

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

Ηρακλής Φαμπρίκης

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

Πειραιάς

2016

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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 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.

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής Γ. Βλάχος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Σ. Θεοδωρόπουλος
- Αναπληρωτής Καθηγητής Γ. Σαμιώτης

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

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τον Επιβλέποντα Καθηγητή της παρούσας, κ. Γ. Βλάχο, για την υποστήριξη και τη συνεχή συμπαράστασή του. Επίσης, ευχαριστώ την Τριμελή Επιτροπή για τα πολύτιμα σχόλια και τη συνολική καθοδήγηση.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω σε όλους τους συμφοιτητές μου για τις όμορφες στιγμές κατά τη διάρκεια αυτών των δύο χρόνων στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Τέλος, ευχαριστώ θερμά την οικογένειά μου για την αμέριστη συμπαράσταση σε κάθε προσπάθεια εξέλιξής μου.

Περίληψη

Η ελληνική ναυτιλία πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες θάλασσες, αποτελώντας μαζί με τον τουρισμό τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελεί το 43% της παγκόσμιας ναυτιλίας, ενώ η Ελλάδα κατέχει το 47% της ευρωπαϊκής. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στο σύνολό τους στηρίζουν την οικονομία είτε άμεσα μέσω φορολογίας είτε έμμεσα μέσω της απασχόλησης. Η ίδια στήριξη πρέπει να θεωρείται δεδομένη και από τη μεριά του κράτους.

Σκοπός της παρούσας εργασίας, είναι η καταγραφή του ρόλου του δημόσιου τομέα όσον αφορά στην ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Οι στόχοι της εργασίας αυτής, σχετίζονται με τη μελέτη της γνώσης των συμμετεχόντων όσον αφορά στον ρόλο του δημόσιου τομέα σε σχέση με το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα. Οι απόψεις των εργαζομένων στον δημόσιο τομέα και αυτές των εργαζομένων σε ναυτιλιακές εταιρίες συγκρίνονται μεταξύ τους, ώστε να προκύψουν πιθανές διαφορές και να προταθούν ενδεχόμενοι τρόποι βελτίωσης.

Τα αποτελέσματα καταγράφουν τις διαφορετικές απόψεις που επικρατούν μεταξύ των ερωτώμενων, σχετικά με την ενδεχόμενη επιπλέον φορολόγηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αλλά και τη διαφορετική αξιολόγηση των ήδη παρεχόμενων υπηρεσιών, με κριτήριο τον φορέα απασχόλησης του κάθε συμμετέχοντα, το φύλο, το εκπαιδευτικό και εισοδηματικό του επίπεδο.

Οι διαφορετικές αντιλήψεις που καταγράφονται στην παρούσα, είναι χρήσιμες όσον αφορά στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, και αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο για τα συμπεράσματα και τις προτάσεις σχετικά με την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που έχει ανάγκη η χώρα και την ενίσχυση αυτών από το κράτος.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτιλιακές δραστηριότητες, δημόσιος τομέας, αντιλήψεις εργαζομένων, χάραξη πολιτικής.

Abstract

Greek shipping rules in the seas all over the world. Together with tourism are the major pillars Greek economy is based on. European shipping accounts for 43% of the international shipping whereas Greek shipping covers a 47% of the European one. In general, shipping industry activities support the economy either directly through taxation or indirectly through employment. Thus, an equivalent support towards shipping industry is expected from the Greek state.

The goal of this study is the recording of the role of public sector in Greece concerning the development of Greek shipping industry. The objectives have to do with the assessment of the participants' knowledge with respect to the role of public sector in relation with the overall activities of Greek shipping.

Both the answers of the public sector employees and the ones of those working in shipping companies are compared with each other to reveal any differences and suggest possible ways of improvement. The results record the different opinions that exist among the people questioned about any additional taxes on shipping activities and the evaluation of the supplied services according to each participant's employer, sex, educational and financial level.

The different perspectives that are presented in this study are useful for the evaluation of current situation and should be taken into consideration as they are an important tool for making conclusions and suggestions towards the development of shipping activities that are necessary for the country and their essential support by the state.

Keywords: Shipping activities, public sector, employees' point of view, development, policy making.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	4
Περίληψη	5
Abstract.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	
1.1 Εισαγωγή	15
1.2 Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί.....	16
1.3 Κυβέρνηση της Ελλάδος.....	16
1.3.1. Υπουργεία	17
1.3.2. Νομικό Πρόσωπο	18
1.4 Τοπική Αυτοδιοίκηση.....	19
1.5 Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.....	20
1.5.1. Διάρθρωση Υπηρεσιών	21
1.5.2. Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου	22
1.5.3. Γραφείο Παλλαϊκής Άμυνας-Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης Θαλασσιών Κρατικών Μεταφορών	22
1.5.4. Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών.....	24
1.5.5. Γενική Διάρθρωση – Αποστολή – Αρμοδιότητες.....	26
1.5.6. Αρμοδιότητες Τμήματος Νομοθεσίας και Κανονισμών Λιμένων	33
1.5.7. Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας	34
1.5.8. Διεύθυνση Ασφαλείας και Προστασίας Θαλασσιών Συνόρων	35
1.5.9. Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας.....	38
1.5.10. Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.....	40
1.5.10. Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών	44
1.5.11. Κλάδος Ελέγχου Πλοίων – Διεύθυνση Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών.....	45

1.5.12. Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων.....	47
1.5.13. Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων	49
1.5.14. Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού	52
1.6 Κοινωνική Ασφάλιση.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

2.1 Εισαγωγή	57
2.2 Ναυτιλιακές Δραστηριότητες	57
2.2.1. Ναύλωση.....	57
2.2.2. Ναυπήγηση-Επισκευές	60
2.2.3. Τροφοδοσία πλοίου.....	61
2.2.4. Εμπορική ναυσιπλοΐα	62
2.2.4. Πρακτόρευση πλοίων	62
2.2.6. Πλοιοκτησία – Εφοπλισμός	65
2.2.7. Ναυτική πίστη.....	66
2.3 Το Πλοίο κατά τον Δημόσιο Τομέα	68
2.4. Τρόποι απόκτησης της κυριότητας του πλοίου.....	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3.1 Εισαγωγή	71
3.2 Στόχοι Ναυτιλιακής Πολιτικής.....	71
3.3 Γενικά περί Φορολογίας Πλοίων	72
3.4 Ναυτιλιακές Εταιρίες	77

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

4.1 Εισαγωγή	78
4.2 Μεθοδολογία έρευνας	78
4.3 Ανάλυση Ερωτηματολογίου Έρευνας.....	81

4.4 Αξιολόγηση Συσχετίσεων	92
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	
5.1 Συμπεράσματα – Προτάσεις	108
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	118
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	118

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Φορέας Απασχόλησης.....	81
Πίνακας 2: Έτη προϋπηρεσίας	81
Πίνακας 3: Φύλο	81
Πίνακας 4: Ηλικία.....	82
Πίνακας 5: Εκπαίδευση.....	82
Πίνακας 6: Εισόδημα.....	82
Πίνακας 7: Οικογενειακή Κατάσταση	82
Πίνακας 8: Ποιες από τις παρακάτω δραστηριότητες πιστεύετε ότι ανήκουν στο σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων;	83
Πίνακας 9: Ποιες από τις παρακάτω ναυτιλιακές δραστηριότητες πιστεύετε ότι εφαρμόζονται στην Ελλάδα;	84
Πίνακας 10: Ποια από τα παρακάτω πιστεύετε ότι ανήκουν στην ευρύτερη έννοια του δημόσιου τομέα;	84
Πίνακας 11: Πιστεύετε ότι ο ρόλος του δημόσιου τομέα όσον αφορά στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας είναι υποστηρικτικός;	85
Πίνακας 12: Πιστεύετε ότι ο εφοπλισμός της Ελλάδας έχει ευνοήσει την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας;	85
Πίνακας 13: Πιστεύετε ότι η γραφειοκρατία παρεμποδίζει την ανάπτυξη της ναυτιλίας;.....	86
Πίνακας 14: Συμφωνείτε με την συγχώνευση των ΔΟΥ πλοίων με τις υπόλοιπες εφορίες;	86
Πίνακας 15: Θεωρείτε ότι σε άλλες χώρες παρέχονται περισσότερα προνόμια στους εφοπλιστές;	87
Πίνακας 16: Το φορολογικό καθεστώς για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες άλλων κρατών είναι ευνοϊκότερο από αυτό της Ελλάδας;	87
Πίνακας 17: Πιστεύετε ότι η φορολογία των πλοίων θα πρέπει να αυστηροποιηθεί;.....	88

Πίνακας 18: Αν αυξηθεί η φορολογία των πλοίων, πιστεύετε ότι ο δημόσιος τομέας, μέσω εσόδων, θα μπορούσε να παρέχει περισσότερες υπηρεσίες στο σύνολο της ναυτιλίας;	88
Πίνακας 19: Πιστεύετε ότι η οικονομική κρίση επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στον ίδιο βαθμό με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες;	89
Πίνακας 20: Θεωρείτε ότι τα δρομολόγια στις άγονες γραμμές επιδοτούνται όπως θα έπρεπε για την ανάπτυξη των νησιών της Ελλάδας;	89
Πίνακας 21: Πιστεύετε ότι ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων;.....	90
Πίνακας 22: Πιστεύετε ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των λιμανιών θα βοηθούσε; 90	
Πίνακας 23: Πιστεύετε ότι οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι που οδηγούν στη μεταφορά έδρας ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας;.....	91
Πίνακας 24: Θεωρείτε ότι η ναυπηγοεπισκευαστική, ως μία ναυτιλιακή δραστηριότητα, θα έπρεπε να αναπτυχθεί στην Ελλάδα;	91
Πίνακας 25: Πιστεύετε ότι η ναυτιλία, ως βαριά βιομηχανία, πρέπει να αναπτυχθεί παραπάνω στην Ελλάδα;.....	92
Πίνακας 26: του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας.....	93
Πίνακας 27: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας	94
Πίνακας 28: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας	95
Πίνακας 29: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας	96

Πίνακας 30: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για τη συγχώνευση της Δ.Ο.Υ. πλοίων με τις λοιπές εφορίες.....	97
Πίνακας 31: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο	98
Πίνακας 32: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο.....	99
Πίνακας 35: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν πρέπει να αυστηροποιηθεί η φορολογία των πλοίων	100
Πίνακας 34: Συσχέτιση του φύλου των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν η οικονομική κρίση επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξίσου με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες.....	101
Πίνακας 35: Συσχέτιση της ηλικίας των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων	102
Πίνακας 36: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων	103
Πίνακας 37: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας	104
Πίνακας 38: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας.....	105
Πίνακας 39: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας.....	106
Πίνακας 40: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας	107

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας	93
Διάγραμμα 2: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας	94
Διάγραμμα 3: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας	95
Διάγραμμα 4: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας	96
Διάγραμμα 5: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την συγχώνευση της Δ.Ο.Υ. πλοίων με τις λοιπές εφορίες.....	97
Διάγραμμα 6: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο	98
Διάγραμμα 7: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο.....	99
Διάγραμμα 8: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν πρέπει να αυστηροποιηθεί η φορολογία των πλοίων	100
Διάγραμμα 9: Συσχέτιση του φύλου των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν η οικονομική κρίση επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξίσου με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες	101
Διάγραμμα 10: Συσχέτιση της ηλικίας των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων	102
Διάγραμμα 11: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων	103

Διάγραμμα 12: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας104

Διάγραμμα 13: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας105

Διάγραμμα 14: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας.....106

Διάγραμμα 15: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας.....107

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: Περιγραφή Δημόσιου Τομέα15

Εικόνα 2:. Έγγραφο διεκπεραίωσης62

Εικόνα 3: Κλίμακα φόρου πλοίων δεύτερης κατηγορίας.....76

Εικόνα 4: Κλίμακα φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας77

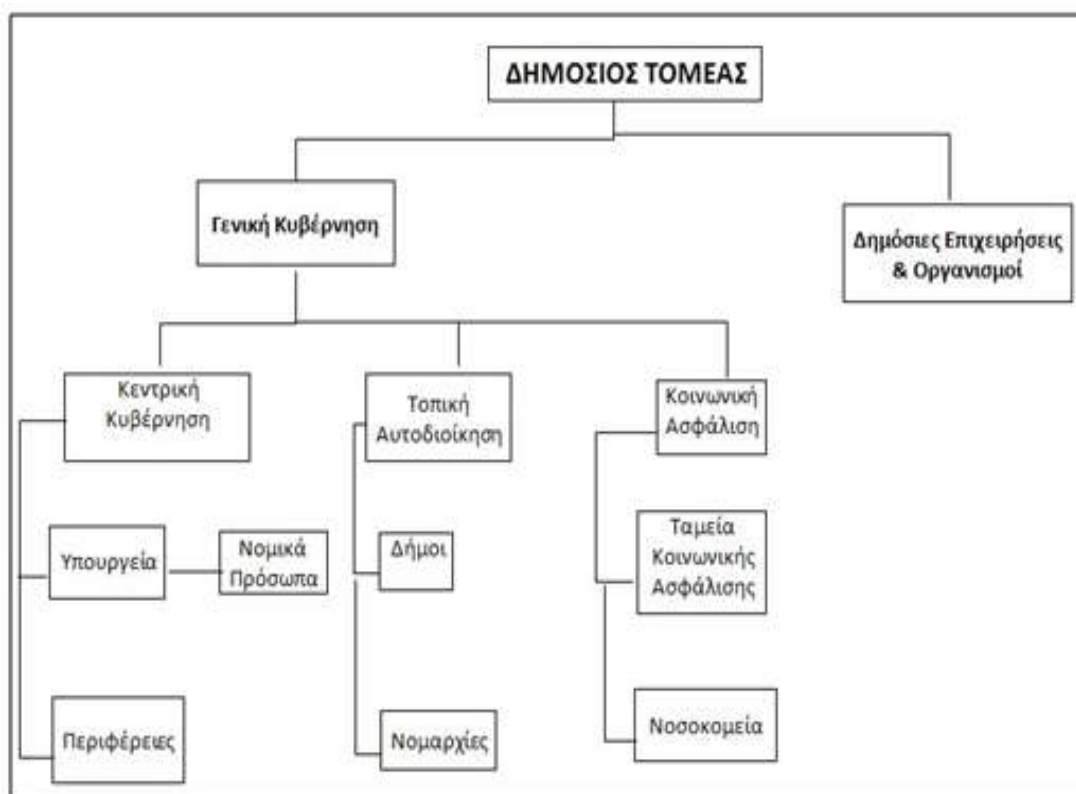
Εικόνα 5: Ενδεικτικό οργανόγραμμα μιας ναυτιλιακής εταιρίας77

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

1.1 Εισαγωγή

Ο δημόσιος τομέας ενός κράτους¹ αφορά στη Γενική Κυβέρνηση και τις Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμούς (ΔΕΚΟ). Η Γενική Κυβέρνηση συνίσταται από την Κεντρική Κυβέρνηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση (ΟΤΑ) και την Κοινωνική Ασφάλιση. Η Κεντρική Κυβέρνηση απαρτίζεται από τα Υπουργεία και τους χώρους στους οποίους δραστηριοποιούνται τα Νομικά Πρόσωπα. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση διακρίνεται στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) Α΄ Βαθμού, τους Δήμους και στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) Β΄ Βαθμού, τις Περιφέρειες. Η Κοινωνική Ασφάλιση περιλαμβάνει τα Ταμεία Κοινωνικής Ασφάλισης και τα Νοσοκομεία (Βικιπαίδεια, 2016α).



Πηγή: Βικιπαίδεια, 2016α

Εικόνα 1: Περιγραφή Δημόσιου Τομέα

¹ Το κράτος είναι οργανωμένη πολιτική οντότητα που κατέχει το μονοπώλιο της χρήσης νόμιμης εξουσίας σε μια καθορισμένη γεωγραφική περιοχή

1.2 Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί

Το ακρωνύμιο ΔΕΚΟ σημαίνει Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί² και χρησιμοποιείται για τις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς που ανήκουν στο ελληνικό Δημόσιο ή (σε κάποιο ποσοστό) ελέγχονται από αυτό. Η έννοια των επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας μπορεί να συμπίπτει λιγότερο ή περισσότερο με την έννοια των κρατικών επιχειρήσεων, χωρίς όμως να ταυτίζεται³. Επίσης, χρησιμοποιείται, με διαφορετική έννοια συνήθως, ο όρος Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας αναφορικά με τις εταιρείες και τους οργανισμούς υπηρεσιών εκτός αγοράς. Αυτές, δηλαδή, που δεν διαθέτουν τις υπηρεσίες ή τα «προϊόντα» τους προς πώληση στην αγορά, αλλά εκτελούν επιβοηθητικές κοινωνικές ή οικονομικές υπηρεσίες σε διάφορους τομείς, ή απλά διαθέτουν τις υπηρεσίες τους σε τιμές που καλύπτουν τα κόστη και όχι σε τιμές που θα καθόριζε μια ελεύθερη αγορά, δηλαδή αναφορικά με τις κρατικές ή μη-κρατικές μη-κερδοσκοπικές εταιρείες⁴ (Βικιπαίδεια, 2016β).

Στον κατάλογο ΔΕΚΟ ανήκουν ενδεικτικά η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ), η Δημόσια Επιχείρηση Αερίου (ΔΕΠΑ), τα Ελληνικά Πετρέλαια (ΕΛΠΑ), η Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόραση (ΕΡΤ), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ), το Αττικό Μετρό, η Εταιρεία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας (ΕΥΔΑΠ), ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και άλλες ενώ παλαιότερες ΔΕΚΟ που έχουν πλέον ιδιωτικοποιηθεί είναι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Εθνική Τράπεζα, τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, η ΑΓΕΤ, η Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος (το υγιές τμήμα της απορροφήθηκε από την Τράπεζα Πειραιώς) και ο Οργανισμός Προγνωστικών Αγώνων Ποδοσφαίρου (ΟΠΑΠ) (Βικιπαίδεια, 2016β).

1.3 Κυβέρνηση της Ελλάδος

Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας ονομάζεται το συλλογικό όργανο της ελληνικής πολιτείας που έχει ως αποστολή του τον καθορισμό και την κατεύθυνση της γενικής πολιτικής της Χώρας, σύμφωνα με τους ορισμούς του Συντάγματος και

² Ο Νόμος 3429/2005 ορίζει ως ΔΕΚΟ «κάθε ανώνυμη εταιρεία, στην οποία το ελληνικό Δημόσιο δύναται να ασκεί άμεσα ή έμμεσα αποφασιστική επιρροή, λόγω της συμμετοχής του στο μετοχικό της κεφάλαιο ή της χρηματοοικονομικής συμμετοχής του ή των κανόνων που τη διέπουν». ΝΟΜΟΣ 3429/2005 - ΦΕΚ 314/Α/ 27.12.2005

³ Η έννοια αναφέρεται συνήθως στα δίκτυα υποδομών

⁴ Λευκή βίβλος της Επιτροπής σχετικά με τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=URISERV:l23013b>

των νόμων⁵. Η Κυβέρνηση είναι το ανώτατο, μετά τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, όργανο της εκτελεστικής εξουσίας και ουσιαστικά το μοναδικό κυρίαρχο όργανο για τη διακυβέρνηση του κράτους, αφού ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας δεν συμμετέχει στη λήψη πολιτικών αποφάσεων. Την Κυβέρνηση αποτελεί το Υπουργικό Συμβούλιο που απαρτίζεται από τον Πρόεδρο της Κυβέρνησης και τους Υπουργούς. Οι Υφυπουργοί κατά το Σύνταγμα μπορεί να αποτελούν μέλη της Κυβέρνησης, η ισχύουσα νομοθεσία όμως δεν τους περιλαμβάνει σε αυτή. Στην Κυβέρνηση δεν συμμετέχει ο Πρόεδρος της Βουλής. Εκτός από το Υπουργικό Συμβούλιο, προβλέπονται και λειτουργούν και άλλα συλλογικά κυβερνητικά όργανα, όπως η Κυβερνητική Επιτροπή, το Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας (ΚΥ.Σ.Ε.Α.), η Επιτροπή Θεσμών, η Επιτροπή Οικονομικής και Κοινωνικής Πολιτικής, η Επιτροπή Μεγάλων Έργων και Υποδομών και η Επιτροπή για τον Καθορισμό της Στρατηγικής και την Ανάπτυξη της Πληροφορικής, τα οποία επεξεργάζονται ειδικότερα θέματα κυβερνητικής πολιτικής (Βικιπαίδεια, 2016γ).

1.3.1. Υπουργεία

Με την ονομασία Υπουργείο χαρακτηρίζεται η ανώτατη κεντρική υπηρεσία της Δημόσιας Διοίκησης της οποίας προϊστάται Υπουργός, που τυγχάνει πρόσωπο της απολύτου εμπιστοσύνης του Πρωθυπουργού της χώρας. Κάθε χώρα διατηρεί κάποιο αριθμό υπουργείων ανάλογα των αναγκών της Δημόσιας Διοίκησης όπου κάθε ένα έχει εξειδικευμένο τομέα δράσης. Τα υπουργεία των διαφόρων χωρών ποικίλλουν πολύ μεταξύ τους, αν και τις περισσότερες φορές απαντώνται ως κοινά, κυρίως τα βασικά όπως των Εξωτερικών, Οικονομικών, της Εθνικής Άμυνας, κ.λπ. Μερικές χώρες όπως η Ελβετία, οι Φιλιππίνες και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής δεν χρησιμοποιούν το όρο «υπουργείο» για τις κυβερνητικές υπηρεσίες τους αλλά απλά τα καλούν "τμήματα". Στο Χονγκ Κονγκ χρησιμοποιείται ο όρος «γραφείο».

Σύμφωνα με την Υ 1/22-09-2015 απόφαση του Πρωθυπουργού (Β' 2076/2015) τα Υπουργεία είναι τα εξής: Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, Υπουργείο Εξωτερικών, Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης,

⁵ Σύνταγμα της Ελλάδος, <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/8c3e9046-78fb-48f4-bd82-bbba28ca1ef5/SYNTAGMA.pdf>

Υπουργείο Υγείας, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (Βικιπαίδεια, 2016γ).

1.3.2. Νομικό Πρόσωπο

Νομικό πρόσωπο χαρακτηρίζεται μια ένωση φυσικών προσώπων ή ομάδα περιουσίας που έχει αυτοτελώς ικανότητα Δικαίου, είναι δηλαδή υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Το Δίκαιο ως πρόσωπα θεωρεί και ενώσεις φυσικών προσώπων ή περιουσίας για την θεραπεία κοινωνικών αναγκών. Έτσι το "νομικό πρόσωπο" (αν και πράγματι δεν υπάρχει τέτοιο στη φύση) αναγνωρίζεται όμως «κατά πλάσμα δικαίου» ως υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, συνεπώς με αυτοτελή ικανότητα Δικαίου. Η αναγνώριση αυτή, νομικής προσωπικότητας, σε ένωση προσώπων, ανεξάρτητης εκείνης που αναγνωρίζεται επιμέρους στα φυσικά πρόσωπα-μέλη της, είναι δημιούργημα των τελευταίων αιώνων και αποσκοπεί κυρίως στη διευκόλυνση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Έτσι ένα νομικό πρόσωπο μπορεί να αποκτά δικαιώματα και υποχρεώσεις χωρίς να δεσμεύονται από αυτά τα μέλη του, να πράττει δηλαδή "ιδίω ονόματι". Το νομικό πρόσωπο δεσμεύεται από τις πράξεις των οργάνων του και αποκτά δικαιώματα και υποχρεώσεις με απόφασή τους.

Στα νομικά πρόσωπα κρίσιμες είναι οι εξουσίες διαχείρισης (εσωτερικές σχέσεις) και εκπροσώπησης (σχέσεις με τρίτους). Το ποιο όργανο τις έχει, καθορίζεται από το νόμο και από το καταστατικό ή τον κανονισμό εσωτερικής λειτουργίας του νομικού προσώπου. Το εσωτερικά αυτά έγγραφα εξειδικεύουν στο πλαίσιο του νόμου ποιο όργανο και με ποιο τρόπο χρειάζεται να αποφασίσει, προκειμένου το νομικό πρόσωπο να αναλάβει ένα δικαίωμα ή μια υποχρέωση. Για τη σύσταση-ίδρυση οποιουδήποτε νομικού προσώπου απαιτείται προηγουμένως έγγραφη πράξη η οποία και αποτελεί τη συστατική ή ιδρυτική πράξη, το καταστατικό, ή τον οργανισμό του νομικού προσώπου στο οποίο αναφέρεται η επίσημη επωνυμία του.

Κάθε νομικό πρόσωπο έχει τη μόνιμη έδρα του. Ως έδρα χαρακτηρίζεται ο τόπος της μόνιμης εγκατάστασής του, πόλη - διεύθυνση, απ' όπου εκπέμπονται οι εντολές του ή συγκεντρώνονται τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων του. Η έδρα προσδιορίζεται στη καταστατική πράξη του νομικού προσώπου. Το νομικό πρόσωπο διοικείται από ένα ή περισσότερα πρόσωπα. Επί πολυμελών διοικήσεων οι αποφάσεις

λαμβάνονται, εκτός αν ορίζεται άλλως στο καταστατικό, με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων (δηλαδή το ήμισυ συν μία ψήφος). Από δε το καταστατικό ορίζεται και ο ελάχιστος αριθμός παρόντων μελών της διοίκησης για την ύπαρξη απαρτίας.

Αν για οποιοδήποτε λόγο το Νομικό Πρόσωπο στερείται διοίκησης, τότε το Πρωτοδικείο της περιοχής που εδρεύει το Ν.Π., κατόπιν αίτησης παντός έχοντος έννομο συμφέρον, διορίζει προσωρινή διοίκηση.

Τα νομικά πρόσωπα με βάση τον τρόπο ίδρυσης και τον σκοπό για τον οποίο ιδρύονται και επιδιώκουν διακρίνονται σε:

- **Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ):** Χαρακτηρίζονται εκείνα των οποίων ο σκοπός αφορά την εξυπηρέτηση και την επιτέλεση κάποιας κρατικής λειτουργίας ή υπηρεσίας. Πρότυπο Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου είναι (κατά λειτουργία) η ίδια η Πολιτεία (το Κράτος) άλλα χαρακτηριστικά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου είναι οι Οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (δήμοι και περιφέρειες) η Εκκλησία της Ελλάδος, το Ν.Α.Τ., το Ι.Κ.Α. κλπ. και
- **Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου (ΝΠΙΔ):** Χαρακτηρίζονται εκείνα που ιδρύονται από ιδιώτες και συνεπώς ακολουθούν τους κανόνες του ιδιωτικού δικαίου.

Συνήθως τα ΝΠΔΔ ιδρύονται από το κράτος με ιδιαίτερους κανόνες και αναλαμβάνουν δικαιώματα και υποχρεώσεις ανεξάρτητα από αυτό με βάση τους όρους του νόμου, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι όλα τα νομικά πρόσωπα που ανήκουν στο κράτος είναι απαραίτητα και δημοσίου δικαίου. Αντίθετα τα ΝΠΙΔ τα ιδρύουν ιδιώτες και ρυθμίζονται από το ιδιωτικό Δίκαιο. Κυριότερες κατηγορίες Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου κατά το ελληνικό Αστικό Δίκαιο και Εμπορικό Δίκαιο είναι: Σωματεία (Σύλλογοι), Ιδρύματα, Εταιρείες, Συνεταιρισμοί (Βικιπαίδεια, 2016δ).

1.4 Τοπική Αυτοδιοίκηση

Η τοπική αυτοδιοίκηση διακρίνεται στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) Α' βαθμού Δήμους (σύνολο 325 έπειτα από το πρόγραμμα "Καλλικράτης") και τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) Β' βαθμού Περιφέρειες (σύνολο 13).

Δήμος ονομάζεται μία οντότητα της δημόσιας διοίκησης, η οποία στα περισσότερα κράτη αποτελεί τη βασική αυτοδιοικητική μονάδα και κατά κανόνα

περιλαμβάνει μια πόλη ή κωμόπολη και τα γύρω χωριά της. Δεν είναι πάντως σπάνιο φαινόμενο να περιλαμβάνει μόνο κάποια συνοικία μια μεγαλούπολης, ή και αντίθετα μόνο χωριά μιας απομονωμένης ορεινής περιοχής ή ενός νησιού. Στην Ελλάδα ο δήμος αποτελεί πρωτοβάθμιο οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης. Σε άλλες χώρες οι πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ αναφέρονται αδιακρίτως ως κοινότητες (πχ η γαλλική commune, ιταλική commune, γερμανική Gemeinde/Kommune κλπ) (Βικιπαίδεια, 2016ε).

Περιφέρειες ονομάζονται οι 13 δευτεροβάθμιοι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης του ελληνικού κράτους. Κάθε περιφέρεια έχει συσταθεί σε μια ευρύτερη περιοχή της χώρας (εξαιρουμένου του Αγίου Όρους), διαθέτει δικές της αυτοτελείς υπηρεσίες και προϋπολογισμό και τα όργανά της εκλέγονται με καθολική ψηφοφορία. Οι αρμοδιότητές της απλώνονται σε ένα ευρύ φάσμα: από τον σχεδιασμό, τον συντονισμό και την εφαρμογή των πολιτικών που άπτονται των ζητημάτων της περιοχής, μέχρι και επιμέρους καθήκοντα της κεντρικής διοίκησης που μπορεί να της ανατεθούν με νόμο.

Ο όρος εμπεριέχει επίσης γεωγραφική σημασία, υπό την έννοια ότι οι περιφέρειες διαθέτουν συγκεκριμένη έκταση, πληθυσμό και έδρα, όμως ο αμιγώς γεωγραφικός όρος είναι το διαμέρισμα. Από τις δεκατρείς περιφέρειες, μόλις τρεις ταυτίζονται εδαφικά με διαμέρισμα: Ηπείρου, Θεσσαλίας και Κρήτης.

1.5 Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Σύμφωνα με την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (170/Α/28-08-2014), το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει ως κύρια αποστολή τον σχεδιασμό της ναυτιλιακής πολιτικής, με σκοπό την προαγωγή και την προάσπιση των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία, την ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτικής εργασίας, τη μέριμνα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τον σχεδιασμό και εφαρμογή ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής και πολιτικής θαλάσσιου τουρισμού και θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, τη λήψη μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, τη μέριμνα για την πρόληψη και την καταστολή εκνόμων ενεργειών στους χώρους αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων, τη χάραξη της λιμενικής πολιτικής, την εποπτεία των λιμενικών υποδομών κάθε λειτουργικής μορφής και την προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας

της χώρας.

1.5.1. Διάρθρωση Υπηρεσιών

Οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου, που έχει έδρα τον Πειραιά, διαρθρώνονται ως εξής:

α) Γραφείο Υπουργού που λειτουργεί και στελεχώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 63/2005 (Α' 98) και το οποίο συμπεριλαμβάνει: 1) το Επιτελικό Γραφείο που σύμφωνα με τις ειδικότερες οδηγίες του Υπουργού συνδράμει αυτόν στην εκπλήρωση του έργου του, μεριμνά για την προετοιμασία του προς ανταπόκρισή του σε υποχρεώσεις που αφορούν στους τομείς ευθύνης του Υπουργείου και συντονίζει προς τούτο τις ενέργειες των Υπηρεσιών του Υπουργείου. Επίσης, παρακολουθεί και ενημερώνει για την πρόοδο υλοποίησης εγκεκριμένων δράσεων και ενεργειών προς επίτευξη των στρατηγικών και επιχειρησιακών στόχων του Υπουργείου με βάση τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα. Στο Επιτελικό Γραφείο του Υπουργού προϊστάται Αξιωματικός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ και σε αυτό υπάγεται ο Αξιωματικός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ Υπασπιστής του Υπουργού. 2) το Αυτοτελές Τμήμα Νομοθετικής Πρωτοβουλίας, που λειτουργεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 15 του ν. 4048/2012 (Α' 34) και συνεργάζεται με τις Υπηρεσίες του Υπουργείου, τις οποίες ενημερώνει επί της εκδοθείσας νομοθεσίας αρμοδιότητας και ενδιαφέροντός τους. 3) την Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων, στην οποία προϊστάται ανώτερος ή ανώτατος Αξιωματικός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 4) τη Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου, η οποία λειτουργεί σε επίπεδο τμήματος και τη Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 5) το Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, στο οποίο προϊστάται Αξιωματικός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 6) τη Διεύθυνση Παλλαϊκής Άμυνας-Πολιτικής Σχεδίασης έκτακτης Ανάγκης και Θαλάσσιων Κρατικών Μεταφορών, στην οποία προϊστάται Αξιωματικός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 7) το Γραφείο Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και Δημοσίων Σχέσεων του οποίου προϊστάται Αξιωματικός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

β) Γραφεία Γενικού Γραμματέα, Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, τα οποία λειτουργούν και στελεχώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 63/2005 (Α' 98). Τα εν λόγω Γραφεία επικουρούν τους Γενικούς Γραμματείς στην άσκηση των καθηκόντων τους, έχουν την επιμέλεια της αλληλογραφίας τους και της τήρησης των σχετικών αρχείων και στοιχείων, οργανώνουν την επικοινωνία τους με τις υπηρεσίες και τους πολίτες και μελετούν ειδικά θέματα σχετικά με το αντικείμενο της

αρμοδιότητάς τους.

γ) Υπηρεσίες υπαγόμενες στο Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου που αναφέρονται στο άρθρο 8, πλην των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που προβλέπονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 11.

δ) Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων πλην Πλοηγικών Σταθμών.

ε) Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Στο Υπουργείο 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 που λειτουργεί κατά τα οριζόμενα στο ν. 4033/2011 (Α' 264), όπως ισχύει. ε) Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων που λειτουργεί κατά τα οριζόμενα στο ν. 4150/2013. 3. Περιφερειακές Υπηρεσίες του Υπουργείου είναι οι Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., οι οποίες προβλέπονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 11 και αποτελούν Υπηρεσίες που, σύμφωνα με το άρθρο 8, υπάγονται στο Γενικό Γραμματέα, καθώς και οι Πλοηγικοί Σταθμοί που αποτελούν Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. 4. Έδρα των Υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής είναι η Μυτιλήνη.

1.5.2. Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Το Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου συντονίζει τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου και μεριμνά για τη συγκέντρωση του απαραίτητου υλικού, καθώς και την κατάρτιση και διαβίβαση εγγράφων προς έγκαιρη ανταπόκριση στις υποχρεώσεις εκ του κοινοβουλευτικού ελέγχου, τηρώντας το σχετικό αρχείο και στατιστικά στοιχεία.

1.5.3. Γραφείο Παλλαϊκής Άμυνας-Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης Θαλασσιών Κρατικών Μεταφορών

Η Διεύθυνση Παλλαϊκής Άμυνας-Πολιτικής Σχεδίασης έκτακτης Ανάγκης και Θαλασσιών Κρατικών Μεταφορών είναι αρμόδια για την κάλυψη των αναγκών και υποχρεώσεων του Υπουργείου στο πλαίσιο οργάνωσης και κινητοποίησης των πολιτικών δυνάμεων, με σκοπό την προαγωγή της πολιτικής άμυνας και την εκπαίδευση προσωπικού σε θέματα πολιτικής άμυνας και πολιτικής προστασίας, τις

επιτάξεις και λύσεις επιτάξεων μέσων, τις ναυλώσεις πλοίων πλωτών μέσων, τη μέριμνα για την εξουσιοδότηση του προσωπικού του Υπουργείου, των αντιπροσώπων του και του προσωπικού των Εποπτευόμενων Φορέων του για θέματα Πολιτικής Άμυνας, σύμφωνα με τους προβλεπόμενους Κανονισμούς.

Επίσης, συμμετέχει σε διεθνή και ενωσιακά όργανα όπου εξετάζονται θέματα αρμοδιότητάς της, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων: α) Τμήμα Πολιτικής Άμυνας και Επιτάξεων β) Τμήμα Σχεδίασης NATO γ) Τμήμα Πολιτικής Προστασίας. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Πολιτικής Άμυνας και Επιτάξεων είναι οι ακόλουθες: α) Η ανταπόκριση των Υπηρεσιών του Υπουργείου στις ανάγκες ομαλής και ταχείας μετάπτωσης της χώρας από την ειρηνική στην πολεμική περίοδο, σε συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας. β) Ο συντονισμός της συμμετοχής του ΥΝΑ σε εθνικές ασκήσεις, τη διεύθυνση των οποίων έχει το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας. γ) Η συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας για την κατάρτιση και αναθεώρηση Σχεδίων Πολιτικής Άμυνας του ΥΝΑ και η τήρηση των σχεδίων του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας σχετικών με την Πολιτική Άμυνα. δ) Ο συντονισμός της συμμετοχής των Υπηρεσιών του Υπουργείου σε διεθνείς ασκήσεις προσομοίωσης επί θεμάτων Πολιτικής Άμυνας, για τις οποίες την ευθύνη συμμετοχής της Ελλάδος έχει το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας. ε) Οι επιτάξεις και λύσεις επιτάξεων, σύμφωνα με το ν. 4442/1929 «Περί στρατιωτικών εισφορών και ναυλώσεων» (Α΄ 430) όπως ισχύει κάθε φορά. 3. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Σχεδίασης NATO είναι οι ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση των αρμοδίων οργάνων του NATO με σκοπό την αξιοποίηση και χρησιμοποίηση της εμπορικής ναυτιλίας, καθώς και ο ορισμός/εξουσιοδότηση των εκπροσώπων του ΥΝΑ σε όργανα του NATO. β) Η συμμετοχή σε ασκήσεις του NATO στο εξωτερικό και η εκπαίδευση στελεχών του ΥΝΑ σε σχολεία του NATO εντός και εκτός Ελλάδας. γ) Ο συντονισμός της συμμετοχής των Υπηρεσιών του Υπουργείου σε διεθνείς ασκήσεις προσομοίωσης επί θεμάτων NATO, για τις οποίες την ευθύνη συμμετοχής της Ελλάδος έχει το ΓΕΕΘΑ.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Πολιτικής Προστασίας είναι οι ακόλουθες: α) Η εκπόνηση σχεδίων πολιτικής προστασίας, η λήψη μέτρων ετοιμότητας και η ανάληψη συναφών δράσεων. β) Η εισήγηση των απαραίτητων νομοθετικών μέτρων πολιτικής προστασίας, σε συνεργασία με Υπηρεσίες του ΥΝΑ. γ) Ο συντονισμός της συμμετοχής των Υπηρεσιών του Υπουργείου σε διεθνείς ασκήσεις προσομοίωσης επί θεμάτων Πολιτικής Προστασίας, για τις οποίες την ευθύνη συμμετοχής της Ελλάδος

έχει η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας.

Το Γραφείο Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και Δημοσίων Σχέσεων, με προϊστάμενο Ανώτερο Αξιωματικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που δύναται να εκτελεί και τα καθήκοντα Εκπροσώπου Τύπου, ασκεί τις ακόλουθες αρμοδιότητες: α) Η μέριμνα για την οργάνωση τελετών, κοινωνικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων πάσης φύσεως για την προβολή του έργου του Υπουργείου, τη συμμετοχή του Υπουργείου σε αντίστοιχες εκδηλώσεις και την τήρηση και ενημέρωση αρχείου φωτογραφικού και τηλεοπτικοακουστικού υλικού. β) Η αποδελτίωση του μη ηλεκτρονικού ημερήσιου και περιοδικού τύπου, η σύνταξη δελτίων τύπου και η διανομή τους στις Διευθύνσεις-Υπηρεσίες του Υπουργείου. γ) Η μέριμνα για την προώθηση των διαδικασιών για τη διαθεσιμότητα παροχής υπηρεσιών αποδελτίωσης του ηλεκτρονικού τύπου από ιδιώτη πάροχο. δ) Η ενημέρωση των ΜΜΕ, των ανταποκριτών του ξένου Τύπου και του κοινού για τη δραστηριότητα του Υπουργείου. ε) Η οργάνωση της επικοινωνίας του Υπουργείου με τους δημοσιογράφους και λοιπούς παράγοντες ενημέρωσης και πληροφόρησης του κοινού. στ) Η παρακολούθηση και επισήμανση των ειδήσεων που προβάλλονται από τα ελληνικά και διεθνή μέσα μαζικής ενημέρωσης για θέματα που αφορούν στο Υπουργείο. ζ) Η απάντηση στα δημοσιεύματα του τύπου που αφορούν στο Υπουργείο, σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. η) Η συνεργασία με τον Εκπρόσωπο Τύπου και η παροχή σε αυτόν των απαραίτητων στοιχείων και πληροφόρησης

1.5.4. Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών

Η 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 (ΓΓΑΙ και ΝΠ), τη διαρκή προσαρμογή της οργανωτικής δομής των Υπηρεσιών του Υπουργείου, πλην του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., στις σύγχρονες διοικητικές ανάγκες και τη διευκόλυνση των σχέσεων των πολιτών με το Υπουργείο. Στο πλαίσιο της ενιαίας διαχείρισης και συνολικής αποτύπωσης της δύναμης του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου, συγκεντρώνει στοιχεία που αφορούν το σύνολο του προσωπικού του Υπουργείου και των εποπτευομένων φορέων, καθώς και της ΓΓΑΙ και ΝΠ, πλην του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., προς τα συναρμόδια Υπουργεία και φορείς. Συγκροτείται από τα ακόλουθα Τμήματα: α) Τμήμα Διοίκησης και Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού, β) Τμήμα Σχέσεων Κράτους – Πολίτη/Επιχειρήσεων, γ) Τμήμα Υποστήριξης

Εποπτευομένων Φορέων και Οργανωτικής Ανάπτυξης.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Διοίκησης και Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού είναι οι ακόλουθες: α) Ο χειρισμός όλων των θεμάτων υπηρεσιακής κατάστασης του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου ιδίως διορισμοί, μετατάξεις, αποχωρήσεις, προαγωγές, υπηρεσιακές μετακινήσεις εσωτερικού/εξωτερικού με την εφαρμογή των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας. β) Η στελέχωση των υπηρεσιών του Υπουργείου και η παρακολούθηση της αριθμητικής εξέλιξης της σύνθεσης του προσωπικού. γ) Η τήρηση του Μητρώου και των ατομικών φακέλων του προσωπικού και η χορήγηση πιστοποιητικών υπηρεσιακής κατάστασης. δ) Η μέριμνα για την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης του προσωπικού, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. ε) Η διενέργεια διαδικασιών πλήρωσης των θέσεων προϊσταμένων οργανικών μονάδων. στ) Η μέριμνα για τη συγκρότηση και λειτουργία των υπηρεσιακών/πειθαρχικών συμβουλίων του Υπουργείου και των επιτροπών αξιολόγησης προσωπικού. ζ) Η εισήγηση και παραπομπή στα υπηρεσιακά συμβούλια θεμάτων για τα οποία προβλέπεται από τη νομοθεσία απόφαση ή γνωμοδότησή τους. η) Η μέριμνα για τη συγκρότηση κάθε είδους επιτροπών και ομάδων εργασίας για θέματα που αφορούν αρμοδιότητες της Διεύθυνσης. θ) Η μέριμνα για τον προσδιορισμό των αναγκών επιμόρφωσης του προσωπικού σε συνεργασία με το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ) και την κατάρτιση των απαραίτητων προγραμμάτων. ι) Η μέριμνα για την επιμόρφωση του προσωπικού αξιοποιώντας προγράμματα που διατίθενται από εξειδικευμένους φορείς, πέραν του ΕΚΔΔΑ. ια) Η εισήγηση επί των προσφυγών ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων για τα θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος. ιβ) Η μέριμνα για την μετάφραση εγγράφων και κειμένων από ξένη γλώσσα στην ελληνική και αντίστροφα.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Σχέσεων Κράτους-Πολίτη/Επιχειρήσεων είναι οι ακόλουθες: α) Η μελέτη, η εισήγηση και η παρακολούθηση εφαρμογής μέτρων για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας των πολιτών με τις υπηρεσίες του Υπουργείου. β) Η μέριμνα για την πρωτοκόλληση και προώθηση της ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μεταξύ των πολιτών και των υπηρεσιών του Υπουργείου. γ) Ενημέρωση και επικαιροποίηση της ιστοσελίδας του Υπουργείου, αναφορικά με την εξυπηρέτηση του κοινού και των επιχειρήσεων, σε συνεργασία με το ΥΔΙ- ΜΗΔ και τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Υποστήριξης Εποπτευομένων Φορέων και Οργανωτικής Ανάπτυξης είναι οι ακόλουθες: α) Η μελέτη και εισήγηση προτάσεων

βελτίωσης της οργανωτικής δομής των Υπηρεσιών του Υπουργείου (πλην των Υπηρεσιών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), για την ορθολογική κατανομή των αρμοδιοτήτων στις επιμέρους Υπηρεσίες, σε συνεργασία με τις αρμόδιες κατά περίπτωση Υπηρεσίες, καθώς και η προώθηση θεμάτων οργάνωσης των εποπτευομένων Νομικών Προσώπων σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες και Φορείς. β) Η μέριμνα για την ιεραρχική μεταβίβαση αρμοδιοτήτων ή και του δικαιώματος υπογραφής σε κατώτερα κλιμάκια, σε συνεργασία με τις Υπηρεσίες του Υπουργείου. γ) Η μελέτη, υπόδειξη και παρακολούθηση εφαρμογής μέτρων για την απλούστευση των γραφειοκρατικών τύπων και διαδικασιών, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες και το ΥΔΙΜΗΔ. δ) Ο συντονισμός των διαδικασιών εκκαθάρισης των αρχείων των υπηρεσιών πλην των Υπηρεσιών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ε) Η εφαρμογή συστημάτων και μεθόδων μέτρησης της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας, η εκτίμηση των αποτελεσμάτων και η διατύπωση προτάσεων για την ποιοτική βελτίωση της λειτουργίας των Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, πλην Υπηρεσιών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στ) Η εποπτεία επί θεμάτων υπηρεσιακής κατάστασης προσωπικού των φορέων αρμοδιότητας του Υπουργείου. ζ) Η εισήγηση επί των προσφυγών ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων για τα θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος. η) Η επεξεργασία των υποβαλλόμενων στοιχείων για την εκτίμηση των αναγκών σε προσωπικό των εποπτευομένων από το Υπουργείο νομικών προσώπων. θ) Η συγκρότηση των Διοικητικών καθώς και των Υπηρεσιακών Συμβουλίων των νπδδ που εποπτεύονται από το Υπουργείο, πλην των Λιμενικών Ταμείων και των Οργανισμών Λιμένων. ι) Η μέριμνα για τον καθορισμό των αποδοχών των μελών του Δ.Σ. των εποπτευομένων νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου. ια) Η παροχή γραμματειακής υποστήριξης προς τη Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών και τα Τμήματά της.

1.5.5. Γενική Διάρθρωση – Αποστολή – Αρμοδιότητες

Το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. συγκροτείται από Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες. α) 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 Υπουργείο. Το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διαρθρώνεται σε Κλάδους και σε αυτό υπάγονται οι

Υπηρεσίες της παραγράφου 7. β) Περιφερειακές Υπηρεσίες είναι οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., οι υπαγόμενες σε αυτές Λιμενικές Αρχές (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Λιμενικοί Σταθμοί και Λιμενικά Τμήματα), οι υπηρεσίες των Ναυτιλιακών Ακολούθων και οι υπαγόμενες στην Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών, η οποία μετονομάζεται σε Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού.

Οι Κλάδοι του Αρχηγείου είναι οι εξής: α) Κλάδος Α΄: Ασφάλειας και Αστυνόμευσης β) Κλάδος Β΄: Ναυτιλίας γ) Κλάδος Γ΄: Ελέγχου Πλοίων δ) Κλάδος Δ΄: Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Ο Κλάδος Ασφάλειας και Αστυνόμευσης υποστηρίζει την αποστολή του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στους χώρους αρμοδιότητάς του (παράγραφος 1 άρθρου 5 του ν. 4150/2013) μεριμνώντας για την πρόληψη και καταστολή εκνόμων ενεργειών, την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων και μεριμνά για την εξασφάλιση της ετοιμότητας και την αξιοποίηση των διατιθέμενων μέσων προς διενέργεια πάσης φύσεως επιχειρήσεων και αποστολών, στις οποίες περιλαμβάνονται αυτές για την έρευνα-διάσωση. Επίσης, εισηγείται, παρακολουθεί και μεριμνά για την εφαρμογή των δράσεων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στους τομείς της γενικής αστυνόμευσης και του ελέγχου της αλιείας. 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 Επιχειρήσεων β) Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων γ) Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας δ) Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας ε) Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλάσσιων Συνόρων στ) Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών και Λαθρεμπορίου.

Ο Κλάδος Ναυτιλίας μεριμνά για το σχεδιασμό της ναυτιλιακής πολιτικής και το 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 και μεριμνά για την διαμόρφωση όρων στελέχωσης αυτών, την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης ναυτικών, την εύρυθμη λειτουργία

των αντίστοιχων δημόσιων και ιδιωτικών 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 την διευκόλυνση των ναυτικών σε 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 β) Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας γ) Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών δ) Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας ε) Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών στ) Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων έχει την αρμοδιότητα για τον έλεγχο των Εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηογνώμωνων), τον έλεγχο της ασφαλούς διαχείρισης των εταιρειών και πλοίων, τον έλεγχο διαχείρισης της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες των πλοίων, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, τον έλεγχο έγκρισης και θεώρησης σχεδίων-μελετών και παρακολούθησης των ναυπηγούμενων, μετασκευαζόμενων ή αρχικά επιθεωρούμενων πλοίων, την έγκριση των υλικών κατασκευής και μέσω εξοπλισμού των πλοίων, τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε αυτά και την έκδοση των προβλεπόμενων κυβερνητικών πιστοποιητικών ασφαλείας τους. 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 β) Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων γ) Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων δ) Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

Ο Κλάδος Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης χειρίζεται θέματα που αφορούν στο υπηρεσιακό καθεστώς του προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., την οργάνωση, εκπαίδευση και επιμόρφωση αυτού σύμφωνα με τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του ως στρατιωτικώς οργανωμένο Σώμα, το προσωπικό του οποίου έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού και σε συνδυασμό με την αποστολή του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου. Επίσης, ο Κλάδος διαχειρίζεται τα ζητήματα που αφορούν στην υλοποίηση των σύγχρονων απαιτήσεων για την εφαρμογή και την υποστήριξη εφαρμογής περιβάλλοντος ηλεκτρονικής διακυβέρνησης σε όλο το Υπουργείο, καθώς και το χειρισμό των θεμάτων που σχετίζονται με τις επικοινωνίες του. 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 Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. β) Διεύθυνση Εκπαίδευσης Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. γ) Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Επικοινωνιών 7. Οι υπαγόμενες στο Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Υπηρεσίες είναι: α) Η Γενική Επιθεώρηση Λιμενικού Σώματος β) Η Υπηρεσία Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Επιτήρησης γ) Η Υπηρεσία Υγειονομικού δ) Η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων ε) Η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών στ) Η Υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών ζ) Οι Επισκευαστικές Βάσεις η) Οι Σχολές Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. θ) Η Υπηρεσία Μουσικής 8. Στο Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. λειτουργούν το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) και το Κέντρο Επιχειρήσεων (ΚΕΠΙΧ), τα οποία, πλην του αεροπορικού τομέα του ΕΚΣΕΔ, υπάγονται επιχειρησιακά στον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. μέσω Ανώτατου Αξιωματικού Λ.Σ. που τοποθετείται ως Επόπτης ΕΚΣΕΔ-ΚΕΠΙΧ. Τα εν λόγω Επιχειρησιακά Κέντρα υποστηρίζονται διοικητικά-λειτουργικά και ελέγχονται ως προς την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους από τους καθ' ύλην αρμόδιους Κλάδους. 9. Το Ταμείο Αρωγής Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. εποπτεύεται ως προς τη λειτουργία του από τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Προς το σκοπό αυτό, ο Αρχηγός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δύναται ιδίως να ζητά την υποβολή εκθέσεων και αναφορών σχετικά με τα πεπραγμένα, τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των πόρων του Ταμείου. 10. Στον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. υπάγονται άμεσα: α) Το Επιτελικό Γραφείο Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. β) Η Υπηρεσία Εναερίων Μέσων και η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών σε περίπτωση έντασης, κρίσης ή για την εκτέλεση ειδικής αποστολής και κατά την εκτέλεση αυτής.

Στο Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. λειτουργεί Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού, το οποίο συγκροτείται από τους: α) Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ως Πρόεδρο, β) Υπαρχηγούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., γ) Γενικό Επιθεωρητή Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., δ) Διευθυντές Κλάδων και ε) Γενικό Διευθυντή Οικονομικών Υπηρεσιών, εφόσον η θέση αυτή καταλαμβάνεται από ανώτατο Αξιωματικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως μέλη. Το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού εισηγείται στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ιδίως για: α) τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους του Σώματος για την εκπλήρωση της αποστολής του και την εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της οργανωτικής δομής και της λειτουργίας του με στόχο την αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη άσκηση των αρμοδιοτήτων του, β) το σχεδιασμό προς υλοποίηση των αναγκαίων προληπτικών και κατασταλτικών γενικών μέτρων αστυνόμευσης, ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ιδιαίτερα επί γεγονότων που μπορεί να προκαλέσουν κρίσεις ή αφορούν την εφαρμογή του εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού, τους Κανόνες Εμπλοκής και τα Σχέδια Διαχείρισης Κρίσεων, γ) την

ιεράρχηση προς κάλυψη των αναγκών του Σώματος σε προσωπικό, εξοπλισμό και μέσα, ιδίως στο πλαίσιο κατάρτισης του ετήσιου προϋπολογισμού, του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων και του ετήσιου προγράμματος προμηθειών, δ) τη βελτίωση των συστημάτων εκπαίδευσης και διοίκησης του προσωπικού καθώς και του πλαισίου υπηρεσιακής εξέλιξης, καταστάσεων και αμοιβών του. ε) θέματα που αφορούν στην υποστήριξη της ναυτιλίας. στ) κάθε άλλο θέμα που του ανατίθεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Το Συμβούλιο λειτουργεί με Κανονισμό που καταρτίζεται από αυτό και εγκρίνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το Συμβούλιο συγκαλείται τουλάχιστον δύο φορές ετησίως, από τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ο οποίος, υπό την επιφύλαξη της περίπτωσης στ' της παραγράφου 2, καθορίζει την ημερήσια διάταξη. 4. Το Συμβούλιο συνεδριάζει με την παρουσία τουλάχιστον έξι (6) μελών, εφόσον ένα εξ' αυτών είναι Αντιναύαρχος Λ.Σ. Στο Συμβούλιο δύναται να προσκληθούν όπως συμμετάσχουν προς διατύπωση απόψεων, υπηρεσιακοί παράγοντες του Υπουργείου, εκπρόσωποι άλλων Υπουργείων και δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων, καθώς και εμπειρογνώμονες και ειδικοί επιστήμονες.

Η Διεύθυνση Επιχειρήσεων σχεδιάζει επιτελικά, συντονίζει, διενεργεί και παρακολουθεί επιχειρήσεις σε όλο το εύρος της αποστολής του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., συμπεριλαμβανομένων αυτών προς ανταπόκριση σε περιστατικά ναυτικής έρευνας και διάσωσης, εφαρμόζοντας οποιοδήποτε σχετικό Σύστημα Χειρισμού Κρίσεων και μεριμνά για θέματα οπλισμού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της: α) Τμήμα Επιχειρήσεων Έρευνας-Διάσωσης β) Τμήμα Επιχειρήσεων-Αποστολών γ) Τμήμα Σχεδιασμού, Ειδικών Μονάδων και Οπλισμού.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Επιχειρήσεων Έρευνας-Διάσωσης είναι οι ακόλουθες: α) Η επιχειρησιακή λειτουργία του τομέα Ναυτικής Έρευνας-Διάσωσης του ΕΚΣΕΔ, ο συντονισμός δράσης των επιχειρησιακών πόρων και μέσων και η εποπτεία εφαρμογής των διαδικασιών Έρευνας και Διάσωσης, τόσο σε κεντρικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. β) Η επιχειρησιακή λειτουργία του Ραδιοτηλεπικοινωνιακού Κέντρου του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. γ) Ο καθορισμός των επιχειρησιακών αναγκών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για εφοδιασμό τηλεπικοινωνιακών μέσων που αφορούν επικοινωνίες GMDSS. δ) Η επιχειρησιακή λειτουργία του Ελληνικού Κέντρου Ελέγχου Αποστολών Λήψης και Διανομής Δορυφορικών Σημάτων Κινδύνου (GRMCC), σε συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας. ε) Η εποπτεία εφαρμογής των διαδικασιών και λειτουργιών που απορρέουν από το

πρόγραμμα COSPAS-SARSAT τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. στ) Η έγκριση των Σχεδίων Συνεργασίας Επιβατηγών Πλοίων Διεθνών Πλόων και ΕΚΣΕΔ (SAR PLANS) και η εκτέλεση γυμνασίων με βάση τα Σχέδια αυτά. ζ) Η παρακολούθηση της διεθνούς νομοθεσίας σε ζητήματα Έρευνας και Διάσωσης και η συμμετοχή σε διεθνή όργανα και ενωσιακά όργανα που εξετάζουν συναφή θέματα. η) Η συνεργασία με πολιτικοστρατιωτικούς φορείς επί θεμάτων Έρευνας και Διάσωσης και επικοινωνιών κινδύνου και ασφάλειας.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Επιχειρήσεων-Αποστολών είναι οι ακόλουθες:

α) Η επιχειρησιακή λειτουργία του Κέντρου Επιχειρήσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (ΚΕΠΙΧ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) β) Ο συντονισμός δράσης των επιχειρησιακών πόρων και μέσων που χρησιμοποιούνται σε δραστηριότητες Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. μέσω του ΚΕΠΙΧ. γ) Η μέριμνα για την οργάνωση και την επιχειρησιακή λειτουργία του Κέντρου Αμέσου Δράσεως Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δ) Η έκδοση διαταγών τακτικών περιπολιών – κινήσεων – αποστολών των επιχειρησιακών μέσων που έχουν διατεθεί στον Κλάδο. ε) Η διάθεση πλοίων – σκαφών, χερσαίων, εναερίων μέσων και προσωπικού Ειδικών Μονάδων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για την εκτέλεση αποστολών. στ) Η παρακολούθηση και ο χειρισμός θεμάτων που ανάγονται στη διεξαγωγή μεγάλης κλίμακας δραστηριοτήτων, αποστολών και επιχειρήσεων καθώς και επιχειρήσεων σε συνεργασία με τις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας και άλλους δημόσιους φορείς ή αποστολών παροχής κοινωνικού έργου.

Η Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων μεριμνά για την επιχειρησιακή οργάνωση, λειτουργία, ετοιμότητα, εξοπλισμό και για την παροχή τεχνικής υποστήριξης στα πλωτά και χερσαία μέσα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και εποπτεύει την Υπηρεσία Εναερίων Μέσων (ΥΕΜ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), την Υπηρεσία Συνδέσμων-Διασωστών και τη λειτουργία των Επισκευαστικών Βάσεων, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της: α) Τμήμα Πλοίων-Σκαφών. β) Τμήμα Χερσαίων Μέσων. γ) Τμήμα Εναερίων Μέσων και Συνδέσμων Διασωστών. δ) Τμήμα Επισκευαστικών Βάσεων. 2.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Πλοίων-Σκαφών είναι ακόλουθες: α) Η εποπτεία και ο χειρισμός των θεμάτων που ανάγονται στην εν γένει κατάσταση, ετοιμότητα και λειτουργία των πλοίων-σκαφών. β) Η εισήγηση στις αρμόδιες Διευθύνσεις επί θεμάτων στελέχωσης των πλοίων-σκαφών και εκπαίδευσης του προσωπικού αυτών. γ) Η διάθεση των πλοίων-σκαφών, κινητήρων και εξαρτημάτων στις Κεντρικές ή Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δ) Η τήρηση Μητρώου των πλοίων-σκαφών και του προσωπικού αυτών και η έκδοση σχετικών βεβαιώσεων ή

πιστοποιητικών. ε) Η καταγραφή των αναγκών σε πλοία-σκάφη και η εισήγηση για την προμήθεια νέων και εξοπλισμού αυτών. στ) Η έκδοση διαταγών πλου των πλοίων-σκαφών εκτός των περιοχών δικαιοδοσίας των Λιμενικών Αρχών υπαγωγής τους πλην των περιπτώσεων εκτέλεσης αποστολών-επιχειρήσεων ευρείας κλίμακας. ζ) Η σύνταξη τεχνικών απαιτήσεων για την προμήθεια νέων πλοίων-σκαφών, καθώς και του εξοπλισμού τους. η) Η καταγραφή της δραστηριότητας των πλοίων-σκαφών και η αξιολόγηση του βαθμού επιχειρησιακής εκμετάλλευσης αυτών. θ) Η έγκριση διάθεσης υλικών και ανταλλακτικών από τις Αποθήκες Λιπαντικών και Υλικών Πλωτών και Χερσαίων Μέσων που λειτουργούν στην Επισκευαστική Βάση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., για τις ανάγκες των πλωτών μέσων. ι) Η μέριμνα για απόκτηση πλοίων-σκαφών μέσω δημοσίων Υπηρεσιών και για την αναπλήρωση των αποθεμάτων σε ανταλλακτικά και αναλώσιμα υλικά, που κρίνονται απαραίτητα για τις επισκευές των πλωτών μέσων. ια) Η σύνταξη προτάσεων, τεχνικών δελτίων και η εν γένει παρακολούθηση και αξιοποίηση των διατιθέμενων πιστώσεων και συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων για την προμήθεια νέων πλοίων-σκαφών και του εξοπλισμού τους καθώς και η παρακολούθηση υλοποίησης της προμήθειάς τους. ιβ) Η έκδοση και αναθεώρηση Κανονισμών Οργάνωσης, Λειτουργίας και τεχνικής υποστήριξης πλοίων-σκαφών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ιγ) Η μέριμνα για την έκδοση της απόφασης ορισμού της Επιτροπής Καταλληλότητας και του Κλιμακίου Επιθεώρησης πλωτών μέσων καθώς και οι συγκλίσεις αυτών. ιδ) Η έκδοση Αποφάσεων δωρεάν διάθεσης κατασχεμένων πλωτών μέσων στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. καθώς και Αποφάσεων συγκρότησης επιτροπών κοστολόγησης αυτών. ιε) Η διάθεση στη ΔΔΔΥ (πρώην ΟΔΔΥ) των μη αναγκαίων πλωτών μέσων καθώς και των μηχανημάτων, ανταλλακτικών, εξαρτημάτων και εξοπλισμού αυτών για εκποίηση. ιστ) Η έγκριση μετακινήσεων των τεχνικών της Διεύθυνσης καθώς και των τεχνικών των Επισκευαστικών Βάσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με τα απαιτούμενα υλικά και εργαλεία για επί τόπου επισκευές των πλωτών μέσων. ιζ) Η μελέτη για την τεχνική βελτίωση και εκσυγχρονισμό των πλωτών μέσων καθώς και πάσης φύσεως στοιχείων που είναι απαραίτητα για τη διαμόρφωση των προδιαγραφών των πλωτών μέσων. ιη) Η εισήγηση για την υλοποίηση εκπαιδύσεων και μετεκπαιδύσεων προς την αρμόδια Διεύθυνση του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. καθώς και η διενέργεια επιμορφωτικών σεμιναρίων πληρωμάτων πλωτών μέσων ειδικότητας μηχανολογικού-ηλεκτρολογικού τομέα. ιθ) Η εισήγηση για την έκδοση απόφασης καταλογισμού επισκευής πλωτών μέσων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. εις βάρος των στελεχών που εμπλέκονται σε ατυχήματα ή αστικής

φύσης υλικές ζημιές ή σε κάθε είδους ζημιά που οφείλεται σε υπαιτιότητά τους. 3. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Χερσαίων Μέσων είναι αντίστοιχες αυτών του Τμήματος Πλοίων-Σκαφών, όσον αφορά τα χερσαία μέσα, συμπεριλαμβανομένων των Κινητών Συστημάτων Παράκτιας Επιτήρησης καθώς και των ακόλουθων αρμοδιοτήτων: α) Η εποπτεία και ο χειρισμός των θεμάτων που ανάγονται στην εν γένει κατάσταση, ετοιμότητα και λειτουργία των χερσαίων μέσων που έχουν εγγραφεί στο στόλο οχημάτων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και τα οποία φέρουν υπηρεσιακό αριθμό. β) Η διάθεση των χερσαίων μέσων, κινητήρων και εξαρτημάτων στις Κεντρικές ή Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. γ) Η τήρηση Μητρώων των χερσαίων μέσων και του προσωπικού αυτών και η έκδοση σχετικών βεβαιώσεων ή πιστοποιητικών. δ) Η καταγραφή των αναγκών σε χερσαία μέσα και η εισήγηση για την προμήθεια νέων και εξοπλισμού αυτών. ε) Η σύνταξη τεχνικών απαιτήσεων για την προμήθεια νέων χερσαίων μέσων, καθώς και του εξοπλισμού τους. στ) Η καταγραφή της δραστηριότητας των χερσαίων μέσων και η αξιολόγηση του βαθμού επιχειρησιακής εκμετάλλευσης αυτών. ζ) Η έγκριση διάθεσης υλικών και ανταλλακτικών από τις Αποθήκες Λιπαντικών και Υλικών Πλωτών και Χερσαίων Μέσων που λειτουργούν στην Επισκευαστική Βάση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., για τις ανάγκες των χερσαίων μέσων.

1.5.6. Αρμοδιότητες Τμήματος Νομοθεσίας και Κανονισμών Λιμένων

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Νομοθεσίας και Κανονισμών Λιμένων είναι οι ακόλουθες: α) Η εισήγηση για την έκδοση νομοθετημάτων αρμοδιότητας της Διεύθυνσης και ιδιαίτερα των Γενικών Κανονισμών Λιμένων, β) Ο έλεγχος και η προώθηση για έγκριση των Ειδικών Κανονισμών Λιμένων που εκδίδονται από τις Λιμενικές Αρχές. γ) Η αξιοποίηση των συμπερασμάτων που προκύπτουν από τη μελέτη και αξιολόγηση των στοιχείων που διενεργούν τα λοιπά Τμήματα της Διεύθυνσης, με σκοπό την κατάρτιση και προώθηση κανονιστικών πράξεων. δ) Η μέριμνα για την κωδικοποίηση της νομοθεσίας αρμοδιότητας της Διεύθυνσης. ε) Η συλλογή της νομολογίας των δικαστηρίων, των γνωμοδοτήσεων των εισαγγελικών αρχών και του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, για θέματα αρμοδιότητας της Διεύθυνσης. στ) Η παρακολούθηση της ευρωπαϊκής και διεθνούς νομοθεσίας, η προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας σε οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η συμμετοχή εκπροσώπων σε διεθνή όργανα και όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για θέματα αρμοδιότητας της Διεύθυνσης.

1.5.7. Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας

Η Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας εποπτεύει, συντονίζει και παρακολουθεί το έργο των Λιμενικών Αρχών όσον αφορά την εφαρμογή και τήρηση της αλιευτικής νομοθεσίας και την προστασία των αλιευτικών πόρων, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων: α) Τμήμα Ελέγχου Αλιευτικών Δραστηριοτήτων. β) Τμήμα Εφαρμογών Ελέγχου Αλιείας και Παρακολούθησης Αλιευτικών Σκαφών. γ) Τμήμα Διεθνούς Συνεργασίας. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ελέγχου Αλιευτικών Δραστηριοτήτων είναι οι ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση εφαρμογής της εθνικής, της ενωσιακής και διεθνούς αλιευτικής νομοθεσίας καθώς και η εποπτεία και ο συντονισμός του έργου των Λιμενικών Αρχών. β) Η προετοιμασία, κατάρτιση και έκδοση εγκυκλίων, οδηγιών και διαταγών, η επεξεργασία μέτρων αστυνόμευσης της αλιείας, καθώς και η αξιολόγηση των στοιχείων προς εξαγωγή συμπερασμάτων με σκοπό τη βελτίωση των μεθόδων και πρακτικών αστυνόμευσης. γ) Ο σχεδιασμός και ο συντονισμός των αλιευτικών επιθεωρήσεων που διενεργούν οι Λιμενικές Αρχές στο πλαίσιο εφαρμογής της αλιευτικής νομοθεσίας και των τυχόν διακρατικών συμφωνιών. δ) Η συνεργασία με τους καθ' ύλην αρμόδιους κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς για την αντιμετώπιση θεμάτων που αφορούν τις προηγούμενες παραγράφους. ε) Η μέριμνα για την οργάνωση εκπαιδευτικών δράσεων για το προσωπικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέματα ελέγχου αλιείας, σε συνεργασία με τις καθ' ύλην αρμόδιες Διευθύνσεις, καθώς και η μέριμνα για την έκδοση εκπαιδευτικών βοηθημάτων. στ) Ο συντονισμός και η παρακολούθηση του ελέγχου των πάσης φύσεως αδειών του τομέα αλιείας. ζ) Η μέριμνα για την εκπροσώπηση στις συνεδριάσεις των Συμβουλίων Αλιείας και Εκδίκασης Αλιευτικών Προσφυγών του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. η) Η εισήγηση προτάσεων για το σχεδιασμό και την καταγραφή των αναγκών για την κατάλληλη αξιοποίηση των επιχειρησιακών μέσων, των οποίων η προμήθεια και ο εκσυγχρονισμός έχει υλοποιηθεί μέσω Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων Αλιείας, προς εκπλήρωση του έργου της αστυνόμευσης της αλιείας, σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Διευθύνσεις του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Εφαρμογών Ελέγχου Αλιείας και Παρακολούθησης Αλιευτικών Σκαφών είναι οι ακόλουθες: α) Η οργάνωση και λειτουργία του Κέντρου Παρακολούθησης Αλιείας (Κ.Π.Α.) για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της δραστηριότητας των υπόχρεων αλιευτικών σκαφών μέσω του Δορυφορικού Συστήματος Παρακολούθησης (Δ.Σ.Π.). β) Η τήρηση του Εθνικού

Αλιευτικού Μητρώου (ΕΑΜ) και των λοιπών εφαρμογών της αλιευτικής νομοθεσίας, καθώς και η τήρηση κάθε εφαρμογής ελέγχου αλιείας. γ) Η προετοιμασία, κατάρτιση και έκδοση εγκυκλίων, οδηγιών και διαταγών για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τις εφαρμογές ελέγχου αλιείας και τη δορυφορική παρακολούθηση των αλιευτικών σκαφών. δ) Η τήρηση Μητρώων των υπευθύνων Αξιωματικών Αλιείας των Λιμενικών Αρχών και των Επιθεωρητών αλιείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Διεθνών Οργανισμών. ε) Η παρακολούθηση και ο έλεγχος της δραστηριότητας των υπόχρεων αλιευτικών σκαφών μέσω του Κέντρου Παρακολούθησης Αλιευτικών Σκαφών. στ) Η μελέτη, ανάλυση και αξιοποίηση των στοιχείων-δεδομένων που προκύπτουν από τα προαναφερόμενα Μητρώα καθώς και η ηλεκτρονική ανταλλαγή αυτών με τα αντίστοιχα κέντρα εφαρμογών των λοιπών Κρατών-Μελών της Ε.Ε. 4. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Διεθνούς Συνεργασίας είναι οι ακόλουθες: α) Η συνεργασία του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Υπηρεσία Ελέγχου Αλιείας της Ένωσης, τις Υπηρεσίες Ελέγχου Αλιείας των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Περιφερειακών Οργανισμών σε θέματα ελέγχου αλιείας. β) Η μέριμνα για τη συμμετοχή σε διεθνείς συναντήσεις και συναντήσεις της Ένωσης, συνέδρια και σεμινάρια, η εισήγηση επί των θέσεων αναφορικά με θέματα αστυνόμευσης και ελέγχου της αλιείας και η εφαρμογή των σχετικών αποφάσεων. γ) Η μέριμνα, σε συνεργασία με τις καθ' ύλην αρμόδιες Διευθύνσεις, για την υλοποίηση των κοινών δράσεων ελέγχου και επιθεωρήσεων αλιείας στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. δ) Η παρακολούθηση των Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον έλεγχο της αλιείας σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες και η υποβολή αιτημάτων για την υλοποίηση έργων στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού προγράμματος ελέγχου αλιείας. Άρθρο 17 Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσιών Συνόρων.

1.5.8. Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσιών Συνόρων

Η Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσιών Συνόρων, δια της αναζήτησης, συλλογής, ανάλυσης και ανταλλαγής πληροφοριών και δια της αστυνομικής συνεργασίας σε θέματα δημόσιας, κρατικής ασφάλειας και εθνικού ενδιαφέροντος γενικότερα, μεριμνά για την αντιμετώπιση του εγκλήματος, ιδίως του οργανωμένου, της παραβατικότητας και πράξεων βίας και τρομοκρατίας στους χώρους ευθύνης του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Είναι αρμόδια για τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων που αφορούν τη διακίνηση, παραμονή και εργασία αλλοδαπών στη χώρα και ιδίως την

αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης. Μεριμνά για τον εφοδιασμό της με κατάλληλα μέσα και υλικοτεχνικό εξοπλισμό για την εκπλήρωση της αποστολής της. Συντονίζει, υποστηρίζει και εποπτεύει το έργο των Περιφερειακών Υπηρεσιών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., κατά τη διερεύνηση υποθέσεων αρμοδιότητας της Διεύθυνσης, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της: α) Τμήμα Δημόσιας Ασφάλειας, β) Τμήμα Κρατικής Ασφάλειας, γ) Τμήμα Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων, δ) Τμήμα Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης, 2. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Δημόσιας Ασφάλειας, είναι οι ακόλουθες: α) Η μελέτη μέτρων, επιστημονικών και τεχνικών μεθόδων και η αξιοποίησή τους, η εποπτεία και ο συντονισμός ενεργειών για την πρόληψη, καταστολή και αντιμετώπιση της εγκληματικότητας και παραβατικότητας γενικά στους χερσαίους και θαλάσσιους χώρους ευθύνης του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. β) Η εποπτεία και ο συντονισμός των ενεργειών για την αναζήτηση και σύλληψη προσώπων που διώκονται ή έχουν εξαφανιστεί, για την αναζήτηση και ανεύρεση σκαφών, μηχανών, ναυτιλιακού εξοπλισμού, οχημάτων, αντικειμένων πολιτιστικής κληρονομιάς, τέχνης και θρησκευτικών συμβόλων, ιδίως υψηλής αξίας αγαθών, εγγράφων και δελτίων ταυτοτήτων-αδειών του Δημοσίου, που έχουν απολεσθεί ή κλαπεί και, επίσης, η εποπτεία και ο συντονισμός λήψης μέτρων ασφάλειας σε χώρους ευθύνης του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. γ) Η συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών με συναρμόδιους ημεδαπούς, αλλοδαπούς και διεθνείς Οργανισμούς και Υπηρεσίες επιβολής του νόμου, ιδίως μέσω των Εθνικών Γραφείων του Διεθνούς Οργανισμού Εγκληματολογικής Αστυνομίας (INTERPOL), της Ευρωπαϊκής Αστυνομικής Υπηρεσίας (EUROPOL) και του Πληροφοριακού Συστήματος Schengen (SIRENE). δ) Η ανταλλαγή εμπειριών, γνώσεων και πρακτικών για την αντιμετώπιση της διεθνούς εγκληματικότητας και η εισήγηση μέτρων ενίσχυσης της διεθνούς και διμερούς αστυνομικής συνεργασίας. ε) Η συλλογή και αξιοποίηση στοιχείων και πληροφοριών για θέματα που ανάγονται στην αρμοδιότητα του Τμήματος, σε συνεργασία με το Τμήμα Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης. στ) Ο έλεγχος προϋποθέσεων λειτουργίας καζίνο σε υπό ελληνική σημαία πλοία και η παρακολούθηση εφαρμογής της νομοθεσίας παιγνίων σε χώρους ευθύνης του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 3. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Κρατικής Ασφάλειας είναι οι ακόλουθες: α) Η μελέτη μέτρων, επιστημονικών και τεχνικών μεθόδων και η αξιοποίησή τους, η εποπτεία και ο συντονισμός ενεργειών για την πρόληψη και αντιμετώπιση απειλών και ενεργειών με χρήση βίας και τρομοκρατικών μέσων ως και κάθε ενέργειας υπονόμησης κατά του κράτους και του δημοκρατικού πολιτεύματος. β) Ο

συντονισμός και η εποπτεία εφαρμογής από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. της ισχύουσας νομοθεσίας για την κρατική ασφάλεια, τη διακίνηση, μεταφόρτωση και διαμετακόμιση κάθε είδους όπλων, πυρομαχικών και εκρηκτικών γενικά στους χώρους αρμοδιότητας του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και τη διακίνηση υλικών διττής χρήσης και Χημικών, Βιολογικών, Ραδιολογικών και Πυρηνικών υλικών. γ) Η μέριμνα για την εφαρμογή αποφάσεων Διεθνών Οργάνων για την επιβολή περιοριστικών μέτρων σε βάρος άλλων κρατών. δ) Η τήρηση διαβαθμισμένων σχεδίων υλικών και η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας της Διεύθυνσης Ασφάλειας, σύμφωνα με τον εκάστοτε ισχύοντα Κανονισμό Ασφαλείας καθώς και ο χειρισμός θεμάτων κρυπτασφάλειας και η τήρηση του κρυπτογραφικού υλικού και εξοπλισμού. ε) Η λήψη μέτρων αντιμετώπισης περιστατικών πειρατείας στο χώρο ευθύνης του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και επί των ελληνικών πλοίων, η παρακολούθηση των σχετικών με την πειρατεία διεθνών εξελίξεων και η έκδοση Αδειών Επιβίβασης Ενόπλων Φρουρών σε υπό ελληνική σημαία πλοία. στ) Η συλλογή και αξιοποίηση στοιχείων και πληροφοριών για θέματα που ανάγονται στην αρμοδιότητα του Τμήματος, σε συνεργασία με το Τμήμα Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης. ζ) Η συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών με συναρμόδιους ημεδαπούς, αλλοδαπούς και διεθνείς Οργανισμούς και Υπηρεσίες επιβολής του νόμου, ιδίως μέσω των Εθνικών Γραφείων του Διεθνούς Οργανισμού Εγκληματολογικής Αστυνομίας (INTERPOL), της Ευρωπαϊκής Αστυνομικής Υπηρεσίας (EUROPOL) και του Πληροφοριακού Συστήματος Schengen (SIRENE).

4. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων, είναι οι ακόλουθες: α) Η αξιολόγηση δεδομένων προς διεξαγωγή επιχειρήσεων σε χώρους ευθύνης Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ιδίως για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης. β) Η εισήγηση συμμετοχής επιχειρησιακών μέσων και προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σε αντίστοιχες επιχειρήσεις-ασκήσεις στην ημεδαπή και αλλοδαπή. γ) Ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων που αφορούν τη διακίνηση, παραμονή και εργασία των αλλοδαπών ιδίως για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης σε χώρους αρμοδιότητας Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δ) Η παρακολούθηση εφαρμογής του Κεκτημένου Schengen σε χώρους αρμοδιότητας Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ε) Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των επιχειρήσεων στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Διεύθυνσης, η σύνταξη προτάσεων βελτίωσης της αποτελεσματικότητάς τους, καθορισμός πλαισίου βέλτιστων πρακτικών επιχειρησιακών μεθόδων και η αξιοποίησή τους για την καλύτερη αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης. στ) Η συνεργασία και ανταλλαγή

πληροφοριών με συναρμόδιους ημεδαπούς, αλλοδαπούς και διεθνείς Οργανισμούς και Υπηρεσίες επιβολής του νόμου, ιδίως μέσω των Εθνικών Γραφείων του Διεθνούς Οργανισμού Εγκληματολογικής Αστυνομίας (INTERPOL), της Ευρωπαϊκής Αστυνομικής Υπηρεσίας (EUROPOL) και του Πληροφοριακού Συστήματος Schengen (SIRENE). ζ) Η συλλογή και αξιοποίηση στοιχείων και πληροφοριών για θέματα που ανάγονται στην αρμοδιότητα του Τμήματος, σε συνεργασία με το Τμήμα Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης. η) Η συμμετοχή εκπροσώπων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ο συντονισμός των ενεργειών υποστήριξής τους σε συναντήσεις στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, σε θέματα ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης. 5. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης είναι οι ακόλουθες: α) Η αναζήτηση, συλλογή, αξιολόγηση, επεξεργασία, ανάλυση και σύνθεση επιχειρησιακών και στρατηγικών πληροφοριών για κάθε θέμα που ανάγεται στις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης και η μέριμνα για την αξιοποίησή τους σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο. β) Η εκπόνηση μελετών αναφορικά με τις τρέχουσες τάσεις του εγκλήματος, ιδίως του οργανωμένου, και τη διαμόρφωση εγχώριου και διεθνούς περιβάλλοντος ασφάλειας, σε συνεργασία με τα καθ' ύλην αρμόδια Τμήματα της Διεύθυνσης. γ) Η εισήγηση για την υλοποίηση προτάσεων κατάρτισης και επιμόρφωσης του προσωπικού και η μέριμνα για την συντήρηση και καλή λειτουργία των ηλεκτρονικών και τεχνικών μέσων και εξοπλισμού του Τμήματος. δ) Η εποπτεία και παροχή κατευθύνσεων και οδηγιών στις περιφερειακές Υπηρεσίες Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέματα συλλογής και χειρισμού πληροφοριών. ε) Η συνεργασία με λοιπά Τμήματα της Διεύθυνσης για την αξιοποίηση των επιχειρησιακών πληροφοριών. στ) Η μέριμνα έκδοσης Κανονισμού, σε συνεργασία ιδίως με τη Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών και Λαθρεμπορίου και τη Διεύθυνση Επιχειρήσεων, για τη ρύθμιση θεμάτων οργάνωσης και διαχείρισης πληροφοριών, διαδικασιών ενημέρωσης αρμόδιων κλιμακίων, οργάνων και συναρμόδιων Υπηρεσιών και δράσεων με σκοπό την πρόληψη, αντιμετώπιση και καταστολή εκνόμων ενεργειών.

1.5.9. Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας

Η Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας υποστηρίζει την ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και κυρίως την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, μεριμνά για την παροχή προστασίας των ελληνικών πλοίων στην αλλοδαπή, το συντονισμό των ενεργειών για την εισήγηση και την υποστήριξη της

ναυτιλιακής πολιτικής σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο, πλην θεμάτων Συμβουλίου Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων Ε.Ε., και παρακολουθεί την εφαρμογή ειδικών μέτρων αναφορικά με τη σύσταση ίδρυση και εγκατάσταση ημεδαπών και αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της: α) Τμήμα Ναυτιλιακής Πολιτικής, β) Τμήμα Ναυτιλιακών Εταιρειών, γ) Τμήμα Διεθνών Οργανισμών και Ευρωπαϊκής Ένωσης, δ) Τμήμα Μητρώων Πλοίων.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ναυτιλιακής Πολιτικής είναι οι ακόλουθες: α) Η συλλογή, παρακολούθηση και μελέτη στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν σε επίλυση ναυτιλιακών διαφορών και οικονομικών μεγεθών που αφορούν στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και τη ναυτασφαλιστική αγορά, προς εισήγηση και λήψη μέτρων, σε συνεργασία με συναρμόδιες Υπηρεσίες, για την ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας κυρίως δια της προσέλκυσης πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. β) 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. γ) Ο χειρισμός θεμάτων διμερών ναυτιλιακών σχέσεων με τρίτες χώρες. δ) Η αντιμετώπιση, των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά πλοία και τα πληρώματα αυτών από μέτρα και ενέργειες άλλων χωρών που δεν είναι σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και πρακτική. ε) Η άσκηση εποπτείας του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος όσον αφορά την εκπλήρωση του σκοπού του ως συμβουλευτικού φορέα του Υπουργείου επί θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι οι ακόλουθες: α) Η μελέτη και εισήγηση μέτρων με σκοπό την εν γένει ανάπτυξη και αξιοποίηση του πλέγματος ναυτιλιακών υπηρεσιών. β) 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, όπως ισχύει, αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και η υπαγωγή στο καθεστώς αυτό των ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. γ) Η εποπτεία της λειτουργίας και η επιτελική υποστήριξη του έργου της Υπηρεσίας Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών (π.δ. 809/1979, Α' 235). δ) Η παρακολούθηση θεμάτων κρατικών ενισχύσεων στο ναυτιλιακό τομέα σε εθνικό, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Διεθνών Οργανισμών και Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι οι ακόλουθες: α) Η διαμόρφωση, προώθηση, συντονισμός, υποστήριξη θέσεων

ναυτιλιακής πολιτικής και εκπροσώπηση σε Διεθνείς Οργανισμούς και στα θεσμικά όργανα της Ε.Ε.. β) Η παρακολούθηση προς προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας σύμφωνα με τις συνθήκες και το οικονομικό περιβάλλον που διαμορφώνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σε διεθνές επίπεδο. γ) Η παρακολούθηση των εξελίξεων που σχετίζονται με τη διαμόρφωση και την εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας Κρατών-Μελών Ε.Ε. και τρίτων χωρών. δ) Ο συντονισμός και η παρακολούθηση της προσαρμογής της εσωτερικής νομοθεσίας στο παράγωγο Δίκαιο της Ε.Ε. ε) Η εισήγηση για την πλήρωση θέσεων σε Διεθνείς Οργανισμούς και Όργανα της Ε.Ε. αποσπασμένων στελεχών του Υπουργείου επί θεμάτων αρμοδιότητας της Διεύθυνσης.

5. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Μητρώων Πλοίων είναι οι ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση και αναμόρφωση της νομοθεσίας που αφορά στη διενέργεια εγγράφων μεταβολών και στην ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων για τα νηολόγια, υποθηκολόγια και άλλα συναφή βιβλία των εμπορικών πλοίων, πλοιαρίων και πλωτών ναυπηγημάτων, στην αναγνώριση, χορήγηση προσωρινών ναυτιλιακών εγγράφων, νηολόγηση, ονομασία, μετονομασία, υποθήκευση, μεταβίβαση σε αλλοδαπούς, αλλαγή σημαίας και διαγραφή πλοίων. β) Η χορήγηση διεθνών διακριτικών σημάτων στα νηολογούμενα πλοία και η παρακολούθηση των μεταβολών τους. γ) Η τήρηση ευρετηρίων των πλοίων, πλοιαρίων και πλωτών ναυπηγημάτων που εγγράφονται στα ελληνικά νηολόγια. δ) Η προβολή προς περαιτέρω ανάπτυξη του Ελληνικού νηολογίου. Στο Τμήμα Μητρώων Πλοίων λειτουργεί Γραφείο Εξυπηρέτησης Νηολόγησης Πλοίων (άρθρο 13 ΝΔ 2687/1953), το οποίο αποτελεί το σημείο επαφής του Υπουργείου με τους ενδιαφερομένους για την υποδοχή αιτημάτων και παροχής πληροφόρησης σχετικά με τη νηολόγηση πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/53.

1.5.10. Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας

Η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας μεριμνά για τον καθορισμό όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας προς προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, τη θέσπιση εθνικού κανονιστικού πλαισίου επί θεμάτων ασφαλούς ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τεχνικά θέματα κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων καθώς και την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις που κυρώνει η Χώρα και την ενωσιακή νομοθεσία, την οργάνωση της διενέργειας και την άσκηση ελέγχων της ποιότητας (Quality Control) των επιθεωρήσεων των υπό ελληνική σημαία πλοίων καθώς και πλοίων με ξένη

σημαία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες σύμφωνα με το Μνημόνιο Κατανόησης των Παρισίων (Paris MoU), την αναγνώριση και εξουσιοδότηση των Αναγνωρισμένων Οργανισμών, το διοικητικό έλεγχο των ναυτικών ατυχημάτων, τη διαμόρφωση και υποστήριξη θέσεων και το συντονισμό ενεργειών επί θεμάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας σε διεθνές επίπεδο. Επίσης, προγραμματίζει, σχεδιάζει, αναπτύσσει, θεσπίζει και εφαρμόζει το νομοθετικό πλαίσιο, οργανώνει επιχειρησιακά τα συστήματα παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας και παράκτιας επιτήρησης θαλασσίου πεδίου που διαθέτει ή χρησιμοποιεί το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και σχετίζονται με τον εντοπισμό των πλοίων, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της: α) Τμήμα Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας και Ναυτικών Ατυχημάτων β) Τμήμα Νομοθεσίας και Διεθνούς Συνεργασίας γ) Τμήμα Θαλάσσιας Επιτήρησης και Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων. δ) Τμήμα Οργάνωσης και Εποπτείας Επιθεωρήσεων Πλοίων (Paris MOU).

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας και Ναυτικών Ατυχημάτων είναι οι ακόλουθες: α) Η καταγραφή, οργάνωση, ταξινόμηση, επεξεργασία και στατιστική ανάλυση στοιχείων και η έκδοση οδηγιών για την ασφάλεια (safety) της ναυσιπλοΐας, β) Η συλλογή στοιχείων και πληροφοριών για θαλάσσιους και ναυτιλιακούς κινδύνους, η μέριμνα για την λήψη και την παρακολούθηση μέτρων αποτροπής και άρσης αυτών και η συνεργασία με την Υδρογραφική Υπηρεσία και την Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού. γ) Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων (ΔΚΑΣ) δ) Η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε θέματα ναυτικών ατυχημάτων και ο συντονισμός των ενεργειών προς διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων των υπό ελληνική σημαία πλοίων και πλοίων στα οποία εργάζονται Έλληνες ναυτικοί ή επιβαίνουν Έλληνες πολίτες, συμπεριλαμβανομένης της συγκρότησης και λειτουργίας των Ανακριτικών Συμβουλίων Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) και των λοιπών οργάνων διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων. ε) Η συνεργασία με την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ) για την υλοποίηση του έργου της καθώς και με αντίστοιχες Υπηρεσίες ή Αρχές και Φορείς τεχνικής και διοικητικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων άλλων κρατών καθώς και Αναγνωρισμένους Οργανισμούς και Νηογνώμονες για ναυτικά ατυχήματα πλοίων υπό ελληνική σημαία. στ) Η λήψη προληπτικών και διορθωτικών μέτρων με βάση τα αποτελέσματα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Νομοθεσίας και Διεθνούς Συνεργασίας είναι οι

ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση της διαμόρφωσης της νομοθεσίας σε επίπεδο Ε.Ε. και Διεθνών Οργανισμών στον τομέα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και η μέριμνα για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας καθώς και η διαμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας σε όλο το εύρος του παραπάνω τομέα που συμπεριλαμβάνει θέματα κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων. β) Η εκδίκαση των προσφυγών κατά αποφάσεων επιβολής προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 45 του ν.δ. 187/1973 (Α' 261), η τήρηση αρχείου για κυρώσεις που επεβλήθησαν, ο συντονισμός κάθε άλλης διαδικαστικής πράξης για την επιβολή κυρώσεων σε υπευθύνους παραβάσεων στον τομέα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ναυτικής ασφάλειας (maritime safety) και η, σύμφωνα με τη νομοθεσία, διατύπωση απόψεων επί ενδικοφανών προσφυγών που εξετάζονται από το κατά περίπτωση αρμόδιο όργανο επί θεμάτων αρμοδιότητας της Διεύθυνσης, γ) Η μέριμνα για την αναγνώριση και την παροχή εξουσιοδότησης/αναγνώρισης σε Οργανισμούς και Νηογνώμονες για τον έλεγχο των πλοίων πλην των θεμάτων που εμπíπτουν στην αρμοδιότητα της Διεύθυνσης Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση ζ' της παραγράφου 4 του άρθρου 28. δ) Η μέριμνα και ο συντονισμός για την εκπροσώπηση και συμμετοχή στις συνόδους των οργάνων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), της Ε.Ε. και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΜΣΑ) επί θεμάτων αρμοδιότητας της. ε) Ο συντονισμός των Διευθύνσεων και Υπηρεσιών του Αρχηγείου Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. επί διεθνών και διμερών θεμάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ναυτικής ασφάλειας (maritime safety), έρευνας και διάσωσης και ο καθορισμός εθνικών θέσεων, προτεραιοτήτων και στόχων.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Θαλάσσιας Επιτήρησης και Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων είναι οι ακόλουθες: α) Η συνεργασία ως Εθνική Αρμόδια Αρχή (ΕΑΑ) με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΜΣΑ) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη λειτουργία του Συστήματος της Ένωσης SafeSeaNet. β) Η επιχειρησιακή εποπτεία των γραφείων SafeSeaNet των κατά τόπους λιμενικών αρχών. γ) Η επιχειρησιακή 24ωρη λειτουργία και οργάνωση της Εθνικής Αρμόδιας Αρχής για το SafeSeaNet καθώς και η διαχείριση της βάσης δεδομένων πλοίων που φέρουν συσκευές LRIT. δ) Η συνεργασία ως Εθνική Αρμόδια Αρχή (ΕΑΑ) με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για τη λειτουργία του Κέντρου Δεδομένων του Συστήματος Αναγνώρισης και Εντοπισμού Πλοίων Μεγάλης Εμβέλειας (LRIT). ε) Η διαχείριση της βάσης δεδομένων πλοίων που φέρουν συσκευές LRIT. στ) Η παρακολούθηση της ορθής λειτουργίας των συσκευών

LRIT των υπό ελληνική σημαία πλοίων και η συνεργασία με την αρμόδια υπηρεσία επιθεώρησης πλοίων για έλεγχο συμμόρφωσης. ζ) Η επιτελική εποπτεία και επιχειρησιακή εκμετάλλευση της παράκτιας υποδομής AIS και μέριμνα για τη διασύνδεση του εθνικού συστήματος AIS με αντίστοιχα συστήματα. η) Ο σχεδιασμός, ο προσδιορισμός μελλοντικών λειτουργικών αναγκών, η υποβολή προτάσεων και η παρακολούθηση έργων αναβάθμισης, επέκτασης και εκσυγχρονισμού υφιστάμενων συστημάτων ναυτιλιακών πληροφοριών πλοίων σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τεχνικά θέματα διευθύνσεις υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. θ) Η συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις αρμόδιες αρχές της ελληνικής διοίκησης, ως Εθνική Αρμόδια Αρχή για την ανάπτυξη της Εθνικής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας. ι) Η αξιολόγηση και διάχυση των διαθέσιμων πληροφοριών που συλλέγονται από τα συστήματα ναυτιλιακών πληροφοριών πλοίων προς τα ΚΕΠΙΧ, ΕΚΣΕΔ ή τις λοιπές Υπηρεσίες Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. προς υποβοήθηση του έργου τους. ια) Η επιχειρησιακή λειτουργία και οργάνωση του Εθνικού VTMIS και των τοπικών Κέντρων VTS, ο συντονισμός του έργου τους καθώς και η θέσπιση τυποποιημένων διαδικασιών και παρακολούθηση εφαρμογής αυτών από τα τοπικά Κέντρα VTS, σύμφωνα με τα διεθνώς ισχύοντα πρότυπα και κανόνες. ιβ) Η παρακολούθηση των εφαρμοζόμενων μεθόδων, καινοτόμων τεχνολογιών και εξελίξεων διεθνώς στον τομέα παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας και η αξιοποίηση αυτών. ιγ) Ο προγραμματισμός, η ιεράρχηση, ο σχεδιασμός, ο προσδιορισμός των λειτουργικών αναγκών και η υποβολή προτάσεων που αφορούν στην προμήθεια και εγκατάσταση νέων συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης ανά την επικράτεια, καθώς και στον εκσυγχρονισμό ή την επέκταση των υπαρχόντων, σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες. ιδ) Η λειτουργική εκμετάλλευση και επιχειρησιακή οργάνωση του παράκτιου Εθνικού Συστήματος επιτήρησης θαλασσιού χώρου. ιε) Η παρακολούθηση και διαχείριση έργων που αφορούν στην υλοποίηση νέων συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης και συστημάτων VTS/VTMIS ανά την επικράτεια, καθώς και στον εκσυγχρονισμό ή την επέκταση των υπαρχόντων, σε συνεργασία με λοιπές Υπηρεσίες. ιστ) Η συνδρομή σε θέματα διαλειτουργικότητας, συνεργασίας και διασύνδεσης συστημάτων και μέσων παράκτιας επιτήρησης και διαχείρισης θαλάσσιας κυκλοφορίας, κρατικών φορέων και υπηρεσιών, με σκοπό το σχηματισμό ενιαίας εικόνας του θαλασσιού πεδίου. ιζ) Η συμμετοχή σε διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς ή φορείς, για θέματα που αφορούν σε συστήματα επιτήρησης θαλασσιού χώρου, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Ασφάλειας

Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων και την Υπηρεσία Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Επιτήρησης. ιη) Η αξιολόγηση και διάχυση των διαθέσιμων πληροφοριών που συλλέγονται από τα συστήματα επιτήρησης θαλασσίου πεδίου, παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας και ναυτιλιακών πληροφοριών πλοίων. ιθ) Η παρακολούθηση και συντονισμός εθνικών και ευρωπαϊκών προγραμμάτων επιτήρησης θαλασσίου πεδίου, η υποβολή προτάσεων προμήθειας κατάλληλου εξοπλισμού και μέσων επιτήρησης των θαλασσίου πεδίου. 5. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Οργάνωσης και Εποπτείας Επιθεωρήσεων Πλοίων (Paris MOU) είναι οι ακόλουθες: α) η παρακολούθηση των εργασιών των οργάνων του Μνημονίου Κατανόησης των Παρισίων (Paris MOU), β) ο συντονισμός και η παροχή κατευθυντηρίων οδηγιών για την εφαρμογή του Paris MOU για ξένα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες ή πλοία υπό ελληνική σημαία που βρίσκονται στην αλλοδαπή, γ) η ενημέρωση εθνικών και ενωσιακών βάσεων δεδομένων για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και η διαχείριση της προσβασιμότητας σε αυτές, δ) η μέριμνα για τον καθορισμό και τη διατήρηση των προσόντων των επιθεωρητών Paris MoU, την εκπαίδευση και τη διαρκή επιμόρφωσή τους. ε) Η διαμόρφωση, σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες, διαδικασιών και η από κοινού παροχή κατευθυντηρίων οδηγιών προς τις Λιμενικές Αρχές, για τη διενέργεια ελέγχων σε πλοία υπό ξένη σημαία (εκτός πλαισίου του Μνημονίου Κατανόησης των Παρισίων – Paris MoU) που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες προς διαπίστωση της εφαρμογής της διεθνούς και ενωσιακής νομοθεσίας.

1.5.10. Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών

Η Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών μεριμνά για τη διαχείριση του ακτοπλοϊκού δικτύου, τον καθορισμό ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων, την διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου των θαλασσίων ενδομεταφορών και την εναρμόνισή του με το ενωσιακό δίκαιο, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων της: α) Τμήμα Διαχείρισης Ακτοπλοϊκού Δικτύου β) Τμήμα Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας και Ναυτολογίου γ) Τμήμα Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Θαλασσίων Συγκοινωνιών.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Διαχείρισης Ακτοπλοϊκού Δικτύου είναι οι ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση και διεκπεραίωση της διαδικασίας αποδοχής των δηλώσεων της ετήσιας τακτικής ή εκπρόθεσμης δρομολόγησης των πλοίων που υποβάλλονται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. β) Η εισαγωγή των θεμάτων στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) και η παρακολούθηση της

λειτουργίας του. γ) Ο χειρισμός θεμάτων σχετικών με την κανονική εκτέλεση των δρομολογίων και η αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών. δ) Ο έλεγχος της εφαρμογής της νομοθεσίας που ισχύει στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων εσωτερικού.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας και Ναυτολογίου είναι οι ακόλουθες: α) Η διεκπεραίωση της διαδικασίας προκήρυξης διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. β) Η διεκπεραίωση της διαδικασίας μίσθωσης των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, που περιλαμβάνονται στο ετήσιο εγκεκριμένο πρόγραμμα, η παρακολούθηση υλοποίησης των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και η εισήγηση επιβολής κυρώσεων για αθετήσεις συμβατικών υποχρεώσεων. γ) Ο καθορισμός νέου ή η αναμόρφωση του υφιστάμενου ναυτολογίου επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων και η έκδοση των σχετικών αποφάσεων. δ) Η έκδοση αποφάσεων απαλλαγών ή εκπτώσεων ναύλου για ορισμένες κατηγορίες ατόμων.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Θαλασσιών Συγκοινωνιών είναι οι ακόλουθες: α) Η μελέτη και εισήγηση των αναγκαίων μέτρων για την οργάνωση και ανάπτυξη του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας. β) Η επεξεργασία και εισήγηση για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και η εναρμόνισή του με το ενωσιακό δίκαιο. γ) Η κατάρτιση εκθέσεων για την υλοποίηση των αποφάσεων δρομολογήσεων πλοίων, καθορισμού δρομολογίων και εκτίμηση τυχόν επιπτώσεων. δ) Η τήρηση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων που αφορούν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, ε) Η ανάθεση και παρακολούθηση της εκπόνησης μελετών για θέματα γενικότερης ανάπτυξης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών. στ) Η γνωμοδότηση επί θεμάτων θαλάσσιας περιήγησης σε σχέση με θέματα θαλασσιών ενδομεταφορών.

1.5.11. Κλάδος Ελέγχου Πλοίων – Διεύθυνση Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών

Η Διεύθυνση Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών είναι αρμόδια για θέματα που αφορούν στον έλεγχο του έργου των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (Νηογνώμωνων) για τον έλεγχο των εταιρειών και πλοίων στα θεματικά πεδία της ασφάλειας, πρόληψης ρύπανσης, ασφαλούς διαχείρισης, διαχείρισης της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και συμμόρφωσης με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας. Επίσης

μεριμνά για την εκπαίδευση των ελεγκτών και επιθεωρητών εταιρειών και πλοίων του Υπουργείου και ελέγχει το έργο των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων: α) Τμήμα Ελέγχου Αναγνωρισμένων Οργανισμών. β) Τμήμα Ελέγχου Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων. γ) Τμήμα Τμήματος Συντονισμού, Έρευνας και Κανονισμών. 2. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ελέγχου Αναγνωρισμένων Οργανισμών είναι οι ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση και ο έλεγχος του έργου και της δραστηριότητας των εξουσιοδοτημένων Αναγνωρισμένων Οργανισμών (Νηογνώμωνων), σε συνεργασία με τα κατά λόγο αρμοδιότητας Τμήματα των Διευθύνσεων του Κλάδου, τα οποία κατευθύνει και συντονίζει σχετικά. β) Η παροχή οδηγιών και εγκρίσεων επί αιτημάτων μη κανονιστικού χαρακτήρα των εξουσιοδοτημένων Αναγνωρισμένων Οργανισμών (Νηογνώμωνων) για θέματα που άπτονται της εκτέλεσης του έργου τους εντός του πλαισίου εξουσιοδότησής τους, σε συνεργασία με τα κατά περίπτωση αρμόδια τμήματα των Διευθύνσεων του Κλάδου τα οποία συντονίζει και κατευθύνει σχετικά. γ) Η παρακολούθηση, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, θεμάτων που αφορούν στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Τμήματος σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. δ) Η επιβολή κυρώσεων στους εξουσιοδοτημένους Οργανισμούς (Νηογνώμονες), όταν διαπιστωθούν αντικανονικότητες που έχουν σχέση με το έργο που επιτελούν στο πλαίσιο της εξουσιοδότησής τους, και η ενημέρωση της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας για την επιβολή κυρώσεων από τα ενωσιακά όργανα. 3. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ελέγχου Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων είναι οι ακόλουθες: α) Η εκτίμηση των αναγκών εκπαίδευσης του προσωπικού του Κλάδου, η εισήγηση για την επιλογή του προσωπικού για εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και παρακολούθηση σεμιναρίων ή εκπαιδευτικών προγραμμάτων και η μέριμνα για την υλοποίηση αυτής σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. β) Η μέριμνα σε συνεργασία με τα καθ' ύλη αρμόδια τμήματα του Κλάδου και τις Λιμενικές Αρχές για την εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και επικαιροποίηση των γνώσεων των επιθεωρητών των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεωρήσεων Πλοίων. γ) Η τήρηση του Μητρώου και των ατομικών φακέλων των ελεγκτών και επιθεωρητών του Κλάδου. δ) Η εποπτεία και παρακολούθηση του έργου και της δραστηριότητας των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων, σε συνεργασία με τα αρμόδια κατά περίπτωση τμήματα των Διευθύνσεων του Κλάδου. ε) Η μέριμνα για την παροχή οδηγιών στα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεωρήσεων Πλοίων για θέματα επιθεωρήσεων πλοίων. στ) Η έγκριση των Αποφάσεων συγκρότησης, ανασυγκρότησης και τροποποίησης της σύνθεσης των

Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων. ζ) Η μέριμνα για την παροχή, σε συνεργασία ιδίως με τα κατά λόγο αρμοδιότητας Τμήματα των Διευθύνσεων του Κλάδου, οδηγιών και εγκρίσεων στα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων, για τη διενέργεια πάσης φύσεως επιθεωρήσεων στα υπό Ελληνική σημαία πλοία, σύμφωνα με το π.δ. 345/2000 (Α' 298), όπως ισχύει. η) Η διατύπωση απόψεων επί διατάξεων νομοθετικών ρυθμίσεων για θέματα σύστασης, λειτουργίας και καθορισμού αρμοδιοτήτων των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων και η διαβίβασή τους στο αρμόδιο Τμήμα της Διεύθυνσης. 4. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Συντονισμού, Έρευνας και Κανονισμών είναι οι ακόλουθες: α) Ο συντονισμός των Υπηρεσιών του Κλάδου για θέματα κοινού ενδιαφέροντος και η εισήγηση τρόπου αντιμετώπισής τους. β) Η επεξεργασία των απόψεων των Υπηρεσιών του Κλάδου για κατάρτιση διατάξεων νομοθετικών ρυθμίσεων επί θεμάτων αρμοδιότητας του Κλάδου και η διαβίβασή τους στη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας. γ) Η συγκέντρωση, ταξινόμηση, παρακολούθηση της ισχύουσας νομοθεσίας επί θεμάτων αρμοδιότητας του Κλάδου και η κατάλληλη ενημέρωση των Υπηρεσιών του Κλάδου. δ) Η διενέργεια κάθε διαδικαστικής πράξης για την επιβολή κυρώσεων σε υπευθύνους παραβάσεων της σχετικής με τον Κλάδο νομοθεσίας, καθώς και η έκδοση των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων.

1.5.12. Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων

Η Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων είναι αρμόδια για θέματα που αφορούν στην αρχική επιθεώρηση και πιστοποίηση των πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων με ελληνική σημαία, στον έλεγχο έγκρισης και θεώρησης σχεδίων, μελετών και λοιπών στοιχείων των ναυπηγούμενων, μετασκευαζόμενων ή αρχικά επιθεωρούμενων πλοίων με ελληνική σημαία, στον έλεγχο και την έγκριση τύπου των υλικών και του εξοπλισμού τους και στο χειρισμό και την παρακολούθηση θεμάτων σχετικών με το σχεδιασμό, τη κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων: α) Τμήμα Κατασκευής, Ευστάθειας και Ενδιαίτησης. β) Τμήμα Μηχανοηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων. γ) Τμήμα Πρόληψης Ρύπανσης και Φορτίων. δ) Τμήμα Συντονισμού και Καταμέτρησης.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Κατασκευής, Ευστάθειας και Ενδιαίτησης είναι οι ακόλουθες: α) Η μελέτη και ο χειρισμός θεμάτων, που αφορούν στις ναυπηγικές κατασκευές και μετασκευές, στην ευστάθεια, στην καταμέτρηση, καθώς και στην

ενδιαίτηση-υγιεινή των χώρων επιβατών και πληρώματος των πλοίων. β) Ο έλεγχος, η έγκριση και η θεώρηση των σχεδίων, μελετών, υπολογισμών, προδιαγραφών και λοιπών στοιχείων, για κάθε ναυπηγούμενο, μετασκευαζόμενο ή αρχικά επιθεωρούμενο πλοίο στους τομείς κατασκευής, ευστάθειας και ενδιαίτησης-υγιεινής. γ) Η διενέργεια των προβλεπόμενων αρχικών επιθεωρήσεων, ελέγχων και δοκιμών στους τομείς κατασκευής, ευστάθειας και ενδιαίτησης-υγιεινής των υπόχρεων πλοίων και του εξαρτισμού τους, η σύνταξη των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης και η κατά λόγο αρμοδιότητας εισήγηση προς το αρμόδιο τμήμα της Διεύθυνσης, αναφορικά με την έκδοση των οικείων πιστοποιητικών ασφαλείας. δ) Η διενέργεια των προβλεπόμενων αρχικών επιθεωρήσεων, ελέγχων και δοκιμών στους τομείς κατασκευής, ευστάθειας και ενδιαίτησης-υγιεινής των υπόχρεων φορτηγών πλοίων και του εξαρτισμού τους, η σύνταξη των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης και η κατά λόγο αρμοδιότητας εισήγηση προς το αρμόδιο Τμήμα της Διεύθυνσης για την έκδοση των πιστοποιητικών ασφάλειας κατασκευής φορτηγών πλοίων και των συναφών πιστοποιητικών απαλλαγής. ε) Η διενέργεια των προβλεπόμενων αρχικών επιθεωρήσεων στο τομέα ελέγχου της Γραμμής Φόρτωσης των υπόχρεων πλοίων, η σύνταξη των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης και η εισήγηση προς το αρμόδιο Τμήμα της Διεύθυνσης για την έκδοση των οικείων πιστοποιητικών. στ) Η διενέργεια των ελέγχων και η παροχή εγκρίσεων, που προβλέπονται για την αναγνώριση των επιβατηγών πλοίων ως Ελληνικών, στους τομείς κατασκευής, ευστάθειας και ενδιαίτησης-υγιεινής και η υποβολή σχετικής εισήγησης στο αρμόδιο Τμήμα της Διεύθυνσης για τη θεώρηση της ειδικής έκθεσης αναγνώρισης. ζ) Η κατά λόγο αρμοδιότητας γνωμάτευση για τη χορήγηση από το αρμόδιο Τμήμα της Διεύθυνσης άδειας για την έναρξη εργασιών ναυπήγησης ή μετασκευής πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων και η παρακολούθηση των αντιστοίχων εργασιών στους τομείς κατασκευής, ευστάθειας και ενδιαίτησης-υγιεινής. η) Ο χειρισμός θεμάτων κατασκευής πλοίων που αφορούν στην προστασία του πληρώματος, καθώς και ο έλεγχος των πλοίων για το σκοπό αυτό. θ) Η έγκριση του υγειονομικού υλικού, συμπεριλαμβανομένου αυτού των φαρμακείων των σωσίβιων λέμβων και πνευστών σωσίβιων σχεδίων, για χρήση σε πλοία. ι) Ο έλεγχος της πληρότητας του φαρμακευτικού υλικού των πλοίων κατά την αρχική επιθεώρηση. ια) Ο χειρισμός θεμάτων που αφορούν στην καταλληλότητα επί παντός καινοφανούς τύπου σκάφους ή πλοίου, καθώς και στη στοιβασία και στερέωση των εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων ειδικών φορτίων στα πλοία. ιβ) Ο έλεγχος της μελέτης φόρτωσης σιτηρών και

η χορήγηση εγγράφου εξουσιοδότησης μεταφοράς σιτηρών σε πλοία. ιγ) Η διατύπωση απόψεων επί διατάξεων νομοθετικών ρυθμίσεων για θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος και η διαβίβασή τους στο αρμόδιο Τμήμα της Διεύθυνσης Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών. ιδ) Η παρακολούθηση, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, θεμάτων που αφορούν στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Τμήματος σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. ιε) Η διενέργεια ελέγχων, αναφορικά με το έργο των Εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηογνωμόνων), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Τμήματος, υπό το συντονισμό του αρμόδιου Τμήματος της Διεύθυνσης Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών.

1.5.13. Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων

Η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων είναι αρμόδια για θέματα ασφαλούς διαχείρισης των εταιρειών και πλοίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΙΧ της ΔΣ SOLAS (Κώδικας ISM), ελέγχου διαχείρισης της ναυτικής ασφάλειας (maritime security) στα πλοία, τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τους λιμένες από μη νόμιμες ενέργειες, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου XI-2 της ΔΣ SOLAS (Κώδικας ISPS), του ν. 3622/2007 (Α'281), του Κανονισμού 725/2004ΕΚ και της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ, όπως ισχύουν, καθώς και επιθεώρησης και πιστοποίησης των υπόχρεων πλοίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, μέσω των ακόλουθων Τμημάτων: 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.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ασφαλούς Διαχείρισης Εταιρειών και Πλοίων είναι οι ακόλουθες: α) Ο έλεγχος των ναυτιλιακών εταιρειών στον τομέα ασφαλούς διαχείρισης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και του Καν. 336/2006/ΕΚ όπως ισχύουν και η έκδοση των σχετικών εγγράφων συμμόρφωσης. β) Ο έλεγχος των πλοίων στον τομέα ασφαλούς διαχείρισης στο πλαίσιο του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και του Καν. 336/2006/ΕΚ όπως ισχύουν και η έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών ασφαλούς διαχείρισης. γ) Η τήρηση του αρχείου των εταιρειών και πλοίων που ελέγχονται και πιστοποιούνται από το Τμήμα. δ) Η εισήγηση διατάξεων νομοθετικών ρυθμίσεων για

θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος. ε) Η παρακολούθηση, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, θεμάτων που αφορούν στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Τμήματος σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. στ) Η διενέργεια ελέγχων, αναφορικά με το έργο των Εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηογνομώνων), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του τμήματος, υπό τον συντονισμό του αρμόδιου Τμήματος της Διεύθυνσης Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας στα Πλοία είναι οι ακόλουθες: α) Ο έλεγχος των πλοίων, ο έλεγχος της αξιολόγησης και η έγκριση των σχεδίων ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και του Καν. 725/2004/ ΕΚ όπως ισχύουν και η έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών. β) Η έκδοση του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης των πλοίων, σύμφωνα με το Κεφάλαιο XI-1 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS όπως ισχύει και η τήρηση του σχετικού αρχείου. γ) Η τήρηση του αρχείου των πλοίων, που ελέγχονται και πιστοποιούνται από το Τμήμα. δ) Η διευκρίνιση, παρακολούθηση, λήψη, διαχείριση και παροχή πληροφοριών για την εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της ασφάλειας. ε) Η συνεργασία με τη Διεύθυνση Ασφάλειας για τη σχεδίαση μέτρων πρόληψης περιστατικών πειρατείας επί των ελληνικών πλοίων. στ) Η εισήγηση διατάξεων νομοθετικών ρυθμίσεων για θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος. ζ) Η παρακολούθηση, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, θεμάτων που αφορούν στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Τμήματος σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. η) Η διενέργεια ελέγχων, αναφορικά με το έργο των Εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηογνομώνων), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του τμήματος, υπό το συντονισμό του αρμόδιου Τμήματος της Διεύθυνσης Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών. 4. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και στους Λιμένες είναι οι ακόλουθες: α) Η διευκρίνιση, παρακολούθηση, λήψη, διαχείριση και παροχή πληροφοριών για την εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της ασφάλειας των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων. β) Η διενέργεια των αξιολογήσεων της ασφάλειας των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων και οι αναθεωρήσεις αυτών, η έγκριση των σχεδίων ασφάλειας των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων και οι αναθεωρήσεις αυτών, η έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών, καθώς και η έγκριση των αξιολογήσεων της ασφάλειας των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων και οι αναθεωρήσεις αυτών που διενεργούνται από εξουσιοδοτημένους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας (ΑΟΑ), σύμφωνα με τις διατάξεις του Καν. 725/2004/ΕΚ, της Κ.Ο. 2005/65/ΕΚ και του ν. 3622/2007 (Α΄

281), όπως ισχύουν. γ) Η τήρηση του αρχείου των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Κ.Ο. 2005/65/ΕΚ και του Καν. 725/2004/ΕΚ, όπως ισχύουν. δ) Η έγκριση του Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και του Αναπληρωτή του. ε) Η έγκριση εφαρμογής των εναλλακτικών προσωρινών μέτρων ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις. στ) Η εισήγηση για την αναστολή λειτουργίας λιμενικής εγκατάστασης, που δε συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ν. 3622/2007 (Α'281) και του Κανονισμού 725/2004/ΕΚ, όπως ισχύουν. ζ) Η μέριμνα για την αναγνώριση και την παροχή εξουσιοδότησης σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας (Α.Ο.Α.), για τη διενέργεια αξιολόγησης της ασφαλείας των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων. η) Η παρακολούθηση και ο έλεγχος του έργου και της δραστηριότητας των Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφαλείας. θ) Η επιβολή κυρώσεων στους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας, όταν διαπιστωθούν αντικανονικότητες που έχουν σχέση με το έργο που επιτελούν στο πλαίσιο της εξουσιοδότησής τους. ι) Η εισήγηση διατάξεων νομοθετικών ρυθμίσεων για θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος. ια) Ο συντονισμός των Τμημάτων της Διεύθυνσης επί θεμάτων σύναψης διμερών ή πολυμερών συμφωνιών με άλλες συμβαλλόμενες στην Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, (SOLAS 74), Κυβερνήσεις παράκτιων κρατών στο πλαίσιο του Κανονισμού XI-2/11 της Σύμβασης όπως ισχύει, καθώς και η παρακολούθηση και ο έλεγχος εφαρμογής των παραπάνω συμφωνιών, σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. ιβ) Η παρακολούθηση, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, θεμάτων που αφορούν στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Τμήματος σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. ιγ) Η διενέργεια ελέγχων, αναφορικά με το έργο των εξουσιοδοτημένων Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφαλείας (ΑΟΑ), υπό τον συντονισμό του αρμόδιου Τμήματος της Διεύθυνσης Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Επιθεώρησης και Πιστοποίησης Πλοίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 είναι οι ακόλουθες: α) Η επιθεώρηση των πλοίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 και η έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών. β) Η τήρηση του αρχείου των πλοίων, που επιθεωρούνται και πιστοποιούνται από το Τμήμα, η σύνταξη ετήσιας έκθεσης επιθεωρήσεων και η δημοσίευσή αυτής. γ) Η μέριμνα για την αποστολή αντιγράφων Πιστοποιητικών Ναυτικής Εργασίας και Δηλώσεων Συμμόρφωσης Ναυτικής

Εργασίας μετά των συναφών αρχείων επιθεωρήσεων, στη αρχή ξένης σημαίας σε περίπτωση εγγραφής πλοίου υπό ελληνική σημαία στα νηολόγια τους. δ) Η εισήγηση διατάξεων νομοθετικών ρυθμίσεων, σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου, για θέματα επιθεώρησης και πιστοποίησης πλοίων στο πλαίσιο της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006. ε) Η διενέργεια ελέγχων, αναφορικά με το έργο των Εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηογνομόνων), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του τμήματος, υπό το συντονισμό του αρμόδιου Τμήματος της Διεύθυνσης Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών.

1.5.14. Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού

Η Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού είναι αρμόδια για την προσέλκυση και προώθηση της υλοποίησης ναυτιλιακών επενδύσεων στο λιμενικό και παραναυτιλιακό τομέα, την παρακολούθηση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στη χώρα μας, καθώς και για το σχεδιασμό, την εισήγηση και την εφαρμογή μέτρων και προγραμμάτων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Συγκροτείται από τα ακόλουθα Τμήματα: α) Τμήμα Ναυτιλιακών Επενδύσεων, β) Τμήμα Ναυπηγοεπισκευαστικών Δραστηριοτήτων, γ) Τμήμα Ανάπτυξης Θαλάσσιου Τουρισμού και Θαλάσσιων Τουριστικών Επενδύσεων, δ) Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ναυτιλιακών Επενδύσεων αποσκοπούν στην προσέλκυση και υλοποίηση επενδύσεων στο λιμενικό και παραναυτιλιακό τομέα στο πλαίσιο και της στρατηγικής για τη στήριξη της ανάπτυξης του θαλάσσιου τομέα («Γαλάζια Ανάπτυξη»). Συγκεκριμένα, οι αρμοδιότητές του είναι οι ακόλουθες: α) Η συγκέντρωση στοιχείων, η μελέτη και η εισήγηση μεθόδων, μέτρων και κινήτρων για την προσέλκυση επενδύσεων στο λιμενικό και παραναυτιλιακό τομέα. Η παρακολούθηση της υλοποίησης των αποφασιζόμενων μέτρων. β) Η μελέτη και εισήγηση μέτρων και κινήτρων που αφορούν την ανάπτυξη ή/και δημιουργία ναυτιλιακών κέντρων, ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων, διαλυτηρίων πλοίων και άλλων παραγωγικών κλάδων και βιομηχανιών που σχετίζονται με την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και τον εφοδιασμό των πλοίων. γ) Η υποδοχή και αξιολόγηση επενδυτικών σχεδίων και η παρακολούθηση για την προώθησή τους στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου ή άλλων Υπουργείων στον τομέα ευθύνης του. δ) Η παρακολούθηση της έγκρισης της χρηματοδότησης των επενδυτικών σχεδίων

και της προόδου της υλοποίησής τους στον τομέα ευθύνης του. ε) Η παροχή κάθε είδους ενημέρωσης, ενθάρρυνσης, διαδικαστικής διευκόλυνσης για την προσέλκυση και υλοποίηση των ανωτέρω επενδύσεων. στ) Η τήρηση στατιστικών στοιχείων και η εκπόνηση μελετών σχετικών με την υποδοχή, αξιολόγηση, προώθηση και υλοποίηση των επενδύσεων. ζ) Η εισήγηση και θέσπιση μέτρων και κινήτρων για την προσέλκυση στην Ελλάδα ναυτιλιακών κεφαλαίων και επιχειρήσεων σε λιμενικές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες. η) Η συγκέντρωση στοιχείων για τη διακίνηση εφοδίων πλοίων στα λιμάνια και η εισήγηση και παρακολούθηση της εφαρμογής μέτρων για την ανάπτυξη του κλάδου των τροφοεφοδιαστών πλοίων και την προώθηση των ελληνικών προϊόντων στα πλοία. θ) Η εισήγηση μέτρων για τη μείωση των διοικητικών βαρών με στόχο την προσέλκυση ναυτιλιακών κεφαλαίων και επενδύσεων στον τομέα ευθύνης του. ι) Η ανάληψη πρωτοβουλιών για τη μεγιστοποίηση της λιμενικής και παραναυτιλιακής συνεργασίας μέσω θεσπισμένων ευρωπαϊκών εργαλείων και μηχανισμών επενδύσεων με χώρες της Μεσογείου. ια) Η μελέτη και εισήγηση μέτρων και κινήτρων για την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων για παροχή προηγμένων υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics) και Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. με σκοπό τη συγκέντρωση μεταφορικών δραστηριοτήτων και ιδιωτικών επενδύσεων.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ναυπηγοεπισκευαστικών Δραστηριοτήτων είναι οι ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση των εξελίξεων του νομοθετικού πλαισίου που αφορά τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες και η εισήγηση μέτρων για την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. β) Η παρακολούθηση των εξελίξεων και συνθηκών στην παροχή ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών στην Ελλάδα. γ) Η συγκέντρωση στοιχείων, η μελέτη, διαμόρφωση και εισήγηση προτάσεων και μέτρων για την καλύτερη οργάνωση, βελτίωση και ανάπτυξη των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στη χώρα. δ) Η συνεργασία με αρμόδιες υπηρεσίες άλλων Υπουργείων και η παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων που λαμβάνονται για την καλύτερη οργάνωση, βελτίωση και ανάπτυξη των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας και τη Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών. ε) Η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στη χωροθέτηση, την οριοθέτηση και την περιβαλλοντική αδειοδότηση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας, τη Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών και τη Διεύθυνση

Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος. στ) Η εισήγηση για την κατάρτιση, τροποποίηση και έκδοση Κανονισμών Λειτουργίας ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών και των επιτρεπομένων σε αυτές δραστηριοτήτων. ζ) Η ανάληψη πρωτοβουλιών και η αναζήτηση τρόπων και μεθόδων αξιοποίησης των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών για την προσέλκυση επενδύσεων. η) Η εισήγηση μέτρων για την βελτίωση της χωροταξικής οργάνωσης των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων. θ) Η συνεργασία με συναρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου για την εξεύρεση μεθόδων ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων μέσω συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων της ΕΕ. ι) Η παροχή γραμματειακής υποστήριξης προς τη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού και τα Τμήματά της που αφορούν ιδίως στην τήρηση διαδικασιών παρακολούθησης εγγράφων, διεκπεραίωση και αρχειοθέτηση αλληλογραφίας και θέματα προσωπικού.

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ανάπτυξης Θαλάσσιου Τουρισμού και Θαλάσσιων Τουριστικών Επενδύσεων είναι οι ακόλουθες: α) Η παρακολούθηση και η μέριμνα για την εφαρμογή της νομοθεσίας και των διεθνών κανόνων που σχετίζονται με τη δραστηριοποίηση των τουριστικών πλοίων και τους πλόες αναψυχής και περιηγήσεων. β) Η συμμετοχή σε διεθνή όργανα και εκδηλώσεις που έχουν στόχο τη θέσπιση διεθνών κανόνων και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. γ) Η μελέτη και εισήγηση μεθόδων, προγραμμάτων, δράσεων και μέτρων για την οργάνωση, βελτίωση και ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς και υπηρεσίες. δ) Η μέριμνα ιδίως για την ανάπτυξη υποδομών και ανωδομών για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού μεταξύ ελληνικών λιμένων καθώς και μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής, με κρουαζιερόπλοια και πλοία που εκτελούν περιηγητικά ταξίδια, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών. ε) Η μελέτη και εισήγηση νομοθετικών ρυθμίσεων που έχουν στόχο την οργάνωση, την βελτίωση και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε συνεργασία με άλλες Υπηρεσίες και Φορείς. στ) Η παρακολούθηση της εφαρμογής των νομοθετικών ρυθμίσεων καθώς και των αποφασιζομένων προγραμμάτων, δράσεων και μέτρων για την οργάνωση, βελτίωση και ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. ζ) Η τήρηση στατιστικών στοιχείων για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα και η σύνταξη σχετικών εκθέσεων και αναφορών. η) Η μέριμνα για την παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας που αφορά το δικαίωμα περιήγησης από πλοία που

φέρουν σημαία τρίτου κράτους. θ) Η εποπτεία των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και η παρακολούθηση για την τήρηση του κανονιστικού πλαισίου παροχής υπηρεσιών ποιότητας στη μεταφορά επιβατών κρουαζιερόπλοιων.

ι) Η εισήγηση μέτρων για την μείωση των διοικητικών βαρών με στόχο την αναβάθμιση των υπηρεσιών ελλειμνισμού τουριστικών σκαφών στους λιμένες. ια) Η εισήγηση μέτρων για την αναβάθμιση και τον συνεχή εκσυγχρονισμό των υποδομών των λιμένων που εξυπηρετούν τουριστικά πλοία καθώς και η πιστοποίησή τους σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών. ιβ) Η διατύπωση προτάσεων για τη δημιουργία δικτύων τουριστικών λιμένων σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς για την προώθηση ελκυστικών και ανταγωνιστικών τουριστικών προϊόντων στη διεθνή αγορά. ιγ) Η διατύπωση προτάσεων για ευέλικτα σχήματα ΣΔΙΤ για την παροχή υψηλής ποιότητας θαλάσσιου τουρισμού. ιδ) Η συνεργασία με άλλους ευρωπαϊκούς τουριστικούς λιμένες καθώς και τρίτων χωρών με στόχο την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και την προώθηση συνεργιών. ιε) Η διεξαγωγή ερευνών και μελετών για την αναζήτηση και επισήμανση θεματικών μορφών θαλάσσιας τουριστικής ανάπτυξης. ιστ) Η διερεύνηση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών για την στρατηγική οργάνωση των κομβικών λιμένων της χώρας και η εισήγηση μέτρων για την αύξηση του μεριδίου προσεγγίσεων διεθνών κρουαζιερόπλοιων. ιζ) Η εισήγηση αναγκαίων νομοθετικών ρυθμίσεων για τη διευκόλυνση της διεθνούς ευρωπαϊκής και εθνικής κρουαζιέρας καθώς και των εναλλακτικών μορφών κρουαζιέρας. ιη) Ο συντονισμός της δράσης όλων των αρμόδιων φορέων του κλάδου (κεντρικών, περιφερειακών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου) στο πλαίσιο της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού. ιθ) Η προώθηση της συνεργασίας σε διμερές επίπεδο για την ανάπτυξη των παρεχόμενων θαλάσσιων τουριστικών υπηρεσιών και η σύναψη συμφωνιών με στόχο την επίτευξη συμπράξεων και συνεργιών μεταξύ των ελληνικών λιμένων-προορισμών κρουαζιέρας και λιμένων τρίτων χωρών. κ) Η εισήγηση μέτρων για την προσέλκυση προσεγγίσεων από διεθνείς κρουαζιέρες στα κύρια κομβικά λιμάνια. κα) Η ανάληψη πρωτοβουλιών και η αναζήτηση τρόπων και μεθόδων σύνδεσης των αφετήριων λιμένων και σταθμών κρουαζιέρας μέσω συνεργασιών-συνεργιών. κβ) Ο συντονισμός δράσεων μεταξύ των αρμόδιων φορέων του κλάδου για την δημιουργία κέντρων προσέγγισης της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας σε θεματικά προγράμματα κρουαζιέρας. κγ) Η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για την ανάπτυξη προγραμμάτων πτήσης-κρουαζιέρας. κδ) Η δημιουργία Τράπεζας

Δεδομένων λιμένων-προορισμών κρουαζιέρας στο πλαίσιο των σύγχρονων γεωγραφικών συστημάτων πληροφόρησης καθώς και η προβολή τους (δημιουργία ιστοσελίδας, συμμετοχή σε διεθνείς Οργανισμούς, εκθέσεις κ.λπ.).

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής είναι οι ακόλουθες: α) Η μέριμνα για τον χαρακτηρισμό των πλοίων αναψυχής ως επαγγελματικών σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις και η έκδοση και θεώρηση των αδειών επαγγελματικών σκαφών. β) Η τήρηση του Μητρώου και των φακέλων των χαρακτηρισμένων ως πλοίων αναψυχής επαγγελματικής χρήσης. γ) Η μέριμνα για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των πλοίων αναψυχής επαγγελματικής χρήσης από άποψη ναύλωσης και συναλλάγματος. δ) Η μέριμνα για την κατ' εξαίρεση χορήγηση άδειας περιηγητικών πλόων από τουριστικά πλοία, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών. ε) Η εισήγηση μέτρων θεσμικού πλαισίου και η παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας της σχετικής με τις Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής. στ) Η τήρηση του Μητρώου και των φακέλων των Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής και η έκδοση σχετικών εγγράφων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

1.6 Κοινωνική Ασφάλιση

Ο θεσμός της κοινωνικής ασφάλισης αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά κοινωνικά δικαιώματα του ανθρώπου, εφόσον αποσκοπεί στην προστασία αυτού από επικείμενους κινδύνους και εκφράζει με την πραγμάτωσή του την ενότητα και την αλληλεγγύη του κοινωνικού συνόλου (Αγγελοπούλου, 2016).

Η ασφάλεια στα νομικά και τα οικονομικά είναι μια μορφή διαχείρισης κινδύνου, που χρησιμοποιείται πρώτιστα για να προστατεύσει ενάντια στον κίνδυνο πιθανών οικονομικών απωλειών (Βικιπαίδεια, 2016κ). Τις κοινωνικές ασφαλίσεις τις έχει αναλάβει το κράτος και τα διάφορα ταμεία ή ιδρύματα. Το κράτος μέσω της ασφάλισης των δημοσίων υπαλλήλων, τους δίνει το δικαίωμα της σύνταξης ή της αποζημίωσης για τυχόν ατυχήματα. Το ίδιο κάνουν και τα ταμεία (πχ Μετοχικό Ταμείο Στρατού) για καθέναν που εργάζεται στον αντίστοιχο ειδικό κλάδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

2.1 Εισαγωγή

Με τον γενικό όρο Ναυτιλιακή Οικονομία χαρακτηρίζεται το σύνολο των πάσης φύσεως συστηματικών ενεργειών που αποσκοπούν στη παροχή υπηρεσιών και που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ικανοποιώντας ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος (Βικιπαίδεια, 2016στ).

2.2 Ναυτιλιακές Δραστηριότητες

Στη ναυτιλιακή οικονομία εντάσσεται ένα πλήθος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως πλοιοκτησία, εφοπλισμός, ναυτική ασφάλιση, ναυτιλιακή πίστη, ναύλωση, τροφοδοσία πλοίου, ναυπήγηση και επισκευές, εμπορική ναυσιπλοΐα, πρακτόρευση πλοίου, μεσιτεία και ναυλομεσιτεία κ.ά. Ειδικότερα η Ναυπηγική Βιομηχανία, (ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες), όπως συμβαίνει και με τις λοιπές βιομηχανικές επιχειρήσεις εντάσσεται στη Βιομηχανική Οικονομική και τη Βιομηχανική Πολιτική και παράλληλα στη Ναυτιλιακή Πολιτική.

2.2.1. Ναύλωση

Η Ναύλωση, αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος εκναυλωτής, (που μπορεί να είναι στις θαλάσσιες μεταφορές ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται ναυλωτής ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου, (χρονική περίοδο), πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται ναύλος. Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία που εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναύλωσης που λέγεται και ναυλοσύμφωνο για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας, τόσο του τόπου φόρτωσης όσο και του τόπου παράδοσης, αν είναι άλλη Χώρα (Βικιπαίδεια, 2016ζ).

Στην πράξη διακρίνονται πολλές μορφές ναυλώσεων σημαντικότερες των οποίων είναι:

1. Ναύλωση κατά ταξίδι, δηλαδή για ένα ταξίδι (μία μεταφορά)
2. Ναύλωση χρόνου ή Χρονοναύλωση. Πρόκειται στη πραγματικότητα για μίσθωση (ενοικίαση) του πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του.
3. Ναύλωση σειράς ταξιδίων, λεγόμενη και μικτή ναύλωση. Πρόκειται για συνδυασμό των δύο προηγούμενων.
4. Ναύλωση ολική. Πρόκειται για ναύλωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου.
5. Ναύλωση μερική. Πρόκειται για ναύλωση μέρους της ολικής ναυλώσιμης χωρητικότητας.
6. Ναύλωση κατά παραχώρηση, λεγόμενη και εκ του αγγλικού όρου ναύλωση γυμνή ή ακόμα και "ναύλωση γυμνού πλοίου". Στη περίπτωση αυτή ο ναυλωτής υποκαθιστά τον εκναυλωτή, επιλέγει ο ίδιος τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα και αναλαμβάνει και την ασφάλιση του πλοίου. Αντ' αυτών καταβάλλει στον πλοιοκτήτη μίσθωμα όπως και στη χρονοναύλωση.
7. Ναύλωση κατ' αποκοπή. Πρόκειται για ναύλωση με καθορισμένο ναύλο ανεξάρτητα της ποσότητας του προς μεταφορά φορτίου.
8. Ναύλωση γραμμής. Με αυτόν τον τύπο ναυλώνονται τα πλοία γραμμών που εκτελούν τακτικά συγκεκριμένη γραμμή και μεταφέρουν φορτία πολλών φορτωτών και παραληπτών.
9. Ναύλωση εργολαβική. Πρόκειται για σύμβαση με εργολαβική μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια. Τέτοιες ναυλώσεις κάνουν κυρίως Τεχνικές εταιρείες έργων, καθώς και εταιρείες Κρουαζιεροπλοίων, και
10. Ναύλωση επιβατική. Πρόκειται για τη συνηθέστερη μετακίνησης επιβατών όπου το εισιτήριο είναι το αντίτιμο του ναύλου.

Περισσότερο συνήθεις των παραπάνω είναι: η ναύλωση κατά ταξίδι, η χρονοναύλωση, η μικτή ναύλωση, η ναύλωση κατά παραχώρηση, η ναύλωση κατ' αποκοπή και η ναύλωση επιβατική. Αντίστοιχα με όλα τα παραπάνω είδη είναι και τα επιμέρους ναυλοσύμφωνα όπως επίσης και ο εκάστοτε κατά περίπτωση ναύλος, π.χ. ναύλος κατά ταξίδι, ναύλος κατ' αποκοπή, κ.λπ. πλην της τελευταίας περίπτωσης όπου το εισιτήριο επέχει το αντίτιμο του ναύλου.

Αντικείμενο της κάθε ναύλωσης είναι το μέσο με το οποίο συμφωνείται μια μεταφορά που μπορεί να είναι όχημα, σιδηρόδρομος, πλοίο, αεροπλάνο κ.λπ. που παρέχεται με τον εξοπλισμό του και το πλήρωμα αυτού (πλοίου, αεροπλάνου). Η διάθεση μόνου του μέσου π.χ. του πλοίου χωρίς τον εξοπλισμό του και το πλήρωμα, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, δεν αποτελεί ναύλωση αλλά μίσθωση του πράγματος, οπότε στη περίπτωση αυτή δεν εφαρμόζονται οι περί ναύλωσης διατάξεις. Η ναύλωση του πλοίου σε τρίτους λέγεται υποναύλωση όπου και αυτή διέπεται υπό τις περί ναύλωσης διατάξεις.

Σημειώνεται ότι στην ολική ναύλωση του μέσου μεταφοράς π.χ. πλοίου, παρέχεται μόνο η ναυλώσιμη χωρητικότητα, στην οποία δεν περιλαμβάνονται τα ενδαιτήματα του Πλοιάρχου, του πληρώματος, και άλλοι χώροι του πλοίου (τραπεζαρίες, μηχανοστάσιο, γέφυρα (πλοίου), αποθήκες υλικών, αντλιοστάσιο, δεξαμενές έρματος κ.λπ.). Σε περίπτωση όμως φόρτωσης σ' αυτά εμπορευμάτων χωρίς τη συναίνεση του ναυλωτή - φορτωτή υποχρεούται τότε ο εκναυλωτής σε αποζημίωση πενταπλάσια του αναλογούντος ναύλου. Ο νομοθετημένος αυτός όρος είναι προφανής για την ασφάλεια τόσο του μέσου μεταφοράς όσο και αυτού του φορτίου, περισσότερο προς αποφυγή περιπτώσεων διάθεσης μικρότερης χωρητικότητας μέσου από εκείνη της συμφωνημένης στη "σύμβαση ναύλωσης" βάσει της οποίας καταρτίσθηκε το ναυλοσύμφωνο.

Μία ναύλωση αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο ή ναυλοσυμφωνητικό που μπορεί όμως και να αντικατασταθεί από τη φορτωτική ή άλλο παραστατικό έγγραφο που να αποδεικνύει τη παραλαβή του προς φόρτωση πράγματος (εμπορεύματος). Για πολύ μικρές ακτοπλοϊκές μεταφορές (π.χ. μεταξύ νήσων ή παρακείμενων όρμων ή ακτών αυτή αποδεικνύεται με κάθε άλλο μέσο ακόμη και με μάρτυρες.

Οι περί ναυλώσεως πλοίου διατάξεις, εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων, περιέχονται κυρίως στον Κ.Ι.Ν.Δ. ως προς τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, εφόσον άλλο τίποτα ιδιαίτερο δεν ορίζεται από το νόμο ή δεν έχει συμφωνηθεί ρητά. Όσον αφορά όμως για τις συμβάσεις μεταφοράς επιβατών αυτές ρυθμίζονται ειδικότερα τόσο από τον Κ.Ι.Ν.Δ. όσο και από ειδικές διατάξεις κατ' αντίστοιχες περιπτώσεις.

Σε ναυλώσεις διεθνών μεταφορών εφαρμόζονται οι γενικοί κανόνες ναύλωσης όπως έχουν θεσπιστεί από διεθνείς ναυτικούς ασφαλιστικούς φορείς, π.χ. Λόνιτς, (Νηογνώμονες) ή όπως ακολουθείται κατά το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο. Στην περίπτωση της επίταξης ακολουθείται συνηθέστερα η διαδικασία της μίσθωσης.

Δικαίωμα ναύλωσης πλοίου έχει μόνο ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής ή ο διαχειριστής συμπλοιοκτησίας. Σήμερα το δικαίωμα αυτό δεν παρέχεται στον Πλοίαρχο του πλοίου, (εκτός αν ο ίδιος είναι ο πλοιοκτήτης), πλην όμως ως εντολοδόχος των παραπάνω μπορεί να υπογράψει σχετικό ναυλοσύμφωνο, όπως επίσης και ο εντολοδόχος ναυτικός πράκτορας και ο ναυλομεσίτης.

2.2.2. Ναυπήγηση-Επισκευές

Ναυπήγηση (καλείται η κατασκευή πλοίου που γίνεται σε ειδικές τεχνικές μονάδες (χώρους) καλούμενες ναυπηγείο ή Ναυπηγική Βιομηχανία με σχέδια (ναυπηγικά) πάνω σε "ναυπηγικές κλίνες" υπό την επίβλεψη ειδικών επιστημόνων - τεχνικών τους "ναυπηγούς" βάσει των κανόνων της Ναυπηγικής (Βικιπαίδεια, 2016η).

Η ναυπήγηση πλοίου αναλαμβάνεται από μία επιχείρηση με την υπογραφή μεταξύ αυτής και του παραγγέλλοντος, της "σύμβασης ναυπηγήσεως" που περιλαμβάνει λεπτομερειακά στοιχεία του υπό ναυπήγηση πλοίου, τη τιμή ναυπήγησης και το νόμισμα στο οποίο θα καταβληθεί η αξία, τις αποζημιώσεις εξ υπαιτιότητας του κατασκευαστού, το χρόνο παράδοσης, τις παρεχόμενες εγγυήσεις του κατασκευαστή, τους όρους πληρωμής, την ασφαλιστική κάλυψη, θέματα διαιτησίας, ρήτρα υπαναχώρησης κ.ά.

Η ναυπήγηση γίνεται βάσει κανόνων και υπό την εποπτεία επιθεωρητών, από Νηογνώμονες ή την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Υ.Ε.Ν./ΕΕΠ

Το ναυπηγείο αποτελεί μονάδα - χώρο που ανήκει στο κράτος άμεσα ή έμμεσα ή σε ιδιωτική επιχείρηση με αντικείμενο τη ναυπήγηση-κατασκευή, επισκευή, μετασκευή ή συντήρηση πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.

Τα ναυπηγεία είναι μια ιδιαίτερη μονάδα βαριάς βιομηχανίας λόγω της μεγάλης τους εξειδίκευσης στην τεχνολογία και επεξεργασία υλικών. Πολλά ναυπηγεία αναλαμβάνουν και διάφορες άλλες εργασίες εκτός από την ναυπήγηση πλοίων. Παράδειγμα στον ελληνικό χώρο αποτελεί η κατασκευή βαγονιών τρένων από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας αλλά και οι εργασίες για τον επιταχυντή νετρονίων της Πύλου από το ίδιο ναυπηγείο. Υπάρχουν όμως και ναυπηγεία μικρών σκαφών τα οποία δεν έχουν τις ανωτέρω ικανότητες και αποκλειστικό τους αντικείμενο είναι η κατασκευή μικρών (πλαστικών ή ξύλινων) πλοίων –συνήθως αναψυχής. Άλλα ναυπηγεία είναι εξειδικευμένα σε ορισμένες κατασκευές. Παράδειγμα αποτελούν πολλά ναυπηγεία στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής εξειδικευμένα στην κατασκευή πολεμικών πλοίων.

Αν και το ναυπηγείο έχει συνδεθεί με την εργασία της κατασκευής ενός πλοίου, ένα σημαντικό κομμάτι του κύκλου εργασιών του είναι οι επισκευές. Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν κυρίως τις μεγάλες αποβάθρες και τις δεξαμενές τους ώστε να επιθεωρούν, να επισκευάζουν ή να μετασκευάζουν πλωτά ναυπηγήματα. Επίσης, άλλη μια εργασία, λιγότερο διαδεδομένη έξω από τον γεωγραφικό χώρο της Ασίας και συνήθως περιορισμένη σε ορισμένα ναυπηγεία, είναι το λεγόμενο scrapping, όπου το πλοίο αποσυντίθεται σε ελάσματα και μορφοσιδήρους ξανά, ώστε τα υλικά αυτά να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς της βιομηχανίας. Αυτό συνήθως σημαίνει και το τέλος ενός πλοίου.

Εκτός από την προφανή ενασχόληση των εταιριών αυτών με τον τομέα της ναυτιλίας, η ικανότητα του ναυπηγείου να διαχειρίζεται και να μορφοποιεί σιδηροκατασκευές μεγάλου βάρους, όγκου και διαστάσεων, βρίσκει εφαρμογή και σε άλλους χώρους της βαριάς βιομηχανίας. Έτσι, πολλές φορές ένα ναυπηγείο μπορεί να ασχολείται και με πολιτικά έργα, όπως προκατασκευή τμημάτων γεφυρών, σιλό κλπ. ή να κατασκευάζει οχήματα, όπως τρένα.

2.2.3. Τροφοδοσία πλοίου

«Εφόδια» θεωρούνται τα αγαθά τα οποία θα χρησιμοποιηθούν σε πλοίο ή αεροσκάφος και περιλαμβάνουν: καύσιμα, αγαθά για σκοπούς συντήρησης ή επιδιόρθωσης π.χ. λάδια, ανταλλακτικά είδη, αγαθά που προορίζονται για γενική χρήση από το πλήρωμα του πλοίου ή του αεροσκάφους, και αγαθά που προορίζονται για λιανική πώληση σε πρόσωπα που ταξιδεύουν με το πλοίο ή το αεροσκάφος.

Παλαιότερα υπεύθυνος για τον εφοδιασμό αυτό ήταν ο ίδιος ο Πλοίαρχος, σήμερα οι ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούν συνήθως προμηθευτές για τον εφοδιασμό των παραπάνω ενώ ο Πλοίαρχος μετά την παραλαβή υποχρεούται να συντάξει ειδικό πρακτικό λεγόμενο "δηλωτικό εφοδίων" που θα πρέπει να παραδώσει στις τελωνειακές αρχές της χώρας απ' όπου έγινε η εν λόγω τροφοδοσία (τα εφόδια αυτά απαλλάσσονται τοπικών φόρων θεωρούμενα ως "tax free", "μη υποκείμενα φόρου").

Η συγκεκριμένη ναυτιλιακή δραστηριότητα αφορά στον εφοδιασμό του πλοίου με όλα τα απαραίτητα, όπως τρόφιμα, φάρμακα, νερό, καύσιμα κλπ.. Μπορεί να φαντάζει εύκολη στην κατανόηση του όρου, αλλά ως διαδικασία δεν είναι σαφώς ορισμένη με αποτέλεσμα να είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα στην Ελλάδα. Ο λόγος για τα ανωτέρω σχετίζεται με τα διάφορα φορολογικά καθεστώτα άλλων χωρών, τις

τελωνειακές ρυθμίσει, τα προϊόντα που υπάγοντα σε φόρο ειδικής κατανάλωσης και άλλα. Παραθέτουμε ενδεικτικά ένα από τα έγγραφα που θα πρέπει να συμπληρώσει η εταιρία τροφοδοσίας ή εφοδιασμού στην εικόνα που ακολουθεί.

Εφοδιασμός πλοίων και αεροσκαφών που πραγματοποιείται με τη χρήση των διατυπώσεων εξαγωγής 37β: F61, F62, F63			
Τύπος Διασάφησης	1α Διασάφηση	17α Κωδικός χώρας Προορισμού	21 Ταυτότητα και Εθνικότητα μεταφορικού μέσου που διέρχεται τα σύνορα
Α, Β, Ε, & Χ*	ανάλογα με τη σημαία που φέρει το πλοίο ή το αεροσκάφος	Καταχωρείται ο κωδικός χώρας της σημαίας που φέρει το πλοίο ή το αεροσκάφος	Καταχωρείται το όνομα του πλοίου ή αεροσκάφους & ο κωδικός χώρας της σημαίας που φέρει το πλοίο ή το αεροσκάφος
	Εκτός ΕΕ & ΕΖΕΣ*: ΕΧ		
	ΕΖΕΣ : ΕΥ ΕΕ : CO		
Εφοδιασμός Αεροσκαφών με καύσιμα	ανάλογα με τη σημαία αεροσκάφους	Καταχωρείται ο κωδικός χώρας της σημαίας που φέρει το αεροσκάφος	Καταχωρείται ο κωδικός χώρας της σημαίας που φέρει το αεροσκάφος
	Εκτός ΕΕ & ΕΖΕΣ*: ΕΧ		
	ΕΖΕΣ : ΕΥ ΕΕ : CO		
Εφοδιασμός Αεροσκαφών & πλοίων με λοιπά, πλην καυσίμων, εφόδια	ανάλογα με τη σημαία αεροσκάφους ή πλοίου	ελληνική : GR	εφοδιασμός αεροσκαφών
	ελληνική: CO	ΕΕ : ΕΧ	εφοδιασμός πλοίων
	ΕΕ : ΕΧ	ΕΕ : QR	καταχωρείται ενδεικτικά ο κωδικός της χώρας της σημαίας ενός αεροσκάφους
	Εκτός ΕΕ & ΕΖΕΣ* : ΕΧ	Εκτός ΕΕ & ΕΖΕΣ* : QS	καταχωρείται ενδεικτικά ο κωδικός της χώρας της σημαίας ενός πλοίου

ΕΖΕΣ* Χώρες ΕΖΕΣ νοούνται και αυτές που αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη των συμβάσεων Κοινής Διαμετακόμισης και της απλούστευσης των διατυπώσεων στις εμπορευματικές συναλλαγές

Διασάφηση τύπου Χ : Το πεδίο 40 : Προηγούμενο παραστατικό συμπληρώνεται σύμφωνα με τα παραπάνω δηλ Υ/CO ή Υ/EU ή Υ/ΕΧ και για τις αρχικές διασαφήσεις ΕΧ/Β που κατατέθηκαν πριν την 01-03-2016

Πηγή: Τμήμα Τελωνείων Υπουργείου Οικονομικών (2016)

Εικόνα 2: Έγγραφο διεκπεραίωσης

2.2.4. Εμπορική ναυσιπλοΐα

Τα εμπορικά πλοία είναι η ραχοκοκαλιά του σημερινού συστήματος εμπορίου. Με μήκος από 50 ως και 350 μέτρα και Εκτόπισμα από 15.000 έως και 550.000 μετρικούς τόνους, τα πλοία αυτά μεταφέρουν ασφαλέστατα τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων σε όλον τον κόσμο (Βικιπαίδεια, 2016). Διακρίνονται σε πλοία χύδην (χύμα) φορτίου, μεταφορείς κοντέινερ, πλοία ειδικού φορτίου (πλωτά ψυγεία, τσιμεντοφόρα κ.λπ.), μικρά τάνκερ, μεγάλα τάνκερ (VLCC-Very Large Crude oil Carrier) και σουπερτάνκερ (ULCC-Ultra Large Crude oil Carrier).

Τα πλοία χύδην φορτίου γενικά είναι τα μικρότερα μαζί με τα πλοία ειδικού φορτίου, και το εκτόπισμά τους κυμαίνεται από 15.000 τόνους έως και περίπου 40.000 τόνους. Διαθέτουν ένα ή περισσότερα κύτη ή αμπάρια τα οποία δέχονται το φορτίο από γερανούς είτε σταθερούς ή κινητούς του λιμένα, είτε φερόμενους στο σκάφος, και των οποίων τα ανοίγματα κλείνουν σήμερα ερμητικά με ειδικές πτυσσόμενες ή αναδιπλούμενες θύρες (θύρες McGregor). Με ταχύτητα πλεύσης γύρω στους 15 κόμβους, τα πλοία αυτά είναι οι κύριοι μεταφορείς φορτίων όπως

οπωροκηπευτικά είδη και άλλα γενικά φορτία, τα οποία απλώς αποθηκεύονται "χύμα" μέσα στα αμπάρια. Τα πολύ χύμα φορτία πχ δημητριακά (σιτάρι, καλαμπόκι κ.ά.), τσιμέντο κλπ φορτώνονται από ειδικές εγκαταστάσεις-πύργους καλούμενοι "Σιλό". Η δε εκφόρτωσή τους γίνεται με αναρροφητικούς μηχανισμούς ή με κοχλιωτούς ατέρμονες σωλήνες.

Οι μεταφορείς κοντεϊνερς είναι μια κατηγορία πλοίων στην οποία όχι μόνο τα αμπάρια τους αλλά και το άνω κατάστρωμα είναι ειδικά σχεδιασμένα να δέχονται μεταλλικά κουτιά συγκεκριμένων και διεθνώς τυποποιημένων διαστάσεων, τα κοντεϊνερς. Σε αντίθεση με τα πλοία χύδην φορτίου, όπου το φορτίο δεν διαθέτει κάποια συγκεκριμένη κατανομή, τα container ships επιτρέπουν την μεταφορά πιο ευαίσθητων φορτίων (ηλεκτρονικές συσκευές κλπ.) αφού η "στοιβάσια" τους γίνεται δια των κοντεϊνερς. Τα πλοία αυτά έχουν το πλεονέκτημα της τυποποιημένης χωρητικότητας, ευκολίας κατά τη φορτοεκφόρτωση και της εύκολης διαχείρισής των, με την ελάχιστη δυνατή ζημιά και, βεβαίως, της μείωσης του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι.

Τα μικρά τάνκερς είναι συνήθως πλοία λίγο μεγαλύτερα από ένα πλοίο χύδην φορτίου (εκτόπισμα γύρω στους 60.000 τόνους) και χρησιμοποιούνται για τοπικές μεταφορές αργού πετρελαίου. Διαθέτουν ορισμένο αριθμό δεξαμενών στο κύτος τους, που τους επιτρέπει να αποθηκεύουν με ασφάλεια το πετρέλαιο.

Τα μεγάλα τάνκερς χρησιμοποιούνται ευρέως για την μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου. Χρησιμοποιούν την ίδια τεχνολογία με τα μικρά τάνκερς αλλά σε πολύ μεγαλύτερη κλίμακα. Έχουν συνήθως μήκος έως και 250 μέτρα και εκτόπισμα μέχρι 200.000 τόνων.

Τα μαμούθ-τάνκερς είναι η μεγαλύτερη σε μέγεθος κατηγορία πλοίων και αφορά πετρελαιοφόρα σκάφη που υπερβαίνουν τα 250 μέτρα σε μήκος και τους 200.000 τόνους σε εκτόπισμα (VLCC και ULCC). Το μεγαλύτερο πλοίο στον κόσμο ανήκει σε αυτήν την κατηγορία και το εκτόπισμά του αγγίζει τους 550.000 τόνους. Τα πλοία αυτά απαιτούν έμπειρο προσωπικό για την ναυπήγηση και πλοήγησή τους, ενώ είναι ο κύριος τρόπος μεταφοράς πετρελαίου σήμερα στον κόσμο.

2.2.5 Πρακτόρευση πλοίων

Σύμφωνα με την επικρατούσα άποψη στην αγορά, οι ναυτικοί πράκτορες μπορούν να χωρισθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες (Γιωγγαράς, 2007):

α) στους ναυτιλιακούς πράκτορες που πρακτορεύουν ως εκπρόσωποι τις τακτικές

ναυτιλιακές γραμμές φορτίων που πιάνουν στον Πειραιά ή άλλα λιμάνια της Ελλάδας
β) στους ναυτικούς πράκτορες που πρακτορεύουν κάθε πλοίο με αντικείμενο τα εισιτήρια των επιβατών, τις διατυπώσεις των κρουαζιερόπλοιων, τις διατυπώσεις των φορτηγών πλοίων.

Η εξυπηρέτηση του πλοίου αποτελεί τον κυρίαρχο ρόλο του ναυτικού ή ναυτιλιακού πράκτορα με ταυτόχρονη πώληση ναύλου προς τους ενδιαφερόμενους, εξαγωγείς κυρίως.

Συγγενείς θεσμοί θεωρούνται και οι επαγγελματικές ιδιότητες του Ταξιδιωτικού Πράκτορα όπως και του Ναυλομεσίτη, οι οποίες θεωρούνται εκ των πραγμάτων ικανές να εξυπηρετήσουν το πλοίο. Με αυτό το σκεπτικό θεωρήσαμε χρήσιμο να περιλάβουμε και τις διατάξεις για την έκδοση άδειας λειτουργίας ταξιδιωτικού γραφείου και ναυλομεσίτου επαγγελματικών τουριστικών πλοίων. Ο ναυτικός πράκτορας πρέπει να έχει μια βαθιά γνώση όχι μόνο των αναγκών του πλοίου σαν πλεούμενο (επισκευές, μηχανικές βλάβες κλπ) αλλά και γνώση διοικητικών υπηρεσιών που ξεκινούν από το Τελωνείο και καταλήγουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί άλλο ένα πρόσωπο με ιδιαίτερες αρμοδιότητες, απαραίτητο για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ναυτικός πράκτορας είναι εκείνος που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη εγκατάσταση, αναλαμβάνει ύστερα από εντολή του πλοιοκτήτη και ασκεί με αντιμισθία ή προμήθεια την αντιπροσώπευσή του σε ορισμένο λιμάνι ή λιμάνια, για την εκτέλεση εργασιών σχετικών με το πλοίο. Στην Ελλάδα, ναυτικός πράκτορας θεωρείται αυτός που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη γραφειακή εγκατάσταση, αναλαμβάνει, μετά από διορισμό από τον πλοιοκτήτη, να ασκεί την πρακτόρευση πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας, έχοντας το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές.

Τα κυριότερα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα είναι τα εξής:

- Αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη, ενεργώντας σύμφωνα με τις εντολές του και τον εκπροσωπεί έναντι όλων των τοπικών αρχών.
- Μεριμνά για την κανονική είσοδο και έξοδο στο λιμάνι των πλοίων που πρακτορεύει, την αγκυροβολία και την παραβολή τους στην κατάλληλη θέση μέσα στο λιμάνι, εκτελώντας κάθε απαιτούμενη ενέργεια προς τις αρμόδιες αρχές.

- Ρυθμίζει τις αναγκαίες λιμενικές, τελωνειακές, υγειονομικές κ.α. διατυπώσεις και καταβάλλει τα απαιτούμενα, για τα πλοία που πρακτορεύει, τέλη και δικαιώματα.
- Φροντίζει για τη φόρτωση των εμπορευμάτων ή για την παράδοσή τους στον παραλήπτη (ανάλογα με το ποιά δραστηριότητα γίνεται στο λιμάνι όπου είναι εγκατεστημένος).
- Αν ο παραλήπτης δεν εμφανιστεί ή αρνηθεί να παραλάβει το φορτίο, μεριμνά για την αποθήκευση και τη διαφύλαξή του.
- Φροντίζει για την εκτέλεση των αναγκαίων δεξαμενισμών και επισκευών των πλοίων που πρακτορεύει, στο λιμάνι στο οποίο είναι εγκατεστημένος.
- Είναι υπεύθυνος για τον εφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα, τρόφιμα και λοιπά εφόδια.
- Φροντίζει για την αναπλήρωση κενών θέσεων στο πλήρωμα των πλοίων.
- Ενεργεί για την είσπραξη του ναύλου ή του υπολοίπου του.
- Δίνει μετά από έγκριση του πλοιοκτήτη, χρήματα στον πλοίαρχο για τις ανάγκες του πλοίου.
- Οι πράκτορες ελεύθερων φορτηγών πλοίων αναζητούν φορτία για μεταφορά, συνάπτουν συμβάσεις ναύλωσης για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, εισπράττουν ναύλους κ.α.

2.2.6. Πλοιοκτησία – Εφοπλισμός

Οι δύο αυτές δραστηριότητες συγχέονται συχνά, καθώς από πολλούς θεωρούνται ταυτόσημες. Στην πραγματικότητα σχετίζονται με την κυριότητα και εκμετάλλευση ενός πλοίου. Κύριος του πλοίου είναι ο ιδιοκτήτης που έχει στην κυριότητά του το πλοίο (στο όνομά του είναι νηολογημένο το πλοίο), αλλά δεν ασκεί την εκμετάλλευσή του, την οποία έχει παραχωρήσει σε άλλο πρόσωπο. Η διαφορά μεταξύ πλοιοκτήτη και εφοπλιστή είναι η εξής (Λυκούδης, 2014):

- Ο πλοιοκτήτης είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου (έχει την κυριότητα) και την εκμετάλλευση του πλοίου (ενεργεί ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος).
- Ο εφοπλιστής έχει την εκμετάλλευση του πλοίου, το οποίο δεν του ανήκει κατά κυριότητα. Συντάσσεται σχετική έγγραφη δήλωση που καταχωρείται στο νηολόγιο και σημειώνεται στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. Ελλείψει τέτοιας δήλωσης τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει την εκμετάλλευσή

του.

Απαιτήσεις από την εκμετάλλευση του πλοίου μπορούν να ασκηθούν και κατά της περιουσίας του κυρίου του πλοίου που δεν έχει την εκμετάλλευση. Σε πλωτό ναυπήγημα δεν υπάρχει εφοπλιστική σχέση.

Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ. οι τρόποι κτήσεως κυριότητας ενός πλοίου διακρίνονται σε πρωτότυπους και παράγωγους. Πρωτότυποι τρόποι κτήσεως κυριότητας είναι η ναυπήγηση, η χρησικτησία και η κτήση σε δημόσιο πλειστηριασμό. Παράγωγοι τρόποι κτήσεως κυριότητας είναι η συμβατική μεταβίβαση (πώληση, δωρεά, ανταλλαγή) και εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή. Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. τρόποι κτήσεως κυριότητας πλοίου είναι η άλωση πλοίου που ανήκει σε εχθρικό ή ουδέτερο κράτος σε περίπτωση πολέμου, η δήμευση του πλοίου ως παρεπόμενη ποινή π.χ. σε περίπτωση λαθρεμπορίου, η κτήση από το Ελληνικό δημόσιο πλοίου που ναυάγησε στα Ελληνικά παράλια.

2.2.7. Ναυτική πίστη

Η ναυτική πίστη είναι μια έννοια πολύ χρήσιμη στο Ναυτικό Δίκαιο και που περιλαμβάνει τους ακόλουθους θεσμούς (Χατζοπούλου και Γερασίμου, 2015):

- Ναυτική υποθήκη (ΚΙΝΔ, άρθρ. 195-204, ν.δ. 3899/1985, ΦΕΚ 195 Α/58)
Αντικείμενο της ναυτικής υποθήκης είναι το πλοίο, όχι το πλωτό ναυπήγημα. Μπορεί να συσταθεί και σε ναυπηγούμενο, εφόσον είναι νηολογημένο. Μοναδικός τίτλος για την απόκτηση της υποθήκης είναι η ιδιωτική βούληση (όχι ο νόμος ή η δικαστική απόφαση). Παραχωρείται με δήλωση του κυρίου του πλοίου ενώπιον συμβολαιογράφου και ολοκληρώνεται με την εγγραφή της στο βιβλίο των υποθηκών του τόπου όπου είναι νηολογημένο το πλοίο. Όταν οι εγγραφές είναι πολλές τηρείται η αρχή της χρονολογικής σειράς. Μετά την εγγραφή της απαγορεύεται η μετανηολόγηση και η μετονομασία του πλοίου, εκτός εάν εξασφαλισθεί η συναίνεση του ενυπόθηκου δανειστή. Η ναυτική υποθήκη καταργείται με την απόσβεση και την εξάλειψή της. Εκτός όμως από την απλή υποθήκη, με το ν.δ. 3899/1985 προβλέφθηκε στην ελληνική έννομη τάξη και η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη. Σε αυτήν ισχύουν οι διατάξεις που διέπουν την απλή υποθήκη αλλά επιπρόσθετα παρέχονται στον ενυπόθηκο δανειστή δύο δικαιώματα: α) το δικαίωμα ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου όταν η απαίτησή του καταστεί ληξιπρόθεσμη (σύμβαση ενώπιον του συμβολαιογράφου και εγγραφή στο αρμόδιο υποθηκοφυλακείο) και β) το

δικαίωμα εκποίησης του πλοίου χωρίς πλειστηριασμό, όπως και κάθε δικαίωμα για τη μεγαλύτερη διασφάλιση της απαίτησης του δανειστή. Η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη παρέχεται με σύμβαση μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του ενυπόθηκου δανειστή και εγγραφή της στο βιβλίο των υποθηκών. Ειδικά εάν υπογράφεται την Ελλάδα απαιτείται συμβολαιογραφικός τύπος. Η υποθήκη αυτή μπορεί να εγγραφεί μόνο σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόνων.

- Ναυτικά προνόμια (ΚΙΝΔ, άρθρ. 205-209) Πρόκειται για προνομιούχες απαιτήσεις επί του πλοίου και του μικτού ναύλου. Διακρίνονται σε 4 τάξεις: 1) Δικαστικά έξοδα για το κοινό συμφέρον των δανειστών, τέλη που βαρύνουν το πλοίο και οφειλόμενα έξοδα φύλαξης και συντήρησης στον τελευταίο λιμένα κατάπλου. 2) Αμοιβές του πλοιάρχου και του πληρώματος και ασφαλιστικές εισφορές στο ΝΑΤ. 3) Έξοδα και αμοιβές επιθάλασσιας αρωγής, διάσωσης και ναυαγιάρεσης. 4) Οφειλόμενες αποζημιώσεις λόγω πρόσκρουσης ή σύγκρουσης του πλοίου. Ισχύει η προνομακή ικανοποίηση των δανειστών από την 1η στην 4η τάξη. Οι προνομιούχοι δανειστές της ίδιας τάξης ικανοποιούνται σύμμετρα. Η ικανοποίηση όμως των προνομιούχων δανειστών προηγείται εκείνης των ενυπόθηκων.
- Μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου για την εξασφάλιση της απαίτησης (ΚΙΝΔ, άρθρ. 190-194) Ο δανειστής αποκτά την κυριότητα του πλοίου και ο οφειλέτης διατηρεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του πλοίου. Απαιτείται έγγραφη συμφωνία που καταχωρείται στο νηολόγιο. Εάν το χρέος γίνει ληξιπρόθεσμο, ο δανειστής έχει δικαίωμα εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό σύμφωνα με τις διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης και ικανοποιείται από το τίμημα. Η κυριότητα επανέρχεται αυτοδικαίως στον οφειλέτη με την καταχώριση της δήλωσης περί εξόφλησης του δανειστή στο νηολόγιο.
- Κατάσχεση πλοίου σε αναγκαστική εκτέλεση (ΚΙΝΔ, άρθρ. 211, 214) Αναγκαστική κατάσχεση πλοίου δεν επιβάλλεται πριν από την πάροδο 24 ωρών από την επίδοση της επιταγής προς πληρωμή. Η επιταγή προς πληρωμή μπορεί να επιδοθεί στον πλοίαρχο, εφόσον η απαίτηση σχετίζεται με την εκμετάλλευση του πλοίου ή είναι προνομιούχος ή ενυπόθηκη. Με την εγγραφή της κατάσχεσης απαγορεύεται ο απόπλους.

2.3 Το Πλοίο κατά τον Δημόσιο Τομέα

Εγγραφή στα ελληνικά νηολόγια δεν μπορεί να γίνει, όταν το πλοίο ανήκει κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% σε αλλοδαπό πρόσωπο. Η απόκτηση του πλοίου κατά το ποσοστό αυτό οδηγεί σε απώλεια της ελληνικής εθνικότητας και στη διαγραφή του από το νηολόγιο, η οποία γίνεται είτε με αίτηση κάθε ενδιαφερομένου είτε αυτεπαγγέλτως από τη λιμενική αρχή, μετά από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Η διαγραφή αυτή δεν έχει δημιουργική ενέργεια, αλλά η απώλεια επέρχεται και χωρίς τη διαγραφή, από τότε που έπαυσε το πλοίο να ανήκει σε Έλληνες κατά πλειοψηφία.

Κατά συνέπεια στην περίπτωση που το πλοίο εκτίθεται σε αναγκαστικό πλειστηριασμό και αναδεικνύει υπερθεματίστρια μια αλλοδαπή εταιρία, το πλοίο θα διαγραφεί οπωσδήποτε από τα ελληνικά νηολόγια, χωρίς να υπάρχει περίπτωση εγγραφής σ'αυτά της μεταβιβάσεως αυτής του πλοίου, ενώ η σχετική δήλωση του νέου πλοιοκτήτη για τη διαγραφή, που γίνεται πλέον με εμφανή το σκοπό της αλλαγής της σημαίας του πλοίου, πρέπει να συνοδεύεται από πιστοποιητικό εξοφλήσεως των μέχρι την ημέρα της δηλώσεως για τη διαγραφή φόρων και εισφορών που βαρύνουν το πλοίο ή από εγγυητική επιστολή. Υπάρχει υποχρέωση εξοφλήσεως των προηγούμενων εισφορών στο ΝΑΤ και υποβολής του σχετικού πιστοποιητικού, όταν επιδιώκεται η διαγραφή του πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο με το σκοπό αλλαγής της σημαίας του, ανεξάρτητα από την αιτία στην οποία οφείλεται. Η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου επέρχεται από τότε που η σύμβαση εκποίησής του σε αλλοδαπούς αγοραστές θα καταχωρηθεί στο ελληνικό νηολόγιο, οπότε και συντελείται η μετάθεση της κυριότητάς του σε αυτούς, μέχρι όμως που να γίνει η εγγραφή, το πλοίο εξακολουθεί να ανήκει στους Έλληνες πωλητές του και δεν μπορεί να διαγραφεί από τα ελληνικά νηολόγια. Η συμφωνία με την οποία μεταβιβάζεται η κυριότητα πλοίου (ή μερίδος αυτού) υποβάλλεται σε καταχώρηση στο νηολόγιο, χωρίς την οποία αυτή δεν επέρχεται.

Για την ακύρωση της πράξεως νηολογήσεως του πλοίου απαιτείται δικαστική απόφαση ή σύμβαση των μερών, πολλώ μάλλον εάν το πλοίο βαρύνεται με υποθήκες και κατασχέσεις. Ο νηολόγος νομίμως αρνείται να προβεί στην ανωτέρω ακύρωση χωρίς την προσκόμιση των πιο πάνω δικαιολογητικών. Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 1,3 παρ.2 και 13 παρ. 1 του νδ 2687/53 "περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίου εξωτερικού" προκύπτει ότι η διοίκηση στην εκδιδόμενη εγκριτική πράξη νηολογήσεως πλοίων υπό ελληνική σημαία μπορεί να περιέχει

διατάξεις που αναφέρονται στην συγκρότηση του πληρώματος του πλοίου και στους όρους νηολογήσεως του, κατά παρέκκλιση από τους όρους των σχετικών ελληνικών συλλογικών συμβάσεων. Οι οποιοδήποτε όροι που περιλαμβάνονται στην εν λόγω πράξη της διοικήσεως ισχύουν από της δημοσιεύσεώς της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αυτοί (δηλ. οι όροι) δεν έχουν αναδρομική ισχύ (Αργυριάδης, 2000).

2.4. Τρόποι απόκτησης της κυριότητας του πλοίου

Η μεταβίβαση πλοίου δεν συντελείται χωρίς έγγραφο συμφωνία μεταβιβάσεως η οποία καταχωρείται στο νηολόγιο, άνευ της οποίας (καταχωρήσεως) δεν επέρχεται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου. Η μεταβίβαση πλοίου εν γνώσει του αποκτώντος ότι αυτό αποτελεί το μοναδικό ή σπουδαιότερο περιουσιακό στοιχείο του μεταβιβάζοντος καθιδρύει σε ολόκληρο ευθύνη του αποκτώντος έναντι των δανειστών του μεταβιβάζοντος μέχρι της αξίας του πλοίου. Σε εξόφληση δυνατόν να καταβληθούν άλλα περιουσιακά στοιχεία του νέου κυρίου.

Επί από κοινού συμφωνίας (ήτοι υπό δύο αγοραστών) περί αγοράς πλοίου προς μεταπώληση, η παροχή εκ μέρους του ενός αγοραστή προς τον άλλο του ημίσεως του τιμήματος, και η μη επιστροφή αυτού σε περίπτωση ματαιώσεως της αγοραπωλησίας συνιστά ιδιοποίηση και θεμελιώνει αγωγή με βάση της διατάξεις περί αδικοπραξιών και επικουρικά περί αδικαιολογήτου πλουτισμού. Πλην όμως για το ορισμένο της αγωγής η αιτούμενη αποζημίωση πρέπει να εκφράζεται σε δραχμές έστω και αν η ζημιά υπολογίστηκε σε αλλοδαπό νόμισμα. Σε περίπτωση μεταβιβάσεως πλοίου με κυπριακή σημαία (που εκπροσωπεί όμως ελληνικά συμφέροντα) σε αλλοδαπή εταιρία, η τελευταία ευθύνεται μέχρι της αξίας αυτού, εφόσον γνώριζε ότι το μεταβιβαζόμενο πλοίο αποτελούσε το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της πωλήτριας πλοιοκτήτριας εταιρίας. Επί μεταβιβάσεως πλοίου, όντος του μοναδικού περιουσιακού στοιχείου, ομορρυθμού *de facto* ναυτικής εταιρίας, εφαρμόζεται το αρ.476 ΑΚ, ήτοι ευθύνεται η νέα πλοιοκτήτρια εταιρία, μέχρι της αξίας του πλοίου, για τα χρέη της παλιάς παρά το γεγονός ότι εφαρμοστέο δίκαιο προβλέπετο στην σύμβαση πώλησεως το αγγλικό, εφόσον το εξ όλων των ειδικών συνθηκών δίκαιο που άρμοζε στην σύμβαση ήταν το Ελληνικό.

Σε περίπτωση καταδολιευτικής μεταβιβάσεως της κυριότητας πλοίου ο δανειστής μπορεί να κατάσχει το πλοίο, προς ικανοποίηση της απαιτήσεως του, μόνον αφού αυτό επανέλθει στον καταδολιευτικό απαλλοτριώσαντα οφειλέτη, μετά την

τελεσίδικη απαγγελία της διαρρήξεως. Η εν λόγω κατάσχεση του δανειστού μπορεί να γίνει, είτε εκούσια, με σύμβαση αναμεταβιβάσεως του πλοίου από τον τρίτο στον οφειλέτη (αρ.6 ν.3816/58) και καταχώρησή της στο νηολόγιο, είτε τελεσίδικα με σχετικό αίτημα του δανειστή στην αγωγή περί διαρρήξεως περί καταδίκης του τρίτου σε δήλωση βουλήσεως για την αναμεταβίβαση του πλοίου στον οφειλέτη, νομότυπη αποδοχή του τελευταίου και καταχώρηση της μεταβιβάσεως στο νηολόγιο (Αργυριάδης, 2000).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3.1 Εισαγωγή

Η Ναυτιλιακή Πολιτική διακρίνεται σε δύο ουσιώδεις τομείς. Στον τομέα της Ναυτιλιακής Οικονομικής και στον τομέα της Κυβερνητικής Πολιτικής.

A. Τομέας Ναυτιλιακής Οικονομικής

Στον τομέα αυτό η Ναυτιλιακή Πολιτική αποτελεί την Εφαρμοσμένη Ναυτιλιακή Οικονομική, όπως αυτή διαμορφώνεται από το σύνολο σχεδόν όλων των κανόνων και μέτρων που αφορούν τη συμπεριφορά του κράτους προς την ναυτιλιακή οικονομία του. Στον τομέα αυτό εξετάζονται μόνο τα πιθανά οικονομικά αποτελέσματα εφαρμογής.

B. Τομέας Κυβερνητικής Πολιτικής

Στον τομέα αυτόν περιλαμβάνεται το σύνολο των μέτρων που παίρνει η εκάστοτε Κυβέρνηση για την Εμπορική Ναυτιλία της χώρας. Τα μέτρα δε αυτά μπορεί να συνιστούν από απλές ευμενείς κρατικές παρεμβάσεις μέχρι πολύ έντονες προνομιακές μεταχειρίσεις οπότε τότε γίνεται λόγος για ναυτιλιακό προστατευτισμό.

3.2 Στόχοι Ναυτιλιακής Πολιτικής

Δύο είναι οι βασικοί στόχοι που τίθενται κυρίως από τη Ναυτιλιακή Πολιτική (Βλάχος και Αλεξόπουλος, 1996), και αυτοί είναι:

- Η επίτευξη μεγαλύτερων οικονομικών ωφελειών υπέρ της δημόσιας και κοινωνικής οικονομίας με δεδομένη την ιδιομορφία της οικονομικής αυτής δραστηριότητας να κινείται στο διεθνή χώρο (εκτός επικράτειας) και της ευχέρειας που έχει να επωφελείται από τις παρουσιαζόμενες διεθνώς ευκαιρίες, και
- Η αύξηση του εμπορικού στόλου (εθνικού), τόσο για λόγους οικονομικούς όσο και εθνικού γοήτρου.

Η Ναυτιλιακή Πολιτική διακρίνεται στους παρακάτω κύριους τομείς:

- Εσωτερική Ναυτιλιακή Πολιτική: Αφορά μέτρα εντός χωρικών υδάτων.
- Εξωτερική Ναυτιλιακή Πολιτική: Αφορά διεθνείς συνεργασίες και ναυτιλιακές

σχέσεις.

- Πολιτική θέσπισης κινήτρων, είναι η κατ' εξοχήν οικονομική ναυτιλιακή πολιτική που αποσκοπεί στην ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Δημοσιονομική Ναυτιλιακή Πολιτική: Αφορά κυρίως φορολογία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- Ανάπτυξη ναυτιλιακής υποδομής.
- Ναυτεργατική Ναυτιλιακή Πολιτική: Αφορά όρους εργασίας και αμοιβές ναυτικών.
- Κοινωνική Ναυτιλιακή Πολιτική: Αφορά μέτρα κοινωνικής προστασίας και περίθαλψης ναυτικών.
- Πολιτική Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας: Αφορά σύνολο μέτρων για την ασφάλεια πλοίων, ναυτικών, επιβατών, φορτίων και ναύλων.
- Πολιτική Αστυνόμευσης του θαλάσσιου χώρου, πλοίων και δραστηριοτήτων αυτών "εν πλώ" και λιμένων.
- Επιμέρους Ναυτιλιακή Πολιτική: Αφορά σύνολο μέτρων κατά κατηγορία πλοίων και πλόων αυτών, (επιβατηγός και φορτηγός ακτοπλοϊκή, Μεσογειακή και υπερπόντια ναυτιλία).

Τέλος πολλοί οικονομικοί ναυτιλιακοί παράγοντες θεωρούν πως στη Ναυτιλιακή Πολιτική θα πρέπει να εντάσσεται και η Λιμενική πολιτική.

3.3 Γενικά περί Φορολογίας Πλοίων

Το 1975 το ελληνικό κοινοβούλιο ψηφίζει τον νόμο 27 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων (22 Απριλίου 1975) με τον οποίο, μετά από πρόταση των εφοπλιστών, εφαρμόζεται για πρώτη φορά ο φόρος χωρητικότητας στα πλοία. Αυτός ισχύει για τα πλοία με ελληνική σημαία –όσα έχουν ξένη μένουν αφορολόγητα– και προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό της χωρητικότητας του πλοίου με έναν συντελεστή. Οι πλοιοκτήτες δεν έχουν άλλη υποχρέωση, όπως φόρο στα κέρδη, χαρτόσημο κ.λπ. Ο φόρος χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στον νόμο 27, «εξαντλεί πάσαν υποχρέωσιν του πλοιοκτήτου, ως και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οιαδήποτε τύπου, εκ φόρου εισοδήματος καθόσον αφορά εις τα κέρδη τα οποία προκύπτουν εκ της εκμεταλλεύσεως πλοίων»

Αργότερα, στο Σύνταγμα του 1975, με το άρθρο 107'Άρθρο 107: Προστασία κεφαλαίων εξωτερικού και ειδική οικονομική νομοθεσία ο νομοθέτης δίνει αυξημένη προστασία στα κεφάλαια από επενδύσεις εξωτερικού που προστατεύονταν με τον νόμο 2687/1953 και δίνει συνταγματική ισχύ σε όλα τα φορολογικά προνόμια που έχει καθιερώσει ο νόμος 27/1975 για τα πλοία με ελληνική σημαία αλλά και τις διαχειρίστριες εταιρείες του νόμου 89 της χούντας, που διαχειρίζονται πλοία υπό ξένη σημαία αλλά είναι ελληνικών συμφερόντων.

Σύμφωνα με τον Ν.4150/2013, επιβάλλεται φόρος και εισφορά επί των πλοίων. Ο φόρος πλοίων βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες, τους εγγεγραμμένους στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξάρτητα από την κατοικία ή τη διαμονή ή την έδρα αυτών στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή. Αλληλεγγύως υπόχρεος προς καταβολή του φόρου είναι και οποιοσδήποτε διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους, καθώς και ο νόμιμος εκπρόσωπος και εγγυητής του πλοιοκτήτη, που αποδέχεται εγγράφως τον διορισμό του. Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, ο νέος πλοιοκτήτης τυγχάνει εξ ολοκλήρου υπόχρεος μαζί με τους κατά την μεταβίβαση υπόχρεους δικαιοπαρόχους του σε πληρωμή του φόρου που βαρύνει το πλοίο κατά το χρόνο της μεταβίβασης.

Με την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων, εξαντλείται κάθε υποχρέωση των πλοιοκτητών ή των πλοιοκτητριών εταιρειών από το φόρο εισοδήματος, επί των εισοδημάτων που αποκτώνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η ίδια απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος ισχύει για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι και φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων.

Στην ΠΟΛ.1263/2015 περιλαμβάνονται, επίσης, συγκεκριμένες οδηγίες για τη διαδικασία ανάθεσης διαχείρισης ή διορισμού νομίμου εκπροσώπου.

Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο ή η διαχείριση των πλοίων από την Ελλάδα, γίνεται από νομικό πρόσωπο, για την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων και για τις λοιπές φορολογικές υποχρεώσεις, είναι αλληλέγγυα υπόχρεος με τα πρόσωπα αυτά και εις ολόκληρο, ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, ο διευθύνων ή εντεταλμένος ή συμπράττων σύμβουλος, ο διαχειριστής, ο νόμιμος εκπρόσωπος και κάθε πρόσωπο εντολοδόχο για τη διοίκηση ή διαχείριση του πλοίου. Τα εν λόγω φυσικά πρόσωπα πρέπει να είναι φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος και οπωσδήποτε υπήκοοι Ε.Ε. ή Ε.Ο.Χ. (Tax Alert, 2016).

Οι πλοιοκτήτες (με τη δραστηριοποίηση τους στην Ελλάδα), καθώς και οι διαχειριστές-εγγυητές εφόσον η διαχείριση των πλοίων γίνεται από την Ελλάδα, οι νόμιμοι εκπρόσωποι και εγγυητές των πλοιοκτητών έχουν την υποχρέωση να υποβάλλουν ετησίως εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας στην αρμόδια για την φορολογία των πλοίων Δ.Ο.Υ.. Στη συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας θα πρέπει να αναφέρονται:

- Τα ονόματα των πλοίων που εντάσσονται στο άρθρο 26α
- Η σημαία των πλοίων
- Το λιμάνι νηολόγησης των πλοίων
- Το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.)
- Ο αριθμός IMO
- Η ολική χωρητικότητα των πλοίων σε κ.ο.χ.
- Η ηλικία των πλοίων
- Τα στοιχεία των πλοιοκτητών
- Τα στοιχεία των διαχειριστών - εγγυητών που διεξάγουν τη διαχείριση των πλοίων από την Ελλάδα
- Τα στοιχεία των νομίμων εκπροσώπων και εγγυητών που εκπροσωπούν τους πλοιοκτήτες

Εξαιρετικά, κατά την υποβολή των παραπάνω συγκεντρωτικών δηλώσεων για πρώτη φορά, θα συνυποβάλλονται τα εξής δικαιολογητικά:

- Βεβαίωση του οικείου ναυπηγείου για το χρόνο παράδοσης του πλοίου, έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση
- Έγγραφο εθνικότητας
- Συμβολαιογραφικό έγγραφο των πλοιοκτητών για την ανάθεση της διαχείρισης ή την εκπροσώπηση
- Υπεύθυνη δήλωση αποδοχής εκ μέρους της διαχειρίστριας - εγγυήτριας ή του νομίμου εκπροσώπου και εγγυητή
- Πιστοποιητικό αρμόδιας Αρχής του τόπου όπου ναυλοχεί το πλοίο, για την τυχόν αργία αυτού
- Βεβαίωση μελέτης υπολογισμού του πλοίου σε κ.ο.χ. από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ν.Α.

Υποχρέωση για συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας υφίσταται και για την εκμετάλλευση πλοίων εντός του έτους 2015.

Για τα πλοία πρώτης κατηγορίας, η δήλωση υποβάλλεται από τον υπόχρεο στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου κάθε έτους. Εξαιρετικά, μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου του 2016, θα πρέπει να υποβληθούν δύο χωριστές δηλώσεις, εκ των οποίων η μία θα αφορά το έτος 2015 και η άλλη το έτος 2016. Ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης φόρου χωρητικότητας πλοίων με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. είναι παρόμοιος με τον τύπο και το περιεχόμενο της δήλωσης των πλοίων με ελληνική σημαία με ορισμένες προσαρμογές για τις ανάγκες του άρθρου 26α. Μαζί με την δήλωση καταβάλλεται το ένα τέταρτο (1/4) του οφειλόμενου φόρου, ενώ τα άλλα τρία τέταρτα (3/4) του φόρου καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις μέσα στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους που υποβάλλεται η δήλωση.

Για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας δεν υποβάλλεται δήλωση φόρου, αλλά η εκκαθάριση του φόρου γίνεται οίκοθεν από την αρμόδια Δ.Ο.Υ. Υπάλληλος της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. υποχρεούται μόλις συντάξει το απόσπασμα του οικείου χρηματικού καταλόγου βεβαίωσης του φόρου, να το κοινοποιήσει στον υπόχρεο πλοιοκτήτη ή στους εκπροσώπους του. Ο φόρος καταβάλλεται σε τέσσερις ίσες τριμηνιαίες δόσεις μέσα στους μήνες Απρίλιο, Ιούλιο, Οκτώβριο και Ιανουάριο κάθε έτους. Σε περίπτωση μη υποβολής ή υποβολής εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.4174/2013 (Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας) (Tax Alert, 2016).

Ο τρόπος δραστηριοποίησης στην Ελλάδα των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης των πλοίων με σημαία Ε.Ε./Ε.Ο.Χ. θα προσδιορίζεται από τις οικείες διατάξεις των συμβάσεων για την αποφυγή της διπλής φορολογίας του εισοδήματος (ΣΑΔΦΕ) που έχει συνάψει και εφαρμόζει η Ελλάδα. Οι πλοιοκτήτες-πλοιοκτήτριες εταιρείες των πλοίων υπό σημαία Ε.Ε./Ε.Ο.Χ., εφόσον υποχρεούνται σε μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα, σύμφωνα με τη ΣΑΔΦΕ, μπορούν να επιλέξουν τη μορφή της μόνιμης εγκατάστασης στην Ελλάδα (τόπος διοίκησης, υποκατάστημα, γραφείο, άσκηση της δραστηριότητας της επιχείρησης μέσω εξαρτημένου προσώπου κλπ.).

Με την Εγκύκλιο ΠΟΛ.1263/2015 παρασχέθηκαν οδηγίες για την εφαρμογή του νέου άρθρου 26α του Ν. 27/1975 (που προστέθηκε με τον Ν.4336/2015) αναφορικά με τη φορολογία πλοίων με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.). Με τις νέες διατάξεις του άρθρου 26α του Ν. 27/1975, αλλάζει ο τρόπος φορολόγησης ορισμένων κατηγοριών πλοίων με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. (πλην της ελληνικής), για τις υπηρεσίες θαλάσσιων

μεταφορών που παρέχονται με τα πλοία αυτά από την 1η Ιανουαρίου 2015 και εφεξής. Συγκεκριμένα από την ημερομηνία αυτή και μετά, τα πλοία αυτά θα υπόκεινται στον φόρο χωρητικότητας του Ν. 27/1975 με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.), και όχι σε φόρο εισοδήματος με βάση τις γενικές διατάξεις του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.). Τα πλοία με σημαία Ε.Ε./Ε.Ο.Χ. που υπάγονται από 1-1-2015 σε φόρο χωρητικότητας με βάση τους κ.ο.χ. είναι τα εξής:

- Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής καθώς και τα ημερόπλοια του Ν. 4256/2014
- Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, που εκτελούν υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ελλάδα (Ν. 2932/2001)
- Τα λοιπά πλοία θαλασσιών μεταφορών μεταξύ λιμένων εσωτερικού (ενδομεταφορών)
- Πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές (με την επιφύλαξη της εφαρμογής τυχόν συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας και ναυτιλιακών συμβάσεων) (Tax Alert, 2016).

Προσδιορισμός του φόρου χωρητικότητας των πλοίων με σημαία Ε.Ε./Ε.Ο.Χ. Οι παραπάνω κατηγορίες πλοίων με σημαία Ε.Ε./Ε.Ο.Χ. θα φορολογούνται κατά κανόνα με την κλίμακα φόρου χωρητικότητας πλοίων δεύτερης κατηγορίας του Ν.27/1975:

Κλιμάκιο (σε κ.ο.χ.)	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου (σε ευρώ ανά κ.ο.χ.)	Φόρος κλιμακίου (σε ευρώ)	Σύνολο χωρητικότητας (σε κ.ο.χ.)	Σύνολο ετήσιου φόρου (σε ευρώ)
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Για την επιπλέον των 100 κ.ο.χ., ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο.

Πηγή: Tax Alert, 2016

Εικόνα 3: Κλίμακα φόρου πλοίων δεύτερης κατηγορίας

Κατ' εξαίρεση, τα φορτηγά πλοία που δρομολογούνται σε τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα, εφόσον έχουν χωρητικότητα από 3000 κ.ο.χ. και άνω, καθώς και τα επιβατηγά πλοία μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, θα φορολογούνται με την κλίμακα πλοίων πρώτης κατηγορίας

ανάλογα με το έτος γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης:

Ηλικία πλοίου σε έτη	Συντελεστές 2015 (σε δολάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ.)	Συντελεστές 2016 (σε δολάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ.)
0-4	1,378	1,399
5-9	2,470	2,508
10-19	2,418	2,455
20-29	2,288	2,323
30 και άνω	1,768	1,795

Πηγή: Tax Alert, 2016

Εικόνα 4: Κλίμακα φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας

3.4 Ναυτιλιακές Εταιρίες

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι πολύπλοκοι οργανισμοί που καλούνται να λειτουργήσουν σε ένα σύνθετο και δυναμικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το οποίο δεν έχει γεωγραφικά όρια. Οι ιδιαιτερότητες αυτού του περιβάλλοντος αναγκάζουν τις επιχειρήσεις σε επιλογές που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, όπως η διαμόρφωση του τύπου λειτουργίας πλοίων και γραφείων, αλλά και του θεσμικού πλαισίου τους.



Πηγή: Φραγκιαδάκης Μ.Χ. (2015)

Εικόνα 5: Ενδεικτικό οργανόγραμμα μιας ναυτιλιακής εταιρίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

4.1 Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο εξηγεί τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για τον σχεδιασμό της έρευνας, τη λογική για τη δημιουργία του εν λόγω ερωτηματολογίου, αλλά και την σκοπιά υπό την οποία θα γίνει η μετέπειτα ανάλυση.

4.2 Μεθοδολογία έρευνας

Μέσω της επισκόπησης της ελληνικής κυρίως, αλλά και της διεθνούς, βιβλιογραφίας αναδείχθηκε η διάρθρωση του δημόσιου τομέα και πώς αυτή μπορεί να είναι υποστηρικτική για την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Η αξιολόγηση των αντιλήψεων των εργαζομένων στον δημόσιο τομέα και συγκεκριμένα στο Υπουργείο Ναυτιλίας, στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων και στο Λιμενικό Ταμείο, και των εργαζομένων σε ναυτιλιακές εταιρίες πραγματοποιήθηκε με τη διενέργεια πρωτογενούς έρευνας με τη χρήση ερωτηματολογίου.

Η έρευνα για να είναι αποτελεσματική, συλλέγει ποσοτικά στοιχεία από μεγάλα δείγματα του πληθυσμού-στόχου, μέσω του δομημένου ερωτηματολογίου. Η ποσοτική έρευνα είναι η πλέον κατάλληλη, όταν οι παράγοντες που πρέπει να ελεγχθούν είναι λίγοι και συγκεκριμένοι, όπως είναι για παράδειγμα η εύρεση σχέσης μεταξύ δύο ή περισσότερων μεταβλητών. Η ποσοτική έρευνα αποτελεί ουσιαστικά την βάση επεξήγησης, που στοχεύει κύρια στη συλλογή, ανάλυση και επεξήγηση των στοιχείων, προκειμένου να προσεγγιστεί παραγωγικά η σχέση ανάμεσα στη θεωρία και στην πράξη (Κυριαζόπουλος και Σαμαντά, 2011).

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας χρησιμοποιείται η επαγωγική μέθοδος έρευνας όπου η υπάρχουσα κατάσταση μελετάται μέσω της συλλογής εμπειρικών δεδομένων. Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με βάση τα ερωτήματα της έρευνας και μοιράστηκε στους υπαλλήλους του Υπουργείου Ναυτιλίας, της Δ.Ο.Υ. Πλοίων, του Λιμενικού Ταμείου και δύο αναγνωρισμένων ναυτιλιακών εταιριών. Το δείγμα της έρευνας αποτελείται από τυχαίες ομάδες εργαζομένων στους προαναφερθέντες φορείς απασχόλησης. Οι ερωτήσεις που τέθηκαν αφορούν στην τωρινή κατάσταση που παρατηρείται και τις παρεχόμενες Υπηρεσίες, το καθεστώς αλλαγών που υιοθετείται στις μέρες μας.

Η συλλογή δεδομένων μέσω των ερωτηματολογίων αποσκοπούσε στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά στον ρόλο του Δημόσιου Τομέα για την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Οι εργαζόμενοι εξέφρασαν τις αντιλήψεις τους όσον αφορά στον ρόλο του δημόσιου τομέα και μέσω των απαντήσεών τους εξήχθησαν πιθανοί τρόποι βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης. Ταυτόχρονα, εξετάστηκαν οι γνώσεις τους όσον αφορά στο σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Τα αποτελέσματα αναλύθηκαν με τη χρήση του στατιστικού πακέτου SPSS.

Οι ερωτήσεις που τίθενται στους εργαζόμενους του Υπουργείου Ναυτιλίας, της Δ.Ο.Υ. Πλοίων, του Λιμενικού Ταμείου και των Ναυτιλιακών Εταιριών χωρίζονται σε δύο ομάδες, τις γενικές και τις ειδικές.

Οι γενικές ερωτήσεις αφορούν στο προφίλ των ερωτηθέντων ως προς τα δημογραφικά τους χαρακτηριστικά που είναι πολύ σημαντικά, και συγκεκριμένα ως προς την ηλικία, το επίπεδο εκπαίδευσης, το εισόδημα, το φύλο, τον φορέα απασχόλησης και τα έτη προϋπηρεσίας

Οι ειδικές ερωτήσεις βάσει των οποίων συλλέγονται στοιχεία και εξάγονται συμπεράσματα, εξετάζουν τις αντιλήψεις τους σχετικά με τον ρόλο του δημόσιου τομέα στην ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Μερικά από τα θέματα που εξετάζονται για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων είναι: α) το κατά πόσο ο φορέας απασχόλησης των εργαζομένων επηρεάζει την αντίληψή τους σχετικά με τον ρόλο του δημόσιου τομέα και το κατά πόσο αυτός θα έπρεπε ή όχι να είναι περισσότερο υποστηρικτικός β) το αν οι εργαζόμενοι έχουν πλήρη εικόνα για το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στη χώρα μας και δ) το αν είναι απαραίτητη η επιπλέον ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα. Στη συνέχεια, οι απαντήσεις των συμμετεχόντων συσχετίζονται με τα διάφορα δημογραφικά χαρακτηριστικά τους, ώστε να προκύψει μία πιθανή αιτιολόγηση των αντιλήψεών τους, αποσκοπώντας στο να βρεθεί μία συσχέτιση που να μην βασίζεται μόνο στον φορέα απασχόλησης του κάθε συμμετέχοντα.

Για να ερευνήσουμε την αντίληψη των εργαζομένων στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αλλά και για την αποτύπωση των ενδεχόμενων διαφορών σε επίπεδο αντίληψης με τους εργαζόμενους σε ναυτιλιακές εταιρίες, πραγματοποιήθηκε έρευνα πεδίου με ερωτηματολόγια. Με βάση τα προαναφερόμενα βασικά ερωτήματα, η παρούσα εργασία ασχολείται συγκεκριμένα με:

✓ *Το προφίλ των εργαζομένων.*

Εξετάζεται αν το κατά πόσο τα δημογραφικά στοιχεία του δείγματος (ηλικία, βαθμός) επηρεάζουν τις αντιλήψεις των εργαζομένων όσον αφορά στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα και στον ρόλο του Δημόσιου Τομέα.

✓ *Ρόλος του Δημόσιου Τομέα*

Εξετάζεται αν ο ρόλος του Δημόσιου Τομέα είναι σαφής όχι μόνο στους εργαζομένους του Υπουργείου Ναυτιλίας, αλλά και στους εργαζομένους σε ναυτιλιακές εταιρίες.

✓ *Ναυτιλιακές δραστηριότητες*

Εξετάζεται το κατά πόσο το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι γνωστό σε όλους τους εργαζομένους, ανεξάρτητα από τον φορέα απασχόλησής τους.

✓ *Τρόποι αντιμετώπισης*

Εξετάζεται αν το παρόν φορολογικό καθεστώς της χώρας θεωρείται αυστηρό ή χαλαρό όσον αφορά στη φορολόγηση πλοίων. Οι όποιες διαφορές μεταξύ των εργαζομένων στο Υπουργείο Ναυτιλίας και σε ναυτιλιακές εταιρίες συσχετίζονται με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά τους.

Το ερωτηματολόγιο είναι κοινό για όλους τους εργαζομένους. Απευθύνεται σε όλες τις βαθμίδες και μοιράζεται σε εργαζόμενους και προϊσταμένους. Συγκεκριμένα:

- Υπουργείο Ναυτιλίας
- Δ.Ο.Υ. Πλοίων
- Λιμενικό Ταμείο
- Ναυτιλιακή Εταιρία HELIOS
- Ναυτιλιακή Εταιρία TECHNOMAR

Η συλλογή των στοιχείων έγινε με τη μέθοδο της συμπλήρωσης ερωτηματολογίου από 120 εργαζόμενους. Η ανωνυμία των συμμετεχόντων είναι διασφαλισμένη και σαφείς οδηγίες για τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων δόθηκαν πριν την έναρξη της έρευνας. Τα 120 ερωτηματολόγια που συλλέχθηκαν, ήταν αυτά που συμπληρώθηκαν πλήρως από τους συμμετέχοντες. Όσα είχαν ελλιπή δεδομένα αφαιρέθηκαν από τη βάση δεδομένων.

Οι περιορισμοί της έρευνας αφορούν στην επιλογή των συγκεκριμένων εργαζομένων, στον χρόνο που αφιερώθηκε για τη δόμηση του ερωτηματολογίου, αλλά και για τη συμπλήρωσή του από τους εργαζομένους, αλλά και από το μέγεθος του δείγματος. Η επαναδιατύπωση ορισμένων ερωτήσεων με διαφορετικό τρόπο εξασφάλισε την ακρίβεια των απαντήσεων.

4.3 Ανάλυση Ερωτηματολογίου Έρευνας

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τα στοιχεία σχετικά με τον φορέα απασχόλησης των εργαζομένων.

Πίνακας 1: Φορέας Απασχόλησης

	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστικό ποσοστό
Υπουργείο Ναυτιλίας	25	20,8%	20,8%
Δ.Ο.Υ. Πλοίων	23	19,2%	40,0%
Λιμενικό Ταμείο	12	10,0%	50,0%
Ναυτιλιακή Εταιρεία	60	50,0%	100%
Σύνολο	120	100%	

Πιο συγκεκριμένα, στον Πίνακα 2 φαίνεται τα χρόνια προϋπηρεσίας των εργαζομένων.

Πίνακας 2: Έτη προϋπηρεσίας

	Συχνότητα				Σύνολο
	0-5 έτη	6-10 έτη	11-15 έτη	≥16 έτη	
Υπουργείο Ναυτιλίας	1	2	4	18	25
Δ.Ο.Υ. Πλοίων	0	1	4	18	23
Λιμενικό Ταμείο	0	3	9	0	12
Ναυτιλιακή Εταιρεία	25	15	14	6	60
Σύνολο	26	21	31	42	120

Οι Πίνακες 3-7 σκιαγραφούν τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του υπό μελέτη δείγματος.

Πίνακας 3: Φύλο

	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστικό ποσοστό
Άνδρες	68	56,7%	56,7%
Γυναίκες	52	43,3%	100%
Σύνολο	120	100%	

Πίνακας 4: Ηλικία

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>18-25 ετών</i>	12	10,0%	10,0%
<i>26-35 ετών</i>	35	29,2%	39,2%
<i>36-45 ετών</i>	40	33,3%	72,5%
<i>≥ 46 ετών</i>	28	27,5%	100%
<i>Σύνολο</i>	120	100%	

Πίνακας 5: Εκπαίδευση

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Λύκειο</i>	22	18,3%	18,3%
<i>Πανεπιστήμιο</i>	60	50,0%	68,3%
<i>Μεταπτυχιακό</i>	35	29,2%	97,5%
<i>Διδακτορικό</i>	3	2,5%	100%
<i>Σύνολο</i>	120	100%	

Πίνακας 6: Εισόδημα

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Χαμηλό</i>	35	29,2%	29,2%
<i>Μεσαίο</i>	65	54,2%	83,3%
<i>Υψηλό</i>	20	16,7%	100%
<i>Σύνολο</i>	120	100%	

Πίνακας 7: Οικογενειακή Κατάσταση

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Ελεύθερος/η</i>	40	33,3%	33,3%
<i>Παντρεμένος/η</i>	72	60,0%	93,3%
<i>Διαζευγμένος/η</i>	8	6,7%	100%
<i>Σύνολο</i>	120	100%	

Από τους παραπάνω πίνακες φαίνεται ότι το δείγμα είναι σχεδόν ισομοιρασμένο όσον αφορά στο φύλο. Επίσης, οι περισσότεροι συμμετέχοντες ανήκουν στην τρίτη ηλικιακή κλάση (36-45 ετών) και η δεύτερη ηλικιακή κλάση ακολουθεί. Όσον αφορά στην εκπαίδευση του δείγματος, οι περισσότεροι είναι απόφοιτοι πανεπιστημίου, ενώ αρκετοί από τους συμμετέχοντες είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού διπλώματος. Τέλος, όσον αφορά στο εισόδημα και στην οικογενειακή κατάσταση των ερωτηθέντων, παραπάνω από τους μισούς δήλωσαν ότι ανήκουν στα μεσαία εισοδηματικά στρώματα και ότι είναι παντρεμένοι.

Το ερωτηματολόγιο πέρα από τις ερωτήσεις σχετικά με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων, απαρτιζόταν από είκοσι επιπλέον κλειστού τύπου ειδικές ερωτήσεις. Παρακάτω παρουσιάζονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων σε κάθε μία από αυτές τις ερωτήσεις.

Πίνακας 8: Ποιες από τις παρακάτω δραστηριότητες πιστεύετε ότι ανήκουν στο σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>
<i>Ναυπήγηση</i>	120	100%
<i>Πλοιοκτησία</i>	120	100%
<i>Ναυτική Πίστη</i>	97	80,3%
<i>Επισκευές</i>	105	87,5%
<i>Τροφοδοσία</i>	107	89,1%
<i>Πρακτόρευση</i>	114	95,0%
<i>Εφοπλισμός</i>	120	100%
<i>Εμπορική ναυσιπλοΐα</i>	120	100%
<i>Ναύλωση</i>	120	100%
Σύνολο	120	100%

Ο Πίνακας 8 εξετάζει το κατά πόσο οι συμμετέχοντες στην έρευνα είναι ενήμεροι για το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Πέντε από τις εννέα ναυτιλιακές δραστηριότητες αναφέρθηκαν από όλους τους συμμετέχοντες. Οι τέσσερις δραστηριότητες για τις οποίες κάποιοι από τους συμμετέχοντες δεν φάνηκε να γνωρίζουν ότι ανήκουν στο σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι η ναυτική πίστη, οι επισκευές, η τροφοδοσία και η πρακτόρευση.

Πίνακας 9: Ποιες από τις παρακάτω ναυτιλιακές δραστηριότητες πιστεύετε ότι εφαρμόζονται στην Ελλάδα;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>
<i>Ναυπήγηση</i>	98	81,6%
<i>Πλοιοκτησία</i>	120	100%
<i>Ναυτική Πίστη</i>	86	71,6%
<i>Επισκευές</i>	102	85,0%
<i>Τροφοδοσία</i>	116	96,6%
<i>Πρακτόρευση</i>	120	100%
<i>Εφοπλισμός</i>	120	100%
<i>Εμπορική ναυσιπλοΐα</i>	120	100%
<i>Ναύλωση</i>	120	100%
Σύνολο	120	100%

Ο Πίνακας 9 αποτυπώνει την εικόνα των συμμετεχόντων για το ποιες ναυτιλιακές δραστηριότητες εξασκούνται στην Ελλάδα. Η ναυπήγηση, η ναυτική πίστη, οι επισκευές και η τροφοδοσία είναι αυτές που δεν απαντήθηκαν από όλους.

Πίνακας 10: Ποια από τα παρακάτω πιστεύετε ότι ανήκουν στην ευρύτερη έννοια του δημόσιου τομέα;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>
<i>Γενική Κυβέρνηση</i>	120	100%
<i>Κεντρική Κυβέρνηση</i>	120	100%
<i>Τοπική Αυτοδιοίκηση</i>	112	93,3%
<i>Υπουργεία</i>	120	100%
<i>Κοινωνική Ασφάλιση</i>	116	96,6%
Σύνολο	120	100%

Από τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, φαίνεται ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση και η Κοινωνική Ασφάλιση δεν ανήκουν στον Δημόσιο Τομέα, από τη στιγμή που δεν επιλέχθηκαν από το σύνολο των συμμετεχόντων.

Πίνακας 11: Πιστεύετε ότι ο ρόλος του δημόσιου τομέα όσον αφορά στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας είναι υποστηρικτικός;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	15	12,5%	12,5%
<i>Διαφωνώ</i>	35	29,2%	41,7%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	21	17,5%	59,2%
<i>Συμφωνώ</i>	39	32,5%	91,7%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	10	8,3%	100%
Σύνολο	120	100%	

Όσον αφορά στον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας, οι συμμετέχοντες φαίνεται να μοιράζονται μεταξύ των αρνητικών και θετικών απόψεων. Το 12,5% και το 8,3% φαίνεται να είναι πιο κατηγορηματικό ως προς την αρνητική και θετική πλευρά αντίστοιχα, παρόλο αυτά συνυπολογίζοντας τις δύο πρώτες κατηγορίες (Διαφωνώ πλήρως και Διαφωνώ) με τις δύο τελευταίες (Συμφωνώ πλήρως και Συμφωνώ), μπορούμε να δούμε ότι το δείγμα είναι διχασμένο ως προς τη συγκεκριμένη ερώτηση.

Πίνακας 12: Πιστεύετε ότι ο εφοπλισμός της Ελλάδας έχει ευνοήσει την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	2	1,7%	1,7%
<i>Διαφωνώ</i>	7	5,8%	7,5%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	24	20,0%	27,5%
<i>Συμφωνώ</i>	60	50,0%	77,5%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	27	22,5%	100%
Σύνολο	120	100%	

Αντίθετα, η συγκεκριμένη ερώτηση συγκεντρώνει τις θετικές εκτιμήσεις των συμμετεχόντων, από τη στιγμή που πάνω από το 70% πιστεύει ότι ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει σημαντικά στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας.

Πίνακας 13: Πιστεύετε ότι η γραφειοκρατία παρεμποδίζει την ανάπτυξη της ναυτιλίας;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	4	3,3%	3,3%
<i>Διαφωνώ</i>	15	12,5%	15,8%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	8	6,7%	22,5%
<i>Συμφωνώ</i>	53	44,2%	66,7%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	40	33,3%	100%
Σύνολο	120	100%	

Και σε αυτήν την ερώτηση, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων (πάνω από το 75%) συμφωνεί ότι η γραφειοκρατία αποτελεί έναν από τους περιοριστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Η απάντηση των συμμετεχόντων είναι λογική από τη στιγμή που όλοι οι συμμετέχοντες έχουν εικόνα για το πλήθος των εγγράφων που πρέπει να συμπληρωθεί και να ελεγχθεί για κάθε μία από αυτές τις δραστηριότητες.

Πίνακας 14: Συμφωνείτε με την συγχώνευση των ΔΟΥ πλοίων με τις υπόλοιπες εφορίες;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	53	44,2%	44,27%
<i>Διαφωνώ</i>	40	33,3%	77,5%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	20	16,7%	94,2%
<i>Συμφωνώ</i>	5	4,2%	98,3%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	2	1,7%	100%
Σύνολο	120	100%	

Η συγκεκριμένη ερώτηση αποτυπώνει την αρνητική στάση που έχει η πλειοψηφία του δείγματος (πάνω από 70%) για την ενδεχόμενη συγχώνευση της Δ.Ο.Υ., πλοίων με τις λοιπές εφορίες. Τα ποσοστά αρνητικών απαντήσεων είναι αρκετά υψηλά, αλλά είναι λογικά από τη στιγμή που οι συμμετέχοντες κατά το ήμισυ προέρχονται από ναυτιλιακές εταιρίες, γεγονός που σημαίνει ότι μία τέτοια συγχώνευση δεν θα τους εξυπηρετούσε.

Πίνακας 15: Θεωρείτε ότι σε άλλες χώρες παρέχονται περισσότερα προνόμια στους εφοπλιστές;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	8	6,7%	6,7%
<i>Διαφωνώ</i>	23	19,2%	25,8%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	12	10,0%	35,8%
<i>Συμφωνώ</i>	42	35,0%	70,8%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	35	29,2%	100%
<i>Σύνολο</i>	120	100%	

Τα ποσοστά συμμετοχής των εργαζομένων σε ναυτιλιακές εταιρίες εξηγούν και τη συγκεκριμένη ερώτηση. Περίπου το 65% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι σε άλλες χώρες παρέχονται περισσότερα προνόμια στους εφοπλιστές.

Πίνακας 16: Το φορολογικό καθεστώς για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες άλλων κρατών είναι ευνοϊκότερο από αυτό της Ελλάδας;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	4	3,3%	3,3%
<i>Διαφωνώ</i>	11	9,2%	12,5%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	23	19,2%	31,7%
<i>Συμφωνώ</i>	42	35,0%	66,7%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	40	33,3%	100%
<i>Σύνολο</i>	120	100%	

Τα περισσότερα προνόμια που έχουν οι εφοπλιστές σε άλλες χώρες σύμφωνα με τους συμμετέχοντες μπορεί να σχετίζονται και με ένα όχι τόσο αυστηρό φορολογικό καθεστώς. Κρίνοντας το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες (όχι μόνο για τον εφοπλισμό), η πλειοψηφία των ερωτηθέντων πιστεύει ότι είναι ευνοϊκότερο στις άλλες χώρες.

Πίνακας 17: Πιστεύετε ότι η φορολογία των πλοίων θα πρέπει να αυστηροποιηθεί;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	10	8,3%	8,3%
<i>Διαφωνώ</i>	40	33,3%	41,7%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	15	12,5%	54,2%
<i>Συμφωνώ</i>	36	30,0%	84,2%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	19	15,8%	100%
Σύνολο	120	100%	

Θεωρώντας το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών ως ευνοϊκότερο για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, θεωρητικά δεν αναμένουμε να δούμε θετικές απαντήσεις όσον αφορά στην ενδεχόμενη πιο αυστηρή φορολογία των πλοίων στην Ελλάδα. Λιγότεροι από το ήμισυ των ερωτώμενων παρόλο αυτά, εξέφρασαν τη θετική στάση τους απέναντι σε μια επιπλέον αυστηρότητα του φορολογικού καθεστώτος. Αυτό ερμηνεύεται λαμβάνοντας υπ' όψιν μας ότι το σύνολο των συμμετεχόντων δεν προέρχεται από ναυτιλιακές εταιρίες, αλλά και από εργαζόμενους στον δημόσιο τομέα.

Πίνακας 18: Αν αυξηθεί η φορολογία των πλοίων, πιστεύετε ότι ο δημόσιος τομέας, μέσω εσόδων, θα μπορούσε να παρέχει περισσότερες υπηρεσίες στο σύνολο της ναυτιλίας;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	10	8,3%	8,3%
<i>Διαφωνώ</i>	18	15,0%	23,3%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	8	6,7%	30,0%
<i>Συμφωνώ</i>	45	37,5 %	67,5%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	39	32,5%	100%
Σύνολο	120	100%	

Το 70% των συμμετεχόντων πιστεύει ότι η αύξηση της φορολογίας θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση και των παροχών του κράτους για το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, χωρίς να λαμβάνουμε υπ' όψιν μας αν είναι σύμφωνοι με μία τέτοια αύξηση ή όχι.

Πίνακας 19: Πιστεύετε ότι η οικονομική κρίση επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στον ίδιο βαθμό με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	15	12,5%	12,5%
<i>Διαφωνώ</i>	25	20,8%	33,3%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	20	16,7%	50,0%
<i>Συμφωνώ</i>	38	31,7%	81,7%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	22	18,3%	100%
Σύνολο	120	100%	

Το ήμισυ των συμμετεχόντων πιστεύει ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες επηρεάζονται εξίσου με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες της χώρας λόγω της οικονομικής κρίσης. Οι υπόλοιποι μισοί του δείγματος διαφωνούν ή δεν έχουν σχηματίσει γνώμη, υποκρύπτοντας στην απάντησή τους ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της χώρας είναι πολύ πιο σημαντικές από άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Πίνακας 20: Θεωρείτε ότι τα δρομολόγια στις άγονες γραμμές επιδοτούνται όπως θα έπρεπε για την ανάπτυξη των νησιών της Ελλάδας;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	41	34,2%	34,2%
<i>Διαφωνώ</i>	37	30,8%	65,0%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	22	18,3%	83,3%
<i>Συμφωνώ</i>	12	10,0%	93,3%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	8	6,7%	100%
Σύνολο	120	100%	

Πάνω από το 60% των συμμετεχόντων διαφωνεί στο ότι επιδοτούνται επαρκώς τα δρομολόγια των άγονων γραμμών. Πιστεύει ότι αυτός ο μέχρι τώρα τρόπος επιδότησης είναι ελλιπής και δεν βοηθά στην ανάπτυξη των νησιών της χώρας μας,

εκφράζοντας με αυτόν τον τρόπο έναν τομέα που θα μπορούσε να υποστηριχθεί περισσότερο από τον δημόσιο τομέα.

Πίνακας 21: Πιστεύετε ότι ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	30	25,0%	25,0%
<i>Διαφωνώ</i>	44	36,7%	61,7%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	16	13,3%	75,0%
<i>Συμφωνώ</i>	19	15,8%	90,8%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	11	9,2%	100%
Σύνολο	120	100%	

Επιπλέον, πέρα από την ανάπτυξη των νησιών της χώρας μας, ο αριθμός των δρομολογίων δεν είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού ή για τη μεταφορά των εμπορευμάτων σύμφωνα με το ήμισυ των συμμετεχόντων.

Πίνακας 22: Πιστεύετε ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των λιμανιών θα βοηθούσε;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	4	3,3%	3,3%
<i>Διαφωνώ</i>	5	4,2%	7,5%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	2	1,6%	9,1%
<i>Συμφωνώ</i>	68	56,7%	65,8%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	41	34,2%	100%
Σύνολο	120	100%	

Η περαιτέρω ανάπτυξη των λιμανιών θα βοηθούσε κατά τη γνώμη της συντριπτικής πλειοψηφίας των συμμετεχόντων (πάνω από το 90%) και στην ανάπτυξη των νησιών αλλά και στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ή της μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Πίνακας 23: Πιστεύετε ότι οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι που οδηγούν στη μεταφορά έδρας ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας;

	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστικό ποσοστό
Διαφωνώ πλήρως	4	3,3%	3,3%
Διαφωνώ	18	15,0%	18,3%
Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	27	22,5%	40,8%
Συμφωνώ	47	39,2%	80,0%
Συμφωνώ πλήρως	24	20,0%	100%
Σύνολο	120	100%	

Η άποψη των συμμετεχόντων για το φορολογικό καθεστώς της χώρας, και συγκεκριμένο ότι είναι λιγότερο ευνοϊκό από αυτό άλλων χωρών, επιβεβαιώνεται και σε αυτήν την ερώτηση, καθώς το 50% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι αυτός είναι ο κύριος λόγος μαζί με λοιπές παροχές του κράτους για τον οποίο πολλές ναυτιλιακές εταιρίες επιλέγουν να μεταφέρουν την έδρα τους εκτός Ελλάδας.

Πίνακας 24: Θεωρείτε ότι η ναυπηγοεπισκευαστική, ως μία ναυτιλιακή δραστηριότητα, θα έπρεπε να αναπτυχθεί στην Ελλάδα;

	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστικό ποσοστό
Διαφωνώ πλήρως	0	0,0%	0,0%
Διαφωνώ	2	1,7%	1,7%
Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	8	6,7%	8,3%
Συμφωνώ	56	46,7%	55,0%
Συμφωνώ πλήρως	54	45,0%	100%
Σύνολο	120	100%	

Η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων (110 στα 120 άτομα) πιστεύει ότι η ναυπηγοεπισκευαστική είναι μία ναυτιλιακή δραστηριότητα που θα πρέπει να αναπτυχθεί στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας έναν ακόμα τομέα βελτίωσης.

Πίνακας 25: Πιστεύετε ότι η ναυτιλία, ως βαριά βιομηχανία, πρέπει να αναπτυχθεί παραπάνω στην Ελλάδα;

	<i>Συχνότητα</i>	<i>Ποσοστό</i>	<i>Αθροιστικό ποσοστό</i>
<i>Διαφωνώ πλήρως</i>	0	0,0%	0,0%
<i>Διαφωνώ</i>	2	1,7%	1,7%
<i>Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ</i>	16	13,3%	15,0%
<i>Συμφωνώ</i>	53	44,2%	59,2%
<i>Συμφωνώ πλήρως</i>	49	40,8%	100%
Σύνολο	120	100%	

Τέλος, πάνω από το 80% των συμμετεχόντων πιστεύει ότι η ναυτιλία στο σύνολό της θα μπορούσε να αναπτυχθεί περαιτέρω στην Ελλάδα. Με τον τρόπο αυτό αναδεικνύεται η σημασία της ναυτιλίας κατά τους ερωτηθέντες, αλλά και οι δυνατότητες της χώρας για μεγαλύτερη ανάπτυξη.

4.4 Αξιολόγηση Συσχετίσεων

Οι μεταβλητές του ερωτηματολογίου επιτρέπουν την εξαγωγή συνδυαστικών αποτελεσμάτων μεταξύ των ειδικών ερωτήσεων και των δημογραφικών χαρακτηριστικών του δείγματος. Η στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των μεταβλητών ελέγχεται με τον συντελεστή Pearson. Αν η τιμή του συντελεστή Pearson είναι μικρότερη ή ίση με 0.05, τότε απορρίπτουμε τη μηδενική υπόθεση και αποδεχόμαστε την εναλλακτική υπόθεση.

Όλες οι υποθέσεις που ελέγχονται είναι της μορφής:

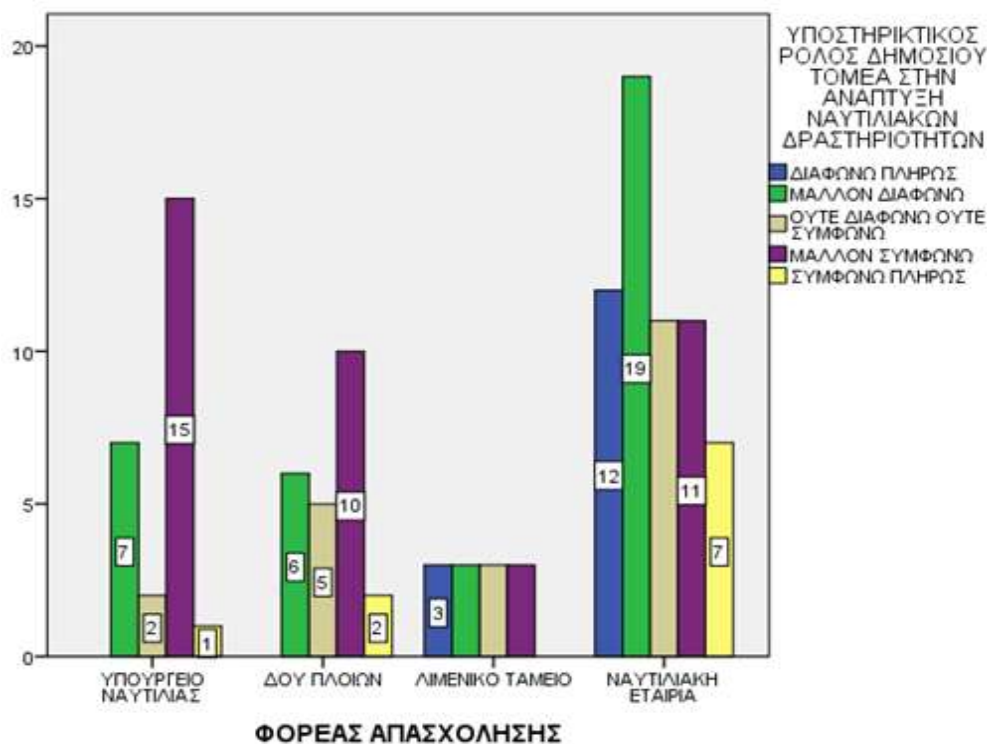
H_0 : Η συσχέτιση των δύο υπό μελέτη μεταβλητών δεν είναι στατιστικά σημαντική

H_1 : Η συσχέτιση των δύο υπό μελέτη μεταβλητών είναι στατιστικά σημαντική

Οι Πίνακες 26-40, και τα αντίστοιχα Διαγράμματα 1-15, που ακολουθούν παρουσιάζουν τον συγκεκριμένο έλεγχο για όλες τις περιπτώσεις που ο συντελεστής Pearson βρέθηκε να είναι μικρότερος του 0.05, οπότε σε αυτές τις περιπτώσεις απορρίψαμε τη μηδενική υπόθεση και αποδεχθήκαμε την εναλλακτική, σύμφωνα με την οποία η συσχέτιση μεταξύ των δύο υπό μελέτη μεταβλητών είναι στατιστικά σημαντική.

Πίνακας 26: του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Υπουργείο Ναυτιλίας	0	7	2	15	1	25
ΔΟΥ Πλοίων	0	6	5	10	2	23
Λιμενικό Ταμείο	3	3	3	3	0	12
Ναυτιλιακή Εταιρία	12	19	11	11	7	60
Σύνολο	15	35	21	39	10	120

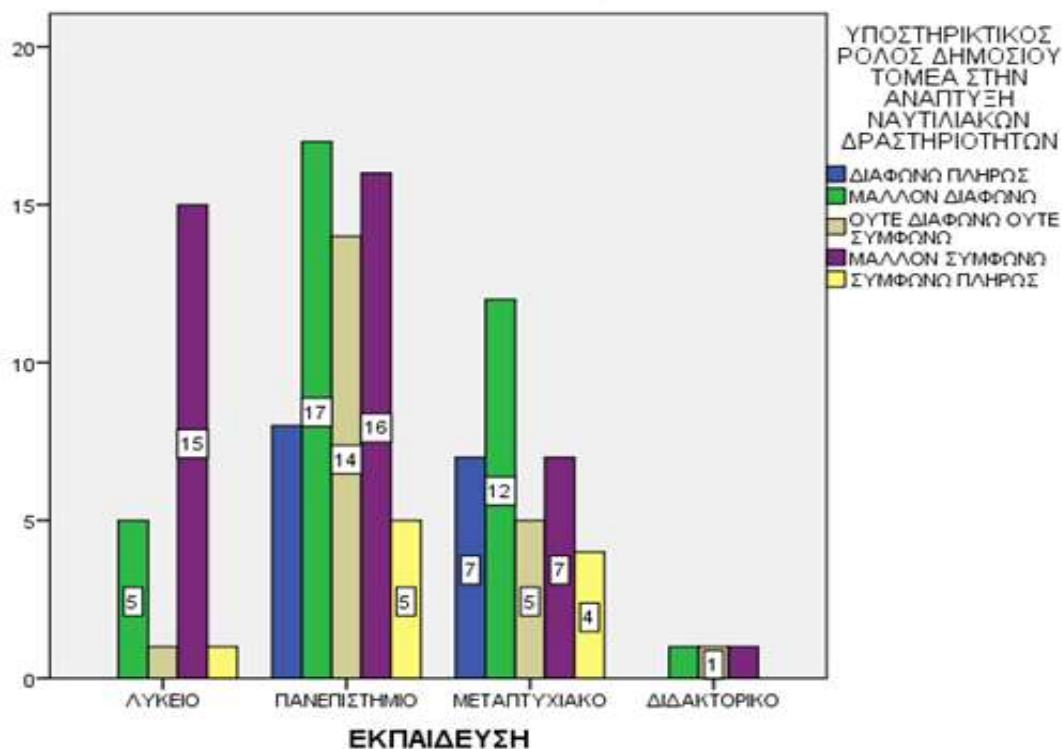


Διάγραμμα 1: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

Από τον Πίνακα 26 και το Διάγραμμα 1 φαίνεται ότι ο φορέας απασχόλησης των εργαζομένων επηρεάζει την άποψή τους σχετικά με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Από τους εργαζόμενους στο Υπουργείο Ναυτιλίας, περίπου το 65% συμφωνεί ότι ο ρόλος του δημόσιου τομέα είναι υποστηρικτικός. Πάνω από το 50% των εργαζομένων στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων συμφωνεί επίσης. Τα ποσοστά αλλάζουν σημαντικά στις απαντήσεις των εργαζομένων στο Λιμενικό Ταμείο, αλλά και στις απαντήσεις όσων εργάζονται σε ναυτιλιακή εταιρία (25% και 30%, αντίστοιχα).

Πίνακας 27: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Λύκειο	0	5	1	15	1	22
Πανεπιστήμιο	8	17	14	16	5	60
Μεταπτυχιακό	7	12	5	7	4	35
Διδακτορικό	0	1	1	1	0	3
Σύνολο	15	35	21	39	10	120

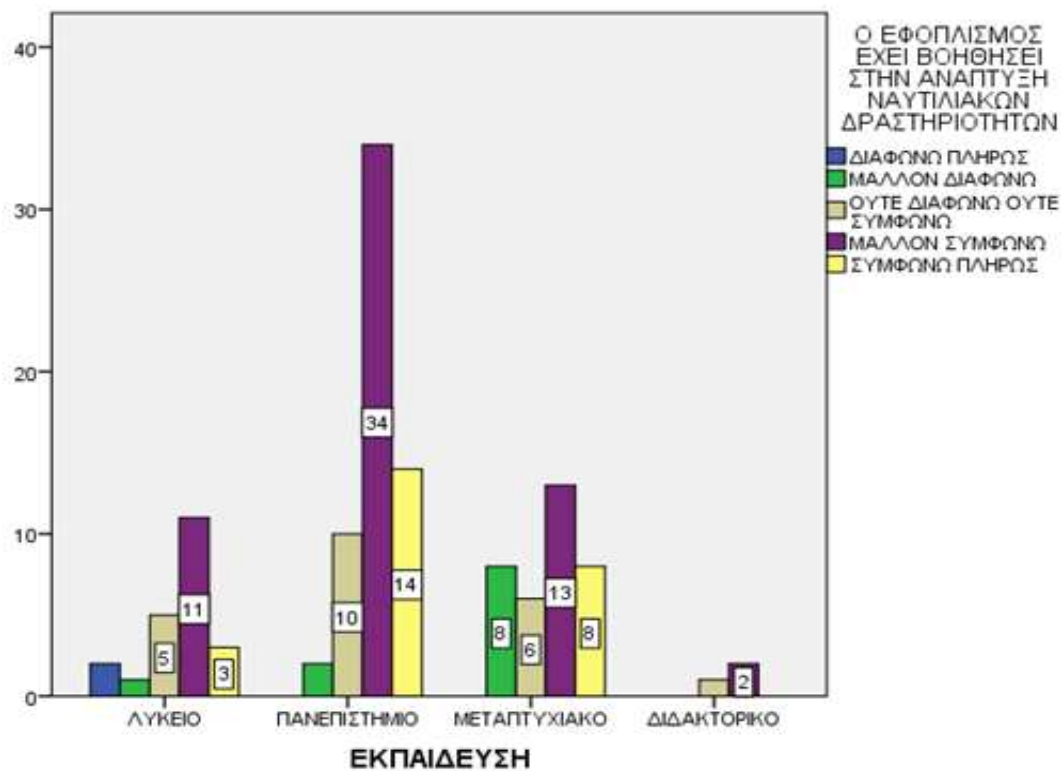


Διάγραμμα 2: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

Από τον Πίνακα 27 και το Διάγραμμα 2, στα οποία συσχετίζεται η άποψη των συμμετεχόντων για τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα με το επίπεδο εκπαίδευσής τους, φαίνεται ότι με την αύξηση του εκπαιδευτικού επιπέδου από την πρωτοβάθμια έως την τριτοβάθμια εκπαίδευση, μειώνονται τα ποσοστά των θετικών απαντήσεων. Οι απόφοιτοι λυκείου συμφωνούν με τον υποστηρικτικό ρόλο του δημόσιου τομέα με ποσοστό περίπου 73%, ενώ οι απόφοιτοι πανεπιστημίου με ποσοστό 35%. Στον δεύτερο και τρίτο κύκλο πανεπιστημιακών σπουδών (μεταπτυχιακό και διδακτορικό), οι θετικές απαντήσεις μειώνονται σε ποσοστό περίπου 31,5%.

Πίνακας 28: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Λύκειο	2	1	5	11	3	22
Πανεπιστήμιο	0	2	10	34	14	60
Μεταπτυχιακό	0	8	6	13	8	35
Διδακτορικό	0	0	1	2	0	3
Σύνολο	2	11	22	60	25	120

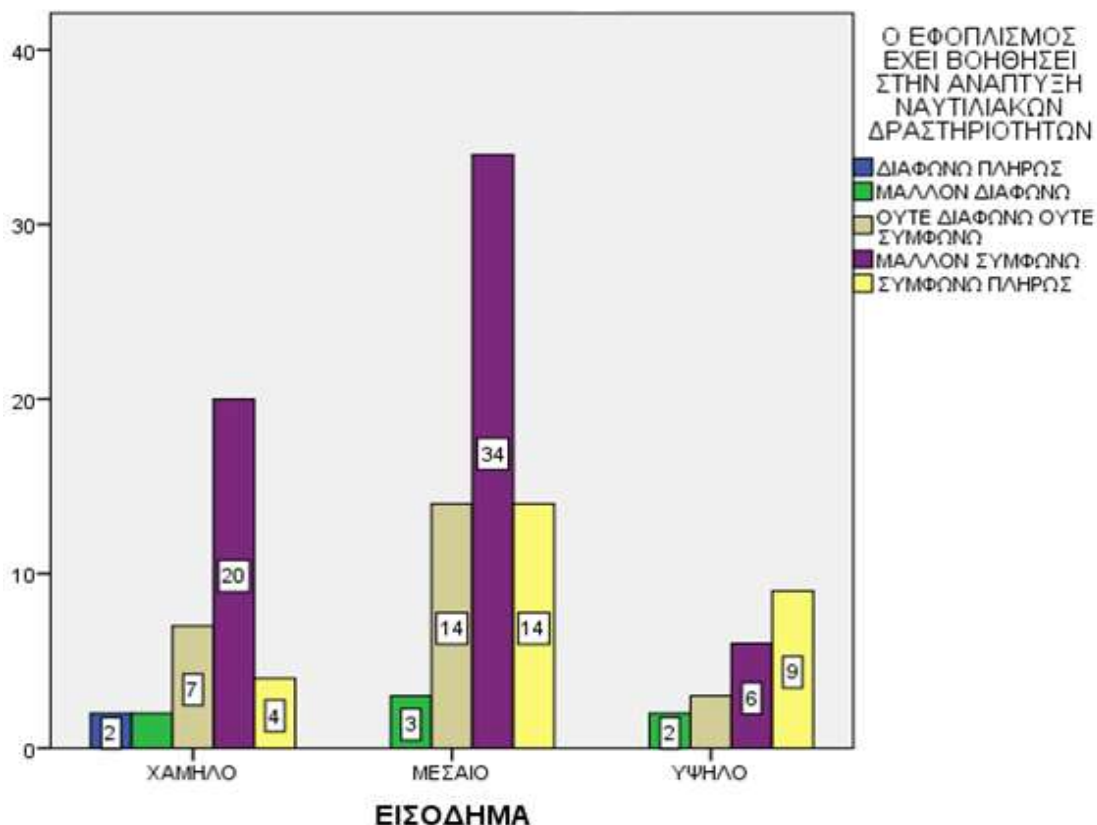


Διάγραμμα 3: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

Από τον Πίνακα 28 και το Διάγραμμα 3 φαίνεται ότι το εκπαιδευτικό επίπεδο των συμμετεχόντων δεν επηρεάζει σημαντικά την άποψή τους σχετικά με τον ρόλο που έχει διαδραματίσει ο εφοπλισμός στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Όλοι οι συμμετέχοντες, ανεξαρτήτως εκπαιδευτικού επιπέδου, συμφωνούν στο ότι ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει σημαντικά την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Σε όλες τις κατηγορίες, τα ποσοστά θετικών απαντήσεων είναι πάνω από το 60%. Το μεγαλύτερο ποσοστό συμφωνίας παρατηρήθηκε στην κατηγορία των αποφοίτων πανεπιστημίου (80%).

Πίνακας 29: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Χαμηλό	2	2	7	20	4	35
Μεσαίο	0	3	14	34	14	65
Υψηλό	0	2	3	6	9	20
Σύνολο	2	7	24	60	27	120

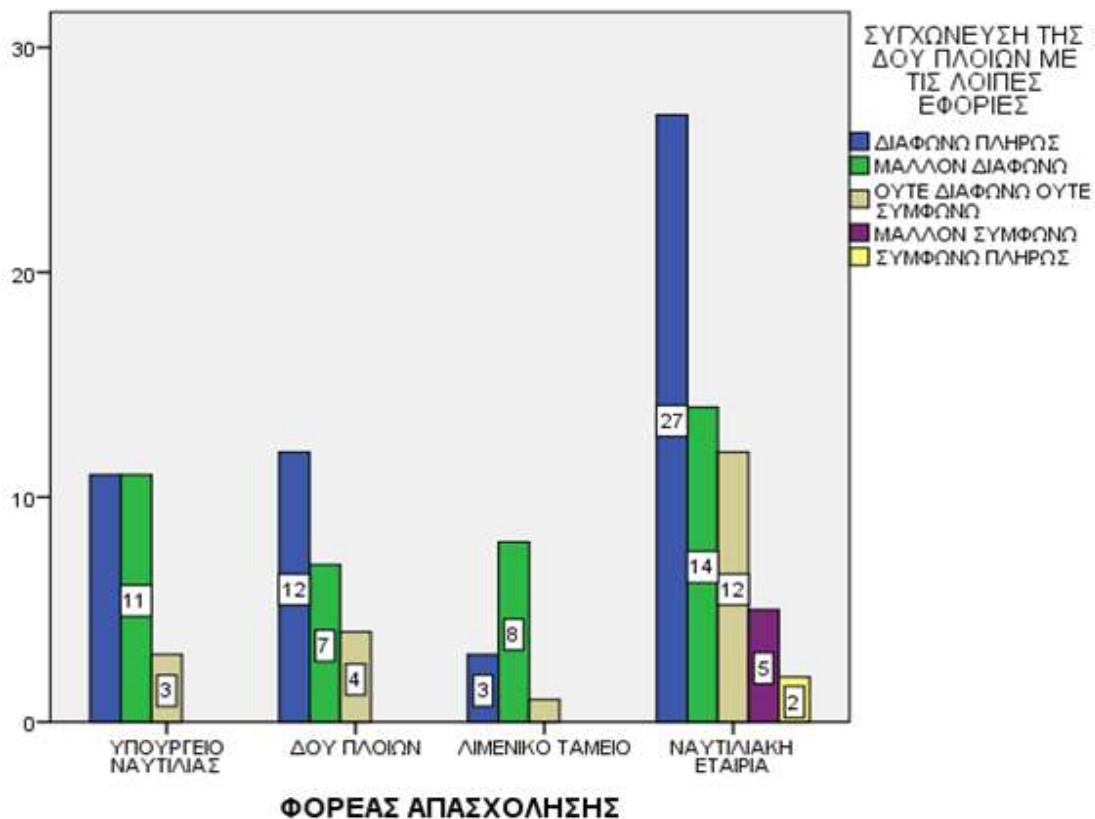


Διάγραμμα 4: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο εφοπλισμός έχει βοηθήσει την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας

Από τον Πίνακα 29 και το Διάγραμμα 4 φαίνεται ότι η γνώμη των συμμετεχόντων για τη βοήθεια που παρέχει ο εφοπλισμός στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας επηρεάζεται σημαντικά από το εισόδημά τους. Όσο ανεβαίνουμε στην κατηγορία του εισοδήματος, τόσο μεγαλύτερα είναι τα ποσοστά θετικών απαντήσεων. Στο χαμηλό εισοδηματικό επίπεδο οι θετικές απαντήσεις είναι της τάξης του 68,5%. Συνεχίζοντας στο μεσαίο εισοδηματικό επίπεδο, το ποσοστό θετικής απάντησης όσον αφορά στον εφοπλισμό είναι περίπου 73%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το υψηλό εισοδηματικό επίπεδο ανέρχεται στο 75%.

Πίνακας 30: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για τη συγχώνευση της Δ.Ο.Υ. πλοίων με τις λοιπές εφορίες

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Υπουργείο Ναυτιλίας	11	11	3	0	0	25
ΔΟΥ Πλοίων	12	7	4	0	0	23
Λιμενικό Ταμείο	3	8	1	0	0	12
Ναυτιλιακή Εταιρεία	27	14	12	5	2	60
Σύνολο	53	40	20	5	2	120

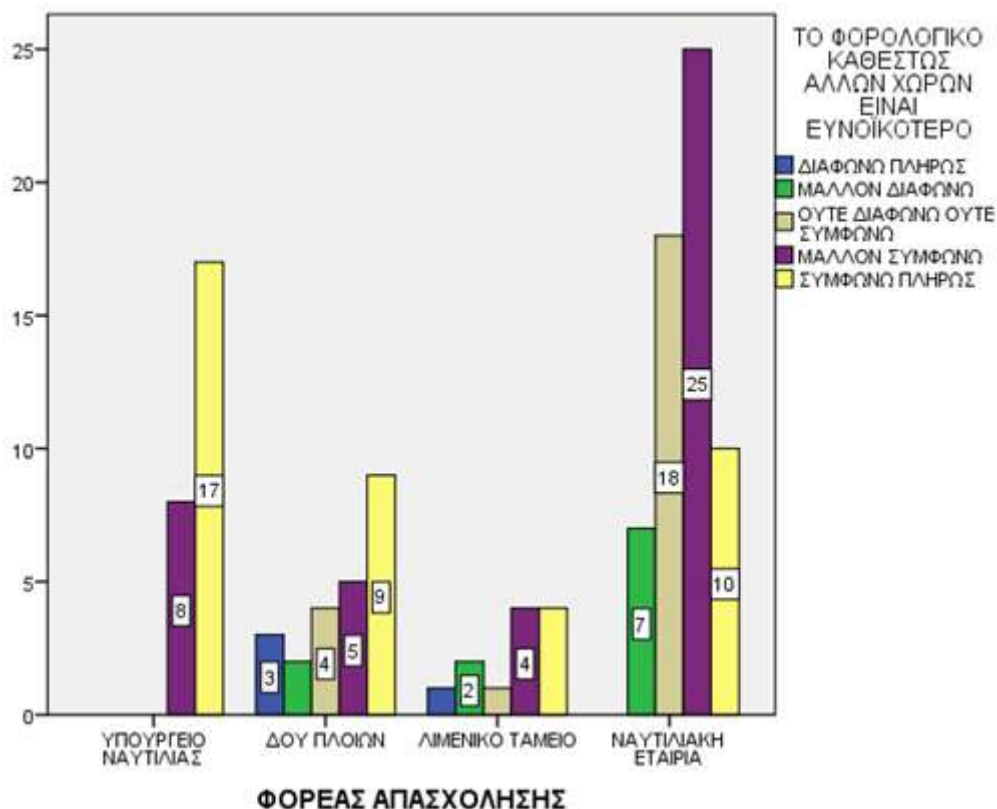


Διάγραμμα 5: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την συγχώνευση της Δ.Ο.Υ. πλοίων με τις λοιπές εφορίες

Από τον Πίνακα 30 και το Διάγραμμα 5 φαίνεται ότι ο φορέας απασχόλησης των συμμετεχόντων δεν επηρεάζει τη γνώμη τους όσον αφορά στην συγχώνευση της Δ.Ο.Υ. Πλοίων με τις λοιπές εφορίες της χώρας. Οι απαντήσεις όλων των συμμετεχόντων δείχνουν την αρνητική τους στάση απέναντι σε μία τέτοια συγχώνευση. Τα ποσοστά διαφωνίας τους ξεπερνούν το 68% για την περίπτωση των εργαζομένων σε ναυτιλιακές εταιρίες και κυμαίνονται από 82% έως 92% για τους εργαζόμενους στον δημόσιο τομέα.

Πίνακας 31: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Υπουργείο Ναυτιλίας	0	0	0	8	17	25
ΔΟΥ Πλοίων	3	2	4	5	9	23
Λιμενικό Ταμείο	1	2	1	4	4	12
Ναυτιλιακή Εταιρεία	0	7	18	25	10	60
Σύνολο	4	11	23	42	40	120

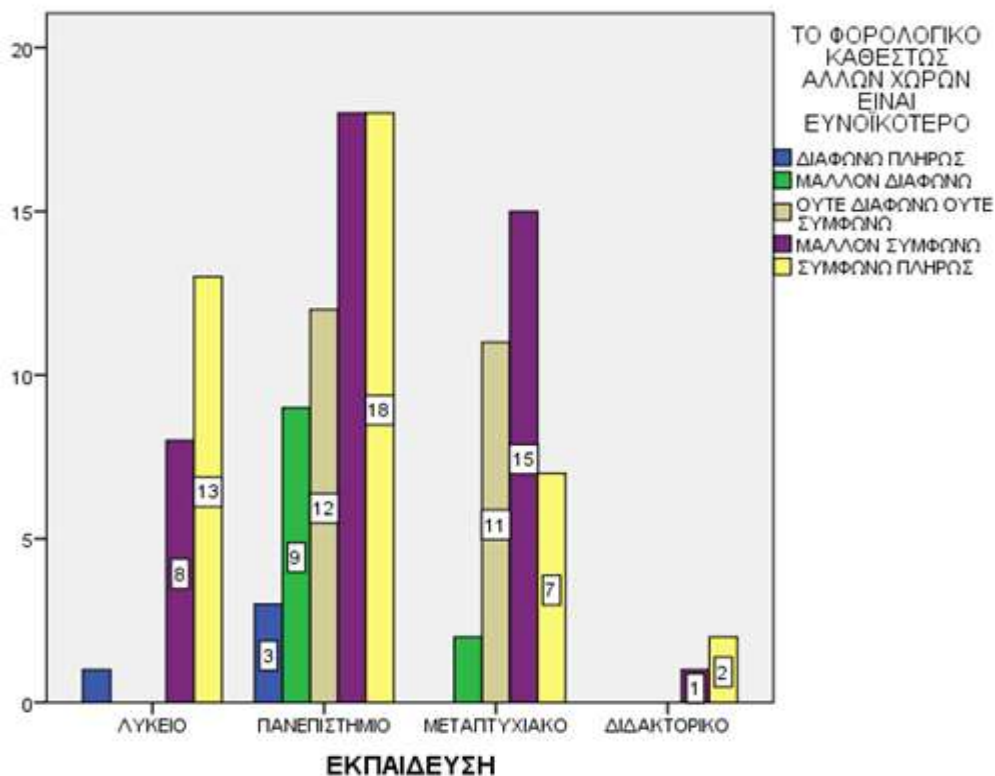


Διάγραμμα 6: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο

Από τον Πίνακα 31 και το Διάγραμμα 6 φαίνεται ότι ο φορέας απασχόλησης των συμμετεχόντων επηρεάζει τη γνώμη τους όσον αφορά στο ότι το φορολογικό καθεστώς της χώρας είναι λιγότερο ευνοϊκό σε σχέση αυτό άλλων χωρών. Τα μικρότερα ποσοστά συμφωνίας αναμένονταν για τους εργαζομένους σε ναυτιλιακή εταιρεία, καθώς αυτοί επηρεάζονται πιο άμεσα σε σχέση με τους εργαζόμενους στον δημόσιο τομέα. Παρόλο αυτά, αν και το συγκεκριμένο ποσοστό είναι όντως μικρότερο όλων, ανέρχεται στο 58% περίπου. Τα ποσοστά συμφωνίας των εργαζομένων στον δημόσιο τομέα κυμαίνονται από 60% έως και 100%.

Πίνακας 32: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Λύκειο	1	0	0	8	13	22
Πανεπιστήμιο	3	9	12	18	18	60
Μεταπτυχιακό	0	2	11	15	7	35
Διδακτορικό	0	0	0	1	2	3
Σύνολο	4	11	23	42	40	120

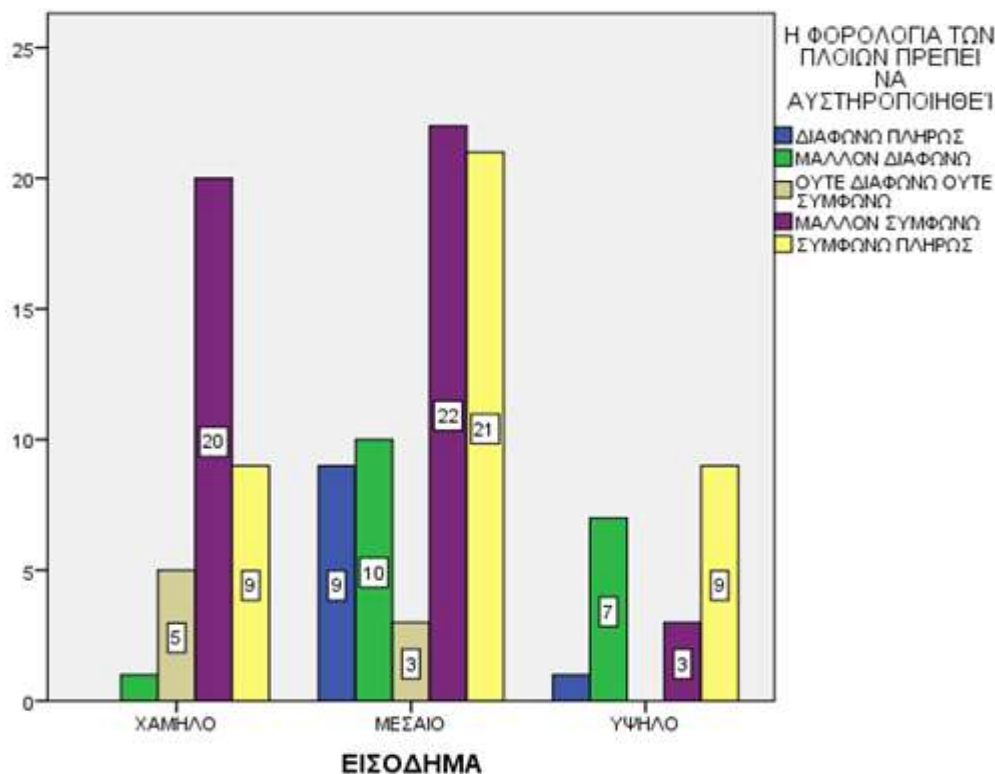


Διάγραμμα 7: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο

Από τον Πίνακα 32 και το Διάγραμμα 7 φαίνεται ότι οι απόψεις των συμμετεχόντων διαφέρουν ανάλογα με το εκπαιδευτικό επίπεδο των συμμετεχόντων όσον αφορά στο κατά πόσο το φορολογικό σύστημα της χώρας είναι ευνοϊκότερο ή όχι σε σχέση με αυτό άλλων χωρών. Οι θετικές απαντήσεις των συμμετεχόντων, οι οποίοι αναφέρουν ότι το φορολογικό καθεστώς άλλων χωρών είναι ευνοϊκότερο της Ελλάδος, αυξάνονται από το 60% για τους απόφοιτους πανεπιστημίου, στο 62% για τους κατόχους μεταπτυχιακού διπλώματος και στο 100% για τους κατόχους διδακτορικού διπλώματος. Η συντριπτική πλειοψηφία των αποφοίτων λυκείου (95%) επίσης συμφωνεί, ίσως λόγω της γενικότερης φορολογικής επιβάρυνσης των Ελλήνων.

Πίνακας 33: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν πρέπει να αυστηροποιηθεί η φορολογία των πλοίων

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Χαμηλό	0	1	5	20	9	35
Μεσαίο	9	10	3	22	21	65
Υψηλό	1	7	0	3	9	20
Σύνολο	10	18	8	45	39	120



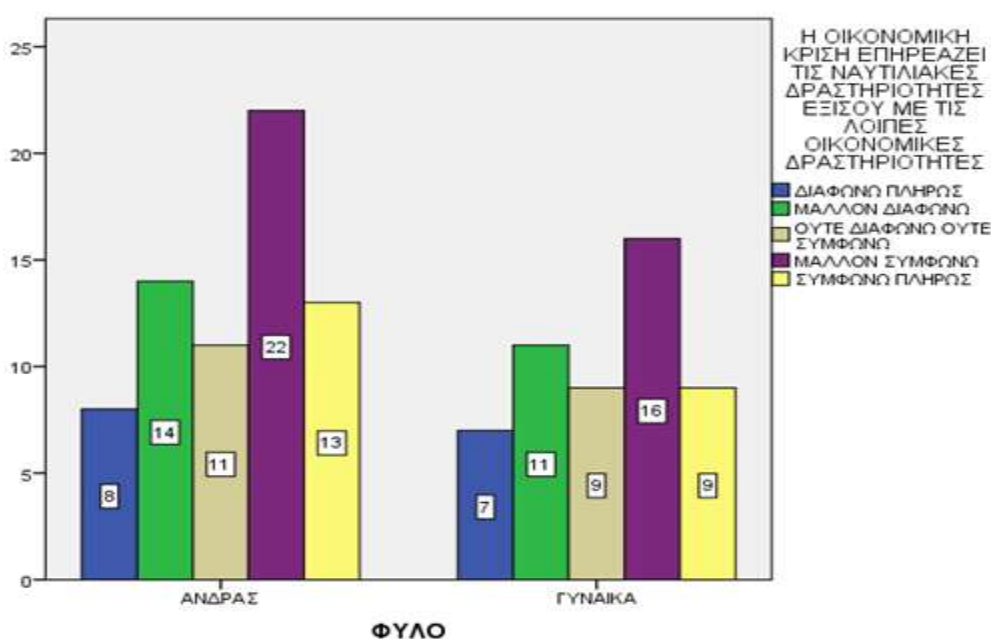
Διάγραμμα 8: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν πρέπει να αυστηροποιηθεί η φορολογία των πλοίων

Από τον Πίνακα 33 και το Διάγραμμα 8 φαίνεται ότι το εισοδηματικό επίπεδο των συμμετεχόντων επηρεάζει τη γνώμη τους για το εάν θα πρέπει να αυστηροποιηθεί η φορολογία των πλοίων. Ανεβαίνοντας στα εισοδηματικά επίπεδα, τα ποσοστά θετικής αντιμετώπισης μίας τέτοιας περίπτωσης μειώνονται. Πιο συγκεκριμένα, στο χαμηλό εισοδηματικό επίπεδο, το ποσοστό θετικής στάσης είναι σχεδόν 83%. Αντίθετα, στο μεσαίο και στο υψηλό εισοδηματικό επίπεδο, τα ποσοστά θετικής στάσης είναι 66% και 60%, αντίστοιχα. Μία τέτοια αντιμετώπιση είναι αναμενόμενη, καθώς τα υψηλότερα εισοδηματικά επίπεδα γνωρίζουν τη σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος και το πόσο απαραίτητο είναι για τη χώρα. Παρά την υψηλή

φορολογία στους λοιπούς (βάσει κερδών και εισοδημάτων), δεν επιθυμούν την περαιτέρω φορολόγηση των πλοιοκτητών.

Πίνακας 34: Συσχέτιση του φύλου των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν η οικονομική κρίση επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξίσου με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Άνδρες	8	14	11	22	13	68
Γυναίκες	7	11	9	16	9	52
Σύνολο	15	25	20	38	22	120

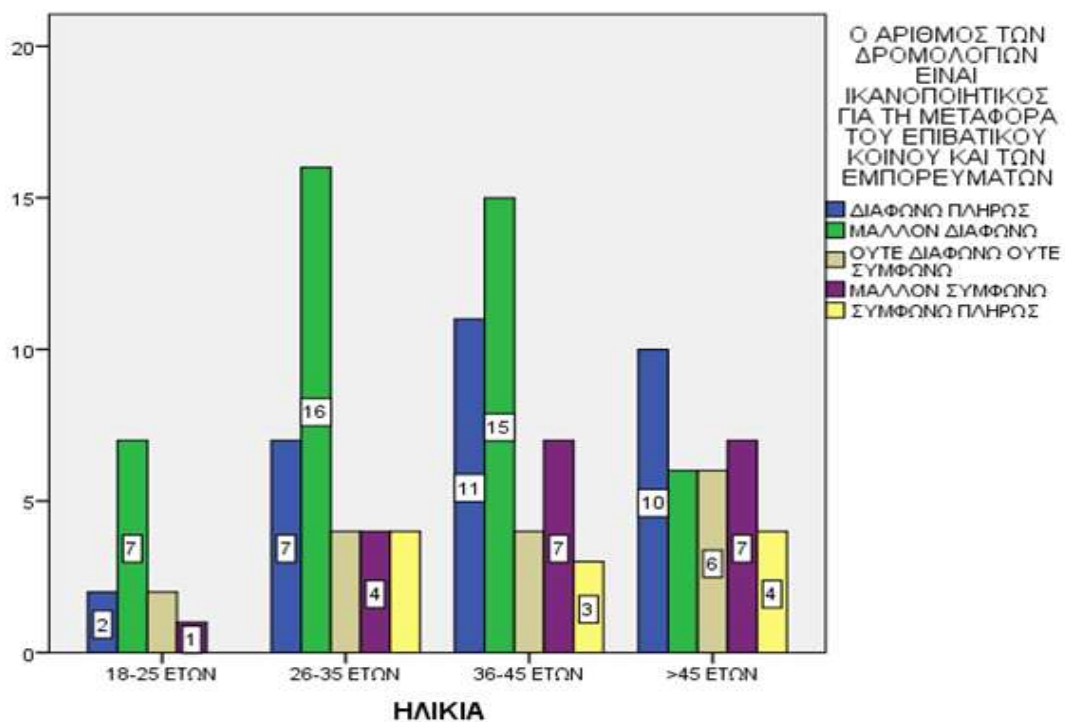


Διάγραμμα 9: Συσχέτιση του φύλου των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν η οικονομική κρίση επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξίσου με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες

Από τον Πίνακα 34 και το Διάγραμμα 9 φαίνεται ότι το φύλο των συμμετεχόντων δεν επηρεάζει την άποψή τους σχετικά με την επίδραση της οικονομικής κρίσης στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Σε αυτήν την ερώτηση, περίπου το 51% των ανδρών συμφωνεί στο ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της χώρας επηρεάζονται εξίσου με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες λόγω της οικονομικής κρίσης. Το αντίστοιχο ποσοστό για τις γυναίκες συμμετέχοντες είναι περίπου 49%, γεγονός που δεν μας επιτρέπει να εξάγουμε σαφή συμπεράσματα για τις διαφορές ανάμεσα στα δύο φύλα, συνυπολογίζοντας ότι οι απαντήσεις τους είναι σχεδόν ισομοιρασμένες σε όλες τις κατηγορίες και όχι μόνο στις θετικές.

Πίνακας 35: Συσχέτιση της ηλικίας των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
18-25 ετών	2	7	2	1	0	12
26-35 ετών	7	16	4	4	4	35
36-45 ετών	11	15	4	7	3	40
> 45 ετών	10	6	6	7	4	33
Σύνολο	30	44	16	19	11	120

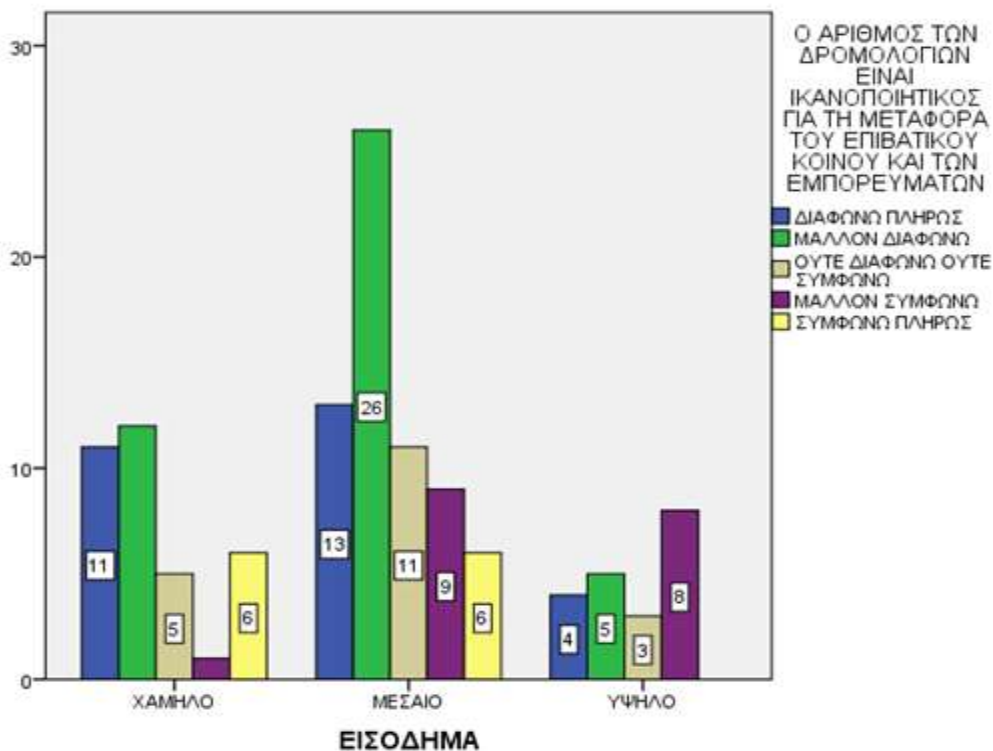


Διάγραμμα 10: Συσχέτιση της ηλικίας των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων

Από τον Πίνακα 35 και το Διάγραμμα 10 φαίνεται ότι η ηλικία των συμμετεχόντων επηρεάζει σημαντικά τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων. Οι μικρότερες ηλικιακές κλάσεις είναι αυτές που είναι λιγότερο ικανοποιημένες από την υφιστάμενη κατάσταση και είναι λογικό, καθώς αυτές οι ηλικίες αναμένεται να χρησιμοποιούν περισσότερο τις συγκεκριμένες υπηρεσίες. Πιο συγκεκριμένα, ανεβαίνοντας από την πρώτη ηλικιακή κλάση (18-25 ετών) στη δεύτερη (26-35 ετών), το ποσοστό ικανοποίησης πέφτει από το 75% στο 65%. Συνεχίζοντας στην τρίτη και τέταρτη ηλικιακή κλάση, τα ποσοστά μειώνονται σε 65% και 48%.

Πίνακας 36: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Χαμηλό	11	12	5	1	6	35
Μεσαίο	13	26	11	9	6	65
Υψηλό	4	5	3	8	0	20
Σύνολο	28	43	19	18	12	120

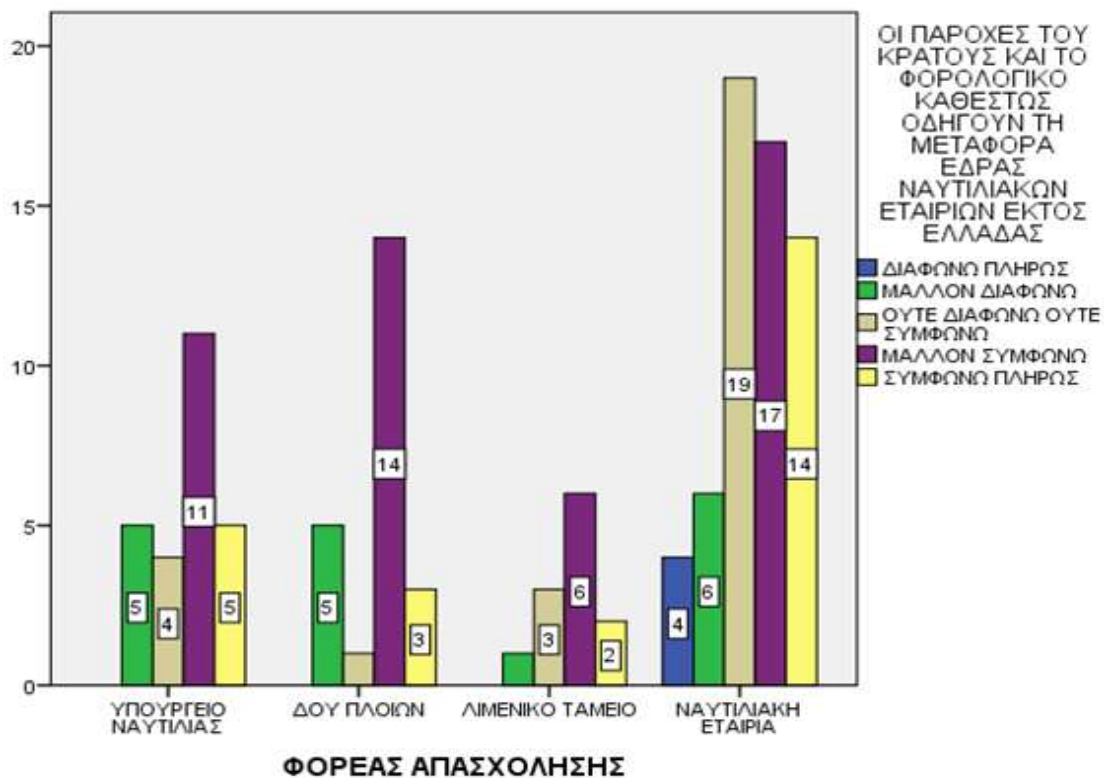


Διάγραμμα 11: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων

Από τον Πίνακα 36 και το Διάγραμμα 11 φαίνεται ότι η γνώμη των συμμετεχόντων σχετικά με το κατά πόσο ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων επηρεάζεται και από το εισοδηματικό επίπεδό τους. Όσο υψηλότερο είναι το εισόδημα των συμμετεχόντων τόσο μεγαλύτερη είναι η ικανοποίησή τους από τον αριθμό των υφιστάμενων δρομολογίων. Μπορεί να φαντάζει παράξενο, καθώς τα υψηλότερα εισοδηματικά επίπεδα συνήθως προτιμούν άλλα μέσα για τη μετακίνησή τους, αυτό δεν σημαίνει όμως ότι οι απαντήσεις των συμμετεχόντων βασίστηκαν στο κριτήριο του κόστους.

Πίνακας 37: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Υπουργείο Ναυτιλίας	0	5	4	11	5	25
ΔΟΥ Πλοίων	0	5	1	14	3	23
Λιμενικό Ταμείο	0	1	3	6	2	12
Ναυτιλιακή Εταιρία	4	6	19	17	14	60
Σύνολο	4	17	27	48	24	120

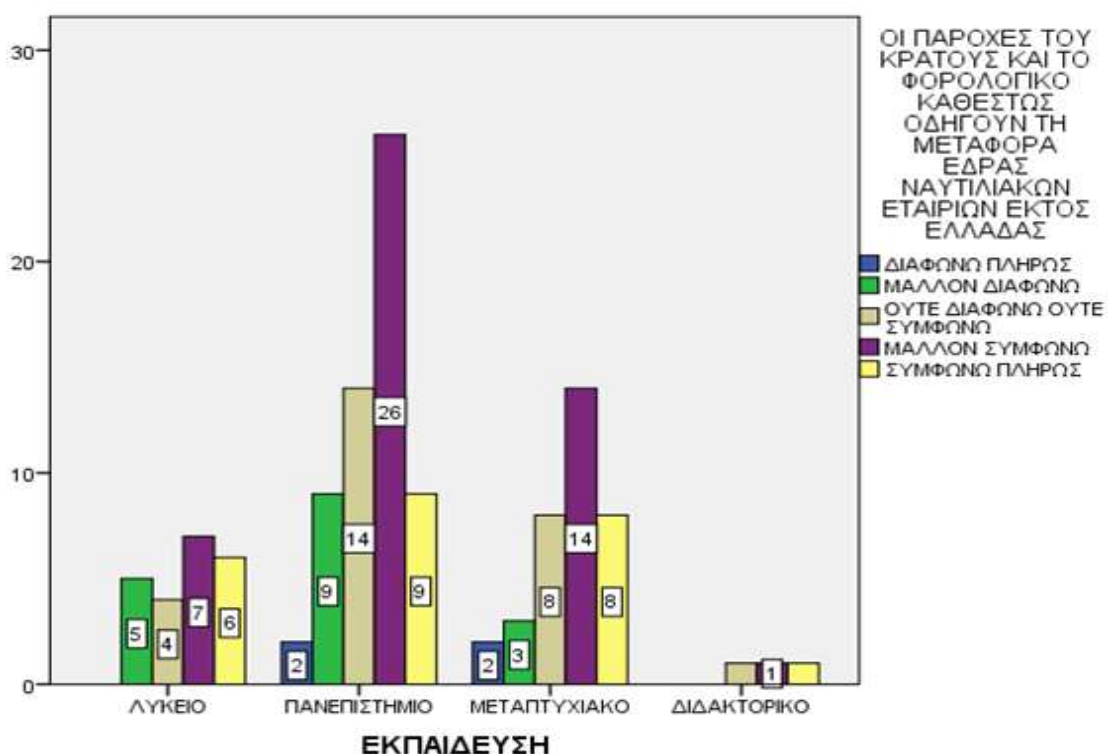


Διάγραμμα 12: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας

Από τον Πίνακα 37 και το Διάγραμμα 12 φαίνεται ότι ο φορέας απασχόλησης των συμμετεχόντων επηρεάζει σημαντικά την άποψή τους σχετικά με τους κύριους λόγους για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός της Ελλάδας. Όλοι οι συμμετέχοντες (πάνω από το 50% σε όλες τις κατηγορίες) συμφωνούν στο ότι οι κυριότεροι λόγοι για τη μεταφορά της έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας είναι το φορολογικό καθεστώς της χώρας και οι γενικότερες παροχές του κράτους. Τα χαμηλότερα ποσοστά συμφωνίας παρατηρούνται στους εργαζόμενους στις ναυτιλιακές εταιρίες λόγω δυσκολίας παραδοχής του ανωτέρω λόγου.

Πίνακας 38: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Λύκειο	0	5	4	7	6	22
Πανεπιστήμιο	2	9	19	22	8	60
Μεταπτυχιακό	2	3	8	14	8	35
Διδακτορικό	0	0	1	1	1	3
Σύνολο	4	17	27	48	24	120

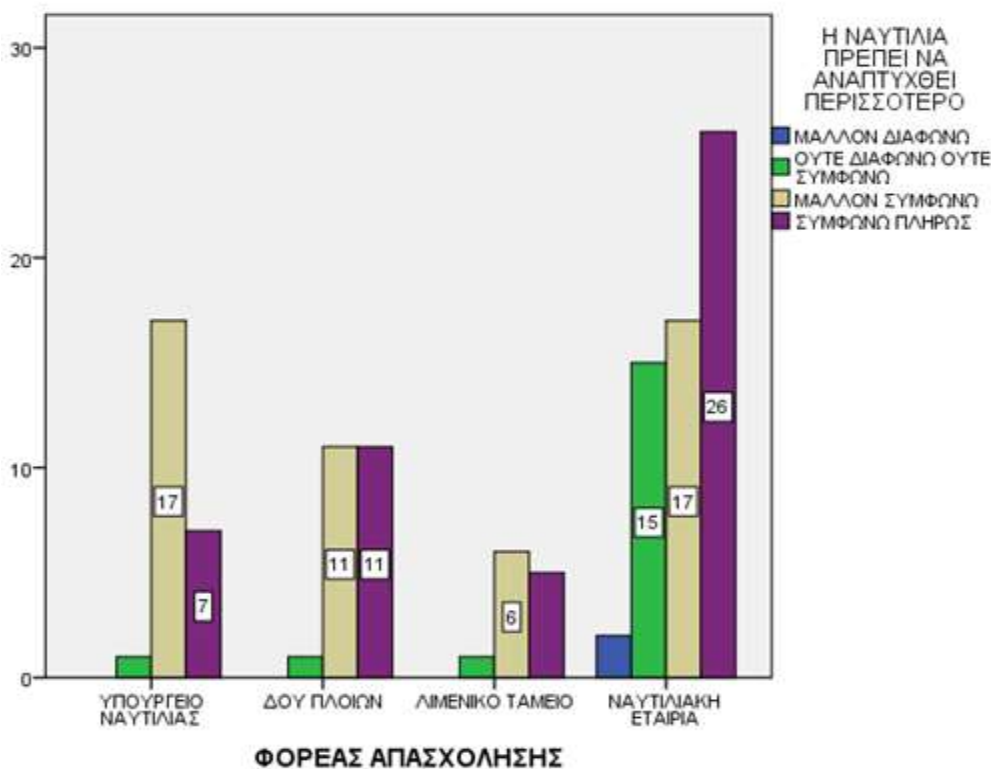


Διάγραμμα 13: Συσχέτιση της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για το εάν οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι για τη μεταφορά έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας

Από τον Πίνακα 38 και το Διάγραμμα 13 φαίνεται ότι και η εκπαίδευση των συμμετεχόντων επηρεάζει τη γνώμη τους σχετικά με τους λόγους μεταφοράς της έδρας των ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας. Ανεβαίνοντας στις βαθμίδες της εκπαίδευσης, ολοένα και περισσότεροι συμφωνούν στο ότι το φορολογικό καθεστώς και οι παροχές του κράτους είναι οι κύριοι λόγοι που οδηγούν τις ναυτιλιακές εταιρίες να μεταφέρουν την έδρα τους εκτός Ελλάδας. Από το 50% ανάμεσα στους αποφοίτους πανεπιστημίου, τα ποσοστά ανεβαίνουν στο 63% και 67% για τους κατόχους μεταπτυχιακού και διδακτορικού διπλώματος αντίστοιχα.

Πίνακας 39: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Υπουργείο Ναυτιλίας	0	0	1	17	7	25
ΔΟΥ Πλοίων	0	0	1	11	11	23
Λιμενικό Ταμείο	0	0	1	6	5	12
Ναυτιλιακή Εταιρεία	0	2	15	17	26	60
Σύνολο	0	2	18	51	49	120

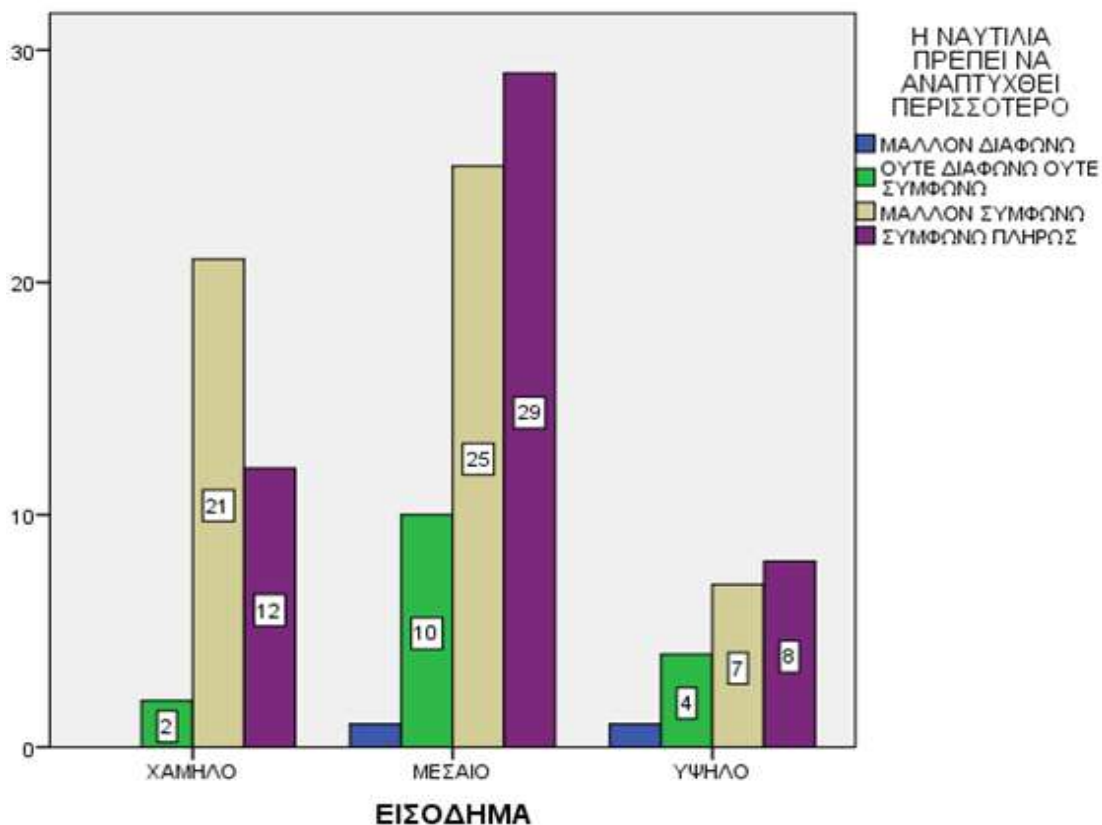


Διάγραμμα 14: Συσχέτιση του φορέα απασχόλησης των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας

Από τον Πίνακα 39 και το Διάγραμμα 14 φαίνεται ότι ο φορέας απασχόλησης των συμμετεχόντων επηρεάζει τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας στη χώρα. Για τους εργαζόμενους στον δημόσιο τομέα, ανεξαρτήτως υπηρεσίας, τα ποσοστά συμφωνίας με την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας κυμαίνονται από το 91% έως το 96%. Αντίθετα, οι εργαζόμενοι στον ιδιωτικό τομέα, ενώ επίσης συμφωνούν με την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης, το ποσοστό συμφωνίας τους ανέρχεται περίπου στο 72%, αναδεικνύοντας ίσως την αδυναμία τους να κατανοήσουν τις πραγματικές δυνατότητες της χώρας.

Πίνακας 40: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας

	Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως	Σύνολο
Χαμηλό	0	0	2	21	12	35
Μεσαίο	0	1	10	25	29	65
Υψηλό	0	1	4	7	9	20
Σύνολο	0	2	16	53	49	120



Διάγραμμα 15: Συσχέτιση του εισοδήματος των συμμετεχόντων με τη γνώμη τους για την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας

Τέλος, από τον Πίνακα 40 και το Διάγραμμα 15 φαίνεται ότι και το εισόδημα των συμμετεχόντων επηρεάζει τη γνώμη τους σχετικά με την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας στη χώρα. Οι συμμετέχοντες με το χαμηλότερο εισοδηματικό επίπεδο συμφωνούν με ποσοστό 94%, ενώ οι συμμετέχοντες με μεσαίο και υψηλότερο εισοδηματικό επίπεδο συμφωνούν με ποσοστό 83% και 80% αντίστοιχα. Τα μεγαλύτερα ποσοστά συμφωνίας που συναντώνται στα χαμηλότερα εισοδηματικά επίπεδα αναδεικνύουν την ενδεχόμενη ωφέλεια αυτών των ομάδων από την πιθανότητα περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας στη χώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 Συμπεράσματα – Προτάσεις

Η ουσιαστική σύνδεση της ναυτιλίας και συγκεκριμένα του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με την οικονομία κάθε χώρας είναι αποδεδειγμένη στη διεθνή βιβλιογραφία. Συγκεκριμένα στην Ελλάδα, η συνεισφορά του κλάδου στο ΑΕΠ της χώρας υπολογίζεται περίπου στο 7%, ενώ στη χώρα είναι εγκατεστημένες πάνω από 3.000 ναυτιλιακές εταιρίες, δημιουργώντας θέσεις απασχόλησης για πάνω από 200.000 άτομα.

Τα ευρήματα της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποδεικνύουν όχι μόνο τη σημασία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αλλά και τη σημασία του δημόσιου τομέα για την περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αυτών. Οι αντιλήψεις των συμμετεχόντων όσον αφορά στον ρόλο του δημόσιου τομέα ταυτίζονται μεταξύ των εργαζομένων στον ίδιο τον δημόσιο τομέα και των εργαζομένων στον ιδιωτικό τομέα, γεγονός που αποδεικνύει τη σημασία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από όλους τους φορείς.

Παρόλο αυτά, οι εργαζόμενοι στον ιδιωτικό τομέα, δηλαδή οι υπάλληλοι των ναυτιλιακών εταιριών, φαίνεται να γνωρίζουν λιγότερα για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για παράδειγμα η δραστηριότητα της ναυτικής πίστης δεν φαίνεται να είναι γνωστή στο σύνολο των συμμετεχόντων. Στην ελληνική νομοθεσία το ναυτικό δάνειο προβλεπόταν στα άρθρα 451-462 του παλαιού Εμπορικού Νόμου, καθώς και στον νόμο "Περί θαλασσίας εμπορίας" και επιτρεπόταν η σύναψή του εκ μέρους του πλοιάρχου. Από της εφαρμογής όμως του Κ.Ι.Ν.Δ. η σύναψη από τον πλοίαρχο καταργήθηκε και αντ' αυτού θεσπίστηκαν ως όργανα ναυτικής πίστης: α) η πιστωτική μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου, β) η ναυτική υποθήκη και γ) το ναυτικό δάνειο της πλοιοκτησίας. Πλέον, τα δάνεια χορηγούνται κατά κανόνα από ξένες τράπεζες.

Επιπλέον, το σύνολο των συμμετεχόντων δεν φαίνεται να έχει γνώση για την τροφοδοσία των πλοίων, την πρακτόρευσή τους και την επισκευή τους και πιο συγκεκριμένα δεν φαίνεται να γνωρίζει ότι αυτές οι τρεις δραστηριότητες είναι μέρος του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, πόσο μάλλον για το εάν βρίσκουν

εφαρμογή στην ελληνική πραγματικότητα. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να βελτιωθεί με την εκπαίδευση των υπαλλήλων των ναυτιλιακών εταιριών. Θεωρώντας ως δεδομένα ότι οι εργαζόμενοι στον δημόσιο τομέα (και μάλιστα σε θέσεις που εκ των πραγμάτων τους φέρνουν σε επαφή με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες), είναι ενήμεροι για τα ανωτέρω, στεκόμαστε στους εργαζομένους στις ναυτιλιακές εταιρίες, καθώς οι γνώσεις τους σχετίζονται αποκλειστικά με το αντικείμενο της εργασίας τους και όχι στην εκπαίδευσή τους. Αν οι εργαζόμενοι στις ναυτιλιακές εταιρίες ήταν απόφοιτοι τμημάτων ναυτιλιακών σπουδών τα αποτελέσματα μπορεί να ήταν πολύ διαφορετικά.

Τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων είναι αυτά που εξηγούν τις μεταξύ τους διακυμάνσεις, αν και οι απαντήσεις όλων κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση. Για παράδειγμα, αν η πλειοψηφία όλων των συμμετεχόντων συμφωνεί με κάποια ερώτηση, τα ποσοστά της συμφωνίας μεταξύ των εργαζομένων στον δημόσιο τομέα και των εργαζομένων στον ιδιωτικό τομέα μπορούν να ερμηνευτούν βάσει της εκπαίδευσης των συμμετεχόντων, του εισοδηματικού επιπέδου τους, της ηλικίας τους και τα λοιπά.

Συμπερασματικά, από την ανάλυση των ερωτηματολογίων φαίνεται η σημασία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και η σημασία του ρόλου του δημόσιου τομέα, αλλά ταυτόχρονα, αναδεικνύονται και ορισμένες πτυχές που χρήζουν μεγαλύτερης προσοχής ή ανάπτυξης.

Πιο συγκεκριμένα, ας σταθούμε στη φορολόγηση των εφοπλιστών και στην επιλογή μεταφοράς της έδρας μιας ναυτιλιακής δραστηριότητας εκτός Ελλάδος. Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου εμφανίστηκαν οι σημαίες ευκολίας. Αυτές οι σημαίες δεν θέτουν κανέναν περιορισμό ως προς τη σύνθεση του πληρώματος του πλοίου (όσον αφορά στην εθνικότητα του πληρώματος). Επίσης, η φορολογία των πλοιοκτητών που έχουν τα πλοία τους σε τέτοιες σημαίες ευκολίας είναι μηδενική. Οι συνέπειες αυτών των σημαιών ευκολίας είναι διττές. Από τη μία, το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία είναι μικρότερο, καθώς υπάρχει δυνατότητα πρόσληψης φθηνότερου εργατικού δυναμικού. Από την άλλη, πολλοί πλοιοκτήτες εγκαταλείπουν το ελληνικό νηολόγιο προς όφελος των σημαιών ευκολίας.

Σκοπός της χώρας μας και της ΕΕ ευρύτερα είναι να αποτρέψει την εγκατάλειψη των ελληνικών και ευρωπαϊκών σημαιών σε όφελος σημαιών τρίτων χωρών, αφού προϋπόθεση για την επιβολή του φόρου είναι το πλοίο να φέρει ευρωπαϊκή σημαία.

Το ελληνικό κράτος, ασχέτως της κυβέρνησης που έχει εκλεγεί, είναι σε θέση να γνωρίζει ότι η οποιαδήποτε αλλαγή στο φορολογικό καθεστώς υπό το οποίο λειτουργεί η ναυτιλιακή βιομηχανία θα μπορούσε να οδηγήσει σε μαζική έξοδο των πλοιοκτητών από τη χώρα. Ήδη από το 2013 επιβάλλεται ο ελληνικό φόρος χωρητικότητας επί των πλοίων ξένης σημαίας που λειτουργούν ή διαχειρίζονται από γραφεία εγκαταστημένα στην Ελλάδα (μετά από αφαίρεση της ενδεχόμενης πληρωμής φορολογίας των ανωτέρω πλοίων στη χώρα της σημαίας τους). Ο φόρος αυτός υπολογίζεται με βάση τα ίδια κριτήρια, τις τιμές και τις κλίμακες που εφαρμόζονται στα πλοία ελληνικής σημαίας. Το αποτέλεσμα είναι η επίτευξη σημαντικής αύξησης των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους.

Σημειώνεται ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα σε όλη την Ευρώπη δεν φορολογείται για τα κέρδη της, όπως οι υπόλοιπες εταιρείες, αλλά με βάση τη χωρητικότητα του κάθε πλοίου (Ν. 27/1975). Ο φόρος χωρητικότητας, που αντικαθιστά αυτόν που κανονικά επιβάλλεται επί των κερδών, είναι μια εξαίρεση που ξεκίνησε από την Ελλάδα και εφαρμόζεται πλέον σε όλη την Ευρώπη, υπό τις προϋποθέσεις που έχει θέσει η Επιτροπή.

Η βασικότερη από αυτές τις προϋποθέσεις είναι το πλοίο να διατηρεί τη σημαία της χώρας-μέλους στην οποία ανήκει η εταιρεία που το εκμεταλλεύεται. Το 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει τις κατευθυντήριες γραμμές για τις ευρωπαϊκές ενισχύσεις στη ναυτιλία. Με αυτές αποδέχεται –υπό προϋποθέσεις– τον φόρο στη χωρητικότητα των πλοίων σαν τρόπο φορολόγησης σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή ναυτιλία, παρόλο που αναγνωρίζει ότι πρόκειται για κρατική ενίσχυση.

Επίσης, ξεχωριστό πρόβλημα αποτελεί η υπεραξία από την πώληση πλοίων. Ο Έλληνας νομοθέτης τη θεωρεί ναυτιλιακή δραστηριότητα και την αφήνει αφορολόγητη. Κατά τους κανόνες του ΟΟΣΑ, εάν το σύνολο της υπεραξίας επενδύεται σε καινούργια πλοία είναι ναυτιλιακή δραστηριότητα, εάν όμως μένει στον εφοπλιστή περίσσειμα από την αγοραπωλησία του πλοίου, τότε αυτό καθίσταται παθητικό και δεν μπορεί να φορολογείται με τις προνομιακές διατάξεις για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Επισημαίνεται ότι θα πρέπει να υπάρξουν διαφανείς διαδικασίες λογιστικής απεικόνισης, ώστε να αποφευχθεί η φοροδιαφυγή από τις μη ναυτιλιακές δραστηριότητες. Επιπλέον το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, παρά το γεγονός ότι δεν χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση του κοινωνικού συνόλου, μέσω των φόρων, κάνει διστακτική την πολιτική παρέμβαση σε αυτό το χρονικό σημείο. Η χώρα

χρειάζεται συνάλλαγμα, κεφάλαια γενικότερα, και δεν έχει την πολυτέλεια να τα διώξει.

Παρά τις κατά καιρούς πολιτικές και κοινωνικές απόψεις η ελληνική κυβέρνηση, τόσο στο παρελθόν όσο και σήμερα, αποδεχόμενη την επιχειρηματολογία των ελλήνων εφοπλιστών εξακολουθεί και δέχεται τα προνόμια των εφοπλιστών που απορρέουν ιδίως από την φορολογία τους. Αυτό λοιπόν μπορεί να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση, γεγονός που σημαίνει ότι από μόνο του το κράτος ενισχύει στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας. Θα πρέπει, επιπλέον, να ληφθεί μέριμνα για τη μεγαλύτερη απασχόληση Ελλήνων ναυτικών και υπαλλήλων στις ναυτιλιακές εταιρίες, σε συνδυασμό με τη μείωση εισφορών τους στα ασφαλιστικά ταμεία.

Τον Μάιο του 2010, όταν η Ελλάδα μπαίνει στο μνημόνιο τα φορολογικά έσοδα από τη ναυτιλία φτάνουν τα 45 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, ενώ για παράδειγμα τα αντίστοιχα έσοδα από τη φορολόγηση των ναυτικών είναι περίπου 98 εκατομμύρια ευρώ. Οι εφοπλιστές δίνουν σε φόρο περίπου 45 εκατομμύρια τα οποία δεν ξεπερνούν με τους πιο γενναιόδωρους υπολογισμούς το 0,2% του εισοδήματος από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στην ΕΕ και οφείλουμε να προστατεύσουμε τον υγιή ανταγωνισμό στον ναυτιλιακό τομέα της ΕΕ και να διασφαλίσουμε ότι συμμορφωνόμαστε πλήρως με τους υπάρχοντες ρητούς κανόνες των οδηγιών για τις ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ένα άλλο εύρημα της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι πολύ μικρή ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας. Αν και το ναυπηγείο έχει συνδεθεί με την εργασία της κατασκευής ενός πλοίου, ένα σημαντικό κομμάτι του κύκλου εργασιών του είναι οι επισκευές. Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν κυρίως τις μεγάλες αποβάθρες και τις δεξαμενές τους ώστε να επιθεωρούν, να επισκευάζουν ή να μετασκευάζουν πλωτά ναυπηγήματα. Επίσης, άλλη μια εργασία, λιγότερο διαδεδομένη έξω από τον γεωγραφικό χώρο της Ασίας και συνήθως περιορισμένη σε ορισμένα ναυπηγεία, είναι το λεγόμενο scrapping, όπου το πλοίο αποσυντίθεται σε ελάσματα και μορφοσιδήρους ξανά, ώστε τα υλικά αυτά να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς της βιομηχανίας. Αυτό συνήθως σημαίνει και το τέλος ενός πλοίου.

Εκτός από την προφανή ενασχόληση των εταιριών αυτών με τον τομέα της ναυτιλίας, η ικανότητα του ναυπηγείου να διαχειρίζεται και να μορφοποιεί σιδηροκατασκευές μεγάλου βάρους, όγκου και διαστάσεων, βρίσκει εφαρμογή και σε

άλλους χώρους της βαριάς βιομηχανίας. Έτσι, πολλές φορές ένα ναυπηγείο μπορεί να ασχολείται και με πολιτικά έργα, όπως προκατασκευή τμημάτων γεφυρών, σιλό κλπ. ή να κατασκευάζει οχήματα, όπως τρένα.

Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά μικρά ναυπηγεία, κυρίως για την κατασκευή μικρών σκαφών. Τα μεγαλύτερα είναι τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα ναυπηγεία Ελευσίνα και το Νεώριο Σύρου. Τα περισσότερα έχουν πουληθεί στα πλαίσια της ιδιωτικοποίησης και λόγω μειωμένης κερδοφορίας, ενώ άλλα υπολειπούνται. Η ανάκαμψη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας κρίνεται αναγκαία, με οργάνωση και σχεδιασμό, προκειμένου να μπορεί να αντιμετωπίσει τον διεθνή ανταγωνισμό. Σε αυτή την προσπάθεια πρέπει να συνεισφέρει όχι μόνο το ίδιο το κράτος, αλλά και οι Έλληνες εφοπλιστές.

Πρέπει λοιπόν από το κράτος να δοθούν κίνητρα για την ναυπήγηση των ελληνικών επιβατικών πλοίων στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις οδηγίες του ΟΟΣΑ και της ΕΕ στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και αντικατάστασης των πλοίων που έχει αρχίσει να γίνεται στην Ελλάδα, καθώς η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, εξυπηρετεί την εθνική άμυνα της χώρας μας, με την επισκευή συντήρηση και κατασκευή των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού.

Συγχρόνως με την παροχή κρατικής ενίσχυσης να δημιουργηθούν εθνικά προγράμματα, με την συμμετοχή εφοπλιστικών ενώσεων, επιμελητηρίων, βιομηχανικών μονάδων κ.λπ. για την κατασκευή και επισκευή προηγμένων τύπων πλοίων. Προς την κατεύθυνση αυτή και για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του κλάδου της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, χρειάζεται συστηματική προσπάθεια και συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, κράτους, επιχειρήσεων και εφοπλιστών.

Θα πρέπει το κράτος να λάβει μέριμνα για την αντιμετώπιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών αναγκών, χορηγώντας μεγαλύτερη επιδότηση στα πλοία με δρομολόγια στις άγονες γραμμές. Η αναδιοργάνωση και ο επανασχεδιασμός του ακτοπλοϊκού συστήματος κρίνονται απαραίτητα, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται καλύτερα οι ανάγκες και να αξιοποιούνται καλύτερα οι πόροι που διατίθενται για τις άγονες, μη εμπορικές γραμμές.

Ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες, όπου ο αριθμός των ταξιδιωτών είναι σημαντικά μικρότερος, η κρατική επιδότηση θα μπορούσε να στηρίξει την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, αλλά και τους κατοίκους των νησιών αυτών. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη στενή

συνεργασία των συνυπεύθυνων Υπουργείων Ναυτιλίας και Μεταφορών με τους νησιωτικούς δήμους. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να γίνει εκ νέου εξέταση των γραμμών που επιδοτούνται, δίνοντας βάση στη δημιουργία περιφερειακών κόμβων για μετεπιβίβαση και γρηγορότερη ανταπόκριση με μικρότερα νησιά, σε συνδυασμό και με άλλα μέσα μεταφοράς, όπως λεωφορεία, αεροπορικά δρομολόγια ή υδροπλάνα.

Απαραίτητη κρίνεται, επίσης, η ανάπτυξη βασικών υποδομών στα λιμάνια, ώστε να μπορούν να υποδεχτούν μεγάλα πλοία και κρουαζιερόπλοια τελευταίας γενιάς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 86% των λιμανιών αντιμετωπίζει πρόβλημα κυματισμού, ενώ προβλήματα με τις ράμπες εντοπίζονται στο 92,5% των λιμανιών. Η βελτίωση των υποδομών θα μπορούσε να οδηγήσει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών, αλλά και στη δημιουργία νέων δρομολογίων (homeporting). Επίσης, αναγκαία κρίνονται σημαντικά έργα οδοποιίας και κυκλοφοριακά έργα εντός της χερσαίας ζώνης των λιμανιών, καθώς και χώροι διαμορφωμένοι για αναμονή και στάθμευση. Τα παλιά λιμάνια, ως μη λειτουργικά, θα μπορούσαν να μετατραπούν σε σύγχρονες μαρίνες. Η ιδιωτικοποίηση αυτών των λιμανιών που ανήκουν στον δημόσιο τομέα ή στα λιμενικά ταμεία που αδυνατούν να τα διαχειριστούν σύμφωνα με το επίπεδο των σημερινών αναγκών, θα αποτελούσε μία πρόταση. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να μειωθούν τα τέλη ώστε να έχουμε μεγαλύτερη επισκεψιμότητα από τα ήδη υπάρχοντα κρουαζιερόπλοια που δένουν σε μερικά μόνο από τα νησιά μας.

Οι κατά καιρούς απεργίες που σημειώνονται, οι καταλήψεις και οι διαδηλώσεις που πραγματοποιούνται σίγουρα αποτελούν πρόβλημα, όχι μόνο για τους τουρίστες, αλλά και για τα έσοδα του κράτους. Παρόλο αυτά, με την αξιοποίηση συγκεκριμένων λιμενικών έργων, θα μπορούσαμε να έχουμε αντισταθμιστικά οφέλη σε βάθος χρόνου με αποτέλεσμα να δοθεί σημαντική ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη, αλλά και να δημιουργηθεί σημαντικός αριθμός νέων θέσεων εργασίας. Έτσι, η Ελλάδα με τη σημαντική αναβάθμιση των λιμανιών και των κτιριακών υποδομών της, και φυσικά λόγω της γεωγραφικής της θέσης, θα μπορούσε να μετατραπεί σε πύλη προϊόντων της Άπω Ανατολής, από και προς την Ευρώπη.

Η Ελλάδα πρέπει να διατηρήσει αναλλοίωτη την πείρα, αλλά και την τεχνογνωσία, που κατέχει εδώ και πολλά χρόνια στις θάλασσες, ώστε η ελληνική ναυτιλία να γίνει και πάλι ανταγωνιστική σε διεθνή επίπεδα. Αυτό σημαίνει ισχυρό νηολόγιο, βελτίωση της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης, αλλά και υποστήριξη από τον δημόσιο τομέα.

Τα τελευταία χρόνια διανύουμε μία από τις μεγαλύτερες οικονομικές κρίσεις στην ιστορία της χώρας. Το ΑΕΠ συρρικνώνεται όλο και περισσότερο κάθε χρονιά, ενώ ο δρόμος της ανάκαμψης είναι μακρύς και δύσκολος. Παρόλο αυτά, ο ελληνικός ναυτικός κλάδος έχει ήδη σημαντική συμβολή στο ΑΕΠ της χώρας, και μπορεί να αποτελέσει τον μοχλό ανάπτυξης, υποστηρίζοντας την ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση και επενδύσεις.

Έτσι, η ένταξη του ναυτιλιακού κλάδου στη μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της χώρας αποτελεί προϋπόθεση. Το θεσμικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι σταθερό αλλά και ανταγωνιστικό λόγω των διεθνών πιέσεων για τη νηολόγηση πλοίων και την εγκατάσταση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Τέλος, οι διαδικασίες της έναρξης επιχειρήσεων θα μπορούσαν να απλοποιηθούν με τη μείωση της γραφειοκρατίας.

Βιβλιογραφία

- Αγγελοπούλου Μαρία. Ο θεσμός της κοινωνικής ασφάλισης στο ελληνικό δίκαιο. Πτυχιακή εργασία, διαθέσιμη στο [http://eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/LAW169/%CE%9A%CE%BFC%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%91%CF%83%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B9%CF%83%CE%B7%20\(91\)%20%20%CE%91%CE%B3%CE%B3%CE%B5%CE%BB%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%BF%CF%85%20%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%B1.pdf](http://eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/LAW169/%CE%9A%CE%BFC%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%91%CF%83%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B9%CF%83%CE%B7%20(91)%20%20%CE%91%CE%B3%CE%B3%CE%B5%CE%BB%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%BF%CF%85%20%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%B1.pdf)
- Αργυριάδης, Α. 2000. Φάκελος Εργασίας Ναυτικού Δικαίου. Διπλωματική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Σχολή Νομικών και Οικονομικών Επιστημών.
- Βλάχος Γ. Π., Αλεξόπουλος Α. Β. 1996. Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς.
- Γιωγγαράς Γ. 2007. Περί ναυτικών πρακτόρων, ναυλομεσιτών, ταξιδιωτικών πρακτόρων: Πρόσβαση στο επάγγελμα, Εθνικό κέντρο Βιβλίου, Αθήνα
- Βικιπαίδεια, 2016α, Δημόσιος Τομέας, https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B7%CE%BC%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%82_%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%AD%CE%B1%CF%82 (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016β, Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί, https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B7%CE%BC%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82_%CE%95%CF%80%CE%B9%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82_%CE%BA%CE%B1%CE%B9_%CE%9F%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CE%AF#cite_note-5 (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016γ, Κυβέρνηση της Ελλάδας, https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%85%CE%B2%CE%AD%CF%81%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B7_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82#cite_note-1 (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).

- Βικιπαίδεια, 2016γ, Νομικό Πρόσωπο,
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CF%80%CF%81%CF%8C%CF%83%CF%89%CF%80%CE%BF (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016ε, Δήμος,
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%82> (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016στ, Ναυτιλιακή Οικονομία,
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE_%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1 (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016ζ, Ναύλωση πλοίου
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%8D%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7_%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF%CF%85 (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016η, ναυπήγηση
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%AE%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7> (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016θ, εφόδια πλοίου
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%86%CF%8C%CE%B4%CE%B9%CE%B1_%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF%CF%85 (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016ι, εμπορική ναυσιπλοΐα
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF> (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016κ, ασφάλεια
[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%83%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B1_\(%CF%83%CF%8D%CE%BC%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B7\)#.CE.9A.CE.BF.CE.B9.CE.BD.CF.89.CE.BD.CE.B9.CE.BA.CE.AE_.CE.B1.CF.83.CF.86.CE.AC.CE.BB.CE.B9.CF.83.CE.B7](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%83%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B1_(%CF%83%CF%8D%CE%BC%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B7)#.CE.9A.CE.BF.CE.B9.CE.BD.CF.89.CE.BD.CE.B9.CE.BA.CE.AE_.CE.B1.CF.83.CF.86.CE.AC.CE.BB.CE.B9.CF.83.CE.B7) (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).
- Βικιπαίδεια, 2016λ, ναυτιλιακή πολιτική

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE_%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE (Πρόσβαση Ιούνιος 2016).

- Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Αρ. Φύλλου 170, Τεύχος Πρώτο, 28 Αυγούστου 2014
<https://www.yen.gr/documents/20182/47815/103fek170y2014/6bff776e-0abf-4546-a793-2210c4910e50>
- Λυκούδης, Π. (2014). Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου. Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Γ' έκδοση.
- Σύντομος οδηγός για το φόρο προστιθέμενης αξίας, Υπουργείο Οικονομικών, Τμήμα Τελωνείων, ενημερωτικό φυλλάδιο Ε15.
- Tax Alert (2016),
http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Tax_Alert_Feb_2016_GR/%24FILE/EY-Shipping_Tax_Alert_Feb2016-gr.pdf
- Α. Χατζοπούλου, Σ. Γερασίμου 2015. Σημειώσεις για το ναυτικό δίκαιο
- Φραγκιαδάκης Μ. Χ. (2015). Η δομή και η λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρίας. Πτυχιακή εργασία, Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Ο ρόλος του Δημόσιου Τομέα για την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας»

Στο παρόν παρατίθενται ερωτήσεις που σχετίζονται με τον ρόλο του Δημόσιου Τομέα για την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Ελλάδας. Η εργασία πραγματοποιείται στο πλαίσιο του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και τα αποτελέσματά της είναι στη διάθεση όλων των ενδιαφερομένων.

Το ερωτηματολόγιο θα διατεθεί σε υπαλλήλους του Υπουργείου Ναυτιλίας, ΔΟΥ πλοίων, σε υπαλλήλους του Λιμενικού Ταμείου (Δήμος Πειραιώς) και σε υπαλλήλους ναυτιλιακών εταιριών. Η διατήρηση της ανωνυμίας όλων των συμμετεχόντων στην έρευνα αποτελεί προϋπόθεση της παρούσας.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Κυκλώστε την απάντηση που σας αντιπροσωπεύει)

Φύλο:	<input type="checkbox"/> Άνδρας	<input type="checkbox"/> Γυναίκα		
Ηλικία:	<input type="checkbox"/> 18-25 ετών	<input type="checkbox"/> 26-35 ετών	<input type="checkbox"/> 36-45 ετών	<input type="checkbox"/> Άνω των 45
Οικ. Κατάσταση:	<input type="checkbox"/> Ελεύθερος/η	<input type="checkbox"/> Παντρεμένος/η	<input type="checkbox"/> Διαζευγμένος/η	<input type="checkbox"/> Χήρος/α
Εκπαίδευση:	<input type="checkbox"/> Λύκειο	<input type="checkbox"/> Πανεπιστήμιο	<input type="checkbox"/> Μεταπτυχιακό	<input type="checkbox"/> Διδακτορικό
Εισόδημα:	<input type="checkbox"/> Χαμηλό	<input type="checkbox"/> Μεσαίο	<input type="checkbox"/> Υψηλό	
Υπηρεσία:	<input type="checkbox"/> Υπ. Ναυτιλίας	<input type="checkbox"/> Δ.Ο.Υ. Πλοίων	<input type="checkbox"/> Ναυτιλ. εταιρία	<input type="checkbox"/> Λιμενικό
Προϋπηρεσία:	<input type="checkbox"/> 0-5 έτη	<input type="checkbox"/> 6-10 έτη	<input type="checkbox"/> 11-15 έτη	<input type="checkbox"/> ≥ 16 έτη

ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Κυκλώστε την απάντηση που σας αντιπροσωπεύει)

Ερώτηση 1. Ποιες από τις παρακάτω δραστηριότητες πιστεύετε ότι ανήκουν στο σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων;

Ναυπήγηση	Πλοιοκτησία	Ναυτική πίστη	Επισκευές	Τροφοδοσία
Πρακτόρευση	Εφοπλισμός	Εμπορική ναυσιπλοΐα	Ναύλωση	

Ερώτηση 2. Ποιες από τις παρακάτω ναυτιλιακές δραστηριότητες πιστεύετε ότι εφαρμόζονται στην Ελλάδα;

Ναυπήγηση	Πλοιοκτησία	Ναυτική πίστη	Επισκευές	Τροφοδοσία
Πρακτόρευση	Εφοπλισμός	Εμπορική ναυσιπλοΐα	Ναύλωση	

Ερώτηση 3. Ποια από τα παρακάτω πιστεύετε ότι ανήκουν στην ευρύτερη έννοια του δημόσιου τομέα;

Γενική Κυβέρνηση	Κεντρική Κυβέρνηση	Τοπική Αυτοδιοίκηση	Υπουργεία	Κοινωνική Ασφάλεια
------------------	--------------------	---------------------	-----------	--------------------

Ερώτηση 4. Πιστεύετε ότι είναι ο ρόλος του δημόσιου τομέα όσον αφορά στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας είναι υποστηρικτικός;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	---------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 5. Πιστεύετε ότι ο εφοπλισμός της Ελλάδας έχει ευνοήσει την ανάπτυξη του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας;

Καθόλου	Λίγο	Αδιάφορο	Αρκετά	Πάρα πολύ
---------	------	----------	--------	-----------

Ερώτηση 6. Πιστεύετε ότι η γραφειοκρατία παρεμποδίζει την ανάπτυξη της ναυτιλίας;

Καθόλου	Λίγο	Αδιάφορο	Αρκετά	Πάρα πολύ
---------	------	----------	--------	-----------

Ερώτηση 7. Συμφωνείτε με την συγχώνευση των ΔΟΥ πλοίων με τις υπόλοιπες εφορίες;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	---------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 8. Θεωρείτε ότι σε άλλες χώρες παρέχονται περισσότερα προνόμια στους εφοπλιστές;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 9. Το φορολογικό καθεστώς άλλων κρατών είναι ευνοϊκότερο από αυτό της Ελλάδας;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 10. Πιστεύετε ότι η φορολογία των πλοίων θα πρέπει να αυστηροποιηθεί;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 11. Αν αυξηθεί η φορολογία των πλοίων, πιστεύετε ότι ο δημόσιος τομέας, μέσω εσόδων, θα μπορούσε να παρέχει περισσότερες υπηρεσίες στο σύνολο της ναυτιλίας;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 12. Πιστεύετε ότι η οικονομική κρίση επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στον ίδιο βαθμό με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 13. Θεωρείτε ότι τα δρομολόγια στις άγονες γραμμές επιδοτούνται όπως θα έπρεπε για την ανάπτυξη των νησιών της Ελλάδας;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 14. Πιστεύετε ότι ο αριθμός των δρομολογίων είναι ικανοποιητικός για τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και των εμπορευμάτων;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 15. Πιστεύετε ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των λιμανιών θα βοηθούσε;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 16. Πιστεύετε ότι οι παροχές του κράτους και το φορολογικό καθεστώς είναι οι κύριοι λόγοι που οδηγούν στη μεταφορά έδρας ναυτιλιακών εταιριών εκτός Ελλάδας;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 17. Θεωρείτε ότι η ναυπηγοεπισκευαστική, ως μία ναυτιλιακή δραστηριότητα, θα έπρεπε να αναπτυχθεί στην Ελλάδα;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Ερώτηση 18. Τέλος, πιστεύετε ότι η ναυτιλία, ως βαριά βιομηχανία, πρέπει να αναπτυχθεί παραπάνω στην Ελλάδα;

Διαφωνώ πλήρως	Διαφωνώ	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	Συμφωνώ	Συμφωνώ πλήρως
----------------	---------	------------------------------	---------	----------------

Σας ευχαριστώ για τον χρόνο σας