

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ  
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

*Κατσαλούλη Παναγιώτα*

*Διπλωματική Εργασία*

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος  
των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην  
Ναυτιλία*

*Πειραιάς*

*Μάιος 2010*

## Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

### Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κος ΠΕΛΑΓΙΔΗΣ ΘΟΔΩΡΗΣ (Επιβλέπων)
- Κος ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΗΣ
- Κα ΒΑΛΜΑ ΕΡΑΣΜΙΑ

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

## Ευχαριστίες

Οφείλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στους ανθρώπους εκείνους που με βοήθησαν, ώστε η πραγματοποίηση της διπλωματικής μου εργασίας να έχει το επιθυμητό αποτέλεσμα και να εκπληρώσει το σκοπό για τον οποίο εκπονήθηκε.

Καταρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Πελαγίδα Θεωρή για την καθοδήγηση και την υποστήριξή του, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας, τις πολύτιμες συμβουλές του, καθώς και για τις εύστοχες διορθώσεις που μου επισήμανε.

Τέλος, ευχαριστώ τους δικούς μου ανθρώπους, τους φίλους και ιδιαίτερα τους γονείς και τον αδελφό μου για τη βοήθεια, την υπομονή και την κατανόησή τους κατά τη διάρκεια των σπουδών μου και για την ηθική συμπαράστασή τους στην προσπάθειά μου.

Πειραιάς, 03-05-2010

Παναγιώτα Χ. Κατσαλούλη

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	9
SUMMARY .....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΠΡΟΛΕΓΟΜΕΝΑ .....	14
<u>2.1 Η ΑΠΑΡΧΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....</u>	<u>14</u>
<u>2.2 ΟΙ ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....</u>	<u>15</u>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	17
<u>3.1 Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ-ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....</u>	<u>17</u>
<u>3.2 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ .....</u>	<u>19</u>
<u>3.3 Ο ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΘΕΥΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....</u>	<u>21</u>
<u>3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</u>	<u>23</u>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε.....	26
<u>4.1 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ .....</u>	<u>26</u>
<u>4.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ .....</u>	<u>27</u>
<u>4.3 Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ .....</u>	<u>29</u>
<u>4.4 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ.....</u>	<u>29</u>
<u>4.5 ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ .....</u>	<u>30</u>

<b><u>4.6</u></b>	<b><u>ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.....</u></b>	<b><u>31</u></b>
<b><u>4.7</u></b>	<b><u>Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....</u></b>	<b><u>32</u></b>
<b><u>4.8</u></b>	<b><u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</u></b>	<b><u>33</u></b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:</b>	<b>Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ.....</b>	<b>35</b>
<b><u>5.1</u></b>	<b><u>ΜΕΡΙΚΑ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....</u></b>	<b><u>35</u></b>
<b><u>5.2</u></b>	<b><u>Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε. ....</u></b>	<b><u>36</u></b>
<b><u>5.3</u></b>	<b><u>ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....</u></b>	<b><u>39</u></b>
<b><u>5.4</u></b>	<b><u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</u></b>	<b><u>42</u></b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:</b>	<b>Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ .....</b>	<b>44</b>
<b><u>6.1</u></b>	<b><u>ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....</u></b>	<b><u>44</u></b>
<b><u>6.2</u></b>	<b><u>ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΕΙΛΟΥΣ .....</u></b>	<b><u>48</u></b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:</b>	<b>Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....</b>	<b>51</b>
<b><u>7.1</u></b>	<b><u>Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΑ.....</u></b>	<b><u>51</u></b>
<b><u>7.2</u></b>	<b><u>ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΛΟΓΟΙ.....</u></b>	<b><u>51</u></b>
<b><u>7.3</u></b>	<b><u>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....</u></b>	<b><u>53</u></b>
<b><u>7.4</u></b>	<b><u>ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....</u></b>	<b><u>56</u></b>
<b><u>7.5</u></b>	<b><u>ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ.....</u></b>	<b><u>58</u></b>
<b><u>7.6</u></b>	<b><u>Η ‘ΑΣΥΜΦΟΡΗ’ ΟΨΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....</u></b>	<b><u>59</u></b>
<b><u>7.7</u></b>	<b><u>ΣΥΓΚΕΡΑΣΜΟΣ: Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ .....</u></b>	<b><u>61</u></b>

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΤΑ “ΣΤΕΓΑΝΑ” ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....</b>	<b>63</b>
<b><u>8.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</u></b>	<b><u>63</u></b>
<b><u>8.2 Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ.....</u></b>	<b><u>63</u></b>
<b><u>8.3 ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ .....</u></b>	<b><u>64</u></b>
<b><u>8.4 ΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ “ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ” .....</u></b>	<b><u>67</u></b>
<b><u>8.5 ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ.....</u></b>	<b><u>69</u></b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΟΙ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΛΟΓΩ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....</b>	<b>73</b>
<b><u>9.1 ΕΓΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ.....</u></b>	<b><u>73</u></b>
9.1.1 ΠΡΙΝ ΤΟ Π.Δ. 11/2000 .....	73
9.1.2 Η ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ .....	75
9.1.3 ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΔΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΕΚ.....	78
9.1.4 Η ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΚΠΟΙΗΣΗΣ-ΥΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ.....	80
<b><u>9.2 ΚΑΜΠΟΤΑΖ .....</u></b>	<b><u>82</u></b>
9.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ -ΤΟ ΠΡΟΫΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	82
9.2.2 ΤΟ ΠΡΟΫΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	83
9.2.3 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΡΡΟΗ.....	85
9.2.4 Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ .....	86
9.2.4.1 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ .....	91
9.2.4.2 ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ “ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ” ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ.....	92
9.2.4.3.ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	93

9.2.5 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ .....	93
9.2.6 ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ .....	95
9.2.7 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ .....	95
9.2.8 ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ.....	96
9.2.9 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	97
9.2.10 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ .....	97
9.2.11 Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	99
9.2.12 Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	100
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....</b>	<b>102</b>
<b><u>10.1 ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....</u></b>	<b><u>102</u></b>
<b><u>10.2 ΟΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΕΣ ΜΙΑΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....</u></b>	<b><u>103</u></b>
<b><u>10.3 Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....</u></b>	<b><u>104</u></b>
<b><u>10.4 Η ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΕΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ; .....</u></b>	<b><u>106</u></b>
<b><u>10.5 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....</u></b>	<b><u>110</u></b>
<b><u>10.6 ΕΝΙΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΚΑΤΙ ΕΦΙΚΤΟ Ή ΜΙΑ ΟΥΤΟΠΙΑ;.....</u></b>	<b><u>115</u></b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>118</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....</b>	<b>120</b>



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο σκοπός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η δημιουργία μίας κοινής αγοράς, χωρίς περιορισμούς για τους υπηκόους και τα νομικά πρόσωπα των κρατών μελών στην εγκατάσταση και οικονομική τους δραστηριότητα στα άλλα κράτη μέλη.

Αυτή η δημιουργία της Κοινής Αγοράς περιλαμβάνει το σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων, μεταξύ αυτών και τη ναυτιλία, η οποία έχει ιδιαίτερη σημασία συνολική για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη πορεία, αντιμετωπίζει δυσκολίες τις οποίες προκαλούν τα ίδια τα κράτη μέλη, οι οποίες θα πρέπει να ξεπεραστούν σταδιακά.

Όσον αφορά την Ελλάδα, η ναυτιλία αποτελεί από μακρού χρόνου έναν τομέα όπου υφίστατο έντονη κρατική παρέμβαση από τις ελληνικές κυβερνήσεις. Μία τέτοια παρέμβαση οφείλεται στη μεγάλη σημασία την οποία έχει η ναυτιλία για την Ελλάδα, κυρίως για εθνικούς, αμυντικούς και οικονομικούς γενικότερα λόγους.

Ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα θα πρέπει να προσεγγίσει και να ενοποιηθεί με τα λοιπά κράτη μέλη, στο σύνολο των τομέων κοινής δράσης, ένας από τους οποίους είναι και η ναυτιλία, και μέχρι σήμερα έχουν γίνει σημαντικά βήματα προόδου, ενώ κάποιοι άλλοι τομείς της ναυτιλίας είναι ακόμη ανεπηρέαστοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, μέσα στην ενωμένη Ευρώπη, είναι δεδομένη, αλλά η πορεία αυτής θα εξαρτηθεί κυρίως από την προθυμία συμμετοχής σε αυτήν των ιδίων των παραγόντων της ναυτιλιακής αγοράς.

## **SUMMARY**

The main purpose of European Union is the creation of a common market, without restrictions for the citizens and the moral persons of each one of the state-members concerning installation and financial activity in the rest of state-members.

This specific creation of a common market includes the totality of financial activities, between them and shipping, which is of great importance for the whole European Union. It must be noticed that this specific course is confronting difficulties that are caused by state-members themselves, and have to be eliminated gradually.

As far as concerning Greece, shipping is for many years a sector where has been exercised great intervention on behalf of the state. This intervention is due to the great importance that shipping has for Greece, especially for national, defensive and financial in general reasons.

As a state-member of European Union, Greece has to approach and be unified with the rest of state-members in the totality of sectors of common action, one of them being shipping, and until today there have been taken place great steps of progress, but on the other hand there are still sectors not being influenced by European Union.

The course of Greek shipping inside the unified Europe, is constant, but this course will depend on the willing to take part on behalf of the same the factors of maritime market.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από μακρού χρόνου, ακόμη και από συστάσεως του νεοελληνικού κράτους, μπορεί εύκολα να λεχθεί ότι η ναυτιλία καθώς και γενικότερα τα ναυτιλιακά ζητήματα αποτελούσαν ένα προνομιακό κομμάτι παντός είδους κρατικής παρέμβασης.

Η κρατική εξουσία, σε μία κατά βάση πάγια πρακτική των κυβερνητικών σχηματισμών (ανεξαρτήτως των ειδικότερων πολιτικοϊδεολογικών τους τοποθετήσεων και θέσεων) παρέμεινε προσηλωμένη σε μία τακτική “εγκλωβισμού” κάθε πτυχής της ναυτιλιακής δραστηριότητας υπό αυστηρό κρατικό έλεγχο:

- την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τον κρατικό έλεγχο των εκδιδόμενων πιστοποιητικών σχετικά με αυτήν,
- την επάνδρωση των πλοίων, την “δημοσιότητα” των πλοίων (αναφορικά με την πλοιοκτησία αλλά και την γενικότερη νομική τους κατάσταση προς γνώση και ασφάλεια των τρίτων εμπλεκομένων),
- την έγκριση και αδειοδότηση προς εκτέλεση από συγκεκριμένο πλοιοκτήτη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων,
- τον καθορισμό των ναυτολογίων,
- την διενέργεια διοικητικού ελέγχου από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές πριν την εκτέλεση πλόων,
- την εξάρτηση των πλόων των ακτοπλοϊκών πλοίων από την επικράτηση ή μη καιρικών συνθηκών οι οποίες και να επιτρέπουν αυτήν,
- τον διοικητικό έλεγχο των ναυτικών ατυχημάτων,
- τον αυστηρό διοικητικό έλεγχο των απογεγραμμένων ναυτικών κατά τη διάρκεια του βίου τους αλλά και τον πειθαρχικό έλεγχό τους από κρατικά πειθαρχικά συμβούλια για πράξεις ή παραλείψεις σχετιζόμενες με την επαγγελματική τους ενασχόληση (και όχι μόνον).

Από την άλλη πλευρά, υφίστατο (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έχει παύσει πλέον να υφίσταται) η κρατική μέριμνα υπό διάφορες μορφές για την ναυτική εργασία.

Τα προαναφερόμενα, είναι μερικές απειροελάχιστες μόνον μορφές αυτού του πολυδιάστατου, πολύπλευρου αλλά και “ασφυκτικού” κρατικού ελέγχου επί των κάθε

φύσεως εκφάνσεων των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Μάλιστα, θα μπορούσε εύκολα κανείς να υποστηρίξει ότι ο παραπάνω κρατικός έλεγχος, μέσα στο πέρασμα του χρόνου σταδιακά αυξανόταν, με την διαρκή θέσπιση στην ελληνική νομοθεσία συναφών προστατευτικών μέτρων, ενώ δε θα ήταν καθόλου απίθανο κανείς ευλόγως να υποθέσει το εντελώς αντίθετο, ότι δηλαδή αναπτυσσομένης στο πέρασμα του χρόνου της τεχνολογίας (κατά το σκέλος που αφορά τη ναυτιλία), ένας τέτοιος ασφυκτικός έλεγχος θα μπορούσε να βάνει μειούμενος, σε κάποιο μέρος τουλάχιστον και για ορισμένα έστω ζητήματα.

Η εν λόγω κρατική εποπτεία, δικαιολογούμενη αφενός μεν από ιστορικούς και γεωγραφικούς λόγους (λόγω του στενού δεσμού του ελληνικού έθνους με το “υγρό” στοιχείο και της γεωγραφικής θέσεως της Ελλάδας), αφετέρου δε από την οικονομική συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην εθνική οικονομία, ως κορυφαία έκφασή της είχε και μία ακόμη διάσταση, σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης, κατά πάγια βούληση της εκάστοτε κυβερνητικής πλειοψηφίας: την ύπαρξη αυτοτελούς Υπουργείου (του μέχρι πρότινος Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας), κάτι μοναδικό σε ευρωπαϊκό επίπεδο αν όχι σε παγκόσμιο, όπου υπάγονταν στο σύνολό τους σε μία μοναδική και πρωτοφανή δομή με απίστευτη αλληλεξάρτηση μεταξύ τους όλα τα θέματα τα σχετικά με την ναυτιλία, τα οποία κινούνται γύρω από δύο βασικές έννοιες: του πλοίου και του ναυτικού.

Μετά την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες (ΕΟΚ, ΕΚΑΧ και ΕΚΑΕ) την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1981, με την οποία κατέστη η πρώτη πλήρες μέλος τους με συνέπεια να εφαρμόζεται σε αυτήν το σύνολο της κοινοτικής νομοθεσίας, είναι εύλογο το ότι εκτός από κάθε άλλο τομέα κρατικής δραστηριότητας, υπέστη την κοινοτική επιρροή και ο τομέας της ναυτιλίας, σε όλες τις εκφάνσεις τις οποίες ειδικότερα μπορεί να λάβει καθεμία έκαστη ξεχωριστά ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Αρχικά, θα αναφερθούν ορισμένα ιστορικά προλεγόμενα σε σχέση με το εγχείρημα της Κοινότητας και τη ναυτιλιακή πολιτική γενικότερα (στο κεφάλαιο 2), καθώς και οι γενικότερες επιπτώσεις οι οποίες έχουν συντελεστεί μέσα στα πλαίσια αρχικά της Κοινότητας και πλέον της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κεφάλαιο 3).

Ακολούθως, θα αναλυθεί η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γενομένης μίας ιστορικής αναδρομής όπου θα διαφανούν οι επεληθούσες διακυμάνσεις (στο κεφάλαιο 4).

Έπειτα, θα αναφερθεί η σπουδαιότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας (στο κεφάλαιο 5) και θα γίνει προσπάθεια να προσεγγισθεί η γενικότερη πολιτική των μεταφορών μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο κεφάλαιο 6).

Στη συνέχεια, θα παρουσιαστεί η ιδιαίτερη σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα και η “ελληνική ιδιαιτερότητα” (κεφάλαιο 7).

Κρίθηκε απολύτως σκόπιμο να προσεγγισθούν και οι τομείς εκείνοι της ελληνικής ναυτιλίας οι οποίοι έχουν μείνει ανέπαφοι από το “κοινοτικό φαινόμενο” παρά την “εισβολή” του τελευταίου στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, καθώς και να διαφανεί η προοπτική αυτών των στεγανών μέσα στα πλαίσια της κλιμακούμενης ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης (στο κεφάλαιο 8).

Ακολούθως, θα παρατεθεί η γενικότερη επιρροή, την οποία έχει υποστεί η ελληνική ναυτιλία από της εισδοχής της χώρας μας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες συνεπεία της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, ως οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες μετασηματίστηκαν μέχρι σήμερα οπότε και πλέον υφίσταται η Ευρωπαϊκή Ένωση με την Οικονομική και Νομισματική Ένωση (της τελευταίας υφισταμένης εως τώρα μεταξύ ορισμένων μόνον εκ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης), τόσο σε θεσμικό, όσο κυρίως και σε πραγματικό επίπεδο, μέσα στην νέα υπαρκτή πραγματικότητα της ενιαίας ευρωπαϊκής προοπτικής και ενός ενιαίου οικονομικού χώρου, στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 πλέον κρατών μελών, με τις όποιες τυχόν δυνατότητες τυχόν αναφύονται εξαιτίας ακριβώς αυτής της νέας υπαρκτής πραγματικότητας που προαναφέρθηκε (στο κεφάλαιο 9).

Τέλος, μέσα στην όλη ως ανωτέρω αναπτύχθηκε προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας υπό την παρούσα κοινοτική επιρροή, θα καταβληθεί προσπάθεια προσέγγισης των υπαρκτών προβλημάτων και δυσλειτουργιών οι οποίες αναφύονται ή δυνατόν να εμφανισθούν μελλοντικώς, καθώς και να παρουσιασθούν οι πιθανές λύσεις στα εμφανισθέντα ή δυνάμενα να εμφανισθούν προβλήματα και δυσλειτουργίες (στο κεφάλαιο 10 της παρούσης), ενώ θα παρουσιαστούν και συνοπτικώς τα συμπεράσματα από την προσέγγιση και γενικότερη πραγμάτευση του συγκεκριμένου θέματος (στο κεφάλαιο 11).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΠΡΟΛΕΓΟΜΕΝΑ

### 2.1 Η ΑΠΑΡΧΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η επέκταση του κοινοτικού ενδιαφέροντος, μετά την πρώτη διεύρυνση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά το έτος 1973<sup>1</sup> και στα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών ήταν αποτέλεσμα μίας απόφασης του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά το έτος 1974.

Πιο συγκεκριμένα, μετά από σχετική προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επιβεβαίωσε ότι οι διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης αφορούσαν τις θαλάσσιες μεταφορές, και κατά συνέπεια η Κοινότητα διέθετε εξουσίες για την ανάπτυξη σχετικών προς τούτο πολιτικών.

Η ως άνω δικαστική απόφαση, θα πρέπει να σημειωθεί ότι είχε ιδιαίτερες νομικές και πολιτικές παράλληλα επιπτώσεις, και θεωρείται ως η πλέον σημαντική απόφαση η οποία έχει εκδοθεί από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών.

Συνεπεία της έκδοσης αυτής της απόφασης, επακόλουθο ήταν να αναπτυχθεί το ενδιαφέρον μέσα στους κόλπους της Κοινότητας για τη διερεύνηση ευρωπαϊκών λύσεων σε συγκεκριμένα προβλήματα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Επίσης, μετά την συγκεκριμένη απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το σύνολο των θεσμικών οργάνων της Κοινότητας ξεκίνησε διαβουλεύσεις και συζητήσεις για τις προοπτικές μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής από την Κοινότητα.

Ένας κανονισμός, ο οποίος εκδόθηκε κατά το έτος 1979 αποτέλεσε τη σημαντικότερη απόφαση της συγκεκριμένης αυτής περιόδου: πρόκειται για τον Κανονισμό 974/79 με αντικείμενο την επικύρωση και εφαρμογή από τα κράτη-μέλη της Κοινότητας του Κώδικα

---

<sup>1</sup> Οπότε όπως ως άνω αναφέρθηκε αυξήθηκε και η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών μέσα στον κοινοτικό χώρο

της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) για τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών<sup>2</sup>.

## 2.2 ΟΙ ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Η υιοθέτηση από τα αρμόδια κοινοτικά όργανα των “Τεσσάρων Κανονισμών” το Δεκέμβριο του έτους 1986 θεωρείται ως η αφετηρία της συστηματικής συμμετοχής της Κοινότητας στα θέματα τα οποία άπτονται του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Οι προαναφερόμενοι Κανονισμοί, παρείχαν τα αναγκαία μέσα για το συντονισμό των πολιτικών των κρατών μελών έναντι των πρακτικών τρίτων (δηλαδή εκτός Κοινότητας) κρατών, καθώς και ως απάντηση στις έντονες πιέσεις τις οποίες προκαλούσε η τάση των Ευρωπαϊών πλοιοκτητών να διαγράφουν τα πλοία τους από τις “κοινοτικές” σημαίες, εγγράφοντάς τα εκ παραλλήλου στα νηολόγια τρίτων (εξωκοινοτικών) χωρών.

Οι στόχοι των συγκεκριμένων πρωτοβουλιών της Κοινότητας, ήταν:

- η εφαρμογή στην πράξη της αρχής για την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών καθώς και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών<sup>3</sup>,
- η διασφάλιση των όρων εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού<sup>4</sup> στις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών<sup>5</sup>,
- η δημιουργία πλαισίου με βάση το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού των ναύλων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών<sup>6</sup>,

---

<sup>2</sup> Κανονισμός 974/79 της 15.5.1979 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου – Εκτενέστερη ανάπτυξη για τα παραπάνω σε Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σελ.26 επ.

<sup>3</sup> Κανονισμός 4055/86-

<sup>4</sup> Όπως αυτοί προβλέπονται στα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης

<sup>5</sup> Κανονισμός 4056/86

<sup>6</sup> Κανονισμός 4057/86

-ο καθορισμός του τρόπου και της διαδικασίας για τη λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από πλευράς των κρατών-μελών και την Κοινότητα κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά Κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων, με σκοπό να διασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων<sup>7</sup>. Οι πρωτοβουλίες οι οποίες εκδηλώθηκαν περιείχαν ένα συνδυασμό φιλελεύθερου προσανατολισμού και συγκεκριμένων πράξεων προστατευτισμού, με απώτερο σκοπό την εξασφάλιση ενός θεσμικού καθεστώτος ενίσχυσης των ευρωπαϊκών σημαίων, και η συγκεκριμένη κοινοτική παρέμβαση σχεδιάστηκε για να προστατεύσει το μερίδιο αγοράς των ευρωπαϊών πλοιοκτητών και την οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή οικονομία.

---

<sup>7</sup> Κανονισμός 4058/86–Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σελ.35-36.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 3.1 Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ-ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ένας εκ των πλέον βασικών στόχων της Συνθήκης της Ρώμης για την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, ήταν η δημιουργία ενός ενιαίου οικονομικού ευρωπαϊκού χώρου βασισμένου σε μια κοινή αγορά.

Σήμερα, ο βαθμός ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση καλύπτει πλειάδα τομέων, στους οποίους ισχύει και συνεχίζει να θεσπίζεται κοινοτική νομοθεσία (π.χ. Κανονισμοί, Οδηγίες, αποφάσεις-πλαίσιο) από τα κατά περίπτωση αρμόδια κοινοτικά όργανα. Στους τομείς αυτούς, συγκαταλέγονται, μεταξύ πολλών άλλων, και οι Μεταφορές κάθε είδους (χερσαίες, θαλάσσιες, εναέριες), και γενικότερα η ναυτιλία στο σύνολό της.

Η εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς, απαιτούσε πρωταρχικώς την κατάργηση των κάθε είδους τελωνειακών δασμών στις εισαγωγές και τις εξαγωγές, που ίσχυαν μεταξύ των κρατών μελών πριν από την ίδρυση της Κοινότητας. Μπορεί να λεχθεί ότι είναι γενικά αποδεκτό πώς τα κράτη μέλη κατήγγησαν πράγματι τα μεταξύ τους τελωνειακά εμπόδια, πριν εκπνεύσει η προθεσμία την οποία καθόριζε η Συνθήκη, και πως, αμέσως μετά τον τελωνειακό αποπλισμό, άρχισαν να κτίζουν άλλους φραγμούς μεταξύ τους, ιδίως τεχνικούς, οι οποίοι είναι ακόμη πιο δύσκολο να ξεπεραστούν στην πράξη απ' ό,τι οι τελωνειακοί φραγμοί.

Αυτοί οι κάθε είδους φραγμοί που προαναφέρονται, δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να εξαιρούν από το περιεχόμενό τους τη ναυτιλία, διότι στο πέραςμα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης από την αρχή του κοινοτικού εγχειρήματος μέχρι και σήμερα, έχουν υπάρξει διάφορες προσπάθειες από τα κράτη μέλη να “περιχαράκωσουν” τομείς της ναυτιλίας από τις κοινοτικές επιρροές, κρατώντας τα εθνικά κράτη προνόμια και δυνατότητες υπέρ των υποκειμένων σε αυτά νομικών και φυσικών προσώπων, που όμοια αποκλείονταν για νομικά και φυσικά πρόσωπα των άλλων κρατών μελών της Κοινότητας. Και μία τέτοια προσπάθεια “περιχαράκωσης” αφορά και την χώρα μας, και μάλιστα θα μπορούσε κανείς

με ευκολία να πει σε ιδιαίτερος μεγαλύτερο βαθμό από άλλα ευρωπαϊκά κράτη λόγω της ιδιαίτερης σχέσης της Ελλάδας με την ναυτιλία.

Η κοινή αγορά, η οποία και ολοκληρώθηκε το έτος 1992, είναι ένα πολύ σημαντικό στάδιο της ευρωπαϊκής ενοποίησης και γενικότερα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και προοπτικής. Βασίζεται στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων μέσα στον ενιαίο ευρωπαϊκό κοινοτικό χώρο, με την ταυτόχρονη κατάργηση σταδιακά των κάθε είδους εθνικής προελεύσεως φραγμών και εμποδίων που τυχόν ορθώνονταν μεταξύ των κρατών μελών.

Η πραγματοποίηση αυτών των βασικών προαναφερθεισών ελευθεριών επιτρέπει (αν όχι επιβάλλει) την ορθολογική και χωρίς κανένα εμπόδιο απρόσκοπτη χρησιμοποίηση των συντελεστών παραγωγής, που είναι η εργασία και το κεφάλαιο. Οι επιχειρήσεις μπορούν να παράγουν και να πωλούν τα προϊόντα τους ελεύθερα στο κράτος μέλος εκείνο στο οποίο κρίνουν ότι οι συνθήκες είναι οι πλέον ευνοϊκές γι' αυτές. Μπορούν να εγκαθίστανται οπουδήποτε τυχόν θελήσουν μέσα στην κοινή αγορά και να χρησιμοποιούν ένα πλήθος από χρηματοδοτικούς πόρους, οι οποίοι υφίστανται διαθέσιμοι στα διάφορα κράτη μέλη. Οι ευρωπαίοι καταναλωτές έχουν ελευθερία επιλογής προϊόντων και υπηρεσιών καλύτερης ποιότητας ή και χαμηλότερης τιμής που παράγονται μέσα στα κράτη μέλη. Οι εργαζόμενοι μπορούν να αναζητούν απασχόληση σε εκείνο το κράτος μέλος όπου υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση εργασίας και να επωφελούνται με αυτόν τον τρόπο από τις καλύτερες συνθήκες εργασίας και αμοιβής που τυχόν τους παρέχονται.

Τα ως άνω γενικά προαναφερθέντα, τα οποία αφορούν κάθε είδους επιχείρηση, υπηρεσία, εργαζόμενο, προϊόντα, καταναλωτές, είναι ευκόλως κατανοητό και σαφές ότι αναφέρονται και πρέπει να αφορούν και να εφαρμόζονται και σε κάθε είδους επιχείρηση, υπηρεσία, εργαζόμενο ή προϊόν το οποίο να έχει σχέση με την έννοια της "ναυτιλίας", με όποια ειδικότερη πτυχή αυτή η έννοια περιλαμβάνει και εμπερικλείει μέσα της. Επομένως, θα πρέπει εν πρώτοις να λεχθεί ότι η ελεύθερη διακίνηση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ως ανωτέρω προσεγγίστηκε, σημαίνει με απλά λόγια και εντελώς συνοπτικά, ότι μία τέτοια ελεύθερη διακίνηση, σε σχέση με τη ναυτιλία, περιλαμβάνει (ή θα πρέπει τουλάχιστον να περιλαμβάνει) τα εξής:

α) Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να παράγουν και να πωλούν τα προϊόντα τους ελεύθερα στο κράτος μέλος εκείνο στο οποίο κρίνουν ότι οι συνθήκες είναι οι πλέον ευνοϊκές γι' αυτές.

β) Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να εγκαθίστανται σε οποιοδήποτε κράτος μέλος επιθυμούν μέσα στην κοινή αγορά και να χρησιμοποιούν ένα πλήθος χρηματοδοτικών πόρων, οι οποίοι υπάρχουν στα διάφορα κράτη μέλη.

γ) Οι ευρωπαίοι καταναλωτές έχουν ελευθερία επιλογής προϊόντων και υπηρεσιών καλύτερης ποιότητας ή και χαμηλότερης τιμής που παράγονται μέσα στα κράτη μέλη, εξυπακούεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

δ) Οι εργαζόμενοι, εν προκειμένω δηλαδή οι ναυτικοί, ανεξαρτήτως βαθμού και ειδικότητας αυτών, μπορούν να αναζητούν απασχόληση σε όποιο κράτος μέλος υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση εργασίας και να επωφελούνται με αυτόν τον τρόπο από τις καλύτερες συνθήκες εργασίας και αμοιβής που παρέχονται.

### 3.2 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ

Τα προαναφερθέντα είναι τα επιθυμητά μέσα στην διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Αποτελούν όμως κάτι το επιθυμητό που ανήκει στη σφαίρα του ιδεατού, ή μήπως είναι καταστάσεις οι οποίες δυνατόν να καταστούν απτή πραγματικότητα, έστω και μέσα από τις όποιες δυσκολίες εμφανίζουν τα κράτη μέλη στους διάφορους τομείς που περιλαμβάνει η ευρωπαϊκή ενοποίηση, ένας εκ των οποίων είναι φυσικά και η ναυτιλία; Θα καταστεί προσπάθεια το παραπάνω ερώτημα να απαντηθεί κατά το σκέλος που αφορά την Ελλάδα στην πορεία της μέσα στο κοινοτικό οικοδόμημα από το 1981 έως και σήμερα.

Η κοινή αγορά είναι ένα στάδιο της επιδιωκόμενης οικονομικής ολοκλήρωσης, το οποίο, σύμφωνα με σχετική απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ως επί λέξει η τελευταία αναφέρει, «αποβλέπει στην εξάλειψη όλων των εμποδίων στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές ώστε να υπάρξει συγχώνευση των εθνικών αγορών σε μια ενιαία αγορά, η οποία να πλησιάζει όσο γίνεται τις συνθήκες μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς». Στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει μνεία ότι η Συνθήκη, με την οποία ιδρύθηκε η

Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αγνοεί την έννοια της «ενιαίας αγοράς». Αναφέρεται γενικά στο στάδιο της «κοινής αγοράς»<sup>8</sup> και στον τελικό της στόχο, την «εσωτερική αγορά», η οποία σύμφωνα με το άρθρο 14 της ΣΕΚ (ΕΕ C 191 της 29.07.1992), «περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της Συνθήκης».

Θα μπορούσε κάποιος να πει ότι τα εμπόδια προς τον κοινό στόχο της “εσωτερικής αγοράς” ως ενός ενιαίου κοινού ελεύθερου και χωρίς περιορισμούς χώρου, τα οποία και έπρεπε να αντιμετωπιστούν καθώς αναπόφευκτα θα παρουσιάζονταν, μπορούν να χωριστούν σε δυο βασικές κατηγορίες: σε νομικά και μη νομικά εμπόδια.

Τα νομικά εμπόδια αφορούν όλους τους πιθανούς περιορισμούς, που εκδηλώνονται είτε με άμεσο αλλά είτε και με έμμεσο τρόπο, οι οποίοι απαγορεύουν ή παρεμποδίζουν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών μεταξύ προσώπων εθνικότητας διαφορετικών κρατών –μελών. Λόγω των συγκεκριμένων αυτών εμποδίων, τόσο οι καταναλωτές όσο και οι επιχειρήσεις αποκλείονται απ’ τη χρήση υπηρεσιών που προέρχονται από άλλα κράτη – μέλη και αυτοί που τις παρέχουν δεν μπορούν να τις προσφέρουν σε άλλα κράτη – μέλη.

Τα νομικά εμπόδια, στο σύνολό τους αντιμετωπιζόμενα, δημιουργούν στην πράξη ένα πλέγμα πολύπλευρων και πολυποίκιλων δυσκολιών παροχής υπηρεσιών από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ενός κράτους μέλους σε άλλες χώρες, όπως:

- Σε σχέση με την εγκατάσταση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε άλλο κράτος – μέλος για να ασκήσουν στο τελευταίο την οποιοδήποτε είδους δραστηριότητα τους.
- Αναφορικά με τη χρήση εισροών και κεφαλαίων, τόσο αυτών που έχει ο φορέας παροχής υπηρεσιών με την μετακίνησή τους σε άλλο κράτος – μέλος, όσο και αυτών που πρέπει ν’αποκτήσει στο άλλο κράτος – μέλος στο οποίο επιθυμεί την εγκατάστασή του.

---

<sup>8</sup> Απόφαση Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 5ης Μαΐου 1982 στην υπόθεση 15/81

- Δυστοκίες σε σχέση με την προώθηση και προβολή των υπηρεσιών, οι οποίες δυνατόν να αφορούν απαγορεύσεις εμπορικής επικοινωνίας.
- Δυσχέρειες αναφορικά με την εξυπηρέτηση των πελατών και συναλλασσομένων μετά την πώληση -παροχή της υπηρεσίας.
- Αδυναμία σε σχέση με την εναρμόνιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων και γενικότερα της εσωτερικής νομοθεσίας των κρατών μελών, σε σχέση με την υπερκείμενη αυτών ενιαία κοινοτική νομοθεσία.

Εκτός από τα νομικής φύσεως εμπόδια, όπως προαναφέρθηκε, υπάρχουν και τα μη νομικής φύσεως, τα οποία κατά κανόνα συνίστανται σε πρακτικές στην πράξη δυσχέρειες εφαρμογής των κανόνων της κείμενης νομοθεσίας (είτε εθνικής είτε κοινοτικής) παρά την ύπαρξη και θέση σε ισχύ της τελευταίας. Τα μη νομικής φύσεως εμπόδια δυνατόν να αφορούν:

- Δυσχέρειες οφειλόμενες στην έλλειψη πληροφόρησης για το ρυθμιστικό περιβάλλον κάθε χώρας, τις αρχές και τους κανόνες της εσωτερικής αγοράς.
- Δυστοκίες πολιτισμικού και γλωσσικού χαρακτήρα συνδεόμενες με αποκλίσεις στα νομικά πλαίσια των κρατών – μελών, καθώς και με εμπορικές και καταναλωτικές συνήθειες.

Μέσα σε ένα “μόρφωμα” 27 κρατών-μελών, που απαρτίζεται από διαφορετικούς λαούς με διαφορετική κουλτούρα, παράδοση, αντίληψη και νοοτροπία, κωλύματα ως τα προαναφερθέντα είναι προφανώς εύλογο σε δεδομένο τόπο και χρόνο να ανακύπτουν, εμποδίζοντας και δυσχεραίνοντας (μη ηθελμένα έστω) την βαθμιαία διαδικασία ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και δημιουργίας ενός κοινού και ενιαίου οικονομικού χώρου. Και κατ’ αποτέλεσμα, μέσα σε ένα συνολικό γίνεσθαι, επηρεάζεται γενικότερα και η ναυτιλία, και ειδικότερα η πορεία ενοποίησης της, λόγω των προβλημάτων που αναφέρθηκαν παραπάνω.

### 3.3 Ο ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΘΕΥΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Η διασφάλιση του ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού, η οποία αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο για την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς, διατρέχει ολόκληρη τη φιλοσοφία και τις πολιτικές που αποφασίζονται και εν συνεχεία ασκούνται μέσα στο συνολικό πλαίσιο λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τόσο στην ιδρυτική συνθήκη της Ρώμης, όσο και στη Συνθήκη του Μάαστριχτ, ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός και η ανταγωνιστική λειτουργία των αγορών λαμβάνεται υπόψη ως το κύριο και πιο βασικό μέσο επίτευξης των σκοπών της συνθήκης.

Βασικός στόχος και επίτευξη της κοινής πολιτικής ανταγωνισμού είναι η ενότητα και η (εκ των πραγμάτων σταδιακή και βαθμιαία) ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς.

Η ενιαία αγορά είναι ένα από τα πιο σημαντικά επιτεύγματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι περιορισμοί μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το εμπόριο και τον ελεύθερο ανταγωνισμό εξαλείφθηκαν (και συνεχίζουν να εξαλείφονται) σταδιακά. Η ενιαία αγορά δεν μπορεί να λεχθεί ότι αποτελεί ακόμα ενιαίο οικονομικό χώρο. Ορισμένοι τομείς της οικονομίας, όπως οι δημόσιες υπηρεσίες, υπόκεινται ακόμα σε εθνικούς νόμους. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ακόμα σε μεγάλο βαθμό αποκλειστικά αρμόδιες για ένα κομμάτι το οποίο ανήκει στον “στενό πυρήνα” της κρατικής κυριαρχίας, το οποίο δεν έχει επηρεαστεί από τη συμμετοχή τους στο “εγχείρημα”<sup>9</sup> της ένωσης.

Η πολιτική του ελεύθερου ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το επακόλουθο των κανονισμών για τις ελεύθερες συναλλαγές στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Η πολιτική αυτή εφαρμόζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία, σε συνεργασία με το Δικαστήριο, οφείλει να διασφαλίζει την τήρησή της.

Αποστολή αυτής της συγκεκριμένης πολιτικής είναι να μην επιτρέψει σε καμία συμφωνία ανάμεσα σε επιχειρήσεις, ή βοήθεια από τις κρατικές αρχές ή μονοπώλιο με αθέμιτο τρόπο να διαστρεβλώσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό μέσα στην ενιαία αγορά.

Οι αρμόδιες εταιρείες ή φορείς οφείλουν να ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για οποιαδήποτε συμφωνία διέπεται από τους κανονισμούς της Συνθήκης. Η Επιτροπή μπορεί

---

<sup>9</sup> Λ.χ. φορολογία, δημόσια τάξη και ασφάλεια, εθνική άμυνα, κοινωνική πρόνοια

να επιβάλλει πρόστιμο απευθείας στις εταιρείες που παραβαίνουν τους κανόνες ανταγωνισμού ή δεν ενημερώνουν σύμφωνα με τις απαιτήσεις.

Σε περίπτωση παράνομης οικονομικής βοήθειας από το δημόσιο ή μη γνωστοποίησης αυτής της βοήθειας, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τον αποδέκτη να επιστρέψει τα χρήματα. Οποιαδήποτε συγχώνευση ή εξαγορά με την οποία μια εταιρεία μπορεί να αποκτήσει κυρίαρχη θέση σε έναν συγκεκριμένο τομέα πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή.

Οι κρατικές ενισχύσεις ενδέχεται να στρεβλώσουν τον υγιή και αποτελεσματικό ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων στα κράτη μέλη και να βλάψουν την οικονομία της Ε.Ε.. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι κάθε είδους “κρατικές” ενισχύσεις ελέγχονται για τη συμβατότητά τους με την κοινοτική νομοθεσία από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Τα γενικώς προαναφερόμενα για την διασφάλιση του ανταγωνισμού μέσα στον ενιαίο οικονομικό χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζονται επίσης στον τομέα της ναυτιλίας.

#### 3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι γεγονός ότι η παγκοσμιοποίηση έχει επηρεάσει σαφώς σε μεγάλο βαθμό την οικονομική ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και οι αρχές της τελευταίας έχουν συμβάλει αποφασιστικά και καθοριστικά στη δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς της οποίας το εύρος, το δυναμικό, ο ρόλος και το βάρος στην παγκόσμια οικονομία έχει αυξηθεί σημαντικά. Αποφασιστικά ποιοτικά άλματα έχουν λάβει χώρα, όπως η Ενιαία Εσωτερική Αγορά, η Νομισματική Ένωση, η πρόσφατη διεύρυνση σε 27 κράτη – μέλη, οι μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές στις οικονομίες των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου θεσπίζονται νέοι ρόλοι κράτους και αγοράς, οι νέες στρατηγικές ανάπτυξης της, μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Λισαβόνας (και την κύρωσή της από το σύνολο των κρατών μελών), τα οποία προσδίδουν ένα νέο δυναμισμό και κινητικότητα στην ευρωπαϊκή και κατ’ αποτέλεσμα στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Έχοντας απομακρυνθεί από τη φιλοσοφία και τις πολιτικές του προστατευτισμού, όλες οι εξελίξεις

και οι προοπτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στηρίζονται πλέον στην εισαγωγή και την ενίσχυση του ανταγωνισμού σε όλα τα πεδία της οικονομικής ζωής, καθώς και τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό της Ένωσης.

Αποτελώντας πλέον τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο στο παγκόσμιο εμπόριο, η συνεχής αύξηση της ευημερίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίζεται στον νέο διεθνή καταμερισμό και εξειδίκευση και στην απόκτηση ωφελειών, που θα προέλθουν από την αξιοποίηση συγκριτικών, αλλά κυρίως ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων.

Μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο, είναι προφανές ότι δεν μπορεί να μείνει ανεπηρέαστος ο τομέας της ναυτιλίας, με τις κατά περίπτωση ειδικότερες εκφάνσεις του. Η ενιαία αγορά και ολοκλήρωση “αγγίζουν” και τη ναυτιλία, τα εμπόδια προς το σκοπό της ενιαίας αγοράς ανακύπτουν σε σχέση και με τη ναυτιλία, ενώ την αφορά επίσης η θεμελιώδης αρχή του ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού, που διατρέχει συνολικά τη φιλοσοφία του εγχειρήματος της ένωσης.

Ειδικότερα πάντως, σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της ναυτιλίας οι οποίες και δίδονται καθ’ οιονδήποτε τρόπο προς τους πλοιοκτήτες από μέρους των κρατών μελών, θα πρέπει να λεχθεί ότι σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>10</sup> και τις κατευθυντήριες γραμμές οι οποίες έχουν διατυπωθεί μέσα στα πλαίσια της Ένωσης, τα προγράμματα των συγκεκριμένων αυτών ενισχύσεων στη ναυτιλία δεν θα πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών, και επίσης θα πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν επιφέρουν στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών-μελών σε βαθμό αντίθετο προς το “κοινό συμφέρον”.

Συνοψίζοντας, μόνο στην προαναφερόμενη περίπτωση οι εν λόγω χορηγούμενες κρατικές ενισχύσεις θα μπορούν να θεωρηθούν ως συμβατές με την κοινή αγορά, ενώ με τον όρο

---

<sup>10</sup> Όπως αυτό καθορίζεται από το άρθρο 92 της Συνθήκης ΕΚ



“κοινό συμφέρον” θεωρείται ότι οι ενισχύσεις είναι σύμφωνες με τους στόχους τους οποίους θέτει η κοινή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΕΚΑΚΟΥ-ΠΑΛΛΗ, 2006 σελ. 142  
[25]

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε.**

### 4.1 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Μέσα από μία πορεία αμφιταλαντεύσεων, με έναν κατά βάση ουσιώδη στρατηγικής σημασίας στόχο (που είχε να κάνει με την απελευθέρωση των ενδομεταφορών στα κράτη-μέλη), χωρίς κάποια άλλα ουσιαστικά βήματα προόδου σε κάποιον άλλον ειδικότερο τομέα της ναυτιλίας γενικότερα, έφθασε στη σύγχρονη εποχή η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να γίνει μνεία των κοινών πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη ναυτιλία στο παρόν, δεδομένης μάλιστα της μεγάλης σημασίας την οποία κατέχει η τελευταία μέσα στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα, όπως έγινε δεκτό παραπάνω.

Ανταποκρινόμενη στη στρατηγική της αειφόρου ανάπτυξης, στις αρχές του έτους 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μία Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών γενικότερα. Στη συγκεκριμένη Λευκή Βίβλο περιέχονταν εξήντα μέτρα, προς το σκοπό της δημιουργίας ενός συστήματος μεταφορών, το οποίο και τελικά θα επιτρέπει την εξισορρόπηση της ανάπτυξης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στο εσωτερικό της Κοινότητας.

Προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι δυσκολίες οι οποίες εντοπίζονται μέσα στα πλαίσια γενικότερα των ευρωπαϊκών μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μία δέσμη αποτελούμενη από τέσσερις βασικούς στόχους της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι συνίστανται στους εξής (μέχρι το τρέχον έτος):

- στην ανακατανομή της χρήσης των τρόπων μεταφοράς, με στόχο την αποκατάσταση της ισόρροπης ανάπτυξής τους,
- στην εξάλειψη των οποιωνδήποτε δυσχερειών ανάπτυξης των διάφορων μέσων μεταφοράς,
- στην τοποθέτηση των χρηστών στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών, και

-στη διαχείριση της παγκοσμιοποίησης της μεταφορικής διαδικασίας<sup>12</sup>.

Τα προαναφερόμενα αφορούν το σύνολο των μεταφορών, αλλά επικεντρώνοντας στο θέμα ειδικότερα των θαλασσιών μεταφορών, ως κύριους στόχους αποτελούν:

- η ανάπτυξη των θαλάσσιων υποδομών,
- η απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου μέσω Κοινοτικών δράσεων,
- η ενσωμάτωση ρυθμίσεων κοινωνικής πολιτικής στις δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές,
- η δημιουργία “Λεωφόρων της Θάλασσας”, κατά τρόπο τέτοιο ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι θαλάσσιες μεταφορές.

Οι ανωτέρω προαναφερόμενοι στόχοι βασίζονται στο πραγματικό γεγονός ότι οι θαλάσσιες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποτελούν πραγματική εναλλακτική ανταγωνιστική λύση στις χερσαίες μεταφορές, αφού πρόκειται για αξιόπιστους, οικονομικούς αλλά ταυτόχρονα και περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μεταφοράς, οι οποίοι όμως εξακολουθούν να μην χρησιμοποιούνται σε ικανοποιητικό βαθμό λόγω εμποδίων στις γενικότερες υποδομές.

#### 4.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η διαμόρφωση για πρώτη φορά μίας ενιαίας κοινοτικής πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια, έλαβε χώρα το έτος 1992, μέσω μίας πρωτοβουλίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο “Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια των Θαλασσών”.

Στη συνέχεια, το αρχικό πρόγραμμα δράσης, απέκτησε συγκεκριμένη μορφή και περιεχόμενο με την έκδοση συναφών κοινοτικών πράξεων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αυξάνει με το πέρασμα του χρόνου την παρέμβασή της (σε θεσμικό κατά βάση επίπεδο) λόγω της στρατηγικής σημασίας της θαλάσσιας μεταφοράς για την ίδια και προς το σκοπό να εξασφαλισθεί ποιοτική θαλάσσια μεταφορά.

---

<sup>12</sup> Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σελ.47

Το πλαίσιο πρωτοβουλίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, συμπεριελάμβανε τέσσερις άξονες Κοινοτικής πολιτικής, οι οποίοι αποτελούν μέχρι σήμερα τη βάση των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια, οι οποίοι άξονες είναι οι εξής:

α) Η σύγκλιση της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, δηλαδή αφορά τη λήψη μέτρων από μέρους της Κοινότητας για την ανάληψη δράσεων από τα κράτη μέλη ως “κράτος-σημείας”,

β) Ο ομοιόμορφος τρόπος ελέγχου της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, δηλαδή αφορά τη λήψη κοινοτικών μέτρων για την ανάληψη δράσεων από τα κράτη μέλη ως “κράτος-ελλιμενισμού”,

γ) Η ενίσχυση ανάπτυξης της ναυτιλιακής υποδομής, που αφορά τη λήψη ομοίων κοινοτικών μέτρων για την έρευνα και ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό του ελέγχου της ναυσιπλοΐας, την εκπαίδευση και κατάρτιση κλπ,

δ) Τέλος, η ουσιαστική κατά το δυνατόν συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη διαμόρφωση των αναγκαίων διεθνών κανονισμών, ιδιαίτερα στα πλαίσια δράσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), δηλαδή βλέπουμε ότι αποφασίστηκε η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μην είναι μόνον στους κόλπους της, αλλά να επεκταθεί εκτός αυτών και συγκεκριμένα να καταστεί προσπάθεια συντονισμού στα πλαίσια ενός άλλου διεθνούς μορφώματος.

Μολονότι ο τομέας της ναυτιλιακής ασφάλειας βασίζεται παραδοσιακά στο ρόλο των ιδίων των κρατών-σημείας, εντούτοις η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέλαβε συμπληρωματικό ρόλο μέσα στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Το παραπάνω πλαίσιο της Κοινοτικής Πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια, απέκτησε πιο συγκεκριμένη μορφή μετά την έκδοση από το έτος 1993 και μέχρι σήμερα κοινοτικών πράξεων προς εξειδίκευσή του.

Οι κύριες οδηγίες οι οποίες εκδίδονται την περίοδο αυτή έχουν τους εξής στόχους:

α) να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των διεθνών κανόνων ασφάλειας σε όλα τα πλοία τα οποία επισκέπτονται τους ευρωπαϊκούς λιμένες, και

β) να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους-μέλους και του πληρώματος των πλοίων αυτών συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα<sup>13</sup>.

#### 4.3 Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μία από τις πιο σημαντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, έχει επιβάλει τους ισχύοντες κανόνες για τον έλεγχο της εφαρμογής των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, από το κράτος-ελλιμενισμού<sup>14</sup> στη ναυτιλία η οποία διέρχεται κοινοτικούς λιμένες, ή από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Βασική θα πρέπει να θεωρηθεί η Οδηγία 95/21 η οποία εναρμόνισε τους κανόνες επιθεωρήσεως των πλοίων που χρησιμοποιούν λιμένες κρατών μελών της Κοινότητας, προκειμένου να εφαρμοσθεί πλέον αυστηρά ο κρατικός έλεγχος των πλοίων (port state control).

Έως το έτος 1995 η εφαρμογή του port state control στην επικράτεια των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν προαιρετική, με αναπόφευκτη συνέπεια την έλλειψη συγκεκριμένων κριτηρίων για τον έλεγχο και την “κράτηση” των πλοίων τα οποία προσέγγιζαν σε ευρωπαϊκούς λιμένες χωρίς να πληρούν τους διεθνείς κανονισμούς.

#### 4.4 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ένα άλλο επίπεδο κοινοτικής δράσης, η οποία εκδηλώθηκε μέσα στο ίδιο χρονικό διάστημα, αφορούσε τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς

---

<sup>13</sup> – Εκτενέστερη ανάπτυξη για τα παραπάνω σε Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σελ. 156 επ.

<sup>14</sup> Έλεγχος του κράτους του λιμένα- port state control

επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (δηλαδή κατά βάση τους Νηογνώμονες), καθώς και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

Σε σχέση με τα παραπάνω, μπορεί να λεχθεί ότι ο συγκεκριμένος τομέας δράσης έχει να κάνει με το ευρύτερο κεφάλαιο της ασφάλειας στη θάλασσα που αναφέρθηκε παραπάνω, αφού εάν επιτευχθεί ένας καλύτερος έλεγχος των οργανισμών οι οποίοι διενεργούν επιθεωρήσεις των πλοίων (δηλαδή ελέγχουν την αξιοπλοΐα και επάρκειά τους από κάθε άποψη προκειμένου να είναι σε θέση να πλεύσουν ασφαλώς), έμμεσα πλην όμως απολύτως σαφώς επηρεάζεται η γενικότερη ασφάλεια στη θάλασσα.

Η Οδηγία 94/57 εισήγαγε ένα σύστημα αμοιβαίας αναγνώρισης των οργανισμών αυτών στον ευρωπαϊκό χώρο, και έτσι πλέον υπάρχουν “αναγνωρισμένοι οργανισμοί επιθεώρησης” με βάση την αξιοπιστία τους και τα επαγγελματικά χαρακτηριστικά τους, οι οποίοι έχουν την άδεια να πραγματοποιούν τον έλεγχο των πλοίων και να πιστοποιούν την αξιοπλοΐα τους εξ ονόματος των κρατικών αρχών καθενός μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>15</sup>.

#### 4.5 ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Το 1994 υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο η Οδηγία 94/58, αναφορικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

Στόχο της παραπάνω οδηγίας, αποτελούσε η ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο συνολικά της Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησής τους η οποία είχε συμφωνηθεί στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού το έτος 1978 (STCW 1978)<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σελ.173.

<sup>16</sup> Αναλυτικά για την STCW σε Θεμέλαρου Ν., 2002

Η συγκεκριμένη οδηγία αναθεωρήθηκε το έτος 1998, προκειμένου να λάβει υπόψη της την αναθεώρηση της Σύμβασης STCW από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ενώ εξειδικεύθηκε περαιτέρω κατά το έτος 2001.

Θα πρέπει πάντως στο σημείο αυτό να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την Οδηγία 25/2001, οι αξιωματικοί των πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία κράτους-μέλους απαιτείται να έχουν την ελάχιστη κατάρτιση και να κατέχουν το αναγνωρισμένο πιστοποιητικό το οποίο και προβλέπει η STCW<sup>17</sup>.

#### 4.6 ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, μία από τις πολλές και ποικίλες επιρροές (σε θετικό πάντα επίπεδο) τις οποίες έχει η ναυτιλία για μία χώρα κράτος-μέλος αλλά και για την Ευρωπαϊκή Ένωση συνολικά, είναι η δημιουργία θέσεων εργασίας, με την απασχόληση τόσο ναυτικών επί των πλοίων όσο και των απασχολουμένων στις πολύπλευρες παράπλευρες ναυτιλιακές δραστηριότητες οι οποίες ενεργούν για την υποστήριξη του πλοίου.

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υφίσταται μία σταθερή πολιτική προς το σκοπό της τόνωσης της ζήτησης της ναυτικής εργασίας, για να καταπολεμηθεί έτσι το φαινόμενο της ανεργίας των ναυτικών το οποίο παρατηρείται σε μία σειρά από χώρες κράτη μέλη<sup>18</sup>.

Επίσης, ισχύουν ήδη σημαντικές πολιτικές οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της υγιεινής και της ασφάλειας στο χώρο εργασίας, καθώς και των συνθηκών στα πλοία.

---

<sup>17</sup> Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σελ.173

<sup>18</sup> Θα πρέπει στο σημείο αυτό να γίνει μνεία ότι πρόβλημα ανεργίας των ναυτικών αντιμετωπίζει και η Ελλάδα ιδίως τα τελευταία χρόνια, και η ανεργία οφείλεται στην προτίμηση των πλοιοκτητών-εφοπλιστών να απασχολούν αλλοδαπό ναυτεργατικό προσωπικό, ιδίως στα ποντοπόρα πλοία, προς το σκοπό της συμπίεσης του κόστους συντήρησης και λειτουργίας του πλοίου.

Σε ένα γενικό πλαίσιο, ως βασικά κίνητρα (ιδίως για ένα νέο σε ηλικία άνθρωπο) θεωρούνται η αμοιβή και οι όροι εργασίας, η ικανοποίηση από την εργασία, η ανεξαρτησία και οι ελκυστικές προοπτικές σταδιοδρομίας. Από την άλλη πλευρά, ως μειονεκτήματα του ναυτικού επαγγέλματος θεωρούνται η αρνητική εικόνα της ναυτιλίας, η μικρή διασφάλιση των θέσεων εργασίας, η περιορισμένη κοινωνική ζωή και η έλλειψη αποδοχής από το προσωπικό της ξηράς.

Μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει κριθεί ότι η ναυτική απασχόληση θα μπορεί να ωφεληθεί από την ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, και με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να υποστηριχθεί αποφασιστικά η εξασφάλιση ικανοποιητικού αριθμού νέων εκπαιδευομένων.

Επίσης, μία από τις πλέον σημαντικές απαιτούμενες δράσεις προκειμένου να προσελκυσθούν άτομα νεαρής κυρίως ηλικίας στο επάγγελμα του ναυτικού, είναι η αναβάθμιση της εικόνας του ναυτιλιακού κλάδου. Και ανάμεσα σε όλες τις δυνατές πρωτοβουλίες προς αυτήν την συγκεκριμένη κατεύθυνση, έχει δοθεί προτεραιότητα στη διοργάνωση συντονισμένων εκστρατειών πληροφόρησης τόσο σε εθνικό όσο και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο<sup>19</sup>.

#### 4.7 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Έως τα μέσα της δεκαετίας του 1980 δεν έλαβε χώρα καμία παρέμβαση της Κοινότητας στο θεσμικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών.

Αυτή η έλλειψη παρέμβασης είχε να κάνει με την ερμηνεία της Συνθήκης της Ρώμης, κατά την οποία αποκλείονταν οι θαλάσσιες μεταφορές από το περιεχόμενο της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών.

---

<sup>19</sup> Εκτενέστερη ανάπτυξη για τα παραπάνω σε Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σελ.226 επ.



Από την άλλη πλευρά, η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, ήταν μία κρίσιμη προϋπόθεση, ώστε να καταστεί δυνατή η επίτευξη της δημιουργίας μίας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς χωρίς εσωτερικά σύνορα, και εντός της οποίας θα εφαρμόζονται οι τέσσερις βασικές ελευθερίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>20</sup>.

Πάντως, θα πρέπει να σημειωθεί πως η διαδικασία για τη μετατροπή των όποιων τυχόν προτάσεων οι οποίες διατυπώνονται σε κοινές πολιτικές, συνάντησε σημαντικές δυσκολίες, λόγω των εθνικών παραδόσεων των κρατών μελών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επικρατούσαν και ίσχυαν ετερογενή θεσμικά πλαίσια.

Τελικά, η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών επιβλήθηκε με τον Κανονισμό 3577/92 της 7<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1992, με τον οποίο επιβάλλεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (καμποτάζ) για οποιοδήποτε πλοίο φέρει τη σημαία ενός κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και εφόσον μπορεί να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος σημαίας.

#### 4.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναπτύχθηκαν ανωτέρω ορισμένες πλευρές της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με τη ναυτιλία και γενικότερα με τα θέματα τα απότομα του ναυτιλιακού γενικότερα ενδιαφέροντος.

Συνοπτικά, μπορεί να πει κανείς ότι έχουν υπάρξει βήματα προόδου, και πλέον η ναυτιλία αποτελεί έναν παράγοντα όπου υπάρχει μία ενιαία και κοινή ευρωπαϊκή πολιτική, σε μεγαλύτερο σημείο εν πάση περιπτώσει συγκριτικά με το πρόσφατο παρελθόν.

Από την άλλη πλευρά, το εάν και σε ποιο βαθμό υπάρχει αυτή η κοινή πολιτική εξαρτάται αφενός μεν από το ειδικότερο ναυτιλιακό ζήτημα για το οποίο πρόκειται, αφετέρου δε από

---

<sup>20</sup> Δηλαδή η κυκλοφορία των εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίου

τις γενικότερες συγκυρίες, καθώς και από τυχαία ακόμη περιστατικά, συνεπεία των οποίων διαφαίνεται η ανάγκη για μία ενιαία ναυτιλιακή πολιτική<sup>21</sup>.

Μέχρι σήμερα μπορεί να λεχθεί ότι έχουν γίνει αρκετά στα πλαίσια μία κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, από την άλλη πλευρά όμως πάντα υπάρχουν περιθώρια για μεγαλύτερο ακόμη πεδίο κοινής δράσης μεταξύ του συνόλου των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

---

<sup>21</sup> Για παράδειγμα, μετά την βύθιση του δεξαμενοπλοίου ERIKA στις 12 Δεκεμβρίου 1999 και την εξ' αυτού προκληθείσα μεγάλη έκταση θαλάσσια ρύπανση αποφασίσθηκε η λήψη μέτρων αναφορικά με τα ζητήματα της θαλάσσιας ασφάλειας

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

### 5.1 ΜΕΡΙΚΑ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η θάλασσα, το υγρό στοιχείο, είναι ιδιαιτέρως σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη αλλά και το μέλλον γενικότερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εάν δει κανείς την τελευταία συνολικά και όχι ως καθένα ξεχωριστά κράτος-μέλος.

Ορισμένα ενδεικτικά νούμερα και στοιχεία είναι δηλωτικά της συγκεκριμένης σημασίας που έχει η θάλασσα για την Ευρωπαϊκή Ένωση:

-Είκοσι από τα κράτη μέλη διαθέτουν ακτές (τα λοιπά είναι περικλειستا), οι οποίες και εκτείνονται σε μήκος 70.000 σχεδόν χιλιομέτρων, επομένως υφίσταται εν προκειμένω γεωγραφικός λόγος,

-Ο μισός κατά προσέγγιση πληθυσμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζει σε απόσταση μικρότερη των πενήντα χιλιομέτρων από τις ακτές, κατά συνέπεια η θάλασσα είναι ένα “στοιχείο ζωής” για μεγάλο ποσοστό των κατοίκων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

-Οι θαλάσσιες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15, ήδη παρήγαγαν περισσότερο από το 40% του Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος, επομένως υπάρχει μεγάλη οικονομική σημασία αναφορικά με την ναυτιλία,

-Η ναυπηγική βιομηχανία, οι λιμένες, η αλιεία αλλά και οι λοιποί κλάδοι συναφών προς τα προηγούμενα υπηρεσιών απασχολούν 2,5 εκατομμύρια ευρωπαίους πολίτες, και συνεπώς η “θάλασσα” δημιουργεί και συντηρεί μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας μέσα στην ενιαία Ευρώπη, έχοντας με αυτόν τον τρόπο και μία τρόπον τινά “κοινωνική” συνεισφορά<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Στοιχεία από άρθρο του Τζωάννου Ιωάννη “Η κρίση ανέδειξε ως κυρίαρχη την ανάγκη συνεργειών σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης”, ειδική έκδοση της εφημερίδας Απογευματινή για τη Λιμενική Βιομηχανία, Ιούνιος 2009

## 5.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Σε μία οικονομία όπως αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία πλέον αποτελεί τον μεγαλύτερο εταίρο του διεθνούς εμπορίου, τυγχάνει αυτονόητο ότι ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί παράγοντα μείζονος σημασίας για τη λειτουργία της.

Περαιτέρω, μέσα στο γενικότερο σύστημα μεταφορών μέσα στα πλαίσια του ενιαίου οικονομικού χώρου, κεντρική θέση και σημασία κατέχουν οι θαλάσσιες μεταφορές, μέσω των οποίων και διακινείται το 90% του εξωτερικού εμπορίου των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με τις κατάλληλες πολιτικές, οι οποίες έχουν ακολουθηθεί κατά κανόνα τα τελευταία χρόνια, η ευρωπαϊκή ναυτιλία (εφόσον την αντιμετωπίσει κανείς συνολικά) πληροί σε μεγάλο κατά το δυνατόν βαθμό τα χαρακτηριστικά της ποιότητας, ανταγωνιστικότητας και αποτελεσματικότητας, επιτυγχάνοντας την ενοποίησή της στο σύστημα των συνδυασμένων ευρωπαϊκών μεταφορών (κάτι το οποίο αποτελεί επίτευγμα μείζονος σημασίας), ενώ ταυτόχρονα είναι σε θέση να μπορεί να αυξάνει κατά διαρκή τρόπο την δυναμικότητά της<sup>23</sup>.

Με τον παραπάνω περιγραφόμενο τρόπο, είναι σε θέση και μπορεί να ανταποκρίνεται στη διαρκώς αυξανόμενη παγκόσμια ζήτηση για ναυτιλιακές μεταφορές, με αποτέλεσμα να διεκδικεί διαρκώς ολοένα μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς σε αυτές.

Τα προαναφερόμενα αποτελούν την σημασία της γενικότερης ευρωπαϊκής ναυτιλίας μέσα στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι, αλλά και τη γενικότερη συμβολή της στην πραγματοποίηση του διεθνούς εμπορίου.

Πέραν από αυτήν την γενικότερη φύσεως σημασία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας την οποία περιγράψαμε παραπάνω, η τελευταία συνιστά παράγοντα ζωτικής σημασίας για την οικονομία των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχοντας άμεσες θετικές επιπτώσεις

---

<sup>23</sup> Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Αθ., 2006 σελ. 92.

σε τομείς όπως η απασχόληση, το εθνικό προϊόν αλλά και το κατά κεφαλήν εισόδημα, ενώ υποβοηθά και την ανάπτυξη και άλλων κλάδων της οικονομικής δραστηριότητας ενός κράτους (όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τον τουρισμό).

Ο στρατηγικός χαρακτήρας αλλά και η σημασία ανάπτυξης και διατήρησης μίας ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλίας, συνδέεται κυρίως με δύο παράγοντες, οι οποίοι αφορούν την οικονομική ανεξαρτησία αλλά και την αμυντική ικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέσα σε μία οικονομία με ένα μέγεθος αντίστοιχο αυτού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με το βαθμό εξάρτησης τον οποίο έχει από το διεθνές εμπόριο, δεν θα μπορούσε να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν οι οικονομικοί ανταγωνιστές της<sup>24</sup>.

Η οικονομική ανεξαρτησία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τη ναυτιλία, αφορά παράγοντες όπως:

-τη διασφάλιση αποτελεσματικών και ασφαλών θαλασσιών μεταφορών, οι οποίες να περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών χαμηλού κόστους, κάτι το οποίο αποτελεί μία εκ των πλέον βασικών προϋποθέσεων για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, αλλά και την γενικότερη ανεξαρτησία της ευρωπαϊκής οικονομίας.

-την προώθηση και επιβολή διεθνώς των προαναφερομένων στόχων, οι οποίοι διέπουν τη φιλοσοφία και γενικότερα τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα αυτό, ενώ αυτοί οι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν ακόμη πιο αποτελεσματικά όταν η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί έναν ισχυρό εταίρο της παγκόσμιας ναυτιλίας.

-η παρουσία ανά τους ωκεανούς πλοίων με ευρωπαϊκή σημαία, υποδηλώνουν την παρουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά τον κόσμο, κάτι το οποίο συνιστά ένα στοιχείο αρκετά σημαντικό για το γενικότερο κύρος της στην παγκόσμια οικονομία αφενός, αλλά και στην πολιτική σκηνή αφετέρου, καθ' όσον θα πρέπει να συνυπολογισθεί ότι στα

---

<sup>24</sup> Για την σημασία της γενικότερης κοινοτικής ναυτιλίας βλ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ Σ., 1998, σελ. 32.

πλαίσια της άσκησης μίας εξωτερικής πολιτικής, μία ισχυρή ναυτιλία υπό ευρωπαϊκή σημαία ή ευρωπαϊκή πλοιοκτησία, δίνει μία διαπραγματευτική “ώθηση” και δυνατότητα, ενισχύοντας τη γενικότερη θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον κόσμο,

-εξάλλου, μία σημαντική ναυτιλιακή δραστηριότητα σε μία χώρα κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να θεωρηθεί ότι δημιουργεί τις δυνατότητες και τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της έρευνας, της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας οι οποίες συνδέονται με τον κλάδο αυτό<sup>25</sup>.

Από την άλλη πλευρά, στον αμυντικό σχεδιασμό αλλά και τις γενικότερες στρατιωτικές ανάγκες, η ύπαρξη μίας ισχυρής ναυτιλίας διαδραματίζει ένα σημαντικό στρατηγικό ρόλο, ενώ πέραν τούτου, το διαθέσιμο εργατικό δυναμικό το οποίο μπορεί να κινητοποιηθεί αποτελεί έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα.

Εκτός των προαναφερομένων, και στα πλαίσια καθενός εκάστου εκ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι σημαντικότερες (θετικές πάντα) επιπτώσεις της ναυτιλίας εμφανίζονται και αφορούν κυρίως τα ως κάτωθι μακροοικονομικά μεγέθη:

α) Το εθνικό προϊόν και εισόδημα: ανάλογα με το μέγεθος της ναυτιλίας σε ένα κράτος, η παραγόμενη δι’ αυτής καθαρή προστιθέμενη αξία συμβάλλει στο εθνικό προϊόν και στο εισόδημά της, και αυτή η καθαρή προστιθέμενη αξία προέρχεται τόσο από το εισόδημα των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών οι οποίες πραγματοποιούνται, όσο και από το πλέγμα των συναφών ναυτιλιακών (και παραναυτιλιακών) δραστηριοτήτων, αλλά ακόμη και από τους οικονομικούς κλάδους οι οποίοι έμμεσα συνδέονται με αυτές.

β) Δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σχεδόν στο σύνολό τους εμπορεύσιμες υπηρεσίες, τα έσοδά τους (τα οποία έχουν την αυτή σημασία με εκείνη των εξαγωγών μίας χώρας), αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις, οι οποίες ενισχύουν το ισοζύγιο πληρωμών μίας χώρας, και στις αντίστοιχες στατιστικές του ισοζυγίου πληρωμών καταγράφονται στην κατηγορία των άδηλων πληρωμών.

---

<sup>25</sup> Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Αθ., 2006, σελ. 104-105.

γ) Τέλος, η απασχόληση ναυτεργατικού δυναμικού το οποίο εργάζεται άμεσα στη ναυτιλία, καθώς και όσων απασχολούνται έμμεσα σε ένα πλήθος συναφών προς τη ναυτιλία δραστηριοτήτων, αποτελεί μία αρκετά σημαντική επίπτωση σε οικονομικό επίπεδο. Η δημιουργία θέσεων εργασίας στις άμεσες και έμμεσες συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την συνολική ευρωπαϊκή οικονομία <sup>26</sup>.

### 5.3 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη και για το λόγο ότι στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ποσοστό μεγαλύτερο από το 90% του εξωτερικού τους εμπορίου και το 41% του εσωτερικού τους μεταφέρονται δια θαλάσσης.

Δεν μπορεί να αμφισβητήσει κάποιος ότι συνολικά η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αιφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση συνολικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

Συνεπώς σήμερα, περισσότερο από ποτέ άλλοτε, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών θα πρέπει να αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη πλέον Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εκτός όμως από την Ευρωπαϊκή Ένωση, και σε επίπεδο καθενός εκάστου εκ των κρατών μελών, η θαλάσσια μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ενός κράτους μέλους και των νησιών ή και μεταξύ των λιμένων των νησιών του, (δηλαδή η ακτοπλοΐα), ανέκαθεν είχε πολλαπλή σημασία για αυτό, κυρίως κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική, αλλά και εθνική, εκτός των άλλων και για την ίδια τη συνοχή κάθε κράτους μέλους, αφού τα ακτοπλοϊκά πλοία συνιστούν (κατά κυριολεξία ενίοτε) τις «γέφυρες» που συνδέουν αναμεταξύ του, τον εθνικό χώρο.

---

<sup>26</sup> Στοιχεία παρατιθέμενα πιο αναλυτικά σε Βλάχου Γ., 2000 σελ. 378 επ.

Επιπρόσθετα, οι ακτοπλοϊκές αγορές στη σύγχρονη εποχή καλούνται, εκτός των άλλων σημείων γενικότερης συνεισφοράς τους σε εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο, να επιλύσουν τη μόνιμη αντίφαση μεταξύ των όλο και μεγαλύτερων απαιτήσεων για κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας έναντι των συνεχών καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας ορισμένων παρεχόμενων ναυτιλιακών υπηρεσιών από ορισμένους παρόχους τους.

Η Ευρώπη αποτελεί ένα<sup>27</sup> παραδοσιακά ναυτιλιακό χώρο, καθώς μέσα στους κόλπους της περικλείει κράτη με μακρά ναυτική παράδοση και με αυξημένο το ενδιαφέρον τους για τα ναυτιλιακά πράγματα.

Με τις υψηλού επιπέδου λιμενικές υποδομές κατά μήκος του συνόλου των Ευρωπαϊκών ακτών, συνδέεται άμεσα και εξυπηρετείται από τις θαλάσσιες μεταφορές σημαντικό μέρος της Ευρωπαϊκής επικράτειας.

Πάντως, η σημασία της ναυτιλίας μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν θα πρέπει να περιοριστεί και να αντιμετωπισθεί για εκείνα μόνον τα κράτη μέλη τα οποία βρέχονται από θάλασσα, αλλά και για τα περικλείιστα κράτη, αφού και για αυτά σε δεδομένο τόπο και χρόνο είναι δυνατόν να είναι σημαντική η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω των όμορων αυτών κρατών τα οποία περιβρέχονται από θάλασσα.

Επιπλέον, με τυχόν μελλοντική νέα διεύρυνση των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατόν να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο η σημασία των ναυτιλιακών μεταφορών και ανοίγονται νέες προοπτικές γι' αυτές στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επιτυχία του θαλάσσιου εμπορίου αποτέλεσε πάντοτε τη βάση για την κεντρική θέση που καταλαμβάνει η Ευρώπη στην παγκόσμια οικονομία. Η ακτοπλοΐα, ακόμη και σήμερα και μέσα στα νέα θεσμικά της δεδομένα σε πανευρωπαϊκή κλίμακα, εξακολουθεί να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του ευρωπαϊκού εμπορικού και πολιτιστικού ιστού, καθώς και σημαντική πηγή απασχόλησης.

---

<sup>27</sup> Εν μέρει τουλάχιστον, όσον αφορά ορισμένα εκ των ενεστώτων κρατών μελών



Η συμβολή αυτή ωστόσο δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένη. Ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει οξύ ανταγωνισμό από άλλες περιοχές που δεν είναι πάντοτε ισότιμος. Απαιτείται συνεχής αναβάθμιση των συνδέσεων μεταξύ της ναυτιλίας και των αναπτυσσομένων οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών δικτύων της Ευρώπης. Έχει σχεδόν περατωθεί η διαδικασία ανοίγματος στον ανταγωνισμό των εθνικών αγορών θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά η διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 πλέον κρατών μελών, όπως και οποιαδήποτε μελλοντική διεύρυνσή της, θα έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια νέες προκλήσεις και θα προσφέρει νέες ευκαιρίες.

Οι μεταφορές δια θαλάσσης ανέκαθεν είχαν μεγάλη σημασία, για την Ευρώπη, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες η Ευρωπαϊκή Κοινότητα επιδίωκε να προχωρήσει με ταχεία βήματα προς υψηλότερα επίπεδα οικονομικής ολοκλήρωσης και ενοποίησης, με άμεσο στόχο την ομοιόμορφη λειτουργία του προγράμματος της σκοπούμενης κατά τη φιλοσοφία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς.

Από την άλλη πλευρά πάλι, την Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική διέπει η φιλοσοφία της ελεύθερης και μη προστατευτικής αγοράς, η οποία ακριβώς συμπίπτει με τα γενικότερα συμφέροντα της Κοινότητας. Προς αυτή την συγκεκριμένη κατεύθυνση, έχουν θεσπισθεί μία σειρά Κανονισμοί<sup>28</sup> οι οποίοι είχαν ως βασικό τους στόχο τη διασφάλιση για τους υπηκόους των κρατών μελών της δυνατότητας ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών για τις εμπορικές μεταξύ τους συναλλαγές, χωρίς να τίθενται κανενός είδους εμπόδια από τις τρίτες (εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης δηλαδή) χώρες και υπό θεμιτές συνθήκες ανταγωνισμού.

Ακόμη και στη σύγχρονη πάντως εποχή, οι θαλάσσιες μεταφορές, σε γενικότερο παγκόσμιο επίπεδο, εξακολουθούν να κατέχουν κεντρικό ρόλο και αποφασιστική σημασία. Η διακίνηση του τεράστιου και συνεχώς αυξανόμενου όγκου εμπορευμάτων από και προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και τις υπόλοιπες χώρες της παγκόσμιας οικονομίας, γίνεται σε μεγάλο βαθμό με τη χρήση θαλάσσιων μέσων.

---

<sup>28</sup> Ενδεικτικώς αναφέρονται οι υπ' αριθμόν 4055/86, 4056/86, 4057/86, 4058/86

Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των θαλασσίων μεταφορών γενικότερα, τα οποία έχουν σχέση με το χαμηλότερο (συγκριτικά με άλλα είδη μεταφορών) κόστος, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, ο ρόλος της γενικότερης ναυτιλίας θα παραμείνει και στο εγγύς και απώτερο όμως μέλλον θεμελιώδης για το παγκόσμιο εμπόριο και στρατηγικά σημαντικός για την οικονομία, την κοινωνική συνοχή και την ευημερία του συνόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μετά τις δύο τελευταίες διευρύνσεις της, οπότε και περιλαμβάνει πλέον 27 κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Ένωση περιλαμβάνει πλέον στο ναυτιλιακό δυναμικό της νέες ναυτιλιακές χώρες, με τεράστια χωρητικότητα πλοίων και ικανό ναυτιλιακό δυναμικό, γεγονός το οποίο την καθιστά συνολικά πρώτη ναυτιλιακή δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο. Δεδομένων των ανωτέρω, ένας από τους άμεσους κύριους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να είναι να δοθεί ιδιαίτερο βάρος στον τομέα αυτό.

#### 5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα παραπάνω αναφερθέντα, σε σχέση με την γενικότερη σημασία της ναυτιλίας, τόσο από πολιτικής απόψεως όσο και ως μίας επιμέρους ειδικότερης δραστηριότητας του όλου τμήματος της ευρύτερης ευρωπαϊκής οικονομίας, θα μπορούσαν να συναχθούν τα εξής εν πρώτοις συμπεράσματα:

α) Συνολικά εκτιμώμενη, η ναυτιλία είναι ένα πολύ σημαντικό “κεφάλαιο” για την Ευρωπαϊκή Ένωση, και μάλιστα αυτή η σημασία της θα αυξάνεται καθώς θα προχωράει η διαδικασία ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, δηλαδή καθώς προχωρά παράλληλα και η διαδικασία της πολιτικής ένωσης μεταξύ των κρατών μελών, και έτσι η πραγματική σημασία της από όλες τις απόψεις, τόσο πολιτικές αλλά και ευρύτερα οικονομικές, θα καταφανεί μέσα σε βάθος χρόνου (χωρίς αυτό να σημαίνει πάντως ότι από τώρα δεν μπορεί να γίνει μία πρώτη αποτίμηση και αξιολόγηση της σπουδαιότητάς της σε συνολικά ευρωπαϊκό επίπεδο),

β) Δεν είναι δυνατόν να αποτιμηθεί σε οικονομικό επίπεδο η συνολική συνεισφορά κάθε κράτους μέλους σε αυτό το οποίο καλούμε “ευρωπαϊκή ναυτιλία”. Από την άλλη πλευρά,

εύλογο είναι ότι αυτή η συνεισφορά δεν μπορεί παρά να διαφέρει μεταξύ κάθε κράτους-μέλους με ένα άλλο, δεδομένης της διαφορετικής ναυτιλιακής “ισχύος” την οποία διαθέτει καθένα ξεχωριστά εκ των κρατών μελών.

γ)Εφόσον δεν υφίσταται ακόμη μία “ευρωπαϊκή σημαία” σε σχέση με τα πλοία, έστω και παράλληλα με τις εθνικές των κρατών μελών, η όποια σημασία της ναυτιλίας στα πλαίσια του εγχειρήματος της ένωσης παραμένει δευτερεύουσα σε σχέση με την σημασία και αξία την οποία αποκτά για το κράτος μέλος το οποίο διαθέτει τη συγκεκριμένη ναυτιλιακή ισχύ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

### 6.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η Συνθήκη της Ρώμης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, περιλάμβανε πρόβλεψη για τρεις κοινές πολιτικές, και συγκεκριμένα για:

- τη γεωργική πολιτική,
- την εξωτερική εμπορική πολιτική και
- την πολιτική μεταφορών.

Στην τελευταία αφιέρωνε τον τίτλο IV του δεύτερου μέρους της, και συγκεκριμένα προέβλεπε ότι αυτή η κοινή πολιτική θα εφαρμοζόταν με κοινούς κανόνες εφαρμοζόμενους στις διεθνείς μεταφορές, με την πρόσβαση μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη στις εθνικές μεταφορές και με όποιες άλλες διατάξεις χρειαζόνταν<sup>29</sup>.

Εν συνεχεία, θεωρούσε ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά τις ενισχύσεις οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή στις υποχρεώσεις που ενέχει η έννοια της δημόσιας ωφέλειας<sup>30</sup>. Εκτός αυτού, απαιτούσε την προοδευτική εξάλειψη των διακρίσεων οι οποίες συνίστανται στην εφαρμογή από ένα συγκεκριμένο μεταφορέα για τα ίδια εμπορεύματα στις ίδιες γραμμές, διαφορετικών τιμών ή όρων, λόγω της χώρας προέλευσης ή προορισμού των μεταφερόμενων εμπορευμάτων<sup>31</sup>.

Τέλος, η εν λόγω Συνθήκη, απαγόρευε την επιβαλλόμενη από ένα κράτος μέλος εφαρμογή τιμών ή όρων οι οποίοι θα μπορούσαν να περιέχουν ένα στοιχείο ενίσχυσης ή προστασίας προς το συμφέρον μιας ή πλειόνων επιχειρήσεων ή ειδικών βιομηχανικών κλάδων, εκτός αν κάτι τέτοιο επιτρέπεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>32</sup>.

---

<sup>29</sup> Άρ. 75 ΕΟΚ, Άρ. 71 ΣΕΚ

<sup>30</sup> Άρ. 77 ΕΟΚ, Άρ. 73 ΣΕΚ

<sup>31</sup> Άρ. 79 ΕΟΚ, Άρ. 75 ΣΕΚ

<sup>32</sup> Άρ. 80 ΕΟΚ, Άρ. 76 ΣΕΚ

Ωστόσο, προκαλούν και δημιουργούν έντονο ενδιαφέρον οι λόγοι για τους οποίους η Συνθήκη της Ρώμης ασχολήθηκε με τις μεταφορές. Οι βασικοί λόγοι για τους οποίους έλαβε χώρα αυτή η ενασχόληση θα μπορούσαν να συνοψισθούν στους εξής:

-η οικονομική ολοκλήρωση μέσα στα πλαίσια του γενικότερου κοινοτικού οικοδομήματος, επρόκειτο να επιφέρει μια σημαντική αύξηση των συναλλαγών, και επομένως κατά συνέπεια και των εμπορευματικών μεταφορών. Επομένως, η Συνθήκη της Ρώμης αντιμετώπιζε τις μεταφορές ως ένα ιδιαίτερος σημαντικό γρανάζι της γενικότερης οικονομικής ολοκλήρωσης, δεδομένου ότι τα έξοδα των μεταφορών επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος ορισμένων προϊόντων, και θα μπορούσαν κατ' αυτόν τον τρόπο να καταστούν πηγές συναλλαγών ή διακρίσεων μεταξύ διάφορων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

-εκτός του ανωτέρω παράγοντα, από αμιγώς οικονομικής άποψης, οι μεταφορές απορροφούν εκ των πραγμάτων μεγάλο ποσοστό των δημόσιων επενδύσεων των κρατών μελών της Κοινότητας. Κάτι τέτοιο είναι απολύτως εύλογο, αφού η επιλογή της χάραξης των οδών, η κατασκευή και η εκμετάλλευση τους επηρεάζουν την περιφερειακή ανάπτυξη, το περιβάλλον και τη χωροταξία, την οδική ασφάλεια και την κατανάλωση ενέργειας.

Αν και οι ίδιοι οι συντάκτες της Συνθήκης ΕΟΚ θεωρούσαν ως αναγκαία την πραγματοποίηση μιας κοινής πολιτικής των μεταφορών, από την άλλη πλευρά συγχρόνως περιόριζαν οι ίδιοι την έκταση της από δύο απόψεις:

-Αφενός, το άρθρο 38 της Συνθήκης εξαιρούσε τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές από τις διατάξεις του τίτλου IV (μεταφορές), οι οποίες εφαρμόζονταν έτσι μόνο στις χερσαίες μεταφορές (ήτοι τις οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες). Από την άλλη πλευρά όμως, το άρθρο 84 της Συνθήκης περιείχε πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία η επέκταση ορισμένων εξ αυτών των διατάξεων στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές θα μπορούσε να αποφασιστεί με ομοφωνία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου.

-Αφετέρου, η διάταξη του άρθρου 61 ΕΟΚ εξαιρούσε τις μεταφορές από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών. Το άρθρο 75 ΕΟΚ καθόριζε ότι η κοινή πολιτική θα έπρεπε να λάβει υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των μεταφορών.

Τα παραπάνω ειδικά χαρακτηριστικά των μεταφορών, θα μπορούσαν να συνοψισθούν στα ως κάτωθι:

- α) η εξάρτηση των επιχειρήσεων μεταφορών από υποδομές τις οποίες αποφασίζουν και κατασκευάζουν τα ίδια τα κράτη αυτοβούλως,
- β) κατά βάση ο ανταγωνισμός ασκείται μεταξύ των μεγάλων κρατικών και μονοπωλιακής φύσεως επιχειρήσεων των σιδηροδρόμων και μίας πληθώρας μικρών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τις οδικές αλλά και τις ποτάμιες μεταφορές.
- γ) η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας ωφέλειας από τις κρατικές αρχές σε ορισμένες επιχειρήσεις, ιδίως των σιδηροδρομικών μεταφορών, στρεβλώνοντας με αυτόν τον τρόπο τους όρους του ανταγωνισμού έναντι αυτών, και
- δ) η ανελαστικότητα των τιμών σε αυτόν τον συγκεκριμένο τομέα .

Σε κοινοτικό επίπεδο η πλέον περίπλοκη κατάσταση ήταν εκείνη η οποία αφορούσε τις οδικές μεταφορές. Ανάλογα με την προέλευση και τον προορισμό, οι διεθνείς οδικές μεταφορές άλλοτε ήταν ελεύθερες, άλλοτε υπάγονταν σε προκαταρκτική διοικητική άδεια και άλλοτε υπάγονταν σε άδειες παρεχόμενες στα πλαίσια μιας εξαρχής προκαθορισμένης ποσόστωσης.

Εξάλλου, οι όροι βάσει των οποίων παρέχονταν οι άδειες (διάρκεια ισχύος, δυνατότητα επιστροφής με φορτίο, κλπ.) ποίκιλλαν από τη μία σχέση επικοινωνίας στην άλλη. Η κοινοτική διαμετακόμιση δεν εξασφαλιζόταν σε καμία περίπτωση υπό τους ίδιους και απαράλλακτους όρους σε όλα τα κράτη μέλη, ενώ από την άλλη πλευρά και οι διατάξεις για τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές ήταν σχεδόν ανύπαρκτες.

Η Συνθήκη εξαιρούσε τις μεταφορές από τη γενική απελευθέρωση των υπηρεσιών, όχι όμως προς το σκοπό της απαγόρευσης αυτής της απελευθέρωσης, αλλά προκειμένου να συσταθεί μία ειδική απελευθέρωση στα πλαίσια της κοινής γενικότερης πολιτικής.

Επ' αυτού του σημείου όμως, το ερώτημα τέθηκε ως προς το αν όλοι οι άλλοι κανόνες της Συνθήκης, εκτός εκείνων οι οποίοι περιλαμβάνονται στον τίτλο IV αυτής, εφαρμόζονταν στον τομέα των μεταφορών.

Επί του συγκεκριμένου αμφισβητούμενου σημείου, η Γαλλία, σε αντίθεση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υποστήριζε την αρνητική άποψη. Η απάντηση τελικά επί του

συγκεκριμένου ζητήματος δόθηκε από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο<sup>33</sup> διαπίστωσε ότι, εφόσον δεν υπήρχαν ειδικοί κανόνες για να έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια της κοινής πολιτικής των μεταφορών, οι γενικοί κανόνες για το δικαίωμα εγκατάστασης και για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των εργαζομένων και των κεφαλαίων, οι φορολογικές και οι λοιπές διατάξεις εφαρμόζονταν αναλόγως και στις μεταφορές.

Σχετικά με τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές, το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προσδιόριζε ότι, έστω και αν, λόγω της απουσίας μιας απόφασης ζητούμενης από το άρθρο 84, εξαιρούνταν από τους κανόνες του τίτλου IV του δευτέρου μέρους της Συνθήκης ΕΟΚ, δηλαδή από τους ειδικούς κανόνες για τις μεταφορές, υπάγονταν πάντως στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης, και άρα επομένως και στους κανόνες για την ελεύθερη κυκλοφορία, τον ανταγωνισμό, τις ενισχύσεις, την κοινωνική και φορολογική πολιτική.

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών δεν σημαίνει, πάντως σε καμία περίπτωση ότι κατ' αυτόν τον τρόπο έχουν επιτευχθεί και όλοι οι στόχοι της πολιτικής των μεταφορών.

Πράγματι, η συνεχής ολοκλήρωση των ευρωπαϊκών οικονομιών προκαλεί όλο και μεγαλύτερα διασυνοριακά ρεύματα μεταφορών και θέτει νέες προκλήσεις στην ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών.

Έτσι, πέρα από την παγίωση της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών, τρεις νέοι στόχοι της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση αφορούν την πολιτική μεταφορών:

- α)η ασφάλεια των μεταφορών,
- β)τα διευρωπαϊκά δίκτυα και
- γ)η προστασία του περιβάλλοντος.

Το άρθρο 71 της Συνθήκης Ευρωπαϊκής Ένωσης προτάσσει την ασφάλεια των μεταφορών μεταξύ των στόχων τους οποίους επιδιώκει η κοινή πολιτική μεταφορών. Οι απαιτήσεις σε

---

<sup>33</sup> σε μιαν απόφαση του Απριλίου 1974

θέματα ασφάλειας σχετίζονται με την αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας κατά το μέτρο που επιδρούν, π.χ. επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων ή των υπηρεσιών των μεταφορών. Στις άλλες περιπτώσεις, σ' εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας, η ασφάλεια των μεταφορών καλύπτεται από την Κοινότητα όταν αυτή μπορεί να δράσει χρήσιμα προς όφελος όλων των κρατών μελών<sup>34</sup>.

Οι διατάξεις της Συνθήκης Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες αναφέρονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα καθώς και στην οικονομική και κοινωνική συνοχή προσφέρουν στην Κοινότητα (και ήδη πλέον στην Ευρωπαϊκή Ένωση) μια νέα βάση επί της οποίας μπορεί να αναπτύξει μια στρατηγική για την ανάπτυξη των υποδομών των μεταφορών.

Αυτή η συγκεκριμένη στρατηγική μπορεί να επιτρέψει, μεταξύ άλλων, την προσέγγιση των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις πιο αναπτυγμένες κεντρικές περιοχές. Εξάλλου, σε κάθε περίπτωση πρέπει να επιδιώκει την αυξημένη ασφάλεια των χρηστών, την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος και τη διασύνδεση των δικτύων των χωρών μελών με εκείνα των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

## 6.2 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΕΙΔΟΥΣ

Ανωτέρω, έλαβε χώρα η ανάπτυξη, σε αδρές και εντελώς γενικές γραμμές (καθώς το αντίθετο θα ξέφευγε του πεδίου ανάπτυξεως της παρούσης), της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί του ζητήματος των μεταφορών.

Οι μεταφορές, ως είναι γνωστό, διενεργούνται διά διαφόρων μέσων, ένα εκ των οποίων είναι τα πλοία. Κατά συνέπεια, οι θαλάσσιες μεταφορές συνιστούν έννοια είδους σε σχέση με τις μεταφορές, οι οποίες συγκροτούν την έννοια γένους.

---

<sup>34</sup> Σχετικά με την αρχή της επικουρικότητας βλ. Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Αθ., 2006, σελ. 58.



Επομένως, η ως άνω συνοπτική ανάπτυξη σχετικά με τη γενικότερη πολιτική των μεταφορών σε κοινοτικό επίπεδο, κρίνεται απολύτως σκόπιμη και αναγκαία για τους εξής λόγους:

α)διότι μέσα στο κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο, οι τυχόν γενικότερες διατάξεις για τις μεταφορές και την αντιμετώπισή τους από το θεσμικό οικοδόμημα, σε δεδομένη στιγμή μπορεί να αποτελέσουν την κατευθυντήρια γραμμή για την ερμηνεία των ειδικότερων υπαρχουσών διατάξεων του κοινοτικού δικαίου (τόσο του πρωτογενούς αλλά όσο και του παραγώγου) αναφορικά με τη ρύθμιση ζητημάτων απομένων των θαλασσιών ειδικότερα μεταφορών,

β)επίσης, δεν θα πρέπει να μας διαφεύγει πως ένα μεγάλο κομμάτι των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνει χώρα ως “συνδυασμένη” μεταφορά, δηλαδή με τη χρήση περισσοτέρων του ενός μεταφορικών μέσων, ένα εκ των οποίων θα μπορούσε να είναι (ανάλογα του τύπου αλλά και των λοιπών περιστάσεων) και το πλοίο<sup>35</sup>.

Επομένως, μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο “συνδυασμένων” μεταφορών, είναι προφανές ότι δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν οι θαλάσσιες μεταφορές ως “ξεκομμένες” από τη γενικότερη ρύθμιση, αλλά και από την συγκεκριμένη αντιμετώπιση την οποία επιφυλάσσουν τα κοινοτικά όργανα για τον ευρύτερο τομέα των μεταφορών.

Χρήσιμο σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές θα είναι να αναφερθεί και το εξής: κατά την πρώτη φάση του βίου της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, μετά τη σύναψη της Συνθήκης της Ρώμης, η γενικότερη επίδοση της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της Κοινότητας θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως απογοητευτική, καθώς υπήρχε αδυναμία παραγωγής οποιουδήποτε αποτελέσματος. Και αυτό διότι η γενική δέσμευση συμμετοχής σε μία συλλογική προσπάθεια λήψης αποφάσεων δεν μετατράπηκε σε ένα αποδεκτό σύνολο πολιτικών ή κανόνων, ενώ η παρουσία διαφορετικών ρυθμιστικών κανόνων στις

---

<sup>35</sup> Οι συνδυασμένες μεταφορές, ως εκ της γεωγραφικής τους θέσης, θα μπορούσαν να αφορούν σε ιδιαίτερα μεγάλο βαθμό τα περικλειστα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εάν γίνεται χρήση της θαλάσσιας μεταφοράς μέχρι του πλέον εγγύτερου σε αυτά σημείου ξηράς και εν συνεχεία οδική μεταφορά με άλλο οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο

εθνικές αγορές εν κατακλείδι λειτούργησε ανασταλτικά σε οποιαδήποτε προσπάθεια λήψης κοινών μέτρων<sup>36</sup>.

Στην συνέχεια πάντως, μετά την πρώτη διεύρυνση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων<sup>37</sup>, αυξήθηκε ιδιαίτερα σημαντικά η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών μέσα στους κόλπους της, καθώς ο κύριος όγκος του εμπορίου μεταξύ των νέων τριών κρατών-μελών και της υπόλοιπης Ευρώπης μεταφέρονταν διά θαλάσσης.

---

<sup>36</sup> Ενδιαφέροντα ειδικότερα στοιχεία για την απαρχή του κοινοτικού εγχειρήματος σε σχέση με τις μεταφορές σε Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Αθ., 2006, σελ. 27-29.

<sup>37</sup> Με την προσχώρηση σε αυτές της Δανίας, της Ιρλανδίας αλλά και της Μεγάλης Βρετανίας το έτος 1973.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

### **7.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΑ**

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατέχουν σημαντική θέση η ναυτιλία και οι κάθε είδους ναυτιλιακές δραστηριότητες. Μέσα στο ευρωπαϊκό κοινοτικό πλαίσιο, μπορεί να λεχθεί εύκολα ότι η σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή την οποία κατέχει ως κλάδος οικονομικής δραστηριότητας στα λοιπά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και ομοίως εύκολα μπορεί να υποστηριχθεί ότι υπάρχει ελληνική ιδιαιτερότητα, στην οποία ιδιαιτερότητα οφείλεται ο αυξημένα σημαντικός ρόλος της ναυτιλίας για την Ελλάδα και η οποία ιδιαιτερότητα οφείλεται σε διάφορους (και όχι μόνο αμιγώς οικονομικούς) παράγοντες και αίτια και συνεπεία αυτής υπάρχουν ακόμη “στεγανά” και δύσκολα υπερβάσιμα εμπόδια στην πορεία προς την ενοποίηση μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αυτό το κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας.

Παρακάτω ακολουθούν οι βασικότεροι λόγοι καθώς και τα σημαντικότερα κατά την κρίση μας αίτια, τα οποία συνιστούν και συγκροτούν την προαναφερόμενη “ελληνική ιδιαιτερότητα”.

### **7.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΛΟΓΟΙ**

Η ναυτιλία, ιδίως κατά το σκέλος των θαλάσσιων μεταφορών (τόσον όσον αφορά την ακτοπλοΐα αλλά και όσον αφορά την μεταφορά εμπορευμάτων) ενδιαφέρει πρώτιστα την Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής μορφολογίας της και του γεγονότος ότι περιβρέχεται σε μεγάλο βαθμό από το θαλάσσιο στοιχείο. Τα προαναφερθέντα γίνονται εύκολα κατανοητά αν συνυπολογίσει κανείς ότι:

- Το 20% της συνολικής επιφάνειας της ελληνικής επικράτειας αποτελείται από νησιά.

- Υφίσταται μεγάλος αριθμός κατοικημένων νησιών (ανεξαρτήτως του μεγάλου ή μικρού αριθμού κατοίκων τους) και σε αυτά κατοικεί κατά προσέγγιση συνολικά το ¼ του πληθυσμού της Ελλάδας, ενώ παράλληλα υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός (περί τις 3.000) ακατοίκητων νησίδων.
- Τα μεγάλα αστικά κέντρα κατά κανόνα βρίσκονται στα παράλια ή πλησίον αυτών.
- Η ελληνική ακτογραμμή φθάνει συνολικά τα 14.854 χιλιόμετρα, και κατ' αυτόν τον τρόπο συγκαταλέγεται στις 15 χώρες με το μεγαλύτερο ανάπτυγμα ακτών παγκοσμίως. Από αυτό το μήκος, τα 10.775 χιλιόμετρα ανήκουν στις νησιωτικές ακτές.
- Ο αριθμός των λιμανιών, τα οποία παρουσιάζουν μόνιμη επιβατική (και επίσης εμπορευματική έστω και σε μικρή κλίμακα) κίνηση είναι περίπου 70, και αυτό επίσης είναι ένα ιδιαίτερος σημαντικό μέγεθος σε σύγκριση με τις λοιπές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>38</sup>.

Τα προαναφερθέντα ενδεικτικά μνημονευόμενα αριθμητικά μεγέθη αναφορικά με την γεωγραφική δομή και μορφολογία του ελλαδικού χώρου, χωρίς καμία αμφιβολία δεικνύουν την ιδιαίτερη σημασία την οποία έχει η ναυτιλία για αυτόν, καθώς “ξεφεύγει” από μία απλά οικονομική δραστηριότητα, αλλά στην πράξη αναδεικνύεται σε έναν ζωτικό παράγοντα για την ενότητα του ελλαδικού χώρου, για το στοιχείο εκείνο το οποίο κυριολεκτικά “ενώνει” τα “κομμάτια” της Ελλάδας τα οποία βρίσκονται διάσπαρτα στον περιβάλλοντα την ηπειρωτική χώρα θαλάσσιο χώρο.

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας, καθώς και η γεωγραφική της διαμόρφωση με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων (περίπου 15.000 χλμ), δημιουργεί την ανάγκη για επαρκείς θαλάσσιες εσωτερικές συγκοινωνίες. Δημιουργεί, επίσης, την υποχρέωση στο Ελληνικό Κράτος να προστατεύσει και να διατηρήσει και τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας, ώστε αφενός μεν η τελευταία να ξεφεύγει από τα στενά πλαίσια μίας αμιγώς οικονομικής και κερδοσκοπικής δραστηριότητας, και αφετέρου δε ώστε να διατηρηθεί η

---

<sup>38</sup> Ενδιαφέροντα αριθμητικά στοιχεία περιέχονται σε Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ε., Συριόπουλος Θ., Τζαννάτος Ε., 2007, σελ. 24. Επίσης Βλάχου Γ., 2000 σελ. 607-608.

εδαφική συνέχεια του ελλαδικού χώρου, αλλά και για να καταστεί εφικτή η εξασφάλιση βασικών προϋποθέσεων για την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Κατά συνέπεια, δεδομένων των ανωτέρω, ο ρόλος τον οποίο καλείται να διαδραματίσει η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι τεράστιος και μείζονος σημασίας, καθόσον τα επιβατηγά και τα επιβατηγά-οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία λειτουργούν με κάποιο τρόπο ως πλωτές γέφυρες, οι οποίες και συνδέουν τα νησιά με τον ηπειρωτικό κορμό, καλύπτοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις ανάγκες των μεταφορέων, των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών αλλά και του τουρισμού.

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας αποτελεί ένα μοναδικό φαινόμενο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες. Επίσης, επαυξάνει την υποχρέωση του Ελληνικού Κράτους ώστε να διασφαλίζει (εκτός των άλλων) τον κοινωνικό χαρακτήρα της.

Ο μεγάλος αριθμός κατοικημένων νησιών (ιδίως στο χώρο του Αιγαίου) καθώς και η υπάρχουσα ανάγκη τακτικής επικοινωνίας κατοικημένων νησιών με τον ηπειρωτικό κορμό, καθιστούσε κυρίως την ακτοπλοΐα ένα σύνθετο θέμα, μεταβαλλόμενο ενίοτε σε "πρόβλημα".

Η ελληνική γεωμορφολογία, η οποία χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα, καθιστά απολύτως αναγκαία την τακτική επικοινωνία του νησιωτικού πληθυσμού με τις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, αλλά και την έγκαιρη μεταφορά των παραγομένων προϊόντων, την ανάπτυξη του τουρισμού, την επικοινωνία των κατοίκων και γενικά την διακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων.

Υπάρχει στην εποχή μας επομένως η ανάγκη για ένα νομικό πλαίσιο που να ελέγχει ταυτόχρονα και με την μέγιστη κατά το δυνατό ισομέρεια την κρατική πολιτική ανάμεσα στη νησιωτική και στη χερσαία Ελλάδα.

### 7.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία, πέραν και πρωτίστως από καθετί άλλο, είναι μία οικονομική κατά βάση δραστηριότητα με άμεση επιρροή στην οικονομία μίας χώρας<sup>39</sup>.

Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας<sup>40</sup>, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις αναπτυγμένες χώρες, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά ένα μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων.

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού ελληνικού εισοδήματος είναι σημαντική, καθόσον λαμβάνει χώρα με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος το οποίο προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων<sup>41</sup>. Επίσης, το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος το οποίο παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία, ενώ εξ αντιθέτου το μέγιστο μέρος των εσόδων εκ της εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό<sup>42</sup>.

Μία μερικότερη παράμετρος της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, συνιστά η συμβολή της στο ισοζύγιο πληρωμών, το οποίο είναι κατά βάση ελλειμματικό, και αυτό συμβαίνει διότι συμμετέχει με τους λεγόμενους “άδηλους πόρους”, οι οποίοι διαμορφώνονται από το ναυτιλιακό, το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Η σύνθεση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος αποτελείται κυρίως από τα εμβάσματα των πλοιοκτητών και εφοπλιστών, από τα εμβάσματα των ναυτικών, τις

---

<sup>39</sup> Ενδιαφέροντα στοιχεία για την οικονομική διάσταση την οποία έχει για την Ελλάδα η ναυτιλία εμπεριέχονται στο άρθρο “Η μεγάλη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας”, «Το περιοδικό του Πειραιά», Τεύχος 185, Ιουλίου-Αυγούστου 2008, σελ. 46.

<sup>40</sup> Εκτός του μικρού συγκριτικά ποσοστού το οποίο ασχολείται με την ακτοπλοΐα και το θαλάσσιο τουρισμό και τα οποία από οικονομική άποψη τυγχάνουν μικρής σημασίας

<sup>41</sup> ΒΛΑΧΟΣ, 2000 σελ. 605-606

<sup>42</sup> Κυρίως για αγορά- κατασκευή πλοίων από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, καθώς και για την κάλυψη του κόστους κίνησης και λειτουργίας των ελληνικών πλοίων καθώς και για την αγορά υπηρεσιών οι οποίες δεν είναι δυνατόν να παρασχεθούν στην εγχώρια ελληνική αγορά

εισφορές πλοιοκτητών και ναυτικών στα ασφαλιστικά ταμεία, από ανεφοδιασμό και επισκευές και από τη φορολογία της πλοιοκτησίας και του εφοπλισμού. Επίσης, ένα τμήμα του συναλλάγματος το οποίο καταγράφεται ως “εφοπλιστικό” και εισάγεται στην Ελλάδα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφορά την κάλυψη δαπανών<sup>43</sup>, όπως:

- α) την καταβολή χρηματικών ποσών στις οικογένειες των ναυτικών,
- β) την εξόφληση υποχρεώσεων προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών ή την πληρωμή φορολογικών υποχρεώσεών τους,
- γ) λοιπές τακτικές ή έκτακτες δαπάνες λειτουργίας τους,
- δ) δαπάνες συντήρησης, επισκευής και εφοδιασμού των πλοίων τους σε Ελληνικούς λιμένες.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας αφορά κατά κανόνα τα λεγόμενα “ποντοπόρα” πλοία, αυτά τα οποία δηλαδή εκτελούν πλόες ανά τις θάλασσες του κόσμου συμμετέχοντας ενεργά στο παγκόσμιο εμπόριο, και όχι από τα ακτοπλοϊκά πλοία, τα οποία και συνιστούν ένα μέγεθος συγκριτικά πολύ μικρότερο μέσα στο “σώμα” της όλης ελληνικής ναυτιλίας.

Τέλος, επειδή η οικονομία συνιστά ένα σύνολο, όπου η ναυτιλία αποτελεί ένα μέρος αυτής (χωρίς να μπορεί η τελευταία να αντιμετωπιστεί μεμονωμένα και ξεκομμένη από τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες), δεδομένης της βαρύτητας την οποία κατέχει ο τουρισμός για τη χώρα μας (κυρίως κατά τους θερινούς μήνες), και δεδομένου επίσης ότι τα κυριότερα τουριστικά μέρη της Ελλάδας είναι σε παραθαλάσσιες τοποθεσίες, είναι αρκετά προφανής η σημασία της ναυτιλίας ως ένα κομμάτι στην τουριστική βιομηχανία και στην ανάπτυξη αλλά και στη υποστήριξη με έμμεσο έστω τρόπο της τελευταίας.

Μέσα στο ενιαίο πλέγμα της ελληνικής οικονομίας, και πλέον του τουρισμού, είναι έντονη η αλληλεξάρτηση και ισχυρή θετική επίδραση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και στους εξής τομείς:

---

<sup>43</sup> Βλάχος, 2000 σελ. 599 επ.

α) στην ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία, δηλαδή τόσο για την κατασκευή πλοίων (και πλωτών ναυπηγημάτων) όσο και για την επισκευή και μετασκευή των ήδη υπαρχόντων,

β) σε υπηρεσίες σχετικές με τον εφοδιασμό των πλοίων, παντός είδους,

γ) στην παροχή ασφαλιστικών, οικονομικών, τραπεζικών και νομικής φύσεως υπηρεσιών<sup>44</sup>.

Ωστόσο, θα πρέπει να τονιστεί ότι εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμα σημαντικά μειονεκτήματα όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Κι αυτό συμβαίνει, διότι ελλείπει ακόμη το κατάλληλο και επαρκές θεσμικό πλαίσιο και οι υποδομές, καθώς και διότι για να μπορέσει να καταστεί δυνατή αυτή η άνοδος στην εξέλιξη των δεικτών που προέρχονται από την ελληνική ναυτιλία, χρειάζεται η παροχή κινήτρων εκ μέρους της ελληνικής πολιτείας, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η πραγματοποίηση ακόμη μεγαλύτερων επενδύσεων στον ναυτιλιακό τομέα και η εισροή των αναγκαίων προς τούτο κεφαλαίων.

#### 7.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Μία άλλη βασική συνεισφορά της ναυτιλίας είναι η δημιουργία θέσεων εργασίας και η απασχόληση αντίστοιχου αριθμού προσώπων, τόσο ως ναυτικών όσο και ως απασχολουμένων στην ξηρά σε υπηρεσίες βοηθητικές και υποστηρικτικές της ναυτιλίας.

Οι θέσεις εργασίας στην ξηρά αφορούν κυρίως παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως για παράδειγμα ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες και επιχειρήσεις, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά και ναυπηγικά γραφεία, πρακτορεία, ακόμη και δικηγορικής φύσεως υπηρεσίες, και οτιδήποτε άλλο χρειάζεται μία οργανωμένη ναυτιλιακή επιχείρηση για να συγκροτηθεί στην ξηρά προς υποστήριξη των πλοίων (λ.χ. λογιστήριο,

---

<sup>44</sup> Για το θέμα της οικονομικής συμβολής της ναυτιλίας ειδικότερα, θα πρέπει να γίνει μνεία ότι σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το 2004 η ελληνική ναυτιλία εισέφερε στην χώρα συνάλλαγμα 17 δις Δολαρίων, κάτι που ο τουρισμός, δηλαδή μία άλλη οικονομική δύναμη της Ελλάδας, δεν μπόρεσε να καταφέρει, ενώ υπήρχε μια αύξηση της τάξεως του 40,6% σε σύγκριση με το 2003. Τα χρήματα αυτά προήλθαν από το σύνολο των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων που κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα ήταν περίπου 3300



γραμματειακή υποστήριξη- τηλεφωνικό κέντρο, τεχνικό τμήμα με απασχόληση αντιστοίχου προσωπικού με κατάλληλη επιστημονική γνώση και εμπειρία). Τα προαναφερθέντα δεν αναιρούνται από την διαφανόμενη τάση υποκατάστασης των Ελλήνων ναυτικών με αλλοδαπούς, κάτι το οποίο παρατηρείται έντονα τα τελευταία χρόνια και οφείλεται σε λόγους κυρίως περιορισμού και συμπίεσης του λειτουργικού κόστους των πλοίων <sup>45</sup>.

Εκτός από τα παραπάνω, που αφορούν κατά κανόνα τα “μεγάλα” πλοία και την ποντοπόρο κατά βάση ναυτιλία και τις μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες (που έχουν ως αφητήριο τουλάχιστον λιμένα τον Πειραιά), υπάρχει απασχόληση εξαρτημένη με τη ναυτιλία (σε μικρότερη πάντως κλίμακα) και σε περιφερειακό επίπεδο, συνδεδεμένη με την παροχή κυρίως υπηρεσιών “θαλασσίου τουρισμού”, με την επιγενόμενη απασχόληση ατόμων που συνεπάγεται <sup>46</sup>.

Ασχέτως του ότι η ναυτιλία και οι παραναυτιλιακές δραστηριότητες συνιστούν μία πηγή εύρεσης εργασίας στη χώρα μας, εντούτοις λόγω των σύγχρονων εξελίξεων στα μεγέθη των πλοίων και την αυτοματοποίηση των λειτουργικών και παραγωγικών διαδικασιών, δεν αποτελεί τον πλέον κατάλληλο τομέα για την επίλυση του προβλήματος της ανεργίας.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι στην όξυνση της ανεργίας των ναυτικών κατά κανόνα, συμβάλλουν δύο ακόμη βασικοί παράγοντες:

α)η τάση των πλοιοκτητών- εφοπλιστών να στελεχώνουν τα πλοία με αλλοδαπά πληρώματα, κάτι το οποίο ακολουθείται κατά κόρον λόγω του ότι κατ’ αυτόν τον τρόπο δύνανται και συμπιέζουν το λειτουργικό κόστος της συντήρησης και λειτουργίας του υπό την πλοιοκτησία-εφοπλισμό τους πλοίου, και

---

<sup>45</sup> Αναλυτικότερα σε σχέση με αυτήν την τάση σε Θεοτοκά- Λεκάκου- Πάλλη- Συριόπουλου- Τσαμουργκέλη 2008 σελ. 79 επ.

<sup>46</sup> Αν και κατά κανόνα αυτό σε περιφερειακό επίπεδο είναι εντελώς εποχιακό και κυρίως για τους καλοκαιρινούς μήνες οπότε υπάρχει και το μεγάλο ρεύμα τουρισμού, τόσο εσωτερικού όσο και από το εξωτερικό

β)η φύση της εμπορικής ναυτιλίας η οποία αφορά σε επενδύσεις μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου<sup>47</sup>.

## 7.5 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ

Ο σχεδιασμός της αμυντικής πολιτικής κάθε κράτους εξαρτάται σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό και από την ύπαρξη και διαθεσιμότητα πλοίων και ναυτεργατικού δυναμικού, το οποίο να μπορεί να κινητοποιηθεί άμεσα σε δεδομένο χρόνο.

Στον ελλαδικό χώρο, με την γεωμορφολογία η οποία περιγράφηκε παραπάνω, με την μεγάλη έκταση του “υγρού” στοιχείου και τα αναρίθμητα νησιά, το ελληνικό κράτος στηρίζει πάρα πολλά στην ελληνική ναυτιλία για τη θωράκιση των συνόρων του, την περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου, καθώς και την άσκηση νησιωτικής πολιτικής.

Επίσης, στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μνεία ότι η Ελλάδα είναι το μοναδικό ίσως εκ των ενεστώτων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο τελεί σε ένα καθεστώς “ιδιότυπης” απειλής από γειτονική χώρα, κάτι το οποίο δεν συμβαίνει με άλλα κράτη-μέλη, και αυτός τυγχάνει ένας παράγοντας που επαυξάνει τη σημασία της ναυτιλίας της σε ενδεχόμενη μελλοντική κρίση στην περιοχή του Αιγαίου.

Η αμυντική προστασία του Αιγαίου, κάτι το οποίο ως ανωτέρω αναφέρθηκε δεν αποτελεί ένα ιδεατό ενδεχόμενο αλλά μία υφιστάμενη πραγματικότητα, επιβάλλει να διατηρείται ένας μεγάλος αριθμός εμπορικών και επιβατηγών πλοίων υπό τον έλεγχο της ελληνικής σημαίας, και κατ’ αποτέλεσμα υπό τον άμεσο έλεγχο σε περίοδο κρίσης των ελληνικών κρατικών αρχών.

Εκτός όμως από τον έλεγχο της σημαίας του πλοίου, ιδιάζουσα σημασία αποκτά επιπλέον και η εθνικότητα των ναυτικών που στελεχώνουν τα υπό ελληνική σημαία πλοία, και μάλιστα τις θέσεις των αξιωματικών του πλοίου, εάν παραστεί ανάγκη, ιδίως σε περίοδο

---

<sup>47</sup> ΒΛΑΧΟΣ,2000 σελ. 607

κρίσεως, στα πλαίσια της εθνικής άμυνας, για την επίταξή τους και χρησιμοποίησή τους ακολούθως στην εξυπηρέτηση γενικότερων αμυντικών αναγκών της χώρας.

Η άμεση επίταξη των πλοίων και των πληρωμάτων τους σε περίοδο κρίσεως ή και πολέμου προκειμένου να χρησιμοποιηθούν σε στρατιωτικές μεταφορές, αλλά και για άλλους παρεμφερείς προς τούτο σκοπούς, πρέπει να βρίσκεται στην ευχέρεια του ελληνικού κράτους, ώστε να ασκηθεί οποτεδήποτε ανακύψει μία ανάγκη προς τούτο.

#### 7.6 Η “ΑΣΥΜΦΟΡΗ” ΟΨΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αναφέρθηκε ανωτέρω η ιδιαιτερότητα του ελλαδικού χώρου σε σχέση με την γεωμορφολογία του και την πληθώρα των νησιών τα οποία τον απαρτίζουν, καθώς και η ανάγκη ύπαρξης ναυτιλίας για κοινωνικούς λόγους και γενικότερα ως ένα συνεκτικό παράγοντα του όλου ελλαδικού χώρου.

Πέραν όμως της κοινωνικής και πολιτικής διάστασης της ναυτιλίας, από οικονομική κυρίως σκοπιά βλέποντάς την, υπάρχουν ακτοπλοϊκές γραμμές οι οποίες θα μπορούσαν μονολεκτικά να χαρακτηρισθούν ως “ασύμφορες” για τον οιονδήποτε πλοιοκτήτη, χωρίς να υπάρχει κανένα απολύτως ενδιαφέρον για δρομολόγηση πλοίων σε αυτές.

Πρόκειται κυρίως για τις “άγονες” γραμμές, με ελάχιστη επιβατική και εμπορευματική κίνηση (ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες), και αφορούν την προσέγγιση ακτοπλοϊκών πλοίων σε μικρά και απομακρυσμένα νησιά του Αιγαίου Πελάγους, η οποία προφανώς και πρέπει να γίνεται μέσα στα πλαίσια της συνοχής του ελλαδικού χώρου και για λόγους άσκησης εθνικής και γενικότερης κοινωνικής πολιτικής.

Οι άγονες γραμμές ειδικότερα, είναι δρομολογιακές γραμμές πλοίων οι οποίες παρουσιάζουν χαμηλή κίνηση και κατά συνέπεια στερούνται επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για δρομολόγηση πλοίων.

Οι άγονες γραμμές, ανάλογα με τα βασικά χαρακτηριστικά του μεταφορικού τους έργου μπορούν να διακριθούν σε:

α) Κύριες άγονες γραμμές, οι οποίες είναι όσες εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή και αμφοτέρων των προαναφερομένων.

β) Άγονες ταχυδρομικές γραμμές, οι οποίες είναι όσες εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή αμφοτέρων των προαναφερομένων.

γ) Άγονες τουριστικές γραμμές, οι οποίες είναι όσες εξυπηρετούν την τουριστική κίνηση της χώρας, ιδίως κατά τους θερινούς μήνες οπότε και υπάρχει μείζονα τουριστική κίνηση. Λόγω αυτών των δεδομένων, ανακύπτει ανάγκη για άμεση κρατική παρέμβαση, προκειμένου να δρομολογηθούν πλοία στις “άγονες” γραμμές για προφανείς κοινωνικούς και εθνικής σημασίας λόγους. Και το βασικό “κίνητρο” το οποίο δίδεται από το κράτος στους πλοιοκτήτες προκειμένου να προσελκυσθούν και να δρομολογήσουν τελικώς τα πλοία τους στις άγονες γραμμές, είναι η οικονομική επιδότησή τους.

Η διάταξη του άρθρου 87 παρ. 2 και 3 της Συνθήκης της Ρώμης επιτρέπει τη χρηματοδότηση επιβατών και εμπορευμάτων, καταρχήν για κοινωνικούς λόγους, αλλά και επιπλέον και για λόγους οικονομικής ανάπτυξης.

Οι σημαντικότεροι λόγοι οι οποίοι δικαιολογούν την παροχή χρηματοδοτήσεων είναι η περιορισμένη κίνηση επιβατών και φορτίων προς ορισμένα νησιά, όπως δηλαδή ακριβώς συμβαίνει με τις άγονες γραμμές στην ελληνική πραγματικότητα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι οι συγκεκριμένες αυτές παρεκκλίσεις μπορούν να δικαιολογηθούν κυρίως σύμφωνα με το εδάφιο 3 της παραγράφου 3 του Άρθρου 92 της Συνθήκης, το οποίο και προβλέπει ότι οι ενισχύσεις οι οποίες επιδιώκουν την προώθηση της ανάπτυξης συγκεκριμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών και δεν προκαλούν στρέβλωση των όρων του εμπορίου, με τρόπο που θα ήταν αντίθετος προς το κοινό συμφέρον<sup>48</sup>.

Επιπρόσθετα στα προηγούμενα, η Επιτροπή εφαρμόζοντας τις γενικές αρχές που ακολουθεί στην αξιολόγηση των κρατικών χρηματοδοτήσεων θέτει τους ακόλουθους

---

<sup>48</sup> Θα πρέπει να σημειωθεί με την ευκαιρία, με αφορμή τις “άγονες γραμμές” ότι η παροχή χρηματοδοτήσεων αντιβαίνει την αρχή δημιουργίας μιας Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, και γι’ αυτό το λόγο το κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να δικαιολογεί το λόγο για τον οποίο παρέχει τις επιδοτήσεις, οι οποίες όμως θα πρέπει να ακολουθούν φθίνουσα πορεία και να παρέχονται εντός κάποιων ορισμένων ορίων.

όρους οι οποίοι και θα πρέπει να ικανοποιούνται από τα μέτρα κρατικών χρηματοδοτήσεων προς την εσωτερική ακτοπλοΐα:

α) Η χρηματοδότηση θα πρέπει να τελεί σε αναλογία συγκριτικά με το στόχο της, δηλαδή δεν θα πρέπει να υπάρχει δυσαναλογία μεταξύ τους και να μην θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών,

β) Επίσης, η συγκεκριμένη χρηματοδότηση θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια, και

γ) Δεν θα πρέπει να συμβάλει στην αύξηση ή ακόμη και στη διατήρηση τυχόν πλεονάζουσας χωρητικότητας πλοίων<sup>49</sup>.

Από την άλλη πλευρά, και λόγω της “χαμηλής” οικονομικής απόδοσης των εν λόγω άγονων γραμμών, μόνο εξαιτίας των κρατικών επιδοτήσεων υφίσταται κάποιο ενδιαφέρον πλοιοκτητών για τη δρομολόγηση πλοίων τους σε αυτές.

#### 7.7 ΣΥΓΚΕΡΑΣΜΟΣ: Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η Ελλάδα συνιστά μία εξωστρεφή οικονομία, η οποία επηρεάζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις τρέχουσες διεθνείς εξελίξεις.

Η ακτοπλοΐα, ως ένας επιμέρους κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας, είναι αρκετά ευάλωτη σε μεγάλο βαθμό στις τρέχουσες εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας, αναφορικά με τις τυχόν διακυμάνσεις των τιμών του πετρελαίου και των παραγώγων του, καθώς επίσης ομοίως και στην ισοτιμία ευρώ –δολαρίου, αφού τα συγκεκριμένα αυτά στοιχεία αποτελούν πολύ σημαντικούς παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν την πορεία της.

Οι συγκεκριμένοι προαναφερθέντες παράγοντες, πέραν των άλλων, έχουν άμεση και ευθεία επίπτωση στο λειτουργικό κόστος των πλοίων και κατά συνέπεια στη διαμόρφωση του ύψους των ναύλων.

---

<sup>49</sup> Θεωδορόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Αθ., 2006, σελ. 141 επ.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και έχοντας πάντως υπόψη μας τις αναφερθείσες ελληνικές ιδιαιτερότητες, οι οποίες ίσως και να είναι μοναδικής φύσεως σε σχέση με τα λοιπά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και τα μόλις προαναφερθέντα χαρακτηριστικά της ελληνικής οικονομίας, επιδίωξη της Ελλάδας θα πρέπει να είναι ο περαιτέρω ακόμη εμπλουτισμός του κοινοτικού κεκτημένου προς την κατεύθυνση και το σκοπό της επίτευξης των παγίων στόχων της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής για μία ποιοτική ναυτιλία μέσα σε ένα πλέον έντονα παγκοσμιοποιημένο και αρκετά ανταγωνιστικό περιβάλλον, μέσω της επαρκούς προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της αναβάθμισης του ναυτικού επαγγέλματος και της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού και, κατ' επέκταση, του κοινοτικού στόλου, προωθώντας την ταχεία υιοθέτηση των νομοθετικών μέτρων τα οποία απαιτούνται για την υλοποίηση των παραπάνω γενικής φύσεως κατευθύνσεων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΤΑ “ΣΤΕΓΑΝΑ” ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ**

### **8.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στους οικείους τόπους παραπάνω έγινε προσπάθεια να προσεγγισθεί η επιρροή της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πραγματικό αλλά και θεσμικό επίπεδο. Στη συνέχεια κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν οι περιπτώσεις όπου η ένταξη της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες καταρχήν και στην Ευρωπαϊκή Ένωση πλέον, δεν έχει επηρεάσει την θεσμική και (κατ’ απολύτως αναγκαία επέκταση) την πραγματική διάσταση της ελληνικής ναυτιλίας.

Εκ προοιμίου δύναται να λεχθεί εύκολα ότι υπάρχουν “στεγανά” ακόμη στην ελληνική ναυτιλία, που δεν επηρεάστηκαν σε καμία περίπτωση από την ευρωπαϊκή πραγματικότητα, τα οποία δεν μπορούν στην υπαρκτή ελληνική ναυτιλιακή πραγματικότητα να εκλείψουν, και είναι αμφίβολο κατά την άποψή μας και το εάν θα μπορέσουν να εκλείψουν και μελλοντικά κατά την πρόοδο της διαδικασίας της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

### **8.2 Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

Η βασική νομοθεσία της προστασίας των κεφαλαίων εξωτερικού περιλαμβάνεται στο ν.δ. 2687/1953 “Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού”, στο οποίο βασική διάταξη για την εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο ως κεφαλαίων εξωτερικού αποτελεί αυτή του άρθρου 13 (όπως με αυθεντικό τρόπο ερμηνεύθηκε με το ν.δ. 2928/1954).

Θα πρέπει εξ αρχής στο σημείο αυτό να γίνει μνεία ότι η παραπάνω νομοθεσία απολαμβάνει αυξημένης τυπικής ισχύος, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 107 του εν ισχύ Ελληνικού Συντάγματος, δηλαδή δεν είναι στην ευχέρεια του εκάστοτε κοινού νομοθέτη να την τροποποιήσει αυτοβούλως κατά την κρίση του σε δεδομένη στιγμή, και αυτό προφανώς για το λόγο ότι σκοπός είναι η προσέλκυση κεφαλαίων στην Ελλάδα χωρίς

ο επενδυτής να διατρέχει τον κίνδυνο δυσμενούς και μονομερούς από την κρατική εξουσία μεταβολής των όρων της επένδυσης σε απροσδιόριστο χρόνο μελλοντικά<sup>50</sup>.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του παραπάνω νομοθετήματος είναι ότι παρέχει στην εκάστοτε κυβέρνηση την απόλυτη ευχέρεια ώστε να διαπραγματευτεί με τον επιθυμούντα να επενδύσει στη χώρα κεφαλαιούχο, και στην περίπτωση κατά την οποία κρίνει συμφέροντες τους όρους να δεχθεί τα συγκεκριμένα κεφάλαια εξωτερικού για παραγωγικές επενδύσεις στη χώρα. Στην περίπτωση κατά την οποία η κυβέρνηση συμφωνήσει με τον κεφαλαιούχο, δεσμεύεται και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να μεταβάλει μονομερώς τους όρους υπό τους οποίους καταρτίστηκε η συγκεκριμένη σύμβαση.

Πάντως, θα πρέπει να γίνει μνεία ότι πλέον οι διατάξεις του παραπάνω νομοθετήματος αναφορικά με το συναλλαγματικό καθεστώς των ξένων επενδύσεων δεν παρουσιάζουν σήμερα παρά θεωρητικό μόνον ενδιαφέρον μετά την έκδοση: α) του π.δ. 170/1986, το οποίο, εν όψει και των προβλεπομένων στα άρθρα 67 και επόμενα της Συνθήκης της Ρώμης απελευθέρωσε την κίνηση των κεφαλαίων μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών κρατών- μελών της Κοινότητας, και β) της υπ' αριθμ. 825/25-7-86 πράξης του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, σύμφωνα με την οποία η απελευθέρωση επεκτάθηκε και στις άμεσες επενδύσεις οι οποίες προέρχονται από τρίτες χώρες.

### 8.3 ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Ως και ανωτέρω αναφέρθηκε, στο ως άνω ν.δ. βασική διάταξη για τα πλοία ως κεφάλαια εξωτερικού είναι αυτή του άρθρου 13, όπως αυτή έχει ερμηνευθεί με αυθεντικό τρόπο από το ν.δ. 2928/1954<sup>51</sup>. Από τις προαναφερθείσες διατάξεις προκύπτει ότι για να εγγραφεί στο

---

<sup>50</sup> Θα πρέπει να γίνει μνεία στο σημείο αυτό ότι η αυξημένη συνταγματικής ισχύος προστασία της νομοθεσίας περί προστασίας των κεφαλαίων εξωτερικού ίσχυε και υπό το κράτος του προϋσχύσαντος Ελληνικού Συντάγματος του 1952 και συγκεκριμένα σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 112 αυτού.

<sup>51</sup> Ενδιαφέρουσα ανάλυση σε σχέση με τη διαδικασία αλλά και την πρακτική διάσταση του ζητήματος των πλοίων που νηολογούνται ως κεφάλαια εξωτερικού υπάρχει στον Τζωάννο Ι., 1990,



ελληνικό νηολόγιο ένα πλοίο ως “κεφάλαιο εξωτερικού” θα πρέπει να συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

α) Το υπό νηολόγηση πλοίο να είναι ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 1500 κόρων,  
β) Να εκδοθεί σχετική εγκριτική πράξη<sup>52</sup> κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων, η οποία ειδικότερα συνίσταται σε κοινή υπουργική απόφαση των συναρμοδίων υπουργών<sup>53</sup>, στην οποία θα καθορίζονται και οι όροι οι οποίοι θα διέπουν το καθεστώς του πλοίου κατά την διάρκεια της παραμονής του στην ελληνική σημαία,

γ) Θα πρέπει να γίνει μνεία ότι στις διατάξεις του άρθρου 13 ν.δ. 2687/53 δύνανται να υπαχθούν τα νηολογούμενα υπό Ελληνική σημαία πλοία άνω των 1500 κόρων ολικής χωρητικότητας, ως προαναφέρθηκε, ακόμη και αν ανήκουν σε αλλοδαπούς. Ειδικότερα για να εφαρμοσθούν οι ανωτέρω διατάξεις μεταξύ των άλλων θα πρέπει τα εν λόγω πλοία να ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες ή σε αλλοδαπές εταιρείες που καλύπτουν Ελληνικά συμφέροντα κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50%<sup>54</sup>.

Στην πράξη, νηολογούνται ως κεφάλαια εξωτερικού πλοία μεγαλύτερης ολικής χωρητικότητας των 1500 κόρων, τα οποία ανήκουν σε αλλοδαπά νομικά πρόσωπα, κατά κανόνα χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>55</sup>, και ως απαραίτητο προαπαιτούμενο για την έκδοση της εγκριτικής πράξεως είναι η προσκόμιση από τους ενδιαφερόμενους της

---

σελ.97 επ. Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να γίνει μνεία ότι η βασικότερη πηγή της σύνταξης του παρόντος κεφαλαίου είναι η προσωπική εμπειρία της συγγραφέως από την πρακτική ενασχόληση με τα συγκεκριμένα ζητήματα στο Τμήμα Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά.

<sup>52</sup> Οι εγκριτικές πράξεις περιλαμβάνουν όρο στο σώμα τους, σύμφωνα με τον οποίο η ισχύς τους αρχίζει από της υπογραφής της σχετικής διαταγής υπό του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας προς την Λιμενική Αρχή για τη νηολόγηση του πλοίου, και όχι από της δημοσιεύσεως της κοινής υπουργικής απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως

<sup>53</sup> Σήμερα συναρμόδιοι τυγχάνουν οι υπουργοί Οικονομικών και Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

<sup>54</sup> Ο ανωτέρω περιορισμός ως προς την κατά πλειοψηφία ελληνικότητα των κεφαλαίων του νομικού προσώπου το οποίο αιτείται την εγγραφή στο νηολόγιο πλοίου ως κεφαλαίου εξωτερικού προκύπτει από την Απόφ. ΥΕΝ 54004/20/70/27.11.75, που τέθηκε σε ισχύ με άρθρο 4 της ΚΥΑ 145002/11/86/11.12.86-ΦΕΚ 868 Β’/86

<sup>55</sup> Στην πράξη είναι δυνατόν να απαντηθεί και πλοιοκτησία των πλοίων από ελληνικές ναυτικές εταιρείες συσταθείσες και διεπόμενες υπό το καθεστώς του Ν. 959/1979

“βεβαίωσης ελληνικότητας” των συμφερόντων της πλοιοκτήτριας εταιρείας, η οποία βεβαίωση εκδίδεται από την οικεία Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Επομένως, δεν είναι δυνατή η εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων τα οποία ανήκουν κατά πλειοψηφία σε “κοινοτικά” (εκτός ελληνικών) κεφάλαια, με τη διαδικασία της εισαγωγής στη χώρα κεφαλαίων εξωτερικού, και επομένως οι κοινοτικοί δεν μπορούν να απολαύσουν των ευεργετικών συναφών διατάξεων για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων με τη συγκεκριμένη νομοθεσία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο περιορισμός ο οποίος αφορά τα κοινοτικά “νομικά” και “φυσικά” πρόσωπα από την Ελληνική Διοίκηση θεωρείται ότι είναι σύμφωνος με το σκοπό του ν.δ. 2687/1953, όπως σαφώς τούτος περιγράφεται στις ακροτελεύτιες παραγράφους της από 9.10.53 Εισηγητικής του Έκθεσης, δηλ. η προσέλκυση υπό Ελληνική σημαία πλοίων των οποίων οι πλοιοκτήτες είναι Έλληνες και δραστηριοποιούνται υπό ξένη σημαία<sup>56</sup>.

Θα πρέπει να γίνει μνεία ότι ο περιορισμός της “ελληνικότητας” ως προς τα κεφάλαια της πλοιοκτήτριας εταιρείας ισχύει και για τυχόν επιγενόμενη της νηολογήσεως (ήτοι της αρχικής εγγραφής) μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου το οποίο νηολογήθηκε ως κεφάλαιο εξωτερικού, δηλαδή δεν είναι δυνατή η περιέλευση της κυριότητάς του σε νομικό πρόσωπο το οποίο δεν καλύπτει κατά πλειοψηφία ελληνικά κεφάλαια, ομοίως της ελληνικότητας πιστοποιουμένης από βεβαίωση της οικείας Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να γίνει μνεία ότι οι ίδιες οι εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση πλοίων περιέχουν όρο<sup>57</sup> σύμφωνα με τον οποίο στην περίπτωση κατά την οποία, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, παύσει κατά τις πληροφορίες της Διοικήσεως και κατά την ελεύθερη κρίση της να καλύπτει τουλάχιστον κατά πλειοψηφία ελληνικά συμφέροντα, διαγράφεται αμέσως το πλοίο από το ελληνικό νηολόγιο. Επομένως, η κατά πλειοψηφία τουλάχιστον “ελληνικότητα” των κεφαλαίων της πλοιοκτήτριας εταιρείας είναι απαραίτητο στοιχείο όχι μόνον για την εγγραφή του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, αλλά

---

<sup>56</sup> Σχετική τυγχάνει η υπ’ αριθμόν πρωτοκόλλου Μ. 3141.1/2/00 από 14/06/2000 Εγκύκλιος Διαταγή του ΥΕΝ/ΔΝΠΑ 4<sup>ο</sup> που εφαρμόζεται ομοιόμορφα από το σύνολο των Λιμενικών Αρχών

<sup>57</sup> Όρος 24 των οικείων εγκριτικών πράξεων

και για την “διατήρηση” της εγγραφής του σε αυτό, και οποτεδήποτε “απωλεσθεί” αυτή η κατά πλειοψηφία “ελληνικότητα” των κεφαλαίων, συντρέχει και λόγος αυτεπάγγελτης διαγραφής του πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο.

#### 8.4 ΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ “ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ”

Η εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο δεν είναι άμοιρη προνομίων, αλλά αντιθέτως οι εκδιδόμενες εγκριτικές πράξεις (οι οποίες στην πράξη περιλαμβάνουν στερεότυπους για άπαντα τα πλοία όρους) περιλαμβάνουν σειρά προνομίων, τόσο θεσμικών κατά κάποιον τρόπο όσο και οικονομικών για τον πλοιοκτήτη, τα οποία εντελώς ενδεικτικά<sup>58</sup> αφορούν τα ως κάτωθι:

α) Ελεύθερη αλλαγή σημαίας του πλοίου, πώληση, υποθήκευση και ναύλωσή του προς αλλοδαπούς χωρίς ουδεμία προηγούμενη άδεια ή έγκριση από ελληνική Αρχή (όρος 1 των οικείων εγκριτικών πράξεων),

β) Ελεύθερη διάθεση υπό του πλοιοκτήτη του συναλλάγματος εξωτερικού από τη διαχείριση ή πώληση του πλοίου (όρος 2 των οικείων εγκριτικών πράξεων),

γ) Ελεύθερη διάθεση και διαχείριση των εσόδων και κερδών του πλοίου, μη υποκειμένων σε κανενός είδους περιορισμό από την ελληνική νομοθεσία (όρος 3 των οικείων εγκριτικών πράξεων),

δ) Απαλλαγή από επίταξη, εκτός περίπτωσης γενικότερης διεθνούς σύρραξης (όρος 4 των οικείων εγκριτικών πράξεων),

ε) Αδυναμία κατάσχεσης του πλοίου από το Ελληνικό Δημόσιο ή Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου για κάθε λόγο και αιτία, παρά μόνον για οφειλές των πλοιοκτητών προερχομένων από το ίδιο το πλοίο (όρος 7 των οικείων εγκριτικών πράξεων),

στ) Καθορισμός ειδικής οργανικής συνθέσεως για το πλοίο (όρος 8 των οικείων εγκριτικών πράξεων),

---

<sup>58</sup> Καθόσον υπάρχουν ακόμη περισσότερα στις οικείες εγκριτικές πράξεις, η παράθεση των οποίων ξεφεύγει από την παρούσα ανάπτυξη.

ζ)Υποχρεωτική πρόσληψη και απασχόληση στην οργανική σύνθεση του πλοίου πέντε (5) Ελλήνων ναυτικών, συμπεριλαμβανομένου σε κάθε περίπτωση του πλοίαρχου, κατά παρέκκλιση οιασδήποτε αντιθέτου προς τούτο διατάξεως<sup>59</sup>,

η)Καταβολή των εισφορών προς το NAT και τα ασφαλιστικά ιδρύματα Εμπορικού Ναυτικού από τον πλοιοκτήτη βάσει της ισχύουσας συλλογικής σύμβασης εργασίας μόνον για τους Έλληνες ναυτολογημένους ναυτικούς<sup>60</sup>, ενώ επιτρέπεται η ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών πέραν από την οργανική σύνθεση του πληρώματος του πλοίου, χωρίς να υφίσταται υποχρέωση καταβολής από αυτούς ή τους πλοιοκτήτες εισφορών προς το NAT και τα λοιπά ασφαλιστικά ιδρύματα Εμπορικού Ναυτικού<sup>61</sup>.

Από το σύνολο των προαναφερθέντων “προνομίων” τα οποία απολαμβάνουν οι πλοιοκτήτες πλοίων εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο ως κεφαλαίων εξωτερικού, καθίσταται σαφές ότι υπάρχει ένα σημείο “στεγανών”, όπως ακριβώς τιτλοφορείται και το παρόν κεφάλαιο, σε σχέση με την ελληνική ναυτιλία, καθώς η εν λόγω δυνατότητα προβλέπεται αποκλειστικά και μόνον για πλοιοκτήτριες εταιρείες με κατά πλειοψηφία “ελληνικά” κεφάλαια, ενώ αποκλείεται μία τέτοια δυνατότητα για κοινοτικούς<sup>62</sup>.

Σε σχέση με τα συγκεκριμένα προνόμια, εκτός του ότι προφανώς αφορούν το πρόσωπο του πλοιοκτήτη, από την άλλη αφορούν και τους απασχολούμενους ναυτικούς: όπως προαναφέρθηκε, πέντε (5) τουλάχιστον εκ των μελών της προβλεπομένης οργανικής συνθέσεως του πλοίου θα πρέπει να είναι Έλληνες, και απαραιτήτως ο πλοίαρχος του πλοίου. Επομένως, σε αυτό το σημείο τίθεται ένας περιορισμός ως προς τη δυνατότητα απασχόλησης σε μία κατηγορία πλοίων υπό ελληνική σημαία, δηλαδή ελληνικών, κοινοτικών ναυτικών και ιδίως εκείνων που κατέχουν τα προσόντα του πλοίαρχου,

---

<sup>59</sup> Όρος 8.Α.1 των οικείων εγκριτικών πράξεων

<sup>60</sup> Όρος 8.Α3<sup>α</sup> των οικείων εγκριτικών πράξεων

<sup>61</sup> Όρος 8.Β.1 των οικείων εγκριτικών πράξεων

<sup>62</sup> Θα πρέπει να γίνει μνεία ότι, ασχέτως του εν λόγω κατά κανόνα περιορισμού, έχουν παρατηρηθεί εντελώς μεμονωμένες περιπτώσεις όπου έχει επιτραπεί η περιέλευση της κυριότητας πλοίων τα οποία νηολογήθηκαν ως κεφάλαια εξωτερικού σε νομικά πρόσωπα καλύπτοντα κατά πλειοψηφία όχι ελληνικά αλλά κοινοτικά κεφάλαια με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

επιφυλασσομένης αυτής της δυνατότητας αποκλειστικά και μόνον για τους Έλληνες ναυτικούς.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει οπωσδήποτε να τύχει σχολιασμού και το εξής: η “ελληνικότητα” των κεφαλαίων των πλοιοκτητριών εταιρειών πιστοποιείται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, δηλαδή από μία ένωση των ιδίων των πλοιοκτητών, και όχι από μία κρατική ανεξάρτητη διοικητική αρχή. Αυτό σημαίνει πως στην ουσία οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες είναι εκείνοι οι οποίοι αποφασίζουν (αφού η “βεβαίωση ελληνικότητας” είναι απαραίτητο προαπαιτούμενο για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο του πλοίου ως κεφαλαίου εξωτερικού) το ποια πλοία τίνος πλοιοκτήτη μπορούν να εγγραφούν ως ελληνικά κεφάλαια εξωτερικού στο ελληνικό νηολόγιο, δηλαδή η κρίση της Διοίκησης ακολουθεί μία κρίση ενός ιδιωτικού φορέα!!!!!!

#### 8.5 ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ

Με το άρθρο 13 του β.δ. 2687/1953, όπως ανωτέρω αναλύθηκε και όπως αυτό τελικά λειτουργεί (βοηθούσης και της διοικητικής πρακτικής για πάνω από μισό αιώνα των αρμοδίων ελληνικών αρχών), οι ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία προσφέροντας ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, προσπαθώντας από την άλλη πλευρά να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ποντοπόρο ναυτιλία, δηλαδή στην ναυτιλία η οποία είναι και η πλέον προσοδοφόρος αλλά και συμβάλλουσα στην εθνική οικονομία<sup>63</sup>.

Η βασική φιλοσοφία και αντίληψη της ελληνικής αυτής ναυτιλιακής πολιτικής, συνίσταται στο ότι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία διασφαλίζεται εφόσον δεν υπεισέρχονται αλλοδαπά (συμπεριλαμβανομένων και των κοινοτικών) συμφέροντα στην ελληνική σημαία και κυρίως στα ποντοπόρα πλοία, ήτοι

---

<sup>63</sup> Όπως και στον οικείο τόπο αναπτύχθηκε, η ποντοπόρος ναυτιλία κατά βάση είναι εκείνη που συμβάλλει στην εθνική οικονομία και στην εισροή συναλλάγματος στην Ελλάδα, κάτι το οποίο δεν επιτυγχάνεται σε καμία περίπτωση με την ακτοπλοΐα ή το θαλάσσιο τουρισμό

την αιχμή του δόρατος της ελληνικής ναυτιλίας. Η εν λόγω αντίληψη, δείχνει παρωχημένη και ξεπερασμένη μέσα στα πλαίσια μίας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, η οποία περιλαμβάνει φυσικά τη ναυτιλία, και πολύ περισσότερο μέσα σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία.

Επίσης, λόγω της συμβολής της ναυτιλίας στην εθνική άμυνα, και δεδομένου του σχεδιασμού της άμυνας της Ελλάδας βάσει και του υπάρχοντος εμπορικού στόλου, υπάρχει και ο όρος στις εκδιδόμενες εγκριτικές πράξεις για νηολόγηση πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού για την υποχρεωτική ναυτολόγηση Έλληνα ως πλοιάρχου των πλοίων.

Εφόσον τις δει κανείς από ελληνική και εθνική σκοπιά, οι αντιρρήσεις για το “άνοιγμα” των στεγανών μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που διατυπώνονται από παράγοντες της εφοπλιστικής πλευράς, όσο και η προθυμία των εκάστοτε κυβερνήσεων να τις υιοθετούν, φαίνονται εύλογες και εν μέρει δικαιολογημένες, εάν συνυπολογισθεί η σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα, ως και στον οικείο τόπο αναφέρθηκε συνολικά.

Επίσης, οι εν λόγω αντιρρήσεις και η αρτηριοσκληρωτική αντιμετώπιση του συγκεκριμένου ζητήματος, δεν απέχει πολύ από τις γενικότερες δυσχέρειες τις οποίες αντιμετωπίζει το εγχείρημα της ένωσης για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση προϊόντος του χρόνου, με απώτερο πάντα σκοπό την απόλυτη πολιτική ένωση, και έχει να κάνει με “φοβίες”, “εθνικές προκαταλήψεις” και “εθνικά στερεότυπα”, η ύπαρξη των οποίων (της Ελλάδας φυσικά μη εξαιρουμένης από αυτά) χάνεται μέσα στα βάθη του χρόνου, τα οποία όσο υφίστανται, θα δυσκολεύουν και θα “κωλυσιεργούν” (προσωρινά έστω) την όποια πορεία και διαδικασία προς μία ενωμένη Ευρώπη.

Εκτός των άλλων, θα πρέπει πάντως να εξεταστεί και η εξής παράμετρος: δεδομένων των “προνομίων” και πλεονεκτημάτων των οποίων “απολαμβάνουν” οι πλοιοκτήτες οι οποίοι εγγράφουν τα πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο με τη διαδικασία του ν.δ. 2687/1953, δηλαδή ως κεφάλαια εξωτερικού, μήπως η “παροχή” των εν λόγω προνομίων (και μάλιστα με συνταγματικής ισχύος διατάξεις, μη δυνάμενες να τροποποιηθούν από μία μετέπειτα πολιτική εξουσία) επηρεάζει τον ελεύθερο και ανόθευτο ανταγωνισμό που διαπνέει και θεσμικά αλλά και ως μία ολόκληρη φιλοσοφία το σύνολο του οικοδομήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι όποιες κρατικές ενισχύσεις στο πεδίο της ναυτιλίας (εφόσον βέβαια θεωρήσουμε ως κρατικές ενισχύσεις έστω και έμμεσες, τα “ωφέλη” της νηολόγησης με τις διατάξεις περί κεφαλαίων εξωτερικού,) και τα προγράμματα των ενισχύσεων στη ναυτιλία δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών, αλλά να αποδεικνύουν ότι δεν επιφέρουν στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών-μελών σε βαθμό αντίθετο προς το “κοινό συμφέρον”.

Με αυτά τα δεδομένα και υπό το συγκεκριμένο πρίσμα υπό το οποίο εξετάζονται οι κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα μπορούσε να πει κανείς πως δεν φαίνεται τα “ωφέλη” της εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών (άμεσα τουλάχιστον), ενώ δεν επέρχεται (άμεσα τουλάχιστον) στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό αντίθετο προς το “κοινό συμφέρον”.

Κατ’ αποτέλεσμα, εκ πρώτης όψεως δύσκολα ίσως θα μπορούσε να υποστηριχθεί βάσιμα μία “αντίθεση” προς τον ελεύθερο και ανόθευτο ανταγωνισμό στα πλαίσια της Ένωσης συνεπεία των συγκεκριμένων προνομίων, πλην όμως εάν λάβει χώρα μία εγγύτερη, πληρέστερη και μεθοδικότερη ανάλυση των όρων τους οποίους εμπεριέχουν οι εγκριτικές πράξεις, ίσως σε δεδομένη στιγμή να διαφανούν “ασυμφωνίες” μέσα στο ενιαίο κοινοτικό οικοδόμημα.

Για παράδειγμα, η πρόβλεψη στους όρους των οικείων εγκριτικών πράξεων για δυνατότητες που δίδονται στους πλοιοκτήτες “κατά παρέκκλιση κάθε διάταξης της κείμενης νομοθεσίας”, θα μπορούσαν σε δεδομένη στιγμή να έρθουν σε αντίθεση με διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, αφού το τελευταίο αποτελεί πλέον “κομμάτι” του εσωτερικού δικαίου της Ελλάδας, ως κράτους- μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, “προβληματική” είναι και η πρόβλεψη στους όρους των εκδιδόμενων εγκριτικών πράξεων της υποχρέωσης ναυτολόγησης πέντε (5) ναυτικών Ελλήνων, ενώ υποχρεωτικά ο πλοίαρχος πρέπει να είναι Έλληνας, καθώς θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά διάκριση σε βάρος των άλλων κοινοτικών πολιτών.

Η αλήθεια είναι ότι δεν διαφαίνεται, επί της παρούσης τουλάχιστον, καμία απολύτως διάθεση από κανέναν εμπλεκόμενο με το θέμα φορέα, για τροποποίηση (και πολύ

περισσότερο κατάργηση) του παραπάνω ειδικού νομοθετικού πλαισίου, ούτε επίσης διαφαίνεται κάποια τάση “ανοίγματος” αυτής της διαδικασίας σε κοινοτικά κεφάλαια, και όχι μόνον σε κατά πλειοψηφία ελληνικά, για το εγγύς μέλλον τουλάχιστον.

Επίσης, λόγω της αυξημένης “βαρύτητας” την οποία έχουν τα κατά τις σχετικές ως άνω διατάξεις νηολογούμενα στην ελληνική σημαία πλοία για την ελληνική οικονομία, δεν είναι βέβαιο πως οι όποιες τυχόν στο μέλλον αλλαγές αναφορικά με το “άνοιγμα” της εν λόγω διαδικασίας και σε κοινοτικά νομικά πρόσωπα, θα λάβουν χώρα χωρίς αντιδράσεις, κυρίως από μέρους των πλοιοκτητών, οι οποίοι θεωρούν το εν λόγω νομοθετικό καθεστώς ως ένα “οιονεί κεκτημένο” δικαίωμά τους, και μάλιστα “κλειστού” χαρακτήρα για τα ελληνικά κεφάλαια.

Και σε συνέχεια των ανωτέρω, δεν θα πρέπει επίσης να παραβλεφθεί από κάποιον ότι η τάση της ελληνικής πολιτικής επί των θεμάτων της ναυτιλίας συνίσταται στο ότι η πολιτική εξουσία, όχι σπάνια, υποτάσσεται στις επιθυμίες των πλοιοκτητών<sup>64</sup>, ενώ δύσκολα μπορεί να παρατηρηθεί το αντίθετο, δηλαδή η επιβολή μονομερώς μέτρων δυσμενών από πλευράς πολιτικής εξουσίας επί των πλοιοκτητών χωρίς την ελάχιστη έστω συναίνεση των τελευταίων.

---

<sup>64</sup> Συνήθως διατυπώνεται από τον εφοπλιστικό κόσμο η απειλή ότι θα “πάρουν τα πλοία και θα φύγουν”, η οποία απειλή σημαίνει πως θα διαγράψουν τα πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο “σηκώνοντας” κάποια άλλη σημαία ευκαιρίας, ως ένα μέσο πίεσης προς την εκάστοτε πολιτική εξουσία προκειμένου η τελευταία να μην προβεί στη λήψη δυσμενών μέτρων σε βάρος τους



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΟΙ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΛΟΓΩ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Θα καταστεί κατωτέρω μία προσπάθεια να προσεγγισθούν οι μεταβολές οι οποίες έχουν λάβει χώρα σε θεσμικό-νομοθετικό επίπεδο συνεπεία του ότι η Ελλάδα αποτελεί μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάνοντας μνεία των κατά την άποψή μας σημαντικότερων από αυτές, καθώς μία εξαντλητική απαρίθμησή τους πέραν του ότι δεν είναι απολύτως εφικτή, ξεφεύγει από το σκοπό του παρόντος.

Προτού προχωρήσουμε στην ειδικότερη καθ' εκάστη περίπτωση ανάλυση των θεσμικών-νομοθετικών μεταβολών οι οποίες έχουν επέλθει, είναι δυνατόν συνοπτικά να λεχθεί ότι αυτές περιστρέφονται γύρω από αμφοτέρους τους δύο βασικούς άξονες της ναυτιλίας: αφορούν και το πλοίο αλλά και το ναυτικό.

### 9.1 ΕΓΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

#### *9.1.1 ΠΡΙΝ ΤΟ Π.Δ. 11/2000*

Οι προϋποθέσεις σύνδεσης πλοίων με την ελληνική έννομη τάξη κατά το χρόνο εισδοχής της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες καθορίζονταν από το άρθρο 5 του κυρωθέντος με το ν.δ. 187/1973 Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ως αυτός ίσχυε τότε στην αρχική του μορφή από της θεσπίσεώς του. Η προαναφερόμενη διάταξη της ελληνικής νομοθεσίας έθετε ως αναγκαίες προϋποθέσεις για την κτήση της ελληνικής ιθαγένειας ενός πλοίου τις εξής: α) την ελληνική ιδιοκτησία του πλοίου κατά ορισμένο ποσοστό (ουσιαστική προϋπόθεση) και β) την εγγραφή του σε ελληνικό νηολόγιο (τυπική προϋπόθεση, η οποία και ολοκληρώνει την σύνδεση του πλοίου με την ελληνική έννομη τάξη)<sup>65</sup>.

---

<sup>65</sup> Θα πρέπει εν προκειμένω να διευκρινισθεί ότι ως πλοία εγγραφόμενα στο ελληνικό νηολόγιο θεωρούνται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου τα σκάφη καθαρής χωρητικότητας μεγαλύτερης των δέκα κόρων που κινούνται αυτοδυνάμως επί της θαλάσσης- υφίσταται βέβαια και δυνατότητα εγγραφής πλωτών ναυπηγημάτων στο ελληνικό

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ίδιες προϋποθέσεις απαιτούνταν υπό το προϋφιστάμενο καθεστώς και για την σύνδεση των ελληνικών ναυπηγημάτων με την ελληνική έννομη τάξη, καθόσον τα πλωτά ναυπηγήματα (ως αυτά νοούνται κατά τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου)<sup>66</sup> εμπίπτουν σε κάθε περίπτωση στην έννοια του πλοίου κατά το άρθρο 3 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ή στην έννοια του “βοηθητικού ναυπηγήματος” κατά το άρθρο 4 του προαναφερθέντος Κώδικα<sup>67</sup>.

Όσον αφορά την μερική ελληνική ιδιοκτησία η οποία απαιτούνταν όπως ανωτέρω αναφέρθηκε για την εγγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, κατά την διάταξη του άρθρου 5 παρ. 1 προβλεπόταν ότι “αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα εις Έλληνας υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν...”. Επομένως, εφόσον η πλειοψηφία των μερίδων κυριότητας ενός πλοίου ανήκε σε φυσικό πρόσωπο με ελληνική ιθαγένεια ήταν δυνατή η εγγραφή του στο ελληνικό νηολόγιο, ενώ μία τέτοια εγγραφή ήταν ομοίως εφικτή αν το πλοίο ανήκε κατά κυριότητα κατά πλειοψηφία σε ημεδαπό νομικό πρόσωπο<sup>68</sup>, εφόσον πλέον αυτού, και τα κεφάλαιά του κατέχονταν από ημεδαπούς κατά πλειοψηφία.

Συνεπεία του παραπάνω προϋφισταμένου νομικού καθεστώτος, ένα κοινοτικό φυσικό πρόσωπο μπορούσε να αποκτήσει μόνο ποσοστό κυριότητας μικρότερο του 50 % επί ελληνικού πλοίου, ενώ το ίδιο ποσοστό μπορούσε να αποκτηθεί από κοινοτικό νομικό πρόσωπο εάν το τελευταίο αποτελούνταν από κεφάλαια τα οποία δεν ανήκαν τουλάχιστον κατά πλειοψηφία σε Έλληνες. Εξυπακούεται ότι το λοιπό άνω του 50% ποσοστό

---

νηολόγιο, κατά βάση των πλοιαρίων και των φορτηγίδων στα οικεία για αυτά δημόσια βιβλία ως προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία περί νηολογίων και ναυτικών υποθηκολογίων

<sup>66</sup> Η έννοια του πλωτού ναυπηγήματος προκύπτει από τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 2 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου εξ αντιδιαστολής με την έννοια του πλοίου ως αυτή δίδεται στην διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 αυτού, δηλαδή ως πλωτό ναυπηγήμα νοείται σκάφος καθαρής χωρητικότητας μικρότερης των δέκα κόρων ή μη αυτοδυνάμως κινούμενο.

<sup>67</sup> Εκτενή αναφορά στο συγκεκριμένο ζήτημα, υπό το νομοθετικό καθεστώς το οποίο προΐσχυε, μπορεί να βρει κανείς σε Αλίκης Κιάντου- Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδοση Τρίτη, Εκδοτικός Οίκος Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη 1992.

<sup>68</sup> Ως ελληνικό νομικό πρόσωπο θεωρείται εκείνο του οποίου η έδρα βρίσκεται στην ημεδαπή-σχετική τυγχάνει η διάταξη του άρθρου 10 του Αστικού Κώδικα.

κυριότητας επί του συγκεκριμένου πλοίου θα έπρεπε οπωσδήποτε να ανήκει σε ημεδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, ενώ η τυχόν μεταβολή υπέρ κοινοτικών φυσικών ή νομικών προσώπων του κατά πλειοψηφία ποσοστού κυριότητας του πλοίου συνεπαγόταν την διαγραφή του πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο, βάσει της διάταξης του άρθρου 16 παρ. 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παρ. 1 του ίδιου Κώδικα.

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να γίνει μνεία ότι με αυτές τις προϋποθέσεις ήταν δυνατή ομοίως και η χορήγηση Προσωρινών Ναυτιλιακών Εγγράφων από Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή σε πλοία, δηλαδή χωρίς να λαμβάνει εκ παραλλήλου και εγγραφή τους στο ελληνικό νηολόγιο, κατά τους όρους του άρθρου 9 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, και κατά συνέπεια δεν ήταν δυνατή η χορήγησή τους σε πλοία μη καλύπτοντα κατά πλειοψηφία τουλάχιστον ελληνικά συμφέροντα<sup>69</sup>.

Παρά τους συγκεκριμένους περιορισμούς ως προς την απόκτηση ελληνικών πλοίων από κοινοτικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι και υπό το προϋφιστάμενο καθεστώς δεν αποκλείονταν η ενάσκηση της εκμετάλλευσης ελληνικών πλοίων από κοινοτικούς, καθ' όσον από τη σχετική διάταξη του άρθρου 105 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν προέκυπτε (και ούτε και επί του παρόντος προκύπτει) κάποιος σχετικός προς τούτο περιορισμός.

#### *9.1.2 Η ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ*

Στις 6 Μαρτίου 1996, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προσφυγή με την οποία ζήτησε να αναγνωριστεί ότι η Ελληνική Δημοκρατία, διατηρώντας σε ισχύ νομοθετικές διατάξεις που

---

<sup>69</sup> Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 9 παρ. 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου “Επιτρέπεται η υπό Λιμενικών ή Προξενικών Αρχών έκδοσις προσωρινού εγγράφου εθνικότητας, διά τα οποία υφίστανται μεν όροι αναγνώρισεως αυτών ως ελληνικών, δεν καθίσταται όμως αυτή αμέσως εφικτή”.

περιορίζουν το δικαίωμα εγγραφής στα ελληνικά νηολόγια μόνο σε πλοία που ανήκουν κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 50% σε Έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους κατά το ίδιο ποσοστό, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 6, 48, 52, 58 και 211 της Συνθήκης ΕΚ, καθώς και από το άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1251/70 της Επιτροπής της 28<sup>ης</sup> Ιουνίου 1970, περί του δικαιώματος των εργαζομένων να παραμένουν στην επικράτεια κράτους μέλους μετά την άσκηση σ' αυτό ορισμένης εργασίας (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 64), και από το άρθρο 7 της οδηγίας 75/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1974, περί του δικαιώματος των υπηκόων ενός κράτους μέλους να παραμένουν στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους μετά την άσκηση σε αυτό μη μισθωτής δραστηριότητας. Κατά την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση της ελληνικής εθνικότητας στα αλιευτικά και στα εμπορικά πλοία, τις οποίες προβλέπει η διάταξη του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (στην αρχική του μορφή), αντέβαιναν προς το κοινοτικό δίκαιο και ειδικότερα προς τα άρθρα 6, 48, 52, 58 και 221 της Συνθήκης ΕΚ. Όσον αφορά τα σκάφη αναψυχής τα οποία και δεν αποτελούν μέσο ασκήσεως οικονομικής δραστηριότητας, η Επιτροπή θεωρούσε ότι το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αντέβαινε προς τα άρθρα 6, 48 και 52 της Συνθήκης, καθώς και προς το άρθρο 7 του κανονισμού 1251/70 και το άρθρο 7 της οδηγίας 75/34.

Κατά την εκδίκαση της προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η Ελληνική Δημοκρατία υποστήριξε την συμβατότητα της αρχικής ρύθμισης του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προς το κοινοτικό δίκαιο στους εξής τέσσερις άξονες: α) ότι νομιμοποιείται να εφαρμόζει το άρθρο 5 της Συμβάσεως της Γενεύης του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα, καθώς και τα άρθρα 91 επ. της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας, που προβλέπουν ότι κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητάς του στα πλοία, για την εγγραφή τους στα νηολόγια του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, ώστε να υφίσταται γνήσιος δεσμός μεταξύ του κράτους και του πλοίου, και ο λόγος για τον οποίο απαιτείται η ύπαρξη τέτοιου δεσμού είναι ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν διάφορες υποχρεώσεις σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, ενώ το κυριότερο κριτήριο για τη

χορήγηση σ' ένα πλοίο του δικαιώματος να πλέει υπό ορισμένη σημαία είναι η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη

β) η ελληνική νομοθεσία δεν εμπόδιζε τους υπηκόους των άλλων κρατών μελών να αγοράζουν και να χρησιμοποιούν στην Ελλάδα πλοία φέροντα τη σημαία άλλου κράτους.

γ) ορισμένες δραστηριότητες έχουν επιφυλαχθεί αποκλειστικά υπέρ των πλοίων με ελληνική σημαία, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 3760/92 του Συμβουλίου, της 20<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1992, για τη θέσπιση κοινοτικού συστήματος για την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια (ΕΕ L 389, σ. 1), και τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 264, σ.7). Ο τελευταίος αυτός κανονισμός, αν και αφορά την παροχή υπηρεσιών, έχει επίσης αποτελέσματα επί της ελευθερίας εγκαταστάσεως, ειδάλλως θα έχανε την πρακτική του αποτελεσματικότητα. Πράγματι, η έννοια της εγκαταστάσεως εμπεριέχει την έννοια της παροχής υπηρεσιών. Η ελευθέρωση της παροχής των εν λόγω υπηρεσιών θα πραγματοποιηθεί βαθμιαία. Εξάλλου, το άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού 3577/92 προβλέπει ένα ιδιαίτερο καθεστώς υπέρ της Ελληνικής Δημοκρατίας για λόγους κοινωνικοοικονομικής συνοχής.

δ) Δικαιολογητικός λόγος της ύπαρξης της ελληνικής ρύθμισης περί νηολογήσεως είναι και οι αναγόμενες στην οργάνωση της εθνικής άμυνάς της ανάγκες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από ένα ιδιόμορφο ιστορικό και γεωπολιτικό περιβάλλον, δηλαδή το κράτος πρέπει να είναι σε θέση να επιτάσσει τα πλοία σε περίπτωση ανάγκης, η οποία να αφορά την εθνική του ασφάλεια σε περίοδο κρίσης.

Η επιχειρηματολογία της Ελληνικής Δημοκρατίας δεν έπεισε το Πέμπτο Τμήμα του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο με την απόφασή του της 27<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1997 (επί της υποθέσεως C-62/96) δέχθηκε ότι η Ελληνική Δημοκρατία, διατηρώντας σε ισχύ νομοθετικές διατάξεις που περιορίζουν το δικαίωμα εγγραφής στα ελληνικά νηολόγια μόνο στα πλοία που ανήκουν κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 50% σε Έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους κατά το ίδιο ποσοστό, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα

άρθρα 6, 48, 52, 58 και 221 της Συνθήκης ΕΚ, καθώς και από το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1251/70 της Επιτροπής, της 29<sup>ης</sup> Ιουνίου 1970, περί του δικαιώματος των εργαζομένων να παραμένουν στην επικράτεια κράτους μέλους μετά την άσκηση σ' αυτό ορισμένης εργασίας, και από το άρθρο 7 της οδηγίας 75/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1974, περί του δικαιώματος των υπηκόων ενός κράτους μέλους να παραμένουν στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους μετά την άσκηση σε αυτό μη μισθωτής δραστηριότητας.

### *9.1.3 ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΔΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΕΚ*

Κατόπιν της καταδίκης της Ελληνικής Δημοκρατίας από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ως ανωτέρω αναφέρθηκε, μεταβλήθηκε το ισχύον θεσμικό πλαίσιο αναφορικά με τη δυνατότητα εγγραφής πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο από κοινοτικά φυσικά ή αλλοδαπά πρόσωπα.

Συγκεκριμένα, με το Προεδρικό Διάταγμα 11/2000 (Φ.Ε.Κ. 11 Α' /27/01/2000) "Τροποποίηση του άρθρου 5 του Ν.Δ. 187/73 περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", τροποποιήθηκε η διάταξη του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, και πλέον ισχύουν τα εξής:

α) Μπορούν να αναγνωριστούν ως ελληνικά τα πλοία τα οποία ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε Εταιρείες των λοιπών Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αναφέρονται στο άρθρο 48 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους, η οποία συνοδεύεται από το σχετικό τίτλο κτήσης κυριότητας (παρ. 1 του άρθρου 5 Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου).

β) Εφόσον ο πλοιοκτήτης τυγχάνει εταιρεία των λοιπών Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να καταστεί δυνατή η αναγνώριση του εμπορικού πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η εγκατάστασή τους κατά την έννοια του άρθρου 43 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ για τα φυσικά πρόσωπα των λοιπών Κρατών-Μελών της

Ευρωπαϊκής Ένωσης η προαναφερόμενη απαίτηση της εγκατάστασης θα πρέπει να εκπληρωθεί μέχρι τη στιγμή της νηολόγησης του πλοίου. Στο προαναφερόμενο αυτό πλαίσιο η διαχείριση του πλοίου απαιτείται να ασκείται από την Ελλάδα. Ο οριζόμενος κατά τη νηολόγηση του πλοίου εκπρόσωπος ή εγγυητής καθώς επίσης το φυσικό πρόσωπο ή ο εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, το οποίο ασκεί τη διαχείριση, θα είναι εγκατεστημένος στην Ελλάδα (παρ. 2 του άρθρου 5 Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου).

γ) Θα πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα προαναφερόμενα έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους υπηκόους ή τις εταιρείες των Κρατών-Μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) (παρ. 3 του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου).

δ) Με αυτές τις προαναφερόμενες διακρίσεις, είναι δυνατή η κατά πλειοψηφία των μερίδων πλοιοκτησίας απόκτηση πλοίων ήδη εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο από κοινοτικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, χωρίς αυτή η απόκτηση να συνιστά και λόγο διαγραφής τους από το ελληνικό νηολόγιο (όπως συνέβαινε με το προϋφιστάμενο νομοθετικό καθεστώς).

Κατά συνέπεια, είναι πλέον εφικτή η εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων που ανήκουν κατά πλειοψηφία σε κοινοτικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, με την εξής διάκριση: α) εφόσον το πλοίο είναι “αναψυχής” (στερείται δηλαδή εμπορικού χαρακτήρα), αυτή η εγγραφή είναι δυνατή ασχέτως της ύπαρξης ή μη “εγκατάστασης” του κοινοτικού φυσικού ή νομικού προσώπου στην Ελλάδα, β) εφόσον το πλοίο ασκεί εμπορική επιχείρηση, απαραίτητη προϋπόθεση τυγχάνει η ύπαρξη “εγκατάστασης” του κοινοτικού φυσικού ή νομικού προσώπου στην Ελλάδα<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> Το ως άνω προαναφερόμενο προεδρικό διάταγμα διεβιβάσθη προς εφαρμογή προς τις Λιμενικές Αρχές με την υπ’ αριθμόν πρωτοκόλλου Μ. 3141.1/2/00 εγκύκλιο του ΥΕΝ/ΔΝΠΙΑ 4<sup>ο</sup>

Συνεπεία των παραπάνω τροποποιήσεων καθίσταται προφανές ότι με τις ίδιες προϋποθέσεις των ημεδαπών, είναι δυνατόν να εφοδιασθούν με Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα και πλοία τα οποία ανήκουν σε κοινοτικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Θα πρέπει εδώ να διευκρινισθεί πως πέραν της εξομίσωσης των ημεδαπών με τα κοινοτικά φυσικά και νομικά πρόσωπα η οποία επήλθε συνεπεία της παραπάνω νομοθετικής παρέμβασης, εξαλείφθηκε κατ' αποτέλεσμα και η απαίτηση απόδειξης της "ελληνικότητας" των συμφερόντων των ελληνικών νομικών προσώπων, κάτι το οποίο εκτός του ότι ήταν απρόσφορο, στην πράξη δεν μπορούσε να διασφαλιστεί το ασφαλές του ελέγχου ούτε το αμετάβλητο της ελληνικότητας των συμφερόντων του νομικού προσώπου καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου υπό ελληνική σημαία.

Τέλος, συνεπεία της τροποποίησης του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου δεν επήλθε καμία διαφοροποίηση αναφορικά με τη δυνατότητα των κοινοτικών φυσικών και νομικών προσώπων να αναλάβουν τον εφοπλισμό ενός υπό ελληνική σημαία πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 105 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, δηλαδή την εκμετάλλευσή του για λογαριασμό των ιδίων.

#### *9.1.4 Η ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΚΠΟΙΗΣΗΣ-ΥΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ*

Ένα ακόμη πεδίο το οποίο έμμεσα υπέστη μεταβολή συνεπεία της τροποποίησης της διάταξης του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου είναι και η δυνατότητα εκποίησης ή υποθήκευσης ορισμένων κατηγοριών υπό ελληνική σημαία πλοίων χωρίς να εξαρτάται η εγκυρότητα της υποθήκης από την προηγούμενη έγκριση Διοικητικής Αρχής.

Όσον αφορά την υποθήκευση, η οποία τυγχάνει και πιο εφαρμόσιμη σε πρακτικό επίπεδο, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 15 παρ. 2 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, για επιβατηγά ακτοπλοϊκά σιδηρά πλοία, επιβατηγά, οχηματαγωγά, ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά, απαιτείται οπωσδήποτε άδεια του αρμοδίου Υπουργού (πλέον του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας) για την υποθήκευσή τους σε αλλοδαπούς. Μετά την τροποποίηση γίνεται δεκτό πως εφόσον το κοινοτικό αλλοδαπό



φυσικό ή νομικό πρόσωπο που τυγχάνει ενυπόθηκος δανειστής πλοίου περιλαμβανομένου στις παραπάνω κατηγορίες έχει εγκατάσταση στην ημεδαπή, εξαιρείται της απαίτησης για προηγούμενη άδεια του Υπουργού προκειμένου να καταχωρηθεί στα οικεία υποθηκολόγια η εν λόγω υποθήκη<sup>71</sup>. Επομένως, μία τέτοιου είδους διοικητική έγκριση είναι απαραίτητη στην περίπτωση κατά την οποία το κοινοτικό νομικό ή φυσικό πρόσωπο το οποίο τυγχάνει ενυπόθηκος δανειστής πλοίου υπό ελληνική σημαία δεν διαθέτει εγκατάσταση στην ημεδαπή.

Ομοίως, γίνεται δεκτό ότι δε νοούνται ως αλλοδαποί κατά την ερμηνεία του άρθρου 15 παρ.1<sup>72</sup> και 2 τα κοινοτικά νομικά ή φυσικά πρόσωπα σε σχέση με την εκποίηση πλοίων προς αυτά<sup>73</sup>.

Επομένως, με την συγκεκριμένη τροποποίηση έχει διευκολυνθεί γραφειοκρατικά η ενδοκοινοτική ροή κεφαλαίων στα πλαίσια της παροχής πιστώσεων από κοινοτικούς για την απόκτηση πλοίων υπό ελληνική σημαία, ενώ επίσης δεν περιορίζεται η εκποίηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων σε κοινοτικούς από προηγούμενη άδεια διοικητικής αρχής, και περιορίζεται ομοίως η γραφειοκρατική διαδικασία ως προς την ενδοκοινοτική μεταφορά πλοίων<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> Σχετική προς τα προαναφερόμενα τυγχάνει η παρ. Δ της υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου Μ. 3141.1/2/00 εγκυκλίου του ΥΕΝ/ΔΝΠΑ 4<sup>ο</sup> η οποία και εφαρμόζεται με ομοιόμορφο τρόπο από το σύνολο των Λιμενικών Αρχών

<sup>72</sup> Η εν λόγω διάταξη έχει ως εξής: Εν περιπτώσει πολέμου ή επιστρατεύσεως, γενικής ή μερικής, δύναται διά Π. Διατάγματος εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου να ορισθή ότι απαιτείται προηγούμενη άδεια του Υπουργού διά την συμβατικήν εκποίησην ή υποθήκευσιν του πλοίου εν όλω ή εν μέρει προς ωρισμένης εθνικότητος αλλοδαπούς, δι' ωρισμένην χρονικήν διάρκειαν ή δι' ωρισμένον τύπον πλοίου.

<sup>73</sup> Ομοίως όπως και για την υποθήκευση συναφώς αναφέρθηκε σχετική τυγχάνει η παρ. Δ της υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου Μ. 3141.1/2/00 εγκυκλίου του ΥΕΝ/ΔΝΠΑ 4<sup>ο</sup> η οποία και εφαρμόζεται με ομοιόμορφο τρόπο από το σύνολο των Λιμενικών Αρχών.

<sup>74</sup> Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι η μείωση της γραφειοκρατίας συνεπεία των συγκεκριμένων νομοθετικών τροποποιήσεων δεν τυγχάνει ουσιώδης, καθώς ο εν λόγω έλεγχος των αρμοδίων αρχών προς το σκοπό της χορήγησης της συγκεκριμένης διοικητικής αδείας στην πράξη έχει καταστεί να είναι εντελώς τυπικός, χωρίς να υπεισέρχονται τα διοικητικά όργανα σε κανενός είδους εκτίμηση της σκοπιμότητας της αιτουμένης υποθήκευσης ή εκποίησης πλοίου.

## 9.2 ΚΑΜΠΟΤΑΖ

### *9.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΤΟ ΠΡΟΫΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ*

Καμποτάζ (Cabotage) είναι το προνόμιο εκείνο το οποίο συνίσταται στην αποκλειστική εκμετάλλευση της μεταφοράς τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων του, το οποίο και επιφυλάσσει για πλοία τα οποία φέρουν τη δική του σημαία κάθε κράτος.

Συγκεκριμένα, πρόκειται για την απαγόρευση της διενέργειας μεταφορών από ξένα πλοία στα εθνικά ύδατα μιας άλλης χώρας, στην περίπτωση της Ελλάδας, από πλοία υπό ξένη σημαία στο Αιγαίο και Ιόνιο.

Στο προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης περιλαμβάνονται, επίσης, πλέον των μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων με σκοπό την εξυπηρέτηση κατά βάση των νησιωτικών περιοχών, και η περιήγηση, η ρυμούλκηση, η αλιεία κλπ.

Κατά συνέπεια, ο συγκεκριμένος όρος σημαίνει την απαγόρευση παροχής μεταφορικών υπηρεσιών εντός των συνόρων μιας άλλης χώρας.

Ο όρος cabotage είναι ναυτικός όρος και σημαίνει στην κυριολεξία «ναυσιπλοΐα από ακρωτήριο σε ακρωτήριο παραπλεύρως της ακτής, χωρίς να περιλαμβάνεται πλεύση στην ανοιχτή θάλασσα».

Στη διεθνή νομοθεσία, λοιπόν, το cabotage συνδέεται άμεσα με το παράκτιο εμπόριο, ούτως ώστε να σημαίνει: ναυσιπλοΐα και εμπόριο παραπλεύρως της ακτής σε χώρο ο οποίος να μεσολαβεί ανάμεσα στα λιμάνια της.

Το cabotage συνεπώς χαρακτηρίζεται ως μια πρακτική, θεσμοθετημένη σε επίπεδο εσωτερικού δικαίου καθενός κράτους, αναφορικά με την απαγόρευση της εισόδου ξένης σημαίας στα παράκτια ύδατα, προς το σκοπό διενέργειας μεταφορών, τα οποία θεωρούνται ως εσωτερικά και επομένως το cabotage θεωρείται ως εσωτερικό εμπόριο.

Για μία χώρα λοιπόν το ποιος έχει πρόσβαση στα λιμάνια της, το ποιος έχει κέρδος από το εμπόριο, τη μεταφορά αγαθών και επιβατών, είναι πάρα πολύ μεγάλης αφενός μεν οικονομικής, αφετέρου δε και άλλων διαστάσεων σημασίας.

### 9.2.2 ΤΟ ΠΡΟΫΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το 1973 τέθηκε σε ισχύ στην Ελλάδα ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), ο οποίος κατά βάση εξακολουθεί να ισχύει μέχρι σήμερα. Επίσης, το 1976 εκδόθηκε το ΠΔ 684/1976 το οποίο θεσμοθετούσε τις άδειες σκοπιμότητας προκειμένου πλοία να δύνανται να δρομολογηθούν σε ακτοπλοϊκή γραμμή.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ορίζει την Ελληνική Ακτοπλοία ως τη μεταξύ των Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (άρθρα 111 και 165), η οποία μέχρι την 31/12/2003 αποτελούσε αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητων πλοίων.

Στο ΠΔ 364/21-7- 1988, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το ΠΔ 103/93, ορίζεται ότι ένα Ελληνικό πλοίο αναγνωρίζεται ως επιβατηγό πλοίο εάν είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών.

Επίσης, ο ΚΔΝΔ 1973, όριζε ότι τα ελληνικά επιβατηγά πλοία –εκτός εκείνων που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό ή τα κρουαζιερόπλοια- απομακρύνονται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας μετά τη συμπλήρωση του 35<sup>ου</sup> έτους της ηλικίας τους από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσής τους.

Τα ανωτέρω, δεν θα πρέπει να αντιμετωπισθούν σε σχέση μόνο με το θέμα της σημαίας την οποία έπρεπε να φέρουν τα διενεργούντα ακτοπλοϊα πλοία, αλλά και με το γεγονός ότι υφίστατο περιορισμός σε σχέση με τη δυνατότητα αλλοδαπών (περιλαμβανομένων και των κοινοτικών νομικών και φυσικών προσώπων) να εγγράψουν πλοία στην ελληνική σημαία, ως και στον ανωτέρω οικείο τόπο εκτενώς αναπτύχθηκε.

Το cabotage στην Ελλάδα, έδινε τη δυνατότητα στο ίδιο το κράτος να ορίζει τιμές ναύλου ως ένα μεγάλο βαθμό, καθώς επίσης να καθορίζει τα δρομολόγια τα οποία και θα πρέπει να πραγματοποιούνται για να καλυφθούν οι ανάγκες όλης της χώρας, και κυρίως της νησιωτικής.

Αυτό το πλέγμα κρατικού παρεμβατισμού είναι ιδιαίτερος εξαιρετικής σημασίας για τον επιβάτη, και κατά μεγάλο ποσοστό λειτουργεί υπέρ του, όπως υπέρ των κατοίκων των

απομακρυσμένων νησιών της Ελλάδας μπορεί ομοίως να λεχθεί ότι λειτουργούσε αυτή η στενή κρατική πολυποίκιλη παρέμβαση.

Στην αντίθετη περίπτωση, σε ένα καθεστώς παντελούς έλλειψης κρατικού παρεμβατισμού, ο έλεγχος των μεταφορών γίνεται από την αγορά, με βάση τους κανόνες αυτής, και η αγορά έχει την ευχέρεια και τη δυνατότητα να επιβάλλει αυθαίρετα ναύλα. Σε μία τέτοια περίπτωση έλλειψης κρατικού παρεμβατισμού, η αγορά (που είναι συνήθως ολιγοπωλιακής φύσεως), ορίζει η ίδια (δηλαδή εν προκειμένω οι κατέχοντες δεσπόζουσα θέση πλοιοκτήτες στο ολιγοπώλιο το οποίο έχει δημιουργηθεί) τους «κανονισμούς» και γενικότερα τους “κανόνες του παιχνιδιού”, και τα αποτελέσματα είναι μερικές φορές αρνητικά: μείωση ή κατάργηση των δρομολογίων σε άγονες περιοχές που δεν έχουν πολύ ζήτηση, ή ακόμα και μη-πραγματοποίηση των δρομολογίων σε περιόδους αντί-αιχμής όπως είναι οι χειμερινές περίοδοι.

Επιπρόσθετα στα παραπάνω, μέσα σε μία ολιγοπωλιακή κατάσταση, όπου ελλείπει παντελώς ο κρατικός έλεγχος (έστω και υπό τη μορφή ενός κάποιου βαθμού εποπτείας), δεν τίθεται θέμα ελεύθερης προτίμησης των “καταναλωτών” σε σχέση με τις παρεχόμενες ναυτιλιακές εργασίες: εάν υφίσταται ανάγκη διακίνησης επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων σε ένα απομακρυσμένο από την ηπειρωτική Ελλάδα νησί, αυτή θα πρέπει να λάβει χώρα πάση θυσία και ανεξαρτήτως κόστους, αφού η έννοια της επιλογής φαντάζει σαν κακόγουστο αστείο.

Από την άλλη πλευρά, μεγάλης σημασίας (ιδίως στην περίπτωση της Ελλάδας) τυγχάνει και το γεγονός σε μία χώρα να πλέουν στα ύδατα της πλοία με τα ίδια συμφέροντα. Αυτό σε περίπτωση ένοπλης σύρραξης είναι κρίσιμης σημασίας, δεδομένου ότι τα πλοία αυτά αυτόματα επιτάσσονται από το κράτος και χρησιμοποιούνται για την προστασία της χώρας και την ασφάλεια των κατοίκων αλλά και γενικότερα εντάσσονται μέσα στη χάραξη της γενικότερη εθνικής άμυνας.

### 9.2.3 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΡΡΟΗ

Στην σύγχρονη πλέον εποχή υπάρχει έντονη η ανάγκη για απελευθέρωση των θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς, κάτι που είναι και βασικό χαρακτηριστικό των σύγχρονων μεταφορών.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο της πλήρους απελευθέρωσης των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας, εντάσσεται και η έννοια του cabotage αλλά και η άρση του.

Η απελευθέρωση του τομέα της ακτοπλοΐας είχε ως βασικό σκοπό καταρχήν την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού, την προσπελασιμότητα όλων ανεξαιρέτως των κατοίκων των κρατών μελών της Κοινότητας στα δίκτυα μεταφορών, καθώς επίσης και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη.

Το κράτος προστατεύει το δημόσιο συμφέρον, καθώς οι μεταφορές δεν αποτελούν απλώς ένα αγαθό που υπόκειται στους κανόνες της αγοράς, αλλά και υπηρεσία ύψιστου ενίοτε δημοσίου συμφέροντος η οποία και τίθεται στη διάθεση των πολιτών και για το λόγο αυτό, το κράτος παρεμβαίνει για να εξασφαλίσει για τους επιβάτες επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης, όταν η αγορά δεν μπορεί να ανταπεξέλθει από μόνη της. Αυτή η παρεμβατική διάθεση του κράτους είναι αρκετά έντονη στην Ελλάδα, κυρίως για τους λόγους οι οποίοι ως ανωτέρω αναφέρθηκαν και έχουν να κάνουν με τη γενικότερη ιδιαιτερότητα της Ελλάδας σε σχέση με τις λοιπές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η σημασία για τη διατήρηση του cabotage σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να είναι η ίδια για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Απεναντίας, υφίστανται διάφοροι παράγοντες οι οποίοι και επηρεάζουν σε καθεμιά περίπτωση ξεχωριστά και διακριτά την ανάγκη της προστασίας της εθνικής ακτοπλοΐας. Τέτοιοι παράγοντες είναι: ο αριθμός των νησιών της κάθε χώρας, τα κοινά θαλάσσια σύνορα με εχθρικές χώρες, η γενικότερη μορφολογία του εδάφους, η ύπαρξη ανεπτυγμένου τουρισμού, ενώ εδώ θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι όποιες ιδεοληψίες και προκαταλήψεις απέναντι σε μία έμμεση τυχόν “ξένη” εισβολή μπορεί να διακατέχουν ένα λαό.

Εξαιτίας λοιπόν αυτής της διαφορετικής σημασίας που έχει η άρση ή η διατήρηση του cabotage, δεν ήταν εφικτό να υπάρξει μία κοινή συμφωνία στη χάραξη της Κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και αναγκαστικά αναβλήθηκε για αρκετά χρόνια η λήψη μιας τέτοιας σχετικής απόφασης.

Η χρήση των προνομίων αυτών, ο βαθμός και η έκταση αυτών των δραστηριοτήτων εξαρτάται από τη βούληση κάθε κράτους και αποτυπώνεται στην εσωτερική του νομοθεσία.

Με το Άρθρο 1 του Κανονισμού 3577/92<sup>75</sup> εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός άλλου κράτους μέλους, για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία αυτού.

Τα προαναφερόμενα βέβαια, προϋποθέτουν ότι τα πλοία των κοινοτικών πλοιοκτητών είναι σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς για την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών οι οποίοι διέπουν αυτό το κράτος μέλος.

#### *9.2.4 Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ*

Μετά από 25 χρόνια περίπου έντονου (ενίοτε και ασφυκτικού) κρατικού παρεμβατισμού, μέσα στον οποίο δημιουργήθηκε και λειτούργησε ο ελληνικός ακτοπλοϊκός επιβατηγός στόλος, εκδόθηκε ο Ν. 2932/01 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές» με στόχο την εναρμόνιση της Ελληνικής με την Κοινοτική Νομοθεσία (Κανονισμός 3577/92)<sup>76</sup>.

---

<sup>75</sup> Ο οποίος έχει άμεση και καθολική ισχύ στο σύνολο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

<sup>76</sup> Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι, από καθαρά νομικής απόψεως, δεν απαιτείται εθνική νομοθεσία για να “ενσωματώσει” έναν κοινοτικό κανονισμό στο εσωτερικό δίκαιο ενός κράτους μέλους, καθώς ο κανονισμός έχει άμεση, καθολική και γενική ισχύ έναντι πάντων από της δημοσίευσής του, ώστε να μην είναι καν επιτρεπτή οιαδήποτε “επέμβαση” του κρατικού νομοθέτη προς το σκοπό της εξειδίκευσής του. Από την άλλη πλευρά, δεν απαγορεύεται

Καταρχήν, θα πρέπει να σημειωθεί ότι με το Άρθρο 1 του Κανονισμού 3577/92<sup>77</sup> εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός άλλου κράτους μέλους, για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία αυτού.

Τα προαναφερόμενα βέβαια, προϋποθέτουν ότι τα πλοία των κοινοτικών πλοιοκτητών είναι σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς για την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών οι οποίοι διέπουν αυτό το κράτος μέλος.

Ο Ν. 2932/01, σε συνέχεια της θέσης σε ισχύ του Κανονισμού 3577/92, κατήργησε το προνόμιο της ακτοπλοΐας για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, αλλά σε αντιδιαστολή με τον Κανονισμό 3577/92 αύξησε τον κρατικό παρεμβατισμό και τον έλεγχο των ακτοπλοϊκών πλοίων εσωτερικού σε μια προσπάθεια του ελληνικού κράτους να σταθμίσει δύο αντιδιαμετρικά αντίθετες απόψεις:

α) εκείνη η οποία θέλει την πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών και υποστηρίζεται από τους έλληνες ακτοπλόους εφοπλιστές

β) εκείνη η οποία επιθυμεί τη διατήρηση του ισχυρού παρεμβατικού ρόλου του ελληνικού κράτους, προκειμένου το τελευταίο να προστατεύσει τα δικαιώματα των ασθενέστερων ομάδων όπως των ναυτικών, ταξιδιωτών και κατοίκων των νησιωτικών περιοχών, αλλά και τα γενικότερης φύσεως εθνικά συμφέροντα, με την ακτοπλοϊκή σύνδεση μικρών νησιών.

Ο χρόνος της απελευθέρωσης των μεταφορών, μετά την ψήφιση του προαναφερθέντος νόμου, ξεκίνησε για την Ελλάδα 14 μήνες νωρίτερα, από εκείνον που είχε τεθεί από τον Κανονισμό 3577, δηλαδή την 01.01.2004 και οι λόγοι που συνέβαλαν σε αυτό ήταν οι εξής:

---

σε ένα κράτος-μέλος, από γενική σκοπιά, να θεσπίζει επί ενός θέματος μέτρα συμπληρωματικά προς εκείνα τα οποία έχουν θεσπισθεί με άμεση ισχύ από τα αρμόδια κοινοτικά όργανα

<sup>77</sup> Ο οποίος ως και ανωτέρω αναφέρθηκε και θα πρέπει αρκούντως να τονιστεί, έχει άμεση και καθολική ισχύ στο σύνολο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

-Η ανάγκη για έγκαιρη μετάβαση από το παλαιό στο νέο σύστημα βάσει του νέου θεσμικού πλαισίου εν όψει της τότε επικείμενης διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων το έτος 2004, και

-Η επιτακτική ανάγκη η οποία υφίστατο για άμεσο κατά το δυνατόν εκσυγχρονισμό του ναυτιλιακού τομέα καθώς και για τη βελτίωση του επιπέδου ποιότητας των παρεχομένων ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Κύριοι (αλλά και αντικρουόμενοι εν πρώτοις) άξονες του Νόμου 2932/2001 θεωρούνται, αφενός μεν η προστασία του δημοσίου συμφέροντος, αφετέρου δε η ενθάρρυνση και τόνωση του ελεύθερου, ανόθευτου και υγιούς ανταγωνισμού μέσα σε μία απελευθερωμένη αγορά. Ειδικότερα:

- Το Κράτος εξακολουθεί για τον ίδιο το θεσμικό του ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδάφικη συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή).

- Ο υγιής ανταγωνισμός θα προάγει την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες οι οποίοι θεωρούνται άμεσα συνδεδεμένοι με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών αλλά και του ελλαδικού χώρου γενικότερα.

Τα κύρια σημεία του νέου Νόμου, μπορούν να συνοψισθούν στα εξής:

- Καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το οποίο γενικό δίκτυο περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλα ανεξαιρέτως τα ελληνικά λιμάνια.

Το δίκτυο αυτό αποσκοπεί στο να κατοχυρώνει το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, όσον αφορά τις γραμμές και τις συχνότητες προσέγγισης.

- Καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας οι οποίες χορηγούνταν κατά το προϋφιστάμενο νομοθετικό καθεστώς και αφορούσαν το πλοίο και όχι το πρόσωπο του πλοιοκτήτη<sup>78</sup>.

- Διατηρείται η δυνατότητα του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να επιβάλλει στους πλοιοκτήτες-εφοπλιστές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας τακτικών γραμμών (σύμφωνα

---

<sup>78</sup> Επρόκειτο δηλαδή για πραγματοπαγείς και όχι για προσωποπαγείς διοικητικές πράξεις



με τη διάταξη του άρθρου 2 παράγραφος 6 του συγκεκριμένου νόμου) που είναι δυνατόν να αφορούν: τα λιμάνια, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναυτολόγιο και τη στελέχωση, σύμφωνα με σχετική επί τούτω γνωμοδότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Επίσης, ως σημαντικές θεσμικού επιπέδου μεταβολές του νόμου θα πρέπει να μνημονευθούν και οι κάτωθι:

-Η ίδρυση Γενικής Γραμματείας στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας η οποία θα ασχολείται με τους λιμένες και τη λιμενική πολιτική και θα αποτελεί ένα ανώτατο όργανο συντονισμού όλων των Υπουργείων.

-Η συγκρότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το οποίο λαμβάνει τη μορφή ενός πολυπρόσωπου οργάνου κοινωνικών εταίρων, και το οποίο θα διαμορφώνει την ακτοπλοϊκή πολιτική της Ελλάδας.

-Η σύσταση ανεξάρτητης αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ), η οποία θα διασφαλίζει τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στο δημιουργούμενο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον<sup>79</sup>

---

<sup>79</sup> Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να γίνει μνεία ότι ο Νόμος 2932/2001 υπέστη επιγενόμενες τροποποιήσεις, με σημαντικότερες αυτές που έγιναν στο Προεδρικό Διάταγμα 344/2003 και αφορούν την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Τα άρθρα του εν λόγω Προεδρικού Διατάγματος καθορίζουν τι θα πρέπει να ισχύει σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, δηλαδή προβλέπει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις το αποκλειστικό δικαίωμα ανήκει στα ελληνικά πλοία, ενώ επιτρέπεται και η μεταφορά και στα υπό κοινοτική σημαία πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Ακόμη εμπεριέχεται διάταξη σύμφωνα με την οποία ορίζονται οι προϋποθέσεις για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων, δηλαδή οι προϋποθέσεις που θα πρέπει να ισχύουν στη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής. Επίσης, μεταγενέστερη τροποποίηση την οποία υπέστη ο Νόμος 2932/2001 αφορά τα άρθρα 4, 5, 7, 8, 19 και 21, τα οποία αντικαταστάθηκαν από τα άρθρα 25, 26, 27, 28, 35 και 36 αντιστοίχως, στο τέταρτο μέρος του Νόμου με υπ' αριθμό 3153/2003. Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούσαν τη δήλωση δρομολόγησης των πλοίων, την εκτέλεση των όρων της δρομολόγησης, τις έκτακτες προσεγγίσεις των πλοίων και την προκήρυξη διαγωνισμού για τη δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών, καθώς επίσης, και τη συγκρότηση Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων.

Από 01/01/2004 υπάρχει η δυνατότητα να δραστηριοποιηθούν μεταξύ των Ελληνικών λιμένων (τόσο των Ηπειρωτικών όσο και των νησιωτικών), όλα τα πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε οποιοδήποτε κύριο νηολόγιο καθενός Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και των χωρών Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ο.Χ./Ε.Ζ.Ε.Σ.).

Στον προαναφερόμενο Κανονισμό δεν αναφέρονται ρητά τα νηολόγια των κρατών. Η νηολόγηση σε ένα κράτος μέλος προϋποθέτει βασικά ότι το νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος, όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο. Κατ' αποτέλεσμα, επί πλοίων τα οποία είναι νηολογημένα στα νηολόγια των Κέργκελεν, των ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάιμαν δεν ισχύει ο Κανονισμός. Ο Κανονισμός αντίθετα ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ, αφού η Συνθήκη εφαρμόζεται σε αυτά τα εδάφη.

Ο εν λόγω Κανονισμός προβλέπει ότι για να έχει δικαίωμα ένα πλοίο κράτους μέλους να πραγματοποιεί ενδομεταφορές σε ένα άλλο κράτος μέλος, θα πρέπει πρώτα να εξασφαλίζει όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για να έχει τη δυνατότητα να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος μέλος, στο οποίο είναι νηολογημένο.

Πλοία τα οποία δεν δικαιούνται να δραστηριοποιηθούν στις εθνικές ενδομεταφορές δεν μπορούν να έχουν κάποιου είδους πρόσβαση ομοίως ούτε και στις αγορές των άλλων κρατών μελών.

Επίσης, τα πλοία τα οποία διαθέτουν τη δυνατότητα να διενεργούν μεταφορές με περιορισμούς στις εθνικές αγορές μπορούν με αυτούς ακριβώς τους όρους να εκτελέσουν δρομολόγια και σε ένα άλλο κράτος μέλος.

Τέλος, είναι δυνατό με διμερείς διακρατικές συμβάσεις ή συμφωνίες ή με έγκριση κατά περίπτωση, κάποιο κράτος μέλος να επιτρέψει την πρόσβαση σε πλοιοκτήτες άλλων χωρών χωρίς να θέτει κατ' ανάγκη κοινοτικούς περιορισμούς, και μάλιστα τέτοιες ρυθμίσεις ως οι προαναφερθείσες δεν τυγχάνουν αντίθετες με την κοινοτική πρακτική.

Σε ότι αφορά τα σκάφη αναψυχής, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο Κανονισμός καλύπτει μόνο τις θαλάσσιες υπηρεσίες οι οποίες και παρέχονται έναντι αμοιβής. Κατά συνέπεια των

προαναφερθέντων, τα σκάφη αναψυχής δεν εμπίπτουν στο ρυθμιστικό πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

Από την άλλη πλευρά, τα κρουαζιερόπλοια εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού, όταν αυτά δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους.

Για τις υπηρεσίες που παρέχονται από πλοία όπως τα ρυμουλκά (ρυμούλκηση, πλοήγηση, βυθοκόρηση) δε δίνεται σαφής απάντηση εάν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού, και ο τελευταίος παραπέμπει στο γενικό νομικό πλαίσιο παροχής υπηρεσιών<sup>80</sup> βάσει του κοινοτικού δικαίου<sup>81</sup>.

Σε σχέση με την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού 3577/92, θα πρέπει να σημειωθούν τα ακόλουθα:

#### 9.2.4.1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Τα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, είναι πλέον 27 (μετά και την πρόσφατη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την προσχώρηση της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας). Από την άλλη πλευρά, τόσο η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας όσο και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο (δηλαδή οι Οδηγίες, οι Κανονισμοί, οι Αποφάσεις κλπ) εφαρμόζονται και στις χώρες Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών (δηλ. Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν).

---

<sup>80</sup> Συνθήκη, Άρθρο 49 «Οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας απαγορεύονται, όσον αφορά τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι στο κράτος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδέκτη της περιοχής.»

<sup>81</sup> Θα πρέπει στο σημείο αυτό να γίνει μνεία ότι σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, η ρυμούλκηση μαζί με την αλιεία αλλά και την επιθαλάσσια αρωγή θεωρούνται ως ένα από τα αποκλειστικά δικαιώματα των πλοίων υπό ελληνική σημαία εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων

#### 9.2.4.2.ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ‘ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ’ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ

Ως νηολόγια Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, νοούνται τα νηολόγια εκείνα τα οποία και διέπονται από τη νομοθεσία ενός Κράτους-Μέλους και τηρούνται σε έδαφος στο οποίο και εφαρμόζεται η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα καθώς και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι σε ορισμένα Κράτη-Μέλη εκτός των κυρίων νηολογίων υφίστανται και άλλα νηολόγια (τα επονομαζόμενα και ως δεύτερα ή διεθνή νηολόγια), τα οποία υπόκεινται στις ειδικές διατάξεις της νομοθεσίας και αποτελούν νηολόγια των Κρατών-Μελών, πλην όμως τα πλοία τα οποία τυγχάνουν εγγεγραμμένα σε αυτά δεν νομιμοποιούνται υποχρεωτικά να εκτελούν μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους και επομένως ούτε και στην Ελλάδα.

Όπως και ανωτέρω αναφέρθηκε, για να μπορεί να θεωρηθεί ένα νηολόγιο ως νηολόγιο ενός Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό προϋποθέτει ότι το σχετικό νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος Κράτους Μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των νήσων Κέργκουελεν (Τμήμα των Γαλλικών και Ανταρκτικών εδαφών), των Ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάιμαν, επειδή βρίσκονται και υπόκεινται στη νομοθεσία εδαφών, στα οποία δεν εφαρμόζεται η Συνθήκη (εν όλω ή εν μέρει) δεν ισχύει ο Κανονισμός 3577/92 και ως εκ τούτου δεν επιτρέπεται η δραστηριοποίησή τους στις θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ελλάδα.

Επειδή ως προαναφέρθηκε, ο Κανονισμός 3577/92 εφαρμόζεται και στις χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών, τα πλοία τα οποία φέρουν σημαία Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν έχουν και αυτά το δικαίωμα της διενέργειας πλόων στο εσωτερικό οποιουδήποτε Κράτους-Μέλους Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης φυσικά και της Ελλάδας, εφόσον είναι νηολογημένα στο

κύριο νηολόγιο της χώρας τους και όχι στο τυχόν τηρούμενο και υπάρχον σε αυτά δεύτερο (ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο ονομαζόμενο αντίστοιχο) νηολόγιο<sup>82</sup>.

#### 9.2.4.3.ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Ως Ηπειρωτικά λιμάνια, για την εφαρμογή του Κανονισμού, νοούνται όλα τα λιμάνια της Ελλάδας, τα οποία βρίσκονται στην Ηπειρωτική Χώρα (π.χ. Θεσσαλονίκη, Ελευσίνα, Βόλος, Καβάλα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη, Ιτέα κλπ) καθώς και τα λιμάνια της Πελοποννήσου.

Αντιθέτως, ως νησιωτικά λιμάνια θεωρούνται τα λοιπά λιμάνια της χώρας (Εύβοιας, Κρήτης και των λοιπών νήσων).

#### 9.2.5 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με το άρθρο 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύει σήμερα, δεν υφίσταται πλέον διάκριση των ελληνικών επιβατηγών τουριστικών και κρουαζιερόπλοιων με τα αντίστοιχα κοινοτικά<sup>83</sup>, ή τα εγγεγραμμένα στα νηολόγια και φέροντα τη σημαία χώρας του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών, ως προς το δικαίωμα παραλαβής και μεταφοράς επιβατών για αναψυχή ή περιήγηση στην Ελληνική Ηπειρωτική χώρα και τα νησιά, ανεξαρτήτως χωρητικότητας των πλοίων αυτών.

Ως προς τα πλοία τα εγγεγραμμένα σε κοινοτικό νηολόγιο θα πρέπει να γίνουν οι ως κάτωθι διακρίσεις:

---

<sup>82</sup> Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι από τις εν λόγω χώρες, μόνο η Νορβηγία έχει δεύτερο νηολόγιο (NIS), τα πλοία του οποίου, σύμφωνα με δήλωση της εν λόγω χώρας, δεν θα εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων και περιηγητικούς πλόες στο εσωτερικό των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνεπώς και στο εσωτερικό της χώρας μας

<sup>83</sup> Δηλαδή τα εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ε.Ε.

α) Τα επιβατηγά, τουριστικά και κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε κύριο νηολόγιο των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών, δραστηριοποιούνται ελεύθερα στο εσωτερικό της Ελλάδας.

β) Για να μπορούν τα πλοία δεύτερου/διεθνούς νηολογίου να δραστηριοποιηθούν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές της Ελλάδας, θα πρέπει πρώτα να διαπιστώνεται το δικαίωμα πρόσβασής τους στις ενδομεταφορές της χώρας νηολόγησης του πλοίου και εν συνεχεία να τους παρέχεται το δικαίωμα εκτέλεσης περιήγησης (κρουαζιέρας) στην Ελλάδα.

γ) Τα πλοία τρίτων χωρών, δηλαδή εκείνα τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια χωρών άλλων εκτός των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν έχουν το δικαίωμα να δραστηριοποιηθούν στο εσωτερικό της χώρας μας.

δ) Ανεξαρτήτως των παραπάνω, για τα πλοία νηολογίου τρίτων χωρών καθώς επίσης για τα «κοινοτικά» πλοία τα οποία δεν δικαιούνται να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις στο εσωτερικό των κρατών μελών για τους λόγους που αναλύθηκαν παραπάνω, επιτρέπονται τα εξής :

i) Προσέγγιση σε ενδιάμεσα ελληνικά λιμάνια όταν η αρχική επιβίβαση και η τελική αποβίβαση των επιβατών γίνεται σε λιμένα του εξωτερικού.

ii) Επιβίβαση επιβατών σε λιμάνι του εσωτερικού υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες θα αποβιβαστούν οριστικά σε λιμάνι του εξωτερικού.

iii) Αποβίβαση σε λιμάνι του εσωτερικού επιβατών, οι οποίοι έχουν επιβιβασθεί στο πλοίο από λιμάνι του εξωτερικού.

ε) Τέλος, τα κρουαζιερόπλοια πλοία της παραπάνω παραγράφου δεν έχουν δικαίωμα παραλαβής επιβατών από Ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε αυτά, έστω και αν η περιήγηση προεκτείνεται σε λιμάνια του εξωτερικού, εφόσον το λιμάνι οριστικής αποβίβασης είναι Ελληνικό.

στ) Εξακολουθεί να μην επιτρέπεται η παραλαβή επιβατών από αφετήρια ή ενδιάμεσα Ελληνικά λιμάνια προκειμένου στη συνέχεια να αποβιβαστούν οριστικά σε άλλο Ελληνικό λιμάνι, εφόσον αυτή πραγματοποιείται με επιβατηγά-τουριστικά πλοία ή κρουαζιερόπλοια, ανεξάρτητα από τη σημαία τους (αν αυτή δηλαδή είναι Ελληνική, Κοινοτική ή Τρίτης

χώρας), καθόσον αυτό συνιστά ακτοπλοΐα που πραγματοποιείται από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ή Επιβατηγά σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2332/2001 και του άρθρου 168<sup>Α</sup>, το οποίο προστέθηκε στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου με το Προεδρικό Διάταγμα 344/2003.

#### 9.2.6 ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

α) Πλοία κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ο.Χ./Ε.Ζ.Ε.Σ.):

Αναφορικά με τα επιβατηγά τουριστικά πλοία και τα κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT, σε ότι αφορά το θέμα της στελέχωσής τους, και τα οποία πλοία δικαιούνται να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, θα εφαρμόζεται η νομοθεσία του Κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο (Flag State Regime).

Όσον αφορά τα επιβατηγά τουριστικά πλοία και τα κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας κάτω των 650 GT, στα θέματα στελέχωσης εφαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία (Νομοθεσία του Κράτους υποδοχής - Host State Regime), ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ των λιμένων της Ηπειρωτικής ακτογραμμής ή μεταξύ λιμένων της Ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας.

β) Επισημαίνεται ότι για τα κρουαζιερόπλοια, ανεξαρτήτως σημαίας (Κοινοτικής ή τρίτης Χώρας) και χωρητικότητας, εφόσον διενεργούν περιηγητικούς πλόες με αφετήριο ή και τερματικό λιμένα του εξωτερικού και παράλληλα προσεγγίζουν σε Ελληνικούς λιμένες, το καθεστώς στελέχωσης καθορίζεται από τη νομοθεσία του Κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο (Flag State Regime).

#### 9.2.7 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Εφαρμοστέο στην περίπτωση των πλοίων αυτών είναι το άρθρο 166 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), όπως ισχύει.

Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του, οι οποίες εναρμονίζονται με τις ρυθμίσεις του Κανονισμού 3577/92 και με την επιφύλαξη όσων έχουν αναφερθεί παραπάνω σχετικά με τα κοινοτικά πλοία που δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στη χώρα μας, φορηγά πλοία και δεξαμενόπλοια υπό κοινοτική σημαία ή σημαία των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών είναι ελεύθερα και έχουν το δικαίωμα να μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ όλων ανεξαιρέτως των Ελληνικών λιμένων, ανεξαρτήτως είδους εμπορευμάτων και χωρητικότητας, υπό τον όρο ότι απολαμβάνουν αντιστοίχου δικαιώματος στη χώρα νηολόγησής τους.

Σε ότι αφορά την δραστηριοποίηση των φορηγών πλοίων και δεξαμενοπλοίων εγγεγραμμένων σε δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο, απαιτείται προσκόμιση βεβαίωσης ότι έχουν το δικαίωμα διενέργειας ενδομεταφορών στην επικράτεια του κράτους μέλους στο δεύτερο νηολόγιο του οποίου τυγχάνουν εγγεγραμμένα.

#### 9.2.8 ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

α) Νησιωτικό Cabotage: Σε ότι αφορά το θέμα της στελέχωσης των φορηγών πλοίων και των δεξαμενοπλοίων (νηολογημένων σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις χώρες του ΕΟΧ/ΕΖΕΣ) ανεξαρτήτου χωρητικότητας, τα οποία μπορούν να εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, εφαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία (Νομοθεσία του Κράτους υποδοχής – Host State Regime).

β) Ηπειρωτικό Cabotage: Στις περιπτώσεις των μεταφορών από φορηγά πλοία και δεξαμενόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής εφαρμόζεται η νομοθεσία του Κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο (Flag State Regime).

Αντιθέτως, εάν πρόκειται για φορηγά πλοία και δεξαμενόπλοια χωρητικότητας μικρότερης των 650 GT που εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής



ακτογραμμής, τότε στα θέματα στελέχωσης εφαρμόζεται μόνο η Ελληνική νομοθεσία (Νομοθεσία του Κράτους υποδοχής – Host State Regime).

γ) Ειδικές Περιπτώσεις: Για φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια χωρητικότητας μεγαλύτερης των 650 GT, τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς άλλο κράτος, τα θέματα της στελέχωσης ρυθμίζονται από τη νομοθεσία του Κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο.

#### 9.2.9 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να επισημανθεί ότι οι περιορισμοί του άρθρου 166 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύουν, εξακολουθούν να υφίστανται ενεργοί για τα πλοία νηολογίου τρίτων χωρών (πχ Μπαχάμες, Αγ. Βικεντίου, Βανουάτου, Λιβερίας κλπ), καθώς επίσης για εκείνα τα «κοινοτικά» που δεν δικαιούνται να εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό κράτους-μέλους (συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας) για τους λόγους που ως ανωτέρω προαναφέρθηκαν.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, για τα πλοία με σημαία τρίτου Κράτους (εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης), καθώς και για τα μη νομιμοποιημένα «κοινοτικά» πλοία που δεν μπορούν να εκτελούν ενδομεταφορές στην χώρα μας, επιτρέπονται τα εξής:

- α) Ενδιάμεση προσέγγιση σε ελληνικά λιμάνια όταν η φόρτωση και τελική εκφόρτωση των εμπορευμάτων γίνεται σε λιμένα του εξωτερικού.
- β) Φόρτωση εμπορευμάτων σε λιμάνι του εσωτερικού υπό την προϋπόθεση ότι το φορτίο θα εκφορτωθεί σε λιμάνι του εξωτερικού.
- γ) Εκφόρτωση εμπορευμάτων σε λιμάνι του εσωτερικού, τα οποία έχουν φορτωθεί στο πλοίο από λιμάνι του εξωτερικού.

#### 9.2.10 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ

Για τα πλοία, που σύμφωνα με τα αναφερόμενα πιο πάνω, σε ότι αφορά το θέμα της στελέχωσης τους εφαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία (ως Κράτος Υποδοχής), επισημαίνονται τα ακόλουθα:

α) Η ολική χωρητικότητα του πλοίου αποτελεί σύμφωνα με την ελληνική εθνική νομοθεσία κριτήριο για τον καθορισμό του δικαιώματος εργασίας επί πλοίων των κατόχων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, καθώς και για τον καθορισμό της οργανικής σύνθεσης πληρώματος των πλοίων κατ' εφαρμογή των αντίστοιχων σχετικών διατάξεων της νομοθεσίας.

β) Με δεδομένη την ελεύθερη διακίνηση που προβλέπει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, απαίτηση της ελληνικής εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά τη στελέχωση των πλοίων είναι ότι, οι υπηρετούντες σε αυτά πρέπει να έχουν, εκτός από τα προβλεπόμενα για την ειδικότητά τους και τη θέση ναυτολόγησης αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και πιστοποιητικά, την ιδιότητα του ναυτικού (σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους προέλευσής τους) και να είναι υπήκοοι Κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών.

γ) Οι υπηρετούντες σε πλοία υπό οποιαδήποτε σημαία Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών που μπορούν να εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας και για τα οποία εφαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία ως προς τη στελέχωση (ως Κράτος Υποδοχής), σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στις προηγούμενες παραγράφους, θα πρέπει να υπάγονται σε καθεστώς κοινωνικής ασφάλισης Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών που κατά κανόνα, πρέπει να είναι αυτό του κράτους της σημαίας του πλοίου.

δ) Από τη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 7 του Νόμου 2932/2001, προβλέπεται ότι από τους απασχολούμενους ναυτικούς σε επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν ακτοπλοΐα, θα πρέπει

οι αλλοδαποί<sup>84</sup> να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας. Σε σχέση με τη συγκεκριμένη πρόβλεψη, θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί ότι με έμμεσο τρόπο θέτει μία ευνοϊκή ρύθμιση υπέρ των ημεδαπών ναυτικών, αλλά στη προκειμένη περίπτωση μπορεί κάποιος να αντιτείνει ότι μία τέτοια απαίτηση για κατοχή πιστοποιητικού ελληνομάθειας κρίνεται απολύτως εύλογη, εφόσον πρόκειται για τη στελέχωση πλοίων ακτοπλοΐας, τα οποία μεταφέρουν (ιδίως κατά τους θερινούς μήνες) μεγάλο αριθμό επιβατών, και κατά συνέπεια η δυνατότητα επαφής και άμεσης επικοινωνίας σε δεδομένη στιγμή των μελών του πληρώματος με τους επιβάτες κρίνεται ως απολύτως απαραίτητο στοιχείο και προαπαιτούμενο για την απασχόληση ενός ναυτικού σε ένα τέτοιο πλοίο.

Κατ' εξαίρεση, ο εργαζόμενος που απασχολείται σε πλοίο υπό σημαία κράτους μέλους και αμείβεται για την απασχόληση αυτή από επιχείρηση ή πρόσωπο που εδρεύει ή κατοικεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, υπόκειται στη νομοθεσία του τελευταίου αυτού Κράτους, αν κατοικεί στο έδαφός του. Η επιχείρηση ή το πρόσωπο που καταβάλλει την αμοιβή θεωρείται ως ο εργοδότης για την εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής<sup>85</sup>.

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

#### 9.2.11 Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Εκτός από την “μεγάλη ακτοπλοΐα”, δηλαδή εκτός από την εκτέλεση δρομολογίων αντί καταβολής ναύλου μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας από επιβατηγά και επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, η κοινοτική επιρροή επί της Ελληνικής Νομοθεσίας εκδηλώνεται και σε ένα ακόμη επίπεδο, που έχει κατά βάση σχέση με τον λεγόμενο “θαλάσσιο τουρισμό”.

---

<sup>84</sup> κατά συνέπεια όχι μόνο οι ναυτικοί που είναι πολίτες κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και οι πολίτες τρίτων χωρών που τυχόν απασχολούνται σε ακτοπλοϊκά πλοία

<sup>85</sup> Άρθρο 14 παρ.2γ του Κανονισμού 1408/71

Συγκεκριμένα, μετά τη θέση σε ισχύ του Νόμου 2932/2001, οπότε και απελευθερώθηκαν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ελλάδα, είναι δυνατή η επαγγελματική δραστηριοποίηση και πλοίων αναψυχής τα οποία φέρουν κοινοτική σημαία, με τις ίδιες απολύτως προϋποθέσεις με τις οποίες δραστηριοποιούνται και τα πλοία υπό ελληνική σημαία, και τα οποία εφοδιάζονται με άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2743/1999 (όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα).

#### 9.2.12 Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αναπτύχθηκαν παραπάνω οι σημαντικότερες των περιπτώσεων στις οποίες έχουν επέλθει, ακριβώς λόγω της συμμετοχής της χώρας μας στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταβολές στο θεσμικό πλαίσιο αναφορικά με ζητήματα απόμεινα άμεσου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Από την άλλη πλευρά, και πέρα των αμιγώς θεσμικών μόνο αλλαγών, η όλη συμμετοχή της χώρας μας μέσα στο ενιαίο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι, συμβάλλει στην έμμεση επιρροή επί των ζητημάτων της ελληνικής ναυτιλίας, μιας που πλέον έχουν διανοιχθεί οι ορίζοντες δράσης εκτός των εθνικών συνόρων και κινούνται πλέον εντός των πλαισίων της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς.

Οι άξονες στους οποίους έχουν επέλθει στην πράξη μεταβολές μέσα στο διαρκώς εξελισσόμενο και μεταβαλλόμενο πεδίο της οικονομικής πραγματικότητας θα πρέπει να συνοψισθούν στους εξής:

α) Λειτουργία μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, το οποίο πλέον επιτείνεται και γίνεται πιο “σκληρό” συνεπεία του ανοίγματος των αγορών. Ένα τέτοιο ανταγωνιστικό περιβάλλον, στο οποίο κυριαρχεί πρώτιστα η αρχή του ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού, είναι προφανές ότι λειτουργεί προς όφελος των παντός είδους χρηστών των ναυτιλιακών υπηρεσιών, αφού συντείνουν αφενός μεν στην βελτίωσή τους, αφετέρου δε στην προσέλκυση χρηστών μέσω προσφορών οι οποίες έχουν οικονομικό αντίκρισμα.

β) Δυνατότητες δραστηριοποίησης των ελλήνων πλοιοκτητών και εφοπλιστών μέσα σε μία κοινή ευρωπαϊκή αγορά, με ό,τι αυτό θα μπορούσε να συνεπάγεται, και με τους ίδιους όρους με τους άλλους ευρωπαίους πλοιοκτήτες.

γ) Άνοιγμα της αγοράς εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς στο σύνολο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου ισότιμα με τους λοιπούς ευρωπαίους ναυτικούς μπορούν να αναζητήσουν και διεκδικήσουν μία θέση εργασίας αντίστοιχη των προσόντων τους.

Από την άλλη πλευρά, το εύρος και η δυναμική των ανωτέρω προαναφερθέντων αξόνων θα κριθεί στην πράξη, καθώς είναι πιθανό η ευρωπαϊκή αγορά γενικότερα να λειτουργήσει “στρεβλωτικά” όσον αφορά το κομμάτι της ναυτιλίας, αφού σε αυτό έχουν καθοριστικό παράγοντα οι κάθε είδους “φοβίες” και “εσωτερικές” ανασφάλειες των κρατών μελών, καλλιεργημένες από μακρόν χρόνου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

### 10.1 ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Όπως εκτέθηκε ανωτέρω, σκοπός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η δημιουργία μίας κοινής αγοράς, και προφανώς από μία τέτοια κοινή αγορά δεν θα μπορούσε να εκλείπει ο τομέας της ναυτιλίας, πολύ δε περισσότερο που η ναυτιλιακή δραστηριότητα δεν μπορεί να αποτελέσει μία “ξεκομμένη” και αυτοτελή, σε σχέση με τις λοιπές, οικονομική δραστηριότητα.

Μία ενιαία ναυτιλία, με κοινή απολύτως νομοθεσία μεταξύ των κρατών μελών για κάθε θέμα που αφορά τους παράγοντες “πλοίο” και “ναυτικός” ίσως να φάνταζε ως μία επιθυμητή πραγματικότητα για τον συγκεκριμένο οικονομικό τομέα, αλλά το σε ποιο βαθμό και χρονικό ορίζοντα κάτι τέτοιο θα ήταν εφικτό, είναι μία συζήτηση που χρήζει ιδιαίτερας μεγάλης ανάλυσης και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να απαντηθεί μονολεκτικά.

Πρώτα, μπορεί εύκολα να λεχθεί ότι δεν έχει καταστεί εφικτή ακόμη μία ικανοποιητική ενιαία ευρωπαϊκή πολιτική σχετικά με τη ναυτιλία, και υπάρχουν μόνο αποσπασματικές κινήσεις προς την κατεύθυνση της πιθανής ενοποίησης του θεσμικού πλαισίου και μέσω αυτού και της πραγματικής οικονομίας, όπως για παράδειγμα συνέβη με την άρση του καμποτάζ. Επίσης, δεν μπορεί να ισχυρισθεί κανείς ότι διαφαίνεται κάποια διάθεση για τη λήψη μέτρων προστατευτισμού τα οποία θα προκαλούσαν τη δημιουργία μιας «οχυρωμένης Ευρώπης» (fortress Europe) στον τομέα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αντιθέτως, μπορεί κάποιος να ισχυρισθεί ότι οι προτάσεις για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο χώρο της ναυτιλίας εστιάζονται στην κατάργηση του εθνικού προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage), κάτι το οποίο λίγο ως πολύ ήδη έχει λάβει χώρα, και μετά από αυτήν την υλοποίηση φαίνεται να μην υπάρχει κάποια προοπτική για το τι μέλλει γενέσθαι ως προς μία κοινή ευρωπαϊκή πολιτική για τη ναυτιλία.

Η ενιαία αγορά στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να είναι προσβάσιμη από το σύνολο εκείνων οι οποίοι προσφέρουν ναυτιλιακές υπηρεσίες παντός είδους και εκείνων οι οποίοι τις ζητούν. Σε μια τέτοια αγορά η τιμή ενός και του αυτού αγαθού ή υπηρεσίας θα είναι (ή τουλάχιστον θα πρέπει να είναι αν μη τι άλλο) η ίδια και μόνο αυτή, και θα διαφοροποιείται μόνο από το κόστος μεταφοράς. Οι προτάσεις αυτές αποτελούν προέκταση της φιλελεύθερης διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας<sup>86</sup>.

## 10.2 ΟΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΕΣ ΜΙΑΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Οι δυσχέρειες προς την πορεία για μία ναυτιλιακή “ολοκλήρωση” μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι πολλές και ποικίλες. Δεν θα μπορούσε να ισχυριστεί εύκολα κάποιος ότι υπάρχουν περισσότερες δυσχέρειες μέσα σε αυτήν την πορεία συγκριτικά με άλλους τομείς “ολοκλήρωσης” οι οποίοι λαμβάνουν χώρα μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εν πρώτοις, και πέρα των όσων άλλων δυσχερειών υφίστανται, θα πρέπει να σημειωθεί το εξής: η Ευρωπαϊκή Ένωση περιλαμβάνει στους κόλπους της 27 πλέον χώρες, με εντελώς διαφορετική εκτίμηση της αναγκαιότητας και της σημασίας της ναυτιλίας για αυτές. Το ότι για παράδειγμα η σημασία της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερος σημαντική για την Ελλάδα, ως και στον οικείο τόπο εκτενώς αναφέρθηκε, δεν σημαίνει ότι τυγχάνει αντίστοιχης βαρύτητας για το σύνολο των κρατών-μελών<sup>87</sup>. Επομένως, αυτό το γεγονός από μόνο του μπορεί βάσιμα να θεωρηθεί ως ένας ανασταλτικός παράγοντας της εξέλιξης της ενοποίησης της ναυτιλίας μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και εδώ επίσης θα πρέπει να σημειωθεί πως τα παραπάνω, δηλαδή η διαφορετική σημασία της ναυτιλίας

---

<sup>86</sup> Ωστόσο, ιδιαίτερα για την ελληνική ναυτιλία οι συγκεκριμένες αυτές προτάσεις έχουν άμεση σχέση και με την αμυντική ικανότητα της χώρας και ειδικότερα τον έλεγχο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για το νησιωτικό χώρο του Αιγαίου, που κρίνεται ως ζωτικής σημασίας για γενικότερης φύσης εθνικά συμφέροντα πέρα της αμιγώς ναυτιλιακής σημασίας που αυτός έχει.

<sup>87</sup> Δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι υπάρχουν στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης χώρες περικλειστές, δηλαδή μη έχουσες επαφή με το θαλάσσιο στοιχείο.

για καθένα εκ των κρατών μελών, δεδομένης και της γεωμορφολογίας τους, είναι ένα στοιχείο το οποίο δεν προβλέπεται ότι θα μεταβληθεί στο πέρασμα του χρόνου ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη προσέγγιση των κρατών μελών στο θέμα της ναυτιλίας<sup>88</sup>.

### 10.3 Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ανομοιομορφία, πέρα από τα “συμφέροντα” των κρατών μελών σε σχέση γενικότερα με τη ναυτιλία, υπάρχει και στο θέμα της αποδοτικότητας των διαφόρων λιμένων στα ευρωπαϊκά κράτη. Ειδικότερα, τα κράτη στα νότια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (π.χ. Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία), υποφέρουν από χαμηλή αποδοτικότητα. Αυτό το χάσμα οφείλεται σε πολλούς και διαφόρους λόγους, μεταξύ των οποίων είναι οι διαφορές απόψεων μεταξύ των κυβερνήσεων των κρατών μελών σχετικά με το ποιος θα πρέπει να είναι ο ρόλος των λιμανιών, οι περιπτώσεις ασυμβιβάστου της εθνικής νομοθεσίας προς την κοινοτική, καθώς και η τεχνολογική υστέρηση ορισμένων κρατών μελών έναντι κάποιων άλλων.

Η αποδοτική, κατά το μέγιστο δυνατό σημείο, λειτουργία των λιμένων, είναι κάτι το οποίο επιδέχεται βελτίωση στους λιμένες των νότιων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και πρέπει (ή τουλάχιστον θα πρέπει) να αποτελεί στρατηγικό στόχο, ο οποίος να τεθεί για το κοινό όφελος του συνόλου των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και τούτο διότι, η προαναφερόμενη διαφοροποίηση, μεταξύ των άλλων αρνητικών επιπτώσεων τις οποίες έχει, εμποδίζει την ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών εκείνων οι οποίες χρησιμοποιούν λιμένες της Μεσογείου ως “πύλες εισόδου” προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Όπως και ανωτέρω αναφέρθηκε, το σημαντικότερο θεσμικό μέχρι σήμερα επίτευγμα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η απελευθέρωση των θαλασσιών ενδοκοινοτικών μεταφορών, από το έτος 2004 μέχρι και σήμερα.

---

<sup>88</sup> Κάτι τέτοιο είναι εύλογο αφού υπάρχει η αρχή του απαραβίαστου των συνόρων, ευρωπαϊκής αποδοχής, και μόνο με ανώμαλο τρόπο θα μπορούσε να επέλθει μία τέτοια μεταβολή στα σύνορα των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Μετά την εφαρμογή της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών και υπηρεσιών, το Ευρωπαϊκό ναυτιλιακό “γίγνεσθαι” στην πρακτική εφαρμογή του χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού και την ίση μεταχείριση άνευ διακρίσεων των θαλάσσιων υπηρεσιών, αν μη τι άλλο σε μεγαλύτερο σημείο σε σχέση με το παρελθόν. Δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι δεν έχουν λάβει χώρα βήματα προόδου προς αυτήν την κατεύθυνση, όπως επίσης δεν μπορεί να πει κανείς ότι δεν υπάρχουν σημεία όπου ακόμη και σήμερα σημειώνονται υστερήσεις. Επίσης, το κάθε κράτος-μέλος παρεμβαίνει, προκειμένου να εξασφαλίσει επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ελλείπει ή απουσιάζει η ιδιωτική πρωτοβουλία και προκειμένου να προάγει ασφαλείς και ποιοτικές υπηρεσίες για τους χρήστες των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Πάντως, θα πρέπει στο σημείο εδώ να σημειωθεί πως οι πρώτες οικονομικές επιπτώσεις της «απελευθέρωσης» στην ακτοπλοΐα ήταν αρκετά περιορισμένες, γεγονός που οφείλεται στο ότι μικρό σχετικά τμήμα των νοτίων φορτίων ήταν νόμιμα διαθέσιμο στα νότια κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι οικονομικές επιπτώσεις της ενδοκοινοτικής απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών κρίθηκαν ως ιδιαίτερα περιορισμένες (και σαφώς χαμηλότερες των τυχόν αναμενομένων) και αυτό αποδόθηκε σε δύο κυρίως λόγους:

- Στις βόρειες χώρες κράτη-μέλη (Σκανδιναβικές) οι παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές ήταν ήδη (δηλαδή προ της άρσης του καμποτάζ) απελευθερωμένες και κατά συνέπεια δεν υπήρχε πεδίο για να παρουσιαστούν θεαματικές αλλαγές.
- Στις νότιες χώρες κράτη-μέλη, μόνο ένα μικρό τμήμα των συνολικών φορτίων (περίπου το 20%) ενέπιπτε στις μεταφορές που τελικά απελευθερώθηκαν, και αφορούσε τα μη στρατηγικά φορτία στο ηπειρωτικό εμπόριο και που η μεταφορά του λάμβανε χώρα από πλοία μεγαλύτερα των 650 κόρων (GT), και από αυτά μόνο ένα πολύ μικρό ποσοστό μεταφέρθηκε από πλοία τα οποία δεν έφεραν την εθνική σημαία.

Σε κοινωνικό επίπεδο, δεδομένου ότι πέρα των άλλων η ναυτιλία έχει και ένα ιδιαίτερα σοβαρό κοινωνικό αντίκρισμα<sup>89</sup>, η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών ενδοκοινοτικών υπηρεσιών δε θα πρέπει σε καμία περίπτωση να οδηγεί στο να παραβλέπονται οι εθνικές νομοθεσίες των κρατών-μελών, αλλά αντιθέτως, οι εθνικές νομοθεσίες θα πρέπει να εναρμονίζονται με το υπερκείμενο αυτών Κοινοτικό Δίκαιο.

Σε ότι αφορά περαιτέρω τη σχέση, η οποία μπορεί να υπάρξει ανάμεσα στην απελευθέρωση και τη λεγόμενη ποιότητα υπηρεσιών, μπορεί να υποστηριχθεί ότι κατά κανόνα η πρώτη βελτίωσε τη δεύτερη.

Επίσης, ενώ αναμενόταν συνεπεία της απελευθέρωσης, αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και ειδικότερα εκείνων οι οποίες διαθέτουν ισχυρή τεχνολογική και χρηματοδοτική βάση, παρατηρήθηκε εκ παραλλήλου και σε κάποιο βαθμό έξοδος επιχειρήσεων από το ναυτιλιακό κλάδο, συνεπεία ακριβώς αυτής της απελευθέρωσης. Αυτό το φαινόμενο αποδόθηκε στην ανομοιογένεια των ναυτιλιακών εταιρειών, κάτι το οποίο είναι εύλογο και στην έλλειψη ποιοτικών πλοίων, ενώ μέσα στα πλαίσια μία απελευθερωμένης κοινοτικής αγοράς θα ήταν αναγκαίος και απαραίτητος ο μελλοντικός εκσυγχρονισμός του εμπορικού στόλου.

#### 10.4 Η ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΕΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:

Η Ελλάδα, αποτελεί πλήρες μέλος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (αρχικά) από το 1981, δηλαδή περίπου για 30 έτη. Μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα, είναι προφανές ότι έχουν λάβει χώρα βήματα προσέγγισης προς την Ευρώπη, σε άλλους τομείς λιγότερο και σε άλλους περισσότερο.

Όσο αφορά τον τομέα της ναυτιλίας, ο οποίος μας απασχολεί και επί της παρούσης, μπορεί αναντίρρητα να λεχθεί ότι έχουν λάβει χώρα βήματα προόδου και προσέγγισης σε σχέση με το αρχικό καθεστώς της ένταξης της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες. Και έχει

---

<sup>89</sup> Αρκετά μεγάλο για τη χώρα μας, λόγω των σημαντικών ιδιαιτεροτήτων τις οποίες παρουσιάζει, ως και στον οικείο τόπο αναφέρθηκε εκτενώς

όντως υπάρξει σε κάποιο βαθμό προσπάθεια “εναρμόνισης” της εθνικής νομοθεσίας της Ελλάδας με τις “κοινοτικές επιταγές”, όπως αυτές καθορίζονται μέσα στα πλαίσια της προσπάθειας δημιουργίας μίας ελεύθερης αγοράς όπου θα επικρατεί ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός<sup>90</sup>.

Δεν μπορεί να πει πάντως κανείς ότι αυτά τα προαναφερθέντα βήματα “προσέγγισης” έγιναν “αναίμακτα”, χωρίς αντιδράσεις από τους ναυτιλιακούς παράγοντες<sup>91</sup>, ή ότι μετά την ενσωμάτωση των όποιων αλλαγών στην εθνική εσωτερική ελληνική νομοθεσία, έπαυσαν οι όποιες αντιδράσεις στο νέο καθεστώς.

Με δύο λόγια, μπορεί εύκολα να ισχυρισθεί κάποιος ότι υπάρχει μία “διάχυτη” απροθυμία των ναυτιλιακών παραγόντων να προσαρμοστούν “αμαχητί” στα νέα δεδομένα τα οποία δημιουργεί, ιδίως με την πάροδο του χρόνου, η ευρωπαϊκή πραγματικότητα στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής προοπτικής και ολοκλήρωσης, και με αυτόν τον τρόπο επηρεάζεται φυσικά και αναντίρρητα και η ναυτιλία μέσα σε αυτό το πλαίσιο.

Οι λόγοι για τους οποίους υφίσταται αυτή η απροθυμία, δυνάμενη σε ορισμένο σημείο να λάβει και τη μορφή ρήξης ή και αντιπαράθεσης μεταξύ ναυτιλιακών παραγόντων και κυβερνητικής εξουσίας στην Ελλάδα, μπορούν να συνοψισθούν στους εξής ως κάτωθι:

α) Η νοοτροπία, υφισταμένη από μακρού χρόνου στους ναυτιλιακούς παράγοντες της Ελλάδας, για το ότι η ναυτιλία αποτελεί ένα αμιγώς ελληνικό “εθνικό” προνόμιο, όπου τυχόν “εισβολή” ξένων στοιχείων, είτε πλοιοκτητών αλλά είτε και ναυτικών ισοδυναμεί (κατά κάποιο τρόπο) με “εισβολή” ξένης δύναμης επί ελληνικού εδάφους. Το θέμα πάντως είναι ότι ακόμη και μετά τα βήματα τα οποία σε θεσμικό επίπεδο ήδη έχουν λάβει

---

<sup>90</sup> Στους οικείους τόπους στο κεφάλαιο 9 της παρούσης αναφέρθηκαν κάποια “βήματα προόδου” τα οποία έχουν λάβει χώρα από της εισδοχής της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες μέχρι και σήμερα, ιδίως στο θέμα της εγγραφής των “κοινοτικών” πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και στην άρση του “καμποτάζ”

<sup>91</sup> Κυρίως από τους πλοιοκτήτες- εφοπλιστές και τα ναυτεργατικά σωματεία, αναλόγως του εάν οι μεταβολές προς την προσέγγιση αφορούσαν τον παράγοντα “πλοίο” ή τον παράγοντα “ναυτικός” αντίστοιχα

χώρα, αυτή η προαναφερόμενη αντίληψη δεν φαίνεται να έχει μειωθεί σε σημαντικό βαθμό<sup>92</sup>.

Επίσης, θα πρέπει να τονιστεί ότι η εν λόγω αντίληψη των ναυτιλιακών παραγόντων της χώρας μας ενισχύεται και ενδυναμώνεται και από την πολιτική και πρακτική των εκάστοτε ελληνικών κυβερνήσεων, οι οποίες (ανεξαρτήτως πολιτικού στίγματος και ιδεολογικού υποβάθρου) κατά βάση δεν επιθυμούν μία “ευθεία” ρήξη με κανένα εκ των ναυτιλιακών παραγόντων<sup>93</sup> προκειμένου να αφομοιωθούν κοινοτικοί θεσμοί και “επιταγές”, καθόσο μία τέτοια ευθεία ρήξη είναι δυνατό σε δεδομένη στιγμή να σημαίνει πολιτικό κόστος για μία συγκεκριμένη κυβερνητική πλειοψηφία. Επομένως, μέσα σε ένα κλίμα “κυβερνητικού ενδοτισμού” ή έστω τουλάχιστον “κυβερνητικής ανοχής”, είναι αναπόφευκτο να συντηρούνται αυτές οι “αντικοινοτικές” αντιλήψεις και να υφίστανται ποικίλες αντιδράσεις προς κάθε είδους θεσμική προσέγγιση της χώρας μας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση στο κομμάτι το οποίο αφορά τη ναυτιλία.

β) Η γεωμορφολογία του ελλαδικού χώρου, με τα πολυάριθμα νησιά ιδίως στο Αιγαίο Πέλαγος, σε συνδυασμό με τις αμυντικές ανάγκες της χώρας, καθιστούν “επιφυλακτική” και την εκάστοτε κυβέρνηση στα όποια “ανοίγματα”, τα οποία αφορούν το χώρο της ναυτιλίας, για προσέγγιση των κοινοτικών προτύπων. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι δεν στερούνται βασιμότητας οι όποιες επιφυλάξεις των ελληνικών κυβερνήσεων, δεδομένων

---

<sup>92</sup> Από την πράξη, θα πρέπει να σημειωθεί ότι έχουν λάβει χώρα δρομολογήσεις στην ακτοπλοΐα πλοίων υπό ξένη σημαία, πλην όμως δεν μπορεί να πει κανείς ότι συγκέντρωσαν την “αποδοχή” των ναυτιλιακών παραγόντων, ενώ αντιθέτως θα μπορούσε κάποιος βάσιμα να ισχυριστεί ότι ο αλλοδαπός πλοιοκτήτης ο οποίος “εκτίθεται” μέσα στον ελληνικό “εχθρικό” τριγύρω του περιβάλλον κυριολεκτικά εκτίθεται, αφού είναι δυνατό το όποιο “σφάλμα” κατά την εκτέλεση των ανατεθέντων σε αυτόν δρομολογίων να καταστεί “σημαία” κατά των ξένων πλοίων και ναυτικών από τους προαναφερθέντες ναυτιλιακούς παράγοντες της χώρας μας

<sup>93</sup> Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο παράγοντας “πλοιοκτησία” αντιδρά σε κάθε κίνηση προς το σκοπό προσέλκυσης πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο τα οποία δεν έχουν ελληνική πλοιοκτησία, ενώ αντιθέτως ο παράγοντας “ναυτεργάτες” αντιδρά σε κάθε μορφής δυνατότητα απασχόλησης αλλοδαπών ναυτικών σε υπό ελληνική σημαία πλοίο. Πάντως, δεν μπορεί να λεχθεί ότι ο παράγοντας “πλοιοκτησία” αντιτίθεται στην απασχόληση στα υπό ελληνική σημαία πλοία αλλοδαπών ναυτικών, εάν κάτι τέτοιο είναι δυνατό να μειώσει τα λειτουργικά τους έξοδα

των πράγματι υπαρκτών ελληνικών ιδιαιτεροτήτων, οι οποίες τυγχάνουν και μοναδικές σε σχέση με τα λοιπά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πάντως, ανεξαρτήτως των προαναφερόμενων, μπορεί να λεχθεί ότι έχει υπάρξει, σε θεσμικό καταρχήν επίπεδο προσέγγιση της Ελλάδος με την Ευρωπαϊκή Ένωση σε θέματα απτόμενα του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος .

Από την άλλη πλευρά, μπορεί βάσιμα να λεχθεί και να υποστηριχθεί ότι αυτή η προσέγγιση, είναι σε γενικές γραμμές περιορισμένη και σε ζητήματα σοβαρά, δευτερεύουσας όμως σημασίας σε ναυτιλιακό επίπεδο, και αφορούν κατά κανόνα την ακτοπλοΐα και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα.

Όπως και ανωτέρω αναφέρθηκε, το “βαρύ πυροβολικό” της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί η ποντοπόρος, και σε αυτήν συγκαταλέγονται κυρίως (αν όχι αποκλειστικά) πλοία τα οποία εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο με τις διατάξεις περί προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού. Και όπως επίσης σημειώθηκε κατά την εξέτασή τους, εμπίπτουν στα “στεγανά” της ελληνικής ναυτιλίας για τα κοινοτικά φυσικά και νομικά πρόσωπα, δηλαδή η κείμενη νομοθεσία επιφυλάσσει την “απόλαυση” των πλεονεκτημάτων τους μόνον από κατά πλειοψηφία τουλάχιστον ελληνική πλοιοκτησία. Εδώ, υφίσταται ένας χώρος όπου δεν έχει υπάρξει κανένα απολύτως σημείο προσέγγισης με την Ευρωπαϊκή Ένωση, και διατηρείται ένα προνόμιο υπέρ των Ελλήνων πλοιοκτητών από μακρού χρόνου<sup>94</sup>.

Όσο διατηρείται το συγκεκριμένο “στεγανό”, το οποίο αφορά και τον “σκληρό πυρήνα” και “βαρύ πυροβολικό” της ελληνικής ναυτιλίας, δεν μπορεί να μιλήσει κανείς για κάποια ουσιαστικού είδους προσέγγιση, παρά τα όποια επιμέρους βήματα προόδου έχουν λάβει χώρα.

Ο βαθμός προσαρμογής στα νέα δεδομένα τα οποία προκύπτουν και δημιουργούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα κριθεί οποτεδήποτε υπάρξει πίεση από κοινοτικά όργανα, προς το σκοπό να “αρθούν” τα συγκεκριμένα “στεγανά” της ελληνικής ναυτιλίας, και εκεί θα

---

<sup>94</sup> Το οποίο μάλιστα προστατεύεται όχι απλά σε επίπεδο κοινής νομοθεσίας, αλλά σε συνταγματικό επίπεδο βάσει της διάταξης του άρθρου 107 του εν ισχύ Ελληνικού Συντάγματος

φανεί εάν και κατά πόσο πραγματικά η πολιτική εξουσία έχει την βούληση προς μία τέτοια προσαρμογή.

Και το συγκεκριμένο θέμα δεν είναι απλά νομικής μορφής, εάν δηλαδή υπερισχύει ή όχι το κοινοτικό δίκαιο συνολικά του εθνικού Συντάγματος, αλλά εν προκειμένω έχει πολύπλευρες πρακτικής φύσεως διαστάσεις, κυρίως οικονομικές αλλά σε κάποιο βαθμό και κοινωνικές, αφού σε δεδομένη στιγμή η αντίδραση της ελληνικής πλοιοκτησίας σε μία τέτοια απελευθέρωση μπορεί να λάβει χώρα με δραστικό και μη δυνάμενο να αποτραπεί τρόπο, με ό,τι αυτό θα μπορούσε να συνεπάγεται για την ελληνική οικονομία και απασχόληση.

Έτσι όπως έχουν τα πράγματα, δεν διαφαίνεται ότι είναι δυνατό να υπάρξει ελληνικό κυβερνητικό σχήμα το οποίο να έμπαινε στον πειρασμό να “θίξει” αυτά τα στεγανά, εφόσον υφίσταται και διατυπώνεται η παραπάνω απειλή από την ελληνική πλοιοκτησία, αλλά όπως και ανωτέρω αναφέρθηκε, υφισταμένων των συγκεκριμένων “στεγανών”, δεν είναι δυνατό να γίνει λόγος για ουσιαστική προσέγγιση της χώρας μας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

#### 10.5 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και στους οικείους τόπους, αλλά και πέρα των όσων τυχόν προαναφέρθηκαν, κατά καιρούς η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσω των αρμοδίων αυτής θεσμικών οργάνων, νομοθετεί επί ζητημάτων τα οποία άπτονται άμεσου ή έμμεσου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Από εκεί και έπειτα, αυτή η νομοθέτηση επηρεάζει την εσωτερική νομοθεσία καθενός εκάστου κράτους μέλους<sup>95</sup>, αφού εφαρμόζεται σε αυτό, το σύνολο του κοινοτικού δικαίου, αναλόγως βέβαια και της μορφής του νομοθετικού

---

<sup>95</sup> Αυτή η άμεση εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου στην Ελλάδα βρίσκει συνταγματικώς κατοχυρωμένο έρεισμα στη διάταξη του άρθρου 28 του εν ισχύ Ελληνικού Συντάγματος

κειμένου το οποίο προκρίνει σε δεδομένη στιγμή ο κοινοτικός νομοθέτης, και κυρίως εάν προκρίνει τον κανονισμό ή την οδηγία<sup>96</sup>.

Μέχρι σήμερα, και εκτός ορισμένων αποσπασματικών ρυθμίσεων, μπορεί να λεχθεί ότι δεν έχει λάβει χώρα μία ικανοποιητικού εύρους ενοποίηση των κανόνων που αφορούν τη ναυτιλία μέσα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι λόγοι στους οποίους θα μπορούσε να αποδώσει κανείς την παραπάνω δυστοκία είναι πολλοί και ποικίλης μορφής, και σε μεγάλο βαθμό έχουν να κάνουν και με την διαφορετική σημασία την οποία προσλαμβάνει η ναυτιλία για καθένα ξεχωριστά από τα κράτη μέλη.

Πάντως, με αφορμή τα προαναφερθέντα, και προς το σκοπό της καλύτερης ενοποίησης των κανόνων των σχετικών με τη ναυτιλία μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα μπορούσαν να διατυπωθούν οι εξής προτάσεις, που θα ήταν χρήσιμο έστω σε κάποιο βαθμό να ακολουθηθούν από τα κοινοτικά νομοπαραγωγικά όργανα προς το σκοπό μίας πλέον ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής:

α) Αρχικά, νομοτεχνικώς σε πρώτη φάση, θα υποστηρίξουμε την άποψη ότι μία ενιαία ναυτιλιακή πολιτική απαιτεί την θέσπιση των κοινοτικών κανόνων δικαίου με τη μορφή των κανονισμών, οι οποίοι έχουν άμεση και καθολική ισχύ μέσα στα κράτη μέλη, και όχι με τη μορφή των οδηγιών, οι οποίες με τον ένα ή τον άλλον τρόπο αφήνουν “παράθυρα”

---

<sup>96</sup> Με την ευκαιρία θα πρέπει να γίνει μία συνοπτική μνεία των μορφών υπό τις οποίες λαμβάνει χώρα και εκδηλώνεται η κοινοτική νομοθετική “παραγωγή”: α) Κανονισμός: έχει γενική ισχύ, είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη και ισχύει σε κάθε κράτος-μέλος. Από τα τρία τούτα βασικά εννοιολογικά στοιχεία (γενική ισχύς-καθολική δεσμευτικότητα- άμεση ισχύς), η άμεση ισχύς έχει πρωταρχική σημασία και διακρίνει τον κανονισμό από τις άλλες δύο μονομερείς κοινοτικές πράξεις (οδηγίες και αποφάσεις). Η άμεση εφαρμογή του κανονισμού σημαίνει ότι αυτός, δημοσιευόμενος στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι όχι μόνο δεσμευτικός για τα κράτη μέλη, αλλά και εφαρμόζεται σε αυτά ως κανόνας δικαίου παράλληλα προς το εσωτερικό εθνικό τους δίκαιο, έναντι του οποίου και υπερισχύει, χωρίς να έχει κάποια ανάγκη μετασχηματισμού σε εθνικό δίκαιο με κάποια εσωτερική πράξη, η οποία δεν είναι μόνο περιττή αλλά και απαγορευμένη. β) Οδηγία: δεσμεύει τα κράτη-μέλη ως προς το επιδιωκόμενο δι’ αυτής αποτέλεσμα, χωρίς να έχει άμεση κατ’ αρχήν ισχύ σε αυτά, αλλά υπάρχει διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών ως προς τον τρόπο ενσωμάτωσης των διαλαμβανόμενων σε αυτήν στην εσωτερική τους νομοθεσία. Δεν σημαίνει ότι δεν δεσμεύει κατ’ αποτέλεσμα τα κράτη-μέλη, πλην όμως δεν υπάρχει σε αυτήν η ως άνω περιγραφείσα ισχύς του κανονισμού, ο οποίος άνευ άλλου τινός από της δημοσίευσής του αποτελεί εσωτερικό δίκαιο του συνόλου των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

στα κράτη-μέλη για καταστρατήγηση του σκοπού και της βούλησης του κοινοτικού νομοθέτη, καθώς και τη δυνατότητα ομοίως στα κράτη-μέλη να κωλυσιεργούν στην εναρμόνιση του εθνικού εσωτερικού δικαίου τους με τα υπό των οδηγιών προβλεπόμενα.

Όσο και αν τα προαναφερόμενα συνιστούν μία “υπόδειξη” νομοτεχνικού χαρακτήρα, φρονούμε ότι όσον αφορά τα θέματα τα απτόμενα γενικότερα του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, θα πρέπει απαρέγκλιτα να ακολουθείται η διαδικασία νομοθέτησης σε κοινοτικό επίπεδο με την μορφή του κανονισμού και όχι της οδηγίας.

β) Μία σημαντική παράμετρος, η οποία έχει να κάνει με τον παράγοντα “πλοίο”, και η οποία δεν έχει αντιμετωπισθεί ακόμη σε κοινοτικό επίπεδο, έχει να κάνει και με το εξής: δεν υφίσταται ουδεμία απολύτως μέχρι σήμερα πρόβλεψη στην κοινοτική νομοθεσία για την απαγόρευση εγγραφής ενός πλοίου στο νηολόγιο ενός κράτους-μέλους, προερχόμενο από το νηολόγιο ενός άλλου κράτους-μέλους, μη έχοντας προηγουμένως οπωσδήποτε διαγραφεί αρμοδίως από το τελευταίο νηολόγιο, και αυτό προκειμένου κατ’ αυτόν τον τρόπο να αποφευχθεί το ενδεχόμενο (αλλά παράλληλα και το καθόλου ασύνηθες φαινόμενο στην πράξη) της ύπαρξης και κυκλοφορίας πλοίων με δύο ή ακόμη και περισσότερες από δύο σημαίες.

Πράγματι, δεν υπάρχει καμία απολύτως πρόβλεψη στην κείμενη κοινοτική νομοθεσία η οποία να διασφαλίζει τη μη διπλή (ή και πολλαπλή) νηολόγηση ενός και του αυτού πλοίου σε δύο (ή ακόμη και περισσότερες) κοινοτικές σημαίες.

Σε πρακτικό επίπεδο στην Ελλάδα, μία Λιμενική Αρχή μπορεί κάλλιστα να εγγράψει στο ελληνικό νηολόγιο ένα πλοίο το οποίο ήδη φέρει σημαία ενός άλλου Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>97</sup> αφού δεν υφίσταται ουδεμία πρόβλεψη σε κοινοτικό νομοθετικό

---

<sup>97</sup> Οι ελληνικές Λιμενικές Αρχές απαιτούν την προηγούμενη προσκόμιση πιστοποιητικού διαγραφής στην περίπτωση κατά την οποία το υπό νηολόγηση πλοίο έφερε προηγουμένως τη σημαία της Κύπρου, της Ιταλίας, της Γερμανίας και της Βουλγαρίας, όσον αφορά τις χώρες κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς να υπάρχει καμία απολύτως απαίτηση για κάποια άλλη χώρα κράτος-μέλος. Και θα πρέπει να σημειωθεί ότι η υποχρέωση προσκόμισης πιστοποιητικών διαγραφής για πλοία με τις προαναφερθείσες σημαίες κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν πηγάζει από κανόνα του κοινοτικού δικαίου, αλλά βασίζεται σε διμερείς διεθνείς κυρωθείσες με



επίπεδο<sup>98</sup> για την υποχρέωση προηγούμενης διαγραφής ενός πλοίου από ένα κοινοτικό νηολόγιο προκειμένου να υφίσταται δυνατότητα για αυτό να εγγραφεί στη συνέχεια σε ένα άλλο κοινοτικό νηολόγιο. Και όχι μόνο μπορεί να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο το συγκεκριμένο πλοίο, αλλά επίσης μπορεί το εν λόγω πλοίο να παραμείνει νηολογημένο και στα νηολόγια της άλλης χώρας κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς να υπάρχει καμία διαδικασία η οποία και να διασφαλίζει την μη παράλληλη αυτή εγγραφή σε δύο (ή ακόμη και περισσότερα) νηολόγια.

Δεδομένης της παραπάνω “ανωμαλίας” και πιθανής δυσλειτουργίας, η οποία είναι δυνατό στην πράξη να εμφανιστεί κατά τα ως αμέσως προηγουμένως αναφερθέντα, θα πρέπει να υπάρξει άμεση κατά το δυνατό νομοθετική παρέμβαση σε κοινοτικό επίπεδο από τα αρμόδια όργανα, η οποία να προβλέπει την υποχρεωτική προσκόμιση πιστοποιητικού διαγραφής για πλοίο νηολογημένο σε κοινοτική σημαία πριν την επιγενόμενη εγγραφή αυτού σε ένα άλλο κοινοτικό νηολόγιο.

Συναφώς με τα παραπάνω, θα μπορούσε στον κατάλληλο χρόνο να δημιουργηθεί και ένα κοινοτικό νηολόγιο<sup>99</sup>, όπου θα εγγράφονται υποχρεωτικά όλα τα υπό εθνικές κοινοτικές σημαίες πλοία, έστω από μία ελάχιστη ολική χωρητικότητα και άνω, και όπου εκεί θα ευρίσκονται καταχωρημένα σε μία κεντρική βάση δεδομένων το σύνολο των υπόχρεων προς εγγραφή πλοίων, ώστε ανά πάσα στιγμή να είναι δυνατός ο κάθε είδους καλύτερος και αποτελεσματικότερος έλεγχος (για κάθε χρήση) του “κοινοτικού” στόλου.

Εξάλλου, μία τέτοιου είδους κεντρική καταχώρηση, πλέον των στατιστικής φύσεως πλεονεκτημάτων, στην πράξη (μέσω της δυνατότητας κεντρικού ελέγχου) θα οδηγήσει και με έμμεσο τρόπο στην δυνατότητα καλύτερης, αρτιότερης και πλέον ολοκληρωμένης

---

νόμο συμβάσεις μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των προαναφερθέντων κρατών, οι οποίες και τυγχάνουν άμεσης εφαρμογής στην ελληνική εσωτερική νομοθεσία βάσει της διάταξης του άρθρου 28 παρ. 1 του Ελληνικού Συντάγματος

<sup>98</sup> Και πολύ περισσότερο ελλείπει μία τέτοια πρόβλεψη σε επίπεδο εθνικής νομοθεσίας, αφού εν κατακλείδι η ναυτιλιακή πολιτική σκοπεί στην με οποιονδήποτε τρόπο προσέλκυση και εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο

<sup>99</sup> Κατ’ αντιστοιχία με την ευρωπαϊκή ιθαγένεια

ενοποίησης των κοινοτικών ρυθμίσεων αναφορικά με το σύνολο των θεμάτων τα οποία αφορούν το σύνολο του παράγοντα “πλοίο”.

γ) Εκτός από τον παράγοντα “πλοίο”, όπως και ανωτέρω έχει προαναφερθεί, ο έτερος βασικός άξονας και παράγοντας της ναυτιλίας αποτελείται από τον “ναυτικό”. Και σε σχέση με αυτόν τον παράγοντα, θα μπορούσε να υπάρξει μία κοινοτική παρέμβαση και ρύθμιση αντίστοιχη με αυτήν η οποία προτείνεται ως ανωτέρω σε σχέση με τον παράγοντα “πλοίο”.

Δηλαδή, μέσα στο παραπάνω πλαίσιο το οποίο περιγράψαμε, θα μπορούσε να θεσμοθετηθεί η ύπαρξη πανευρωπαϊκής ισχύος πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας, που θα εκδίδονται από μία ουσιαστικά κεντρική αρχή ευρωπαϊκής εμβέλειας, (ή τουλάχιστον από τις εθνικές κρατικές αρχές υπό την άμεση εποπτεία και έλεγχο μίας κεντρικής ευρωπαϊκής αρχής), με απόλυτα σαφώς καθορισμένους όρους για την ναυτική εκπαίδευση και πιστοποίηση των προσόντων των ναυτικών, ενώ ομοίως θα μπορούσε να υπάρξει και μία πανευρωπαϊκή βάση δεδομένων με τους απασχολούμενους, ως ναυτικούς, υπηκόους των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Φρονούμε ότι μία τέτοια συγκέντρωση, εκτός όλων των άλλων, στην πράξη και αναπόφευκτα θα οδηγούσε σε μία απόλυτη εξομοίωση του ισχύοντος πλαισίου αναφορικά με τον παράγοντα “ναυτικός”, σε καθένα ένα εκ των κρατών μελών, κυρίως μέσω της υποχρεωτικής εναρμόνισης των εθνικών νομοθεσιών δυνάμει παρέμβασης του κοινοτικού νομοθέτη.

δ) Μία ακόμη “πρόκληση” η οποία διανοίγεται σε ένα ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο, έχει να κάνει επίσης με την ναυτική εκπαίδευση, η οποία προφανώς και ποικίλλει ανάμεσα σε καθένα από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέσα στα πλαίσια ενός ενιαίου οικονομικού χώρου, όπου υπάρχει μία ενιαία αγορά και επικρατεί προπάντων ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός, θα ήταν πραγματικά επιθυμητό να καταστεί δυνατή μία οριοθέτηση, όχι μόνο σε θεωρητικό, αλλά και σε πρακτικό επίπεδο της απαιτούμενης εκπαίδευσης της οποίας θα πρέπει να έχει λάβει ένας ναυτικός, προκειμένου να μπορεί να απασχοληθεί σε υπό “κοινοτική” σημαία πλοία. Φυσικά, μία τέτοια ενιαία προσέγγιση του θέματος της ναυτικής εκπαίδευσης δεν μπορεί

να αναπτυχθεί εντός ολίγων γραμμών, πλην όμως φρονούμε ότι πρόκειται για ένα θέμα το οποίο θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής στο μέλλον όταν θα είναι ώριμες οι συνθήκες.

#### 10.6 ΕΝΙΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΚΑΤΙ ΕΦΙΚΤΟ Ή ΜΙΑ ΟΥΤΟΠΙΑ;

Αναφέρθηκαν παραπάνω κάποιες προτάσεις, η υιοθέτηση των οποίων στο εγγύς μέλλον από τα αρμόδια κοινοτικά όργανα καθώς και η τυχόν άμεση εφαρμογή τους θα μπορούσε να οδηγήσει σε μία καλύτερη προσέγγιση των κρατών-μελών, γύρω από τα ναυτιλιακά θέματα, κατά τρόπο ώστε να μπορούμε να λέμε ότι πορευόμαστε προς μία ενοποιημένη ναυτιλία.

Και είναι προφανές, ότι οι παραπάνω προτάσεις, ναί μεν καταρχήν αφορούν μία τροποποίηση του υφισταμένου θεσμικού κοινοτικού πλαισίου, πλην όμως μέσω της μεταβολής του θεσμικού πλαισίου και της έμπρακτης εφαρμογής του, θα καταστεί πλέον ευχερής και η ουσιαστική προσέγγιση μεταξύ των διαφόρων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε θεσμικό επίπεδο, οι διάφορες προτάσεις οι οποίες προβάλλονται σχετίζονται κυρίως με τη λήψη κατάλληλων μέτρων τα οποία αφορούν τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού κέντρου αναφορικά με τη λήψη αποφάσεων για τη ναυτιλία, καθώς και για τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών ζητημάτων.

Ο φορέας που θα δημιουργηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει να σχεδιάζει και την κάλυψη κοινωνικών και όχι μόνο επιχειρησιακών ή βιώσιμων αναγκών, ενώ από την άλλη πλευρά θα πρέπει επίσης να παρέχει και μια ελάχιστη εγγυημένη υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος σε όλους τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών, όλων των κρατών μελών της Ένωσης, ανεξαρτήτως της ειδικότερης γεωγραφικής θέσης τους και σε αρκετά προσιτή τιμή.

Από την άλλη πλευρά, οι χορηγούμενες χρηματοδοτήσεις θα πρέπει να αποσκοπούν στο να εκσυγχρονιστούν οι διαδικασίες ανάθεσης υποχρεώσεων δημοσίου συμφέροντος, κατά τρόπο ώστε να περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες και όχι μόνο τα μέσα μεταφοράς.

Επιπρόσθετα, τα οικονομικά μέτρα τα οποία σε κεντρικό επίπεδο θα λαμβάνονται θα πρέπει να μειώνουν το κόστος των εμπορευματικών μεταφορών άμεσα ή να διευκολύνουν την ανάληψη επενδύσεων.

Συνοψίζοντας τα όσα προαναφέρθηκαν, δεν μπορεί να ισχυρισθεί κανείς ότι υφίσταται κάποια αυξημένη δυσκολία ενιαιοποίησης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, τουλάχιστον μεγαλύτερη του μέσου όρου πιθανής δυσκολίας για την ενιαιοποίηση οιοδήποτε άλλου τομέα κοινής δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο δρόμος προς μία ενιαία ναυτιλία, περνά μέσα από τον δρόμο της γενικότερης πολιτικής ένωσης (όπως και για κάθε άλλο τομέα δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης), και τελεί σε αναγκαία συνάρτηση με την πρόοδο η οποία σημειώνεται στην τελευταία.

Από την άλλη πλευρά, η ανομοιομορφία την οποία έχει η ναυτιλία ως σύνολο μίας ευρύτερης, πολύπλευρης και (θα μπορούσε ακόμη να λεχθεί) πολυσύνθετης δραστηριότητας, για καθένα ξεχωριστά από τα 27 πλέον κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθιστούν δυσχερή την όποια προσπάθεια ενιαιοποίησης, σε καμία όμως περίπτωση και ατελέσφορη.

Η όποια προσπάθεια ενιαιοποίησης, είτε αυτή αφορά τη ναυτιλία είτε οποιονδήποτε άλλο τομέα κοινής δράσης μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει να βασίζεται πάνω σε μία “κοινότητα συμφερόντων” μεταξύ των κοινοτικών εταίρων: προϊούσης της πολιτικής ένωσης, με “απέκδυση” αντιστοίχων κρατικών προνομίων και περιέλευσή τους σε κοινοτικά όργανα, αυτή η “κοινότητα συμφερόντων” θα γίνεται αρκετά ισχυρή, ώστε με το πέρασμα του χρόνου να τοποθετούνται οι βάσεις για μία ενιαία πολιτική γύρω από τα ναυτιλιακά θέματα.

Αυτή η “κοινότητα συμφερόντων” που μόλις προαναφέρθηκε, είναι και το “κλειδί” στην πορεία για μία ενιαία ναυτιλιακή αγορά: όταν γίνει απολύτως αντιληπτό ότι, μέσα σε μία παγκοσμιοποιημένη αγορά, η ισχύς βρίσκεται εν τη ενώσει, και επομένως ένα κράτος μέλος είναι πιο ισχυρό και οικονομικά “θωρακισμένο” μέσα σε ένα μόρφωμα όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και όχι μόνο του, τότε θα λάβουν χώρα με ακόμη ταχύτερο ρυθμό τα απαιτούμενα βήματα προς μία ενιαία ευρωπαϊκή ναυτιλιακή αγορά.

Το βήμα της οικονομικής και νομισματικής ένωσης (έστω και ημιτελούς, λόγω της μη συμμετοχής στην τελευταία του συνόλου των κρατών μελών της Ένωσης) θα αποδειχτεί κομβικής σημασίας σε εύθετο χρόνο στο μέλλον. Και φρονούμε ότι αυτό θα είναι το εφαλτήριο της απόλυτης οικονομικής ένωσης των κρατών μελών, η οποία οικονομική ένωση θα περιλαμβάνει (ως ιδιαίτερος κομβικής σημασίας όπως στον οικείο τόπο αναφέρθηκε) και το τομέα της ναυτιλίας, με όλες τις συναφείς “δορυφορικές” οικονομικής φύσεως δραστηριότητες.

Συνοψίζοντας, η πορεία προς μία ενιαία ναυτιλιακή αγορά, τελεί σε απόλυτη αναλογία με την πορεία της γενικότερης ευρωπαϊκής ενοποίησης, με την δημιουργία της προαναφερόμενης “κοινότητας συμφερόντων”. Και κάτι τέτοιο, ακριβώς λόγω της ιδιομορφίας του εγχειρήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα γίνει με αργά αλλά σταθερά βήματα, χωρίς να είναι εφικτή η “αστραπιαία” υπέρβαση των όποιων δυσχερειών έχουν μέχρι σήμερα αντιμετωπιστεί.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ανωτέρω, κατεβλήθη προσπάθεια να παρουσιαστεί η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο κομμάτι της ναυτιλίας, ως αυτό αποτελεί ένα ειδικότερο μέρος της γενικότερης Κοινής Πολιτικής για τις μεταφορές της Ενωμένης Ευρώπης. Και περαιτέρω, μέσα στο εν λόγω γενικότερο πλαίσιο της ένωσης, να παρουσιαστεί η ελληνική ναυτιλία, όπως είναι σήμερα μετά από τις επιρροές τις οποίες έχει υποστεί μέσα στο ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Καταρχήν, και μετά από μία σύντομη ιστορική αναδρομή (κεφάλαιο 2), στο κεφάλαιο 3 της παρούσας, έγινε προσπάθεια να παρατεθεί ο γενικότερος σκοπός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάτι το οποίο είναι απολύτως αναγκαίο, αφού η ναυτιλία είναι ένας μερικότερος παράγοντας της οικονομίας, και θα πρέπει να αντιμετωπισθεί μέσα στα γενικότερα πλαίσια και τον σκοπό της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως ενός ιδιάζοντος και μοναδικού στα παγκόσμια χρονικά μορφώματος. Στη συνέχεια (στο κεφάλαιο 4), παρουσιάστηκε σε γενικές γραμμές η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα ναυτιλίας, με τους ειδικότερους τομείς τους οποίους περιλαμβάνει στο σύνολό της η γενικότερη έννοια “ναυτιλία”.

Ακολούθως, παρατέθηκαν (στο κεφάλαιο 5) οι λόγοι για τους οποίους έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση η ναυτιλία, τόσο ως σύνολο όσο και για καθένα από τα κράτη μέλη της.

Παρουσιάστηκε (στο κεφάλαιο 6) η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως ένα “μέρος” της ναυτιλιακής δραστηριότητας, αφού η ναυτιλία περιλαμβάνει στο “σώμα” της και τις μεταφορές.

Αναφορικά με την Ελλάδα, αναπτύχθηκαν (στο κεφάλαιο 7) οι λόγοι για τους οποίους η ναυτιλία συνιστά ένα οικονομικό (και όχι μόνο) παράγοντα ιδιαίτερης για αυτή σημασίας.

Στη συνέχεια, και προτού εξεταστούν οι αλλαγές, οι οποίες έχουν επέλθει στο πέρασμα του χρόνου συνεπεία της εισόδου της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κρίθηκε σκόπιμο (στο κεφάλαιο 8) να παρατεθούν τα “στεγανά” της ελληνικής ναυτιλίας, δηλαδή οι πιο βασικοί τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας οι οποίοι δεν έχουν επηρεαστεί στο ελάχιστο από

τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ αμέσως μετά (στο κεφάλαιο 9) παρουσιάστηκαν οι μεταβολές οι οποίες έχουν επέλθει μέχρι σήμερα, στους βασικότερους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας, τόσο σε θεσμικό όσο και σε μη θεσμικό επίπεδο.

Τέλος, κατεβλήθη προσπάθεια (στο κεφάλαιο 10) να παρουσιαστούν προτάσεις προς μία ενιαία ναυτιλία, καθώς και οι προοπτικές οι οποίες υπάρχουν για μία ενιαία ναυτιλιακή αγορά στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Δεν μπορεί να πει κανείς ότι η ελληνική ναυτιλία μέσα στο πέρασμα του χρόνου, από της εισδοχής της Ελληνικής Δημοκρατίας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες μέχρι και σήμερα, έχει μείνει ανεπηρέαστη από το θεσμικό πλαίσιο το οποίο αυτές έχουν δημιουργήσει, όπως και από την πραγματικότητα η οποία έχει προκύψει μέσα από την διαδικασία πολιτικής, οικονομικής και νομισματικής ενοποίησης.

Από την άλλη πλευρά, παρουσιάζονται πολλαπλές δυστοκίες στην εναρμόνιση και εφαρμογή ενιαίας πολιτικής σε θέματα απόμεινα του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Οι εν λόγω δυστοκίες και γενικότερες δυσκολίες, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αφορούν μόνο τα ναυτιλιακά θέματα, αλλά συναρτώνται με τις γενικότερες δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζει το εγχείρημα της ένωσης στην πορεία του προς την πλήρη πολιτική ένωση μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε σχέση με την Ελλάδα, λόγω της αυξημένης σημασίας την οποία έχει η ναυτιλία όχι μόνο σε οικονομικό αλλά και σε γενικότερο κοινωνικό και εθνικό επίπεδο, υπάρχουν ακριβώς και αυξημένες δυσκολίες ως προς την απόλυτη προσαρμογή των ελληνικών ναυτιλιακών πραγμάτων στα νέα δεδομένα, καθώς κατά καιρούς εκδηλώνονται (και θα συνεχίζουν πιθανότατα και μελλοντικά) αντιδράσεις σε διαδικασίες οι οποίες λαμβάνουν χώρα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς το σκοπό της ολοκλήρωσης και στον συγκεκριμένο τομέα, πάντα με βάση τις γενικότερες αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο χρόνος θα δείξει τελικώς κατά πόσο μία πλήρης ολοκλήρωση στον τομέα της ναυτιλίας μεταξύ του συνόλου των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι απολύτως εφικτή, ή εάν θα "σκοντάφτει" διαρκώς στις σκοπίμως προκαλούμενες δυσλειτουργίες των ναυτιλιακών παραγόντων σε επίπεδο καθενός εκάστου κράτους μέλους.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Βλάχος Γ. (2000, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη).
- Θεμέλαρου Ν. (2002, Ανάλυση και οδηγίες για την εφαρμογή των απαιτήσεων STCW, Εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς).
- Θεοδωρόπουλος Σ. (1998, Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Σταμούλης)
- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α. (2006, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθητώ).
- Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Γ. (2008, Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, Εκδόσεις Gutenberg).
- Κιάντου – Παμπούκη Α. (1992, Ναυτικό δίκαιο, Εκδόσεις Οίκος Σάκκουλας).
- Τζωάννος Ι. (1990, Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία, Εκδόσεις Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών).
- Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ε., Συριόπουλος Θ., Τζαννάτος Ε. (2007, Μεταφορές – Αρτηρίες ζωής για τα νησιά, Εκδόσεις Παπαζήση).
- «Το περιοδικό του Πειραιά», Τεύχος 185, Ιούλιος – Αύγουστος 2008, Εκδόσεις Νέος Λόγος.
- Άρθρο του Τζωάννου Ιωάννη “Η κρίση ανέδειξε ως κυρίαρχη την ανάγκη συνεργειών σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης”, ειδική έκδοση της εφημερίδας Απογευματινή για τη Λιμενική Βιομηχανία, Ιούνιος 2009



## **ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

- Οι υπ' αριθμόν 4055/86, 4056/86, 4057/86, 4058/86 Κανονισμοί
- Κανονισμός 974/79
- Κανονισμός 3577/92
- Κανονισμός 1408/71
- Κανονισμός (ΕΟΚ) 3760/92
- Κανονισμός (ΕΟΚ) 1251/70
- Οδηγία 75/34/ΕΟΚ
- Συνθήκη ΕΚ.
- STCW 1978
- Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα
- Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας
- Άρ. 75 ΕΟΚ, Άρ. 71 ΣΕΚ
- Άρ. 77 ΕΟΚ, Άρ. 73 ΣΕΚ
- Άρ. 79 ΕΟΚ, Άρ. 75 ΣΕΚ
- Άρ. 80 ΕΟΚ, Άρ. 76 ΣΕΚ
- Διάταξη του άρθρου 107 του εν ισχύ Ελληνικού Συντάγματος
- Π.Δ. 170/1986
- Προεδρικό Διάταγμα 344/2003
- Προεδρικό Διάταγμα 11/2000 (Φ.Ε.Κ. 11 Α'/27/01/2000)
- ΠΔ 684/1976
- ΠΔ 364/21-7- 1988
- ΠΔ 103/93
- Ν. 2932/01
- Ν. 3153/2003
- Ν.Δ. 187/1973
- Ν. 959/1979
- Ν.Δ. 2687/1953
- Ν.Δ. 2928/1954
- Απόφ. ΥΕΝ 54004/20/70/27.11.75, που τηρήθηκε σε ισχύ με άρθρο 4 της ΚΥΑ 145002/11/86/11.12.86-ΦΕΚ 868 Β'/86
- Η υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου Μ. 3141.1/2/00 από 14/06/2000 Εγκύκλιος Διαταγή του ΥΕΝ/ΔΝΠΙΑ 4<sup>ο</sup>