστούν είναι τα ακόλουθα:

- Παρούσα κατάσταση στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Βασικά στατιστικά στοιχεία.
- Θεσμικό πλαίσιο: Ο ρόλος του ΥΕΝ, εναλλακτικά σχήματα ανάθεσης γραμμών, καθορισμού ναύλων, καθορισμού γραμμών δημοσίων υπηρεσιών (άγονες γραμμές).
- Κοινοτική νομοθεσία: απαιτούμενες αλλαγές στο Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, διείσδυση Ελληνικών πλοίων σε κοινοτικές γραμμές.
- Θεσμικό πλαίσιο για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Επιπτώσεις στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.
- Ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου. Κίνητρα - αντικίνητρα, επιλογή τεχνολογίας.

- Χρηματοδότηση της ακτοπλοΐας: Ισχύουσα κατάσταση, συμμετοχή Ελληνικών Τραπεζών, Χρηματιστήριο.
- Κατευθύνσεις πολιτικής απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.
- Επιδότηση των χειμερινών ταξιδιών από τα αντίστοιχα καλοκαιρινά.

Τέλος, ελπίδα και ευχή όλων μας είναι η επίλυση των προβλημάτων που παρουσιάζονται και ταλανίζουν τον τομέα της ακτοπλοΐας, ώστε να διατηρηθεί και να εξελιχθεί, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Η ακτοπλοΐα αποτελεί αξιοσημείωτο τομέα της ελληνικής οικονομίας, για αυτό επιβάλλεται να επιδοθεί η πρέπουσα σημασία για την επίλυση των προβλημάτων, που αναλύθηκαν στην παρούσα διπλωματική εργασία. Σημαντικό ρόλο στο έργο αυτό θα επιδείξουν πολλοί σημαντικοί φορείς, καθώς το ακτοπλοϊκό είναι ένα μείζον θέμα τόσο οικονομικό, όσο και κοινωνικοπολιτικό. Πολιτικοί, οικονομολόγοι, επιστήμονες, καθηγητές, εφοπλιστές και πολίτες θα πρέπει να συμβάλλουν στη διεξοδική μελέτη του θέματος αυτού, με σκοπό την εξεύρεση της λύσης εκείνης, που θα ικανοποιήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Καθυστερήσεις και λανθασμένες ενέργειες δε θα οφελήσουν, καθώς απαιτείται άμεση επίλυση του ακτοπλοϊκού προβλήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Επιλογή Βιβλιογραφίας και Βοηθήματα

ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Β., «Να απεγκλωβιστεί η ακτοπλοΐα από τον κρατικό παρεμβατισμό», ΕΞΠΡΕΣ, έτος 42^ο, Ιούνιος 2004.

ΑΛΕΒΙΖΟΣ Γ., «Στο παραπέντε/ Αν θέλουμε στο Αιγαίο να ακτοπλοεί η σημαία μας, είμαστε στο παραπέντε. Τα ακτοπλοϊκά μας πλοία αποσύρονται και φως στο τούνελ μπορούν να δώσουν μόνον οι ελληνικές ναυπηγήσεις», Εφοπλιστής, Ιούλιος 2005.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΣΠ., «Η πολιτεία πρέπει να διαφυλάξει το 'εθνικό κεφάλαιο' που λέγεται ναυτιλία», ΕΞΠΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, Έτος 42, Ιούνιος 2004.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΣΠ., «Ανταγωνιστικότητα», Δελτίο της Ναυτιλίας, έτος 41, τεύχος 173, 2002.

ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ Γ., «Μέτρα για την Ναυτιλία», Δελτίο της Ναυτιλίας, έτος 41, τεύχος 173, 2002.

ΒΛΑΧΟΣ Γ., «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Πειραιάς.

ΒΛΑΧΟΣ Γ., ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α., «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Πειραιάς.

CLARK, DON P., Protection by International Transport changes in Journal of Development Economics- No8, 1981.

CLARKSON RESEARCH STUDIES, Shipping Review and Outlook, Spring 1998.

ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛ.- ΒΛΑΧΟΣ Γ., «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Τζέι- Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 1997, σελ.27-37.

- ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛ.**, «Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και η τελευταία ναυτιλιακή κρίση», 1962.
- ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛ.**, «Η εμπορική ναυτιλία ως παράγων της οικονομικής ζωής της χώρας», 1961.
- ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛ.**, «Ναυτιλιακή Οικονομία και Πολιτική».
- ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α.**, «Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 1996.
- DENIZOT PH.**, “Le scandale des pavillons de complaisance”, Paris 1978.
- DEWEY D.**, “Micro- Economics, The analysis of prices and markets ”, N.York 1975.
- ΔΗΜΑΡΑΚΗΣ ΑΝ.**, «Ναυτιλία», 1986.
- DOGANIS R., ΜΕΤΑΧΑΣ Β.**, “ The impact of flags of convenience ”, London 1976.
- DRUCKER P.F.**, “Managing for results”, London 1968.
- ECONOMIC AND SOCIAL CONSULTATIVE ASSEMBLY**, “EEC MARITIME TRANSPORT POLICY”, Brussels, June 1986.
- EDWARD H.-FISHER S.**, “Man and maritime Environment”, Northwestern University Press, 1995.
- ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,**
- EMBIRIKOS E.G.E.**, “The expansion of the Greek shipping registry will lead to growth and prosperity”, ΕΞΠΡΕΣ, έτος 42^ο, Ιούνιος 2004.
- ΈΝΩΣΗ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Α.Σ.**, «Ιστορία του Λιμενικού Σώματος», 1999.
- ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ**, «COM (2002) 203 (τελικό)», Βρυξέλλες, 24-04-2002.
- ΕΣΥΕ**, «Η Ελλάδα με αριθμούς/ 2004».
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT**, Ετήσιες εκθέσεις (1987-1997).
- FRASER J.**, “Introduction to personnel management”, 1971.

- GIFTAKIS G.**, “Recent security issues for ships and ports and their implementation in greek shipping”, Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ/ ΝΑΥΤΙΑΙΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2004.
- GOSS R.**, “Recent Developments in the Law of Charter Parties”, LLM thesis, University of Wales, Cardiff, 1997.
- HARALAMBIDES H.**, “Quality Shipping: Market Mechanisms for safer shipping and cleaner oceans”, Erasmus Publishing, 1998.
- HARLAFTIS G.**, “A History of Greek owned Shipping/1830-1996”, Oxford 1996.
- HEITZMANN W.**, “Opportunities in Marine and Maritime careers”, 1994.
- HICS J.**, “The social framework- An introduction to Economics”- London 1971.
- HOOKE N.**, “Maritime Casualties 1963-1996”, 1997.
- HOWARD L.**, “States and Companies: Politic Lax”, Lloyds of London Press, 1997.
- ΘΕΟΔΩΡΟΥΛΑΚΗΣ Γ.**, «Ο ρόλος της διεθνούς και της ελληνικής ναυτιλίας», Το Δελτίο της Ναυτιλίας, Έτος 41, Μάιος- Ιούνιος 2001, τεύχος 170.
- ΘΕΟΧΑΗΣ Π.**, «Το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας», 1969.
- ILO**, “The impact of international labor conventions and recommendations”, Geneva 1976.
- INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS BREMEN**, “Port management texbook”- Bremen 1978.
- INSTITUTE SHIPPING RESEARCH BERGEN**, Shipping Management research”, Bergen 1973.
- ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**, «Μελέτη Διαμόρφωσης Τεχνικών και Λειτουργικών Προδιαγραφών προμήθειας σύγχρονων πλοίων και Εκτέλεσης Συγκοινωνιακού Έργου στις Άγονες Γραμμές του Αιγαίου Πελάγους», Υπουργείο Αιγαίου, Σεπτέμβριος 2003.
- ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ**, ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ.3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, 17-12-1992.
- JOHNSON G.- SCHOLES K.**, “Exploring Corporate Strategy”, Prentice Hall Europe, London 1993.

ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΣ Α., «Η Ε.Ε. με νέα επιστολή ζητεί την πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 26 Απριλίου 2005.

ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ Γ., «Αναγκαία η στροφή στις παραδοσιακές δυνάμεις μας, όπως η ναυτιλία», ΕΞΠΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, Έτος 42, Ιούνιος 2004.

ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΙΣ Μ., “Serious and realistic maritime policy”, ΕΞΠΡΕΣ, έτος 42^ο, Ιούνιος 2004.

ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Μ., «Ποιότητα & ασφάλεια οι προτεραιότητες», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ/ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, Ιούνιος 2004.

ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΧΡ., «Η ανανέωση του στόλου αύξησε τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004.

ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ Κ., «Οι μεταφορές στις ‘Άγονες Γραμμές’ του Αιγαίου: Προοπτικές για οριστική αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων», Υπουργείο Αιγαίου, 05-11-2003.

ΛΑΖΑΡΟΥ Ι., «Μόνο η απελευθέρωση θα δώσει νέα ώθηση στην ακτοπλοΐα», ΕΞΠΡΕΣ, έτος 42^ο, Ιούνιος 2004.

ΛΑΖΑΡΟΥ Ι., «Μανόλης Κεφαλογιάννης, Οι προκλήσεις απαιτούν ολοκληρωμένη και ρεαλιστική ναυτιλιακή πολιτική», ΕΞΠΡΕΣ, Έτος 42, Ιούνιος 2004 .

LA MARINE MERCHANTS, Ετήσιες Εκδόσεις (1978-1998).

ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π.: «Η άρση του Cabotage θα αυξήσει την ανεργία», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΛΕΚΑΚΟΥ Μ., «Οι οικονομικές απόψεις του Ακτοπλοϊκού Ζητήματος. Η Τιμολογιακή Πολιτική. Διδακτορική Διατριβή», Πειραιάς 1994.

ΛΥΚΟΥΔΗΣ Π., «Ανασκόπησις ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής δεκαετίας 1878-1888», 1989.

ΜΑΛΛΑΓΚΙΟΝΑΡΗΣ ΣΤ., «Ημερολόγιο Καταστρώματος», ΑΡΓΩ, Ιανουάριος 2003.

ΜΑΝΙΑΔΑΚΗΣ Α., «Ελληνική ακτοπλοΐα- παρόν & μέλλον» , Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004.

- ΜΕΛΕΝΤΗΣ Κ.**, «Ε.Ο.Κ. και Ναυτιλιακή Πολιτική», Θεσσαλονίκη 1983.
- ΜΠΕΛΛΟΣ Ν.**, «Το σκεπτικό της πρότασης του γενικού εισαγγελέα του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, Αντόνιο Τιζάνο, και η Πελοπόννησος
Η επάνδρωση κρουαζιερόπλοιων καταδικάζει την Ελλάδα», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
21 Μαΐου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ Δ.**, «Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις», Εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗ.
NAUTICAL INSTITUTE, “Maritime Education and Training: A practical Guide”,
1997.
- ΝΤΟΥΝΗΣ ΧΡ.**, «Ναυτιλία», 1987.
- OECD**, “Globalization of Industry: Overview and Sector Reports”, OECD, 1996.
- ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Π.**, «Τι επισημαίνει ο πρόεδρος του ομίλου Attica στη «Ν»
‘Δεν θα υπάρξουν ποτέ μόνο δύο εταιρείες στην ακτοπλοΐα’», ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ., 9
Σεπτεμβρίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Π.**, «Συνεχής αναζήτηση νέων προκλήσεων», ΕΛΝΑΒΙ,
Οκτώβριος 2001.
- ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Π.**, «Προϋπόθεση για νέες επενδύσεις η απελευθέρωση»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Π.**, «Δε θα υπάρξουν ποτέ μόνο δύο εταιρίες στην ακτοπλοΐα»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡ.**, «Τα προβλήματα των ακτοπλόων και οι προσδοκίες τους για
το «σωτήριο» έτος 2004», Ναυτεμπορική, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡ.**, «Επιβατηγός ακτοπλοΐα και ΥΕΝ», ΚΕΡΔΟΣ, 10-05-2004.
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Τρ.**, «Τα νέα σχήματα της επιβατηγού ακτοπλοΐας»,
Ναυτεμπορική, 17-04-2000, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡ.**, «Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος και η βελτιωμένη Solas»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡ., «Η ελληνική επιβατηγός ακτοπλοΐα και τα προβλήματά της»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡ., «Άρση του cabotage, εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και
τουρισμός», "[Http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news/](http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news/) .

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡ., «Εφαρμογή Κοινοτικής Οδηγίας στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά-
οχηματαγωγά πλοία », "[Http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news/](http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news/).

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΡ., «Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής επιβατηγού
ακτοπλοΐας», "[Http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news](http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news).

ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ., «Ελληνική, ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλία».

<http://www.europa.eu.int/eur-lex/lex/el/repert/0730.htm>

Europa>eur-Lex>Ισχύουσα νομοθεσία> Ευρετήριο της κοινοτικής
νομοθεσίας>07.Πολιτική των μεταφορών>07.30.

ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ Δ., «Εμπορική Ναυτιλία»,1947.

ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ Δ., «Το κράτος και η Εμπορική Ναυτιλία», 1925.

ΠΑΥΛΙΔΗ ΑΡ., «Ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική» , Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ,
Ιούνιος 2004.

ΠΕΤΣΙΝΗΣ Α., «Συνέντευξη/ ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ- ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ», Οικονομική Βιομηχανική Επιθεώρηση, Απρίλιος 2001.

ΠΝΟ: «Όχι στην άρση του cabotage», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ, «Η πρόκληση της ελληνικής ναυτιλίας»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

RUNYAN T., “Ships, Seafaring and Society: Essays in Maritime History”, Wayne
State University Press, 1988.

ΣΑΡΡΗΣ, «Ακτοπλοΐα 2004», ΕΛΝΑΒΙ, Μάϊος 2004.

ΣΑΡΡΗΣ, «Οικονομικές εξελίξεις προσδοκίες 2004», Απογευματινή, 2004,

"[Http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news](http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news) .

- ΣΚΟΡΔΙΛΗΣ Γ.**, «Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα φέρει ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ/ Ο ανταγωνισμός θα καθορίζει τις τιμές», 12 Ιουλίου 2005, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- ΣΠΑΝΟΣ Ν.**, «Επιθεωρήσεις πλοίων σύμφωνα με το μνημόνιο των Παρισίων» , Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004, "[Http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news](http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news)."
- ΣΤΑΜΑΤΗΣ Κ.**, «Γενικός Κανονισμός Λιμένος», 1978.
- ΣΤΑΜΑΤΗΣ Κ.**, «Πνευματική προσφορά εις την ναυτιλία», 1947.
- ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ Ν.**, «Το μέλλον και η αποστολή του ΥΕΝ», 1943.
- ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ Ν.**, «Ο ρόλος του Κράτους εις την εμπορικήν ναυτιλίαν», 1979.
- ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ Ν.**, «Η υπόθεσις της ναυτιλίας», 1973.
- STOPFORD M.**, “Maritime Economics”, Routledge, London 1997.
- STRATTON D.**, “Shipboard Management: Human Element And Leadership”, 1995.
- ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ Ε.Ν.**, «Νίκη Κεφαλογιάννη και Ι.Μ.Ο. για την ποινικοποίηση», Εφοπλιστής, Μάρτιος 2005.
- ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ Ε.Ν.**, «Μανώλης Κεφαλογιάννης ‘Εμείς δεν θα κρύψουμε το κεφάλι μας στην άμμο’», Εφοπλιστής, Ιανουάριος 2005.
- POLAK T., VAN DER KAMP**, “Changes in the field of transport studies”, The Hague 1980.
- ΤΖΩΑΝΝΟΣ Ι.**, «Στόχος η ποιότητα στη ναυτιλία σε σύνδεση με την εθνική οικονομία», ΕΞΠΡΕΣ, έτος 42^ο, Ιούνιος 2004.
- ΤΖΩΑΝΝΟΣ Ι.**, «Οι προτεραιότητες για την ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας» , Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004.
- ΤΖΩΑΝΝΟΣ Ι.**, «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΟΚ/ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΕΝΤΑΞΕΩΣ», ΑΘΗΝΑΙ 1977.
- ΤΟΤΣΗΣ Ν., ΤΟΤΣΗΣ Ι., ΤΟΤΣΗΣ Χ. & ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ** «Ναυτιλιακή Εγκυκλοπαίδεια», Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα 1980.

ΤΣΑΚΙΡΗΣ Π., «Νομοθεσία ΥΕΝ και Λιμενικών Αρχών», 1948.

ΤΣΑΚΙΡΗΣ Π., «Ευρετήριο νομοθεσίας ΥΕΝ», 1950.

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Σε θέση άμυνας το ΥΕΝ για την απελευθέρωση», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 5 Φεβρουαρίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Ερχεται ναυάγιο στην ακτοπλοΐα», ΤΑ ΝΕΑ, 14/05/2005.

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Απόφαση του δ.σ. της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Στις Βρυξέλλες οι ακτοπλοΐοι για την απελευθέρωση μεταφορών», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 23 Σεπτεμβρίου 2004, www.naftemporiki.gr/news/.

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Συνεχές το ενδιαφέρον από ελληνικές και ξένες τράπεζες», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004, www.naftemporiki.gr/news/.

ΤΣΑΜΟΡΟΥΛΟΣ Μ., “Significant reduction in bank loans for greek shipping companies”, Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ/ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2004.

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Παγκόσμια υπερδύναμη η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ελλάδας», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004, www.naftemporiki.gr/news/.

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Μεγαλύτερος, νεότερος και δυνατότερος ο στόλος της Ε.Ε.», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Η «Ν» αποκαλύπτει την επιστολή-απάντηση του ΥΕΝ στην Ε.Ε. για την ακτοπλοΐα. Αναγκάιος ο παρεμβατισμός λόγω του ολιγοπωλίου», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 21 Μαΐου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Καταγγελία-σοκ του ΥΕΝ Μανώλη Κεφαλογιάννη για την ακτοπλοΐα/ Δεν υπάρχει αξιοπιστία στους ελέγχους των πλοίων μας», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 22 Απριλίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Συνάντηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας/ Νόμος του κράτους ο Κανονισμός για την απελευθέρωση στην ακτοπλοΐα», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2 Απριλίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Το cabotage διέλυσε την κρουαζιέρα», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 31 Μαρτίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «ΡΑΘΕ... ξήλωνε για τον ανταγωνισμό», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 24 Μαρτίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Τι θα εξαγγείλει ο πρωθυπουργός για το βασικό πυλώνα στήριξης της εθνικής οικονομίας. Τα 9 σημεία των προγραμματικών δηλώσεων Καραμανλή», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 19 Μαρτίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Καραμανλής: Εννέα μέτρα στη ναυτιλία», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 19 Μαρτίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Ανοικτή γραμμή με τους ακτοπλόους έχει ο Μανώλης Κεφαλογιάννης «Ποδαρικό» με την απελευθέρωση έκανε ο νέος ΥΕΝ», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 12 Μαρτίου 2004, [Http:// www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Η «Ν» αποκαλύπτει την επιστολή της Loyola de Palacio προς το υπουργείο Εξωτερικών/Ακτοπλοΐα: Δραματικές αλλαγές μετά τις εκλογές», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 27 Φεβρουαρίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Τα πέντε σημεία τριβής στο γόρδιο δεσμό της ακτοπλοΐας», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 4 Φεβρουαρίου 2004, [Http:// www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Πού αποδίδει ο ΥΕΝ τη διάσταση μεταξύ Ε.Ε. και Ελλάδας. Μην πυροβολείτε το μεταφραστή», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 13 Νοεμβρίου 2003, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Μ., «Ο Γερ. Στρίντζης ξιφούλκησε κατά πάντων με αφορμή τις αυξήσεις στους ναύλους. Η πολιτεία μάς τράβηξε το χαλί κάτω από τα πόδια», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 1 Ιουλίου 2003, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

ΤΣΟΥΜΑΣ Δ., «Στέλιος Σαρρής, Απελευθέρωση τώρα », Εφοπλιστής, Ιούλιος.

ΤΣΟΥΜΑΣ Δ., «Στέλιος Σαρρής, ‘Ο Άγιος Ανταγωνισμός’», Εφοπλιστής, Ιούνιος 2005.

ΤΣΟΥΜΑΣ Δ., «Απελευθέρωση; Τι και πού;», Εφοπλιστής, Μάιος 2005.

«Στόχος της Ε.Ε. Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική», Εφοπλιστής, Απρίλιος 2005.

UNCTAD, “UN Annual Review of Maritime Transport” (1996,1995,1994), Geneva.

UNITED NATIONS, ILO, “Maritime Labour Conventions and Recommendations”, 1984.

VLACHOS G., ZOIS K., “Assessment of Greek Maritime Policy for the Post –War Period up to Present”, Article published in the Archives of Economic History, Athens, 1997.

VLACHOS G., LEKAKOY M., “The reform of the Institutional Framework of the Coastal Shipping, According to the New European Regulation 3577/92. Case study: Concepts Concerning the Greek Coastal Shipping Policy, Selected papers in Economic Integration:Limits and Prospects, London, McMilan, 1997”.

VLACHOS G., “Les Possibilites de l’ Exploitation Economique de l’ Espace Maritime Hellenique, Memoire D.E.A.- Diplome d’ Etudes Approfondies, Paris 1978, Paris I- Pantheon- Sorbonne”.

VLACHOS G., “ Marine Marcande Hellenique :Developpement, Problemes Actuels, et Perspectives Possibles” , These, Paris 1980, Paris I- Pantheon- Sorbonne.

VLACHOS G., LAZOPOULOS A., “Overcapacity and International Maritime Policy. A case study: Problemes and Perspectives of the Small medium size companies in the Shiprepairing and Shipbuilding Zone of Perama ”, Article presented in the Conference of IAME, City University, United Kingdom, 1997.

VLACHOS G., LAZOPOULOS A., “Competitiveness of the European Shipbuilding and Shiprepairing Industry and Sectorial Unemployment. A case study: Crisis and Possibilities of Greek Enterprises. Article published in the Journal of European Research Studies (Vol.1, No 1, 1997)”.

VLACHOS G., THEOTOKAS J, “Analysis of Greek-owned Ships in the Mediterranean Merchant Marine Category. Structural problems, Contemporary Trends and Perspectives”, Article under publication in the Journal of Applied Microeconomics, 1998.

WTO, “Trade and Foreign Direct Investment”, Geneva, October 1996.

ΥΕΝ, «Συνάντηση Κεφαλογιάννη και Παυλίδη για τα προβλήματα της ακτοπλοΐας», 4 Αυγούστου 2005.

ΥΕΝ/ ΓΡΑΦ.ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ &ΜΜΕ, «ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ/ ΘΕΜΑ: «Η νέα πολιτική του ΥΕΝ για την Ελληνική Ακτοπλοΐα - Κοινοβουλευτικός Έλεγχος (21-06-2004)», Πειραιάς, 21-06-2004.

ΥΕΝ/ ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ, «Επίσκεψη Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή στο ΥΕΝ», 03-06-2005.

ΥΕΝ, «Ελληνική Ναυτιλία/ 2004-2008», Πειραιάς, Νοέμβριος 2003.

ΥΕΝ, «Οι μεταφορές στις ‘άγονες γραμμές’ του Αιγαίου: προοπτικές για μια οριστική αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων/ Η μέχρι σήμερα εμπειρία από την εφαρμογή του Ν.2932/01», Αθήνα, 5 Νοεμβρίου 2003.

ΥΕΝ, «Βασικός στόχος του ΥΕΝ η ανταγωνιστικότητα. Απολογισμός πεπραγμένων», Το Δελτίο της Ναυτιλίας, Έτος 41, Μάιος- Ιούνιος 2001, τεύχος 170.

ΥΕΝ, «Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Στην Υπηρεσία Του Πολίτη», Πειραιάς 2000.

ΥΠΕΘΑ, ΥΠΕΘΟ, ΥΕΝ, «Αρμοδιότητες Νομάρχων σε αντικείμενα Υπουργείων Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Οικονομίας, Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολιτισμού», Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα, 1997.

«Τεστ αντοχής για την ακτοπλοΐα», ΑΡΓΩ, Νοέμβριος 2002.

ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ Γ., «Ελληνική ακτοπλοΐα: ο μεγάλος ασθενής», ΑΡΓΩ, Ιούλιος-Αύγουστος 2002.

ΧΟΝΔΡΟΓΙΑΝΝΗ Μ., «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ», Εφοπλιστής.

- «Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο στον Πειραιά», ΕΛΝΑΒΙ, Οκτώβριος 2001.
- «ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠ ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΕΤΒΑ», 1993.
- «Νέο σύστημα εκπτώσεων επί των ναύλων στην ακτοπλοΐα», ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 7 Αυγούστου 2005.
- «Επιχειρήσεις/ Τα χρέη αλλάζουν το τοπίο στην ακτοπλοΐα», ΤΑ ΝΕΑ, 01/12/2001,
Σελ.: 111, Κωδικός άρθρου: Α172071111, ID: 296730.
- « ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΑΠ. ΑΘΗΝΑΙΟΥ ΣΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ/
Περιμένω απ' το κράτος να σοβαρευτεί. ΑΝ ΕΙΧΑΜΕ ΣΗΜΕΡΑ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ,
ΤΑ ΠΟΥΛΑΓΑΜΕ ΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, 07/01/2005.
- «Η επόμενη κίνηση του ΥΕΝ», 11/01/2006,
[Http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news&article=153095](http://stocks.pathfinder.gr/index.php?page=news&article=153095).
- «Συνέντευξη του ευρωβουλευτή της ΝΔ Κωστή Χατζηδάκη στο περιοδικό Αργώ»,
11/01/2003, "[Http://www.khatzidakis.gr/dynamic/interview.asp?id=69](http://www.khatzidakis.gr/dynamic/interview.asp?id=69)".
- «Εκτός λειτουργίας ο μισός στόλος μέχρι το 2008», 11/01/2006,
[Http://www.4tourism.gr/inside.asp?act=news&id=33](http://www.4tourism.gr/inside.asp?act=news&id=33).
- «Στον Πρόντι μέσω Ευρωπαϊού Διαμεσολαβητή»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/topic.asp?id=000089&pageno=3](http://www.naftemporiki.gr/news/topic.asp?id=000089&pageno=3).
- «Ανάπτυξη των εταιριών μέσω της αναβάθμισης των στόλων τους», Η
ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ιούνιος 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Επιτακτική ικανοποίηση ζωτικών αιτημάτων»,
[Http://www.4tourism.gr/inside.asp?act=news&id=34](http://www.4tourism.gr/inside.asp?act=news&id=34).
- «Τραπεζίτες: Στο πλευρό των ακτοπλόων με αναδιάρθρωση των δανείων τους»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Τι ζητούν οι ακτοπλόοι μετά και τις αυξήσεις», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Ακτοπλοΐα: Αυξήσεις έως 47% στην οικονομική θέση»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Αυξήσεις έως 47% στην ακτοπλοΐα», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Ναύλοι Ακτοπλοΐας: Ελεύθερη διαμόρφωση βάσει του Κοινοτικού Δικαίου»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Πλήρη απελευθέρωση του ναυτολογίου ζητούν οι ακτοπλόοι»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Αυξήσεις, μειώσεις και οικονομική ενίσχυση για άγονες γραμμές»,
[Http://www.4tourism.gr/inside.asp?act=news&id=33](http://www.4tourism.gr/inside.asp?act=news&id=33).

«Δύσκολος ο «τοκετός» αισιοδοξία για τη συνέχεια»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«ΥΠΕΘΟ και ΥΕΝ διαφωνούν για το ύψος της αύξησης στα εισιτήρια της
ακτοπλοΐας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Σταδιακές αλλαγές με λεπτούς χειρισμούς», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Στο Ευρωδικαστήριο για παρεμπόδιση του καμποτάζ στο εσωτερικό της Κοινότητας»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Πάνω από 12 εκ. ευρώ οι επιδοτήσεις για τις κύριες άγονες γραμμές»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Στον κ. Πρόντι οι προσφυγές της ΕΕΑ κατά των πέντε σημείων για την
απελευθέρωση», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Η διάρθρωση του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών η μόνη λύση»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Η πρόβλεψη για τα νησιά του Β.Α. Αιγαίου», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Κανένα νησί χωρίς θαλάσσια συγκοινωνία», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Ρεαλιστικό δίκτυο εξυπηρέτησης για την ελληνική περιφέρεια»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Συγκοινωνιακή κάλυψη ακόμη και με υπουργική παρέμβαση»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

- «11 προτάσεις για τα 11 αγκάθια της ελληνικής ακτοπλοΐας»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Συγκοινωνία σε όλα τα νησιά», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Άδειες σκοπιμότητας, παρατάσεις, τροποποιήσεις, αποδρομολογήσεις και απορρίψεις αιτήσεων από τη ΓΕΑΣ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Ακτοπλοΐα: Παράταση υποβολής θερινών δρομολογίων»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Νέο πακέτο μέτρων στο...βάθος», [Http:// www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Βρέθηκε η χρυσή τομή», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Οικονομική ανάσα ο κλάδος της ναυτιλίας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Ακτοπλοΐα : Αναδιάρθρωση δανείων», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Για λόγους ψηφοθηρίας οι όροι στην ακτοπλοΐα», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Στην Ε.Ε. και στο ΣτΕ κατά πέντε σημείων οι Έλληνες Ακτοπλόοι»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Το νέο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών», www.naftemporiki.gr/news/.
- «Δηλώσεις του ΥΕΝ για την ακτοπλοΐα», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Ενημέρωση για την ενδοεπικοινωνία των νησιών», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Τετελεσμένες αποφάσεις και ...θολές γραμμές», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Διχάζει το εθνικό δίκτυο ακτοπλοϊκών γραμμών», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Προτάσεις για 239 δρομολόγια από 91 λιμάνια αφετηρίας»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Έργα και ημέρες του απερχόμενου ΥΕΝ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Θαλάσσιες ενδομεταφορές:Στην τελική ευθεία η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Πρόσω ολοταχώς το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

- «ΝΕΕ: Σύσκεψη εν όψει της πρόωρης άρσης του cabotage»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Το Νοέμβριο του 2002 σε ισχύ το εθνικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών»
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Διευκρινίσεις ΥΕΝ για την αιτιολογημένη γνώμη της Ε.Ε»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Ανέτοιμη για την άρση του cabotage», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Άμεση απελευθέρωση ζητάει τώρα η MFD», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Οι μεν και οι...δεν για την άρση του cabotage», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Την κατάργηση των Conference προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Το ΥΕΝ κατηγορεί την Ε.Ε. για ‘εσκεμμένες παραβλέψεις’»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Παρέμβαση ΣτΕ για καμποτάζ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Η Ε.Ε. με νέα επιστολή ζητεί την πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Νέα προειδοποιητική επιστολή για μη συμβατότητα του Νόμου 2932/2001 με την
κοινοτική νομοθεσία απέστειλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο Υπουργείο Εμπορικής
Ναυτιλίας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιέζει για απελευθέρωση ακτοπλοΐας»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Καταδίκες για αποφάσεις ΥΕΝ του 1998», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Λευκή Βίβλος για τις ‘διασκέψεις’», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Στις Βρυξέλλες οι ακτοπλόοι για την απελευθέρωση μεταφορών»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Υπέρ του ελεύθερου ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα ο Περικλής Παναγόπουλος»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .

«Αναγκαίος ο παρεμβατισμός λόγω του ολιγοπωλίου»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Ε.Ε.: Ο εισαγγελέας για τις μεταφορές στην Ελλάδα»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Κόντρα Κεφαλογιάννη- Παπουτσή για την ακτοπλοΐα»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Δεν υπάρχει αξιοπιστία στους ελέγχους των πλοίων μας»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Νόμος του κράτους ο Κανονισμός για την απελευθέρωση στην ακτοπλοΐα»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Παρέμβαση Χρήστου Παπουτσή για τη ΡΑΘΕ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Τα 9 σημεία των προγραμματικών δηλώσεων Καραμανλή»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Καραμανλής: Εννέα μέτρα στη ναυτιλία», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .

« 'Ποδαρικό' με την απελευθέρωση έκανε ο νέος ΥΕΝ»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Ακτοπλοΐα: Δραματικές αλλαγές μετά τις εκλογές»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Σε θέση άμυνας το ΥΕΝ μετά την απελευθέρωση»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Το ΥΕΝ για την παραπομπή της Ελλάδας στο Ε.Δ.»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .

«Ο Μ. Βαρβιτσιώτης για θαλάσσιες ενδομεταφορές και παραπομπή της Ελλάδας στο

Ε.Δ.», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Τα πέντε σημεία τριβής στο γόρδιο δεσμό της ακτοπλοΐας»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

- «Προειδοποιητική επιστολή Ε.Ε. για μη σωστή απελευθέρωση»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Ευρωκαμπάνα για το καμποτάζ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Εγκύκλιος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις άγονες γραμμές»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Πλήρης απελευθέρωση της ακτοπλοΐας ειδάλλως στο...εδώλιο»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «ΣτΕ: Να ακυρωθούν 5 αποφάσεις για καμποτάζ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Πρόταση στο ΣτΕ για ακύρωση του καμποτάζ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Εκτάκτως στις Βρυξέλλες για την απελευθέρωση», www.naftemporiki.gr/news/.
- «Οι 5 αλλαγές που ζητάει η Ε.Ε.», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Από την Ε.Ε. θα περάσουν οι αλλαγές στην ακτοπλοΐα»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Η πολιτεία μας τράβηξε το χαλί κάτω από τα πόδια»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Κατά μέτωπο επίθεση Στρίντζη σε ΡΑΘΕ και ΥΕΝ»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Αυξάνουν την πίεση για επιδοτήσεις οι ακτοπλόοι»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Κρίσιμη συνάντηση Χριστοδουλάκη- ακτοπλόων»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «ΡΑΘΕ: Οι εκπτώσεις στα ναύλα πλήττουν τον ανταγωνισμό»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Διυπουργική για τα πλοία άγονων γραμμών», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Κλάδος ελαίας του ΥΕΝ προς τους ακτοπλόους», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Τελεσίγραφο στον ΥΕΝ για εκπτώσεις- απελευθέρωση»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .

«Έκτακτη συνάντηση του ΥΕΝ με τους ακτοπλόους»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .

«Ετοιμες οι τροποποιήσεις του νόμου για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«10 ύφαλοι στη ρότα της ελληνικής ακτοπλοΐας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Απάντηση στους ακτοπλόους», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Περί εκπτώσεων και ανταγωνισμού», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .

«Σκληραίνουν τη στάση τους οι ακτοπλόοι», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Οι εκπτώσεις οξύνουν τις σχέσεις ΥΕΝ- ακτοπλόων»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Συνάντηση Καραμανλή με φορείς ναυτιλίας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Νέα εποχή χωρίς μεγάλες αλλαγές», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Από αύριο η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Σε 48 ώρες η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Συγκρατημένη αισιοδοξία από την απελευθέρωση των δρομολογίων»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Ακτοπλοΐα: Με οκτώ τροποποιήσεις αρχίζει η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Προκαλεί «απόνερα» η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Γραμμή πλεύσης για τροποποιήσεις στο νόμο για την απελευθέρωση των
συγκοινωνιών», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Προβλήματα για την απελευθέρωση των ενδομεταφορών»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Το υπόμνημα των ακτοπλόων στον υπουργό Ε.Ν.»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Αλλαγές τριών ταχυτήτων από τον ΥΕΝ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

- «ΥΕΝ- Συνάντηση Ανωμερίτη με Ένωση Εφοπλιστών»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Προβλήματα και λύσεις για 14 σημεία- αγκάθια», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Επιτροπή για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Χρηματοδότηση της ακτοπλοΐας για αντικατάσταση του στόλου»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «38 εκατ.ευρώ η επιδότηση για τις 72 άγονες γραμμές»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Έως το 2004 ισχύει το θεσμικό πλαίσιο για τα ναύλα»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Νέος γύρος διαπραγματεύσεων για την απελευθέρωση»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Νέα κόντρα ΥΕΝ- ακτοπλόων», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Μερικά προβλήματα με την απελευθέρωση στις θάλασσές μας»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Να αφήσουμε ελεύθερους τους πλοιοκτήτες», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Οι προοπτικές της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. και οι προκλήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Μετά την 1-1-2004 η άρση του cabotage», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Η άρση του cabotage δε θα ισχύσει στην Ελλάδα μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2004»,
[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Επιβολή δημόσιας υπηρεσίας μελετά το ΥΕΝ», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/) .
- «Σύσκεψη με αντιπαραθέσεις ΥΕΝ- Ακτοπλόων», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Υπάρχουν περιθώρια για τυχόν βελτιώσεις», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Ολοταχώς στην αντεπίθεση οι ακτοπλόοι», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).
- «Εμπλοκή στην απελευθέρωση της ακτοπλοΐας», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Νέος γύρος συνομιλιών και διαπραγματεύσεων ΥΕΝ-ΕΕΑ»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Όσο κοστίζει μια σοκολάτα οι αυξήσεις στην ακτοπλοΐα»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Φάκελος Ακτοπλοΐα: Η επόμενη μέρα», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Σφοδρή επίθεση ΠΑ.ΣΟ.Κ. - Ν.Δ. για την ακτοπλοΐα»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Για ανικανότητα του ΥΕΝ στη διαχείριση των θεμάτων ακτοπλοΐας κάνει λόγο η

Άννα Διαμαντοπούλου», 11 Αυγούστου 2005, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Η πολιτική μας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές/ Ομιλία στην Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής», 15/12/2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Κόντρα Κεφαλογιάννη - Παπουτσή για την ακτοπλοΐα», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 30 Απριλίου 2004, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Οκτώ μέτρα για την ακτοπλοΐα αποφάσισε η κυβέρνηση Άρση του καμποτάζ το 2002», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Πακέτο μέτρων για τη ναυτιλία ανακοίνωσε ο Δ.Ρέππας», ΑΠΕ.

«ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ/ Τα καράβια δεν θα μείνουν δεμένα στα λιμάνια»,

[Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«ΡΑΘΕ: Εκλείσει το θέμα της ανώτατης τιμολόγησης», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 23 Απριλίου 2003, [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Βγαίνουν εκτός Αιγαίου 13 πλοία. Άλλα 14 επιβατηγά αποσύρονται τα επόμενα 3 χρόνια», [Http://www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Εμμένουν στις θέσεις τους για τις αυξήσεις των ναύλων οι ακτοπλόοι», ERT.GR, 17/06/2004.

«ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ / ΑΓΟΡΕΣ/ Ευκαιρίες και παγίδες για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες», ΤΑ ΝΕΑ, 03 Απριλίου 2004, Κωδικός άρθρου: A17906I112.

«Στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι εφοπλιστές για το νομοσχέδιο της ακτοπλοΐας», 18 Ιουνίου 2001 [Http:// www.naftemporiki.gr/news/](http://www.naftemporiki.gr/news/).

«Τα... σαράβαλα ταξιδεύουν ακόμα. Τρία πλοία τίναξαν στον αέρα με τις βλάβες τους τα δρομολόγια και τα... νεύρα των επιβατών», 20 Μαΐου 2005, www.naftemporiki.gr/news/.

ΦΕΚ Α΄ 1393, «Έγκριση Κανονισμού Σπουδών Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών (Π-Μ) των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού», 14 Νοεμβρίου 2000.

ΦΕΚ Α΄ 790, «Έγκριση Κανονισμού Σχολής Λιμενοφυλάκων», 27 Ιουνίου 2000.

ΦΕΚ Α΄ 1853, «Έγκριση Εσωτερικού Κανονισμού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Κ./ Α.Ε.Ν.)», 6 Οκτωβρίου 1999.

ΦΕΚ Α΄ 201, «Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ.242: Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας», 30 Σεπτεμβρίου 1999.

ΦΕΚ Α΄ 1071, «Κύρωση Κανονισμού Σπουδών Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) », 14 Οκτωβρίου 1998.