

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΑ

**Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΑ**

Δημητροπούλου Θεώνη – ΜΝ13019

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

Οκτώβριος 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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 χρησιμοποιεί 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.

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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:

- Γεώργιος Βλάχος (Επιβλέπων, Καθηγητής)
- Γεώργιος Σαμιώτης (Αναπληρωτής Καθηγητής)
- Διονύσιος Πολέμης (Επίκουρος Καθηγητής)

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θέλω να εκφράσω πολλές θερμές ευχαριστίες στον επιβλέποντα τη διπλωματική μου εργασία Καθηγητή, κ. Βλάχο Γεώργιο, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του στην ολοκλήρωσή της. Η εμπειρία, οι γνώσεις και η πολύπλευρη κατάρτισή του στα θέματα της ναυτιλίας στάθηκαν αρωγός μου σε αυτή την προσπάθεια να αποδώσω πιο ολοκληρωμένα το θεματικό της αντικείμενο.

Ευχαριστώ πολύ τον αναπληρωτή Καθηγητή κ. Σαμιώτη Γεώργιο καθώς και τον επίκουρο Καθηγητή κ. Πολέμη Διονύσιο για τον πολύτιμο χρόνο που αφιέρωσαν στην επεξεργασία και αξιολόγηση της παρούσης.

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Στους δύο γιους μου. Τον Θέμη και τον Κωνσταντίνο, γιατί μαζί αποτελούν την κινητήριο δύναμη των προσπαθειών μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο - Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ – ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ.....	5
<i>1.2.1 ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ</i>	5
<i>1.2.2 ΑΠΟ ΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ ΕΩΣ ΤΟ 2008</i>	6
<i>1.2.3 ΑΠΟ ΤΟ 2008 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ</i>	9
1.3 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	15
<i>1.3.1 Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ</i>	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο –Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	
2.1 ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	20
2.2 ΟΙ ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.....	23
<i>2.2.1 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΟΧΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ</i>	24
<i>2.2.2 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑΣ</i>	24
<i>2.2.3 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΙΣΟΤΗΤΑΣ</i>	25
<i>2.2.4 ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ</i>	25
<i>2.2.5 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΠΙΕΙΚΕΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ</i>	25
<i>2.2.6 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΙΣΤΗΣ ΚΑΙ Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΟΥΜΕΝΟΥ</i>	25
<i>2.2.7 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑΣ</i>	26
<i>2.2.8 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΜΕΡΟΛΗΨΙΑΣ</i>	26
<i>2.2.9 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΚΡΟΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΟΥΜΕΝΩΝ</i>	26

2.2.10 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	27
2.2.11 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.....	28
2.2.12 Η ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.....	28
2.3 ΑΣΚΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο – ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ.....	29
3.1.1 Η ΑΥΤΟΤΕΛΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	29
3.1.2 Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ	31
3.1.3 ΑΠΟ ΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ	32
3.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ	35
3.3 ΑΠΟΣΤΟΛΗ-ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	42
3.4 ΔΟΜΗ-ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	44
3.4.1 ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	44
3.4.2 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	45
3.4.3 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ΕΚΤΟΣ ΚΛΑΔΩΝ	66
3.4.4 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο–Η ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

4.1 ΦΟΡΕΙΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.	72
4.1.1 ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ	72
4.1.2 ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	75
4.1.3 ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΥΡΕΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	76
4.1.4 ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ	76

4.1.5	<i>ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ</i>	77
4.1.6	<i>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ</i>	78
4.2	ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΕΤΑΙΡΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	79
4.2.1	<i>ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ</i>	80
4.2.1.1	Η ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	80
4.2.1.2	Η ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ	80
4.2.1.3	Ο ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	83
4.2.1.4	Η ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	83
4.2.2	<i>Η ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ</i>	84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο –ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ		
5.1	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	86
5.2	Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	87
5.2.1	<i>ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.</i>	87
5.2.2	<i>ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ.</i>	89
5.2.3	<i>Ο ΝΗΟΛΟΓΟΣ-ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΥΠΟΘΗΚΟΦΥΛΑΚΑΣ</i>	91
5.3	A.N.2687/1953	93
5.4	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	95
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο –ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ		101
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		108
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ		121
Παράρτημα Α: ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ		121
Παράρτημα Β: ΠΙΝΑΚΕΣ		136
Παράρτημα Γ: ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ		143

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

Γράφημα 1: Ανάλυση των τύπων πλοίων του ελληνόκτητου στόλου τον Ιανουάριο 2014 σε dwt (Πηγή: HIS Maritime&Trade/ World Shipping Encyclopedia, 2014)	11
Γράφημα 2: Οι 20 μεγαλύτεροι (dwt) πλοιοκτήτες του παγκόσμιου στόλου ανά εθνικότητα για πλοία μεγαλύτερα των 1.000 g.t. (Πηγή :UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2015).....	12
Γράφημα 3: Αποτίμηση του ελληνόκτητου στόλου στην ποντοπόρο ναυτιλία (Πηγή:Το Βήμα, 2015)	18
Γράφημα 4: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. ελληνικότητα εμπορικά πλοία (1978-2006) (Πηγή: YEN/ΔNEP)	55
Γράφημα 5: Τα 10 μεγαλύτερα νηολόγια στα τέλη του 2014. (Πηγή:Ε.Ε.Ε., Ετήσια έκθεση, 2014-2015 ανακτημένο από 'Η Καθημερινή')	99

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Ελληνικό Νηολόγιο: Μέση Ηλικία Εγγραφόμενων και Διαγραφόμενων Πλοίων άνω 3.000 GT (Πηγή: YEN/Δ.Ν.Π.Α)	9
Πίνακας 2: Πλοιοκτησία παγκόσμιου στόλου την 1 Ιανουαρίου 2015 (dwt) (Πηγή: UNCTAD ,Review of Maritime Transport,2015)	13
Πίνακας 3: Οι 40 μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές (Πηγή:Ναυτεμπορική,2016)	14
Πίνακας 4: Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου (2002-2015) για πλοία άνω των 1.000 κ.ο.χ. (Πηγή: Βλάχος Γ.Π., 2016)	14
Πίνακας 5: Η αξία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (Πηγή: Η Καθημερινή, 2015).....	19
Πίνακας 6: Το TOP10 της ναυτιλίας (σε δις. δολάρια) (Πηγή: Ναυτεμπορική, 2016) ..	81
Πίνακας 7: Ο εμπορικός στόλος της Ε.Ε.. Οι σημαίες των ευρωπαϊκών χωρών και μερίδια αγοράς σε εκ. dwt. (Πηγή: Ε.Ε.Ε., Ετήσια Έκθεση, 2015-16)	82
Πίνακας 8: Αριθμός πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο (άνω των 100 g.t) (Πηγή: Ν.Ε.Ε.)	95
Πίνακας 9: Δύναμη των ελληνικών πλοίων (άνω των 100 κ.ο.χ.) τον Ιανουάριο των ετών 2013 έως 2015 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2015).....	98

ABBREVIATIONS

A.E.	Ανώνυμη Εταιρεία
A.E.N.	Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού
A.E.Π.	Ακαθάριστο Εθνικό προϊόν
Γ.Ε.Ν.Ε	Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας
Δ.Σ.Π.	Διακριτικός Σταθμός Πλοίου
E.E	Ευρωπαϊκή Ένωση
E.E.E.	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
E.E.N.M.A.	Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων
ΕΛ.ΣΤΑΤ.	Ελληνική Στατιστική Αρχή
Η.Ε.	Ηνωμένα Έθνη
Κ.Δ.Ν.Δ.	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
Κ.Ε.Σ.Ε.Ν	Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού
Κ.Ι.Ν.Δ.	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κ.Κ.Χ	Κόροι Καθαρής Χωρητικότητας (Net Registered Tonnage)
Κ.Ο.Χ	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας (Gross Registered Tonnage)
Κ.Υ.Α	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή
Μ.Ε.Α	Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία
Ν.Α.Τ.	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
Ν.Ε.Ε.	Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος
Ν.Π.Δ.Δ.	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
Ν. Μ.	Ναυτικά Μίλια
Ο.Ν.	Οίκος Ναύτου
Ο.Τ.Α.	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΕΠΕΝ	Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
Π.Ν.Ο.	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
Σ	Σύνταγμα
Σ.Α.Σ	Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών
Σ.Ν.Ε.	Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας
Σ.Σ.Ν.Ε.	Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας
Υ.Ε.Ν.	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Υ.ΝΑ.Ν.Π.	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
GSCC	Greek Shipping Cooperation Committee
I.L.O.	International Labor Organisation
I.M.O.	International Maritime Organisation
I.S.P.S. Code	International Ship and Port Facility Security Code
ITF	Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών
MARPOL 78	Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα, 1978
MLC 2006	Maritime Labour Convention,2006
PARIS MOU	Μνημόνιο των Παρισίων
PSC	Port State Control
STCW	Διεθνής σύμβαση για τα επίπεδα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακών των ναυτικών
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το ελληνικό ναυτικό πνεύμα και η δυναμική επιχειρηματικότητα των Ελλήνων αποτελούν τις συνισταμένες δυνάμεις για την επιτυχία της εμπορικής ναυτιλίας στη χώρα μας. Η πλούσια ναυτική μας παράδοση απέδειξε ότι οι Έλληνες μπορούν να σταθούν απέναντι στις προκλήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, να συνεισφέρουν στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, την αύξηση των θέσεων εργασίας στην ξηρά και τη θάλασσα και να πετυχαίνουν την αξιομνημόνευτη παρουσία του ελληνικού στοιχείου στα διεθνή φόρα και οργανισμούς. Το εγχείρημα είναι δύσκολο, διότι το ναυτιλιακό περιβάλλον είναι εντάσεως κεφαλαίου και το επιχειρηματικό ρίσκο στην παρούσα οικονομική συγκυρία, αμφίβολο.

Η Δημόσια Διοίκηση, οι φορείς που την αποτελούν και την συνδράμουν, αποσκοπεί στην παροχή του θεσμικού πλαισίου δράσης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και τη λήψη μέριμνας για τα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλιακή κοινότητα, με κοινό σκοπό, την προαγωγή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας προς όφελος των εταιρειών, της κοινωνίας και του κράτους εν γένει. Η παρουσία της Πολιτείας είναι καταλυτική, αρκεί να αποτιμάται ως θετική συνέργεια.

Λέξεις κλειδιά: εμπορική ναυτιλία, προαγωγή, δημόσια διοίκηση, κοινός σκοπός, θετική συνέργεια

ABSTRACT

The Greek maritime spirit and dynamic entrepreneurship are the components of the success of the mercantile shipping in our country. Our nation's rich nautical tradition has proved that the Greeks are able to stand in front of the world's merchant challenges, to contribute to the uplift of Greek economy and to the increase in jobs at sea and on land, as well as to accomplish the remarkable Greek presence before the global fora and organisations. The venture is difficult due to the nature of the maritime environment that is capital intensive and therefore the business risk at this juncture is undecided.

The public administration, together with the competent bodies who constitute and assist it, aims not only to provide the institutional framework for action of private initiative, but also to cope with issues of concern of the shipping community with the common purpose focused on the promotion of the Greek mercantile shipping. For the benefit of the companies, of the society and of the State in general. The presence of the State is crucial, suffice it to be valued as positive synergy.

Keywords: mercantile shipping, uplift, public administration, common purpose, positive synergy

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε κατόπιν μελέτης της εγχώριας κυρίως βιβλιογραφίας, λόγω της περιήγησής της στην εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα, επελέγησαν πηγές από την ελληνική βιβλιογραφία, την αρθρογραφία στον έντυπο και ηλεκτρονικό ελληνικό και ξενόγλωσσο τύπο και το υλικό αντλήθηκε τόσο από τις ιστοσελίδες των φορέων που αναφέρονται, όσο και από τις ετήσιες εκθέσεις αναγνωρισμένων οργανισμών. Οι νομικές πηγές και παραπομπές ολοκλήρωσαν το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ελληνική εμπορική ναυτιλία, στο βαθμό που αυτή δύναται να αναλυθεί σε όλο το εύρος και τη δυναμικότητά της.

Για να υπάρχει πρόοδος και προοπτική απαιτούνται συνέργειες και εποικοδομητικός διάλογος μεταξύ των εμπλεκόμενων πλευρών. Στη ναυτιλία απαιτείται το ίδιο. Στόχος αυτής της εργασίας είναι να παρουσιάσει, να αναλύσει και να αποδώσει τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που εμπλέκονται στην ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα, ώστε η επίτευξη του κοινού σκοπού τους να εδραιωθεί στην ενεργή και αποδοτική παρουσία άμφω, Διοίκησης και επιχειρηματικότητας.

Η διπλωματική εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια. **Στο πρώτο** γίνεται μία σύντομη ιστορική αναδρομή της εμπορικής ναυτιλίας, ελληνικής και ελληνόκτητης, και της παρουσίας της στο πέρασμα των τελευταίων δεκαετιών με αποτίμηση της συνεισφοράς της στην εθνική οικονομία. **Στο δεύτερο** κεφάλαιο, και πριν αναφερθούν οι φορείς, κρίθηκε σκόπιμο να αναλυθούν συνοπτικά οι θεμελιώδεις αρχές της Δημόσιας Διοίκησης που κανονίζουν το πλαίσιο δράσης της, δεδομένου ότι αυτό υπόκειται σε νομικούς περιορισμούς και αποσκοπεί στην προστασία των συμφερόντων των πολιτών. Συναφώς, γίνεται λόγος για τους κρατικούς λειτουργούς που επιβάλλουν τον νόμο και μεριμνούν για την εμπέδωση του κράτους δικαίου, ώστε οι διοικούμενοι να αισθάνονται ασφάλεια και να απολαύουν ισονομία. **Στο τρίτο** κεφάλαιο παρουσιάζεται εκτενώς η σύνθετη δομή, ο ρόλος και η προσφορά του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Λιμενικού Σώματος –Ελληνικής Ακτοφυλακής στην ελληνική ναυτιλία, υπό το πρίσμα του ενιαίου φορέα άσκησης της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής επιφορτισμένου με όλα τα θέματα που άπτονται των πλοίων, των ναυτικών, των λιμένων και της ακτοπλοΐας, του θαλάσσιου τουρισμού και της ασφάλειας στις περιοχές αρμοδιότητάς του. Ασφαλώς, υφίσταται συνεργασία και

σύμπραξη και με άλλα Υπουργεία , τα οποία τυγχάνουν συναρμόδια στα θέματα της ελληνικής ναυτιλιακής πραγματικότητας.

Συνεχίζοντας **στο τέταρτο** κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι φορείς άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής στη χώρα μας, οι οποίοι εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και συνεργάζονται με αυτό στα περί της ναυτιλίας ζητήματα. Επιπρόσθετα, δίνονται στοιχεία για το ρόλο των κοινωνικών εταίρων, οι οποίοι αποτελούν ενώσεις ιδιωτών που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα και εκπροσωπούν τα μέλη τους ενώπιον των λοιπών ναυτιλιακών παραγόντων. **Το πέμπτο** και τελευταίο κεφάλαιο πραγματεύεται το εθνικό νηολόγιο, το ρόλο του νηολόγου και ναυτικού υποθηκοφύλακα, την ισχύουσα εγχώρια νομοθεσία που διέπει τα πλοία με ελληνική σημαία και γίνεται στατιστική αναγωγή της δύναμης του ελληνικού στόλου.

Τέλος, **στο έκτο κεφάλαιο** παρατίθενται τα συμπεράσματα της διπλωματικής μου εργασίας. Γίνεται σύνθεση και απόδοση των κύριων σημείων αυτής, σταχυολογούνται οι απόψεις μου επί του ναυτιλιακού γίνεσθαι, όπως αυτές διαμορφώθηκαν από την ολιστική θεώρηση και αξιολόγηση των προσλαμβανομένων πληροφοριών, και διατυπώνονται οι σκέψεις για περαιτέρω έρευνα.

Η συναφής βιβλιογραφία ακολουθεί αμέσως μετά τα συμπεράσματα και τα παραρτήματα ολοκληρώνουν την εργασία αυτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο -Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Λιμάνια, ποντοπόρος και ακτοπλοϊκή ναυτιλία, κρουαζιέρα, σκάφη αναψυχής, ναυτικοί και ναυτιλιακές εταιρείες ,αποτελούν τις συνιστώσες και την αιχμή του δόρατος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία διαδραμάτισε, αλλά και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας, όσο και στη διεθνή προβολή της ελληνικής σημαίας. Η χώρα μας απλώνεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων εκτεινόμενη σε ακτογραμμή 16.000 χιλιομέτρων και αποτελούμενη από περίπου 3.000 νησιά και βραχονησίδες. Η δυναμικότητά της ναυτιλίας συναρτάται από την αγάπη για τη θάλασσα και συνάμα από την επένδυση μεγάλων κεφαλαίων στο πλοίο, ένα ιδιαίτερα μεγάλης αξίας περιουσιακό στοιχείο. Αποτελώντας κλάδο του τομέα των μεταφορών θεωρείται σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, εφόσον παραμένει κερδοφόρος και ανταγωνιστική. Ναυτιλία ασφαλής και φιλική στο περιβάλλον. Ναυτιλία με εθνικό νηολόγιο, ικανά στελέχη και ικανούς ναυτικούς.

Η μεταφορά είναι το μέσο με το οποίο επιτυγχάνεται η αξιοποίηση της γης και του πλούτου που αυτή παράγει, αφού καθιστά δυνατή τη διακίνηση των παραγομένων αγαθών στις αγορές με την αντίστοιχη ζήτηση. Οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν στρατηγικό ρόλο στην αλυσίδα μεταφοράς των συνεχών αυξανόμενων απαιτήσεων του παγκόσμιου εμπορίου και η εμπορική ναυτιλία ανήκοντας στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, φέρεται ως ο σημαντικότερος φορέας του κλάδου των Μεταφορών προσώπων και πραγμάτων, δυνάμενη να εξυπηρετήσει τη ζήτηση σε παγκόσμια κλίμακα. Η ανάγκη ικανοποίησης της συλλογικής ζήτησης μεταφορικών μέσων σε μια προηγμένη οικονομικά κοινωνία είναι επιτακτική, δεδομένης και της φυσικής διαμόρφωσης του πλανήτη μας , ο οποίος, κατά τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειάς του, καλύπτεται από υδάτινους πόρους (ωκεανούς, θάλασσες, ποτάμια). Χάρης στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου καθίσταται εφικτή η μεταφορά μαζικώς των αγαθών, με τουλάχιστον τα τέσσερα πέμπτα του διεθνούς εμπορίου να διεξάγεται διά υδάτινων οδών. Ενδεχόμενη αδυναμία ή και καθυστέρηση ικανοποίησης της υφιστάμενης ανάγκης για μεταφορικό έργο θα μπορούσε πιθανότατα να προκαλέσει δυσλειτουργίες στο εμπόριο και στη διαβίωση, δεδομένου ότι η μεταφορά διευκολύνει τη διακίνηση

αγαθών, πολιτιστικών και πολιτισμικών στοιχείων και γνώσεων και αποτελεί κίνητρο σύναψης εμπορικών δεσμών.

Ειδικότερα, η εποχή μετά τη Βιομηχανική Επανάσταση χαρακτηρίζεται τόσο από τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, όσο και από την διάνοιξη νέων αγορών από τους δρόμους της Ασίας. Η ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου και οι σύγχρονες μεταφορικές ανάγκες με τις νέες αναπτυσσόμενες αγορές της νοτιοανατολικής Ασίας επιβάλλουν τα μέσα μεταφοράς να μπορούν να προσφέρουν, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Αυξήθηκε η παραγωγή προϊόντων που έπρεπε να μεταφερθούν σε μεγάλες ποσότητες και με ασφάλεια προς μακρινούς προορισμούς, στους οποίους κανένα μεταφορικό μέσο δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει υπό το καθεστώς της μεγάλης ποσότητας σε συνδυασμό με την προαπαιτούμενη ασφάλεια. Όσο η ζήτηση για θαλάσσιο εμπόριο μεγάλωνε, τόσο το σύγχρονο πλοίο έπρεπε να διασφαλίσει την οικονομική σταθερότητα του πλανήτη. Το εμπόριο και η σύγχρονη βιομηχανία αλληλεπιδρούν και αλληλοεξαρτώνται σχεδόν ολοκληρωτικά από την μεταφορά, η σημασία της οποίας στη σύγχρονη συναλλακτική οικονομία είναι μεγαλύτερη από εκείνη των μέσων παραγωγής αγαθών. Η καλή οργάνωση και το φθινό κόστος παραγωγής προϋποθέτουν την ύπαρξη αντίστοιχης αγοράς που θα είναι σε θέση να απορροφήσει τα παραγόμενα προϊόντα, αλλά και πολύ περισσότερο την εξεύρεση των κατάλληλων μεταφορικών μέσων προς εκτέλεση της μεταφοράς των αγαθών αυτών.

Ανάλογα με το είδος και τις συγκεκριμένες ανάγκες της ζήτησης, τη διάθεση και την ικανότητα του αγοραστή για την πληρωμή του κόστους, διαφοροποιείται και ο βαθμός ποιότητας της εκάστοτε μεταφορικής υπηρεσίας. Στην επιλογή του καταλληλότερου μεταφορικού μέσου προσμετρώνται πολλοί παράγοντες και πάντα ισχύει η συνάρτηση αυτών με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Μπορούμε να ισχυριστούμε ότι το πλοίο, ως μεταφορικό μέσο, παρουσιάζει πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων, κυρίως χάρις στις μαζικές οικονομίες κλίμακας που αυτό παρουσιάζει, αποτελώντας έτσι το φθηνότερο μέσο μεταφοράς. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός, ότι το πλοίο εξυπηρετεί μεγάλο όγκο φορτίου σε μακρινούς προορισμούς διά θαλάσσης, γίνεται σαφές, ότι κανένα άλλο χερσαίο μέσο δεν είναι ικανό να υποκαταστήσει το πλοίο, παρά μόνο το αεροπλάνο υπό την προϋπόθεση της μεταφοράς αγαθών μεγάλης αξίας και σε μικρές αποστάσεις. Εντούτοις, το πλοίο υστερεί στην

ταχύτητα ιδιαίτερα σε σχέση με το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο, δεδομένου ότι οι ταχύτητες που αυτό αναπτύσσει, ακόμα και αν καταναλώσει καθαρότερο καύσιμο και οι μηχανές του είναι νέας τεχνολογίας, παραμένουν οι χαμηλότερες. Επειδή ακριβώς όμως μεταφέρει μεγάλες ποσότητες αγαθών σε σχέση με την απόσταση που διανύεται, εξαλείφεται το μειονέκτημα της χαμηλής ταχύτητάς του.

Η ζήτηση μεταφορικών μέσων είναι παράγωγος και όχι πρωτογενής, καθόσον αυτή δημιουργείται, εξαρτάται και συνάμα επηρεάζεται από το μέγεθος, τη γεωγραφική του κλίμακα και τις ιδιότητες των μεταφερόμενων φορτίων. Το εμπόριο υπόκειται σε διακυμάνσεις, οι οποίες συμβαίνουν ως αποτέλεσμα κοινωνικοπολιτικών, οικονομικών συγκυριών ή ακόμα και λόγω άλλων αστάθμητων παραγόντων, και το γεγονός αυτό καθιστά τη ζήτηση χωρητικότητας, ασταθή. Παρεμπιπτόντων παράγοντας στις μεταφορικές υπηρεσίες αποτελεί η σχέση μεταξύ “ζήτησης” και “τιμής” των αγαθών ή υπηρεσιών. Η μεταβολή της τιμής συνεπάγεται την αντίστροφη μεταβολή της ζήτησης χωρητικότητας για την εκτέλεση μιας μεταφοράς και ο βαθμός στον οποίο ανταποκρίνεται η ζήτηση στην εκάστοτε μεταβολή της τιμής καλείται “ελαστικότητα της ζήτησης”. Ο τρόπος δε που η ζήτηση πλοίων, ζήτηση χωρητικότητας, προσαρμόζεται στη μεταβολή των ναύλων, χαρακτηρίζει τη ζήτηση “ελαστική” ή “ανελαστική”. (Βλάχος Γ.Π.,2011)

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

1.2.1 ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας ακόμα, οι Έλληνες αποκτώντας ναυτική εμπειρία άρχισαν σιγά - σιγά να αξιοποιούν το εμπορικό τους δαιμόνιο και να ασχολούνται με το θαλάσσιο εμπόριο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας με τα δικά τους ιστιοφόρα σκάφη. Ενδεικτικά, η Ύδρα, οι Σπέτσες, τα Ψαρά, η Κάσος, η Μύκονος και η Άνδρος αποτέλεσαν βοηθό της ναυτιλίας, καθώς με τον μικρό ναυτικό τους στόλο πολέμησαν ενάντια στις τουρκικές δυνάμεις και πέτυχαν να ανεφοδιάζουν τις εξεγερμένες περιοχές με πυρομαχικά και τρόφιμα αναπτρώνοντας το ηθικό των αγωνιστών της στεριάς με τις πολεμικές τους επιτυχίες. Εντούτοις, το τέλος της

Ελληνικής Επανάστασης, που σφράγισε μια μακροχρόνια σύγκρουση, βρήκε την Ελλάδα σε μεγάλη δυσπραγία και πληθυσμιακές απώλειες στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου το 1876 αριθμούσε 5.330 σκάφη, κόρων ολικής χωρητικότητας 270.000. (Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας, 2014). Από 60.000 κ.κ.χ. το 1835, ξεπερνά τους 600.000 κ.κ.χ. τις παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Στον 19ο αιώνα τοποθετείται η ακμή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία παρά τις αντιξοότητες και τις οικονομικές κρίσεις, που κατά καιρούς έπλητταν την Ευρώπη και επηρέαζαν και την Ελλάδα, ξεκίνησε να αναγεννάται, με τη συνδρομή βεβαίως και της γενικευμένης χρήσης του ατμού στα καράβια κατά το δεύτερο μισό του ίδιου αιώνα. Η δεκαετία του 1880 έως το 1914 περιλαμβάνει την μετάβαση του ελληνικού στόλου από το ιστίο στον ατμό και την ενασχόληση του με τη μεταφορά χύδην φορτίων, δημητριακών, κάρβουνου, βαμβακιού, μεταξύ της ανατολικής Μεσογείου, της Μαύρης θάλασσας και της Βόρειας Ευρώπης. Με την έκρηξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τα ελληνικά πλοία ναυλώνονταν για ταξίδια σε όλο τον κόσμο, ανέβηκαν οι τιμές των ναύλων, δεδομένης της υψηλής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, και έτσι οι Έλληνες κερδοφόρησαν σημαντικά. Με το τέλος του πολέμου, εντούτοις, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν χάσει περίπου το 70% της προπολεμικής συνολικής τους χωρητικότητας, ποσοστό που αποτελεί το υψηλότερο συγκρινόμενο με το αντίστοιχο των λοιπών ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών.

Συνολικά, κέρδισαν σημαντικά ποσά από ναύλους, πωλήσεις και ασφαλιστικές αποζημιώσεις κατά τη διάρκεια του πολέμου. Στο πλαίσιο αγορών των Ελλήνων εφοπλιστών περιλαμβάνονται και περίπου 200 νεότευκτα ατμόπλοια που τους είχαν παραδοθεί μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

1.2.2 ΑΠΟ ΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ ΕΩΣ ΤΟ 2008

Η Ελλάδα τις παραμονές του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου ήταν πια μια μεγάλη ναυτική δύναμη και είχε ήδη μπει στην τροχιά που θα την έφερνε στην πρώτη παγκόσμια θέση. Το 1939, ημερομηνία έναρξης του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η ελληνική εμπορική Ναυτιλία αντιπροσώπευε το 2,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατατάσσόταν στην ένατη θέση μεταξύ των πρώτων δέκα στόλων με 607 εμπορικά φορτηγά πλοία χωρητικότητας συνολικής 1.8 εκατομμυρίων κ.ο.χ..

Κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, ο Ελληνικός εμπορικός στόλος επιτάχθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση, η οποία στη συνέχεια τον χρονοναύλωσε στους Βρετανούς για να χρησιμοποιηθεί στην εξυπηρέτηση των συμμαχικών αναγκών, κυρίως σε νηοπομπές του Ατλαντικού ωκεανού μεταξύ Μ. Βρετανίας και Η.Π.Α. Διαρκούντος του πολέμου, τορπιλίσθηκαν πλοία και χάθηκαν περίπου 2500 Έλληνες ναυτικοί. Με το πέρας του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, περίπου τα τρία τέταρτα του ελληνικού εμπορικού στόλου σε συνολική χωρητικότητα και σε αριθμό πλοίων είχαν χαθεί, με αποτέλεσμα να βρίσκεται χαμηλά σε παγκόσμια κατάταξη η ελληνική σημαία.

Η δεκαετία του 1940 αποτέλεσε ορόσημο για την εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου, στην αναγέννηση του οποίου ευνόησε η μετατόπιση της παγκόσμιας οικονομικής και ναυτιλιακής ηγεμονίας από τη Βρετανία στις Η.Π.Α. Ενώ το 1939 ο στόλος διέθετε χωρητικότητα 1.8 εκατομμυρίων κ.ο.χ. ,το 1946, μόνο μισό εκατομμύριο αυτής είχε απομείνει. Αντικαθιστώντας τον απολεσθέντα στόλο με 100 νεότευκτα φορτηγά πλοία τύπου LIBERTY¹, πλοία τυποποιημένα πολεμικής μαζικής κατασκευής ναυπηγηθέντα στις Η.Π.Α και τον Καναδά με τη μέθοδο της ηλεκτροσυγκόλλησης και μετά τον πόλεμο παροπλισμένα από τους Αμερικανούς, τα οποία οι εφοπλιστές με την εγγύηση της ελληνικής Κυβέρνησης του Σοφοκλή Βενιζέλου αγόρασαν από τις Η.Π.Α., στο χαμηλότοκο πολυετές δάνειο που τους χορηγήθηκε από τους Αμερικανούς, συγκροτήθηκε ο πυρήνας του στόλου ξηρών φορτίων, με τη βοήθεια του οποίου, και συνάμα αγωνιζόμενη σκληρά στο διεθνή θαλάσσιο στίβο, η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξελίχθηκε στον σημερινό κολοσσό της πρώτης ναυτιλίας στον κόσμο ξεπερνώντας τους στόλους των Η.Π.Α., της Μ. Βρετανίας, της Ιαπωνίας και της Ρωσίας. Τα 100 Λίμπερτυ μαζί και με τα άλλα 7 δεξαμενόπλοια τύπου T2 , το καθένα 16.000 τόνων, προσέφεραν απασχόληση σε περίπου 3.500 Έλληνες ναυτικούς, λειτουργώντας έτσι θετικότερα στη διατήρηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Επιπλέον, το 1948 ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 531 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.300.000 κόρων. Όσον αφορά στις ναυπηγήσεις, στη δεκαετία του 1950 σημειώθηκε ρεκόρ με τον ελληνικό στόλο να αγγίζει την τρίτη θέση στον κόσμο.

¹Στην πραγματικότητα τα πλοία αυτά ήταν 98 και τα άλλα 2 μικρότερα φορτηγά πλοία άλλου τύπου πέρασαν στην ιστορία ως Λίμπερτυ.

Από το 1948 έως το 1960 χτίστηκαν για λογαριασμό Ελλήνων στην Αμερική 46 δεξαμενόπλοια και συνολικά σε ναυπηγεία όλου του κόσμου 524 ποντοπόρα πλοία.

Η προσέλκυση πλοίων στον ελληνικό νηολόγιο επιδιώχθηκε με τον Α.Ν 89/1967, ο οποίος τροποποιήθηκε και επεκτάθηκε στη συνέχεια, με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες που διαχειρίζονταν ή αντιπροσώπευαν πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία εκτός Ελλάδας, είτε να εδρεύουν, είτε να έχουν υποκαταστήματα στην Ελλάδα και να λειτουργούν υπό προνομιακό καθεστώς. Στο ίδιο σκεπτικό κινήθηκε και ο τότε εν ισχύ αναγκαστικός Νόμος 465/1968, βάσει του οποίου ο υπολογισμός του φόρου γινόταν ανάλογα με την ηλικία και την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων.

Εξαίρεση αποτελεί η περίοδος των ετών 1981-1989 της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης, κατά την οποία σημειώθηκε η ραγδαία μείωση της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου και η μεγαλύτερη φυγή από το εθνικό νηολόγιο προς τα ξένα νηολόγια. Ήδη το 1995 περίπου το 80%-90% του λιβεριανού στόλου και το 45% του παναμαϊκού βρισκόταν υπό ελληνική ιδιοκτησία, τάση που θα ανακοπεί στις αρχές της δεκαετίας του 1990, τότε που οι Έλληνες εφοπλιστές θα επιστρέψουν στο εθνικό νηολόγιο. Το 1993 ο ελληνόκτητος στόλος ξεπέρασε τα 100 εκατομμύρια σε dwt, από τα οποία το ένα τρίτο αποτελούσαν τα δεξαμενόπλοια. Κατά τη χρονική περίοδο από το 1990-2007, η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου, για πλοία μεγαλύτερα των 1.000 g.t., παρουσιάζει σταδιακή και σταθερή αύξηση, παρόλο που ο αριθμός των πλοίων αυτών δεν εμφανίζει, κατά το ίδιο διάστημα, ιδιαίτερες ανοδικές τάσεις νηολόγησης. Επίσης, με βάση τους Lloyd's (Φεβρουάριος 2007), για πλοία άνω των 1.000 g.t., ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 g.t., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (g.t) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Ως προς την ηλικία των ελληνικών πλοίων από το 1996 έως το 2007 παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Συγκεκριμένα, κατά την αυτή χρονική περίοδο, ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραμμένων στα Ελληνικά Νηολόγια πλοίων ήταν 7,16 έτη, έναντι των αντίστοιχα διαγραφέντων που ήταν 19,15 έτη, όπως φαίνεται στον κάτωθι πίνακα 1.

Πίνακας 1: Ελληνικό Νηολόγιο: Μέση Ηλικία Εγγραφόμενων και Διαγραφόμενων Πλοίων άνω 3.000 GT [Πηγή: YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης]

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003	20	5
2004	17	3
2005	18	3
2006	16	3
2007 (31-8)	14	6
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	19,15	7,16

1.2.3 ΑΠΟ ΤΟ 2008 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

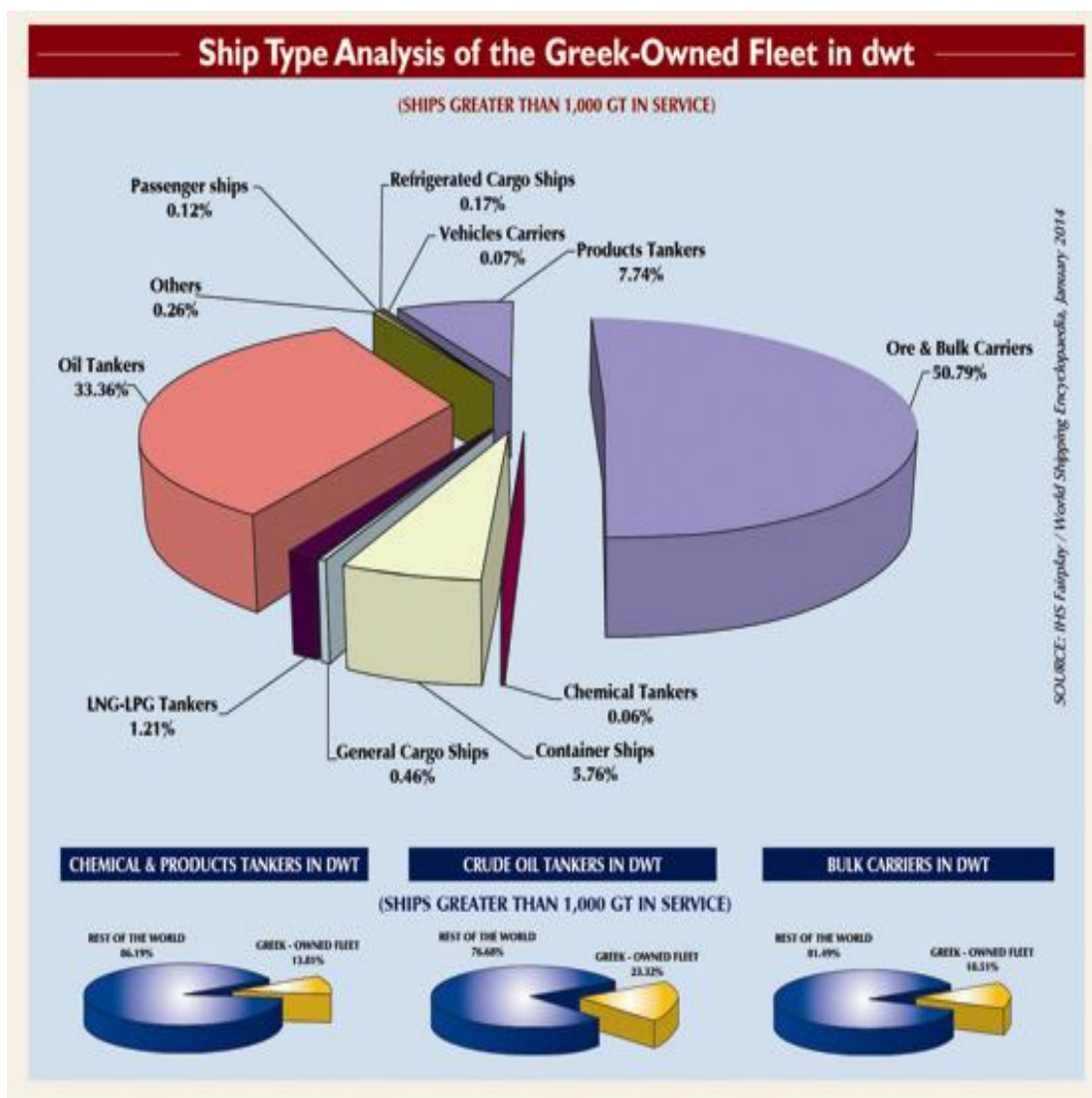
Τα χρόνια της μεγάλης άνθησης του εμπορίου 2002-2008 που οδήγησαν σε ευημερία το παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπόριο ακολούθησε το 2008 η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία επιδείνωσε την κατάσταση με αποτέλεσμα η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών να επιβραδυνθεί στο 3,2% το 2008, από 6,6% το 2007 και 9,3% το 2006, για να εμφανίσει μεγάλη πτώση κατά 11,9% το 2009, με αναμενόμενη μικρή σχετικά ανάκαμψη 1% περίπου το 2010. (N.E.E.)

Το 2012, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική με τους Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν πάνω από το 15% του παγκόσμιου στόλου. Η ικανότητά τους να προσαρμόζονται στις αλλαγές και τις απαιτήσεις αποδεικνύεται από τις επενδύσεις τους σε πλοία. Το ίδιο έτος, τα οικονομικά στοιχεία του ελληνικού στόλου ήταν σε μεγάλο βαθμό ικανοποιητικά. Το ελληνικό νηολόγιο απαριθμούσε 1.939 πλοία πάνω από 100 g.t που έφθαναν τα 43.613.921 g.t.. Η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν στην πρώτη θέση διεθνώς. Ο στόλος έφθασε τα 3.428 πλοία άνω των 1.000 g.t. των 245.14 εκατ. τόνων σε dwt, αντιπροσωπεύοντας το

15,56% του συνολικού παγκοσμίου dwt. Η ελληνική σημαία κατατάσσεται στην 6^η θέση διεθνώς σε dwt και 2^η στην Ευρώπη ως προς το g.t. των πλοίων. Ο ελληνόκτητος στόλος με Ευρωπαϊκές σημαίες υπολογίζεται στο 42,72% της ευρωπαϊκής χωρητικότητας σε dwt. Επιπλέον, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (crude oil tankers), το 17,20% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και το 12,51% του παγκόσμιου στόλου χημικών πλοίων σε όρους dwt. Μέχρι το τέλος του 2012, οι Έλληνες παρήγγειλαν 304 πλοία πάνω από 1.000 g.t, εκ των οποίων τα 102 ήταν Δ/Ξ, 32 LPG/LNG, 134 χύδην, 60 κοντέινερ και 8 λοιπών κατηγοριών. Παρατηρείται μια προτίμηση σε πλοία εξειδικευμένα lng, containers και πλοία γεώτρησης (drill ships). Το 2012, ο μέσος όρος του στόλου υπό ελληνική σημαία ήταν 11,3 χρόνια, με το 50% των πλοίων αυτών να είναι νεότερα των 10 χρόνων, σε σύγκριση με το μέσο όρο των 17 χρόνων το 2000, και ο μέσος όρος του ελληνόκτητου στόλου να είναι 10,2 χρόνων, δεδομένου μάλιστα του μεγαλύτερου μέσου όρου ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, ήτοι τα 12,7 χρόνια. (ECSA, Ετήσια Έκθεση, 2012-2013).

Το 2013, παρά την ύφεση, την υπερπροσφορά χωρητικότητας, την ασταθή ναυλαγορά και τη μειωμένη πρόσβαση στην τραπεζική χρηματοδότηση, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα (dwt) και σε αριθμό πλοίων. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 802 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1.000 g.t) που ισοδυναμούσαν με 41.829.594 g.t.. Ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.669 πλοία, μεγαλύτερα των 1.000 g.t., με 261,63 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας το 16,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt φέρνοντας την Ελλάδα στην κορυφή του κόσμου. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση (E.E) (σε g.t.). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών μελών της E.E αντιπροσωπεύει το 46,72% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt) και οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 18,51% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, το 23,32% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, σε χωρητικότητα dwt, και το 13,81 % του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών / παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt (εκτός των πλοίων υπό ναυπήγηση) (E.E.E., Ετήσια Έκθεση 2013-2014 - HIS Maritime& Trade/ World Shipping Encyclopedia, January 2014) (Γράφημα 1).

ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΟΡΟΥΣ DWT (>1.000 G.T.)

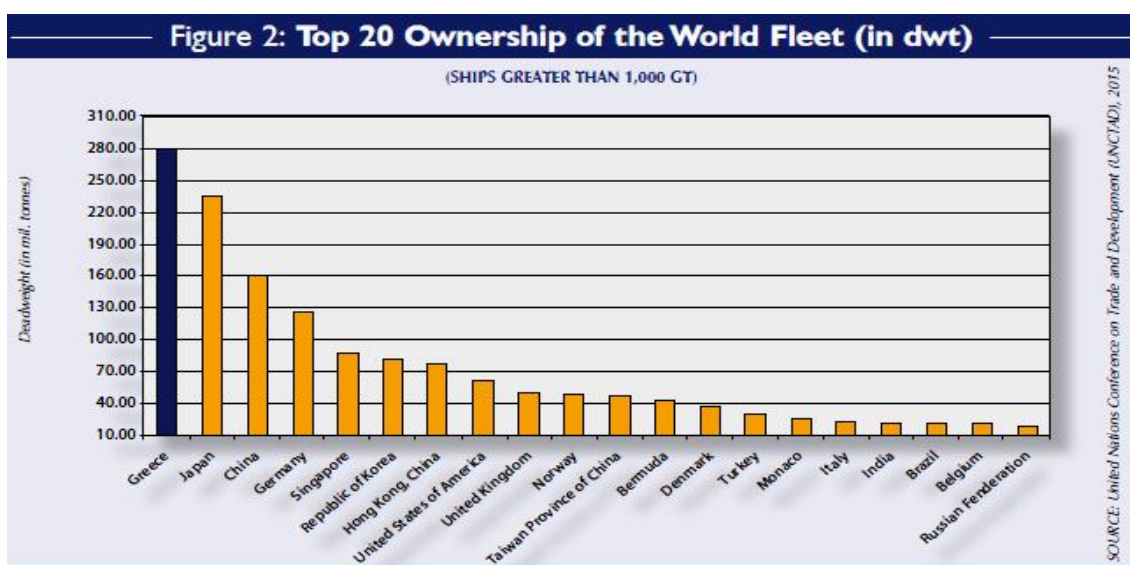


Γράφημα 1:Ανάλυση των τύπων πλοίων του ελληνόκτητου στόλου τον Ιανουάριο 2014 σε dwt (Πηγή: HIS Maritime& Trade/ World Shipping Encyclopedia, Ιανουάριος 2014)

Το 2014, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα (dwt) και ελάχιστα μειώθηκε σε αριθμό πλοίων. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς. Έφθασε τα 3.885 πλοία (άνω των 1.000 g.t) αντιπροσωπεύοντας το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών-μελών της Ε.Ε αντιπροσωπεύει το 46,48% του ευρωπαϊκού. Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 26,49% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, το 18,82% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην και το 14,28% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών/παραγώγων

πετρελαίου. Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου είναι 11,4 έτη –με άνω του 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών– και του ελληνόκτητου τα 10 έτη, ενώ ο μέσος όρος διεθνώς είναι 12,5. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 798 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1.000 g.t) που ισοδυναμούσαν με 42.237.574 g.t. , η ελληνική σημαία κατείχε την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην E.E (σε g.t) και ο ελληνικός στόλος παρέμενε στην κορυφή της Λευκής Λίστας του IMO και της Λευκής Λίστας του Paris MOU. (E.E.E. , Ετήσια Έκθεση 2014-2015).

Ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 3,5% την 1η Ιανουαρίου 2015, σε σύγκριση με έναν χρόνο πριν, και αυτός είναι ο χαμηλότερος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης για ένα διάστημα μεγαλύτερο της δεκαετίας. Συνολικά, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελείται από 89.464 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.750.000.000 dwt. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία, που εμφανίζονται στον κάτωθι πίνακα 2, και παρά την οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα, η Ελλάδα με 4.017 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 279.429.790 dwt, διατηρεί τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο με βάση υπολογισμού τους dwt, κατέχοντας μερίδιο 16,11%. Ακολουθεί η Ιαπωνία με μερίδιο 13,30%, η Κίνα με μερίδιο 9,08%, η Γερμανία με 7,04% και η Σιγκαπούρη με 4,84%. Οι πέντε πρώτοι εμπορικοί στόλοι ελέγχουν περισσότερο από το μισό της παγκόσμιας χωρητικότητας (σε dwt), ενώ οι πέντε από τις δέκα μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες στον κόσμο βρίσκονται στην Ασία , οι τέσσερις είναι από την Ευρώπη και η μία από την Αμερική (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2015).



Γράφημα 2: Οι 20 μεγαλύτεροι (dwt) πλοιοκτήτες του παγκόσμιου στόλου ανά εθνικότητα για πλοία μεγαλύτερα των 1.000 g.t. (Πηγή :UNCTAD, 2015)

Πίνακας 2 :Πλοιοκτησία παγκόσμιου στόλου την 1 Ιανουαρίου 2015 (dwt) (Πηγή : UNCTAD,2015)

Οι είκοσι χώρες με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο			
ΧΩΡΑ	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	DWT	ΜΕΡΙΔΙΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
ΕΛΛΑΔΑ	4.017	279.429,790	16,11%
ΙΑΠΩΝΙΑ	3.217	230.675,179	13,30%
ΚΙΝΑ	4.966	157.557,210	9,08%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	3.532	122.035,632	7,04%
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	2.356	84.022,252	4,84%
ΚΟΡΕΑ	1.618	80.181,485	4,62%
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ ΚΙΝΑ	1.258	75.321,271	4,34%
ΗΠΑ	1.972	60.263,524	3,47%
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1.227	48.381,899	2,79%
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	1.857	46.370,542	2,67%
ΤΑΪΒΑΝ	869	45.514,317	2,62%
ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ	322	42.222,429	2,43%
ΔΑΝΙΑ	930	36.179,664	2,09%
ΤΟΥΡΚΙΑ	1.530	27.687,770	1,60%
ΜΟΝΑΚΟ	260	23.929,323	1,38%
ΙΤΑΛΙΑ	803	22.002,182	1,27%
ΙΝΔΙΑ	844	21.815,155	1,26%
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	391	20.459,291	1,18%
ΒΕΛΓΙΟ	243	20.089,741	1,16%
ΡΩΣΙΑ	1.739	18.324,079	1,06%

Τον Μάιο του 2016, σύμφωνα με τον βρετανικό ναυλομεσιτικό οίκο Clarkson's, περίπου το 65% του ελληνόκτητου στόλου ανήκει στους 40 μεγαλύτερους Έλληνες εφοπλιστές, με βάση τη μεταφορική ικανότητα (dwt) των πλοίων τους, οι οποίοι ελέγχουν έναν στόλο συνολικής μεταφορικής ικανότητας 230.5 εκατ. dwt., όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 3. Ο υπό ελληνικά συμφέροντα στόλος παραμένει στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης αποτελούμενος από 5.211 πλοία, 195 εκ. g.t. όντας αυξημένος, σε σχέση με το τέλος του 2015, κατά 1,9% στη χωρητικότητα. Στη δεύτερη θέση της παγκόσμιας κατάταξης ακολουθεί η Ιαπωνία με 164.8 εκατομμύρια g.t και η Κίνα με 131.3 εκατομμύρια g.t. (Καραγεώργος Λάμπρος, 2016).

Πίνακας 3 :Οι 40 μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές (Πηγή: Ναυτεμπορική,2016)

Οι 40 μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές					
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	dwt	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	dwt
Angelicooussis Group	137	26.027.862	Enterprises Shipping & Trad	51	4.219.756
Cardiff Marine Inc.	115	14.799.629	Danaos Shpg	57	4.026.465
Navios Group	146	14.392.778	Centrofin Mngt	26	3.840.069
Dynacom Tankers Mngt	112	13.900.022	Embricos Group	26	3.646.938
Tsakos Group	90	9.275.747	Arcadia Shipmngt	33	3.607.767
Thenamaris	89	9.255.932	Laskaridis Shpg	65	3.516.435
Star Bulk Carriers	78	8.633.101	Safe Bulkers	39	3.497.336
Minerva Marine Inc	65	7.436.949	Marine Management	56	3.120.016
Marmaras Nav. Ltd	50	7.087.279	Alma Maritime Ltd	33	2.980.133
Alpha Tankers & Frt.	44	6.805.760	Enesel	18	2.888.283
Diana Shipping	62	6.575.981	Moundreas, N.G.	26	2.834.565
Eastern Med Mar	66	6.224.786	Technomar Shipping	46	2.653.041
Costamare Shipping	71	5.594.048	Fairsky	20	2.643.870
Golden Union	46	5.450.696	Samos Steamship	28	2.586.356
Capital Maritime	59	5.368.828	Transmed Shipping	20	2.580.403
Olympic Shipping & Managt	27	5.227.308	Nereus Shipping S.A	17	2.580.274
Chandris Group	36	4.555.651	Eletson Corp.	48	2.572.352
Neda Maritime Agency	29	4.544.956	GasLog	27	2.273.175
New Shipping	26	4.461.577	Lomar Shipping	67	2.239.124
Polembros Shipping	24	4.391.616	Kyklades Maritime	17	2.234.517
			ΣΥΝΟΛΟ	2.092	230.551.381

Στον κάτωθι πίνακα 4 παρουσιάζεται η αυξητική εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου σε επίπεδο χωρητικότητας κατά τα έτη 2002 με 2015.

Πίνακας 4: Η εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (2002-2015) για πλοία άνω των 1.000 κ.ο.χ. (Πηγή: Βλάχος Γ.Π., 2016)

ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ	DWT	GT
2002	3.480	164.613.935	98.195.100
2003	3.355	171.593.487	103.807.860
2004	3.370	180.140.898	108.929.135
2005	3.338	182.540.868	109.377.819

2006	3.397	190.058.534	113.603.803
2007	3.699	218.229.552	129.765.470
2008	4.173	260.929.221	154.599.274
2009	4.161	263.560.741	156.214.619
2010	3.996	258.121.898	152.616.046
2011	3.848	261.675.981	153.128.919
2012	3.760	264.054.167	155.904.976
2013	3.677	265.336.520	155.988.384
2014	3.901	290.847.132	170.984.684
2015	4.057	314.456.451	184.063.875

1.3 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και συμβάλλει στο ισοζύγιο πληρωμών. Στην πραγματικότητα, η Ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα και ανεξάρτητα από τα προβλήματα και τις μεταπτώσεις της ελληνικής οικονομίας, διότι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για τις επενδύσεις στο εξωτερικό καλύπτονται από το εισόδημα εκείνο των ναυτιλιακών εταιρειών που έχει παραχθεί στο εξωτερικό.

Σημαντική είναι η συμβολή των ναυτιλιακών εταιρειών στην εθνική οικονομία με την εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος και την πληρωμή φόρων, στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, στην ενίσχυση της απασχόλησης, καθώς και στην υποβοήθηση της ανάπτυξης άλλων παράπλευρων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Εισροή συναλλάγματος, θέσεις εργασίας και κύρος στη διεθνή πολιτική και οικονομική σκηνή συνιστούν μοχλούς υποβοήθησης της ελληνικής οικονομίας. Ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρούνται τα εμβάσματα των εφοπλιστών, οι μισθοί των ναυτικών, οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία και τα χρήματα από τη φορολογία που επιβάλλει το Κράτος, τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές στα πλοία.

(Βλάχος Γ.Π., 2016). Σύμφωνα με το IOBE (Ιανουάριος 2013), τα δυνητικά οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η ελληνική οικονομία στην περίπτωση προσέλκυσης περισσότερων δραστηριοτήτων διαχείρισης της ποντοπόρου ναυτιλίας, ακόμα και από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ελληνικό έδαφος, σε όρους συνολικής προστιθέμενης αξίας, υπερβαίνουν τα 25.9 δις. ευρώ, ενώ η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα θα μπορούσε να υπερβεί τις 550 χιλιάδες θέσεις εργασίας (Τσιμπλάκης Α., 2015).

Το έτος 2013, παρά τη συνεχιζόμενη διεθνή οικονομική κρίση, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 11.032 εκ. δολ. συγκρινόμενο με 13.286 εκ. δολ. το 2012 και παράλληλα, η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος. Το 2014 δε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα άγγιξε τα 12 δις. δολ.. Το ίδιο έτος το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών είχε πλεόνασμα 2.5 δις. ευρώ, ενώ το Α.Ε.Π. του 2014 ήταν 7%.(Βλάχος Γ.Π., 2016)

Το 2015, οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων επηρέασαν αρνητικά το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία. Συνολικά, το 2015, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 9.97 δις. ευρώ, σημειώνοντας μείωση σε σχέση με το 2014. Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση, η οποία κατέγραψε πτώση στη δραστηριότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού φορτίου αλλά και την άνοδο των Δ/Ξ πλοίων, οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 142 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2006-2015. Επιπρόσθετα, συνυπολογίζεται το γεγονός ότι η ελληνική πλοιοκτησία υπέγραψε συνυποσχετικό οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο, ώστε με αυτόν τον τρόπο, ήδη από το 2014 να εισφέρει ποσό ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. 2014.(Ε.Ε.Ε., Ετήσια Έκθεση 2015-2016)

Για το 2015, περίπου 5.500 Έλληνες εργάζονταν στη θάλασσα, άλλοι 10.000 με 11.000 περίπου σε ναυτιλιακά γραφεία και περί τους 1.000 Έλληνες βρήκαν απασχόληση σε παραναυτιλιακές εργασίες.(Βλάχος Γ.Π., 2016). Σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία θέσεων εργασίας κυρίως στην ξηρά, όπου

λειτουργούν οι παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως είναι ενδεικτικά , οι τράπεζες, τα δικηγορικά γραφεία ναυτιλιακών θεμάτων, τα πρακτορεία, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι επισκευαστικές μονάδες.

Η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία το 2014 ανήλθε στα 506 εκατ. ευρώ περίπου, εμφανίζοντας πτώση της τάξεως του 11,8%, έναντι του 2013, λόγω μείωσης του αριθμού των επιβατών που επισκέφτηκαν την Ελλάδα μέσω κρουαζιερόπλοιων (Ρουσάνογλου Ν.,2015). Στα 489 εκατομμύρια ευρώ ανήλθε για το 2015 η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία ,κατά 3,3% σε πτώση σε σχέση με το 2014, δεδομένου ότι η Ελλάδα αποτέλεσε τον τρίτο δημοφιλέστερο προορισμό στην Ευρώπη, σύμφωνα με την CLIA Europe . Η Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας Ευρώπης στον ετήσιο απολογισμό της ανέφερε, ότι η Ελλάδα το 2015 κατείχε μερίδιο της τάξης του 13,3% επί του συνόλου της οικονομικής απόδοσης της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας και συνολικά 4.176.500 επιβάτες κρουαζιέρας επισκέφθηκαν τα λιμάνια της. Ως σημαντικότερα λιμάνια προορισμού, και όχι σημεία εκκίνησης, αναδείχθηκαν η Σαντορίνη, ο Πειραιάς, η Μύκονος, η Κέρκυρα και το Κατάκολο, ενώ μέσα στο 2015, 980.049 επιβάτες, εκκινούσαν την κρουαζιέρα τους από τον Πειραιά. Επιπλέον, περίπου 10.000 εργαζόμενοι απασχολήθηκαν στον κλάδο, εγχώρια, με απολαβές που ξεπερνούν τα 188 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, ενώ κατά το 2014, οι άμεσες δαπάνες για την πληρωμή των εργαζομένων στον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ανήλθαν σε 190 εκατ. ευρώ και η συνεισφορά του κλάδου στην απασχόληση διαμορφώθηκε σε 10.136 νέες θέσεις εργασίας (Ρουσάνογλου Ν.,2016).

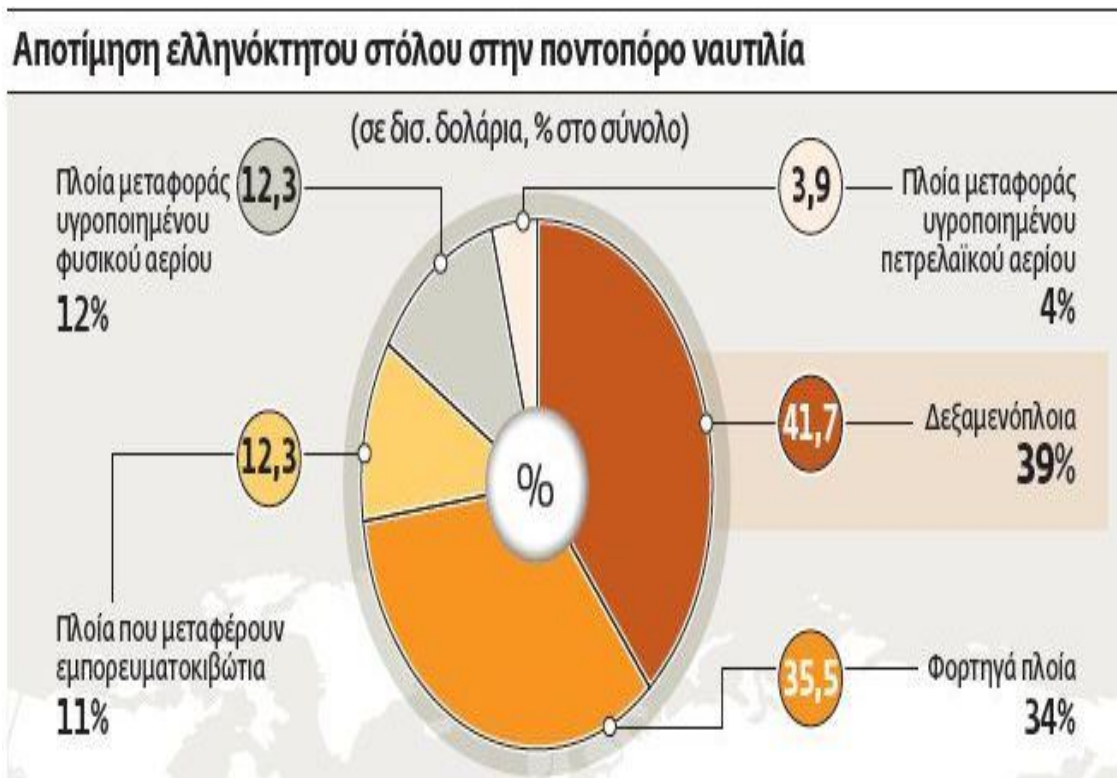
Αξίζει να σημειωθεί ο δυναμισμός της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε σχέση με τη βαθιά ύφεση της οικονομίας στην Ελλάδα και την ετήσια μείωση της συνολικής αξίας των δανείων που έχουν χορηγηθεί στους Έλληνες. Αρκετές είναι οι διεθνείς τράπεζες που αποφάσισαν να διακόψουν τη λειτουργία τους στην Ελλάδα, ενώ διαφαίνεται και η τάση τραπεζικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης από την Άπω Ανατολή.

1.3.1 Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

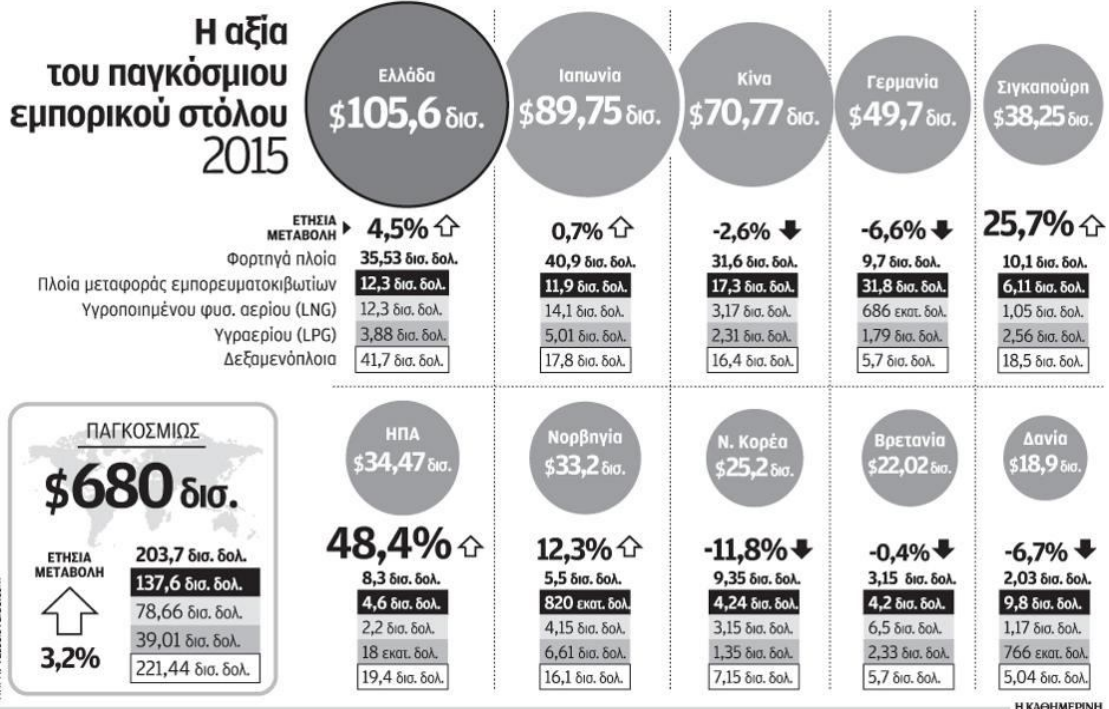
Το 2015, ο ελληνόκτητος ποντοπόρος στόλος εκτιμήθηκε στα 105,65 δισ. δολάρια. Η δε αξία αυτή είναι αυξημένη κατά 4,5% σε σχέση με το 2014, σε μια σαφή ένδειξη της

συνεχούς ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού που ακολουθεί ο ελληνικός εφοπλισμός. Σύμφωνα με τη Vessels Value (Γράφημα 3) η μεγάλη δύναμη του ελληνόκτητου στόλου εντοπίζεται στα δεξαμενόπλοια, με τη συνολική αξία τους να φθάνει στα 41.7 δισ. δολάρια, και στα πλοία ξηρού φορτίου, με συνολική αξία 35.5 δισ. δολάρια.

Γράφημα 3: Αποτίμηση του ελληνόκτητου στόλου στην ποντοπόρο ναυτιλία (Πηγή: Το Βήμα, 2015)



Ακολουθούν τα LNG με συνολική αξία 12,27 δισ. δολάρια, τα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πλοία με 12,25 δισ. δολάρια και τελευταία τα LPG με 3,88 δισ. δολάρια (Μαντικίδης Τ., 2015). Την Ελλάδα ακολουθεί η Ιαπωνία, με αξία στόλου 89,75 δισ. δολ. και στην τρίτη θέση η Κίνα, με αξία 71 δισ. δολάρια. (Πίνακας 5).



Πίνακας 5: Η αξία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. (Πηγή: vesselsValue, ανακτημένο από "Η Καθημερινή" 2015)

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ισχυρή παρουσία στον τομέα πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και στα δεξαμενόπλοια. Με βάση τα στοιχεία του Απριλίου του 2016, αποτιμάται από τη VesselsValue η αξία του στόλου της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στα 91.1 δισ. δολ., ακολουθούμενη από την Ιαπωνία με αξία στόλου 81 δισ. δολ., την Κίνα με 66.8 δισ. δολ., τη Γερμανία με 42.7 δισ. δολ., τη Σιγκαπούρη με 35.4 δισ. δολ., τις ΗΠΑ με 30.7 δισ. δολ., τη Νορβηγία με 26.9, τη Ν. Κορέα με 22.7, τη Δανία με 22.6 δισ. δολ. και τη Βρετανία με 17 δισ. δολάρια (Μαντικίδης Τ., 2016).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο –Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

2.1 ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η αλληλεξάρτηση της δημόσιας διοίκησης με την εμπορική ναυτιλία οδηγεί στην ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ του φορέα διοίκησης και του διοικούμενου. Υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για τις συναλλαγές και την επικοινωνία των Αρχών με τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, στο οποίο ορίζεται ο τρόπος άσκησης των αρμοδιοτήτων των Οργάνων στα θέματα που απασχολούν τα πρόσωπα. Η Διοίκηση μπορεί να ρυθμίζει διαδικασίες, να απαντά σε αιτήματα, να εκδίδει διοικητικές πράξεις και να επιβάλλει περιορισμούς και πρόστιμα.

Διοικητικά όργανα ονομάζονται όλα τα δημόσια όργανα της έννομης τάξης, εκείνα που ασκούν δημόσια εξουσία και μη ανήκοντα στην δικαστική ή νομοθετική εξουσία. Βάσει του Συντάγματος και του κοινοβουλευτικού πολιτεύματος, διοικητικά όργανα αποτελούν ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, η Κυβέρνηση, ο Πρωθυπουργός, οι Υπουργοί και όσα όργανα προβλέπονται από τις διοικητικές και κανονιστικές πράξεις. Δεν αποκλείεται, επίσης, η διφυής υπόσταση δημοσίων οργάνων και η ενάσκηση αρμοδιοτήτων και εξουσιών που εμπίπτουν σε δύο από τις τρεις εξουσίες. Ως δημόσια διοίκηση ή απλώς διοίκηση θα μπορούσε να θεωρηθεί το σύνολο των Ν.Π.Δ.Δ. και οι Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού στα οποία είναι οργανωμένα τα διοικητικά όργανα που προβλέπουν οι κανόνες δικαίου, τα δικαστικά όργανα μόνο όταν ενεργούν ως διοικητικά και οι υπηρεσίες των Σωμάτων Ασφαλείας και των Ενόπλων Δυνάμεων, πάλι όταν αυτά δρουν ως διοικητικά.

Αρμοδιότητα είναι η ικανότητα του διοικητικού οργάνου να εκδίδει διοικητικές πράξεις ή να συμβάλλει στην έκδοσή τους. Η έννοια αυτή έγκειται στην αρχή της νομιμότητας, εφόσον η Διοίκηση μπορεί να πράττει μόνο όσα επιτρέπονται από τους κανόνες δικαίου. Οι αρμοδιότητες, που η ίδια η έννομη τάξη καθορίζει στα διοικητικά όργανα, παρέχουν σε αυτά τη δυνατότητα ή τους επιβάλλουν, με τις πράξεις τους, είτε να θεσπίζουν κανόνες δικαίου για τη ρύθμιση της συμπεριφοράς των διοικουμένων, είτε να προβαίνουν στην εκπλήρωση ορισμένων αποστολών (π.χ. δημόσια τάξη). Τα όργανα αυτά έχουν, κατά κανόνα, δικαιοδοσία να ασκούν δημόσια διοίκηση, ενώ οι διαφορές που ανακύπτουν μεταξύ τρίτων με τα όργανα αυτά συνιστούν διοικητικές διαφορές και

επιλύονται από τα αρμόδια διοικητικά δικαστήρια Δεν υπάγονται στον Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας η διοικητική δραστηριότητα των φορέων δημοσίου, οι οποίοι εμπίπτουν τυπικά στη νομική μορφή των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου, ενώ ο όρος "Δημόσια Νομικά Πρόσωπα" μπορεί να αποδοθεί και ως "Δημόσιος Φορέας", δεδομένου, ότι ο φορέας ως υποκείμενο αρμοδιοτήτων ή δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στο πλαίσιο της Δημόσιας Διοίκησης πρέπει αναγκαστικά να είναι νομικό πρόσωπο ή να ανήκει σε ένα νομικό πρόσωπο. Σήμερα τη Δημόσια Διοίκηση, με την ευρύτερη έννοια, απαρτίζουν το Κράτος, με τη στενή έννοια, δηλαδή το Δημόσιο, και ο μεγάλος αριθμός άλλων δημοσίων νομικών προσώπων, στα οποία η έννομη τάξη έχει αναθέσει την επιδίωξη ποικίλων σκοπών. Από τα διοικητικά αυτά όργανα, όσα ανήκουν στο Δημόσιο και έχουν αρμοδιότητα άσκησης διοίκησης αναφέρονται στη νομοθεσία ως "διοικητικές αρχές" ή απλώς, "αρχές". Επιπροσθέτως, και σε συνάφεια με τη Δημόσια Διοίκηση, υφίσταται η έννοια της δημόσιας υπηρεσίας.

Η αρμοδιότητα της Διοίκησης μπορεί να διακριθεί σε αποφασιστική και γνωμοδοτική. Αποφασιστική αρμοδιότητα είναι αυτή που παρέχει την ικανότητα στο εκάστοτε διοικητικό όργανο να εκδώσει, είτε μόνο του, είτε συμπράττοντας με άλλο συναρμόδιο όργανο, εκτελεστή διοικητική πράξη, ενώ γνωμοδοτική ή συμβουλευτική ορίζεται η αρμοδιότητα που παρέχει στο διοικητικό όργανο την ικανότητα να διατυπώνει προτάσεις ή γνώμη σχετικά με την νομιμότητα μίας ατομικής ή κανονιστικής διοικητικής πράξης αρμόδιου αποφασίζοντος οργάνου, το οποίο και σκοπό έχει να διαφωτίσει με τη γνωμοδοτική διαδικασία, προκειμένου αυτό να λειτουργήσει συμφώνως προς τις αρχές της διοικητικής διαδικασίας. Συναφώς, υφίσταται η καθ' ύλη και η κατά τόπο αρμοδιότητά της. Η πρώτη συνίσταται στο θεματικό αντικείμενο των διοικητικών οργάνων, το πεδίο του ενδιαφέροντός τους, ενώ η δεύτερη προσδιορίζεται από μια συγκεκριμένη εδαφική περιοχή στα όρια της οποίας η Διοίκηση ασκεί την καθ' ύλη αρμοδιότητά της.

Διοικητική πράξη είναι η δήλωση βούλησης του διοικητικού οργάνου, η οποία γίνεται σύμφωνα με ορισμένη διαδικασία ή και χωρίς διαδικασία, με την οποία θεσπίζεται μονομερώς ένας κανόνας δικαίου κατά την ενάσκηση της δημόσιας εξουσίας του, με μόνη τη βούληση αυτού του ιδίου. Τα διοικητικά όργανα του Κράτους και των λοιπών δημοσίων νομικών προσώπων διακρίνονται αναλόγως σε μονοπρόσωπα ή συλλογικά,

αποφασιστικά ή γνωμοδοτικά, κεντρικά ή περιφερειακά, όργανα γενικής ή ειδικής αρμοδιότητας, κρατικά ή Ν.Π.Δ.Δ.. Ακόμα και η σύνθεση, συγκρότηση και λειτουργία τους ρυθμίζεται σαφώς από κανόνες, οι οποίοι εξασφαλίζουν την αμερόληπτη και εύρυθμη δράση των, ενώ η διοικητική πράξη είναι το νομικό μέσο διά του οποίου ασκείται δημόσια εξουσία από τα διοικητικά αυτά όργανα προς την επίτευξη τινός δημοσίου σκοπού. Οι γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου, οι οποίες υπερισχύουν όσων κανόνων εκδίδονται με κανονιστικές πράξεις, υπό την προϋπόθεση μη ύπαρξης έτερου κανόνα ανώτερης τυπικής ισχύος, μη ύπαρξης ειδικότερης αντίθετης διάταξης, προσδιορίζουν τη δράση των διοικητικών οργάνων κατά την ενάσκηση των αρμοδιοτήτων τους σε όλη της την έκταση.

Οι διοικητικές πράξεις διακρίνονται κατά βάση σε ατομικές διοικητικές και κανονιστικές διοικητικές. Οι πρώτες θεσπίζουν ατομική ρύθμιση, ενώ οι δεύτερες θεσπίζουν απρόσωπους και αφηρημένους κανόνες δικαίου, γενικούς ή ειδικούς, στο πλαίσιο της κανονιστικής αρμοδιότητας της διοίκησης που της παρέχεται είτε απευθείας από το Σύνταγμα², είτε κατόπιν νομοθετικής εξουσιοδότησης. Το διοικητικό όργανο προβαίνει στην έκδοση διοικητικής πράξης αυτεπαγγέλτως, μη εναντιωμένης άλλης διάταξης, εντός των κειμένων προθεσμιών, όταν το ίδιο διαπιστώσει ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις έκδοσής της. Το προνόμιο της αυτεπάγγελτης ενέργειας θεραπεύει τον σκοπό της άμεσης δράσης της δημόσιας διοίκησης, με την επέλευση σπουδαίου νομικού αποτελέσματος, καθόσον καθιστά άμεσα εκτελεστή την διοικητική πράξη της (εκτελεστικότητα) και βεβαιώνει την καλή λειτουργία της ίδιας. Με αυτόν τον τρόπο απαντάται το τεκμήριο της νομιμότητας των διοικητικών πράξεων, αλλά και συνάμα εκφράζεται σωστά η αρχή της θεραπείας του δημοσίου συμφέροντος. Η διοικητική πράξη ορίζεται, ότι πρέπει να είναι κατά κανόνα έγγραφη, να φέρει βεβαία χρονολογία και υπογραφή του φορέα που την εκδίδει. Το κείμενο που δεν φέρει τις αναγκαίες υπογραφές, δεν λογίζεται ως διοικητική πράξη, αλλά ως σχέδιό της. Η δημοσίευση της διοικητικής πράξης γίνεται με δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ή δημοσίευση με άλλον τρόπο, επί παραδείγματι, την εφημερίδα, με

² Άρ.43 παρ.1,άρ.54 και 84 του Σ.

εξαιρέση τις πράξεις που από τη δημοσίευσή τους ενεδρεύει ο κίνδυνος της βλάβης στην εθνική άμυνα της χώρας.

Εύλογο είναι, ότι η δημοσίευση πράξεων κανονιστικών ή ατομικών, όταν αυτό επιβάλλεται, αποτελεί αναγκαίο τύπο της δήλωσης της βούλησης του εκδότη αλλά και συστατικό στοιχείο της ίδιας της πράξης . Στο ίδιο πλαίσιο, απαιτείται αιτιολογία, μνεία δηλαδή εκείνων των κανόνων δικαίου στους οποίους ερείδεται η πράξη, και για την επιβολή των οποίων μεριμνά το Δημόσιο όργανο. Τα στοιχεία της αιτιολογίας μπορούν να αφορούν όχι μόνο τη νομιμότητα, αλλά και τη σκοπιμότητα της ίδιας, ομού με τα στοιχεία του σκεπτικού του Οργάνου που αποφάσισε την έκδοση ή μη αυτής. Οι διοικητικές πράξεις αρχίζουν να ισχύουν από την έκδοσή τους. Αν πρέπει να δημοσιευτούν, τα έννομα αποτελέσματά τους αρχίζουν από τη δημοσίευσή τους, εκτός αν προβλέπεται κάτι άλλο στην πράξη, αλλά αν δεν απαιτείται δημοσίευση, η έκδοση συντελείται με την υπογραφή και τη χρονολόγησή τους. Διαφορετικά, εφόσον πρόκειται για ατομική πράξη, η οποία απαιτείται να κοινοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο, τα αποτελέσματα αρχίζουν με την κοινοποίησή της σε αυτόν. Κατά πόσο η διοικητική πράξη συνάδει με το δημόσιο συμφέρον ή βρίσκεται σε αρμονία με τους νόμους του κράτους και τη νομιμότητα, αρμόδια είναι τα δικαστήρια.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εν γένει, ως φορέας άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής ασκεί διοίκηση, και λαμβανομένου υπόψη του νομικού πλαισίου δράσης εντός του οποίου υποχρεούνται να δρουν τα δημόσια διοικητικά όργανα, υποχρεούται να τηρεί τους κανόνες που διέπουν την οργάνωση και λειτουργία των διοικητικών οργάνων, ώστε οι αποφάσεις και πράξεις του να μην πάσχουν από νομιμότητα. Στην ειδικότερη περίπτωση δε της άσκησης της ναυτιλιακής πολιτικής , είναι δυνατόν να έχουμε διοικητική ενέργεια από ένα σύνθετο διοικητικό όργανο, υπό την έννοια, ότι δύο ή περισσότερα διοικητικά όργανα μπορούν να συμπράξουν αυτοτελώς για την έκδοση μίας κοινής υπουργικής απόφασης ή ακόμα και ο καθ' ύλην Υπουργός να εισηγηθεί στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας την έκδοση συναφούς Προεδρικού Διατάγματος.

2.2 ΟΙ ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Οι ακόλουθες θεμελιώδεις αρχές υποστηρίζουν τη λειτουργία του κράτους δικαίου και προασπίζουν κατοχυρωμένα δικαιώματα των πολιτών.

2.2.1 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΟΧΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ

Με την έννοια αυτή ορίζεται η υποχρέωση της Δημόσιας Διοίκησης να ασκεί τις αρμοδιότητές της με το βλέμμα στο λαό, στην άμεση ή έμμεση ικανοποίηση των κοινωνικών δικαιωμάτων και τη διατήρηση της έννομης τάξης. Οι κανόνες δικαίου πρέπει να εφαρμόζονται προς όφελος των μελών της κοινωνίας και κάθε πράξη, που εκδίδεται αρμοδίως, να αποβλέπει στην ισορροπία του κοινωνικού γίνεσθαι και την προστασία των πολιτών. Το δημόσιο συμφέρον δύναται να διαχωρισθεί στο “γενικό”, στις περιπτώσεις εκείνες που αφορά στο σύνολο των μελών της κρατικής κοινωνίας, και στο “ειδικό”, όταν αποβλέπει βάσει κριτηρίων, σε κάποιο επί μέρους τμήμα αυτής.

2.2.2 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η αρχή της νομιμότητας απορρέει από την αρχή του κράτους δικαίου και συνεπάγεται ότι η διοίκηση λειτουργεί στο πλαίσιο των νόμων. Η δράση της Δημόσιας Διοίκησης ρυθμίζεται από τους γραπτούς κανόνες κάθε πηγής που ισχύουν στην ελληνική έννομη τάξη, τις γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου, το Σύνταγμα, το Ευρωπαϊκό και διεθνές δίκαιο. Συνεπάγεται λοιπόν, ότι αποτελεί δέσμια αρμοδιότητα της Δημόσιας Διοίκησης ό,τι επιτάσσει ο νόμος, ενώ στη διακριτική της ευχέρεια βρίσκεται ό,τι αυτός απλώς επιτρέπει. Οι νόμοι θεσπίζουν διατάξεις ρυθμίζουσες την ατομική και κοινωνική συμπεριφορά των διοικουμένων, οι οποίοι από την πλευρά τους ασκούν δικαιώματα και ταυτόχρονα προστατεύονται κατά την άσκηση των κατοχυρωμένων συνταγματικώς ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων τους. Η παράβαση της αρχής αυτής εντοπίζεται είτε στην παράλειψη οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας, είτε στην έκδοση πράξεων κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, είτε στη μη συμμόρφωση σε δικαστική απόφαση και επιφέρει σε κάθε περίπτωση ευθύνη για το αρμόδιο όργανο. Ιδιαίτερα η συμμόρφωση της Διοίκησης με τις δικαστικές αποφάσεις αποτελεί δέσμια υποχρέωσή της. Είναι η υποχρέωση των οργάνων της διοικήσεως να συμμορφώνονται με θετικές ενέργειες αναλόγως των εκάστοτε περιπτώσεων προς το περιεχόμενο των δικαστικών αποφάσεων και να απέχουν από οποιεσδήποτε ενέργειες αντίθετες προς τα υπό του δικαστηρίου κριθέντα.

2.2.3 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΙΣΟΤΗΤΑΣ

Η αρχή της ισότητας καθιερώνεται στο άρθρο 4 § 1 Σ, το οποίο ορίζει ότι όλοι οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου. Ο σκοπός των οργάνων της Διοίκησης έγκειται στην άρτια προστασία των συμφερόντων του πολίτη, του οποίου τα συμφέροντα ενδέχεται να βλαφθούν κατά την ενάσκηση των υπηρεσιακών της δράσεων. Η Δημόσια Διοίκηση υποχρεούται σε ίση μεταχείριση όμοιων περιπτώσεων, καθώς και σε διάφορη μεταχείριση διαφορετικών περιπτώσεων. Η αρχή αυτή δεν μπορεί να λειτουργήσει χωριστά από την εφαρμογή της αρχής της νομιμότητας, εφόσον η ισότητα δεν ισχύει στην παρανομία.

2.2.4 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

Η αρχή αυτή ορίζει, ότι πρωτεύον μέλημα των διοικητικών οργάνων κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους αποτελεί ο σεβασμός και η προστασία των δικαιωμάτων του διοικουμένου, σύμφωνα με τις αρχές της χρηστής και καλόπιστης διοίκησης. Στο πλαίσιο της αρχής αυτής, τα διοικητικά όργανα οφείλουν να ασκούν έγκαιρα και αποτελεσματικά τις αρμοδιότητές τους, να λειτουργούν με διαφάνεια, να ενημερώνουν τον διοικούμενο για τα δικαιώματά του. πολίτες

2.2.5 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΠΙΕΙΚΕΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

Η αρχή αυτή συνυφάνεται με την αρχή της χρηστής διοίκησης, υπό την έννοια της προστασίας των δικαιωμάτων ιδιαίτερα των οικονομικώς ασθενέστερων, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται η λήψη επαχθών μέτρων για τους πολίτες.

2.2.6 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΙΣΤΗΣ ΚΑΙ Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΟΥΜΕΝΟΥ

Επιβάλλουν στη διοίκηση να μην εκμεταλλεύεται τον διοικούμενο και ακόμη περισσότερο να μην δημιουργεί καταστάσεις πλάνης ή εξαπάτησής του. Η δικαιολογημένη εμπιστοσύνη του πολίτη έγκειται στην εύλογη πεποίθηση του, ότι, εφόσον μια πραγματική κατάσταση που τον αφορά έτυχε της αποδοχής της Διοίκησης τότε, η τελευταία θα ενεργήσει με το ίδιο σκεπτικό και στο μέλλον. Άλλως, ο διοικούμενος χάνει την εμπιστοσύνη του στα όργανα Διοίκησης και συγχέεται η αντίληψή του περί Κράτους Δικαίου.

2.2.7 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η αρχή της αναλογικότητας απορρέει από την αρχή του κράτους δικαίου και αναγνωρίζεται ρητά στο Σύνταγμα, στο άρθρο 25 § 1, δ'. Ορίζονται ως απαραίτητες προϋποθέσεις για τη λήψη ενός διοικητικού μέτρου, η καταλληλότητα, δηλαδή το λαμβανόμενο μέτρο να είναι το κατάλληλο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, η αναγκαιότητα δηλαδή αυτό να συνεπάγεται τα λιγότερα δυνατά μειονεκτήματα για τον ιδιώτη και η αναλογικότητα, τα μειονεκτήματα δηλαδή να μην υπερκελίζουν τα πλεονεκτήματα. Είναι απαραίτητη η εύλογη σχέση μεταξύ ενός διοικητικού μέτρου και του επιδιωκόμενου σκοπού.³

2.2.8 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΜΕΡΟΛΗΨΙΑΣ

Αποτελεί θεμελιώδη αρχή του διοικητικού δικαίου, η οποία αποτυπώνεται ρητά στη διάταξη του άρθρου 7 παρ. 1 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας, όπου ορίζεται ότι όλα τα διοικητικά όργανα, μονομελή και συλλογικά, πρέπει να παρέχουν εγγυήσεις αμερόληπτης κρίσης και ανιδιοτέλειας κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.⁴ Οι υποθέσεις των διοικουμένων πρέπει να αντιμετωπίζονται από τα όργανα με τρόπο αντικειμενικό και αμερόληπτο από υποκειμενικούς παράγοντες, υπό διαφανείς διαδικασίες ισονομίας και ουδετερότητας, χωρίς εμπάθεια και προκατάληψη έναντι του διοικούμενου, ώστε να εμπεδώνεται στον διοικούμενο η βεβαιότητα ότι οι πράξεις που εκδίδονται από τα όργανα αυτά είναι αδιάβλητες. Η αρχή της αμεροληψίας εδράζεται στην αρχή της ισότητας, συνδυάζεται με το άρθρο 25 παρ.1 του Συντάγματος που καθορίζει ρητά την αρχή του κοινωνικού κράτους δικαίου και υποχρεώνει τα διοικητικά όργανα να δρουν απέναντι στους πολίτες χωρίς καμία διάκριση, εφόσον αυτοί βρίσκονται κάτω από τις ίδιες συνθήκες, προστατεύοντας τα ατομικά δικαιώματα των τελευταίων.

2.2.9 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΚΡΟΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΟΥΜΕΝΩΝ

³Σχετικός είναι και ο Ευρωπαϊκός Κώδικας Ορθής Διοικητικής Συμπεριφοράς (2005), άρθρο 6.

⁴N. 2690/1999 (ΦΕΚ Α' 45/09-03-1999), όπως ισχύει.

Στο άρθρο 20 § 2 του Συντάγματος αναφέρεται το δικαίωμα της ακρόασης του διοικουμένου σε χρόνο προγενέστερο της έκδοσης από το αρμόδιο όργανο της δυσμενούς απόφασης για αυτόν, προκειμένου ο τελευταίος να εκθέσει τις απόψεις του στην περίπτωση κατά την οποία εκδίδεται ατομική διοικητική πράξη ή λαμβάνεται μέτρο σε βάρος των δικαιωμάτων ή συμφερόντων του. Η υποχρέωση προηγούμενης ακρόασης των διοικουμένων αφορά τις ατομικές διοικητικές πράξεις και όχι τις πράξεις κανονιστικού χαρακτήρα, εκτός εάν υπάρχει ειδική σχετική νομοθετική ρύθμιση. Οι εξαιρέσεις από την μη εφαρμογή αυτής της αρχής εξετάζονται κατά περίπτωση. Η κλήση του διοικουμένου, κοινοποιούμενη σε αυτόν νομίμως, είναι έγγραφη και αναγράφει την ημέρα-ώρα, τον τόπο και το προς εξέταση θέμα, ώστε αυτός να είναι ενήμερος και να επικαλεσθεί ενώπιον του διοικητικού οργάνου, όσα σχετικά στοιχεία ενδυναμώνουν τους ισχυρισμούς του.

2.2.10 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ

«... Αιτιολογία είναι, γενικά, η αναφορά των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την έκδοση της διοικητικής πράξης και της ερμηνείας τους, της διαπίστωσης ότι συντρέχουν οι πραγματικές και νομικές καταστάσεις ενόψει των οποίων επιβάλλεται ή επιτρέπεται η έκδοση της πράξης κατ'εφαρμογή των κανόνων αυτών, της διαπίστωσης της συνδρομής και της εκτίμησης των σχετικών πραγματικών περιστατικών, καθώς και των σκέψεων του διοικητικού οργάνου που οδήγησαν στην έκδοση ή άρνηση της έκδοσης της διοικητικής πράξης. (Σπηλιωτόπουλος Ε.,2011, σελ.174) »

Στην περίπτωση που η αιτιολογία προβλέπεται ρητά από το νόμο, συνιστά ουσιώδη τύπο της πράξης και πρέπει να περιέχεται έστω και συνοπτικά στο σώμα της. Η ανάγκη αιτιολογίας των δυσμενών ατομικών διοικητικών πράξεων είναι ιδιαίτερα απαραίτητη. Παρότι η αιτιολογία της διοικητικής πράξης δεν είναι απαραίτητο να περιέχεται στο σώμα της, τουλάχιστον πρέπει να προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου που τη συνοδεύουν. Παράλειψή της συνιστά στην πρώτη περίπτωση παράβαση ουσιώδους τύπου της διαδικασίας, ενώ στη δεύτερη παράβαση κατ' ουσία διάταξης νόμου. Η αιτιολογία για να είναι νόμιμη οφείλει να είναι σαφής, ειδική και επαρκής.

2.2.11 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η αρχή αυτή εστιάζεται στην απρόσκοπτη λειτουργία των υπηρεσιών της κεντρικής και τοπικής διοίκησης και στην αναγνώριση από τη νέα Διεύθυνση των πράξεων της προηγούμενης διοίκησης, πάντοτε εντός των υφιστάμενων νομικών και κανονιστικών διατάξεων.

2.2.12 Η ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Ενεργοποιείται αφού προϋπάρξει αναφορά σε άλλη αρμόδια για την προστασία των πολιτών διοικητική αρχή (Συνήγορος του Πολίτη, Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης⁵) είτε αφού ασκηθεί προσφυγή ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων. Σε κάθε περίπτωση, αποσκοπεί στην παροχή προστασίας σε όποιον θίγεται και στρέφεται κατά πράξεων των οργάνων της δημόσιας διοίκησης . Υπό προϋποθέσεις, γεννάται και η τυχόν ευθύνη της Δημόσιας Διοίκησης, η υποχρέωση δηλαδή του Δημοσίου να αποζημιώσει τρίτα πρόσωπα για ζημίες που έχουν υποστεί από παράνομες πράξεις ή παραλείψεις των φορέων του ίδιου του Δημοσίου.

2.3 ΑΣΚΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ

Στα Διοικητικά Όργανα εναπόκειται η άσκηση ελέγχου και η επιβολή κυρώσεων στους διοικούμενους. Λόγω της υποχρέωσής τους να επιβλέπουν την εφαρμογή των νόμων , γεννάται η ανάγκη να ενεργούν, εφόσον διαπιστώσουν παράβαση ή παράλειψη πράξης, κατά της μη συμμόρφωσης με τις διατάξεις αυτών και να ρυθμίζουν τη σύννομη εκτέλεση των πράξεων των συναλλασσόμενων. Προς τούτο, αφού διενεργήσουν έλεγχο και συντρέχει λόγος κυρώσεων, επιβάλλουν προσηκόντως τις διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για το είδος της παράβασης ή της παράλειψης οφειλόμενης ενέργειας. Εκδίδουν, δηλαδή, διοικητικές εκτελεστές πράξεις κατ' ενάσκηση της διοικητικής αρμοδιότητάς τους, οι οποίες όμως, ενώ δεν είναι ποινές του ποινικού δικαίου, εντούτοις υποχρεώνουν σε συμμόρφωση τους διοικούμενους.

⁵N.3074/2002 (ΦΕΚ 296^Α/4-12-2002), ως ισχύει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο – ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

3.1.1 *ΑΥΤΟΤΕΛΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ*

Μετά την παλιγγενεσία και τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, ο Κυβερνήτης Ι. Καποδίστριας ενδιαφέρθηκε για την εμπορική ναυτιλία και τη Λιμενική Αστυνομία. Με το ΙΣΤ ψήφισμα της 20^{ης} Αυγούστου 1828 ευρύτατες αρμοδιότητες παρέχονταν στο Λιμενάρχη. Από τις πρώτες μάλιστα κρατικές υπηρεσίες που συγκροτήθηκαν με τη σύσταση του νεοελληνικού κράτους από τον Κυβερνήτη ήταν οι υπηρεσίες των Λιμεναρχείων, που υπάγονταν απευθείας σε αυτόν. Ο ίδιος ήλπιζε, ότι η ακμή του εμπορίου στα ναυτικά νησιά θα συνεχιζόταν και μετά το τέλος του απελευθερωτικού αγώνα, ώστε να ενισχυθεί η εθνική οικονομία και το συσταθέν τότε κράτος αναμενόταν να καλύψει τις δημοσιονομικές του δαπάνες από τους προερχόμενους από την εμπορική ναυτιλία πόρους. Στην περίοδο της αντιβασιλείας και των πρώτων χρόνων της βασιλείας του Όθωνα (1833-1862) τέθηκαν βασικές θεσμικές διατάξεις, οι οποίες αποτέλεσαν τις βάσεις της μετέπειτα ναυτιλιακής νομοθεσίας. Το Β.Δ της 14^{ης} Νοεμβρίου 1836 περί Εμπορικής Ναυτιλίας όριζε ότι ο ιδιοκτήτης ελληνικού πλοίου θα έπρεπε να είναι Έλληνας, ενώ οι αλλοδαποί θα μπορούσαν να αποκτήσουν ποσοστό κυριότητας επί ελληνικού πλοίου όχι μεγαλύτερο από 50%. Η ελληνική πλοιοκτησία προστατευόταν από τα ξένα κεφάλαια και ενισχυόταν η ναυπήγηση πλοίων στο εσωτερικό της Ελλάδας. Οριζόταν ότι κανένα εμπορικό πλοίο δεν μπορούσε να φέρει την ελληνική σημαία και να καταχωρηθεί στα ελληνικά νηολόγια, αν δεν είχε ελεγχθεί η κατασκευή του και δεν είχε αναγνωριστεί ως ελληνικό από τον Λιμενάρχη. Ακολούθως το Β.Δ της 15/18^{ης} Δεκεμβρίου 1836 “Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας” αποτέλεσε σημαντικότατο προθάλαμο για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας μέχρι τη δημοσίευση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου το 1973.

Η ίδρυση του πρώτου ασφαλιστικού οργανισμού στη χώρα μας τοποθετείται το 1861, όταν το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο απέκτησε οντότητα και υπόσταση με το νόμο περί συστάσεως του Ν.Α.Τ.. Ακολούθησαν διατάγματα για την ανάθεση των εισπράξεων του ΝΑΤ από τις Λιμενικές Αρχές και ο νόμος του 1884 “Περί οργανισμού του Υπουργείου

Ναυτικών”, ο οποίος όριζε ότι στην αρμοδιότητα του Υπουργείου ανήκε από την απογραφή των ναυτικών και τα περί πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων, μέχρι την οργάνωση, δικαιοδοσία των λιμενικών αρχών και την έκδοση των ναυτιλιακών τους εγγράφων. Στο νόμο του 1887 “Περί οργανισμού των λιμενικών αρχών του κράτους “ η χώρα διαιρέθηκε σε ναυτικές περιφέρειες όπου εγκαταστάθηκαν πέντε Κεντρικά Λιμεναρχεία, οκτώ Λιμεναρχεία, δέκα Υπολιμεναρχεία και δεκαέξι Επιστασίες λιμένων με αντίστοιχο αριθμό επάνδρωσης στρατιωτικού προσωπικού, αποτελούμενο από στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού μόνιμα ή επίκουρα.

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος στις εκλογές του 1910 σχηματίζει Κυβέρνηση επιφέροντας αλλαγές στο Πολεμικό Ναυτικό. Ακολουθούν οι Βαλκανικοί πόλεμοι το 1912-1913 και ο Α΄ Παγκόσμιος το 1914. Η Ελλάδα διαρκούντος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχε υποστεί πολλές απώλειες στον εμπορικό της στόλο και το μείζον ηθικό θέμα αφορούσε την επανόρθωση του τομέα αυτού. Η εμπορική ναυτιλία, καίτοι είχε υπαχθεί στο στρατιωτικό Υπουργείο των Ναυτικών, ο οργανισμός του οποίου περιελάμβανε το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, το πολεμικό ναυτικό και το εμπορικό ναυτικό επιτελούσαν διαφορετικούς σκοπούς. Οι Λιμενικές Αρχές ούσες επανδρωμένες από μαχίμους και οικονομικούς Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού, που τότε υπηρετούσαν στη Δ.Ε.Ν και πότε σε μονάδες του στόλου, δεν εξασφάλιζαν τα εχέγγυα για την επίτευξη των σκοπών της αστυνόμευσης, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, προαγωγής της εμπορικής ναυτιλίας και του δυναμικού της ελληνικής σημαίας. Στη διάρκεια των χρόνων διαπιστώθηκαν ασυμφωνίες και αντίθετες απόψεις ως προ την χάραξη της λιμενικής πολιτικής. Άρχισε να διαφαίνεται η ανάγκη για σύσταση ενός ιδιαίτερου Σώματος καθ’ ύλην αρμόδιου να διαχειρίζεται τα ναυτιλιακά θέματα.

Η διοικητική μεταρρύθμιση στην εμπορική ναυτιλία είχε ωριμάσει, όταν τον Ιούνιο του 1917, η κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου ψήφισε το νόμο 816 “Περί διοικήσεως του Εμπορικού Ναυτικού”. Η Υπηρεσία Εμπορικού Ναυτικού κατέστη αυτοτελής Υπουργική Διεύθυνση, ενώ οι αρμοδιότητες μοιράστηκαν μεταξύ των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Ναυτικών, ώστε η αστυνομία της εμπορικής ναυτιλίας και ο έλεγχος των διαφόρων οικονομικό-λιμενικών τελών να ασκούνται από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, ενώ αστυνομική αρμοδιότητα λιμένων και ακτών από το Υπουργείο Ναυτικών.

3.1.2 Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Ο ιδρυτικός νόμος του Λιμενικού Σώματος είναι ο Ν.1753 του 1919 “Περί τροποποίησης του Νόμου 816/1917 και προσθήκης συναφών διατάξεων”. Το άρθρο 3 του ως άνω νόμου αποτελεί την επίσημη ληξιαρχική πράξη γεννήσεως του Λιμενικού Σώματος. Η ενοποιημένη και αυτοτελής Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού (Δ.Ε.Ν.) τέθηκε υπό τις άμεσες διαταγές του Υπουργείου Ναυτικών, γεγονός που το Π.Ν. αντιμετώπισε με δυσαρέσκεια βλέποντας την οριστική απομάκρυνση της εμπορικής ναυτιλίας από την άμεση εποπτεία του. Το Λιμενικό Σώμα αποτελείται από το προσωπικό της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού, της Επιθεωρήσεως των υπηρεσιών αυτού, του Ν.Α.Τ. και των Λιμενικών Αρχών. Με διάταγμα εξουσιοδοτήθηκε η μετάταξη στο Λ.Σ από το Π.Ν εξήντα έξι Αξιωματικών, οι οποίοι διέθεταν ικανή μόρφωση και γλωσσομάθεια και ήταν ειδικευμένοι στα θέματα εμπορικής ναυτιλίας. Η πρώτη απ' ευθείας κατάταξη Αξιωματικών του Λιμενικού έγινε τον Νοέμβριο του 1920. Κρίθηκε πρώιμη ακόμα η πλήρης διοικητική χειραφέτηση της Δ.Ε.Ν και διά τούτο αυτή αργότερα με το Ν.Δ. της 7-5-1919 “Περί υπαγωγής του εμπορικού ναυτικού στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας”, η Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού υπήχθη στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, λαμβανομένης κυρίως υπόψη της συνεισφοράς της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.

Τα στελέχη του Λ.Σ., σύμφωνα με τον ιδρυτικό του νόμου, διέπονται από τις διατάξεις που ισχύουν για το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού και ως εκ τούτου δεν προβλεπόταν τότε ακόμα θέση για αρμόδιο Αρχηγό και Επιτελείο. Σημαντικός παράγοντας που συνέβαλε ουσιαστικά στην ανασυγκρότηση του ελληνικού εμπορικού στόλου μετά τη λήξη του Α' παγκοσμίου πολέμου αποτέλεσε η σύσταση των προξενικών λιμεναρχείων και δη του προξενικού Λιμεναρχείου Λονδίνου, όπου λειτούργησε γραφείο νηολογίων και υποθηκολογίων. Στην πράξη, η ύπαρξη στην αγορά του Λονδίνου αυτού του γραφείου διευκόλυνε την απόκτηση και αναγνώριση των πλοίων ως ελληνικών, δεδομένου ότι με αυτόν τον τρόπο διευκολυνόταν η νηολόγησή τους και η αυθημερόν εγγραφή της υποθήκης, ώστε η Αγγλική ενυπόθηκος δανειστρία τράπεζα, να διασφαλίζει στο ακέραιο τα εμπράγματά της δικαιώματα επί του πλοίου, αλλά και ο πλοιοκτήτης να παραλαμβάνει αμέσως το έγγραφο εθνικότητας και να πλέει με την Ελληνική Σημαία. Τα γεγονότα της Μικρασιατικής καταστροφής

βρήκαν το νεοσύστατο Λιμενικό Σώμα να παίρνει μέρος στη Μικρασιατική εκστρατεία υπό το πρίσμα των στρατιωτικών θαλασσιών μεταφορών και του ανεφοδιασμού του στρατού και το 1922, κατά την αναγκαστική αποχώρηση των Ελλήνων από τη Μικρά Ασία, οι λιμενικές αρχές κινητοποιήθηκαν για την αποστολή σκαφών για την παραλαβή του στρατού, του πληθυσμού και την υποδοχή των προσφύγων, προκαλώντας με αυτόν τον τρόπο το σεβασμό και την ευαρέσκεια των Υπουργών.

Τον Μάιο του 1924 ανακηρύσσεται η Δημοκρατία στην Ελλάδα. Δημοσιεύεται το Ν.Δ. της 27-5-1927 “Περί διοικήσεως εμπορικού ναυτικού”, το οποίο προσλαμβάνεται ως καταστατικό της οργάνωσης και λειτουργίας του Λ.Σ, δεδομένου ότι με αυτό το Λιμενικό αποτελεί στρατιωτικά οργανωμένο Σώμα και οι ανήκοντες στη δύναμή του διέπονται από τις ίδιες διατάξεις με τις αντίστοιχες βαθμίδες του Πολεμικού Ναυτικού. Οι λιμενικές αρχές ορίστηκαν σε είκοσι οκτώ, προέβλεψε την κατανομή των υπηρεσιών της Δ.Ε.Ν σε τμήματα, τη λειτουργία της Επιθεώρησης Εμπορικών πλοίων και κατένειμε τις θέσεις των Αξιωματικών. Επιπροσθέτως ρυθμίστηκαν θέματα αφορώντα θέματα προσωπικού και αξιολόγησης αυτού, θέματα εκπαίδευσης, κατάταξης, αδειών και άσκησης πειθαρχικού ελέγχου στο ένστολο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Η πορεία προς την πλήρη αυτονομία του Λιμενικού επιταχυνόταν. Η προαγωγή της εμπορικής ναυτιλίας αποτελούσε τον σκοπό για την επίτευξη του οποίου καθίστατο απαραίτητη η επιλογή επιστημόνων με στρατιωτική πειθαρχία, συνάμα και αφοσίωση. Με τον υπ’ αριθμ.1 Αναγκ.Νόμο τον Αυγούστου του 1936 το Υφυπουργείο Ναυτικών, το οποίο είχε συσταθεί με το Ν.Δ της 23-3-1936, μετονομάστηκε σε Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στο οποίο με τη δημοσίευση του Α.Ν. 345/1936 υπήχθησαν όλες οι ναυτιλιακές αρμοδιότητες.

3.1.3 ΑΠΟ ΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Στην αρχή παρέμεινε ουδέτερος ο ελληνικός εμπορικός στόλος. Οι λιμενικές αρχές έχουν πρωταρχικό τους μέλημα την εκτέλεση των στρατιωτικών θαλασσιών μεταφορών. Ο τορπιλισμός του “Έλλη” την 15 Αυγούστου του 1940 έξω από το λιμάνι της Τήνου πυροδότησε ραγδαίες εξελίξεις. Το Λιμενικό Σώμα αμέσως μετά τον τορπιλισμό απομάκρυνε με επιμέλεια τους πολίτες από τον προβλήτα και μερίμνησε για την περισυλλογή των τραυματιών από το πληγέν σκάφος και την περίθαλψή τους σε νοσοκομείο του νησιού. Στις 28 Οκτωβρίου 1940 η Ελλάδα απέρριψε το ιταλικό

τελεσίγραφο και απώθησε τον εχθρό. Ο νέος αυτός πόλεμος έφερε το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ενώπιον προβλημάτων για την εμπορική ναυτιλία. Κλήθηκε να επιτάξει πλοία προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες ανεφοδιασμού της χώρας μας με είδη διατροφής, με τη βοήθεια πολλών μεγάλων Λιμεναρχείων της χώρας, που τάχθηκαν προς την κατεύθυνση παροχής αρωγής στην εθνική πολεμική δράση. Με την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο, το Λιμενικό Σώμα ανέλαβε τις ευθύνες του στον αγώνα του Έθνους και ανταπεξήλθε με επιτυχία στην αποστολή του. Όλες οι στρατιωτικές θαλάσσιες μεταφορές διεξήχθησαν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και δεν έλειψε ο εφοδιασμός του στρατού σε όλη τη δύσκολη εκείνη περίοδο. Οι γερμανικές δυνάμεις αργότερα διατήρησαν το Λ.Σ για την άσκηση μόνο των αστυνομικών του καθηκόντων. Κατά τα χρόνια της Κατοχής στην Ελλάδα οι ναυτικοί αντιμετώπισαν σοβαρό πρόβλημα ανεργίας, τους οποίους το Λ.Σ βοήθησε μέσω των Οικονομικών Συσσιτίων Εργατών Θαλάσσης, τα οποία διέσωσαν από την πείνα πολλές από τις οικογένειες των ναυτικών που πάλευαν μακριά από την πατρίδα αλλά και πολλούς από τους ανέργους και τραυματίες ναυτικούς. Και στην εθνική αντίσταση το Λ.Σ στάθηκε στο ύψος του εναντίον του εχθρού. Δυστυχώς, όμως, ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που χάθηκαν σε όλες τις θάλασσες του κόσμου έφθασε περίπου τους 2.500, τα δε Ελληνικά πλοία που βυθίστηκαν, αιχμαλωτίστηκαν και γενικότερα απωλέσθηκαν στην διάρκεια αυτού του αγώνα έφθασαν τα 500.

Η αναβάθμιση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε Υπουργείο ήταν γεγονός οριστικά πια από τον Ιούνιο του 1944. Το Υ.Ε.Ν. έπρεπε να οργανώσει τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, να ανασυγκροτήσει την πολύπαθη εμπορική ναυτιλία, και προς τον σκοπό αυτό αποκτήθηκαν πλοία Λίμπερτ από την Αμερική. Το διακριτικό του Λ.Σ νομοθετήθηκε στο Β.Δ. της 3-11-1950, δύο άγκυρες χιαστί με το βασιλικό στέμμα πάνω στη μέση. Σταδιακά βελτιωνόταν η οργάνωση των Υπηρεσιών του Λ.Σ και αυξανόταν η είσοδος στην ελληνική σημαία των Ελλήνων εφοπλιστών, με τον εμπορικό υπό ελληνική σημαία στόλο να κατακτά τη δεύτερη θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Ο Θάλαμος Επιχειρήσεων του Υ.Ε.Ν. λειτούργησε το 1968 προκειμένου να διαχειριστεί έκτακτα περιστατικά κινδυνευόντων ατόμων στη θάλασσα ή άλλα αφορώντα ασφάλεια ναυσιπλοΐας και ο οποίος αντικαταστάθηκε αργότερα το 1989 από το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΣΚΕΔ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το 1971 το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καταργείται από Υπουργείο, μετατάσσεται σε Υφυπουργείο και εντάσσεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, ενώ ορισμένες αρμοδιότητές του μεταβιβάζονται στα Υπουργεία Εργασίας και Κοινωνικών Υπηρεσιών. Η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει την ανθηρή της πορεία και η ελληνική σημαία αυξάνει το τονάζ της. Ακόμα και η αστυνομική δραστηριότητα του Λ.Σ καταγράφει επιτυχίες και ανταποκρίνεται στις κοινωνικές ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας. Το 1981 συστήνεται η Υπηρεσία Εναερίων Μέσων προς τον σκοπό της ενάσκησης θαλάσσιας επιτήρησης από αέρος.

Το Ελληνικό Κράτος ίδρυσε το Υπουργείο Αιγαίου το 1985. Αργότερα, το 2007 έφερε ως νέος φορέας τον τίτλο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Το 2009 ο τομέας της ναυτιλίας εντάχθηκε στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και το Λιμενικό Σώμα μεταφέρθηκε στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Το 2010 συνέστη το αυτόνομο Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας, αλλά τον Ιούνιο του 2011 έγινε Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

Με τον νόμο 3922/2011, το Μάρτιο του 2011, το Λιμενικό Σώμα, που είχε συσταθεί με το άρθρο 3 του ν.1753/1919 (ΦΕΚ 67^Α), μετονομάζεται σε Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή και υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Ως αποστολή του προσδιορίζεται η εφαρμογή του νόμου στις περιοχές και τους χώρους στους οποίους εκτείνεται η καθ' ύλη και κατά τόπο αρμοδιότητά του, που είναι κυρίως ο θαλάσσιος χώρος ευθύνης του, τα εμπορικά πλοία και τα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, οι λιμένες και η χερσαία ζώνη αυτών, καθώς και άλλοι χερσαίοι, παράκτιοι ή θαλάσσιοι χώροι.

Στις 21 Ιουνίου 2012, με το Π.Δ. 85/2012 (ΦΕΚ Α' 141) ιδρύθηκε το Υπουργείο Ναυτιλίας συγκροτούμενο από υπηρεσίες του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής που είχαν μεταφερθεί το 2009 στα τέως Υπουργεία Προστασίας του Πολίτη καθώς και από άλλες υπηρεσίες που ανήκαν στο πρώην Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και μεταφέρθηκαν στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας μεταξύ των οποίων και το

Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Τον Ιούλιο του ίδιου έτους το ίδιο Υπουργείο μετονομάστηκε σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Τον Ιανουάριο του 2015 με το Π.Δ.24/2015 (ΦΕΚ Α' 20/27-01-2015) συνέστη το Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού και δημιουργήθηκε θέση Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού. Ακολούθως, τον Σεπτέμβριο του 2015 με την έκδοση του Π.Δ.70/2015 (ΦΕΚ Α' 114/22-09-2015) το πρώην Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανασυστάθηκε και μετονομάστηκε σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο οποίο μεταφέρθηκαν το σύνολο των αρμοδιοτήτων, υπηρεσιών και προσωπικού του συγχωνευθέντος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην οργανωτική δομή του οποίου κυριαρχεί το Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή, και οι φορείς που αυτό εποπτεύει και εκείνοι από τους οποίους επικουρείται, ο κρατικός δηλαδή παράγοντας άσκησης δημόσιας διοίκησης, ομού με τους ναυτιλιακούς κύκλους και τους ναυτικούς, αποτελούν τους πυλώνες στήριξης και προαγωγής της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Οι λειτουργίες που επιτελούνται στο εν λόγω Υπουργείο στον μεγαλύτερο βαθμό είναι σύνθετες και απαιτούν τη θετική ανάδραση και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό συναρμοδίων Υπουργείων και Υπηρεσιών του Κράτους, αλλά και τη γόνιμη συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας.

3.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ-ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στελεχώνεται από πολιτικούς και στρατιωτικούς υπαλλήλους.

1.Το Υ.ΝΑ.Ν.Π. με έδρα τον Πειραιά, έχει ως κύρια αποστολή το σχεδιασμό της ναυτιλιακής πολιτικής, με σκοπό την προαγωγή και προάσπιση των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία. Έχει την ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και της χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής. Μεριμνά για την ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτικής εργασίας, την ασφάλεια των πλοίων, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το σχεδιασμό και την εφαρμογή ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής και θαλάσσιων συγκοινωνιών και

μεταφορών, ενώ παράλληλα φροντίζει για τη λήψη μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, καταστέλλοντας κάθε έκνομη ενέργεια στους χώρους αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Από κοινού οι πολιτικοί και οι στρατιωτικοί φορείς του μεριμνούν, τόσο και για τη χάραξη της λιμενικής πολιτικής, την εποπτεία των λιμενικών υποδομών και την προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της χώρας, όσο για τον έλεγχο και την παροχή αστυνομικής προστασίας κατά μήκος της ελληνικής ακτογραμμής.

Αναλυτικότερα:

Α)Στον Υπουργό υπάγονται απευθείας οι εξής φορείς της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου :

- Επιτελικό Γραφείο
- Αυτοτελές Τμήμα Νομοθετικής πρωτοβουλίας
- Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου
- Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων
- Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Διεύθυνση Παλλαϊκής Άμυνας – Πολιτικής Σχεδίασης έκτακτης Ανάγκης και Θαλασσιών Κρατικών Μεταφορών
- Γραφείο Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και Δημοσίων Σχέσεων

Β)Στο Υπουργείο λειτουργούν γραφεία Γενικού Γραμματέα, Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, τα οποία υποβοηθούν τους Γενικούς Γραμματείς στο έργο τους.

Γ)Στον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου υπάγονται οι παρακάτω οργανικές μονάδες:

α) Υπηρεσίες του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ.

β) Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, η οποία είναι επιφορτισμένη με την ενιαία οικονομική διαχείριση και τον έλεγχο των οικονομικών υποθέσεων και λειτουργιών του Υπουργείου και των εποπτευόμενων από εκείνο φορέων . Είναι αρμόδια για την κατάρτιση και την εκτέλεση του τακτικού προϋπολογισμού, του

προγράμματος δημοσίων επενδύσεων του Υπουργείου, στο πλαίσιο του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής και πάντα με βάση τις κατευθύνσεις του Υπουργείου Οικονομικών, και την εφαρμογή των κατάλληλων ελέγχων σχετικά με τα έσοδα, τις δαπάνες και την υλοποίηση των προμηθειών υλικών του Υπουργείου. Τέλος, προετοιμάζει σχέδια , και σχέδια νόμων , που αφορούν στη διαχείριση ή παροχή κρατικών πόρων, καταρτίζει τον προϋπολογισμό, συντάσσει τον ισολογισμό και απολογισμό του Κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας και ασκεί εποπτεία επί των θεμάτων που αφορούν τα πλοηγικά δικαιώματα - τέλη ελέγχοντας την ορθή βεβαίωση, είσπραξη και απόδοση τελών από τις Λιμενικές Αρχές.

Συντίθεται από τις εξής οργανικές μονάδες :

- Διεύθυνση Προϋπολογισμού και Οικονομικής Πληροφόρησης
- Διεύθυνση Οικονομικής Διαχείρισης
- Διεύθυνση Προμηθειών και Εποπτείας Αποθηκών
- Αποκεντρωμένη Μονάδα Κρατικών Ενισχύσεων επιπέδου Τμήματος
- Αυτοτελές Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης Πλοηγικών Υπηρεσιών

γ) Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών. Είναι αρμόδια για την ορθολογική διαχείριση του πάσης φύσεως πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου, πλην του πολιτικού προσωπικού της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Συγκροτείται από το Τμήμα Διοίκησης και Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού, το Τμήμα Σχέσεων Κράτους – Πολίτη/Επιχειρήσεων, και το Τμήμα Υποστήριξης Εποπτευομένων Φορέων και Οργανωτικής Ανάπτυξης. Ασχολείται με θέματα υπηρεσιακής κατάστασης του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου και εισηγείται μέτρα για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας των πολιτών με τις υπηρεσίες του Υπουργείου.

Δ) Η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων είναι υπεύθυνη για τη χάραξη και την εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής με σκοπό τη λειτουργία, ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων της χώρας. Μεριμνά για το σχεδιασμό και την προώθηση μέτρων για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, της κρουαζιέρας, την προσέλκυση ναυτιλιακών επενδύσεων στο λιμενικό και παραναυτιλιακό τομέα υπό το πρίσμα της ενίσχυσης της εθνικής οικονομίας. Ο αρμόδιος Γενικός Γραμματέας επικουρείται στο έργο του από το Γραφείο Γενικού Γραμματέα και τη Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Η

τελευταία συντονίζει τις ενέργειες του τομέα λιμενικής πολιτικής και οργάνωση, αξιολογεί την ποιότητα των παραγομένων διοικητικών αποτελεσμάτων σε συνάρτηση με το οικονομικό και το οργανωτικό κόστος της ασκήσεως τους από τις προβλεπόμενες αρμοδιότητες και αναλόγως προβαίνει σε εναλλακτικές προτάσεις.

Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και την άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής, υλοποιούνται σε νομίμως υφιστάμενους λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις οι επεμβάσεις / αναβαθμίσεις τοπικού χαρακτήρα φθορών ή βλαβών που προκαλούνται από τη συνήθη χρήση ή και έκτακτες καταστάσεις, πάσης φύσεως φθορές ή ζημιές σε κρηπιδώματα και προβλήτες, καθιζήσεις ανωδομών, αντικατάσταση βλαβέντος εξοπλισμού, αποκατάσταση τοπικών αστοχιών θωράκισης προστασίας εξωτερικών λιμενικών έργων , από τις οποίες δεν τροποποιούνται τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των λιμένων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων.⁶ Επιπλέον, υλοποιείται η εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας με στόχο οι λιμένες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα περί ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων που αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων από σκόπιμες παράνομες ενέργειες. Ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων προεδρεύει στην επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), η οποία ασχολείται με τον γενικό σχεδιασμό των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, αναβάθμιση της λειτουργικότητας και ασφάλειας της λιμενικής υποδομής και την τόνωση του λιμενικού δυναμικού της χώρας με την έγκριση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης των λιμανιών (Master Plan).

Προς επίτευξη των στόχων αυτών, απαρτίζεται από τις εξής οργανικές μονάδες:

α) Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής, β) Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών, γ) Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού και δ) Αυτοτελές Τμήμα Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Από κοινού οι παραπάνω Διευθύνσεις αποσκοπούν στη διαμόρφωση και εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής, την εποπτεία και τον έλεγχο της λειτουργίας και διοίκησης

⁶Αρ. 18 του ν. 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 285/19-12-2001), ως ισχύει.

των λιμένων, των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών και την προώθηση θεμάτων εκμετάλλευσής τους. Μεριμνούν για τον καθορισμό του ρόλου των λιμένων στο εθνικό σύστημα μεταφορών και στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, καθώς και των λειτουργιών τους, στο πλαίσιο ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, προκειμένου να επιτευχθεί προσέλκυση και υλοποίηση επενδύσεων στο λιμενικό και παραναυτιλιακό τομέα στο πλαίσιο και της στρατηγικής για τη στήριξη της ανάπτυξης του θαλάσσιου τομέα («Γαλάζια Ανάπτυξη»). Η μέριμνα για την αξιολόγηση επιχειρησιακών και στρατηγικών σχεδίων των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. των υπόχρεων λιμένων και των δικτύων λιμένων, καθώς και η εισήγηση για τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην παραχώρηση της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων σε ιδιώτες, με συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή έργων λιμενικής υποδομής και ο έλεγχος των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης, αποτελούν πεδία ελέγχου της Γενική Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Τέλος, η Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού Συγκροτείται από τα εξής Τμήματα: α) Τμήμα Ναυτιλιακών Επενδύσεων, β) Τμήμα Ναυπηγοεπισκευαστικών Δραστηριοτήτων, γ) Τμήμα Ανάπτυξης Θαλάσσιου Τουρισμού και Θαλάσσιων Τουριστικών Επενδύσεων και δ) Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής. Τα παραπάνω Τμήματα ασχολούνται με την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας σε θέματα συναφή με τη δραστηριοποίηση των τουριστικών πλοίων και τους πλόες αναψυχής και περιηγήσεων, τη θέσπιση μέτρων και κινήτρων για την προσέλκυση στην Ελλάδα ναυτιλιακών κεφαλαίων και επιχειρήσεων σε λιμενικές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες και βεβαίως την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων παροχής προηγμένων υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics). Επιπρόσθετα, τηρείται το μητρώο Ναυτιλιακών εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, το μητρώο των πλοίων αναψυχής επαγγελματικής χρήσης και εκδίδονται - θεωρούνται οι επαγγελματικές άδειες των εν λόγω σκαφών. Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής τηρούνται σε αυτό το μητρώο ανά χρονολογική σειρά εγγραφής τους και αποκτούν τον αριθμό μητρώου τους, όταν καταχωρηθούν στις οικείες μερίδες. Στις μερίδες αυτές σημειώνονται οι πληροφορίες για τα μέλη του Δ.Σ., την έδρα και επωνυμία της, καθώς επίσης και για τα επαγγελματικά σκάφη πλοία που κατέχει ή διαχειρίζεται η ίδια.

Ο κλάδος του yachting αποτελείται από τα σκάφη αναψυχής και από τις μαρίνες που τα φιλοξενούν. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Έρευνας του Πανεπιστημίου Πειραιά για λογαριασμό του Ν.Ε.Ε. το 2012, στην Ελλάδα υπάρχουν 22 οργανωμένες μαρίνες, 55 χωροθετημένες, 80 τουριστικά καταφύγια και 14.400 θέσεις ελλιμενισμού. Στην Αττική υπάρχουν 4.075 θέσεις ελλιμενισμού με 178 εργαζόμενους σε αυτές. Η Ελλάδα παρουσιάζει τον χαμηλότερο μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού από όλες τις χώρες, ένα σκάφος ανά 621 κατοίκους, ενώ ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι ένα σκάφος ανά 164 κατοίκους.(Ν.Ε.Ε.-ΠΑ.ΠΕΙ.,2012). Σύμφωνα με την ετήσια έρευνα του ευρωπαϊκού σκέλους της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας (CLIA Europe), η Ελλάδα είναι ο τρίτος δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη, προσελκύνοντας συνολικά 4.075.700 επιβάτες το 2014, μέγεθος που αντιστοιχεί σε μερίδιο αγοράς της τάξεως του 14,1%. Στην πρώτη θέση βρέθηκε η Ιταλία με 6.174.100 επιβάτες και μερίδιο 21,3%, ενώ ακολούθησε η Ισπανία με 4.890.700 επιβάτες και μερίδιο 16,9%. Σε ό,τι αφορά στα ελληνικά λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας, η Σαντορίνη βρέθηκε στην τρίτη θέση πανευρωπαϊκά το 2014, με 679.000 επιβάτες, η Κέρκυρα στην τέταρτη θέση με 672.368 επιβάτες, ενώ την έκτη θέση κέρδισε η Μύκονος με 610.207 επιβάτες.

Από τα πιο σημαντικά εθνικά λιμάνια, το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα εξελισσόμενο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, του οποίου η συνεχής αναβάθμιση αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας, τόσο σε επίπεδο διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων. Ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο στο οποίο εγκαθίστανται οι αλλοδαπές ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους και τη διαχείριση του Ελληνόκτητου στόλου. Νηογνώμονες έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά. Χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματα στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης. Παράλληλα, στη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά εντάσσονται μια σειρά παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και τουριστικά επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. (Υ.ΝΑ.Ν.Π., Ελληνική Ναυτιλία-Ποιότητα, Ασφάλεια & Περιβαλλοντική Ευαισθησία).

Ε) Η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σχεδιάζει, συντονίζει και εφαρμόζει ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική για τα νησιά της ελληνικής επικράτειας. Αποτελείται κατά βάση από το Γραφείο του Γενικού Γραμματέα, τη Γενική Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, το Αυτοτελές Τμήμα ΠΑΜ-ΠΣΕΑ που υπάγεται απευθείας στον Γενικό Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, στην οποία λειτουργούν Γραφείο Νομικού Συμβούλου, Υπηρεσία Επιτρόπου του Ελεγκτικού Συνεδρίου και Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου. Οι στόχοι της είναι η υλοποίηση των πολιτικών που προβλέπονται για την βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου, ασκώντας εκτελεστικές αρμοδιότητες ειδικά σε θέματα περιβάλλοντος, υδροδότησης άνυδρων νησιών, πολιτισμού, πολιτικής προστασίας και παλλαϊκής άμυνας και η μελέτη, εισήγηση νομοθετικών ρυθμίσεων, μέτρων πολιτικής, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων αναγκών και των ειδικών χαρακτηριστικών των νησιών, με στόχο την αειφόρο ανάπτυξη των νησιών αυτών, ερχόμενη σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς της κεντρικής διοίκησης και της αυτοδιοίκησης.

Οι πολιτικοί υπάλληλοι του Υ.ΝΑ.Ν.Π. είναι πτυχιούχοι, ενδεικτικά, Ναυπηγοί, Μηχανολόγοι Μηχανικοί, Ηλεκτρολόγοι Μηχανικοί, Διερμηνείς και υπάρχει προσωπικό Πληροφορικής, Κλάδου Διοικητικού-Οικονομικού και Γραμματέων.

ΣΤ) Στην Κεντρική Υπηρεσία, επιπλέον, λειτουργούν και οι παρακάτω Υπηρεσίες, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις που τις διέπουν:

- α) Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Κράτους.
- β) Υπηρεσία Παρέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.
- γ) Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου.
- δ) Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.
- ε) Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η οποία αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία και είναι επιφορτισμένη, μεταξύ άλλων, με την εποπτεία των εμπορικών λιμένων, την εποπτεία της διαδικασίας χορήγησης αδειών σε παρόχους λιμενικών υπηρεσιών εμπορικού χαρακτήρα, ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς, την εισήγηση μέτρων για την τήρηση και αποκατάσταση των αρχών ελεύθερου ανταγωνισμού, την παρακολούθηση και τον έλεγχο της λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών, την υποχρεωτική γνωμοδότηση προς την αρμόδια αρχή για τη διαπίστωση παράβασης των κανόνων του εθνικού και

κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, καθώς και τη συνεργασία με συναφείς φορείς άλλων κρατών – μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ζ)Τέλος, στο Υπουργείο στεγάζονται οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., όπως είναι το Αρχηγείο, το οποίο αποτελεί την ανώτατη επιτελική Υπηρεσία με την οποία ο Αρχηγός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ασκεί διοίκηση και μεριμνά για την εκπλήρωση της αποστολής του Σώματος σύμφωνα με την εθνική πολιτική, και διαρθρώνεται σε Κλάδους και σε Υπηρεσίες εκτός Κλάδων.

2. Το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στη συνέχεια του παρόντος) ανήκει στην οργανωτική δομή του Υ.ΝΑ.Ν.Π. και οι αρμοδιότητες του ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, στους δημόσιους και ιδιωτικούς λιμένες και στις λιμενικές ζώνες τους, και μόνο στους χώρους που η κείμενη νομοθεσία ορίζει ως χώρους αρμοδιότητάς του. Έχει την ευθύνη για ένα πολύ ευρύ πλέγμα υπηρεσιών στο κέντρο και την περιφέρεια και συντονίζει από την Κεντρική Υπηρεσία ένα ανυπολόγιστης χρησιμότητας κέντρο έρευνας και διάσωσης. Επίσης, με πνεύμα συνεργασίας και αμοιβαίας κατανόησης συνεργάζεται με την Ελληνική Αστυνομία, τις Τελωνειακές Αρχές και άλλες Δημόσιες Υπηρεσίες με απώτερο σκοπό την προαγωγή του δημοσίου και του εθνικού συμφέροντος. Η παγκοσμιότητα της ναυτιλίας ως κλάδου των θαλασσιών μεταφορών και η αδήριτη ανάγκη ρύθμισης θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, την εκπαίδευση των ναυτικών, το διεθνή ανταγωνισμό και γενικά την παρακολούθηση των διεθνών ναυτιλιακών εξελίξεων, ωθούν το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. να συμμετέχει ενεργά στις εργασίες των ναυτιλιακών Οργανισμών και τα διεθνή fora.

3.3 ΑΠΟΣΤΟΛΗ – ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.

Οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ασκούνται στο **θαλάσσιο χώρο ευθύνης του**, στα **πλοία** και στα πάσης φύσεως **πλωτά ναυπηγήματα**, στους **δημόσιους και ιδιωτικούς λιμένες και στις λιμενικές ζώνες τους**⁷, και πάντως, μόνο στους χώρους που η κείμενη νομοθεσία ορίζει ως χώρους αρμοδιότητάς του. Τα

⁷ όπως ειδικότερα καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις, ιδίως στο ν.δ. 444/1970 (Α' 39), στο άρθρο 29 του ν. 2971/ 2001 (Α' 285), στο άρθρο 12 του ν. 2289/1995 (Α' 27), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 163 του ν. 4001/2011 (Α' 179) και όπως ισχύει.

χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλάσσια ζώνη πλάτους 6 ν.μ., δυνάμενη υπό προϋποθέσεις να ορισθεί μέχρι τα 12 ν.μ..

Στην αποστολή του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής και στο χώρο ευθύνης του περιλαμβάνονται βάσει της κείμενης νομοθεσίας :

- Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής αστυνόμευσης, τροχαίας , ελέγχου της αλιείας ,λιμένων και θαλασσίου χώρου.
- Η μέριμνα για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος, και ιδίως του οργανωμένου, που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας, την αστυνόμευση των λιμένων, πλοίων και του θαλασσίου χώρου.
- Η διαμόρφωση όρων και η εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (Maritime safety), ναυτικής ασφάλειας (Maritime security), ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμούς και ο έλεγχος εφαρμογής του σχετικού θεσμικού πλαισίου.
- Η παροχή βοήθειας, έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.
- Η επιτήρηση των συνόρων, η αποτροπή λαθρομετανάστευσης και τρομοκρατικών ενεργειών και η πάταξη της παράνομης δράσης.
- Ο έλεγχος των εμπορικών πλοίων.
- Η μέριμνα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Η στελέχωση Προξενικών Λιμεναρχείων.
- Η παροχή υποστήριξης για τα ζητήματα σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων ,την εργασία και εκπαίδευση των ναυτικών.
- Η οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, η στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού ,η εξυπηρέτηση των θαλασσίων συγκοινωνιών και η άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

Για την εκτέλεση της αποστολής του, το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή εφοδιάζεται με τα αναγκαία μέσα και τον εξοπλισμό, συνεργάζεται με Αρχές και υπηρεσίες του εσωτερικού ή και άλλων χωρών και συμμετέχει στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή των διεθνών οργανισμών και φορέων για θέματα που αφορούν στην αποστολή του. Διαθέτει αξιόμαχα σκάφη, ναυαγοσωστικά, περιπολικά, καταδιωκτικά και αστυνομικά που δίνουν το επιβλητικό τους παρόν σε κάθε περίπτωση εθνικής ανάγκης. Για τους ίδιους σκοπούς διαθέτει αεροσκάφη για την επιτήρηση και αστυνόμευση του θαλασσίου χώρου, ενώ για την από ξηράς εξυπηρέτηση διαθέτει

ανάλογο τροχαίο υλικό. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. ανταποκρίνονται πλήρως στην πολυποίκιλη αποστολή τους, γιατί συνδυάζουν πανεπιστημιακή μόρφωση και ναυτική εκπαίδευση. Η συνολική δύναμή του σε ανθρώπινο δυναμικό ανέρχεται περίπου στα 7.200 άτομα, τα οποία αυξάνονται συνεχώς εν όψει των αυξημένων απαιτήσεων της χώρας, με σκοπό τον γενικότερο εκσυγχρονισμό και την ισχυροποίηση της τάξης και ασφάλειας της Ελλάδας, μιας Ευρωπαϊκής χώρας ναυτικά προσανατολισμένης.

3.4 ΔΟΜΗ-ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

3.4.1 ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.

- Ο Αρχηγός Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.. Το Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ. αποτελώντας ένα σώμα στρατιωτικά συντεταγμένο έχει τη δική του διάρθρωση και ιεραρχία, συμφώνως προς τα κάθε φορά οριζόμενα σχετικώς. Στην κορυφή της στρατιωτικής ηγεσίας, στο Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., βρίσκεται ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος -Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο οποίος ασκεί πλήρη διοίκηση στο προσωπικό, το υλικό και τα μέσα του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., επιβάλλει πειθαρχικές ποινές στα στελέχη του Σώματος και εκδίδει κανονιστικές διαταγές προς παροχή παγίων οδηγιών επί υπηρεσιακών θεμάτων. Παράλληλα, σε αυτόν υπάγεται επιχειρησιακά το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) (Πλην αεροπορικού τομέα) και το Κέντρο Επιχειρήσεων (ΚΕΠΙΧ), τα οποία ελέγχονται ως προς την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους από τους καθ' ύλην αρμόδιους Κλάδους. Επιπρόσθετα, εποπτεύει το Ταμείο Αρωγής Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και βρίσκεται σε άμεση συνεργασία με τον οικείο Υπουργό. Περαιτέρω, προς υποβοήθηση του έργου του, στο Γραφείο του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., λειτουργεί Επιτελικό Γραφείο με υπόσταση αυτοτελούς Διεύθυνσης, ενεργώντας ως επιτελικό όργανο στελεχωμένο από προσωπικό του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

- Οι δύο Υπαρχηγοί. Ο αρχαιότερος Υπαρχηγός Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και ο νεότερος Υπαρχηγός Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, συνιστούν τους άμεσους βοηθούς του Αρχηγού. Ο αρχαιότερος Υπαρχηγός του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. αναπληρώνει τον Αρχηγό, όταν απουσιάζει ή κωλύεται. Αμφότεροι συντονίζουν, εποπτεύουν τους Κλάδους και Υπηρεσίες που εποπτεύουν και μεριμνούν για την αντιμετώπιση των αναγκών και των θεμάτων που αναφέρονται και αφορούν στην αποστολή των Κλάδων. Στο Γραφείο των Υπαρχηγών τοποθετείται προσωπικό Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. προς υποστήριξη του έργου τους.

- Ο Γενικός Επιθεωρητής Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ελέγχει τις Κεντρικές Υπηρεσίες Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. κατόπιν διαταγής του Αρχηγού και εποπτεύει τη δραστηριότητα των Περιφερειακών Υπηρεσιών Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. στα θέματα των αρμοδιοτήτων του., υποβοηθούμενος στο έργο του από προσωπικό.
- Οι Διευθυντές Κλάδων Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, οι οποίοι μεριμνούν για την καλή λειτουργία εν γένει των Διευθύνσεων των Κλάδων τους.
- Οι Διευθυντές Διευθύνσεων των Κλάδων ή Προϊστάμενοι για Υπηρεσίες εκτός Κλάδων, συντονίζουν τις υπηρεσιακές συνεργασίες των Τμημάτων της υπηρεσίας τους λαμβάνοντας μέριμνα για την αρτιότερη κατάρτιση και καλύτερη απόδοση του προσωπικού της υπηρεσίας τους .
- Οι Τμηματάρχες Διευθύνσεων και Υπηρεσιών, τέλος, είναι οι άμεσοι βοηθοί των Διευθυντών των Διευθύνσεων και Υπηρεσιών και ευθύνονται για την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων και καθηκόντων του Τμήματός τους.

3.4.2 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. συγκροτείται από Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες.

Κεντρικές Υπηρεσίες είναι το Αρχηγείο, το οποίο αποτελεί την ανώτατη επιτελική Υπηρεσία με την οποία ο Αρχηγός Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. ασκεί τη διοίκησή του. Έργο του Αρχηγείου, ως προϊσταμένης αρχής των Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών που συγκροτούν το Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ., είναι η μέριμνα για την εκπλήρωση της αποστολής του Σώματος, σύμφωνα με την πολιτική που ασκεί το Υ.ΝΑ.Ν.Π.. Το Αρχηγείο Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ διαρθρώνεται σε Κλάδους.

Οι **Κλάδοι** του Αρχηγείου είναι οι εξής:

- 1) Κλάδος Α΄: Ασφάλειας και Αστυνόμευσης
- 2) Κλάδος Β΄: Ναυτιλίας
- 3) Κλάδος Γ΄: Ελέγχου Πλοίων
- 4) Κλάδος Δ΄: Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

1) ΚΛΑΔΟΣ Α΄: ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ

Ο Κλάδος Ασφάλειας και Αστυνόμευσης υποστηρίζει την αποστολή του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. στους χώρους αρμοδιότητάς του μεριμνώντας για την πρόληψη και καταστολή έκνομων ενεργειών, την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων και την

αξιοποίηση των διατιθέμενων μέσων προς διενέργεια πάσης φύσεως επιχειρήσεων και αποστολών ναυτικής έρευνας και διάσωσης. Προς επίτευξη των στόχων αυτών, ο Κλάδος κατευθύνει και ελέγχει το έργο των υπαγόμενων σε αυτόν οργανικών μονάδων και περιλαμβάνει τις εξής έξι Διευθύνσεις:

α. Διεύθυνση Επιχειρήσεων

Με τρία επιμέρους τμήματα, το τμήμα Επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, το τμήμα Επιχειρήσεων–Αποστολών και το τμήμα Σχεδιασμού, Ειδικών Μονάδων και Οπλισμού, οι αρμοδιότητές του αφορούν στον συντονισμό δράσης των επιχειρησιακών πόρων και μέσων και την εποπτεία εφαρμογής των διαδικασιών Έρευνας και Διάσωσης. Έργο της Διεύθυνσης αποτελεί η διάθεση πλοίων – σκαφών, χερσαίων, εναερίων μέσων και προσωπικού Ειδικών Μονάδων Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. για την εκτέλεση αποστολών ακόμα και προς παροχή κοινωνικού έργου και η σύνταξη Ειδικών Σχεδίων για τη διαχείριση Κρίσεων.

β. Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων

Η Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων μεριμνά για την επιχειρησιακή λειτουργία, ετοιμότητα και την παροχή τεχνικής υποστήριξης στα πλωτά και χερσαία μέσα του Λ.Σ– ΕΛ.ΑΚΤ. και εποπτεύει την Υπηρεσία Εναερίων Μέσων (ΥΕΜ/ΛΣ–ΕΛ.ΑΚΤ.), την Υπηρεσία Συνδέσμων- Διασωστών και τη λειτουργία των Επισκευαστικών Βάσεων, μέσω των τεσσάρων επιμέρους τμημάτων της, του τμήματος Πλοίων–Σκαφών, του τμήματος Χερσαίων Μέσων, του τμήματος Εναερίων Μέσων και Συνδέσμων Διασωστών και εκείνου των Επισκευαστικών Βάσεων.

γ. Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας

Απαρτίζεται από τρία τμήματα, εκ των οποίων πρώτο είναι το τμήμα Διοικητικής Αστυνόμευσης, το οποίο είναι αρμόδιο για την άσκηση καθηκόντων αστυνόμευσης από τις Λιμενικές Αρχές στο πλαίσιο της έκδοσης αστυνομικών αδειών, της λειτουργίας θαλασσίων μέσων αναψυχής καθώς και της τήρησης της νομοθεσίας περί αιγιαλού και παραλίας σε χώρους ευθύνης των Λιμεναρχείων. Το δεύτερο είναι το τμήμα Μέτρων Αστυνόμευσης και Τάξης, στην ευθύνη του οποίου ανήκει ο έλεγχος τήρησης του νόμου για την τροχαία κίνηση, τις αγορανομικές διατάξεις στα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και τη διερεύνηση των τροχαίων ατυχημάτων στους

χώρους ευθύνης του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ.. Το τελευταίο, και αρμόδιο για θέματα νομοθεσίας και κανονισμών, είναι το τμήμα Νομοθεσίας και Κανονισμών Λιμένων.

δ. Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας

Μέσω των τμημάτων που τη συγκροτούν, καταπιάνεται με το συντονισμό, την παρακολούθηση εφαρμογής της αλιευτικής νομοθεσίας και τη συνεργασία με τους ενωσιακούς Οργανισμούς σε θέματα αλιείας και χρηματοδοτικών προγραμμάτων περί αυτής. Πρόκειται για τα τμήματα Ελέγχου Αλιευτικών Δραστηριοτήτων, το τμήμα Εφαρμογών Ελέγχου Αλιείας και Παρακολούθησης Αλιευτικών Σκαφών και το τμήμα Διεθνούς Συνεργασίας.

ε. Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων

Είναι η καθ' ύλην αρμόδια σε θέματα κρατικής ασφάλειας, καταπολέμησης ιδίως του οργανωμένου εγκλήματος και της τρομοκρατίας σε χώρους ευθύνης του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., αλλά και επιφορτισμένη με την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης στη χώρα μας. Συνεργάζεται, ανταλλάσσει πληροφορίες με συναρμόδιες εθνικές ή διεθνείς Υπηρεσίες και εποπτεύει την εφαρμογή της νομοθεσίας περί όπλων, λαμβάνει μέτρα αντιμετώπισης περιστατικών πειρατείας στο χώρο ευθύνης του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. και επί των ελληνικών πλοίων, και ταυτόχρονα μεριμνά για την έκδοση κανονισμών προκειμένου να κατασταλεί η παραβατικότητα. Τα τμήματα που τη στελεχώνουν είναι το τμήμα Δημόσιας Ασφάλειας, το τμήμα Κρατικής Ασφάλειας, το τμήμα Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων και το τμήμα Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης.

στ. Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών και Λαθρεμπορίου

Μέσω των τριών τμημάτων αυτής, της Δίωξης Ναρκωτικών, της Δίωξης Λαθρεμπορίου και Οικονομικού Εγκλήματος και Ανάλυσης Πληροφοριών και Υποστήριξης, έχει αρμοδιότητα την εποπτεία και τον συντονισμό των απαιτούμενων ενεργειών για την πρόληψη, αντιμετώπιση και καταστολή εισαγωγής, εμπορίας, διακίνησης και χρήσης ναρκωτικών ή άλλων λαθραίων προϊόντων, ενέργειες που, συνιστώντας οικονομικά εγκλήματα, παραβιάζουν τα οικονομικά συμφέροντα του Δημοσίου και της εθνικής οικονομίας.

2) ΚΛΑΔΟΣ Β΄: ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο Κλάδος Ναυτιλίας μεριμνά για το σχεδιασμό της ναυτιλιακής πολιτικής και τον χειρισμό θεμάτων ποντοπόρου ναυτιλίας, ιδίως για την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, την εγκατάσταση, σύσταση και λειτουργία ναυτιλιακών εταιρειών,

το συντονισμό των θεμάτων σε εθνικό επίπεδο της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ε.Ε., την εξασφάλιση ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, τη δημιουργία, λειτουργία και υποστήριξη συστημάτων παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στους χώρους ευθύνης του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ., τη λήψη προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την εξασφάλιση δικτύου θαλάσσιων ενδομεταφορών. Επίσης, ο Κλάδος παρακολουθεί τα θέματα διαμόρφωσης όρων και συνθηκών εργασίας στα πλοία, την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης ναυτικών, την εύρυθμη λειτουργία των αντίστοιχων σχολών, τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, το σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων που αποσκοπούν στην εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης ναυτικής εργασίας, την προσέλκυση και την εισαγωγή νέων στο ναυτικό επάγγελμα και τη διευκόλυνση των ναυτικών στα θέματα ενδιαφέροντός τους.

Προς επίτευξη των στόχων αυτών, ο Κλάδος κατευθύνει και ελέγχει το έργο των υπαγόμενων σε αυτόν οργανικών μονάδων και περιλαμβάνει τις εξής Διευθύνσεις:

α. Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας

Η Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας υποστηρίζει την ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και κυρίως ασχολείται με τη δημιουργία κινήτρων προσέλκυσης πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, μεριμνά για την παροχή προστασίας των ελληνικών πλοίων στην αλλοδαπή και συντονίζει την εκπροσώπηση της χώρας και της ναυτιλιακής της πολιτικής στην Ε.Ε. και σε διεθνές επίπεδο, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της:

α) Τμήμα Ναυτιλιακής Πολιτικής

Οι βασικότερες αρμοδιότητες του Τμήματος Ναυτιλιακής Πολιτικής είναι οι ακόλουθες:

- i) Η παρακολούθηση των εξελίξεων στο θεσμικό και οικονομικό περιβάλλον, στο οποίο δραστηριοποιούνται τα ελληνικά και ξένα πλοία καθώς και των πρακτικών που εφαρμόζονται στο ναυτιλιακό τομέα σε διεθνές επίπεδο σε συνάφεια με τη διεθνή νομοθεσία.
- ii) Ο χειρισμός θεμάτων διμερών ναυτιλιακών σχέσεων με τρίτες χώρες και
- iii) Η αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά πλοία και τα πληρώματα αυτών εξ αιτίας πρακτικών ή ενεργειών άλλων χωρών, οι οποίες δεν συνάδουν με το διεθνές δίκαιο.

β) Τμήμα Ναυτιλιακών Εταιρειών

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι μεταξύ άλλων οι ακόλουθες:

- i) Η μελέτη και εισήγηση μέτρων και κινήτρων προς εγκατάσταση στην Ελλάδα ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η ρύθμιση θεμάτων εγκατάστασης στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 27/75, ως ισχύει, αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και η υπαγωγή στο καθεστώς αυτό των ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- ii) Η λειτουργία και η τήρηση του μητρώου των Ναυτικών Εταιρειών και
- iii) Η παρακολούθηση θεμάτων κρατικών ενισχύσεων στο ναυτιλιακό τομέα σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

γ) Τμήμα Διεθνών Οργανισμών και Ευρωπαϊκής Ένωσης

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Διεθνών Οργανισμών και Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι οι ακόλουθες:

- i) Η παρακολούθηση των εξελίξεων που σχετίζονται με τη διαμόρφωση και την εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας Κρατών-Μελών Ε.Ε. και τρίτων χωρών.
- ii) Η διαμόρφωση- υποστήριξη θέσεων ναυτιλιακής πολιτικής και
- iii) Η εκπροσώπηση της χώρας σε Διεθνείς Οργανισμούς και στα θεσμικά όργανα της Ε.Ε..

Η χώρα μας στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτικές ή περιφερειακές πρακτικές.

δ) Τμήμα Μητρώων Πλοίων

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Μητρώων Πλοίων είναι οι ακόλουθες:

- i) Η παρακολούθηση και αναμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τη διενέργεια εγγράφων μεταβολών και την ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων για τα νηολόγια, υποθηκολόγια και άλλα συναφή βιβλία των εμπορικών πλοίων, πλοιαρίων και πλωτών ναυπηγημάτων.
- ii) Η χορήγηση σε αυτά προσωρινών ναυτιλιακών εγγράφων, η νηολόγηση-μετονομασία και μεταβίβασή τους σε ημεδαπούς, η αλλαγή σημαίας λόγω διαγραφής πλοίων και η καταχώρηση εμπράγματων δικαιωμάτων.

- iii) Η χορήγηση διεθνών διακριτικών σημάτων στα νηολογούμενα πλοία και η παρακολούθηση των μεταβολών τους.
- iv) Η τήρηση ευρετηρίων των πλοίων, πλοιαρίων και πλωτών ναυπηγημάτων που εγγράφονται στα ελληνικά νηολόγια των Λιμενικών Αρχών.
- v) Η προβολή του Ελληνικού νηολογίου, με απώτερο σκοπό την ύψωση της ελληνικής σημαίας στα πλοία.

Συναφώς, στο τμήμα αυτό λειτουργεί Γραφείο Εξυπηρέτησης Νηολόγησης Πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953, το οποίο διεκπεραιώνει τα αιτήματα και παρέχει πληροφορίες αναφορικά με την πρόθεση των εφοπλιστών να νηολογήσουν στην ελληνική σημαία πλοία.

β. Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας

Η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας είναι αρμόδια για τον καθορισμό των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας με σκοπό την προστασία της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα, την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις Διεθνείς Συμβάσεις που κυρώνει η Χώρα και την ενωσιακή νομοθεσία και τις επιθεωρήσεις σύμφωνα με το Paris M.O.U. τόσο των υπό ελληνική σημαία πλοίων, ως και εκείνων με ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες. Εναρμονίζει την ελληνική νομοθεσία με τις Κοινοτικές επιταγές και με τα τέσσερα τμήματα που την απαρτίζουν δραστηριοποιείται, κατά τα κάτωθι :

- α) Το Τμήμα Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας και Ναυτικών Ατυχημάτων είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση της υποχρεωτικής συμμόρφωσης των πλοίων με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων. Παράλληλα, συγκροτεί τα Ανακριτικά Συμβούλια Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) και τα λοιπά όργανα διερεύνησης τέτοιων ατυχημάτων διατηρώντας συνεργασία με την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων.
- β) Το Τμήμα Νομοθεσίας και Διεθνούς Συνεργασίας μεριμνά και συντονίζει την εκπροσώπηση της χώρας μας στις συνόδους του I.M.O. και της E.M.S.A. και επιπρόσθετα παρακολουθεί τη νομοθεσία σε επίπεδο E.E. και Διεθνών Οργανισμών στον τομέα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας.
- γ) Το Τμήμα Θαλάσσιας Επιτήρησης και Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων έχει αρμοδιότητα να ασκεί εποπτεία στα γραφεία SafeSeaNet των κατά τόπους λιμενικών αρχών και να συνεργάζεται ως Εθνική Αρμόδια Αρχή με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για

την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη λειτουργία του Συστήματος της Ένωσης SafeSeaNet. Επιπρόσθετα, είναι διαχειριστής της βάσης δεδομένων πλοίων που φέρουν συσκευές LRIT και υπεύθυνος παρακολούθησης της ορθής λειτουργίας των συσκευών αυτών στα υπό ελληνική σημαία πλοία. Εποπτεύει την επιχειρησιακή οργάνωση του παράκτιου Εθνικού Συστήματος επιτήρησης θαλασσίου χώρου και συντονίζει εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα επιτήρησης θαλασσίου πεδίου.

δ) Το Τμήμα Οργάνωσης και Εποπτείας Επιθεωρήσεων Πλοίων (Paris MOU) ασχολείται κυρίως με την παρακολούθηση των εργασιών των οργάνων του Paris MOU, την εκπαίδευση και διαρκή επιμόρφωση των επιθεωρητών Paris MoU, την ενημέρωση των εθνικών και ενωσιακών βάσεων δεδομένων σχετικά με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, όπως τα κατέγραψαν οι επιθεωρητές και τέλος το συντονισμό και την παροχή κατευθυντηρίων οδηγιών για την εφαρμογή του Paris MOU στα ξένα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες ή στα πλοία υπό ελληνική σημαία που βρίσκονται στην αλλοδαπή.

γ. Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών

Η ανωτέρω διεύθυνση ασχολείται με την επαγγελματική κατάρτιση και τη δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών σε μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους. Στο πλαίσιο αυτό, το Υ.ΝΑ.Ν.Π., αναγνωρίζει ότι η τριμερής συνεργασία κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού αποτελεί το θεμέλιο λίθο, πάνω στον οποίο οικοδομείται κάθε νέα προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας. Εν προκειμένω, είναι αρμόδια για τον καθορισμό των προϋποθέσεων εισαγωγής στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, των οποίων και προΐσταται, για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων που αποσκοπούν στην προσέλκυση και την εισαγωγή νέων στο ναυτικό επάγγελμα, την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης των ναυτικών, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της:

α) Τμήμα Κανονισμών και Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων, το οποίο είναι αρμόδιο τόσο για τη λήψη μέτρων για την οργάνωση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της βασικής εκπαίδευσης, της μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης των ναυτικών, όσο και για τη μελέτη ίδρυσης, κατάργησης και χωροταξικής κατανομής των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Ο καθορισμός των προϋποθέσεων εισαγωγής στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, η εξέλιξη και η έξοδος από το ναυτικό επάγγελμα των στελεχών Εμπορικού

Ναυτικού αποτελούν επιπρόσθετη αρμοδιότητα του τμήματος, το οποίο συναφώς κατάρτιζει τους κανονισμούς λειτουργίας και τα προγράμματα εκπαίδευσης των Σχολών Ε.Ν. και επιλέγει τα εκπαιδευτικά βιβλία και βοηθήματα για τα διδασκόμενα μαθήματα στις ανωτέρω Σχολές.

β) Τμήμα Οργάνωσης και Λειτουργίας Σχολών Εμπορικού Ναυτικού

Μερικές από τις αρμοδιότητες του τμήματος αυτού είναι η προβολή του ναυτικού επαγγέλματος, καθώς και η εποπτεία -έλεγχος της λειτουργίας των Σχολών Ε.Ν. ως προς την εισαγωγή και κατανομή των σπουδαστών, την τήρηση των Κανονισμών Εκπαίδευσης - Εσωτερικής Υπηρεσίας και την εφαρμογή των ωρολογίων και αναλυτικών προγραμμάτων.

γ) Τμήμα Επιμόρφωσης και Μετεκπαίδευσης Ναυτικών

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Επιμόρφωσης και Μετεκπαίδευσης Ναυτικών επικεντρώνονται στη μελέτη επί της διαδικασίας απόκτησης και αναγνώρισης των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και λοιπών τίτλων σπουδών που δεν έχουν εκδοθεί από την Ελλάδα για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία με ελληνική σημαία.

δ) Το Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας μεριμνά για τη διενέργεια εξετάσεων προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και την έκδοση αυτών τελικώς. Η είσπραξη και απόδοση στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο και σε άλλους φορείς των χρηματικών ποσών από τη διάθεση διατιμημένων εντύπων και ενσήμων αποτελεί δική της αρμοδιότητα, ομού με την τήρηση όλων των λογιστικών βιβλίων και παραστατικών και τη διαχείριση λοιπών εσόδων.

δ. Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας

Η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, που στελεχώνεται από τέσσερα τμήματα, μεριμνά για το είδος των απαραίτητων ειδικοτήτων ναυτικών για κάθε πλοίο, την απογραφή τους στα μητρώα και την έκδοση των ναυτικών τους φυλλαδίων, τον πειθαρχικό έλεγχο όσων απασχολούνται στο ναυτικό επάγγελμα και την έκδοση πιστοποιητικών θαλάσσιας υπηρεσίας. Ο καθορισμός της ιεραρχίας και των καθηκόντων του προσωπικού των εργαζομένων πάνω στα πλοία κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της υπηρεσίας τους αποτελεί επιπλέον αρμοδιότητα της διεύθυνσης αυτής. Πάγια επιδίωξη του Υ.ΝΑ.Ν.Π. αποτελεί ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης προκειμένου οι Έλληνες ναυτικοί να καθίστανται ανταγωνιστικοί και οι Α.Ε.Ν. ανά την

Ελλάδα να παρέχουν εκπαίδευση προσανατολισμένη στις απαιτήσεις του σύγχρονου πλοίου.

Αποτελείται από τα ακόλουθα τμήματα:

α) Τμήμα Στελέχωσης Πλοίων

Η ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στη στελέχωση ελληνικών πλοίων και των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται προκειμένου κάποιος να αποκτήσει την ιδιότητα του ναυτικού αποτελούν θέματα αρμοδιότητας αυτού του τμήματος. Επιπρόσθετα, υπό την εποπτεία του βρίσκονται τα Μητρώα απογραφής ναυτικών, εργατών θαλάσσης και η κατάρτιση και τήρηση του Μητρώου Ενεργών Ναυτικών. Οι ναυτικοί καταχωρούνται σε ατομικούς φακέλους, ώστε να παρακολουθείται καλύτερα το ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας, αλλά και για να αντλούνται ορθώς τα στατιστικά στοιχεία. Τέλος, εποπτεύει τη λειτουργία και το έργο των Γραφείων Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας.

Η Πολιτεία μέσω της νομοθεσίας καθορίζει για συγκεκριμένα πλοία τόσο τον αριθμό, όσο και τα προσόντα που πρέπει να κατέχουν οι ναυτικοί που εργάζονται σε αυτά προκειμένου να επιτυγχάνεται η ασφαλής πλεύση και η στοιχειώδης συντήρηση των πλοίων. Η σύνθεση αυτή σε αριθμό και προσόντα ονομάζεται «οργανική σύνθεση πλοίου» και καταχωρείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή στο ναυτολόγιο, προκειμένου τόσο κατά τον κατάπλου όσο και κατά τον απόπλου του πλοίου να ελέγχεται η τήρησή της, σε αντιπαραβολή με την υπάρχουσα στο πλοίο. Οι ναυτικοί ναυτολογούνται στα πλοία συνομολογώντας μετά του πλοίαρχου, ο οποίος αποτελεί τον αντιπρόσωπο του πλοιοκτήτη, τη σύμβαση ναυτολόγησης, και ακολούθως γίνεται εγγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού και στο ναυτολόγιο του πλοίου.⁸

Η σύμβαση ναυτολογήσεως, αν και δεν προϋποθέτει έγγραφο, καταρτίζεται με τη συμμετοχή της Δημόσιας Αρχής και καταχωρίζεται κατά τα κύρια αυτής στοιχεία στο ναυτολόγιο, το οποίο είναι από τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, αποτελώντας έγγραφο δημόσιο που συντάσσεται και συμπληρώνεται από τη λιμενική ή Προξενική Αρχή. Το ναυτολόγιο παραδίδεται δε στον πλοίαρχο κατά τον απόπλου του πλοίου, γι' αυτό και το άρθρο 49 Κ.Ι.Ν.Δ. υποχρεώνει τον πλοίαρχο να το υποβάλει προς θεώρηση στην αρμόδια Αρχή εντός 24ωρών από τον κατάπλου στο λιμάνι. Έτσι, με το

⁸Αρ. 39, 53 και 54 Κ.Ι.Ν.Δ., 105 Κ.Δ.Ν.Δ.

ναυτολόγιο ελέγχεται από τη Δημόσια Αρχή (Λιμενική ή Προξενική) η τήρηση των διατάξεων περί συνθέσεως των πληρωμάτων των πλοίων, καθώς και των υποχρεωτικών διατάξεων ως προς τους όρους της ναυτικής εργασίας. Καταδεικνύεται με αυτόν τον τρόπο η σύμπραξη της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, δρούσα ως Δημόσια Αρχή, τόσο στον έλεγχο της νομιμότητας των συνομολογούμενων μεταξύ των συμβαλλομένων, όσο και στην παροχή προστασίας των δικαιωμάτων των ναυτικών.

β) Τμήμα Εργασιακών Σχέσεων

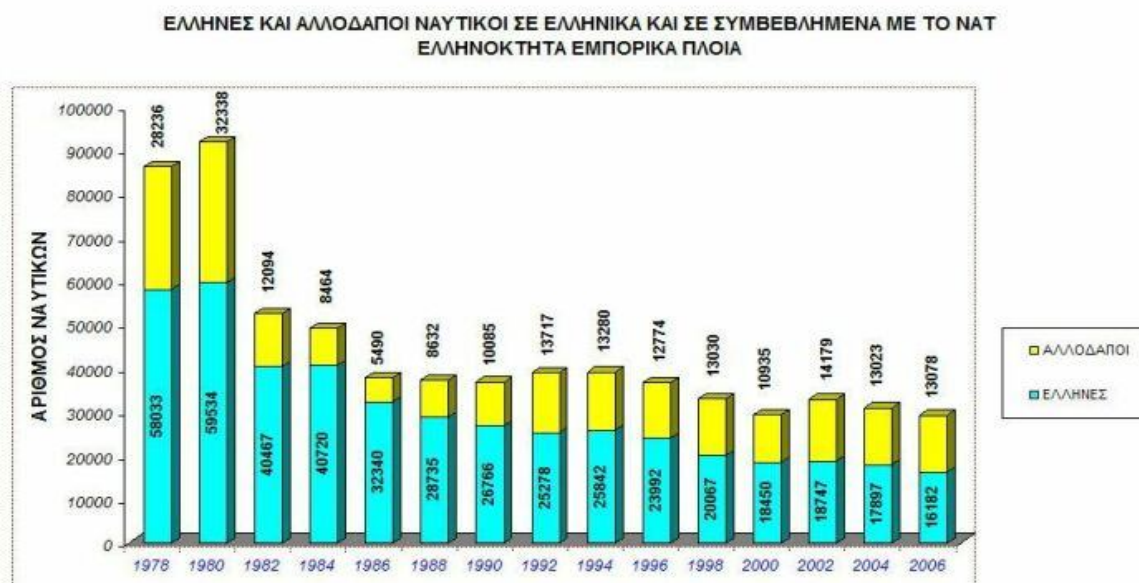
Το τμήμα αυτό συντονίζει τα θέματα ναυτικής εργασίας που εξετάζονται στον I.L.O. και συντάσσει εκθέσεις για την εφαρμογή Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας. Παρακολουθεί το δίκαιο σύμβασης ναυτολόγησης, ασχολείται με τη διερεύνηση περιπτώσεων ασθενειών και τραυματισμών Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών, που υπηρετούν στα πλοία με ελληνική σημαία, και μεριμνά για τα δικαιώματα περίθαλψης των ναυτικών. Τα εργατικά δικαιώματα του ναυτικού προκύπτουν από την υφιστάμενη εθνική νομοθεσία, τον Κ.Ι.Ν.Δ., τον Κ.Δ.Ν.Δ., τον Αστικό Κώδικα και τον Κανονισμό Εργασίας των Εμπορικών Πλοίων, τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας ή τις Ατομικές Συμβάσεις Ναυτολόγησης.⁹ Ορισμένα από αυτά τα δικαιώματα των ναυτικών αναφέρονται στο δικαίωμα σε καταβολή μισθού και χρημάτων για υπερωρίες τους, στην καταβολή επιδομάτων, αποζημιώσεων και εξόδων παλιννόστησής τους, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις, στην παροχή προστασίας σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού αυτών, σε ενδιαίτησι-διατροφή-σίτιση και στη χορήγηση αδειάς σε αυτούς μετ' αποδοχών. Το συγκεκριμένο τμήμα παρακολουθεί τις Διεθνείς Συμβάσεις που αφορούν σε θέματα ναυτικής εργασίας και εισηγείται επί της λήψης των αναγκαίων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων αυτών για την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις απαιτήσεις της ενωσιακής και διεθνούς νομοθεσίας.

Στο πλαίσιο αυτό σημειώνεται ότι, την 23 Φεβρουάριου 2006 υιοθετήθηκε από τον I.L.O., τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας της οποίας κύριο αντικείμενο αποτελεί η παραγωγή διεθνών προστατευτικών κανόνων στον τομέα των συνθηκών απασχόλησης των ναυτικών, η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC,2006), η οποία συμπληρώνοντας όσα ορίζουν οι Διεθνείς Συμβάσεις S.O.L.A.S., M.A.R.P.O.L. και

⁹Ενδεικτικά τα Π.Δ 106/2013, ΠΔ 152/2003, ΚΥΑ 3522.2/08/2013.

S.T.C.W του I.M.O. διαμορφώνει τις διεθνείς διατάξεις που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, γνωστή και ως «Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών», διαμορφώνει τους ελάχιστους ομοιόμορφους ρυθμιστικούς όρους ως προς τις συνθήκες ασφαλούς εργασίας, ενδιαίτησης και ναυτολόγησης των ναυτικών επί πλοίων και θεσμοθετεί την προστασία της υγείας τους καθιστώντας υποχρεωτική την ιατρική περίθαλψη και κοινωνική ασφάλιση αυτών. Τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 20η Αυγούστου 2013 και για την Ελλάδα¹⁰ την 04η Ιανουαρίου 2014.

Η κρίση στο ναυτικό επάγγελμα συσχετίζεται με την κρίση της ναυτιλιακής αγοράς. Ενώ έως το 1980 ο αριθμός των Ελλήνων ναυτεργατών αυξανόταν, από το 1982 αφικνείται ραγδαία η πτώση στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών στα συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. ελληνικά και ελληνικών συμφερόντων πλοία. Στις μέρες μας και εξαιτίας της ανάγκης για μείωση του κόστους επάνδρωσης των πλοίων από τις ναυτιλιακές εταιρείες, τις θέσεις των Ελλήνων ναυτεργατών, κυρίως του κατώτερου πληρώματος, έχουν πάρει αλλοδαποί ναυτεργάτες, κυρίως Φιλιππινέζοι και οι Ινδοί, διότι αποτελούν πιο φθηνό ναυτεργατικό δυναμικό.



Γράφημα 4: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. ελληνικότητα εμπορικά πλοία (1978-2006) (Πηγή: YEN/ΔΝΕΡ)

¹⁰Η οποία κύρωσε τη Σύμβαση με τον Ν.4078/2012 (Α' 179).

Σύμφωνα με τα δημοσιευθέντα τον Φεβρουάριο του 2016 στατιστικά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τους ναυτολογηθέντες μεταξύ των ετών 2010-2015 Έλληνες ναυτικούς σε ελληνικά εμπορικά και υπό ξένη σημαίας πλοία, συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ., άνω των 100 κοχ, το 2011 σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των ναυτολογηθέντων Ελλήνων ναυτικών κατά 8,5%, σε σχέση με το 2010, ενώ αντιθέτως, το έτος 2012 παρατηρήθηκε μείωση σε σχέση με το 2011 κατά 5,7% γεγονός που οφείλεται στη μείωση των ναυτολογηθέντων Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά πλοία. Το 2013 παρατηρήθηκε πάλι μείωση σε σχέση με το 2012 κατά 0,7% οφειλόμενη τότε στη μείωση των ναυτολογηθέντων ναυτικών στα πλοία με ξένη σημαία. Το 2015 εν σχέση με το 2014, σημειώθηκε μείωση της τάξεως του 2,9%, που ερείδεται κυρίως στη μείωση των ναυτολογηθέντων ναυτικών τόσο στα ελληνικά όσο και στα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ..¹¹ (ΕΛ.ΣΤΑΤ.,2016)

Για το έτος 2016 έχουν ήδη κυρωθεί και δημοσιευτεί οι κάτωθι Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας:

- Πληρωμάτων Ρυμουλκών και Πληρωμάτων Ναυαγοσωστικών (ΦΕΚ Β' 1229 /16),
- Πληρωμάτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων (ΦΕΚ Β' 2796/16),
- Πλοιάρχων Μεσογειακών - Τουριστικών Επιβατηγών Πλοίων (ΦΕΚ Β' 2711/16)
- Πληρωμάτων Μεσογειακών-Τουριστικών Επιβατηγών Πλοίων (ΦΕΚ Β' 2878/16).

Οι μηνιαίοι μισθοί ενεργείας των Αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων που εργάζονται στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία παραμένουν ως κυρώθηκαν με την αντίστοιχη Απόφαση του έτους 2013.¹²

¹¹ Σχετικός είναι ο Πίνακας 2 του Παραρτήματος

¹² Σχετικός είναι ο Πίνακας 3 του Παραρτήματος. Την 26-08-2013 δημοσιεύθηκε η κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, έτους 2013, το κείμενο της οποίας υπογράφηκε την 06-06-2013 από τους νόμιμους εκπροσώπους των αρμοδίων φορέων εκτός από τα άρθρα και τις παραγράφους εκείνες που αντίκεινται στην ισχύουσα νομοθεσία. Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης αυτής άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2013 και έληγε την 31η Δεκεμβρίου 2013. Ακολούθησε η κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, έτους 2014, σύμφωνα με την οποία από 01/01/2014 μέχρι 31/12/2014, οι μηνιαίοι μισθοί ενεργείας των Αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων που εργάζονται στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία παραμένουν ως κυρώθηκαν με την αντίστοιχη Απόφαση του έτους 2013.

γ) Τμήμα Πειθαρχικού Ελέγχου Ναυτικών

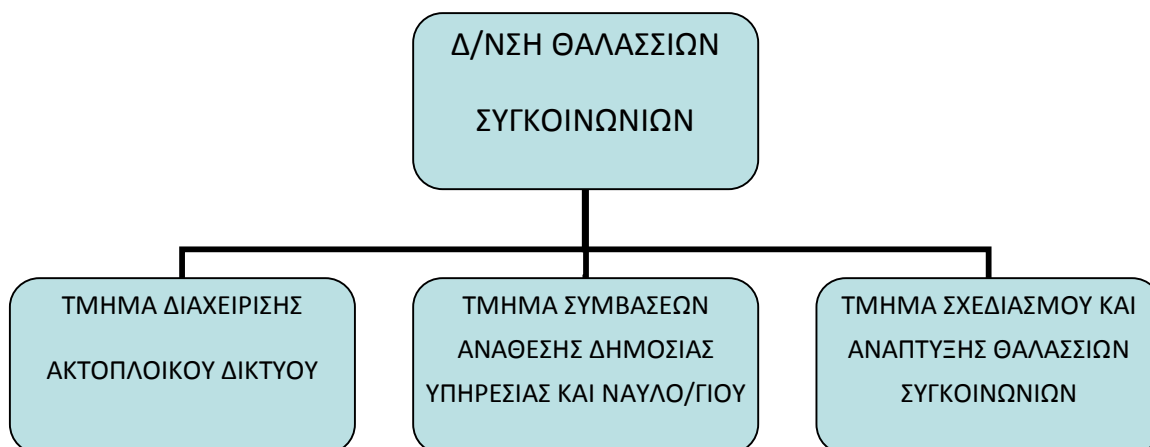
Συγκροτεί τα Πειθαρχικά Συμβούλια Εμπορικού Ναυτικού, προκειμένου αυτά να εκδικάσουν τις περιπτώσεις παραπτώματων των εχόντων ναυτικό φυλλάδιο, και συγκεντρώνει το προανακριτικό υλικό για ποινικά αδικήματα και πειθαρχικά παραπτώματα που διαπράττονται από ναυτικούς πάνω σε πλοία. Επιπρόσθετα, φροντίζει για τη σωστή συμπλήρωση αυτού του υλικού καθώς και για τη διαβίβασή του στα αρμόδια πειθαρχικά συμβούλια και στις αρμόδιες Εισαγγελικές Αρχές. Τέλος, παρακολουθεί τις ποινικές υποθέσεις που εκδικάζονται στα δικαστήρια, για να ενημερώνει ανελλιπώς το πειθαρχικό μητρώο εκάστου ναυτικού.

δ) Τμήμα Αναγνώρισης Θαλάσσιας Υπηρεσίας

Ασχολείται με την αναγνώριση θαλάσσιας υπηρεσίας ναυτικών σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, που έχει αποκτηθεί πριν ή μετά την απογραφή τους. Στην αρμοδιότητά του εμπίπτει η έκδοση πιστοποιητικών και βεβαιώσεων θαλάσσιας υπηρεσίας, ο έλεγχος των αποστελλομένων από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο φακέλων των προς συνταξιοδότηση ναυτικών και η βεβαίωση της συνολικής θαλάσσιας υπηρεσίας αυτών με βάση τα στοιχεία της υπηρεσίας τους.

ε. Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας καθιστά απαραίτητη την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά, ικανοποιώντας έτσι τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού. Τα τελευταία χρόνια δρομολογήθηκαν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα πλοία, τα οποία μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές. Πολιτική του Υπουργείου στον τομέα της ακτοπλοΐας είναι τόσο η ικανοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας με εξασφάλιση τακτικών –επαρκών συνδέσεων μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας, όσο και η δημιουργία ενός ενθαρρυντικού για επενδύσεις περιβάλλοντος.



α) Τμήμα Διαχείρισης Ακτοπλοϊκού Δικτύου

Αποτελούν τα θεματικά ενδιαφέροντά του:

- i) Η διεκπεραίωση της διαδικασίας αποδοχής των δηλώσεων της ετήσιας τακτικής δρομολόγησης των πλοίων, οι οποίες υποβάλλονται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες.
- ii) Η εισαγωγή των θεμάτων στο Σ.Α.Σ. και η παρακολούθηση της λειτουργίας του.
- iii) Ο χειρισμός θεμάτων σχετικών με την κανονική εκτέλεση των δρομολογίων και την αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών.

β) Τμήμα Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας και Ναυτολογίου

Καθορίζει νέο ή αναμορφώνει το υφιστάμενο ναυτολόγιο επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων με την έκδοση των σχετικών αποφάσεων. Αναλαμβάνει τη διεκπεραίωση της διαδικασίας προκήρυξης διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και σε περίπτωση αθέτησης συμβατικών υποχρεώσεων εισηγείται την επιβολή κυρώσεων.

γ) Τμήμα Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Θαλασσιών Συγκοινωνιών

Είναι επιφορτισμένο με την ανάθεση και παρακολούθηση της εκπόνησης μελετών για θέματα γενικότερης ανάπτυξης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών. Ασχολείται επίσης με τη μελέτη και εισήγηση των αναγκαίων μέτρων για την οργάνωση και ανάπτυξη του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας, την επεξεργασία και εισήγηση για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την εναρμόνισή του με το ενωσιακό δίκαιο. Στην αρμοδιότητά της ανάγονται τέλος η ανάθεση και παρακολούθηση της εκπόνησης μελετών για θέματα γενικότερης ανάπτυξης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών.

Με τον Νόμο 2932/01¹³ και υπό το πρίσμα της υποχρέωσης εναρμόνισης της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο, απελευθερώθηκε από την 1η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας των θαλασσιών ενδομεταφορών για τα πλοία υπό σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών. Το κράτος όμως διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον, εφόσον οι πλοιοκτήτες δρομολογούν τα πλοία τους ελεύθερα στις γραμμές που επιθυμούν, το κράτος δε ελέγχει ότι πληρούνται όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης. Σε ετήσια βάση οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης. Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν ή οι αιτήσεις τους δεν πληρούν τις ορισμένες από τις κείμενες διατάξεις προϋποθέσεις, εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με εταιρείες για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής. Οι όροι της πρόσκλησης για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αποτελούν και όρους της σύμβασης, η οποία υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού και του πλοιοκτήτη. Με απόφαση του Υπουργού, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δύναται να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναυολόγιο και τη στελέχωση.

στ. Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

Η Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος γενικώς εποπτεύει και συντονίζει τις Λιμενικές Αρχές για την πρόληψη και καταπολέμηση ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών και επιλαμβάνεται στις περιπτώσεις σοβαρών περιστατικών ρύπανσης. Μεριμνά για τον εκσυγχρονισμό των διατιθέμενων μέσων και υλικών που χρησιμοποιούνται για την καταπολέμησης της ρύπανσης, τη συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. στα θέματα αρμοδιότητάς της, συμμετέχει στις εργασίες των διεθνών οργανισμών και της Ε.Ε. σε θέματα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος και προβάλλει τον εθελοντισμό στα συναφή θέματα μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της:

¹³ΦΕΚ Α' 145 /27-01-2001, ως ισχύει.

α) Τμήμα Πρόληψης – Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης,

β) Τμήμα Τεχνικών Μέσων και

γ) Τμήμα Διεθνούς Συνεργασίας

α) Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Πρόληψης – Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης:

i. Η αναζήτηση των υπαιτίων πλοίων για την πρόκληση ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών στους χώρους ευθύνης του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. και η επιβολή των ανάλογων διοικητικών κυρώσεων στα υπεύθυνα πλοία, καθώς και η διερεύνηση των καταγγελιών ξένων χωρών για παραβάσεις ελληνικών πλοίων, για την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Επιχειρήσεων.

ii. Η εφαρμογή του εθνικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης για την πρόληψη και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών και η μέριμνα για τον καθορισμό των λιμένων καταφυγής στην επικράτεια, σε συνεργασία με συναρμόδιες Υπηρεσίες του Υ.ΝΑ.Ν.Π..

β) Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Τεχνικών Μέσων είναι οι ακόλουθες:

i. Ο έλεγχος συμμόρφωσης με την κείμενη νομοθεσία, σχετικά με τα οριζόμενα για την αντιμετώπιση ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή ή άλλες ρυπαντικές ουσίες υλικά και μέσα απορρύπανσης πλοίων και εγκαταστάσεων.

ii. Η εκπροσώπηση του Υπουργού Υ.ΝΑ.Ν.Π. στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου, όταν συζητείται η διάθεση και αξιοποίηση των πόρων του «Γαλάζιου Ταμείου», του οποίου έσοδα αποτελούν τα χρήματα από τα πρόστιμα για θέματα ρύπανσης.

iii. Η παρακολούθηση των εξελίξεων της διεθνούς τεχνολογίας ,η συνεργασία με οργανισμούς της ημεδαπής και αλλοδαπής στον τομέα ανάπτυξης τεχνολογιών για υλικά, εξοπλισμό και μέσα απορρύπανσης.

γ) Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Διεθνούς Συνεργασίας είναι οι ακόλουθες:

i. Η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η επικύρωση των διεθνών Συμβάσεων και η και συμμόρφωση προς τις αποφάσεις των αρμόδιων διεθνών οργάνων με την ενσωμάτωσή τους στο εθνικό δίκαιο, σε συνεργασία κυρίως με Υπηρεσίες του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων.

ii. Η εκπροσώπηση και συμμετοχή σε όργανα της Ε.Ε., του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), των Διεθνών Κεφαλαίων Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο (ΙΟΡΡ ΦΑΝΔΣ), του Περιφερειακού Κέντρου Καταπολέμησης Ρύπανσης της

Μεσογείου Θάλασσας (REMPEC), καθώς και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Ο Ι.Μ.Ο. με τη Διεθνή Σύμβαση για την «Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 73/78)» θεσμοθετεί την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από τις εκροές πετρελαίου, αλλά και συναφείς επικίνδυνες ουσίες από τα πλοία, είτε πρόκειται για λειτουργική είτε για ατυχηματική ρύπανση .

3) ΚΛΑΔΟΣ Γ΄: ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων είναι αρμόδιος για τον έλεγχο όλων των υπόχρεων ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων, όλων των πλοίων που βρίσκονται σε ελληνικούς λιμένες, καθώς και εκείνων με ελληνική σημαία και των πληρωμάτων τους στους λιμένες της αλλοδαπής όπου λειτουργούν Έδρες Ναυτιλιακών Ακολούθων, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωσή τους με την ισχύουσα νομοθεσία και τις επιταγές των διεθνών συμβάσεων και συμφωνιών που αφορούν θέματα ασφάλειας και ναυτικής εργασίας. Προς επίτευξη των παραπάνω στόχων, ο Κλάδος κατευθύνει και ελέγχει το έργο των υπαγόμενων σε αυτόν οργανικών μονάδων και περιλαμβάνει τις εξής Διευθύνσεις:

α. **Διεύθυνση Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών**, η οποία συλλήβδην είναι αρμόδια για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της δραστηριότητας των Νηογνομόνων, στους οποίους επιβάλλει κυρώσεις, όταν διαπιστωθούν αντικανονικότητες που έχουν σχέση με το έργο που επιτελούν στο πλαίσιο της εξουσιοδότησής τους. Η εκτίμηση των αναγκών εκπαίδευσης του προσωπικού του Κλάδου, η εισήγηση για την επιλογή του προσωπικού για εκπαίδευση και παρακολούθηση σεμιναρίων ή εκπαιδευτικών προγραμμάτων και η εποπτεία επί της δραστηριότητας των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων, αποτελούν επίσης αρμοδιότητες της παραπάνω Διεύθυνσης.

Αποτελείται από τα εξής τμήματα:

- α) Τμήμα Ελέγχου Αναγνωρισμένων Οργανισμών.
- β) Τμήμα Ελέγχου Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων και
- γ) Τμήμα Τμήματος Συντονισμού, Έρευνας και Κανονισμών.

β. Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων

Μέσω των τεσσάρων τμημάτων της, Κατασκευής, Ευστάθειας και Ενδιαίτησης, Μηχανοηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων, Πρόληψης Ρύπανσης και Φορτίων και Συντονισμού και Καταμέτρησης ασχολείται με την έγκριση και την κατάρτιση σχεδίων ναυπηγούμενων, μετασκευαζόμενων ή αρχικά επιθεωρούμενων πλοίων με ελληνική σημαία. Επιπρόσθετα, είναι αρμόδια για τη μελέτη και το χειρισμό θεμάτων που αφορούν στις ναυπηγικές κατασκευές και μετασκευές, στις μηχανοηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, στην ευστάθεια, στην καταμέτρηση, καθώς και στην ενδιαίτηση-υγιεινή των χώρων επιβατών και πληρώματος των πλοίων. Τέλος, διενεργεί αρχικές επιθεωρήσεις και προβλεπόμενους ελέγχους, δοκιμές στους τομείς κατασκευής, ευστάθειας και ενδιαίτησης και εγκρίνει το υγειονομικό υλικό, συμπεριλαμβανομένου αυτού των φαρμακείων των σωσίβιων λέμβων και πνευστών σωσίβιων σχεδίων, για χρήση σε πλοία. Η έκδοση, θεώρηση και παράταση ισχύος των Πρωτοκόλλων Γενικής Επιθεώρησης και Πιστοποιητικών Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων, των αδειών λειτουργίας των ταχυπλόων σκαφών και δυναμικός υποστηριζόμενων σκαφών καθώς και κάθε κατηγορίας Πιστοποιητικών Ασφαλείας των πλοίων ή Πιστοποιητικών Απαλλαγής αυτών, συνιστούν αρμοδιότητες, επίσης, της Διεύθυνσης.

γ. Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων

Η Διεύθυνση αυτή έχει αρμοδιότητες που εστιάζονται στις τακτικές επιθεωρήσεων των υπό ελληνική σημαία πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων στους τομείς κατασκευής, μηχανοηλεκτρολογικού εξοπλισμού, πρόληψης ρύπανσης και φορτίων, ναυτιλιακού και τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, σωστικών μέσων, πυροπροστασίας, ενδιαίτησης-υγιεινής καθώς και θεώρησης ή ανανέωσης των προβλεπόμενων πιστοποιητικών ασφαλείας και αδειών λειτουργίας των πλοίων. Αρμόδια είναι, επιπλέον, για τη διενέργεια έκτακτων επιθεωρήσεων σε πλοία, μετά από βλάβη ή ζημία, που αφορούν στον ναυτιλιακό εξοπλισμό και στα σωστικά, κατασβεστικά και τηλεπικοινωνιακά μέσα αυτού καθώς και για τον καθορισμό των κριτηρίων αναστολής απόπλου πλοίων, σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών, σε συνεργασία με άλλες Υπηρεσίες του Δημοσίου και του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Είναι επιφορτισμένη με τη διενέργεια ελέγχων, τη θεώρηση ή ανανέωση των οικείων πιστοποιητικών ασφαλείας στον τομέα ελέγχου της Γραμμής Φόρτωσης, στους τομείς κατασκευής και

ενδιαίτησης—υγιεινής, στο μηχανοηλεκτρολογικό τομέα των υπόχρεων πλοίων και του εξαρτισμού τους, μετά τη σύνταξη των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης.

Τέλος, η διάθεση των διατιμημένων εντύπων και ενσήμων του NAT, η είσπραξη και η απόδοση των εισπραττόμενων ποσών και ο έλεγχος των Νηογνομόνων περί καταβολής των προβλεπόμενων τελών , αποτελούν τομέα ευθύνης της. Όλα τα παραπάνω επιτυγχάνονται μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της:

- α) Τμήμα Επιθεωρήσεων Κατασκευής και Ενδιαίτησης,
- β) Τμήμα Μηχανοηλεκτρολογικών Επιθεωρήσεων και Μικρών Σκαφών,
- γ) Τμήμα Εξοπλισμού,
- δ) Τμήμα Συντονισμού και Έκδοσης Πιστοποιητικών και
- ε) Τμήμα Αρχείου Πλοίων.

δ. Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων

Απαριθμεί τα κάτωθι τμήματα:

- α) Τμήμα Ασφαλούς Διαχείρισης Εταιρειών και Πλοίων,
- β) Τμήμα Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας στα Πλοία,
- γ) Τμήμα Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και στους Λιμένες και
- δ) Τμήμα Επιθεώρησης και Πιστοποίησης Πλοίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006.

Με τη βοήθεια των παραπάνω τμημάτων της, η εν λόγω Διεύθυνση είναι αρμόδια για:

- Θέματα ασφαλούς διαχείρισης των εταιρειών και των πλοίων βάσει του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code).
- Τον έλεγχο των πλοίων και την έγκριση των σχεδίων ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών.
- Την παρακολούθηση, διαχείριση και παροχή πληροφοριών για την εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της ασφάλειας, ερχόμενη σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Ασφάλειας για τη σχεδίαση μέτρων πρόληψης περιστατικών πειρατείας επί των ελληνικών πλοίων.
- Την επιθεώρηση των πλοίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών.

- Τον συντονισμό των Τμημάτων της Διεύθυνσης επί θεμάτων σύναψης διμερών ή πολυμερών συμφωνιών με άλλες συμβαλλόμενες στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, (SOLAS 74) συναρμόδιες Διευθύνσεις του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ. ΑΚΤ.. Με τα Πρωτόκολλά της ορίζει τα επίπεδα που πρέπει να τηρούνται στην κατασκευή, τη λειτουργία και τον εξοπλισμό των πλοίων.
- Την παροχή εξουσιοδότησης στους αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας (Α.Ο.Α.), για τη διενέργεια αξιολόγησης της ασφάλειας των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων και την έγκριση του Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και του Αναπληρωτή του.

4) ΚΛΑΔΟΣ Δ΄: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Ο Κλάδος Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης περιλαμβάνει τις εξής Διευθύνσεις:

α. Διεύθυνση Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

β. Διεύθυνση Εκπαίδευσης Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

γ. Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Επικοινωνιών

α. Με μέριμνα της **Διεύθυνσης Προσωπικού**, του τμήματος Σταδιοδρομίας και Μεταθέσεων, διενεργούνται οι κρίσεις και επανακρίσεις όλων των στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν στο υπηρεσιακό καθεστώς, την εξέλιξη και ιεραρχία του προσωπικού αυτού, το οποίο έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού συνάμα με αυτή του προανακριτικού υπαλλήλου. Τα ένστολα στελέχη αυτά, εκτός από τα αστυνομικά τους καθήκοντα, δρουν και ως προανακριτικοί υπάλληλοι επιφορτισμένοι με τη διενέργεια προανακρίσεων, και εν γένει προανακριτικών πράξεων προς πάταξη του εγκλήματος στον χώρο ευθύνης τους. Το Λ.Σ.-ΕΛ.Α.ΚΤ. αποτελείται από ικανά και έμπειρα στελέχη με ακαδημαϊκή μόρφωση και επιμόρφωση. Το ίδιο Τμήμα είναι αρμόδιο για την έκδοση των απαραίτητων διοικητικών πράξεων, όπου η ισχύουσα νομοθεσία το ορίζει. Επιπλέον, αυτό ασχολείται με την έκδοση μεταθέσεων, αποσπάσεων και μετακινήσεων όλων των βαθμών και ειδικοτήτων των στρατιωτικών στελεχών και στα μητρώα του τηρούνται οι ατομικοί υπηρεσιακοί φάκελοι του στρατιωτικού αυτού προσωπικού. Επιμελείται τη σύνταξη διοικητικών απόψεων ενώπιον των Διοικητικών Δικαστηρίων χώρας προς υποστήριξη των πράξεων και αποφάσεων της Διοίκησης ή των συλλογικών οργάνων αυτής.

Το προσωπικό του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., το οποίο προσλαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις περί κατάταξης του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος,¹⁴ όπως εκάστοτε ισχύουν, διακρίνεται σε¹⁵:

- α) Αξιωματικούς προερχομένους από τις παραγωγικές σχολές Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.,
- β) Αξιωματικούς απευθείας κατάταξης με ειδικότητες Τεχνικού - Υγειονομικού -Ιερέα - Οικονομικού - Νομικού - Ειδικής Μονιμότητας,
- γ) Αξιωματικούς προερχομένους από διακριθέντες αθλητές,
- δ) Ανθυπασπιστές,
- ε) Υπαξιωματικούς από παραγωγικές σχολές,
- στ) Υπαξιωματικούς απευθείας κατάταξης ειδικότητας Υγειονομικού και
- ζ) Λιμενοφύλακες.

Το δεύτερο τμήμα Πειθαρχικών–Νομικών Υποθέσεων της Διεύθυνσης ασχολείται με τον χειρισμό των πειθαρχικών υποθέσεων του προσωπικού Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. , μεριμνά για τη συγκρότηση και λειτουργία των ανακριτικών συμβουλίων και εισηγείται σχετικά με αποφάσεις επιβολής συνήθων πειθαρχικών ποινών, περί διενέργειας ένορκων διοικητικών εξετάσεων και διοικητικών διερευνήσεων ή κάθε άλλου στοιχείου που χρήζει πειθαρχικής διερεύνησης. Επιπλέον, το ίδιο είναι αρμόδιο για την υποβολή στην αρμόδια εισαγγελική αρχή των στοιχείων εκείνων από τα οποία προκύπτουν ενδείξεις τέλεσης αδικήματος από υπαίτιο στέλεχος του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ..

Το έτερο τρίτο τμήμα, Επιχειρησιακών Μέσων-Ειδικών Μονάδων, συνεργαζόμενο όπου απαιτηθεί με τα άλλα τμήματα της εν λόγω Διεύθυνσης , ασχολείται με τον χειρισμό θεμάτων σχετικά με τις μεταθέσεις, διαθέσεις των Αξιωματικών και Υπαξιωματικών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διπλωματούχων πλοιάρχων ή μηχανικών με προέλευση από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Το τέταρτο τμήμα Διοικητικής Μέριμνας είναι κυρίως αρμόδιο για θέματα φρούρησης των κτιρίων του Υπουργείου και εφαρμογής του Σχεδίου Μέτρων Ασφάλειας Κτιρίου, κατανομής του προσωπικού για κάλυψη φυλακών, μέτρων τάξης και συντήρησης των εγκαταστάσεων του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

¹⁴ Ν.3079/2002 (ΦΕΚ Α΄311/10-12-2002)

¹⁵ Άρ.75 παρ.1 Π.Δ. 103/2014(Φ.Ε.Κ. Α΄ 170/28-08-2014)

Οι κυριότερες αρμοδιότητες του πέμπτου τμήματος, Οργάνωσης και Σχεδιασμού, είναι η συνεργασία με τη Γενική Επιθεώρηση Λ.Σ.–ΕΛ. ΑΚΤ. για την αναδιάρθρωση, ίδρυση ή κατάργηση υπηρεσιών του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. καθώς και τη βελτίωση της οργανωτικής δομής και λειτουργίας των Υπηρεσιών του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. με την εισήγηση μέτρων για την καλύτερη λειτουργία των υπηρεσιών στον τομέα των διοικητικών διαδικασιών.

Τέλος, το έκτο και τελευταίο τμήμα, Εθιμοτυπίας, καταπιάνεται με θέματα που άπτονται της εκπροσώπησης του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. σε εκδηλώσεις και μεριμνά προσηκόντως για την απονομή ηθικών αμοιβών, παρασήμων στρατιωτικών μεταλλίων και μεταλλίων διαμνημονεύσεων στο προσωπικό Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ..

β. Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Προσωπικού μέσω των τριών τμημάτων της, Κατάταξης, Βασικής Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης, μεριμνά για την κατάταξη, εκπαίδευση και επιμόρφωση των στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σύμφωνα με τις εκάστοτε υπηρεσιακές απαιτήσεις, μέσω της κατάρτισης σεμιναρίων και επιμορφωτικών προγραμμάτων. Το τμήμα Κατάταξης προκηρύσσει τους διαγωνισμούς κατάταξης νέων στελεχών κατά περίπτωση, και δρομολογεί τα σχετικά με την πρόσληψη των επιτυχόντων στους διαγωνισμούς αυτούς. Στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. λειτουργούν οι παραγωγικές σχολές, η μέριμνα της οργάνωσης και λειτουργίας των οποίων καθώς και η κάλυψη των αναγκών των σχολών αυτών σε εκπαιδευτικό προσωπικό και υλικό, αποτελούν αρμοδιότητα του τμήματος Βασικής Εκπαίδευσης. Τέλος, το τμήμα Επιμόρφωσης ασχολείται με την εκπαίδευση του προσωπικού προς απόκτηση επαγγελματικής πιστοποίησης.

γ. Η Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Επικοινωνιών απαρτίζεται από το τμήμα Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, το τμήμα Συστημάτων Λογισμικού και το τμήμα Δικτύων Δεδομένων και Τηλεπικοινωνιών. Εφαρμόζει μέτρα μηχανογράφησης με σκοπό την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και σχέσεων κράτους-πολίτη και εκτελεί εργασίες εγκατάστασης και συντήρησης του τηλεπικοινωνιακού - ραδιοηλεκτρονικού υλικού των κεντρικών, περιφερειακών υπηρεσιών του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. και των πλωτών – χερσαίων μέσων του.

3.4.3 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ΕΚΤΟΣ ΚΛΑΔΩΝ

1. Γενική Επιθεώρηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Οι αρμοδιότητες των τριών τμημάτων που τη στελεχώνουν, Επιθεωρήσεων και Ελέγχων, Διοικητικών και Ποινικών Υποθέσεων, Ερευνών και Αξιολογήσεων, αφορούν στον έλεγχο της δραστηριότητας των Κεντρικών Υπηρεσιών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και την εποπτεία της δραστηριότητας των Περιφερειακών Υπηρεσιών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δια των διενεργούμενων επιθεωρήσεων και ελέγχων, ώστε να αξιολογείται σωστά ο βαθμός της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας των παρεχόμενων Υπηρεσιών προς τον πολίτη.

2. Υπηρεσία Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Επιτήρησης

Με τη συνδρομή των δύο τμημάτων της, του τμήματος Επιχειρησιακής Συνεργασίας, το οποίο συντονίζει τη συμμετοχή του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στις δράσεις των ευρωπαϊκών και διεθνών Οργανισμών σχετικά με την επιτήρηση και προστασία του θαλασσίου χώρου, και ιδίως του FRONTEX, και του τμήματος Οργάνωσης και Ανάπτυξης, αρμόδιου για την εξεύρεση και αξιοποίηση χρηματοδοτικών προγραμμάτων, μεριμνά ώστε η επιτήρηση του θαλασσίου πεδίου της χώρας μας να καταστεί επιτυχέστερη.

3. Υπηρεσία Υγειονομικού

Αποτελεί την καθ' ύλη αρμόδια για την κατεύθυνση και τον έλεγχο σε θέματα υγιεινής, προληπτικής ιατρικής και γενικά της υγειονομικής περίθαλψης των στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

4. Υπηρεσία Εναέριων Μέσων, Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών και Υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Οι διευθύνσεις αυτές ασχολούνται με την οργάνωση και λειτουργία των Εναέριων Μέσων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., την επέμβαση για έρευνα και διάσωση σε πολύ επείγουσες ειδικές αποστολές και τη στελέχωση των ελικοπτέρων έρευνας και διάσωσης, αντιστοίχως.

5. Επισκευαστικές Βάσεις Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Οι δύο επισκευαστικές βάσεις, σε Ελευσίνα και Θεσσαλονίκη, παραλαμβάνουν τα προς επισκευή πλωτά και χερσαία μέσα Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., τα οποία αφού τα επιθεωρήσουν, συντονίζουν και εκτελούν τις εργασίες επισκευής και συντήρησής τους, μεριμνώντας για την προμήθειά τους σε κατάλληλα υλικά και ανταλλακτικά. Προς τους σκοπούς αυτούς, περιλαμβάνουν τα εξής Τμήματα:

α) Τμήμα Υποστήριξης Πλωτών Μέσων,

β) Τμήμα Υποστήριξης Χερσαίων Μέσων και

γ) Τμήμα Διοικητικής Μέριμνας – Επιστασίας και Αποθηκών Υλικών.

6. **Σχολές Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής**, οι οποίες, ανάλογα με τον τρόπο εισαγωγής σε αυτές, χωρίζονται σε: α) Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών, β) Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. και γ) Σχολή Λιμενοφυλάκων.

α) Η σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων λειτουργεί στις εγκαταστάσεις της Σχολής Δοκίμων του Πολεμικού Ναυτικού, στον Πειραιά. Οι Δόκιμοι του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., πτυχιούχοι Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων ή Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, διαμένουν μέσα στη Σχολή περί τους εννέα μήνες, ακολουθούν το πρόγραμμα και τις δραστηριότητες των Ναυτικών Δοκίμων, παρακολουθούν, ενδεικτικά, μαθήματα περί Ναυτικού Δικαίου, Ποινικής Δικονομίας, Λιμενικής Αστυνομίας και Ναυτιλίας. Διδάσκονται Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα και στρατιωτική αγωγή. Ο θερινός πλους των Δοκίμων Σημαιοφόρων με εμπορικό πλοίο για περίπου τρεις μήνες, επιστεγάζει πρακτικά τις γνώσεις τους πριν ορκιστούν και τους απονεμηθεί ο βαθμός του Σημαιοφόρου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

β) Στη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών, που λειτουργεί στο Κέντρο Εκπαίδευσης Παλάσκας του Πολεμικού Ναυτικού φοιτούν για περίπου εννέα μήνες, μετά από επιτυχία τους σε διαγωνισμό, οι πτυχιούχοι Ανώτατων ή Ανώτερων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, οι προερχόμενοι από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και οι απόφοιτοι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Κατά τη διάρκεια της εκεί φοίτησής τους διδάσκονται, ενδεικτικά, μαθήματα αγγλικών, Κανονισμών, Ναυτιλίας, Ναυτικού Δικαίου και Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα. Συμμετέχουν και εκείνοι σε εκπαιδευτικούς πλόες προς απόκτηση πρακτικών γνώσεων επί του πλοίου.

γ) Η Σχολή Λιμενοφυλάκων στεγάζεται στον Πειραιά, δίπλα από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και εκεί εισέρχονται και φοιτούν οι επιτυχόντες σε διαγωνισμό, στον οποίο κάθε φορά καθορίζονται τα ελάχιστα προσόντα εισαγωγής.

Επιπρόσθετα, παρέχεται κατάλληλη βραχεία εκπαίδευση πέντε (05) μηνών περίπου σε Αξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. απευθείας κατάταξης, ειδικοτήτων, Τεχνικών, οι οποίοι είναι πτυχιούχοι Πολυτεχνικών Σχολών, Νομικών, Οικονομικών και Ιατρών αντίστοιχου

ακαδημαϊκού επιπέδου και υπόβαθρου, οι οποίοι κατατάσσονται στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στο βαθμό του Ανθυποπλοιάρχου Λ.Σ..

7.Υπηρεσία Μουσικής

3.4.4 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

1.Οι Λιμενικές Αρχές της χώρας υπάγονται σε εννέα Περιφερειακές Διοικήσεις του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., η τοπική αρμοδιότητα των οποίων είναι σαφώς καθορισμένη και οριοθετημένη. Προς τούτο, εκάστη των εννέα εξ αυτών έχει στη δικαιοδοσία της άλλα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία ή Λιμενικούς σταθμούς, τα οποία ιεραρχικά υπάγονται σε αυτήν και ελέγχονται από αυτήν, ως προς την ενάσκηση των αρμοδιοτήτων τους, όπως αυτές ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία. Αυτές είναι:

- α) 1η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα τον Πειραιά.
- β) 2η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα την Καβάλα.
- γ) 3η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα την Ηγουμενίτσα.
- δ) 4η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα το Βόλο
- ε) 5η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα την Πάτρα.
- στ) 6η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα τη Σύρο.
- ζ) 7η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα το Ηράκλειο.
- η) 8η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα τη Ρόδο.
- θ) 9η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με έδρα τη Μυτιλήνη.

2. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

- α) 18 Κεντρικά Λιμεναρχεία
- β) 45 Λιμεναρχεία
- γ) 43 Λιμενικοί Σταθμοί
- δ) 74 Λιμενικά Τμήματα

Βάσει του ισχύοντος υπ' αριθ.040/2014 Κανονισμού Λειτουργίας Λιμενικών Αρχών, ρυθμίζονται η διάρθρωση, η οργάνωση, ο τρόπος λειτουργίας των Υπηρεσιών αυτών καθώς και οι αρμοδιότητες των οργάνων τους στους λιμένες-όρμους, την κατά νόμο χερσαία περιοχή αρμοδιότητας του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με την αντίστοιχη χωρική θάλασσα καθώς και τη θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας των ένστολων στελεχών.

3. ΕΔΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΚΟΛΟΥΘΩΝ

Υπάρχουν 15 επανδρωμένα Προξενικά Λιμεναρχεία στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου στα οποία οι Ανώτεροι Αξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. παρακολουθούν τις εργασίες των Διεθνών Οργανισμών και διεθνών ναυτιλιακών φορέων, συλλέγουν στοιχεία που αφορούν την ακολουθούμενη ναυτιλιακή πολιτική ενδιαφέροντος του Υ.ΝΑ.Ν.Π. έχοντας ως στόχο την προώθηση των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Επιπρόσθετα, στην περιοχή αρμοδιότητάς τους, παρεμβαίνουν για να δώσουν λύση σε προβλήματα σχετικά με τα ελληνικά πλοία και τα πληρώματα τους, τα οποία και ελέγχουν ως προς την εφαρμογή θεμάτων ναυτικής ασφάλειας και συνθηκών εργασίας.

4. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Οι Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, εποπτεύονται από την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, και είναι :

α) Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, που παρέχουν αρχική τριτοβάθμια εκπαίδευση για Αξιωματικούς Εμπορικού Ναυτικού και ταυτόχρονα αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας Γ΄ τάξης Πλοιάρχου ή Μηχανικού Ε.Ν.. Στο σύνολο τους είναι δέκα και χωρίζονται σε Σχολές Πλοιάρχων και Σχολές Μηχανικών. Οι σπουδές στις Α.Ε.Ν. περιλαμβάνουν 6 εξάμηνα θεωρητικής κατάρτισης και 2 εξάμηνα θαλάσσιας πρακτικής εκπαίδευσης και προσφέρουν γνώσεις στο ναυτικό επάγγελμα. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εκμάθηση των Αγγλικών, καθώς η γνώση τους κρίνεται απαραίτητη για μια αξιόλογη σταδιοδρομία στο χώρο της διεθνοποιημένης Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι σπουδές στις Α.Ε.Ν. περιλαμβάνουν παρακολούθηση θεωρητικών μαθημάτων, πρακτική άσκηση σε αντίστοιχα εργαστήρια, καθώς και εκπαίδευση με τη βοήθεια προσομοιωτών . Στην Α.Ε.Ν. / ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ η φοίτηση είναι εξωτερική. Οι υπόλοιπες Α.Ε.Ν. λειτουργούν ως μεικτής φοίτησης (Εσωτερική – Εξωτερική). Οι απόφοιτοι Α.Ε.Ν. μπορούν να εξελιχθούν σε Β΄ Πλοιάρχους ή Μηχανικούς και στη συνέχεια σε Α΄ Πλοιάρχους ή Μηχανικούς, αφού πραγματοποιήσουν ικανή θαλάσσια υπηρεσία και κατάλληλη επιμόρφωση. Είναι οι εξής:

- Ασπρόπυργος – ΑΕΝ Ασπροπύργου – Πλοιάρχων/Μηχανικών
- Νέα Μηχανιάνα – ΑΕΝ Μακεδονίας - Πλοιάρχων/Μηχανικών
- Πρέβεζα – ΑΕΝ Ηπείρου – Πλοιάρχων

- Κύμη – ΑΕΝ Κύμης – Πλοιάρχων
- Αργοστόλι – ΑΕΝ Ιονίων Νήσων – Πλοιάρχων
- Χίος – ΑΕΝ Χίου – Μηχανικών
- Ύδρα – ΑΕΝ Ύδρας – Πλοιάρχων
- Οινούσσειες – ΑΕΝ Οινουσσών – Πλοιάρχων
- Σύρος – ΑΕΝ Σύρου – Πλοιάρχων
- Χανιά – ΑΕΝ Κρήτης – Πλοιάρχων –Μηχανικών

Συνολικά για το ακαδημαϊκό έτος 2016-2017 εισάγονται στις Α.Ε.Ν. 1.143 σπουδαστές και σπουδάστριες, εκ των οποίων οι 575 είναι Πλοιάρχοι και οι 568 Μηχανικοί, βάσει της προκήρυξης του Υ.ΝΑ.Ν.Π.. Το Ν.Ε.Ε. έχει υπολογίσει, ότι για να υπάρχουν αρκετοί Πλοιάρχοι και Α' Μηχανικοί για να επανδρώνουν το 90% του Ελληνοκλήτου στόλου των περίπου 3.200 πλοίων, και να υπάρχει ένας Αρχιπλοίαρχος και ένας Αρχιμηχανικός στα γραφεία για κάθε 4 πλοία, πρέπει να εισάγονται στις σχολές αυτές, για να αποφοιτήσουν και να υπηρετήσουν την Ελληνόκτητη ναυτιλία, περίπου 2.000 υποψήφιοι ετησίως, βάσει των ανωτέρω παραμέτρων.

β) Τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, στα οποία τα στελέχη του Ε.Ν. μπορούν να παρακολουθήσουν κύκλους σπουδών και ειδικά τμήματα επιμόρφωσης τα οποία τους είναι απαραίτητα για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος. Η επιμόρφωση στα ΚΕΣΕΝ περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική διδασκαλία για την επαγγελματική κατάρτιση προς απόκτηση Διπλωμάτων Πλοιάρχων και Μηχανικών Α' και Β' Τάξης και Ραδιοτηλεγραφητών Α' τάξης Ε.Ν..

γ) Η Δημόσια Σχολή Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού, που παρέχει κατάρτιση και μετεκπαίδευση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού.

δ) Οι Δημόσιες Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, που παρέχουν κατάρτιση και μετεκπαίδευση σε στελέχη του Εμπορικού Ναυτικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο -Η ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ο σκοπός είναι ένας , η άνθιση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Προς αυτήν την κατεύθυνση εκτός από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως αναπτύχθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο , υπάρχουν και άλλοι φορείς , οι οποίοι συνεπικουρούν το Υπουργείο και εμφανίζονται αρωγοί στην επίτευξη του κοινού σκοπού. Ο κάθε ένας φορέας με το να ασχολείται και να μεριμνά είτε για τα πλοία και τα λιμάνια, είτε για το ανθρώπινο δυναμικό και τις ναυτιλιακές εταιρείες , συνεισφέρει στο όλον που καλείται ελληνική εμπορική ναυτιλία. Ακολουθεί ανάλυση μερικών από αυτούς τους φορείς που δρουν αποφασιστικά στη διαμόρφωση της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

4.1 ΦΟΡΕΙΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

4.1.1 ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και από την 1.4.2012 η εποπτεία του, όπως και της Εστίας Ναυτικών, ασκείται από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης.¹⁶ Διοικείται από 11μελές Δ.Σ στο οποίο εκπροσωπούνται όλοι οι φορείς που σχετίζονται με το Ν.Α.Τ. και έχει τριετή θητεία κάθε φορά και για δύο συνεχόμενες θητείες το μέγιστο. Η τάση και η ιδέα της κοινωνικής μέριμνας και προστασίας του ναυτικού υπήρχε από τους προεπαναστατικούς χρόνους και συνεχίστηκε και μετά , στην απελευθερωτική Ελλάδα, προκειμένου να εκφραστεί η κοινωνική αλληλεγγύη και ευγνωμοσύνη της πολιτείας προς τους ήρωες και τους πεσόντες στη διάρκεια των ναυτικών αγώνων.

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ασφαρίζει υποχρεωτικά τους Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς, οι οποίοι ανήκουν σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου με ελληνική σημαία. Τα πληρώματα αυτά και οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν ορισμένες, υπέρ Ν.Α.Τ και λοιπών Ταμείων, μηνιαίες τακτικές εισφορές για όλο τον χρόνο κατά τον οποίο διαρκεί η ναυτολόγηση των ναυτικών και ο υπολογισμός αυτών, για ναυτικό και πλοιοκτήτη, γίνεται από το Ν.Α.Τ. επί του μηνιαίου μισθού του ναυτικού. Εξαιρέση αποτελούν οι αλλοδαποί και οι μη απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί , που εργάζονται

¹⁶Άρθρο 213 Ν.4072/11-04-2012 (86^Α).

σε ελληνικά πλοία, εφόσον αυτοί δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση ή δεν έχουν ναυτική ειδικότητα.

Επιπρόσθετα, υπάγονται υποχρεωτικά σε ασφάλιση και οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία, υπό την προϋπόθεση ότι οι πλοιοκτήτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα (Ελληνικών συμφερόντων κατά 50% και πλέον) έχουν συνάψει ασφαλιστικές συμβάσεις με το Ν.Α.Τ., με τις οποίες αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καταβάλουν την εισφορά που τους αναλογεί, σύμφωνα με την κατηγορία του πλοίου, τις κρατήσεις από τη μισθοδοσία των ναυτολογημένων Ελλήνων ναυτικών, την υπέρ του Ν.Α.Τ. και Λοιπών Ταμείων εισφορών, ποσά για λογαριασμό των οποίων εισπράττει το Ν.Α.Τ. και κατόπιν τους αποδίδει. Η σύμβαση αυτή ισχύει για ένα έτος και ανανεώνεται για ένα έτος κάθε φορά, ύστερα από αίτηση αρμοδίως του πλοιοκτήτη.

Το Ν.Α.Τ. ασφαλίζει τους Κύπριους απογεγραμμένους ναυτικούς και τους υπηκόους ξένων κρατών μελών της Ε.Ε. που εργάζονται σε πλοία με ελληνική σημαία ή ξένη, αρκεί τα τελευταία να είναι ασφαλιστικώς συμβεβλημένα με αυτόν τον φορέα.

Υπάγονται υποχρεωτικά σε ασφάλιση στο Ν.Α.Τ. οι Έλληνες ναυτικοί:

1. Οι νόμιμοι εκπρόσωποι της ανώτατης οργάνωσης των Ελλήνων ναυτικών, για το διάστημα που εκπροσωπούν την οργάνωση αυτή όχι πέραν της πενταετίας, που βρίσκονται στο εσωτερικό ή εξωτερικό, εφόσον έχουν δίπλωμα ή πτυχίο ναυτικής ικανότητας και δεκαετή τουλάχιστον εργασία σε πλοίο.
2. Οι υπάλληλοι Προξενικών Λιμεναρχείων, οι Καθηγητές ή Διευθυντές σπουδών Δ.Σ.Ε.Ν., οι Κυβερνήτες και τα μέλη πληρώματος πλοίων της κατά θάλασσαν Οικονομικής Αστυνομίας, εφόσον είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και έχουν τουλάχιστον δεκαετή υπηρεσία στο Εμπορικό Ναυτικό.
3. Οι υπηρετούντες με σχέση Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου στο Υπουργείο ή τις υπηρεσίες του, εφόσον είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί ή/και είναι κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου, Μηχανικού ή Ραδιοτηλεγραφήτη Α' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού καθώς και όσοι συμβάλλονται με σχέση Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου με τους Οργανισμούς που εποπτεύονται από το Υπουργείο, εφόσον έχουν συμπληρώσει δεκαετή τουλάχιστον πραγματική ναυτική υπηρεσία.
4. Οι Αρχιπλοίαρχοι και Αρχιμηχανικοί ναυτλιακών επιχειρήσεων. Οι Πλοίαρχοι Α' Τάξεως και Μηχανικοί Α', που εργάζονται σε ναυτλιακές επιχειρήσεις και

αποδεδειγμένα δεν ασκούν άλλο επάγγελμα για τα δύο τρίτα (2/3) μόνο της υπηρεσίας τους.

5. Οι εργαζόμενοι σε Δημόσιες Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού της Εστίας Ναυτικών ναυτικοί, εφόσον έχουν δεκαετή τουλάχιστον θαλάσσια ναυτική υπηρεσία σε ορισμένη κατηγορία πλοίων.

6. Οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού και το προσωπικό που υπηρετεί στους ημεδαπούς ή ξένους πλοηγικούς σταθμούς.

Τέλος, σημειώνεται ότι από τα έσοδα του Ν.Α.Τ. παρέχεται και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ναυτικούς (εν ενεργεία και συνταξιούχους) μέσω του Οίκου Ναύτου.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της τελευταίας απογραφής εμπορικών πλοίων και πληρωμάτων της 20^{ης} Σεπτεμβρίου 2014, 100 κ.ο.χ. και άνω βάσει του μητρώου πλοίων του φορέα αυτού, ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν κατά την ημέρα της απογραφής σε Ελληνικά και Ελληνόκτητα εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. ανερχόταν σε 12.663. Απογράφησαν συνολικά 1.273 πλοία, εκ των οποίων 1.186 ήταν Ελληνικά και 87 Ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.. Στα υπό Ελληνική σημαία πλοία υπηρετούσαν 11.801 Έλληνες ναυτικοί, ενώ στα υπό ξένης σημαίας 862. Από το ως άνω ναυτεργατικό δυναμικό οι 2.647 Έλληνες ναυτικοί υπηρετούσαν σε φορτηγά, οι 4.045 Έλληνες ναυτικοί σε δεξαμενόπλοια, οι 5.419 Έλληνες ναυτικοί σε επιβατηγά και τουριστικά και οι 552 Έλληνες ναυτικοί σε λοιπές κατηγορίες πλοίων. Εκ των 12.663 Ελλήνων ναυτικών, 3.220 ήταν ναυτολογημένοι σε ειδικότητες Αξιωματικών καταστρώματος, 2.711 Αξιωματικών μηχανής, 2.342 ως λοιπό προσωπικό καταστρώματος, 871 ως λοιπό προσωπικό μηχανής, 1.420 ήταν Δόκιμοι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί και 2.099 αποτελούσαν προσωπικό γενικών υπηρεσιών του πλοίου. (Υ.ΝΑ.Ν.Π., Ελληνική Ναυτιλία-Ποιότητα, Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Ευαισθησία)

Από τη σύγκριση των στοιχείων των απογράφων των ετών 2012-2014 συνάγεται, ότι ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν μειώθηκε κατά περίπου 3,3%, αλλά στα ελληνόκτητα με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. υπήρξε αύξηση κατά 5,5%.

4.1.2 ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με σκοπό την υποστήριξη και προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας . Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936 και η εποπτεία της λειτουργίας του ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Όργανα Διοίκησης του Επιμελητηρίου είναι η γενική συνέλευση, η αντιπροσωπεία και το Διοικητικό Συμβούλιο 32 μελών , από το οποίο και διοικείται. Το έργο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, υποστηρίζεται από 10 μόνιμες επιτροπές, τις οποίες συγκροτούν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και άλλοι ναυτιλιακοί εμπειρογνώμονες. Όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία είναι μέλη του, τα οποία εκπροσωπούνται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, την Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας, την Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων, την Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων “Αγ. Νικόλαος”, την Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων και την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.

Το Ν.Ε.Ε κυρίως:

- Γνωμοδοτεί για κάθε ζήτημα ή νομοθετική πρωτοβουλία των οικείων Υπουργών, που άπτονται των θεμάτων της εμπορικής ναυτιλίας.
- Καθορίζει τους τύπους των ναυλοσυμφώνων και λοιπών συναφών εγγράφων.
- Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη ναυτική νομοθεσία και συλλέγει σχετικά στοιχεία.
- Αντλεί τους πόρους του από τις ετήσιες συνδρομές των μελών του, από εισοδήματα περιουσιακών του στοιχείων , από χορηγίες και τυχόν επιπρόσθετα τέλη με τα οποία επιβαρύνονται οι ενασχολούμενοι με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.
- Διεξάγει έρευνες και παρέχει συμβουλές για τα ναυτιλιακά θέματα.

Ενδεικτικά, στην ομιλία του στην Ημερίδα του ιδρύματος ‘Άλσος Ελληνικής Ναυτικής Παράδοσης’ τον Απρίλιο του 2014, ο Πρόεδρος του ανέφερε, ότι η Ελλάδα, αν επιθυμεί να διατηρήσει την ελληνόκτητη ναυτιλία της, εκτός από το σταθερό νομοθετικό περιβάλλον, θα πρέπει να διατηρήσει τη ναυτική τεχνογνωσία των Ελλήνων. Στο ίδιο πλαίσιο κινήθηκε και η έκθεση ‘‘Πεπραγμένα 2015’’, όπου ο Πρόεδρος του Ν.Ε.Ε

τόνισε, ότι τα έσοδα προέρχονται από τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που κάποιοι αγοράζουν, εφόσον βρίσκονται στην κατάλληλη τιμή γι'αυτούς. Συνεπώς, η παραγωγικότητα είναι πρώτιστο μέλημα και ο μόνος τρόπος για να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας εντός Ελλάδας είναι η χώρα να αυξήσει την παραγωγικότητά της με τη βοήθεια της ευνοϊκής νομοθεσίας. Το ίδιο ισχύει και για την εκπαίδευση στις Α.Ε.Ν, η οποία για να γίνει ανταγωνιστική πρέπει να είναι παραγωγική. Παραγωγική γίνεται όταν τα στελέχη γίνονται άριστα στον τομέα τους, έννοια που προϋποθέτει τη διδασκαλία από τους πιο έμπειρους ναυτοδάσκαλους και την επικαιροποιημένη παρεχόμενη γνώση.

4.1.3 ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΥΡΕΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το Γ.Ε.Ν.Ε. είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και ο μοναδικός θεσμοθετημένος φορέας αρμόδιος για την πιστοποίηση της ιδιότητας των ανέργων ναυτικών. Εποπτεύεται από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, είναι υπεύθυνο για την έκδοση κάρτας ανεργίας στους δικαιούχους και τη διευκόλυνση στο θέμα εξεύρεσης εργασίας στους άνεργους Έλληνες ναυτικούς σε πλοία με ελληνική σημαία ή ξένη σημαία αλλά συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.. Κατόπιν αιτήσεων ναυτιλιακών εταιρειών για πρόσληψη ναυτικών, προβαίνει σε ενημέρωση των ναυτεργατικών σωματείων περί ύπαρξης ζήτησης ανά ειδικότητα και ταυτόχρονα ειδοποιεί τους εγγεγραμμένους -επιδοτούμενους ναυτικούς δικαιοδοσίας του καθώς τους αντίστοιχους της περιφέρειας μέσω των Λιμενικών Αρχών. Επιπλέον, ενημερώνει το τηρούμενο αρχείο των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων, όσων είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ υπό ξένη σημαία ή και πλοίων μη συμβεβλημένων στα οποία ναυτολογούνται πληρώματα μέσω αυτού. Παρέχει συμβουλευτική υποστήριξη σε άνεργους ναυτικούς μέσω κατάλληλων συμβουλευτικών συνεδριών και συντάσσει κάθε μήνα τις καταστάσεις των ναυτικών που δικαιούνται επιδότησης τις οποίες και αποστέλλει ηλεκτρονικά στον Οίκο Ναύτου για την καταβολή του σχετικού επιδόματος.¹⁷

4.1.4 ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ

Ο Οίκος Ναύτου είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου εποπτευόμενο από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και έχει ως σκοπό την περίθαλψη, την

¹⁷Π.Δ. 228/1998 (ΦΕΚ 176 Α'/28-7-1998) Επιδότηση ανέργων ναυτικών.

προστασία της υγείας και την επιδότηση της ανεργίας των ναυτικών και των οικογενειών τους. Η κεντρική υπηρεσία λειτουργεί στον Πειραιά και υπάρχουν ανά την Ελλάδα ενενήντα παραρτήματα, στα οποία, όπου δεν υπηρετεί προσωπικό Ο.Ν ή αυτό δεν επαρκεί, οι ανάγκες καλύπτονται από το προσωπικό Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ. της οικείας Λιμενικής Αρχής.¹⁸

4.1.5 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Με βάση τη SOLAS και άλλες Διεθνείς Συμβάσεις, επιτρέπεται στο Κράτος σημαίας να αναθέσει την επιθεώρηση και τον έλεγχο του νηολογημένου πλοίου σε λιμένα της σε Οργανισμούς και να αποφασίσει για το είδος των αρμοδιοτήτων που θα τους χορηγηθούν, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των μερών. Πρόκειται για τις εταιρείες ταξινομήσεως ή, αλλιώς, κατατάξεως πλοίων (classification societies). Στα άρθρα 24 και 25 του Κ.Δ.Ν.Δ ορίζεται, ότι αρμόδιες Αρχές για την καταμέτρηση ή ανακαταμέτρηση της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων ή οι Λιμενικές Αρχές, αλλά με προεδρικά διατάγματα μπορεί να ανατεθεί η έκδοση πιστοποιητικών (ανα)καταμέτρησης και σε ελληνικούς νηογνώμονες ή ανάλογης κατάρτισης φυσικά πρόσωπα. Οι νηογνώμονες είναι μη κερδοσκοπικοί, ιδιωτικοί κυρίως, ναυτιλιακοί τεχνικοί οργανισμοί, αναγνωρισμένοι από το Κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν, αλλά και από τα άλλα κράτη αναλόγως της ποιότητας των υπηρεσιών τους.

Οι Νηογνώμονες παρακολουθούν κατά την κατασκευή ενός πλοίου τα σχέδια και τις προδιαγραφές που πρέπει αυτό να πληροί, αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου τις προϋποθέσεις διατήρησης της κλάσης του. Εκδίδουν πιστοποιητικά ασφαλείας, κλάσης, αξιοπλοΐας, γραμμών φόρτωσης, καταμέτρησης χωρητικότητας, σύμφωνα με τη SOLAS και τους λοιπούς κανονισμούς, αναλαμβάνουν τις επιθεωρήσεις των πλοίων, δημοσιεύουν στατιστικά και μελέτες. (Βλάχος Γ., 2016, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική)

Αναγνωρισμένοι από το ελληνικό Κράτος είναι οι εξής Νηογνώμονες: ο Βρετανικός (Lloyd's), ο Γαλλικός (BV), ο Αμερικανικός (ABS), ο Νορβηγικός (DNV), ο Ιταλικός (RINA), ο Γερμανικός (GL), ο Ελληνικός (HRS), ο Ιαπωνικός (NIPPON KAIJI

¹⁸ Π.Δ 193/02-08-2002(177^Α), Οργανισμός Διάρθρωσης και Λειτουργίας Ο.Ν., ως ισχύει.

KYOKAI-CLASS NK) , ο Ρωσικός (RS) και ο Ολλανδικός (NV). Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων, IACS¹⁹, η οποία συνεργάζεται συμβουλευτικά με τον I.M.O., απαρτίζεται από δεκατρείς διεθνώς αναγνωρισμένους νηογνώμονες,²⁰ με σκοπό τη συμβολή τους στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας των πλοίων και τη συμμόρφωση των πλοίων με τις Διεθνείς ναυτιλιακές Συμβάσεις.

Ο Ελληνικός Νηογνώμων Α.Ε είναι μη κυβερνητικός Διεθνής Οργανισμός, αφιερωμένος στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, στη διασφάλιση της ποιότητας στη βιομηχανία και διενεργεί επιθεωρήσεις , κατατάσσει σε κλάσεις όλων των τύπων τα πλοία και εποπτεύει σχέδια ναυπηγήσεως νεότευκτων πλοίων . Επιπροσθέτως, εκδίδει πιστοποιητικά και προσφέρει πιστοποίηση σύμφωνα με τον I.S.P.S. Code, τον I.S.M. και την MLC 2006.

4.1.6 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι 13 Οργανισμοί Λιμένων ανά την Ελλάδα είναι Α.Ε. με αρμοδιότητα τη διοίκηση και εκμετάλλευση των λιμένων υπαγωγής τους και την αντιμετώπιση όλων των θεμάτων που ανακύπτουν από αυτή τη δραστηριότητα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο οικείο καταστατικό τους, στο οποίο ομοίως ορίζεται η μετοχική τους σύνθεση. Η δράση τους έχει ως γνώμονα τα διεθνή δεδομένα στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, την ανάγκη για ενίσχυση της αποδοτικότητας, προκειμένου τα λιμάνια να γίνουν ανταγωνιστικά στη ναυτιλιακή αγορά, τη βελτίωση των παρερχομένων προς το χρήστη και προς το πλοίο υπηρεσιών, την ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων και την εν γένει αξιοποίηση της γεωστρατηγικής θέσης εκάστου λιμένα. Τέλος, έργο τους είναι η ανάληψη και εκτέλεση μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική. Η διάταξη του άρθρου 22 του ν.2971/2001 ορίζει, ότι οι χώροι και όλα εν γένει τα κτήματα που περιλαμβάνονται στην Ζώνη Λιμένα είναι δημόσια κτήματα, ανήκουν στο Δημόσιο κατά κυριότητα, είναι κοινόχρηστα, με μόνη τη χρήση και την εκμετάλλευσή τους να ανήκει στον οικείο

¹⁹i.e. International Association of Classification Societies

²⁰ Lloyd's , BV, ABS, DNV , RINA, GL ,NIPPON KAIJI KYOKAI-CLASS NK, IRCLASS, CCS, PRS, KR , CRS και RS.

φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του οικείου Λιμένα. Αποκλειστική χρήση κοινόχρηστου πράγματος μπορεί να παραχωρηθεί μόνο με Νόμο (ΥΠ.Α.Α.Ν./Γ.Γ.Λ.Α.Π., 2012).

Ως Ανώνυμες Εταιρείες, έχουν Δ.Σ., Συνέλευση των Μετόχων, κεφάλαιο, οργανωτική δομή, απασχολούμενους διαφόρων ειδικοτήτων υπαλλήλους και στρατηγικό σχέδιο δράσης και ανάπτυξης της περιοχής δικαιοδοσίας τους. Οι Οργανισμοί Λιμένων είναι μέλη της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας και κατά την ενάσκηση του έργου τους τελούν υπό την εποπτεία και τον έλεγχο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλία και Νησιωτικής Πολιτικής.

4.2 ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΕΤΑΙΡΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο όρος «κοινωνικοί εταίροι» χρησιμοποιείται ευρέως στην Ευρώπη και αναφέρεται στους αντιπροσώπους της διοίκησης και των εργαζομένων . Η συνθήκη της Λισσαβόνας, στοχεύοντας σε μία αλληλέγγυα, ασφαλή και δημοκρατικότερη Ευρώπη με ενισχυμένο τον ρόλο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και των εθνικών κοινοβουλίων, αναγνωρίζει τη σημασία τού ρόλου των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.(Euroρα, Συνθήκη της Λισσαβόνας). Στις 13 Δεκεμβρίου 2007, οι 27 αρχηγοί κρατών ή κυβερνήσεων της ΕΕ υπέγραψαν στη Λισσαβόνα τη νέα μεταρρυθμιστική συνθήκη, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Δεκεμβρίου 2009, αφού επικυρώθηκε από όλες τις χώρες της Ε.Ε. Η χώρα μας κύρωσε τη Συνθήκη με τον ν.3671/2008(ΦΕΚ Α΄129/03-07-2008).

Οι κοινωνικοί εταίροι εκπροσωπούν τα συμφέροντα και τις θέσεις του κλάδου της εργασίας τους, μετέχουν σε συναντήσεις με τους φορείς της Δημόσιας Διοίκησης για λογαριασμό των μελών τους και δεσμεύουν την Ένωσή τους με τις θέσεις τους στα θέματα που διαπραγματεύονται. Οι συνθήκες εργασίας , το μισθολόγιο και οι συλλογικές συμβάσεις αποτελούν ενδεικτικά θεματικά πεδία ενός διμερούς κοινωνικού διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, ή και τριμερούς με την παρουσία αρμόδιων οργάνων της Κυβέρνησης. Παρατίθενται μερικοί από τους κοινωνικούς εταίρους στο χώρο της ναυτιλίας.

4.2.1 ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ

Οι ελληνικές Εφοπλιστικές ενώσεις που εκπροσωπούν όλες τις κατηγορίες πλοίων είναι οι εξής: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων, Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Πανελλήνια Ένωση Επαγγελματικών Τουριστικών Ημερόπλοιων, Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων “Αγ. Νικόλαος”, Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού, Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορηγών Πλοίων και η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού:

4.2.1.1. Η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού είναι επαγγελματική ένωση στην οποία εγγράφονται ως μέλη πλοιοκτήτες επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, ήδη πλέον των 4.000, επανδρωμένων ή μη, κατά τα οριζόμενα στο ν.2743/99. Διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο εκλέγεται ανά διετία από την Γενική Συνέλευση των μελών. Η Ένωση παρακολουθεί όλες τις σχετικές με το επαγγελματικό τουριστικό πλοίο εξελίξεις στο Υ.ΝΑ.Ν.Π., το Υπουργείο Τουρισμού, τον Ε.Ο.Τ., το Υπουργείο Οικονομικών, το Ν.Ε.Ε. και στους άλλους φορείς της Πολιτείας και τους Διεθνείς Οργανισμούς, παρεμβαίνει, όπου απαιτείται, για την χάραξη της σωστής πολιτικής και έχει την ευθύνη για την υπογραφή της ετήσιας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας με την αντίστοιχη επαγγελματική Ένωση Πληρωμάτων.

4.2.1.2 Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ιδρύθηκε το 1916 και εκπροσωπεί τα ελληνικών συμφερόντων εμπορικά ποντοπόρα πλοία άνω των 3.000 G.T υπό ελληνική και άλλες σημαίες. Είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA), του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και παρακολουθεί τις εξελίξεις στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, όπως είναι ο I.M.O., ο I.L.O. και το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο. Τα μέλη της δραστηριοποιούνται κυρίως στον τομέα των φορηγών πλοίων, των δεξαμενοπλοίων, των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LNG/LPG) και δευτερευόντως στην ναυτιλία τακτικών γραμμών με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι δραστηριότητες του ελληνόκτητου στόλου, επικεντρώνονται κατά 97,5% στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Τον πρώτο μήνα του 2016 οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχοντας έναν στόλο αξίας 95,2 δισ. δολαρίων από 105,6 δισ. δολάρια το 2015, είδαν την αξία των πλοίων του στόλου τους να χάνει 11% ,όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα 6, αλλά ο ελληνόκτητος στόλος διατήρησε για άλλη μια χρονιά την πρωτοπορία του απέναντι στους Ιάπωνες, χάρη στα δεξαμενόπλοια.(Τσιμπλάκης Α., 2016).

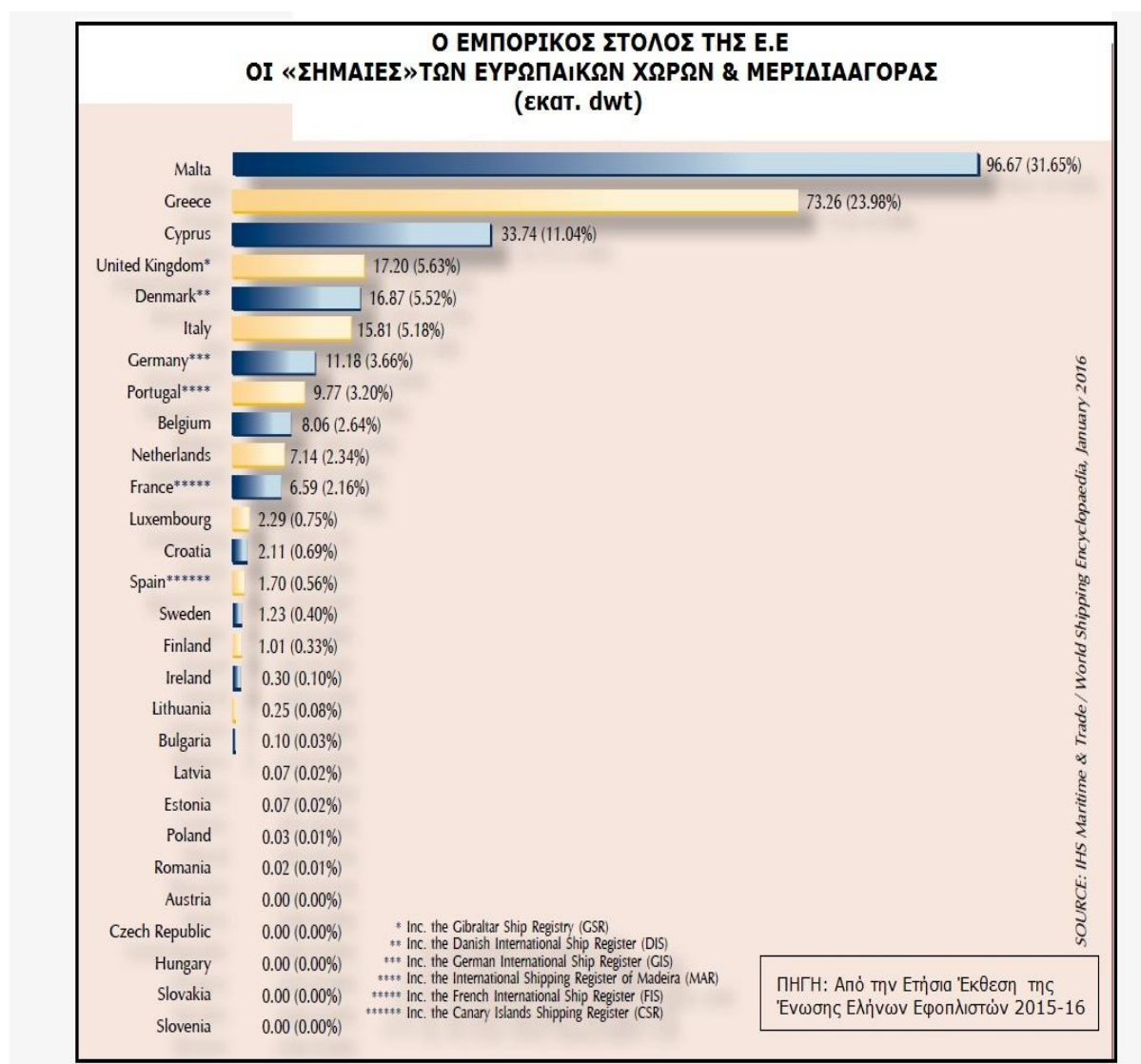
Πίνακας 6:Το TOP10 της ναυτιλίας (σε δις. δολάρια) (Πηγή :Ναυτεμπορική,2016)

Το top10 της ναυτιλίας (σε δις. δολάρια)								
	2016	2015	Bulker	Container	LNG	LPG	Small Dry	Tanker
Ελλάδα	95,287	105,605	21,142	11,469	13,406	4,724	246	44,299
Ιαπωνία	80,816	89,745	24,715	12,662	15,457	5,060	2,664	20,259
Κίνα	67,493	70,771	17,647	22,424	2,975	2,811	3,232	18,403
Γερμανία	43,639	49,703	4,922	26,013	659	1,863	4,584	5,599
Σιγκαπούρη	36,940	38,254	6,008	6,302	503	5,388	1,021	17,717
ΗΠΑ	32,145	34,479	3,848	5,442	2,097	106	315	20,338
Νορβηγία	28,325	33,202	3,312	1,733	4,391	4,254	496	14,138
Ν. Κορέα	23,431	25,205	5,031	3,871	3,172	1,779	648	8,929
Δανία	22,965	18,866	1,011	12,517	907	1,577	546	6,407
Μ, Βρετανία	18,574	22,029	1,587	4,460	5,174	2,241	491	4,621

Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση της Ένωσης 2015-16, το 2015 ήταν μια χρονιά αναταραχών τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και για την ελληνική ναυτιλία. Εντούτοις, η ελληνική ναυτιλία παρά τις οικονομικές αντιξοότητες παρέμεινε το 2015 στην πρώτη θέση διεθνώς με στόλο 4.585 πλοίων (άνω των 1.000 g.t), χωρητικότητας 341.17 εκατομμυρίων τόνων (dwt) –αύξηση περίπου 22% σε σχέση με το προηγούμενο έτος– που αντιπροσωπεύει το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ένα στα πέντε εμπορικά πλοία του πλανήτη, δηλαδή, ανήκει σε ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων . Το 2015 η ελληνική σημαία κατείχε την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην Ε.Ε. (Πίνακας 7). Σε κάθε περίπτωση, αυτό που παρατηρείται στην κίνηση του εφοπλιστικού κύκλου επηρεάζεται, αλλά και ωθείται από, εκτός από τις συνθήκες που επικρατούν στην ναυλαγορά και το διεθνές εμπόριο, αλλά και από την εθνική ναυτιλιακή πολιτική των Κυβερνήσεων επί συναφών θεμάτων.

Η Ε.Ε.Ε. τονίζει την επιθυμία της η ελληνόκτητη ναυτιλία να παραμείνει παρούσα στον τόπο της και να συμβάλλει στην αναπτυξιακή πορεία που χρειάζεται η Ελλάδα, δεδομένου ότι αποτελεί σημαντική πηγή εισροών για την εθνική οικονομία. Επίσης, κρίνει απαραίτητη την παράλληλη λειτουργία ιδιωτικών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού για την εκπαίδευση περισσότερων Αξιωματικών. Σε εθνικό επίπεδο συνεργάζεται με το Υ.ΝΑ.Ν.Π., το Ν.Ε.Ε., την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος και τις ναυτεργατικές οργανώσεις, με σκοπό την πρόοδο της ελληνικής ναυτιλίας και τη διατήρησή της στην πρώτη θέση διεθνώς.

Πίνακας 7: Ο εμπορικός στόλος της Ε.Ε.. Οι σημαίες των ευρωπαϊκών χωρών και τα μερίδια αγοράς σε εκ. dwt. (Πηγή: Ε.Ε.Ε., Ετήσια Έκθεση, 2015-16)



Τον Ιανουάριο του 2016, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου.(E.E.E.,1916-2016)

Οι εφοπλιστές επιλέγουν για τα πλοία τους την ελληνική σημαία, ενώ σημαντικός αριθμός πλοίων τους φέρει τη σημαία της Λιβερίας, του Παναμά, της Μάλτας και των Νήσων Μάρσαλ.

Το κοινωνικό προφίλ αυτού του εταίρου συνίσταται, ήδη από το 2012, στην υλοποίηση ενός προγράμματος κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης, αποδεικνύοντας έτσι την κοινωνική του ευαισθησία και μετουσιώνοντας σε πράξη τη βοήθεια στους συνανθρώπους που ανήκουν στις πιο ευάλωτες οικονομικά ομάδες και έχουν ανάγκες σε σίτιση και ιατρική περίθαλψη. Στο ίδιο πλαίσιο, ενισχύθηκαν κοινωνικοί φορείς και ιδρύματα, δόθηκαν φάρμακα και αναβαθμίστηκαν οι κτιριακές εγκαταστάσεις μερικών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

4.2.1.3 Ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) εκπροσωπεί τις εταιρείες των επιβατηγών πλοίων, τα επιβατηγά-οχηματαγωγά της ακτοπλοΐας, τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά-οχηματαγωγά της γραμμής Ελλάδας-Ιταλίας. Μεριμνά για την εμπέδωση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των μελών του και την εξεύρεση κατάλληλων λύσεων προαγωγής της επιβατηγού ναυτιλίας.

4.2.1.4 Η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Ε.Ε.Ν.Μ.Α.) ιδρύθηκε το 1940, αρχικά με την ονομασία "Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων" και αποτελείται από τη Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο, τη Γραμματεία και τις πέντε επιτροπές της. Ασχολείται με τις θαλάσσιες μεταφορές με όλους τους τύπους πλοίων που διακινούν φορτία και μεταφέρουν επιβάτες μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων, εξαιρουμένων των αλιευτικών και των σκαφών αναψυχής. Επιπλέον, ασχολείται με τη θαλάσσια μεταφορά μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και εκείνων που βρίσκονται σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη.

Παρακολουθεί συστηματικά όλες τις εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε Ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο με πρωταρχικό στόχο την προώθηση των θέσεων και των συμφερόντων της Ελληνικής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και παρεμβαίνει στο Υπουργείο και τους σχετικούς φορείς της ναυτιλίας για την διευθέτηση συναφών θεμάτων. Η Ένωση ακόμα συμμετέχει ενεργά με εκπροσώπους της στις εργασίες και τα Δ.Σ. άλλων φορέων και ενώσεων όπως είναι το European Sustainable Shipping Forum, το N.E.E. και το N.A.T.. Μερικοί από τους στόχους της Ένωσης περιλαμβάνουν τη βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του στόλου της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων μέσω ανταλλαγής γνώσης σε διεθνές επίπεδο και τη δημιουργία ισχυρών δεσμών με την ευρωπαϊκή και διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και τους λοιπούς εταίρους.

Ενδεικτικά, ο ελληνικός και ελληνόκτητος στόλος της αποτελείται από πλοία μεταξύ 500-20,000 g.t. , με τα δεξαμενόπλοια να αντιπροσωπεύουν το 46% ,τα bulk carriers το 31% και τα containers το 16% του ελληνόκτητου στόλου της. Επί του συνόλου του στόλου δεξαμενοπλοίων , το 18,4% φέρει ελληνική σημαία, ενώ το 22,1% φέρει σημαία Παναμά. Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου είναι τα 23 έτη.

4.2.2 ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Η ίδρυση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας πραγματοποιήθηκε το 1920 και οι σκοποί της είναι οι ακόλουθοι:

- Να αναπτύσσει στενούς δεσμούς αλληλεγγύης και συναδελφότητας μεταξύ των Ελλήνων ναυτεργατών, ώστε να πετυχαίνουν τα οικονομικά και ηθικά τους συμφέροντα.
- Να έχει την ενιαία εκπροσώπηση και να ενώνει τις συμμετέχουσες ναυτικές οργανώσεις σε ένα Εργατικό Ομοσπονδιακό σύνολο με σκοπό τον αγώνα για την προστασία των επαγγελματικών και κοινωνικοασφαλιστικών συμφερόντων των μελών αυτών.

Πάγια επιδίωξη της Ομοσπονδίας αποτελεί η αύξηση των αμοιβών των ναυτεργατών, η αναπλήρωση των απωλειών του κλάδου στις συντάξεις και τα εφάπαξ και η τήρηση των εργασιακών δικαιωμάτων, που απορρέουν από τη ναυτολόγηση μέσω του Γ.Ε.Ν.Ε κατά τα οριζόμενα στις ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας.

Η Π.Ν.Ο. ως συνδικαλιστικός φορέας είναι μέλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) που εδρεύει στο Λονδίνο και διαθέτει εκπροσώπους σχεδόν σε όλο τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένης και της Χώρας μας. Ο ITF είναι η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών, οι οποίοι απασχολούνται στον Κλάδο των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης και της Ναυτιλίας, που ιδρύθηκε το 1896 στην Ευρώπη από ναυτεργατικά και λιμενεργατικά σωματεία. Μέλη της επί του παρόντος είναι 700 Σωματεία, τα οποία εκπροσωπούν (περίπου) 4,5 εκατομμύρια εργαζόμενους, από (περίπου) 150 χώρες. Οι στόχοι της ITF είναι ευρύτεροι από εκείνους της Π.Ν.Ο., εφόσον αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας στις επιμέρους Συνδικαλιστικές Οργανώσεις για την υπεράσπιση των συμφερόντων των μελών τους και στην προώθηση των Συνδικαλιστικών δικαιωμάτων στον τομέα των μεταφορών, με το βλέμμα στραμμένο προς την απασχόληση, τους μισθούς, τις συνθήκες εργασίας και την ασφάλεια σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Π.Ν.Ο συγκροτείται από τις κάτωθι αναγνωρισμένες Ναυτεργατικές Οργανώσεις:

Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Μηχανής Εσωτερικής Καύσης Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Ραδιοτηλεγραφητών Ραδιοηλεκτρονικών Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Ηλεκτρολόγων Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού "Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ"

Πανελλήνια Ένωση Αρχιθαλαμηπόλων-Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Τροφοδοσίας Εμπορικού Ναυτικού

Πανελλήνια Ένωση Πρακτικών Πλοιάρχων & Κυβερνητών Εμπορικού Ναυτικού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο –ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

5.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η νομική έννοια του πλοίου διαφοροποιείται στα νομοθετικά κείμενα του Ελληνικού Ναυτικού Δικαίου ως προς τον τρόπο προσέγγισης της έννοιας του πλοίου. Το κοινό τους στοιχείο είναι ότι το πλοίο πρέπει να είναι κοίλο πλωτό μέσο. Το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται αφενός στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, τα οποία αμφότερα συναντώνται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αντιστοίχως, και αφετέρου στο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο.

α) Κατά τη διάταξη του άρθρου 1 του **Κ.Ι.Ν.Δ.** ορίζεται ως εξής: "Πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα". Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, κάθε πλοίο πρέπει να είναι σκάφος, δηλαδή κοίλο πλωτό μέσο, να έχει καθαρή χωρητικότητα από 10 κόρους και άνω, επιπλέον, να έχει αυτοδύναμη κίνηση και αυτή να επιτυγχάνεται πάνω στη θάλασσα. Τα θεωρούμενα ως πλοία κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ., πρέπει να κινούνται είτε με μηχανές είτε με τα ιστία τους και όχι να ρυμουλκούνται από άλλο μέσο. Επιπλέον, απαιτείται τα πλοία να πλέουν στη θάλασσα και όχι σε ποτάμια ή λίμνες. Είναι πλωτό ναυπήγημα, κάθε σκάφος από το οποίο λείπει η μία τουλάχιστον από τις πιο πάνω δύο προϋποθέσεις, δηλαδή, είτε είναι χωρητικότητας μικρότερης των δέκα κόρων, είτε δεν έχει ικανότητα αυτοδύναμης πλεύσης, όπως είναι το σλέπι και η φορητήγίδα. . Αν ελλείψουν πρόσκαιρα ένα ή περισσότερα στοιχεία που συνιστούν την έννοια του πλοίου κατ' άρθρο 1 ΚΙΝΔ (όπως η αυτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα ή η ικανότητα προς πλου) δεν επέρχεται απώλεια της ιδιότητας του πλοίου.

β) Κατά τη διάταξη του άρθρου 3 του **Κ.Δ.Ν.Δ.** ορίζονται τα εξής: "Πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται πάνω στο νερό για μεταφορά προσώπων, ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό." Σύμφωνα λοιπόν με αυτόν τον ορισμό, πλοίο χαρακτηρίζεται παν σκάφος προορισμένο να μετακινείται πάνω στο νερό, ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή αυτοδύναμης κίνησης. Κατά συνέπεια, κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ το υποβρύχιο δεν συνιστά πλοίο. Το ναυάγιο δεν είναι πλοίο κατά την παραπάνω έννοια, αφού απωλέσθηκε μόνιμα

η ικανότητά του προς θαλασσοπλοΐα, δεν αναιρείται δε η κατά τον χρόνο του ατυχήματος ιδιότητά του ως ναυαγίου υπό την έννοια του νόμου, έστω κι αν έγινε η ανέλκυσή του.

Επιπρόσθετα, χαρακτηρίζονται Πλοiάρια τα ναυπηγήματα κάτω των 10 κόρων, τα οποία είναι κυρίως σκάφη αγώνων, αλιευτικά ή αναψυχής και χρησιμοποιούνται για βοηθητικές εργασίες.

5.2 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

5.2.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Σε διεθνές πλαίσιο και βάσει της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), πρέπει να υπάρχει γνήσιος δεσμός μεταξύ της σημαίας του πλοίου και της εθνικότητας του πλοιοκτήτη. Στον Κ.Δ.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις σχετικές με τους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικοί, λιμάνια). Σε αυτόν τον Κώδικα ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εθνικότητα, τα πιστοποιητικά, τα ναυτιλιακά έγγραφα των ελληνικών πλοίων, τις υποχρεώσεις και καθήκοντα εφοπλιστού, πλοiάρχου, πληρώματος και πράκτορα, τη ναυτική ικανότητα, εκπαίδευση και σύμβαση εργασίας των ναυτικών, τα πειθαρχικά παραπτώματα και τα εγκλήματα πλοiάρχου και πληρώματος και τις πειθαρχικές ποινές επί αυτών, τα ανακριτικά καθήκοντα του προσωπικού του Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ., και θέματα δρομολογίων και ακτοπλοΐας.

Στον Κ.Ι.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης. Νομοθετήθηκαν οι όροι περί μεταβίβασης ελληνικού πλοίου, σε συνδυασμό με τον Α.Κ και τον Κ.ΠΟΛ.Δ., η σύσταση συμπλοιοκτησίας, τα καθήκοντα του πλοiάρχου και του πληρώματος, τα περί συμβάσεων στο ναυτικό επάγγελμα και το δικαίωμα παλιννόστησης του ναυτικού, η ναύλωση, η υποθήκευση, η κατάσχεση πλοίου, οι αβαρίες και η επιθαλάσσια αρωγή ως και η θαλάσσια ασφάλιση αυτού.

Κάθε πλοίο που φέρει τη σημαία ενός κράτους θεωρείται τμήμα του εδάφους του. Σύμφωνα με τις διατάξεις του ισχύοντος άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ.²¹, αναγνωρίζονται ως ελληνικά:

1. Τα πλοία που 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 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.

2. Προκειμένου περί εταιρειών των λοιπών Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την 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 απαίτηση εγκατάστασης πρέπει να εκπληρωθεί μέχρι τη στιγμή της νηολόγησης του πλοίου. Στο πλαίσιο αυτό 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.

3. Οι διατάξεις του παρόντος έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους υπηκόους ή τις εταιρείες των Κρατών - Μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ).

²¹Άρθρο 5 Κ.Δ.Ν.Δ., όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο μόνο του Π.Δ 11/2000 (ΦΕΚ Α' 11/27-01-2000).- Σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 7 του ν. 3182/2003 (Α' 220/12.9.2003), από την απαγόρευση της παραγράφου 1 του άρθρου 7, εξαιρείται η απόκτηση μετοχών αιτία θανάτου, λόγω γονικής παροχής ή αναγκαστικής εκτέλεσης. Επίσης εξαιρείται η σύσταση ενεχύρου επί μετοχών Ν.Ε.Π.Α. για την εξασφάλιση απαιτήσεων κατά της εταιρείας ή άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων. Οι εξαιρέσεις της παραγράφου αυτής δεν θίγουν τις διατάξεις της παραγράφου 1 του ισχύοντος άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ., οι οποίες έχουν σε κάθε περίπτωση εφαρμογή επί των πλοίων της εταιρείας.

4. Εάν το έγγραφο μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου καταρτίστηκε στην αλλοδαπή, για την καταχώρησή του στο Νηολόγιο απαιτείται θεώρηση από Προξενική Αρχή ή Επισημείωση (APOSTILLE) σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση της Χάγης του 1961.

Συμφώνως δε προς το άρθρο 69 του Κ.Δ.Ν.Δ. και σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του Κ.Ι.Ν.Δ, και εφόσον πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις, απαιτείται νηολόγηση, εγγραφή δηλαδή στο οικείο νηολόγιο Λιμενικής Αρχής εσωτερικού ή της αλλοδαπής. Στο πλοίο που αναγνωρίζεται ως ελληνικό χορηγείται έγγραφο εθνικότητας ή προσωρινό έγγραφο εθνικότητας και έτσι συντελείται η εγγραφή του στα πλοία με ελληνική σημαία. Το έγγραφο εθνικότητας αποτελεί την ταυτότητα του πλοίου και σε αυτό αναγράφονται τα κύρια χαρακτηριστικά εξειδικεύσεώς του, όπως είναι το όνομα, η χωρητικότητα, το λιμάνι και ο αριθμός νηολογήσεώς του, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, το ποσοστό της κυριότητας του επί του πλοίου, το Δ.Δ.Σ. και τα στοιχεία των μηχανών του.

Η ελληνική εθνικότητα του πλοίου, όμως, χάνεται όταν εκλείπουν οι όροι κτήσεως αυτής, οι προβλεπόμενοι υπό του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. και οι προϋποθέσεις κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 16 του Κ.Δ.Ν.Δ.. Επιπρόσθετα, η διαγραφή πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο, κατά τις διατάξεις του άρθρου 18 του Κ.Δ.Ν.Δ., συμβαίνει όταν το πλοίο χάσει την ελληνική του εθνικότητα, απωλεσθεί, διαλυθεί για οποιοδήποτε λόγο ή δεν υπάρχουν γι' αυτό ειδήσεις επί εξαμήνου, από της τελευταίας πληροφορίας, οπότε τότε πιθανολογείται σφόδρα η απώλεια αυτού. Η διαγραφή αυτή ενεργείται με αίτηση του ενδιαφερομένου ή αυτεπαγγέλτως υπό της αρχής του λιμένου νηολογήσεως, κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού Υ.ΝΑ.Ν.Π., μετά από σχετική έρευνα των επαγομένων τη διαγραφή περιστατικών.

5.2.2 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Το βασιλικό Διάταγμα της 10/17 Ιουλίου 1910²² "Περί νηολογίων, ναυτικών υποθηκολογίων κλπ.", όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ρυθμίζει τους όρους τήρησης του Νηολογίου και καθορίζει τα περί νηολογίου, ναυτικών υποθηκολογίων, βιβλίων

²²ΦΕΚ Α' 241/1910

κατασχέσεων, βιβλίου απορριπτικών εκθέσεων, χορήγησης εγγράφου εθνικότητας και λοιπών λεπτομερειών που εμπίπτουν στην τήρηση των δημοσίων βιβλίων εγγραφής πλοίων. Στις Λιμενικές Αρχές τηρούνται τα δημόσια βιβλία εγγραφής πλοίων, τα οποία είναι αριθμημένα και στα οποία καταχωρούνται με απόλυτη χρονολογική σειρά όλες οι πράξεις και τα βασικότερα στοιχεία των εγγεγραμμένων σκαφών. Τα πλοία καταχωρούνται σε κλάσεις με βάση την καθαρά τους χωρητικότητα και εγγράφονται στα δημόσια βιβλία-μερίδες, ξεχωριστά το κάθε ένα και κατ' αύξοντα αριθμό νηολογίου, καταλαμβάνοντας έκαστο τουλάχιστον δύο σελίδες . Συγκεκριμένα, τα πλοία Β' κλάσεως είναι εκείνα με καθαρή χωρητικότητα πάνω από 60 κόρους και τα πλοία Α' κλάσεως τα αντίστοιχα με καθαρή χωρητικότητα κάτω από 60 κόρους. Επίσης, τηρούνται τα αστυνομικής φύσης βιβλία Πλοιαρίων για όσα έχουν καθαρή χωρητικότητα μέχρι 10 κόρους, τα βιβλία φορτηγίδων, των πλωτών ναυπηγημάτων (άνω των 500 κ.ο.χ.) του ν.457/76 και των πλωτών εξεδρών του ν. 468/76.

Στη μερίδα κάθε πλοίου καταχωρούνται όλα τα αναγραφόμενα στο έγγραφο εθνικότητας του στοιχεία, δηλαδή το όνομα και ο αριθμός του λιμένα νηολόγησής του, τα στοιχεία των μηχανών, του πλοιοκτήτη του και όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά που το προσδιορίζουν. Το μήκος, το πλάτος, το βάθος, το έτος κατασκευής του ,το Δ.Δ.Σ, ο αριθμός I.M.O. και ο Δ.Σ.Π. του συνιστούν τα στοιχεία που το εξειδικεύουν και το προσδιορίζουν μέχρι να σημειωθούν μεταβολές που τροποποιούν τα παραπάνω στοιχεία. Στα δημόσια αυτά βιβλία, των οποίων οι εγγραφές προσδίδουν την απαραίτητη δημοσιότητα στις μεταγραφόμενες πράξεις, μεταγράφονται τα ιδιωτικά συμφωνητικά μεταξύ πωλητών και αγοραστών και σημειώνονται τα λοιπά απαιτούμενα δικαιολογητικά και πιστοποιητικά, αναλόγως του είδους της πράξης της οποίας αιτείται η καταχώρηση στην οικεία μερίδα. Στις οικείες μερίδες καταχωρούνται οι νηολογήσεις των σκαφών ή τα τελούντα υπό ναυπήγηση πλοία, οι μεταβιβάσεις ποσοστών επί σκάφους ή και επί του όλου αυτού, οι μετανηολογήσεις, οι εφοπλισμοί ή και η ανάληψη διαχείρισης πλοίου, κάθε αλλαγές ονόματος ή τεχνικών χαρακτηριστικών αυτού, η αλλαγή σημαίας ή και η διαγραφή πλοίου από την ελληνική σημαία κατόπιν εξέτασης της συνδρομής των νομίμων προϋποθέσεων σε κάθε περίπτωση .

Στα βιβλία υποθηκών, που επίσης τηρούνται στις Λιμενικές Αρχές, καταχωρούνται κατά απόλυτη ημερολογιακή σειρά εγγραφής τους οι υποθήκες επί πλοίων, απλές ή

προτιμώμενες, αλλά και οι εξαλείψεις, τροποποιήσεις ή εκχωρήσεις αυτών. Μεταγράφονται δηλαδή εμπράγματα δικαιώματα για την εξασφάλιση απαίτησης με την προνομιακή ικανοποίηση του δανειστή από το δεκτικό της υποθήκης πλοίο, ώστε τελικά ο δανειστής να δανειοδοτήσει τον πλοιοκτήτη. Τίτλος που χορηγεί το δικαίωμα για την απόκτηση υποθήκης είναι η ιδιωτική βούληση. Το δικαίωμα προς απόκτηση υποθήκης, απλής ή προτιμώμενης για τα πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 κόρων σύμφωνα με το Ν.Δ.3899/58 (ΦΕΚ Α'195) , παρέχεται δια δηλώσεως ενώπιον συμβολαιογράφου, η οποία πρέπει να περιέχει απαραίτητως την ακριβή περιγραφή του πλοίου και τον αριθμό του νηολογίου του, το ποσό για το οποίο γράφεται υποθήκη, τα στοιχεία του ενυπόθηκου οφειλέτη και ενυπόθηκου δανειστή και τη διάρκεια αποπληρωμής του ποσού της οφειλής. Επιπρόσθετα, στο σώμα της υποθήκης αναφέρονται απαγορεύσεις προς τον ενυπόθηκο οφειλέτη που αφορούν στη μεταβίβαση, μετονομασία και αλλαγές εν γένει του ενυπόθηκου πλοίου, άνευ της ενυπόγραφης συναίνεσης του δανειστή. Η υποθήκη λαμβάνει ύπαρξη από της προσηκούσης εγγραφής στο βιβλίο υποθηκών της περιφέρειας, στην οποία βρίσκεται νηολογημένο το πλοίο και η τάξη αυτής κανονίζεται από την ημέρα εγγραφής της.

Επιπλέον, επί πλοίου προς εξασφάλιση απαίτησης του ναυτικού δανειστή εγγράφονται προσωρινές διαταγές κατά το άρθρο 691 του Κ.Πολ.Δ., κατασχέσεις, αναγκαστικές στο πλαίσιο της αναγκαστικής εκτέλεσης ή συντηρητικές, κατόπιν απόφασης δικαστηρίου στο πλαίσιο των ασφαλιστικών μέτρων. Με αυτόν τον τρόπο το πλοίο αντιμετωπίζεται από την κείμενη νομοθεσία λόγω της μεγάλης του αξίας, ασχέτως του ότι αποτελεί κινητό πράγμα, ως ακίνητη περιουσία.

5.2.3 Ο ΝΗΟΛΟΓΟΣ -ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΥΠΟΘΗΚΟΦΥΛΑΚΑΣ

Στα Κεντρικά Λιμεναρχεία και τα Λιμεναρχεία της χώρας αρμόδιος και υπεύθυνος για την τήρηση όλων των προαναφερθέντων βιβλίων είναι Αξιωματικός του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ο Υπολιμενάρχης, με εξαίρεση τον Τομέα Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά όπου λειτουργεί ως ξεχωριστό γραφείο και ο Νηολόγος-Ναυτικός Υποθηκοφύλακας είναι άλλο άτομο, εκτός του Υπολιμενάρχη. Ο Νηολόγος και Ναυτικός Υποθηκοφύλακας , κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του

τελεί υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Εισαγγελέα Πρωτοδικών της οικείας περιφέρειας .

Διττός είναι ο ρόλος του Νηολόγου. Εκτελεί και χρέη Νηολόγου και ταυτόχρονα Ναυτικού Υποθηκοφύλακα για τα πλοία που νηολογούνται στα βιβλία που τηρεί. Ο Νηολόγος-Ναυτικός Υποθηκοφύλακας εκάστου λιμένα, ως τηρών και το βιβλίο κατασχέσεων ελληνικών και ξένων πλοίων εγγράφει τις επιδοθείσες στον λιμένα του τόπου κατάσχεσης του ελληνικού ή ξένου πλοίου κατασχέσεις, κατά το μέρος της νομικής δέσμευσης του πλοίου, προκειμένου να ικανοποιηθεί ο δανειστής, ενώ ο Λιμενάρχης του λιμένα ναυλοχίας του πλοίου , Αξιωματικός του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και αυτός, προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να απαγορεύσει τον φυσικό απόπλου του υπό κατάσχεση πλοίου.

Στο πεδίο αρμοδιότητάς του εμπίπτει η χορήγηση στους έχοντες έννομο συμφέρον στοιχείων, πιστοποιητικών ή αντιγράφων από τους φακέλους των εγγεγραμμένων στα βιβλία που τηρεί πλοίων. Ο Νηολόγος-Ναυτικός Υποθηκοφύλακας ελέγχει τα υποβαλλόμενα στην Υπηρεσία του έγγραφα, τα ιδιωτικά συμφωνητικά, τα πιστοποιητικά, τις νομιμοποιήσεις των εταιρειών που συμβάλλονται, τα τυχόν εγγεγραμμένα επί του πλοίου βάρη, καταχωρεί στην αντίστοιχη μερίδα την προσήκουσα εγγραφή και κατόπιν προβαίνει στην έκδοση εγγράφου εθνικότητας κατά περίπτωση. Ο ίδιος εκδίδει απορριπτικές εκθέσεις , ενημερώνοντας το βιβλίο απορριπτικών εκθέσεων που επίσης τηρεί, προς κάθε αιτούντα στις περιπτώσεις κατά τις οποίες αρνείται νομίμως και δεν προβαίνει σε καταχώρηση της υποβαλλόμενης απαίτησης, ώστε ο ενδιαφερόμενος, κατά την Εκούσια Διαδικασία ενώπιον των Διοικητικών Δικαστηρίων , να διεκδικήσει την ικανοποίηση του αιτήματός του, δεδομένου ότι ο Νηολόγος και Ναυτικός Υποθηκοφύλακας δεν δικαιούται να ελέγξει την αλήθεια των υποβαλλομένων σε αυτόν εγγράφων, διότι αυτό ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των Δικαστηρίων. Τα περί Εκούσιας Διαδικασίας ορίζονται στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας με το Διοικητικό Δικαστήριο να αποφαινεται επί της ενώπιόν του κείμενης διαφοράς, υποχρεώνοντας τον Νηολόγο σε μεταγραφή της επίδικης αίτησης, αν απορριφθεί η απορριπτική του έκθεση, ή δικαιώνοντάς τον απορρίπτοντας το αίτημα για μεταγραφή της πράξης στα βιβλία που εκείνος τηρεί.

5.3 A.N. 2687/1953

Στις διατάξεις των άρθρων²³ του Ν. 2687/1953 "Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού",²⁴ ορίζεται ότι για την έγκριση εισαγωγής κεφαλαίων εξωτερικού, στα οποία λογίζονται και τα από της ενάρξεως της ισχύος αυτού του νόμου, νηολογούμενα υπό Ελληνική σημαία πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων, απαιτείται η έκδοση σχετικής διοικητικής πράξεως. Απαιτείται εγκριτική πράξη νηολογήσεως πλοίου, που μπορεί να εκδοθεί και μετά την νηολόγηση αυτού, στην οποία τα συναρμόδια Υπουργεία δύναται να περιλαμβάνουν οποιοδήποτε όρο, κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις. Ως εγκριτική καλείται η αυξημένης τυπικής δύναμης διοικητική πράξη με την οποία το κράτος αποδέχεται την εισαγωγή των ξένων κεφαλαίων στις ελληνικές παραγωγικές επενδύσεις. Πρόκειται για μία διοικητική πράξη ανέκκλητη, με σκοπό να διατηρείται η ασφάλεια και η σταθερότητα στη συναλλακτική πρακτική, πράξη που παρέχει τη δυνατότητα παρέκκλισης από τις διατάξεις του κοινού δικαίου δημοσιευτέα στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως, χωρίς αναδρομική ισχύ. Ο νόμος αυτός δεν μπορεί να καταργηθεί από κανέναν άλλο νόμο, παρά μόνο εάν συγκληθεί συντακτική βουλή και τροποποιήσει το Σύνταγμα.

Το άρθρο 13 του ανωτέρω νόμου, στο οποίο έγκειται το θεσμικό νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας στη χώρα μας και της προσέλκυση πλοίων άνω των 1.500 κ.ο.χ. στην ελληνική σημαία, εξομοίωσε τα νηολογούμενα υπό ελληνική σημαία πλοία με κεφάλαια εξωτερικού και αποσκοπούσε να παράσχει στις ξένες τράπεζες τις εξασφαλίσεις που ζητούσαν για να προχωρήσουν σε χρηματοδότηση στα πλοία υπό ελληνική σημαία. Τα πλοία που νηολογούνται σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 13, διέπονται από ειδικούς όρους αυξημένης συνταγματικής ισχύος, που αποτελούν την εγγύηση της Ελληνικής Πολιτείας έναντι των πλοιοκτητών και ερείδονται στην ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων εξωτερικού προς ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Σύμφωνα με αυτό, στις εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση αυτών των πλοίων μπορεί να ορίζεται κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14, κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις νόμων, η ελεύθερη πώληση και υποθήκευση του πλοίου

²³1,3 παρ.1,4 παρ. 1,13 παρ.1 και 2 και 14

²⁴όπως η παρ.2 του άρθρου 13 αυθεντικά ερμηνεύτηκε με το άρθρο μόνο του Ν.Δ. 2928/1954, ο οποίος έχει αυξημένη τυπική ισχύ, γιατί εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 112 του Συντάγματος του 1952, και διατηρήθηκε σε ισχύ με το άρθρο 101 του Συντάγματος του 1975.

αυτού προς αλλοδαπούς κατ' εξαίρεση, άνευ της σε άλλες περιπτώσεις προαπαιτούμενης αδείας του οικείου Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως επίσης, η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανέναν περιορισμό και η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου αυτού που ανήκει σε αλλοδαπούς.

Ακολούθως, με το Ν.Δ. 2928/1954 «Περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του ΝΔ 687/53» η φράση «...επιτρεπόμενης και παρεκκλίσεως από τις κείμενες διατάξεις...» ερμηνεύθηκε ότι οι όροι νηολόγησης που ορίζει η εγκριτική πράξη μπορούν να αντιτίθενται σε διατάξεις του Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου, ακόμα και σε όσες είναι δημοσίας τάξεως. Η εγκριτική πράξη, ενδεικτικά, δύναται να περιλαμβάνει τους κάτωθι αναφερόμενους όρους :

- Επιτρέπει την υποθήκευση του πλοίου κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις. Η σύσταση και εγγραφή υποθήκης γίνεται είτε σύμφωνα με τον Ελληνικό τύπο, είτε ενώπιον ξένου Συμβολαιογράφου, αν η υποθήκη υπογραφεί στο εξωτερικό, και δίχως να κηρυχθεί εκτελεστός ο τίτλος αυτός από ελληνικό δικαστήριο. Ο ενυπόθηκος δανειστής (τράπεζα), στην περίπτωση που δεν ικανοποιηθεί, δικαιούται προνομιακή ικανοποίηση, είτε αναλαμβάνοντας τη διαχείριση του πλοίου, είτε εκποιώντας το χωρίς πλειστηριασμό, αντίθετα από τις κείμενες περί αναγκαστικής εκτέλεσης διατάξεις και χωρίς να έχει υποχρέωση να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη.
- Επιτρέπει σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες, αλλά ελληνικών συμφερόντων σε ποσοστό που υπερβαίνει το 50% , κατά παρέκκλιση από το ισχύον άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ.. Κάθε πλοίο νηολογημένο σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 2687/1953 μπορεί ακόμα να περιέλθει σε Ειδική Ναυτική Επιχείρηση, η οποία συστήνεται απλώς με την υπογραφή ενός δικηγόρου και την καταχώρησή της στα μητρώα ναυτικών εταιρειών της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου. Εκτός από το όνομα του συστήσαντος την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση δικηγόρου και του αντικλήτου αυτής, δεν απαιτείται να κατονομάζονται στο καταστατικό τα πρόσωπα που ζήτησαν τη σύστασή της ή που θα μετέχουν στην Επιχείρηση.
- Το πλοίο υπό αυτό το καθεστώς απολαμβάνει φορολογικές απαλλαγές ή διευκολύνσεις και οι μέτοχοι και οι εταίροι της πλοιοκτήτριας εταιρείας απαλλάσσονται από κάθε είδους φόρο για το εισόδημα που προέρχεται από τα κέρδη της εκμεταλλεύσεως του πλοίου αυτού.

- Οι αλλοδαποί ναυτικοί μπορούν να ναυτολογούνται σε αυτά τα πλοία , άνευ ύπαρξης περιορισμών, και να αμείβονται σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας της χώρας τους.
- Οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να αλλάζουν τη σημαία του πλοίου, να πωλούν, υποθηκεύουν και ναυλώνουν ελεύθερα αυτό, χωρίς καμιά άδεια ή έγκριση από οποιαδήποτε Ελληνική Αρχή, σε αλλοδαπούς, φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Το πλοίο διαγράφεται από την ελληνική σημαία με μια έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς το Υπουργείο ή άλλη αρμόδια Αρχή, άνευ έγκρισης της Διοίκησης.
- Το πλοίο απαλλάσσεται από επίταξη, με μόνη εξαίρεση την περίπτωση γενικότερης διεθνούς συρράξεως στην οποία θα έχουν εμπλακεί οι Μεγάλες Δυνάμεις και η Ελλάδα.

5.4 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Το ελληνικό νηολόγιο εμφανίζει τα τελευταία χρόνια μία πτωτική τάση, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 8 που έπεται. Από 2.112 πλοία το 2009 (υψηλότερο ρεκόρ της δεκαετίας 2001-2010),σε 2.014 πλοία, χωρητικότητας άνω των 100 g.t, που ισοδυναμούσαν σε 43.397.583 g.t., το 2011.

Πίνακας 8: Αριθμός πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο (πλοία άνω 100 g.t) (Πηγή:Ν.Ε.Ε., 2016)

31 Δεκέμβριος 2011	2,014	43,397,583
31 Δεκέμβριος 2010	2,096	43,086,974
31 Δεκέμβριος 2009	2,112	41,358,711
31 Δεκέμβριος 2008	2,082	39,156,211
31 Δεκέμβριος 2007	1,916	36,239,543
31 Δεκέμβριος 2006	1,874	32,765,042
31 Δεκέμβριος 2005	1,901	31,444,245
31 Δεκέμβριος 2004	1,972	32,769,792
31 Δεκέμβριος 2003	1,974	31,915,727

31 Δεκέμβριος 2002	1,965	29,204,859
31 Δεκέμβριος 2001	1,959	29,257,366
31 Δεκέμβριος 2000	1,902	26,895,376
31 Δεκέμβριος 1999	1,850	25,002,463
31 Δεκέμβριος 1998	1,849	25,171,034
31 Δεκέμβριος 1997	1,927	25,708,074
31 Δεκέμβριος 1996	2,013	27,935,053
31 Δεκέμβριος 1995	2,051	30,220,636
31 Δεκέμβριος 1994	2,149	30,535,560
31 Δεκέμβριος 1993	2,166	29,671,983
31 Δεκέμβριος 1992	2,095	26,055,932
31 Δεκέμβριος 1991	2,062	24,082,483
31 Δεκέμβριος 1990	2,031	22,524,329
31 Δεκέμβριος 1989	2,004	20,898,119
31 Δεκέμβριος 1988	2,015	21,368,976
31 Δεκέμβριος 1987	2,061	22,706,257
31 Δεκέμβριος 1986	2,138	24,792,516
31 Δεκέμβριος 1985	2,456	28,646,166
31 Δεκέμβριος 1984	2,788	32,334,886

Θετικό είναι το πρόσημο για την πορεία και τα μεγέθη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, σύμφωνα με το εκδοθέν την 18-11-2014 Δελτίου Τύπου του τότε Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και νυν Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Τα στοιχεία αφορούσαν οικονομικά δεδομένα της ελληνικής ναυτιλίας, την εξέλιξη εγγραφών και διαγραφών Ποντοπόρων Πλοίων του άρθρου 13 Ν.Δ.2687/53, καθώς και των εγκατεστημένων ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα. Ειδικότερα, κατά την χρονική διάρκεια του πρώτου εννιάμηνου του 2014, σημειώθηκε αύξηση των εγγεγραμμένων ποντοπόρων πλοίων άρθρου 13 στο ελληνικό νηολόγιο, με ταυτόχρονη αύξηση της χωρητικότητας κατά 1.000.000 κ.ο.χ.(g.r.t) περίπου. Ο συνολικός αριθμός των υπαχθέντων στο άρθρο 13 ν.δ.2687/53 ποντοπόρων πλοίων, για το εννιάμηνο 2014,

ανερχόταν στα 39 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.967.414 κ.ο.χ. (g.t.), παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με την αντίστοιχη χρονική περίοδο του 2013.

Παράλληλα, εμφανής ήταν η τάση εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο νεότευκτων πλοίων κατηγορίας ΔΞ - Υγραεριοφόρων, και Δ/Ξ μεταφορικής ικανότητας τύπου VLCC, προσδίδοντας στην ελληνική σημαία επιπρόσθετα ποιοτικά χαρακτηριστικά και μειώνοντας τον μέσο όρο του ηλικιακού προφίλ του ελληνικού στόλου. Το 50% του στόλου είναι ηλικίας νεότερης των 10 ετών, έναντι 12,7 που είναι ο μέσος όρος των ετών του παγκοσμίου στόλου. Τέλος, οι παραγγελίες της Ελληνικής πλοιοκτησίας εξακολουθούν να υποδηλώνουν μια τάση διαφοροποίησης προς εξειδικευμένους τύπους πλοίων, όπως τα LNG.

Παρά την κρίση στον τομέα της ναυλαγοράς, ο συνολικός αριθμός: (α) των εγκατεστημένων γραφείων, δυνάμει του άρθρου 25 του Ν. 27/75, στην Ελλάδα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών και υπαγόμενων ελληνικών εταιρειών στις διατάξεις αυτές, (διαχειριστριών, ναυλομεσιτικών και λοιπών δραστηριοτήτων) και (β) των εγγεγραμμένων ενεργών ναυτικών εταιρειών (Ν.Ε.) που έχουν καταχωρηθεί στο Μητρώο του Ν. 959/79, παρέμεινε σταθερός κατά το πρώτο εννιάμηνο του έτους 2014.

Επιπλέον, για την ίδια χρονική περίοδο παρουσιάστηκε αύξηση στον αριθμό των δηλωθέντων ως διαχειριζόμενων πλοίων από τα ναυτιλιακά γραφεία του άρθρου 25 του Ν.27/75. Επίσης, σημαντική αύξηση σημειώθηκε στον αριθμό των ενεργών ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) που είχαν καταχωρηθεί στο Μητρώο του Ν. 3182/03, κατά το πρώτο εννιάμηνο του έτους 2014 καθότι αυτός ανήλθε στις 1.270, με αύξηση κατά 70 εταιρείες συγκριτικά με το τέλος του 2013 (τότε Υ.Ν.Α/Δ.Π.Ν.,2014).

Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών-μελών της Ε.Ε. αντιπροσώπευε το 46,48% της κοινοτικής χωρητικότητας σε dwt. Ειδικότερα, το ελληνικό νηολόγιο στα τέλη του 2014 αριθμούσε 798 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1.000 g.t.) που ισοδυναμούσαν με 42.237.574 g.t. (Ε.Ε.Ε., Ετήσια Έκθεση 2014-2015)

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, τον Ιανουάριο του 2015 ο ελληνικός στόλος για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ. διαμορφώθηκε στα 1.851 πλοία, ενώ

τον Ιανουάριο του 2014 ήταν στα 1.901 πλοία και τον αντίστοιχο μήνα του 2013 είχε ανέλθει στα 1.935 πλοία. (Πίνακας 9)

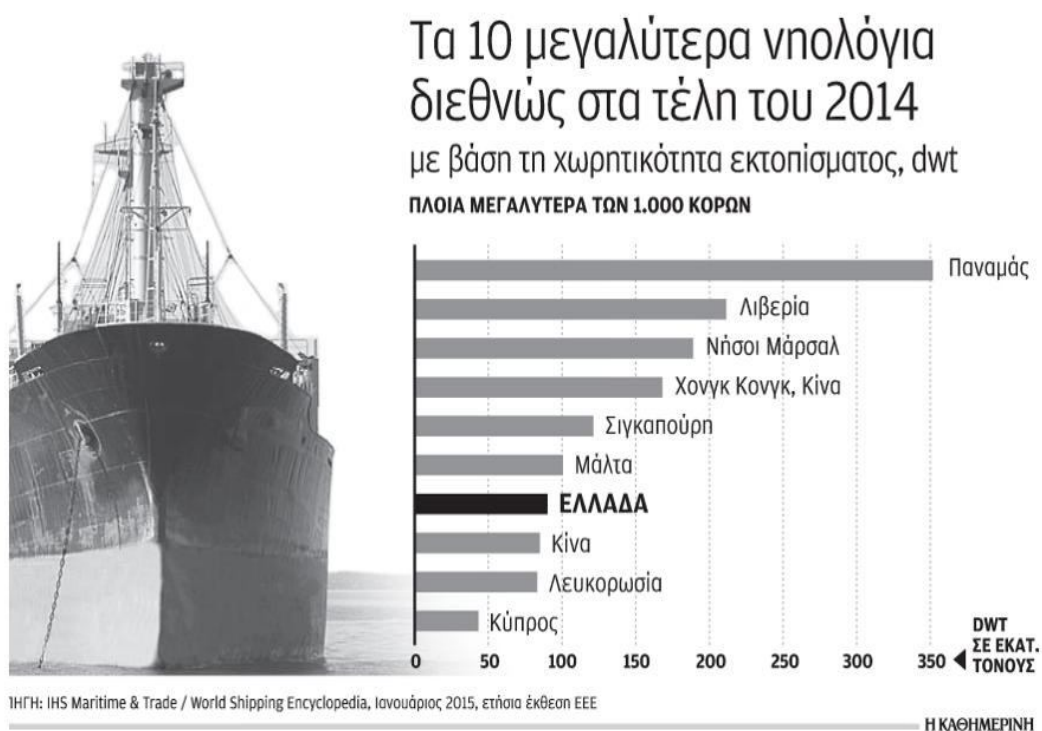
Πίνακας 9 : Δύναμη των ελληνικών πλοίων (άνω των 100 κ.ο.χ.)(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2015)

Πίνακας 1. Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω: Ιανουάριος των ετών 2013, 2014, 2015										
Κατηγορία Πλοίων	Ιανουάριος									
	2013		2014		2015		Μεταβολή %			
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.935	43.603.382	1.901	44.399.043	1.851	44.837.829	-1,8	1,8	-2,6	1,0
Φορτηγά	519	16.030.659	508	15.871.923	499	16.263.742	-2,1	-1,0	-1,8	2,5
Δεξαμενόπλοια	529	26.123.932	531	27.118.440	523	27.149.910	0,4	3,8	-1,5	0,1
Επιβατηγά	646	1.374.732	625	1.338.623	602	1.359.028	-3,3	-2,6	-3,7	1,5
Λοιπά	241	74.059	237	70.057	227	65.149	-1,7	-5,4	-4,2	-7,0

Σταθερά αυξητικές τάσεις σε επίπεδο χωρητικότητας καταγράφει τα τελευταία χρόνια ο υπό ελληνική σημαία στόλος. Η διαρκής προσπάθεια της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για ανανέωση και εκσυγχρονισμό επιφέρει μείωση του αριθμού του συνόλου των πλοίων του ελληνικού νηολογίου, αφού οι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν συνεχώς σε νέες μεγάλης χωρητικότητας μονάδες και ταυτόχρονα «αποσύρουν» τα παλαιότερα πλοία που έχουν και το μικρότερο tonnage. Η αύξηση της χωρητικότητας που καταγράφεται στον υπό ελληνική σημαία στόλο οφείλεται στη διαρκή ενδυνάμωση του ελληνικού νηολογίου με πλοία άνω των 20.000 κ.ο.χ. Ειδικότερα τον Οκτώβριο του 2014 ο ελληνικός στόλος είχε 667 πλοία άνω των 20.000

κ.ο.χ., με χωρητικότητα 43.2 εκατ. κόρων, ενώ τον Οκτώβριο του 2013 στην κατηγορία αυτή βρίσκονταν 658 πλοία 42.4 εκατ. κ.ο.χ. Πιο συγκεκριμένα στο τέλος Ιανουαρίου 2015 στο ελληνικό νηολόγιο ήταν εγγεγραμμένα 569 πλοία άνω των 30.000 κ.ο.χ., συνολικού tonnage 40.61 εκατ. κ.ο.χ. ή το 90% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου.

Η ελληνική σημαία στα τέλη του 2014 κατέχει την έβδομη θέση στην παγκόσμια κατάταξη των κυριότερων σημαίων νηολόγησης (σε όρους dwt), σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2013 της τάξης του 4,45%, και τη δεύτερη στην Ε.Ε. (σε πλοία μεγαλύτερα των 1.000 g.t.).(Γράφημα 5)



Γράφημα 5: Τα 10 μεγαλύτερα νηολόγια στα τέλη του 2014. (Πηγή:Ε.Ε.Ε., Ετήσια έκθεση 2014-2015 ανακτημένο από ‘‘Η Καθημερινή’’)

Τον Ιανουάριο του 2015, την ελληνική σημαία έχουν υψώσει 1.484 εμπορικά πλοία άνω των 100 g.t., τα οποία αντιπροσωπεύουν το 4,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Στην πρώτη θέση, συναντάμε τη σημαία του Παναμά, με 8.351 πλοία και με το παγκόσμιο μερίδιό της να αγγίζει το 20,13% (UNCTAD, 2015). Τα υπό ελληνική σημαία πλοία διατηρούν σε χαμηλά επίπεδα και το ηλικιακό προφίλ του στόλου, αφού

τα 36.3 εκατ. κ.ο.χ. από τα 45 εκατ. της συνολικής χωρητικότητας αντιπροσωπεύουν πλοία κάτω των 15 ετών. (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2014).

Η δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων, από πλοία 100 κ.ο.χ. και άνω, τον μήνα Σεπτέμβριο 2015 σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Σεπτεμβρίου 2014, παρουσίασε μείωση κατά 1,9%. Από 1.871 το 2014 νηολογημένα στην Ελλάδα και ανήκοντα σε πρόσωπα φυσικά ή νομικά που κατοικούν στην ελληνική επικράτεια, σε 1.835 πλοία υπό ελληνική σημαία τον Σεπτέμβριο του 2015. Μείωση 2,0% σημειώθηκε και κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2014 προς το 2013. Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 κ.ο.χ. και άνω, τον Σεπτέμβριο του 2015 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Σεπτεμβρίου 2014, παρουσίασε μείωση 1,8%, έναντι αύξησης 1,6% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του 2014 προς το 2013. Η μείωση σε ό,τι αφορά τόσο τον αριθμό των πλοίων είναι ιδιαίτερα εμφανής στα φορτηγά πλοία, ο αριθμός των οποίων μειώθηκε σταδιακά το διάστημα Σεπτέμβριος 2013-Σεπτέμβριος 2015 από 512 το 2013, σε 505 το 2014 και 478 το 2015. Παρόμοια πτώση φαίνεται και στη δύναμη των επιβατηγών ελληνικών πλοίων. (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2015).

Το 2015, το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 770 πλοία (άνω των 1.000 g.t.) κατέχοντας τη δεύτερη θέση στην Ε.Ε με ποσοστό 24 % επί του συνόλου του στόλου Ε.Ε. σε dwt. Στην πρώτη θέση διεθνώς παραμένει η ελληνόκτητη ναυτιλία, με τον ελληνόκτητο στόλο να αριθμεί 4585 πλοία άνω των 1.000 g.t, στα 341.17 εκ. dwt, αντιπροσωπεύοντας έτσι το 19,63% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt και το 49,96% του ευρωπαϊκού στόλου. Η μέση ηλικία του δε είναι μικρότερη από αυτή του παγκόσμιου στόλου. (Ε.Ε.Ε., Ετήσια Έκθεση 2015-2016).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Το εμπόριο συνιστά μία διαδικασία σύνθετη και πολυπαραγοντική. Εξαρτάται από τις οικονομικοπολιτικές συνθήκες που επικρατούν τόσο στις συναλλασσόμενες χώρες, όσο και στο ευρύτερο κοινωνικό περιβάλλον των διαδρομών που ακολουθούνται. Τα μέσα εκτέλεσης της μεταφοράς επίσης ποικίλουν ανάλογα με το ζητούμενο αποτέλεσμα. Στην περίπτωση της επιβατηγού ναυτιλίας άλλοι επιθυμούν άνεση και ταχύτητα, άλλοι χαμηλό κόστος, τακτικότητα στα δρομολόγια και μερικοί σύνδεση με απομακρυσμένες περιοχές. Όταν πρόκειται για μεταφορά προϊόντων, πάλι οι απαιτήσεις ποικίλουν ανάλογα με το είδος, την ποσότητα και αξία των υπό μεταφορά φορτίων. Κάθε πλοίο, λοιπόν εξυπηρετεί συγκεκριμένες μεταφορικές απαιτήσεις στην tramp, τη liner ναυτιλία, την ακτοπλοΐα, τη θαλάσσια αναψυχή και την ποντοπόρο ναυτιλία. Το κοινό στοιχείο όλων των πλοίων είναι το έμπυχο δυναμικό που τα επανδρώνουν, οι θάλασσες και τα λιμάνια, που συναντούν στην εκτέλεση της μεταφοράς κάθε φορά. Και ανάλογα με την κατηγορία και το είδος του πλοίου υφίστανται κανονισμοί και νόμοι με τους οποίους οφείλουν οι ναυτικοί και οι ναυτιλιακές εταιρείες να συμμορφώνονται. Το θεσμικό πλαίσιο, που διέπει τη Ναυτιλία, καταμετρά πολλούς Νόμους, Κανονισμούς και Πρωτόκολλα τη συμμόρφωση με τα οποία οι Φορείς Διοίκησης υποχρεούνται να ελέγχουν. Στην περίπτωση, λοιπόν, της επιλογής του πλοίου, ως μεταφορέα, ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής αποτελεί φορέα και αποδέκτη υποχρεώσεων και προνομίων, και ο ναυτικός, κατά τον ίδιο τρόπο, κατευθύνει το πλοίο τηρώντας κανονισμούς και υπακούοντας στις συμβατικές του υποχρεώσεις προς τις εθνικές και διεθνείς επιταγές, τις εντολές του πλοιοκτήτη ή του εκναυλωτή, αλλά και τις υποδείξεις των Αρχών. Εκεί που το ιδιωτικό συμφέρον εμπλέκεται με το δημόσιο, και υπό την έννοια της αδιαπραγμάτευτης διασφάλισης της ασφάλειας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, του θαλάσσιου περιβάλλοντος, του πλοίου, του φορτίου και των λιμενικών εγκαταστάσεων από ενδεχόμενο κίνδυνο, βλάβη ή ζημία, οι καθ' ύλην φορείς άσκησης διοίκησης καλούνται να πράξουν όσα εκ της ιδιότητάς τους υποχρεούνται.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., από κοινού οι πολιτικοί υπάλληλοι και τα στρατιωτικά στελέχη της Κεντρικής Υπηρεσίας,

τα Λιμεναρχεία σε όλη την Ελλάδα, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.-Κ.ΕΠΙΧ. του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., τα χερσαία, πλωτά και εναέρια μέσα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που λειτουργούν και βρίσκονται σε 24 ετοιμότητα, οι λοιπές Περιφερειακές Υπηρεσίες, τα Προξενικά Λιμεναρχεία και όλοι οι εποπτευόμενοι από αυτό φορείς άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής, συνεργαζόμενοι με τα συναρμόδια Υπουργεία και τους κοινωνικούς εταίρους, μεριμνούν για την προβολή των ελληνικών θέσεων επί της ναυτιλίας στο εξωτερικό και εκπροσωπούν τα συμφέροντα αυτής σε ναυτιλιακά συνέδρια και διεθνείς Οργανισμούς.

Στον Ι.Μ.Ο στο Λονδίνο και στη Μ.Ε.Α./Ε.Ε. στις Βρυξέλλες υπάρχουν Ανώτεροι Αξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Το ίδιο και στη FRONTEX , την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (EMSA) στην Πορτογαλία και στις 15 Έδρες Ναυτιλιακών Ακολούθων. Ειδικότερα στο πλαίσιο της αειφόρας ναυτιλίας, το Υπουργείο με τις αρμόδιες διευθύνσεις και τα έμπειρα και αξιόλογα στελέχη του μεριμνά, σύμφωνα με την ελληνική, κοινοτική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, τη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων των Ελλήνων ναυτικών, την αστυνόμευση και ασφάλεια των πλοίων, των λιμένων και του θαλάσσιου χώρου. Πέραν των ανωτέρων, καταρτίζει και εγκρίνει σχέδια ναυπηγούμενων πλοίων, προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ελληνικής ναυπηγικής δραστηριότητας, η οποία ατονεί στη χώρα μας, συντονίζει τις ενέργειες του τομέα εθνικής λιμενικής πολιτικής και ενεργεί υπέρ της προσέλκυσης πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε και θα είναι και εφεξής ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, καθώς των λοιπών διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στο πλαίσιο του Ι.Μ.Ο. Συγκεκριμένα και προκειμένου να υλοποιηθούν όλα τα ανωτέρω, το εν λόγω Υπουργείο δεσμεύει τη χώρα με την υπογραφή μιας σειράς από ναυτιλιακές Διεθνείς Συμβάσεις και Συμφωνίες, οι κυριότερες των οποίων είναι οι εξής, ως ισχύουν: IMO Convention 48, SOLAS Convention 74, SOLAS Protocol 78 και 88, LOAD LINES Convention 66, LOAD LINES Protocol 88, TONNAGE Convention 69, COLREG Convention 72, STCW Convention 78, ANTI FOULING 01, SAR Convention 79, STP Agreement 71, Space STP Protocol 73, IMSO Convention 76,

INMARSAT OA 76, FACILITATION Convention 65, MARPOL 73/78 (ANNEX I/II, III, IV, V) , MARPOL Protocol 97 (ANNEX VI), London Convention 72,CLC Protocol 76, CLC Protocol 92, FUND Protocol 76, FUND Protocol 92, FUND Protocol 2003, PAL Protocol 02, LLMC Convention 76, LLMC Protocol 96, SUA Convention 88, SUA Protocol 88, SUA Convention 2005, SUA Protocol 2005, SALVAGE Convention 89, OPRC Convention 90, OPRC/HNS 2000 και BUNKERS CONVENTION 01.

2. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ: ΕΘΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΥΡΟΥΣ

Η προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο καθώς επίσης και ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα αποτελεί πάγια προτεραιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η ελληνική σημαία παραμένει στη λίστα του Qualship 21 των Η.Π.Α., στη Λευκή Λίστα του I.M.O. και στη Λευκή Λίστα του Paris M.O.U και έχει πλεονεκτήματα που σχετίζονται με την αξιοσύνη και τις ικανότητες των Ελλήνων ναυτικών. Επιπλέον, η νηολόγηση ακολουθεί σύντομες διαδικασίες υπό την επιμέλεια των έμπειρων και καταρτισμένων στελεχών Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ενώ το Υ.ΝΑ.Ν.Π. αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτιστοποίηση των διαδικασιών νηολόγησης ελληνικών πλοίων και στην ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου με τη λειτουργία στη Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Γραφείου Εξυπηρέτησης Νηολόγησης Πλοίων με το άρθρο 13 του ν.2687/53. Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και τη βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού.

Η φυγή από την εθνική σημαία οδηγεί σε απώλεια θέσεων εργασίας και τεχνογνωσίας, μείωση του δημοσίου εισοδήματος και της δύναμης των θέσεων της ελληνικής συμμετοχής στους ναυτιλιακούς οργανισμούς και χρηματοπιστωτικούς κύκλους.

3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ

Στις ομιλίες τους κατά καιρούς οι Υπουργοί Ναυτιλίας, εν γένει, τόνισαν τη σημασία ενίσχυσης της ελληνικής σημαίας, της ανάδειξης του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου, της προαγωγής της ναυτικής εκπαίδευσης, της ναυπηγοεπισκευής αλλά και της ακτοπλοΐας, διότι αυτά μπορούν να συνεισφέρουν στην οικονομική ανάταξη της

Ελλάδας. Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος τον Απρίλιο του 2014, στην ομιλία του στην Ημερίδα του Ιδρύματος "Άλσος Ελληνικής Ναυτικής Παράδοσης", σημείωσε την προστιθέμενη αξία που μπορεί να δώσει στη χώρα μας η ναυτιλία, εφόσον στην Ελλάδα εισρέουν από την ποντοπόρο ναυτιλία από 13 δισ. ευρώ μέχρι 19 δισ. ευρώ ετησίως ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς, με την ίδια να αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ.. Συμπλήρωσε, επίσης, ότι απασχολεί άμεσα και έμμεσα από 250.000 μέχρι 300.000 εργαζόμενους, ενώ με την ενίσχυση του τομέα των υπηρεσιών θα μπορούσαν να διπλασιαστούν οι θέσεις εργασίας. Το ζήτημα της ενίσχυσης της απασχόλησης με Έλληνες ναυτικούς στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου έχει απασχολήσει την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Καθίσταται σαφής η συνεισφορά της εμπορικής ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης και στη δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο στη θάλασσα, όσο και στην ξηρά.

Με βάση τα σημερινά δεδομένα, έτους 2016, στην κορυφή του κόσμου ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος ήδη αριθμεί 5.211 πλοία, αντιπροσωπεύοντας το 20% σχεδόν του παγκόσμιου στόλου και το 50% της Ε.Ε σε όρους χωρητικότητας. Στην κορυφή του κόσμου παραμένει, βάσει της αξίας του στόλου της, η ελληνική ναυτιλία, καθώς αποτιμάται τον Απρίλιο του 2016 σε 91,1 δισ. δολ.. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που βρίσκονται εγκατεστημένες στην Ελλάδα, και κυρίως στον Πειραιά, ξεπερνούν τις 1.350 με τους εργαζόμενους σε ξηρά και θάλασσα να φθάνουν τις 200.000, καλύπτοντας άνω του 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Η ελληνική σημαία, σε όρους dwt, ελέγχει τον δεύτερο μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στην Ε.Ε και έβδομο στην παγκόσμια κατάταξη. Η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει άμεσα ή έμμεσα, μέσω συνεργειών με άλλους κλάδους, με ποσοστό άνω του 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος.

Η Ελλάδα κατέχει μια γεωστρατηγικής σημασίας θέση στο χάρτη. Έχει πολλά λιμάνια και είναι πανθομολογούμενο, ότι αποτελεί πολυσύχναστο τουριστικό προορισμό. Θα μπορούσε να καταστεί μεγάλη δύναμη στις θαλάσσιες μεταφορές και να αποδώσει περισσότερο στην εθνική οικονομία η σύμπραξη ναυτιλίας και θαλάσσιου τουρισμού. Για να είναι ανταγωνιστικά τα λιμάνια μιας χώρας πρέπει να είναι για τον χρήστη ασφαλή, σύγχρονα, αποδοτικά και να αποτελούν κομμάτι του ναυτιλιακού cluster. Απεργίες, καθυστερήσεις και ανεπαρκώς εκσυγχρονισμένος τεχνικός

εξοπλισμός δεν συνάδουν με το προφίλ του αξιόπιστου και ελκυστικού λιμανιού. Άλλωστε, κάθε καθυστέρηση στην παράδοση φορτίου προσαυξάνει το κόστος των αγαθών, το οποίο ανεβάζει την τιμή πώλησής τους προς τους αγοραστές. Βασικό ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας έχει η ανάπτυξη των υποδομών στα λιμάνια της χώρας, ώστε εκτός από τον Πειραιά, να μπορούν να υποδεχθούν με ασφάλεια τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια και να υποστηρίξουν το homeporting.

Τα ναυτιλιακά κέντρα πρέπει να έχουν συνέπεια, οργανωμένες παραναυτιλιακές υπηρεσίες και σταθερή νομοθεσία, για να καθίστανται προσοδοφόρα και ανταγωνιστικά. Προκειμένου να τονωθεί η ελληνική οικονομία με θέσεις εργασίας και κέρδη από τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας, οι φορείς άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής, όπως αναλύθηκαν στην παρούσα, από κοινού μελετούν και καταρτίζουν πρόγραμμα δράσης, ώστε τα λιμάνια να βελτιώσουν την αποδοτικότητα, την ανωδομή και υποδομή τους, η νομοθεσία για τον θαλάσσιο τουρισμό να γίνει ενισχυτική και όχι αποτρεπτική για την προσέλκυση στις ελληνικές μαρίνες σκαφών αναψυχής. Τα σκάφη αναψυχής είναι δυνατό να ενισχύσουν τα έσοδα του Κράτους μέσω των τελών ελλιμενισμού αυτών, της δημιουργίας θέσεων εργασίας καθώς και της κατανάλωσης αγαθών κατά το διάστημα παραμονής των τουριστών στις μαρίνες και εν γένει στις πόλεις των λιμένων προσέγγισης.

Επιπρόσθετα, το ακτοπλοϊκό δίκτυο και η διασύνδεση των ελληνικών λιμένων με την ηπειρωτική Ελλάδα δρουν ενάντια στην τάση εγκατάλειψης των νησιών από τους κατοίκους τους. Η ύπαρξη θαλασσίων συγκοινωνιών και η εκτέλεση δρομολογίων πλοίων από και προς τα απομακρυσμένα, κυρίως, νησιά βοηθά στην αντιμετώπιση της αστυφιλίας του πληθυσμού των νησιών αυτών, τονώνοντας τον τοπικό τουρισμό και ικανοποιώντας την ανάγκη για επικοινωνία της ελληνικής περιφέρειας των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Όσον αφορά στην προαγωγή του ναυτικού επαγγέλματος στην Ελλάδα και τους Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι αποτελούν ικανό και αξιόπιστο δυναμικό, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στην ομιλία του στην καθιερωμένη ετήσια εκδήλωση του Ν.Ε.Ε. για το 2016, ανέφερε ότι στο πλαίσιο της οικονομικής δεινότητας

και δημοσιονομικής στενότητας παρατηρούνται ελλείψεις σε διδακτικό προσωπικό και υφίσταται ελλείψεις στις εγκαταστάσεις των Α.Ε.Ν. και ανήγγειλε αρμοδίως την πρόθεση για διάλογο για την αναμόρφωση του πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης.

Η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας έγκειται και στο σχεδιασμό της εθνικής άμυνας. Η ύπαρξη ικανού αριθμού πλοίων και ναυτικών αποτελεί σημαντικό παράγοντα και συγκριτικό πλεονέκτημα σε περίπτωση που ενσκήψει εθνική ανάγκη άμεσης κινητοποίησης δια θαλάσσης. Η αμυντική πολιτική της Ελλάδος, δεδομένης της θέσης της στο χάρτη και της ύπαρξης πολύ μεγάλου μήκους ακτογραμμών, βασίζεται ιδιαίτερα στη ναυτική της δύναμη, προκειμένου να διατηρεί την ασφάλεια των συνόρων της και την εδαφική της κυριαρχία. Η ελληνική σημαία απαιτείται να έχει υπό τον έλεγχο της εμπορικά και επιβατηγά πλοία και ικανούς ναυτικούς, ώστε σε περίπτωση κινδύνου στο Αιγαίο, να επιτάσσονται και να εξυπηρετούν στρατιωτικούς – αμυντικούς σκοπούς και εθνικές ανάγκες. Η επίταξη, έστω κι αν συνιστά ένα επαχθές μέτρο που αντιβαίνει στο συνταγματικώς κατοχυρωμένο δικαίωμα της ιδιοκτησίας, εντούτοις, σε περιπτώσεις εξαιρετικών αναγκών των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας σε καιρό πολέμου ή επιστράτευσης ή προκειμένου για τη θεραπεία και αντιμετώπιση άμεσης κοινωνικής ανάγκης που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια τάξη ή υγεία, είναι ενδεχόμενο να συμβεί και ο ελληνικός εμπορικός στόλος να κληθεί να συνδράμει με τη δύναμη και τη δυναμικότητά του, όπως και σε παλαιότερους χρόνους έπραξε, στην εθνική ανάγκη.

Αναφορικά με την ενεστώσα συσχέτιση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας με την ανάπτυξη και άλλων κλάδων της οικονομίας, παρατηρείται ότι το ελληνικό τραπεζικό σύστημα αδυνατεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες χρηματοδότησης των επενδύσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι οι ανάγκες αυτές είναι μεγαλύτερες από τις δυνατότητες χρηματοδότησης της ελληνικής οικονομίας. Αλλά και η σχέση μεταξύ ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ναυπηγικής βιομηχανίας δεν ερείδεται σε όρους αλληλεξάρτησης, εφόσον τα προβλήματα στα εργασιακά, το υψηλό κόστος παραγωγής και κυρίως ο υφιστάμενος ανταγωνισμός από άλλες προηγμένες ναυπηγικά χώρες καθιστούν δυσχερή την ανάπτυξη στον τομέα αυτόν.

4. Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική εστιάζεται στο δίπτυχο του σταθερού θεσμικού πλαισίου και της επιδίωξης, εκφραζόμενης τόσο στα διεθνή fora όσο και σε διμερές επίπεδο, της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της κατάργησης των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Η συνειδητοποίηση των αναγκών της κοινωνικής και οικονομικής πραγματικότητας, η μείωση της γραφειοκρατίας και η ύπαρξη σταθερού-ανταγωνιστικού θεσμικού πλαισίου κατά την άσκηση της εθνικής ναυτιλιακής κατεύθυνσης αποτελούν ήδη εργώδη και πολυδιάστατη αναγκαιότητα. Η βάση για την εμπέδωση των σχέσεων εμπιστοσύνης είναι το σταθερό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας, δεδομένου ότι η δυναμικότητά της ανταγωνιστικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας αποδεικνύεται καταλυτική. Η φυσική υποδομή αποτελεί την εθνική μας προίκα. Το αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό παρέχει τα εχέγγυα για ασφαλή και αξιόπιστη ναυτιλία. Οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν τους φορείς τεχνογνωσίας και αυτό τους καθιστά προτιμώμενους εργαζομένους για κάθε επιχείρηση που στοχεύει στη μακροχρόνια ανταγωνιστική απόδοση των πλοίων της .

Η θετική προοπτική είναι το ζητούμενο. Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων με αποδοτικό και σύμφωνο με τα εθνικά συμφέροντα τρόπο είναι η πρόκληση για να υπάρχει επόμενη μέρα. Κρίνονται απαραίτητες οι θετικές συνέργειες και η εποικοδομητική συνεργασία των φορέων άσκησης εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, υπό το πρίσμα της εθνικής ωφέλειας και προς την κατεύθυνση της εθνικής οικονομικής ανάκαμψης.

Προεκτείνοντας τα διαλαμβανόμενα σε αυτήν την εργασία , φρονώ, ότι θα μπορούσε να επακολουθήσει ενασχόληση-μελέτη με σκοπό να διαπιστωθεί η ύπαρξη τυχόν αλληλεξάρτησης ή αιτιώδους σχέσης μεταξύ της ψυχολογίας του ανθρώπινου δυναμικού, από όλες τις θέσεις αρμοδιότητας κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, και της προαγωγής της ελληνικής ναυτιλίας, ιδωμένης της πρώτης ως μοχλού ανάπτυξης της δεύτερης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ.Π., 2007 , Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2^η Έκδοση
- Βλάχος Γ.Π., 2011, Ναυτιλιακή Οικονομία, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη
- Βλάχος Γ.Π., 2011, Ναυλώσεις, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη
- Βλάχος Γ.Π., 2014, Ναυπηγική Οικονομική, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη
- Βλάχος Γ.Π. 2016, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Γ΄ Έκδοση
- Δαγτόγλου Π., 2004, Γενικό διοικητικό δίκαιο, Αθήνα- Θεσσαλονίκη , Εκδόσεις Σάκκουλα, 5η Έκδοση
- Ένωση Απόστρατων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, 1999, Ιστορία του Λιμενικού Σώματος.
- Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας, 2014, Η Εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο πέρασμα των αιώνων, Πειραιάς, ΛΕΥΚΩΜΑ
- Μυλωνόπουλος Δ., 2012 , Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Πειραιάς, Εκδόσεις Σταμούλη, 2^η έκδοση
- Σπηλιωτόπουλος Ε., 2011, Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, Τόμος 1 και 2, 14η έκδοση
- Τάχος Αναστ., 2008, Ελληνικό Διοικητικό Δίκαιο, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 9η έκδοση
- Τάχος Αναστ., 2009 ,Ερμηνεία Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (Ν. 2690/99), Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, Δ΄ έκδοση

Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,
2012,Σχέσεις Δημοσίων Υπαλλήλων και Πολιτών: Οδηγός Ορθής Διοικητικής
Συμπεριφοράς, Αθήνα , Εθνικό Τυπογραφείο

Χαρλαύτη Τζελίνα ,2001, «Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος–20ος
αιώνας», Αθήνα, Εκδόσεις Νεφέλη

ΝΟΜΟΙ-Π.Δ. & ΑΛΛΑ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ (ως ισχύουν)

Ν.4256/2014 (Φ.Ε.Κ. Α'92/14-04-2014) «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις»

Ν. 4150/2013 (Φ.Ε.Κ. Α'102/29-04-2013) «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Ν.3153/2003 (Φ.Ε.Κ.Α'153/19-06-2003) «Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας»

Ν.3079/2002 (Φ.Ε.Κ.Α' 311/10-12-2002) «Κύρωση Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος»

ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ - με το πρώτο άρθρο του Ν. 2690/1999 (ΦΕΚ Α' 45/09-03-1999) «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις»

Κ.Ι.Ν.Δ. Ν. 3816/1958 (ΦΕΚ Α' 32/28-2-1958) «Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου»

Κ.Δ.Ν.Δ. Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α'261/03-10-1973) «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»

Ν.Δ. 444/1970 (ΦΕΚ Α' 39/16-02-1970) «Περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τις αρμοδιότητες των Σωμάτων Ασφαλείας»

Ν.Δ. 2928/54 (ΦΕΚ Α' 163/27-07-1954) «Περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53»

Ν.Δ. 2687/1953 (ΦΕΚ Α' 317/10-11-1953) «Περί επενδύσεως και προστασίας Κεφαλαίων εξωτερικού»

Π.Δ.103/2014 (Φ.Ε.Κ. Α' 170/28-08-2014) «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου»

Π.Δ. 81/2014 (Φ.Ε.Κ. Α' 125/29-05-2014) «Αναδιάρθρωση Περιφερειακών Διοικήσεων Λιμενικού Σώματος– Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ.) και Λιμενικών Αρχών και ρύθμιση θεμάτων στελέχωσης αυτών»

Π.Δ.11/2000 «Τροποποίηση του άρθρου 5 του Ν.Δ. 187/73 Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»

Π.Δ. 402/1995 (ΦΕΚ Α' 227/01-11-1995) «Για το έγγραφο εθνικότητας των ελληνικών εμπορικών πλοίων»

Β.Δ. 10/17 Ιουλ. 1910 (ΦΕΚ Α' 241/1910) «Περί νηολογίων ,ναυτικών υποθηκολογίων κ.λ.π....»

Αριθμ.Φακ. 040/2014 (ΦΕΚ Β'3212/28-11-2014) «Κύρωση Κανονισμού Λειτουργίας Λιμενικών Αρχών»

Αρ.1239 Απ.Υπουργού Οικονομικών (ΦΕΚ Β'2864/11-11-2013) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων για τον έλεγχο και την υπογραφή εγκριτικών πράξεων νηολόγησης πλοίων με ελληνική σημαία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53»

Αριθ. 3525.1.1.5/01/2013 Απόφαση Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΦΕΚ Β' 2079/26-08-2013) « Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, έτους 2013»

ΑΡΘΡΑ-ΕΡΕΥΝΕΣ-ΜΕΛΕΤΕΣ

Γράτσος Α.Γ., Ομιλία στην ημερίδα του Ιδρύματος "ΑΛΣΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ", Ίδρυμα Ευγενίδου,3-4-14. Διαθέσιμο από: <<http://www.nee.gr/downloads/257SPEECH.3.4.14.pdf>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2016, Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου: Ιούλιος 2016. Διαθέσιμο από : <www.statistics.gr/el/statistics?p_p_id=docum> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2016, Δελτίο Τύπου: Ναυτολογηθέντες Έλληνες Ναυτικοί 2010-2015. Διαθέσιμο από: <http://www.statistics.gr/el/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2016, Δελτίο Τύπου: Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου-Ιούνιος 2016. Διαθέσιμο από: <<http://www.statistics.gr/documents/20181/8dab838b-f200-4d9e-960ce09212f1d338>> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών,2012-2013,Ετήσια Έκθεση. Διαθέσιμο από: <https://issuu.com/maritimes.gr/docs/ugs_annual_report_2012_-2013> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών,2013-2014,Ετήσια Έκθεση. Διαθέσιμο από: <<http://www.pireas2day.gr/uploads/efoplistes2014.pdf>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών,2014-2015,Ετήσια Έκθεση. Διαθέσιμο από : <<http://www.tovima.gr/files/1/2015/06/18/ekthesi.pdf>> [τελευταία επίσκεψη : 09-06-2016]

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2015-2016, Ετήσια Έκθεση-1916-2016. Διαθέσιμο από:
<<http://www.tovima.gr/files/1/2016/05/26/ANNUAL%20REPORT%202015-2016.pdf>>
[τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Διαθέσιμο από:
<<http://www.shortsea.gr/nma/statistics/>> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ένωση Λιμένων Ελλάδος, 2013-2015 Στοιχεία Κρουαζιέρας. Διαθέσιμο από:
<http://www.elime.gr/images/Docs/Krouaziera/20132015_StoixeiaKrouazierasSynolikaXoras.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), 2013, Η συμβολή της
ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές.
Διαθέσιμο από: <http://iobe.gr/docs/economy/ECO_Q2_06072016_REP_GR.pdf>
[τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Καραγεώργος Λ., 2015, Αυξημένος κατά 156 πλοία ο ελληνόκτητος στόλος.
Διαθέσιμο από: <<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/934687/auksimenos-kata-156-ploia-o-ellinoktitos->> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Καραγεώργος Λ., 2015, Ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει πρώτος παγκοσμίως.
Διαθέσιμο από: <<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1017157/o-ellinoktitos-stolos->> [τελευταία επίσκεψη: 10-03-2016]

Καραγεώργος Λ., 2016, Ο ελληνόκτητος στόλος διατηρεί την πρωτιά. Διαθέσιμο από: <
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1107928/o-ellinoktitos-emporikos-stolos-diatirei-tin-protia>> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Καραγεώργος Λ., 2016, Οι 40 εφοπλιστικοί όμιλοι αποτελούν το 65% του
ελληνόκτητου στόλου. Διαθέσιμο από:
<<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1112565/oi-40-efoplistikoi-omiloi-apoteloun-to-65-tou-ellinoktitou-stolou>> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Μαντικίδης Τ.,2015, Ηγέτης ο ελληνόκτητος ποντοπόρος στόλος με αξία 106 δισ. Δολάρια. Διαθέσιμο από: < <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=704611>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Μαντικίδης Τ.,2016, Στην κορυφή του κόσμου η ελληνική ναυτιλία. . Διαθέσιμο από: < <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=806079> > [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Μαρκιανός-Δανιόλος Δ. Ιωάννη, 'Νομική αξιολόγηση των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης πλοίων κατά το αρ.13 ΤΟΥ Ν.Δ 2687/53'. Διαθέσιμο από: < <http://daniolos.gr/tag/egkritikes-praksis-niologisis> > [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Μπέλλος Η.,2015, Κλιμακώνονται οι διαγραφές πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο. Διαθέσιμο από : <<http://www.kathimerini.gr/832995/article/oikonomia/epixeirhseis/klimakwnontai-oi-diagrafes-ploiwn-apo-to-ellhniko-nhologio>> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Μπέλλος Η.,2015, Στα 105,65 δισ. δολάρια η αξία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Διαθέσιμο από : <<http://www.kathimerini.gr/803956/article/oikonomia/epixeirhseis/sta-10565-dis-dolaria-h-a3ia-toy-ellhnokthtoy-emporikoy-stoloy> > [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ναυτεμπορική , 2015, Ναυτιλία: Τα σκήπτρα στους Έλληνες και το 2015. Διαθέσιμο από:<<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/927945/ta-skiptra-stous-ellines-kai-to-2015>> [τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

Ναυτεμπορική , 2015, Πάνω από 45 εκατ. κοχ το ελληνικό νηολόγιο. Διαθέσιμο από: <<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/894507/pano-apo-45-ekst-kox-to-elliniko-niologio>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ναυτεμπορική , 2015 , Μεγαλώνει ο υπό ελληνική σημαία στόλος. Διαθέσιμο από:

<<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/930352/megalonei-o-upo-elliniki-simaia-stolos>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ναυτεμπορική , 2016, Οι 40 μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές. Διαθέσιμο από:
<<http://www.naftemporiki.gr/documents/1112564/oi-40-megaluteroi-ellines-efoplistes>> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ναυτικά Χρονικά, 2015, UNCTAD: Παραμένει κυρίαρχος ο ελληνόκτητος στόλος. Διαθέσιμο από :< <http://www.naftikachronika.gr/2015/10/16/unctad-paramenei-kyriarchos-o-ellinoktitos-stolos/>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ναυτικά Χρονικά, 2016, Η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως, αρ.φ.192

Ναυτικά Χρονικά, 2016, Τα Ποσειδώνια 2016 άνοιξαν τις πύλες τους. Διαθέσιμο από:<http://www.naftikachronika.gr/2016/06/07/ta-poseidonia-2016-anoixan-tis-pyles-tous/> [τελευταία επίσκεψη: 05-09-2016]

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Διαθέσιμο από :
<http://www.nat.gr/site/categories/ipox_asfalissis.csp> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ν.Ε.Ε.-ΠΑ.ΠΕΙ.,2012, Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία. Διαθέσιμο από:
<http://www.nee.gr/downloads/184study_on_yachting.pdf>[τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2013,Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική . Διαθέσιμο από:
<http://www.nee.gr/downloads/318HCS_SHIPPING_POLICY_revised_25-9-14.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 10-09-2016]

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2015, Πεπραγμένα 2015. Διαθέσιμο από:
<<http://www.nee.gr/downloads/438pepragmena2015.pdf>>[τελευταία επίσκεψη: 10-09-2016]

Οι Κοινωνικοί Εταίροι ως Δικαιούχοι. Διαθέσιμο από:

<http://www.ergasiaine.gr/FGuide/tp_socpart02_el.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ,Σταθμοί της Ιστορίας της Π.Ν.Ο. Διαθέσιμο από:

<<http://www.pno.gr/frameset.htm>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, 2016, Δελτίο Τύπου. Διαθέσιμο από:

< <http://www.pno.gr/dt/15-9-2016.pdf>> [τελευταία επίσκεψη: 20-09-2016]

Πρεβεδούρου Ε.,2013, Το δικαίωμα προηγούμενης ακρόασης. Διαθέσιμο από:

<<https://www.prevedourou.gr/oi-διοικητικές>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Πρεβεδούρου Ε.,2014, Περιεχόμενο και τύπος της διοικητικής πράξης. Διαθέσιμο από:

<<https://www.prevedourou.gr/περιεχόμενο-και>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Πρεβεδούρου Ε.,2014, Οι διοικητικές πράξεις (έννοια-διακρίσεις). Διαθέσιμο από:

<<https://www.prevedourou.gr/oi-διοικητικές>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Πρεβεδούρου Ε.,2014, Η δημοσίευση των διοικητικών πράξεων. Διαθέσιμο από:

<<https://www.prevedourou.gr/η-δημοσίευση>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Ρουσάνογλου Ν.,2015,Στα 506 εκατ. η συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην οικονομία. Διαθέσιμο από:

<<http://www.kathimerini.gr/820941/article/oikonomia/epixeirhseis/sta-506-ekat-h-syneisfora-toy-kladoy-kroyazieras-sthn-oikonomia>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Το Βήμα,2015,Πρόεδρος εφοπλιστών: «Θέλουμε να μείνουμε στην Ελλάδα».

Διαθέσιμο από: <<http://www.tovima.gr/society/article/?aid=674199>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

“Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται”. Διαθέσιμο από:

<http://www.nee.gr/downloads/173Alpha_Bank_Nautilia.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Τσιμπλάκης Α., 2015, Πολιτεία και εφοπλισμός : Τα πέντε «πρέπει» για τη ναυτιλία.

Διαθέσιμο από:<<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/956600/politeia-kai-efoplismos-ta-pente-prepei-gia-ti-nautilia>> [τελευταία επίσκεψη:10-03-2016]

Τσιμπλάκης Α.,2016, Οι Έλληνες εφοπλιστές διατηρούν την παγκόσμια πρωτιά και το

2016. Διαθέσιμο από:<<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1065070/oi-ellines-efoplistes-diatiroun-tin-pagkosmia-protia-kai-to-2016>> [τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Γ.Γ.Λ.Λ.Π., 2012, Εγκύκλιος με Θέμα «Οδηγίες για την εκμετάλλευση της Ζώνης Λιμένα στα πλαίσια της παραχώρησης του ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης των χώρων αυτής» . Διαθέσιμο από:

< http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/8321_2012.1414586435062.pdf> [τελευταία επίσκεψη:10-03-2016]

Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2014, Θετικό το πρόσημο για τα μεγέθη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για το πρώτο εννιάμηνο του 2014. Διαθέσιμο από:< <http://www.hcg.gr/node/9022>> [τελευταία επίσκεψη: 10-09-2016]

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2016, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ - Ποιότητα, Ασφάλεια &Περιβαλλοντική Ευαισθησία . Διαθέσιμο από:

<www.yen.gr/documents/20182/93081/%CE%95%CE%9D%CE%97%CE%9C%CE%95%CE%A1%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F+%CE%A6%CE%A5%CE%9B%CE%9B%CE%91%CE%94%CE%99%CE%9F+2016.pdf/af3635c2-9a84-4c02-ab91-5708b085c197> [τελευταία επίσκεψη: 10-09-2016]

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής , 2016,Ναυτική Εκπαίδευση.
Διαθέσιμο από : <<https://www.yen.gr/web/guest/nautike-ekpaideuse>> [τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2016, Δελτίο Τύπου. Διαθέσιμο από:
<<https://www.yen.gr/web/guest/-/1143-spoudastes-spoudastries-stis-akademies-emporikou-nautikou-a-e-n-akademaikou-etous-2016-2017->> [τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ιστορική Αναδρομή. Διαθέσιμο από:
<<http://www.hcg.gr/node/65>> [τελευταία επίσκεψη: 12/05/2016]

CLIA, 2014 , Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition. Διαθέσιμο από:<<http://www.slideshare.net/monifacio/clia-2014-european-cruise-industry-economic-contribution>> [τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

CLIA , 2015,Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition. Διαθέσιμο από:< <http://www.slideshare.net/monifacio/2014-europe-economic-contribution-report2015>> [τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

ECSA , European Community Shipowners' Associations ,2012-2013, Annual Report. Διαθέσιμο από:
http://www.ecsa.eu/images/files/downloads_annualreports/Rapport%202012-2013.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Eurocapital ,2015,Στα 506 εκατ. η συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην οικονομία. Διαθέσιμο από:
<<http://www.eurocapital.gr/index.php/permalink/71367.html>> [τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

Eurocapital , 2016, Στην κορυφή του κόσμου η ελληνική ναυτιλία Διαθέσιμο από:
<<http://www.eurocapital.gr/index.php/permalink/81205.html>>[τελευταία επίσκεψη:10-09-2016]

Glass, D 2014, 'The Greek shipping fleet and its importance to the economy', *Seatrade Maritime News*. Διαθέσιμο από: <<http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/the-greek-shipping-fleet-and-its-importance-to-the-economy.html>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

G.S.C.C, 2012, Annual Report 2011-2012. Διαθέσιμο από: <<http://www.tovima.gr/files/1/2012/06/21/gsc%20annual%20report%202011%202012.pdf>> [τελευταία επίσκεψη: 10-09-2016]

G.S.C.C. , 2015, *Annual report 2014 -2015*, G.S.C.C, London. Διαθέσιμο από: <http://www.maritimes.gr/ennews/uploads/annual_report_2014_2015_.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 10-09-2016]

I.M.O., «Labour Standards». Διαθέσιμο από: <<http://www.ilo.org/global/standards/lang-en/index.htm>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

I.M.O., «MLC, 2006 What it is and what it does». Διαθέσιμο από: <<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang-en/index.htm>> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Petrofin Research 2014, *Research and analysis: greek shipping companies*. Διαθέσιμο από: <http://www.petrofin.gr/Upload/1stPart-2014-Petrofin_Researcht-GreekShippingCompanies.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Petrofin Research 2014, *Research and analysis: greek fleet statistics*. Διαθέσιμο από: <http://www.petrofin.gr/Upload/2ndPart-2014-Petrofin_Researcht-GreekFleetStatistics.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

Polemis, S 2007, 'The History of Greek Shipping', *Hellenic Electronic Center Portal*. Διαθέσιμο από: <http://www.greece.org/poseidon/work/articles/polemis_one.html> [τελευταία επίσκεψη: 05-03-2016]

UNCTAD, 2015, Review of Maritime Transport. Διαθέσιμο από: <http://www.unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 10-09-2016]

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

www.hcg.gr/node/32

www.hcg.gr/node/65

www.hcg.gr/node/95

www.yen.gr

www.statistics.gr

www.epest.gr

www.imo.org

www.ilo.org

www.ecsa.eu

www.generg.gr

<http://greek-marinas.gr/el/gma-profile/>

www.oecd.org

www.unctad.org

www.parismou.org

www.naftichronika.gr

www.pno.gr

www.nautilia.gr

<http://hrs.gr/default.aspx?lang=gr>

ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport

www.itfglobal.org/media/639611/sb2014_english_web.pdf

unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf

unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf

www.cruising.org

www.crs1.com

www.kesen.hcg.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Α. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΙΑ

1.ΘΕΜΑ: ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΠΑΓΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ:

Η νηολόγηση “ υπό ναυπήγηση ” επιτρέπεται μόνο για πλοία (δηλαδή Κόρων Καθαρής Χωρητικότητας άνω των 10) μη επιτρεπομένης για τα πλοiάρια και τα πλωτά ναυπηγήματα (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου). Τα νηολογούμενα υπό ναυπήγηση τελούντα πλοία είναι δυνατόν να υποθηκευτούν κατά το διάστημα της ναυπήγησής τους.

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ:

1.-Σύμβαση ναυπήγησης (θεώρηση γνησίου υπογραφών των συμβαλλομένων από Δημόσια Αρχή). Στη σύμβαση ναυπήγησης θα αναγράφεται ρητά “ **καθ’ όλη την διάρκεια της ναυπήγησης η κυριότητα του υπό ναυπήγηση πλοίου ανήκει εξ’ ολοκλήρου στον αγοραστή και ότι με την ναυπήγηση θα προσκομισθεί πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής.**

2.-Υπεύθυνη δήλωση ναυπηγού (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) Ν. 1599/86 περί:

- i. Των προβλεπομένων διαστάσεων (Μήκος -Πλάτος - Βάθος)
- ii. Των προβλεπομένων χωρητικοτήτων (Ολική και Καθαρά)
- iii. Του είδους του πλοίου
- iv.Του υλικού κατασκευής
- v.Είδους και ιπποδύναμης μηχανής που θα τοποθετηθεί.

3.-Υπεύθυνη δήλωση πλοιοκτήτη – αγοραστή (θεώρηση γνησίου υπογραφής)

Ν.1599/86 περί:

- i.Ιδιοκτησίας
- ii.Του ότι το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στα Νηολόγια άλλου Ελληνικού Λιμανιού.
- iii.Του είδους και της ιπποδύναμης της μηχανής που θα τοποθετηθεί επί του πλοίου.

4.-Σειρά σχεδίων του, υπό ναυπήγηση τελούντος πλοίου απ’ όπου να προκύπτει καθαρή χωρητικότητα άνω των 10 κόρων.

5.-Φωτοτυπία ταυτότητας ή πιστοποιητικό Δήμου για τον αγοραστή (ιδιοκτήτη).

6.-Βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ακτή Μιαούλη 65) περί καταβολής της εφ' απαξ εισφοράς.

7.-Αίτηση περί νηολόγησης του υπό ναυπήγηση τελούντος πλοίου, με θεώρηση γνησίου υπογραφής του αιτούντος και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης, εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο (παραλαμβάνεται από γραμματεία Νηολογίων).

8.-Παράβολο υπέρ ΕΚΟΕΜΝ (α) 30 Ευρώ για πλοία από 10-60κόρους καθαρής χωρητικότητας, (β) 90 Ευρώ για πλοία άνω των 60 κόρων καθαρής χωρητικότητας.

9.-Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Επιβατηγό – Δρομολογιακό (Ε/Γ-Δ/Ρ), Επιβατηγό Οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), Φορτηγό – Οχηματαγωγό (Φ/Γ- Ο/Γ) ή άνω των εξήντα (60) κόρων καθαρής χωρητικότητας Επιβατηγό – Τουριστικό (Ε/Γ-Τ/Ρ) απαιτείται έγκριση ονομασίας του από Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης/ Τμήμα Δ'.

10.-Στα αλιευτικά απαιτείται έγκριση της οικείας Εποπτείας Αλιείας.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ Ι :

1.-Εφόσον οι συμβαλλόμενοι (κατασκευαστής-αγοραστής) είναι εταιρείες απαιτούνται επιπλέον τα παρακάτω δικαιολογητικά:

Α) Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων με προσκόμιση όλων των τυχόν τροποποιήσεων από: α)Πρωτοδικείο για τις Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης, Ομόρρυθμες Εταιρείες, Ετερόρρυθμες Εταιρείες, β) Νομαρχία για τις Ανώνυμες Εταιρείες, γ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών για τις εταιρείες του Ν. 959/79 δ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας/Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής για τις εταιρείες Ν. 3182/03.

Β) Πρακτικό εταίρων για αγορά ή πώληση πλοίου, εφόσον πρόκειται για Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης – Ομόρρυθμη Εταιρεία – Ετερόρρυθμη Εταιρεία και από Διοικητικό Συμβούλιο όταν πρόκειται για Ανώνυμη Εταιρεία ,Ναυτική Εταιρεία και Ν.Ε.Π.Α. καθώς και για την εκπροσώπηση της εταιρείας.

Γ) Υπεύθυνη Δήλωση εκπροσώπου - διαχειριστή της αγοράστριας εταιρείας (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) με το παρακάτω κείμενο: " Αντίκλητος της εταιρείας για το πλοίο Ν.Π. είναι ο Δ/ση τηλ.".

Σε περίπτωση που αντίκλητος οριστεί άλλος πλην του παραπάνω δηλούντος χρειάζεται Υπεύθυνη Δήλωση περί αποδοχής του ως αντικλήτου.

Για την αποπεράτωση της ναυπήγησης και έκδοση εγγράφου εθνικότητας

απαιτούνται:

- 1.-Αίτηση ιδιοκτήτη αποπεράτωσης ναυπήγησης του πλοίου με θεώρηση του γνησίου της υπογραφής του και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο (παραλαμβάνεται από Γραμματεία Νηολογίων).
- 2.-Πρωτόκολλο παράδοσης – παραλαβής του αποπερατωθέντος πλοίου με θεώρηση γνησίου υπογραφών των συμβαλλομένων .
- 3.-Τιμολόγια αγοράς πλοίου, μηχανής και συσκευής VHF.
- 4.-Πιστοποιητικό καταμέτρησης από Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ή αναγνωρισμένου Νηογνώμονα.
- 5.-Εγγραφο εθνικότητας (από Ν.Α.Τ.) μεγάλου τύπου εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με συσκευή VHF (υποχρεωτικά για πλοία άνω των 30 Κ.Κ.Χ.), μικρού τύπου για τα μη φέροντα συσκευή VHF και Διεθνές για τα έχοντα καταμετρηθεί με την Διεθνή Σύμβαση Χάγης (1969).
- 6.- Παράβολο χαρτοσήμου από Δ.Ο.Υ. 30 Ευρώ και παράβολο υπέρ Μ.Τ.Ν. 30 Ευρώ από ΚΛΠ/ Νηολόγια για το προς έκδοση έγγραφο εθνικότητας και άδειας ασυρμάτου, αντίστοιχα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ II:

Εφόσον οι συμβαλλόμενοι κατά την αποπεράτωση ναυπήγησης είναι εταιρείες απαιτούνται τα δικαιολογητικά που αναφέρονται στην παραπάνω σημείωση υπ' αριθμόν 1 (νομιμοποιητικά εταιρειών).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ III:

Τα ανωτέρω δικαιολογητικά - προϋποθέσεις ισχύουν και για ανάλογα αιτήματα σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή.

ΧΡΟΝΟΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ Ή ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ

1-3 ημέρες από την κατάθεση.

2.ΘΕΜΑ: ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13 Ν.Α. 2687/53 “ΠΕΡΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ”

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ - ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ:

1.-Συμφωνητικό πώλησης (BILLOFSALE) μεταξύ των συμβαλλομένων με θεώρηση γνησίου υπογραφών τους.

2.-Εγκριτική απόφαση κ.κ. Υπουργών Οικονομικών- Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται σε Φύλλο Εφημερίδος Κυβερνήσεως ή αποστολή σχετικού σήματος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας /Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης Τμήμα δ' για την νηολόγηση του πλοίου στο οποίο γνωρίζεται ο αριθμός της Εγκριτικής πράξης Νηολόγησης του πλοίου.

3.-i) Για τα νεότευκτα στο εξωτερικό πλοία απαιτούνται:

α)Πιστοποιητικό κατασκευαστή (builder's certificate) β)τιμολόγιο (commercial invoice) και γ) πρωτόκολλο παράδοσης παραλαβής.

ii) Για τα πλοία που έφεραν προηγούμενη σημαία απαιτείται αντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας και πιστοποιητικό καταμέτρησης (σε ισχύ).

4.-Πιστοποιητικό καταμέτρησης που εκδίδεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας /Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ή αναγνωρισμένου Νηογνώμονα.

Είναι δυνατό να εκδοθεί Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης από την Νηολογούσα αρχή κατόπιν διαταγής Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας / Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης Τμήμα δ' βάσει στοιχείων αλλοδαπού πιστοποιητικού καταμέτρησης ή εγγράφου εθνικότητας ή πιστοποιητικού καταμέτρησης ξένου αναγνωρισμένου Νηογνώμονα.

5.- Στην περίπτωση που το προς νηολόγηση πλοίο έφερε προηγουμένως σημαία Ρωσίας, Ιταλίας, Κύπρου, Δ. Γερμανίας, Αλβανίας, Βουλγαρίας, Αιγύπτου, Γεωργίας, Εσθονίας, Ιορδανίας, Κίνας, Κροατίας, Ν. Αφρικής, Τυνησίας, Ουκρανίας, Συρίας, Λετονίας και Τουρκίας, απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από τα οικεία Νηολόγια. Σε διαφορετική περίπτωση απαιτείται πιστοποιητικό κυριότητας και ελεύθερο βαρών και έγγραφη δέσμευση (letterofundertaking) ότι εντός μηνός θα προσκομιστεί πιστοποιητικό διαγραφής.

6.- Στην περίπτωση που το πλοίο αγοράστηκε από αλλοδαπούς (εκτός των χωρών Ευρωπαϊκής Κοινότητας) απαιτείται διασάφηση Τελωνείου εισαγωγής.

7.-Υπεύθυνη δήλωση του νομίμου εκπροσώπου της αγοράστριας εταιρείας περί:

α) Πλοιοκτησίας

β) Ότι το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στα Νηολόγια άλλου Ελληνικού

λιμανιού ούτε έχει λάβει Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα

γ) Διορισμού και αποδοχής διορισμού αντικλήτου.

8.-Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο έφερε προηγουμένως ξένη σημαία απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του πλοιοκτήτη ή αντιπροσώπου του περί αλλαγής των πιστοποιητικών ασφαλείας και γραμμής φόρτωσης σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση Προστασίας της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα (ΠΑΖΕΘ).

9.-Έντυπο εγγράφου εθνικότητας από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Διεθνές).

10.-Αίτηση νομίμου εκπροσώπου πλοιοκτήτριας εταιρείας με θεώρηση γνησίου υπογραφής.

11.-Παράβολο χαρτοσήμου από Δ.Ο.Υ. 30 Ευρώ και παράβολο υπέρ Μ.Τ.Ν. 30 Ευρώ από ΚΛΠ/ Νηολόγια για χαρτοσήμανση εγγράφου εθνικότητας και αντίστοιχα για το προς έκδοση προσωρινό πιστοποιητικό καταμέτρησης και για την προς έκδοση άδεια ασυρμάτου.

12.-Παράβολο νηολόγησης υπέρ ΕΚΟΕΜΝ 90 Ευρώ.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ I:

Για την νομιμοποίηση τόσο των αλλοδαπών εταιρειών (πωλήτριας) όσο και της αγοράστριας εταιρείας απαιτούνται:

α) GOODSTANDING (πιστοποιητικό καλώς έχειν) στο οποίο θα αναφέρονται και οι αξιωματούχοι που εκπροσωπούν την εταιρεία θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση (Apostille της Δ.Σ. ΧΑΓΗΣ 1961).

β) Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου για την πώληση ή την αγορά θεωρημένα από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση (Apostille της Δ.Σ. ΧΑΓΗΣ 1961).

γ) Πληρεξούσιο για τη συγκεκριμένη πράξη θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση (Apostille της Δ.Σ. ΧΑΓΗΣ 1961).

Ειδικά για τις Λιβεριανές εταιρείες απαιτείται πιστοποιητικό Αξιωματούχων (CERTIFICATE OF INCUMBENCY).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ II:

Τα ανωτέρω δικαιολογητικά – προϋποθέσεις ισχύουν και για ανάλογα αιτήματα σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή.

ΧΡΟΝΟΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ Ή ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ
Αυθημερόν

3.ΘΕΜΑ: ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΙΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ – ΠΛΟΙΑΡΙΩΝ-ΦΟΡΤΗΓΙΑΩΝ ΚΑΙ ΠΛΩΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΩΝ

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ - ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ:

1. Τίτλος Κυριότητας μεταξύ των συμβαλλομένων και θεώρηση γνησίου υπογραφής τους: α) Εφόσον ο τίτλος συντάχθηκε στην αλλοδαπή απαιτείται θεώρηση από Ελληνική Προξενική Αρχή ή θεώρηση σύμφωνα με σύμβαση ΧΑΓΗΣ 1961 (APOSTILLE), β) Αν ο Τίτλος Κυριότητος συντάχθηκε στην Ελλάδα η θεώρηση πρέπει να γίνει από οποιαδήποτε Δημόσια Αρχή.

2. Πιστ/κό Δήμου ή Κοινότητας ή φωτοτυπία ταυτότητας του αγοραστή (για απόδειξη της Ελληνικής υπηκοότητας εφόσον πρόκειται για φυσικό πρόσωπο).

3. Υπεύθυνη δήλωση πλοιοκτητών και, εφόσον πρόκειται για εταιρεία, του νομίμου εκπροσώπου – διαχειριστή της περι:

α) Πλοιοκτησίας και εάν το πλοίο έχει επιδοτηθεί με το Ν. 1262/82 ή όχι.

β) Του ότι το πλοίο δεν έχει νηολογηθεί σε νηολόγια άλλου Ελληνικού Λιμένα, ούτε έχει λάβει Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα και ότι έχει καταμετρηθεί με το αριθμ. πιστοποιητικό καταμέτρησης Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ή αναγνωρισμένου Νηογνώμονα.

γ) Εάν φέρει ή δεν φέρει συσκευή V.H.F.

δ) Το πλοίο δεν προϋπήρξε Ελληνικό. Εάν ναι όνομα και αριθμό νηολογίου

4. Οριστικό πιστοποιητικό καταμέτρησης.

Τούτο εκδίδεται από τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων/ Ναυπηγικό ή τους αναγνωριζόμενους Νηογνώμονες . Είναι δυνατό να εκδοθεί Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης, κατόπιν διαταγής Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης Τμήμα δ' (ΔΝΠΑ δ') εφόσον προσκομισθούν: Αντίγραφα των ναυτιλιακών εγγράφων σε ισχύ (έγγραφο εθνικότητας, πιστοποιητικό

καταμέτρησης ή πιστοποιητικό καταμέτρησης εγκεκριμένου νηογνώμονα) συνοδευόμενα με δήλωση Ν. 1599/86 ότι το πλοίο δεν έχει καμία μετασκευή ή διαφοροποίηση των τεχνικών στοιχείων. (Το προσωρινό πιστοποιητικό καταμέτρησης δεν ισχύει για τα πλοίαρια - φορτηγίδες και πλωτά ναυπηγήματα, τα οποία κατά την νηολόγησή τους πρέπει να έχουν οριστικό).

5. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο πριν νηολογηθεί έφερε σημαία ΡΩΣΙΑΣ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΙΤΑΛΙΑΣ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ, ΚΥΠΡΟΥ, ΑΛΒΑΝΙΑΣ, ΑΙΓΥΠΤΟΥ, ΓΕΩΡΓΙΑΣ, ΕΣΘΟΝΙΑΣ, ΙΟΡΔΑΝΙΑΣ, ΚΙΝΑΣ, ΚΡΟΑΤΙΑΣ, Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ, ΤΥΝΗΣΙΑΣ, ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ, ΣΥΡΙΑΣ, ΛΕΤΟΝΙΑΣ και ΤΟΥΡΚΙΑΣ απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από το οικείο νηολόγιο. Σε διαφορετική περίπτωση απαιτείται

πιστοποιητικό κυριότητας και ελεύθερο βαρών καθώς και έγγραφη δέσμευση (letterofundertaking) ότι θα προσκομιστεί πιστοποιητικό διαγραφής εντός μηνός.

* Στα πλοίαρια περιλαμβάνεται κάθε σκάφος, ανεξαρτήτως υλικού κατασκευής, καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων, ολικού μήκους άνω των:

(α) επτά μέτρων για επαγγελματικό μεταφοράς επιβατών

(β) δέκα μέτρων προκειμένου για ερασιτεχνικό ή επαγγελματικό αλιευτικό ή φορτηγό.

6. Στην περίπτωση κατά την οποία το σκάφος αγοράστηκε από αλλοδαπούς και συγκεκριμένα από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) απαιτείται διασάφηση εισαγωγής από Τελωνιακή Αρχή.

Για πλοία- πλοίαρια προερχόμενα από χώρες Ευρωπαϊκής Ένωσης απαιτείται θεώρηση του τίτλου κυριότητας από Εφορία ή Διασάφηση Τελωνιακής Αρχής.

7. Για όλα τα πλοία, τριπλότυπο αποδείξεως από Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.4512/66) ότι κατεβλήθη η εφ' άπαξ εισφορά υπέρ αυτού.

8. Εφόσον το νηολογούμενο πλοίο έχει κατασκευασθεί στην Ελλάδα, απαιτείται πλην του ιδιωτικού συμφωνητικού πωλήσεως και το **τιμολόγιο** αγοράς του **σκάφους** και **της μηχανής**.

9. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Επιβατηγό - Δρομολογιακό (Ε/Γ-Δ/Ρ), Επιβατηγό - Οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), Φορτηγό – Οχηματαγωγό (Φ/Γ- Ο/Γ) ή άνω των εξήντα (60) κόρων καθαρής χωρητικότητας Επιβατηγό – Τουριστικό (Ε/Γ-Τ/Ρ) απαιτείται έγκριση της ονομασίας του από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας /Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

10. Έγγραφο Εθνικότητας (από Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) "μεγάλο" για τα φέροντα συσκευή VHF, "μικρό" για τα μη φέροντα συσκευή VHF και "διεθνές" για τα έχοντα καταμετρηθεί με την Διεθνή Σύμβαση ΧΑΓΗΣ (1969).

11. Αίτηση με θεώρηση γνησίου υπογραφής του αιτούντος και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης, εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο, η οποία παραλαμβάνεται από την Γραμματεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς /Νηολόγια.

Ειδικά για τα αναψυχής πλοία, η αίτηση είναι συγκεκριμένου τύπου και υποβάλλεται εις διπλούν (σχετ. η υπ' αριθμόν 1037940/2340/0009α/16-4-92 Κοινή απόφαση Υπουργών Οικονομικών- Εμπορικής Ναυτιλίας).

12. Παράβολο χαρτοσήμου 30 ΕΥΡΩ από Δ.Ο.Υ. και 30 ΕΥΡΩ υπέρ Μ.Τ.Ν. από Κ.Λ.Π./ Νηολόγια για το προς έκδοση έγγραφο εθνικότητας και αντίστοιχα για το προς έκδοση Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης και για την προς έκδοση Προσωρινή Άδεια Ασυρμάτου.

13. Παράβολο νηολόγησης υπέρ ΕΚΟΕΜΝ

α) 6 Ευρώ για Πλοίαρια (κάτω των 10 κόρων καθαρής χωρητικότητας).

β) 30 Ευρώ για Πλοία Α΄ Κλάσης (άνω των 10 κόρων καθαρής χωρητικότητας).

γ) 90 Ευρώ για Πλοία Β΄ Κλάσης (άνω των 60 κόρων καθαρής χωρητικότητας).

14. Για νηολόγηση Αλιευτικών σκαφών απαιτείται έγκριση από την αρμόδια κατά περίπτωση Εποπτεία Αλιείας

15. Για νηολόγηση σκαφών αναψυχής μήκους μέχρι 24 μ. απαιτείται πιστοποιητικό σήμανσης πιστότητας (CE) (οδηγία 94/25/ΕΚ)».

ΣΗΜΕΙΩΣΗ I:

A) Εφόσον ο ιδιοκτήτης είναι εταιρεία απαιτούνται επιπλέον τα παρακάτω δικαιολογητικά:

1.- Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων με προσκόμιση όλων των τυχόν τροποποιήσεων, από: α) Πρωτοδικείο για τις Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ), Ομόρρυθμες Εταιρείες (Ο.Ε.), Ετερόρρυθμες Εταιρείες (Ε.Ε.), β) Νομαρχία για τις Ανώνυμες Εταιρείες (Α.Ε.), γ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών (ΥΜΝΕ) για τις εταιρείες του Ν.959/79 δ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας/ Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής για τις εταιρείες Ν. 3182/03.

2.- Πρακτικό εταίρων για αγορά του πλοίου, εφόσον πρόκειται για Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ), Ομόρρυθμη Εταιρεία (Ο.Ε.), Ετερόρρυθμη Εταιρεία (Ε.Ε.), και από το Διοικητικό Συμβούλιο όταν πρόκειται για Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.), Ναυτική Εταιρεία (Ν.Ε.) και Ν.Ε.Π.Α. καθώς και για την εκπροσώπησή της.

3.- Υπεύθυνη Δήλωση εκπροσώπου-διαχειριστή της αγοράστριας εταιρείας (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) με το παρακάτω κείμενο: " Αντίκλητος της εταιρείαςγια το πλοίοείναι οΔ/νση τηλ.". Σε περίπτωση που αντίκλητος οριστεί άλλος πλην του παραπάνω δηλούντος, απαιτείται και Υπεύθυνη Δήλωση περί αποδοχής του ως αντικλήτου.

B) Εφόσον ο πωλητής είναι αλλοδαπή εταιρεία απαιτούνται:

1.- Good Standing (πιστοποιητικό "καλώς έχειν") στο οποίο θα αναφέρονται και οι αξιωματούχοι που δεσμεύουν την εταιρεία, θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

2.- Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου για την πώληση θεωρημένα από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

3.-Πληρεξούσιο για τη συγκεκριμένη πράξη θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

Ειδικά για τις εταιρείες εθνικότητας Λιβερίας απαιτείται πιστοποιητικό Αξιοματούχων (CERTIFICATE OF INCUMBENCY).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ II :

Τα ανωτέρω δικαιολογητικά-προϋποθέσεις ισχύουν και για ανάλογα αιτήματα σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή.

ΧΡΟΝΟΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ Ή ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ

1-3 ημέρες από την κατάθεση.

4.ΘΕΜΑ: ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ (Π.Ν.Ε.)

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ-ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ:

1.-Τίτλος Κυριότητας μεταξύ των συμβαλλομένων και θεώρηση γνησίου υπογραφής τους: α) Εφόσον ο τίτλος συντάχθηκε στην αλλοδαπή απαιτείται και θεώρηση από Ελληνική προξενική Αρχή ή θεώρηση σύμφωνα με σύμβαση ΧΑΓΗΣ 1961 (APOSTILLE). β) Αν ο τίτλος κυριότητας συντάχθηκε στην Ελλάδα η θεώρηση πρέπει να γίνει από οποιαδήποτε Δημόσια Αρχή.

2.-Πιστ/κό Δήμου ή Κοινότητας ή φωτοτυπία ταυτότητας (για απόδειξη της ελληνικής υπηκοότητας του αγοραστή εφόσον πρόκειται για φυσικό πρόσωπο).

3.-Υπεύθυνη δήλωση πλοιοκτητών και, εφόσον πρόκειται για εταιρεία, του νομίμου εκπροσώπου της περι:

α) Πλοιοκτησίας και εάν το πλοίο έχει επιδοτηθεί με το Ν. 1262/82 ή όχι

β) Του ότι το πλοίο δεν έχει νηολογηθεί σε νηολόγια άλλου Ελληνικού Λιμένα, ούτε έχει λάβει Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα και ότι έχει καταμετρηθεί με το αριθμ.πιστοποιητικό καταμέτρησης Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ή αναγνωρισμένο νηογνώμονα.

γ) Εάν φέρει η δεν φέρει συσκευή V.H.F.

δ) Το πλοίο δεν προϋπήρξε ελληνικό. Εάν ναι όνομα και αριθμό νηολογίου.

4.-Οριστικό πιστοποιητικό καταμέτρησης.

Τούτο εκδίδεται από τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων/ Ναυπηγικό.

Είναι δυνατό να εκδοθεί Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης, κατόπιν διαταγής Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης Τμήμα δ' (ΔΝΠΑ δ'), εφόσον προσκομισθούν:

Αντίγραφα των ναυτιλιακών εγγράφων σε ισχύ (έγγραφο εθνικότητας, πιστοποιητικό καταμέτρησης ή πιστοποιητικό καταμέτρησης εγκεκριμένου νηογνώμονα), συνοδευόμενα με δήλωση Ν. 1599/86 ότι το πλοίο δεν έχει καμία μετασκευή η διαφοροποίηση των τεχνικών στοιχείων. (Το προσωρινό πιστοποιητικό καταμέτρησης δεν ισχύει για τα πλοιάρια - φορτηγίδες και πλωτά ναυπηγήματα, τα οποία κατά την νηολόγησή τους πρέπει να έχουν οριστικό).

5.-Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο πριν νηολογηθεί έφερε σημαία ΡΩΣΙΑΣ , ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΙΤΑΛΙΑΣ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ, ΚΥΠΡΟΥ, ΑΛΒΑΝΙΑΣ, ΑΙΓΥΠΤΟΥ,ΓΕΩΡΓΙΑΣ, ΕΣΘΟΝΙΑΣ, ΙΟΡΔΑΝΙΑΣ, ΚΙΝΑΣ, ΚΡΟΑΤΙΑΣ, Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ,ΤΥΝΗΣΙΑΣ, ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ, ΣΥΡΙΑΣ, ΛΕΤΟΝΙΑΣ και ΤΟΥΡΚΙΑΣ, απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από το οικείο Νηολόγιο. Σε διαφορετική περίπτωση

απαιτείται πιστοποιητικό κυριότητας και ελεύθερο βαρών καθώς και έγγραφη δέσμευση (letter of undertaking) ότι εντός μηνός θα προσκομιστεί πιστοποιητικό διαγραφής.

6. Εγκριτική Διαταγή από ΥΕΝ/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης Τμήμα δ' (ΔΝΠΑ δ') για την χορήγηση των Προσωρινών Ναυτιλιακών Εγγράφων (Π.Ν.Ε.).

7. Για όλα τα πλοία, τριπλότυπο αποδείξεως από Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.4512/66) ότι κατεβλήθη η εφ' άπαξ εισφορά υπέρ αυτού.

8. Εφ' όσον το νηολογούμενο πλοίο έχει κατασκευασθεί στην Ελλάδα, απαιτείται πλην του ιδιωτικού συμφωνητικού πωλήσεως και το τιμολόγιο αγοράς του σκάφους και της μηχανής.

9. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Επιβατηγό - Δρομολογιακό (Ε/Γ-Δ/Ρ), Επιβατηγό - Οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), Φορτηγό - Οχηματαγωγό (Φ/Γ- Ο/Γ) ή άνω των εξήντα (60) κόρων καθαρής χωρητικότητας Επιβατηγό - Τουριστικό (Ε/Γ-Τ/Ρ) απαιτείται έγκριση ονομασίας του από Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης Τμήμα δ' (ΔΝΠΑ δ').

10. Έγγραφο Εθνικότητας (από Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) "μεγάλο" για τα φέροντα συσκευή VHF, "μικρό" για τα μη φέροντα συσκευή VHF και "διεθνές" για τα έχοντα καταμετρηθεί με την Διεθνή Σύμβαση ΧΑΓΗΣ (1969).

11. Αίτηση με θεώρηση γνησίου υπογραφής του αιτούντος και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης, εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο, η οποία παραλαμβάνεται από την Γραμματεία του Κ.Λ.Π./ΝΗΟΛΟΓΙΑ.

Ειδικά για τα αναψυχής πλοία, η αίτηση είναι συγκεκριμένου τύπου και υποβάλλεται εις διπλούν (σχετ. η υπ. αριθμόν 1037940/2340/0009α/16-4-92 Κοινή απόφαση Υπουργών Οικονομικών- Εμπορικής Ναυτιλίας).

12. Παράβολο χαρτοσήμου 30 Ευρώ από Δ.Ο.Υ. και παράβολο 30 Ευρώ υπέρ Μ.Τ.Ν. από ΚΛΠ/ Νηολόγια.

13. Παράβολο υπέρ ΕΚΟΕΜΝ.

14. Για νηολόγηση Αλιευτικών σκαφών απαιτείται έγκριση από την αρμόδια κατά περίπτωση Εποπτεία Αλιείας.

15. Για νηολόγηση σκαφών αναψυχής μήκους μέχρι 24 μ. απαιτείται πιστοποιητικό σήμανσης πιστότητας (CE) (οδηγία 94/25/ΕΚ)».

ΣΗΜΕΙΩΣΗ I : Α. Εφόσον ο ιδιοκτήτης είναι εταιρεία απαιτούνται επιπλέον τα παρακάτω δικαιολογητικά:

1.- Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων με προσκόμιση όλων των τυχόν τροποποιήσεων, από: α) Πρωτοδικείο για τις Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης(ΕΠΕ),

Ομόρρυθμες Εταιρείες (Ο.Ε.), Ετερόρρυθμες Εταιρείες (Ε.Ε.), β) Νομαρχία για τις Ανώνυμες Εταιρείες (Α.Ε.), γ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών (ΥΜΝΕ) για τις εταιρείες του Ν.959/79, ΥΕΝ/Μητρώο Ναυτλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής για τις εταιρείες Ν. 3182/03.

2.- Πρακτικό εταίρων για αγορά του πλοίου, εφόσον πρόκειται για Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ), Ομόρρυθμη Εταιρεία (Ο.Ε.), Ετερόρρυθμη Εταιρεία (Ε.Ε.), και από το Διοικητικό Συμβούλιο όταν πρόκειται για Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.), Ναυτική Εταιρεία (Ν.Ε.) και Ν.Ε.Π.Α. καθώς και για την εκπροσώπηση της εταιρείας.

3.- Υπεύθυνη Δήλωση εκπροσώπου-διαχειριστή της αγοράστριας εταιρείας με θεώρηση γνησίου υπογραφής) με το παρακάτω κείμενο: "Αντίκλητος της εταιρείαςγια το πλοίοείναι ο Δ/νση τηλ.". Σε περίπτωση που αντίκλητος οριστεί άλλος πλην του παραπάνω δηλούντος, απαιτείται και Υπεύθυνη Δήλωση περί αποδοχής του ως αντικλήτου.

Β. Εφόσον ο πωλητής είναι αλλοδαπή εταιρεία απαιτούνται:

1.-GoodStanding (πιστοποιητικό "καλώς έχειν") στο οποίο θα αναφέρονται και οι αξιωματούχοι που δεσμεύουν την εταιρεία, θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

2.-Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου για την πώληση θεωρημένα από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

3.-Πληρεξούσιο για τη συγκεκριμένη πράξη θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961. Ειδικά για τις εταιρείες εθνικότητας Λιβερίας απαιτείται πιστοποιητικό Αξιωματούχων (CERTIFICATE OF INCUMBENCY).

ΧΡΟΝΟΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ Ή ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ: 1-2 ημέρες από την κατάθεση.

5.ΘΕΜΑ:«ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ-ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΥΠΗΚΟΟΥΣ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ, Ε. ΕΝΩΣΗΣ Ή ΤΟΥ Ε.Ο.Χ.».

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ:

I. Εφόσον το πλοίο ανήκει κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% σε υπηκόους ή εταιρίες Κ.Μ. της Ε. Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου θα εφαρμόζεται η διαδικασία όπως και για τα ελληνικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Για τον έλεγχο της νομιμοποίησης των εταιρειών θα απαιτείται προσκόμιση βεβαίωσης της αρμόδιας Αρχής του Κ.Μ. ότι η εταιρεία έχει συσταθεί και έχει την καταστατική έδρα, κεντρική διοίκηση ή κύρια εγκατάσταση σε αυτό το Κ.Μ. θεωρημένης από προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση (Apostille) της Δ.Σ. Χάγης 1961.

II. Ειδικότερα, για την αναγνώριση ως ελληνικού ενός εμπορικού πλοίου, το οποίο ανήκει σε κοινοτικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, (ως εμπορικά θεωρούνται τα πλοία που δεν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ιδιωτική αναψυχή) θα απαιτείται η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων εγκατάστασης των πλοιοκτητών του, του εκπροσώπου ή εγγυητή και του διαχειριστή στην Ελλάδα. Τα δικαιολογητικά αυτά πρέπει να είναι:

Προκειμένου περί πλοιοκτήτη φυσικού προσώπου:

Άδεια διαμονής (πράσινη ή κίτρινη κάρτα) πενταετούς ισχύος (εκδίδεται από το Υ.Δ.Τ.).

Προκειμένου περί πλοιοκτήτη νομικού προσώπου.

Βεβαίωση εγκατάστασης γραφείου ή υποκαταστήματος ή θυγατρικής εταιρείας του κοινοτικού νομικού προσώπου στην Ελλάδα από την αρμόδια Υπηρεσία που έχει εγκρίνει την εγκατάσταση.

Επιπλέον των παραπάνω θα απαιτείται:(πλοιοκτήτης φυσικό ή νομικό πρόσωπο)

1. Βεβαίωση έναρξης ασκήσεως επιτηδεύματος από την οικεία Δ.Ο.Υ.

2. Διορισμός εκπροσώπου ή εγγυητή στην Ελλάδα σε τέσσερα αντίγραφα, θεωρημένα για το γνήσιο της υπογραφής από Αστυνομική ή Λιμενική ή Προξενική Αρχή ή το Ν.Ε.Ε., προκειμένου να διαβιβασθούν στην συνέχεια στο Υ.Ε.Ν., στην οικεία Δ.Ο.Υ. και το Ν.Α.Τ. Αντίγραφο θα κρατείται στον φάκελο του πλοίου. Οι διοριζόμενοι εκπρόσωποι ή εγγυητές θα πρέπει να είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα και να είναι ηλικίας μικρότερης των 60 ετών. Τα καθήκοντα του εκπροσώπου ή εγγυητή είναι ίδια μ' αυτά των εκπροσώπων ή εγγυητών πλοίων άρθρου 13 Ν.Δ 2687/53. Δήλωση αποδοχής εκπροσώπου- εγγυητή επίσης σε τέσσερα αντίγραφα ως ανωτέρω.

3. Διορισμός και αποδοχή διαχειριστή με πλήρη νομιμοποίηση, από την οποία θα προκύπτει η εγκατάστασή του στην Ελλάδα.

4. Υπεύθυνη Δήλωση του Ν.1599/86 του πλοιοκτήτη (ή του εκπροσώπου του) θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής, στην οποία θα δηλώνεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Νηολογίου σε περίπτωση μεταβολής των στοιχείων εγκατάστασης του

πλοιοκτήτη, του εκπροσώπου ή εγγυητή και του διαχειριστή καθώς και τυχόν αλλαγή των προσώπων αυτών.

III. Για την αναγνώριση ως ελληνικού ενός ιδιωτικού πλοίου αναψυχής δεν απαιτείται, η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων εγκατάστασης των πλοιοκτητών.

Στην περίπτωση αυτή θα απαιτείται μόνο:

1. Διορισμός εκπροσώπου ή εγγυητή στην Ελλάδα σε τέσσερα αντίγραφα, θεωρημένα για το γνήσιο της υπογραφής από Αστυνομική, Λιμενική ή Προξενική Αρχή ή το Ν.Ε.Ε., προκειμένου να διαβιβασθούν στην συνέχεια στο Υ.Ε.Ν., στην οικεία Δ.Ο.Υ. και το Ν.Α.Τ. Αντίγραφο θα κρατείται στον φάκελο του πλοίου. Οι διοριζόμενοι εκπρόσωποι ή εγγυητές θα πρέπει να είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα και να είναι ηλικίας μικρότερης των 60. Τα καθήκοντα του εκπροσώπου ή εγγυητή είναι ίδια μ' αυτά των εκπροσώπων ή εγγυητών πλοίων άρθρου 13 Ν.Δ.2687/53 – Δήλωση αποδοχής εκπροσώπου – εγγυητή επίσης σε τέσσερα αντίγραφα. (επισυνάπτεται υπόδειγμα).

2. Υπεύθυνη Δήλωση του Ν.1599/86 του πλοιοκτήτη (ή του εκπροσώπου του) θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής, στην οποία θα δηλώνεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Νηολογίου σε περίπτωση μεταβολής των στοιχείων του εκπροσώπου ή εγγυητή.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ (Δήλωση αποδοχής διορισμού εγγυητή σε τρία αντίτυπα)

ΠΡΟΣ: 1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΜΗΜΑ 4^ο - ΠΕΙΡΑΙΑ

2. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Α' - ΤΜΗΜΑ Γ' - ΑΘΗΝΑ

3. ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ-ΤΜΗΜΑ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο υπογεγραμμένος..... που διορίστηκε με την από ΔΗΛΩΣΗ της πλοιοκτήτριας εταιρείας με την επωνυμία..... που εδρεύει στ.....σαν εγγυητής της στην Ελλάδα, δηλώνω ότι δέχομαι το διορισμό μου αυτό και θα είμαι υπεύθυνος εξ' ολοκλήρου για την εκκαθάριση και εξόφληση των οφειλών του πλοίου.....προς το Δημόσιο, τα Ασφαλιστικά Ιδρύματα Ε.Ν. και Ο.Τ.Ε., τακτικά και εμπρόθεσμα, καθώς και κατά το χρόνο της αλλαγής της σημαίας, της εκούσιας ή αναγκαστικής εκποιήσεώς του σε ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, ή βυθίσεώς του και ότι παραιτούμαι από το ευεργέτημα της διζήσεως. Την ευθύνη αυτή, την

αναλαμβάνω, γνωρίζοντας ότι δεν μπορώ να αποδεσμευτώ από αυτή πριν υποβάλλει σε σας η πλοιοκτήτρια εταιρεία το διορισμό άλλου εγγυητή και αυτός αποδεχτεί το διορισμό του.

ΤΟΠΟΣ, ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

Ο ΔΗΛΩΝ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ (Δήλωση Διορισμού εγγυητή σε τρία αντίτυπα)

ΠΡΟΣ: 1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΜΗΜΑ 4ο

ΠΕΙΡΑΙΑ

2. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Α' – ΤΜΗΜΑ Γ' - ΑΘΗΝΑ

3. ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ-ΤΜΗΜΑ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

Σας γνωρίζουμε ότι, ορίζουμε εγγυητή μας στην Ελλάδα, για το πλοίο.....πρώην.....πο υ πρόκειται να νηολογηθεί, τον Κάτοικο.....οδός..... (τηλ.:.....) ο οποίος θα είναι υπεύθυνος εξ ολοκλήρου για την εκκαθάριση και εξόφληση των οφειλών του πιο πάνω πλοίου προς το Δημόσιο, τα Ασφαλιστικά Ιδρύματα Ε.Ν. και Ο.Τ.Ε. τακτικά και εμπρόθεσμα, καθώς και κατά το χρόνο αλλαγής της σημαίας, της εκούσιας ή αναγκαστικής εκποιήσεως, σε ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, ή της βυθίσεώς του.

(Τόπος – Ημερομηνίας)

Ο Δηλών

Για την πλοιοκτήτρια εταιρεία

Β.ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Απώλειες των πλοίων ανά έτος και σε συνολικό ποσοστό.

[Πηγή: Χαρλαύτη Χρ., 2001, «Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος–20ος αιώνας»]

ΕΤΟΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.	ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΣΕ %
1915	18	38.115	10
1916	40	90.226	25
1917	69	186.167	51
1918	16	42.341	11
1919	4	9.559	3
ΣΥΝΟΛΟ	147	366.408	100

Πίνακας 2: Έλληνες ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν σε εμπορικά πλοία (>100 ΚΟΧ) με ελληνική σημαία (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.,2016)

Έτος και μήνας	Πλοίαρχοι Α' και ανώτερο προσωπικό	Κατώτερο προσωπικό	Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό	Σύνολο	ναυτολογήθηκαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία
2003	5,104	9,102	253	14,459	12,606
2004	5,496	9,418	341	15,255	12,839
2005	5,059	9,877	142	15,078	13,093
2006	4,877	9,149	87	14,113	12,701
2007	4,876	9,782	71	14,729	12,527
2008	4,798	10,601	96	15,495	14,239
2009	4,629	10,178	55	14,862	13,839
2010	4,361	9,798	48	14,207	13,163
2011	4,819	10,527	64	15,410	14,059
2012	4,381	10,094	52	14,527	13,308
2013	4,392	9,966	61	14,419	13,421
2014	4,312	9,983	46	14,341	13,153
2015: I	306	702	6	1,014	968
II	324	711	2	1,037	978
III	437	1,126	4	1,567	1,483
IV	452	1,142	6	1,600	1,506
V	429	1,045	5	1,479	1,382
VI	396	949	8	1,353	1,198
VII	336	847	2	1,185	1,097
VIII	285	760	2	1,047	987
IX	255	595	2	852	795
X	329	635	3	967	792
XI	296	523	1	820	746
XII	294	710	2	1,006	906

Πίνακας 3: Μηνιαίοι μισθοί ενεργείας των Αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων που εργάζονται στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία έτους 2016.

ΑΞ/ΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Πλοίαρχος (α)	2.857,04 + 628,55	3.485,59
2. Ύπαρχος (β)	1.810,10 + 398,22	2.208,32
3. Υποπλοίαρχος	1.689,41 + 371.67	2.061,08
4. Ανθυποπλοίαρχος	1.472,22 + 323,89	1.796,11

ΑΞ/ΚΟΙ ΜΗΧΑΝΗΣ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Μηχανικός Α' (α)	2.843,03 + 625,47	3.468,50
2. Μηχανικός Α'/Β'	1.810,10 + 398,22	2.208,32
3. Μηχανικός Β'	1.689,41 + 371.67	2.061,08
4. Μηχανικός Γ'	1.472,22 + 323,89	1.796,11

	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
Ηλεκτρολόγος	1.689,41 + 371.67	2.061,08

ΑΞ/ΚΟΙ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Προϊστάμενος Αξ/κός Ασυρμάτου	1.810,10 + 398,22	2.208,32
2. Αξ/κός Α/Τ Α'	1.689,41 + 371.67	2.061,08
3. Αξ/κός Α/Τ Β'	1.472,22 + 323,89	1.796,11
4. Προϊστάμενος Οικον. Αξ/κός	1.810,10 + 398,22	2.208,32
5. Οικον. Αξ/κός Α'	1.689,41 + 371.67	2.061,08
6. Οικον. Αξ/κός Β'	1.472,22 + 323,89	1.796,11
7. Φροντιστής	1.810,10 + 398,22	2.208,32
8. Αρχιθαλαμηπόλος Προϊστάμενος χώρων ενδιαίτησεως διαμερισμάτων επιβατών - τραπεζαρίας - bars (Διπλωματούχος)	1.810,10 + 398,22	2.208,32

ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Ναύκληρος	1.262,14 + 277,67	1.539,81
2. Υποναύκληρος	1.197,44 + 263,44	1.460,88
3. Ναύτης	1.157,99 + 254,76	1.412,75
4. Ναυτόπαις	928,36 + 204,24	1.132,60

ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Μηχανοδηγός Α'	1.280,19 + 281,64	1.561,83
2. Μηχανοδηγός Β'	1.166,39 + 256,61	1.423,00
3. Αρχιθερμαστής	1.220,55 + 268,52	1.489,07
4. Λιπαντής	1.158,45 + 254,86	1.413,31
5. Θερμαστής	1.142,64 + 251,38	1.394,02
6. Καθαριστής με άδεια θερμαστού	1.142,64 + 251,38	1.394,02
7. Καθαριστής χωρίς άδεια θερμαστού	910,38 + 200,28	1.110,66
8. Βοηθός Ηλεκτρολόγου	1.280,19 + 281,64	1.561,83

ΔΟΚΙΜΟΙ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Δόκιμος Πλοίαρχος	916,41 + 201,61	1.118,02
2. Δόκιμος Μηχανικός	916,41 + 201,61	1.118,02
3. Δόκιμος Οικ/κός Αξ/κός	916,41 + 201,61	1.118,02

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Βοηθός Φροντιστού	1.158,03 + 254,77	1.412,80
2. Μαθητευόμενος βοηθός Φροντιστού	928,98 + 204,38	1.133,36

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΝΔΙΑΙΤΗΜΑΤΩΝ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Αρχιθαλαμηπόλος Προϊστάμενος χώρων ενδιαιτήσεως διαμερισμάτων επιβατών - τραπεζαρίας – bars	1.810,10 + 398,22	2.208,32
2. Αρχιθαλαμηπόλος	1.527,27 + 336,00	1.863,27
3. Θαλαμηπόλος (άνδρας ή γυναίκα)	1.157,99 + 254,76	1.412,75
4. Επίκουρος (άνδρας ή γυναίκα)	928,36+ 204,24	1.132,60

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΜΑΓΕΙΡΙΟΥ	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Αρχιμάγειρας πλοίων 1501 κοχ & άνω	1.810,10 + 398,22	2.208,32
2. Αρχιμάγειρας πλοίων από 501-1500 κοχ	1.524,89 + 335,48	1.860,37
3. Αρχιμάγειρας πλοίων μέχρι 500 κοχ	1.414,83 + 311,26	1.726,09
4. Μάγειρος Α' πλοίων 1501 κοχ & άνω	1.527,27 + 336,00	1.863,27
5. Μάγειρος Α' πλοίων 501-1500 κοχ	1.406,24 + 309,37	1.715,61
6. Μάγειρος Α' πλοίων μέχρι 500 κοχ	1.232,90 + 271,24	1.504,14
7. Μάγειρος Β' πλοίων 1501 κοχ&άνω	1.363,04 + 299,87	1.662,91
8. Μάγειρος Β' πλοίων 501-1500 κοχ	1.157,99 + 254,76	1.412,75
9. Μάγειρος Γ' πλοίων 1501 κοχ&άνω	1.157,99 + 254,76	1.412,75
10. Μάγειρος Γ' πλοίων 501-1500 κοχ	1.039,33 + 228,65	1.267,98
11.Αρτοποιός	1.236,05 + 271,93	1.507,98
12 Ζαχαροπλάστης	1.529,35 + 336,46	1.865,81
13. Χυτροκαθαριστής	928,36 + 204,24	1.132,60

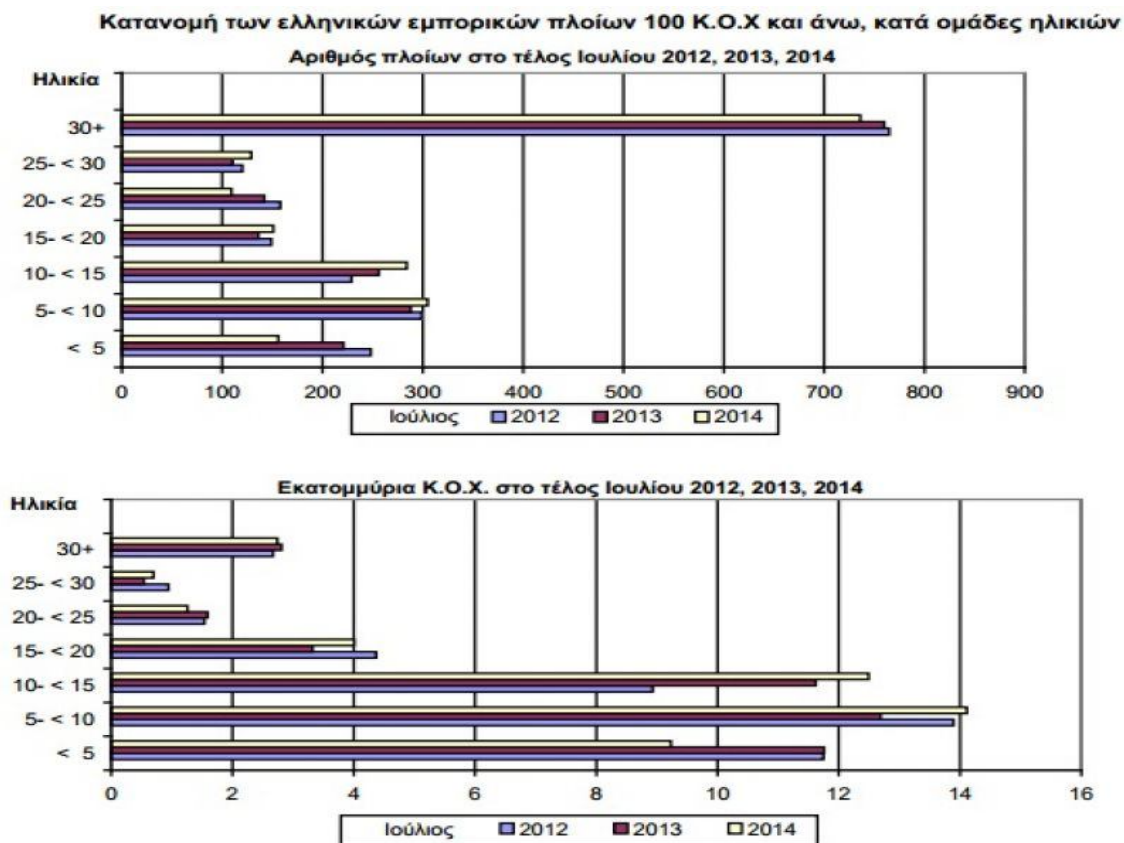
Σημείωση:(α) Συμφωνείται ότι οι **συνολικές αποδοχές του Πλοιάρχου** σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι κατώτερες από τις συνολικές αποδοχές των λοιπών μελών του πληρώματος που θα προβλέπονται από την εκάστοτε Σ.Σ.Ε. των Ε/Γ-Α/Κ πλοίων. Συμφωνείται επίσης ότι οι **συνολικές αποδοχές του Υπάρχου** σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι κατώτερες από τις συνολικές αποδοχές των Προϊστάμενων των λοιπών ειδικοτήτων εξαιρουμένου του Α΄ Μηχανικού.

Σημείωση: (β) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του Π.Δ. 230/1984, σε πλοία άνω των 8.000 κ.ο.χ. προσλαμβάνονται (2) ηλεκτρολόγοι και (1) ένας βοηθός ηλεκτρολόγου, σύμφωνα δε με την παρ. 11 του άρθρου 7 του Π.Δ 437/1986, όπου υπάρχουν περισσότεροι του ενός ηλεκτρολόγοι, επικεφαλής τους είναι ο Προϊστάμενος Ηλεκτρολόγος ο οποίος ρυθμίζει τις εργασίες και τα λοιπά καθήκοντα των ηλεκτρολόγων και βοηθών ηλεκτρολόγου.

Με βάση τα παραπάνω όπου υπάρχουν περισσότεροι του ενός ηλεκτρολόγοι και βοηθός ηλεκτρολόγου, οι αντίστοιχοι βασικοί μισθοί καθορίζονται ως ακολούθως.

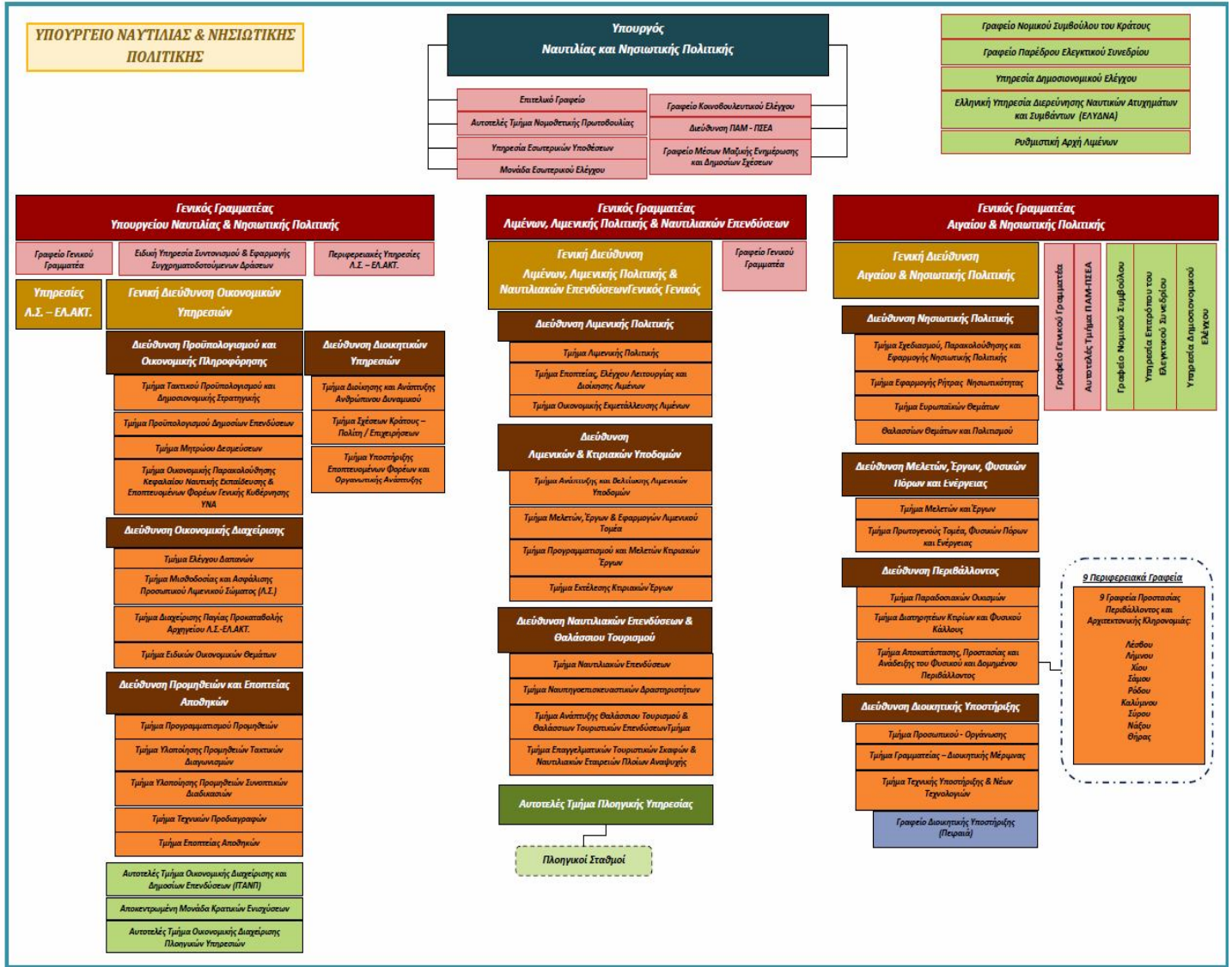
	ΜΙΣΘ.ΕΝΕΡΓ.+ ΚΥΡΙΑΚ.	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ
1. Προϊστάμενος Ηλεκτρολόγος	1.810,10 + 398,22	2.208,32
2. Ηλεκτρολόγος	1.689,41 + 371,67	2.061,08
3. Βοηθός Ηλεκτρολόγου	1.280,19 + 281,64	1.561,83

Πίνακας 4: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 κ.ο.χ και άνω κατά ομάδες ηλικιών τέλη Ιουνίου ετών 2012-2013-2014 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)



Γ. ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ 1: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ 2: Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ.

