



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

«Διοικητικές διατάξεις για την αξιοπλοΐα στην Ελλάδα και διεθνώς . Οι κοινωνικές , οικονομικές και νομικές συνέπειες της μη τήρησής της»

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Εκπόνηση : Γέμελος Εμμανουήλ (Α.Μ. 6750)

Εποπτεύων Καθηγητής: Στράνης Δημήτριος

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2014

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	
1.1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	6
1.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	6
1.3. ΑΤΟΜΙΚΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΩΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	7
1.4. ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	8
1.5. ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	8
1.6. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	11
1.7. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο Η ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	
2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	14
2.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	29
2.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	32
ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	
2.4. Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΟΥΡΥΞΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ	38
2.5. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	41
2.6. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	42
2.7. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	42
2.8. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	44
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	
2.9. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	48
2.10. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	54
ΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	
2.11. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	56
2.12. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	62
2.13. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο Η ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΔΙΕΘΝΩΣ	
3.1. ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	70
ΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	
3.2. Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	71
3.3. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	73

ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	
3.4. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	77
3.5. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ) ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	78
3.6. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	81
3.7. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ.....	82
3.8. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΙΑΦΕΡΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	83
3.9. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ	84
3.10. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	85
3.11. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΟΜΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ	86
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	92
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	94

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην εργασία που ακολουθεί μελετήθηκε η αξιοπλοΐα και οι συνθήκες οι οποίες τη διέπουν τόσο σε Διεθνές όσο και σε εγχώριο επίπεδο καθώς και οι συνέπειες που προκύπτουν από την μη τήρησή τους. Μελετήθηκαν σε κοινωνικό, οικονομικό και νομικό επίπεδο.

Η εργασία είναι δομημένη σε τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθενται στα βασικά στοιχεία του ναυτικού δικαίου. Εκείνα δηλαδή τα χαρακτηριστικά που είναι απαραίτητο να γνωρίζει κάποιος σε ότι αφορά το δίκαιο των θαλασσιών μεταφορών. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις κοινωνικές οικονομικές και νομικές διατάξεις που ισχύουν στην Ελλάδα. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις διεθνείς διατάξεις σε κοινωνικό οικονομικό και νομικό επίπεδο. Τέλος παρατίθενται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση του θέματος.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι Έλληνες περισσότερο από κάθε λαό σε όλο τον κόσμο παραμένουν σε όλη την μακρά ιστορία τους άρρηκτα συνδεδεμένοι με την θάλασσα. Πίστευαν ότι είχε θεϊκές δυνάμεις και για τον λόγο αυτό κατά την μυθολογία ένας από τους 12 θεούς του Ολύμπου ήταν ο Ποσειδώνας , ο θεός και προστάτης των θαλασσών. Πολύ γρήγορα συνειδητοποίησαν ότι η θάλασσα είχε γίνει τρόπος ζωής για αυτούς και την χρησιμοποίησαν ως μέσο ανάπτυξης , τόσο για στρατιωτικές όσο και για εμπορικές δραστηριότητες.

Η ναυτιλία στην Ελλάδα οφείλεται κυρίως στην γεωγραφική της θέση και στο γεγονός ότι είναι περιτριγυρισμένη από θάλασσα. Από αρχαιότατων χρόνων η ναυτιλία αποτέλεσε πολύ σημαντική πηγή εσόδων καθώς λόγω του ότι βρίσκεται ανάμεσα στην Ευρώπη , την Ασία και την Αφρική , ήταν και παραμένει σε σταυροδρόμι για τις περισσότερες ναυτικές διαδρομές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

1.1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Ναυτικό δίκαιο είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου, οι οποίοι ρυθμίζουν την ναυσιπλοΐα. Αυτό διαιρείται στο Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο (Ν.3816/1958 Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) και στο Δημόσιο ναυτικό δίκαιο (Ν.Δ. 187/1973 Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου)¹.

1.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 πλοίο είναι κάθε σκάφος, καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.

Επομένως, για να προσδιοριστεί η νομική έννοια του πλοίου πρέπει να υπάρχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α) **Σκάφος.** Δηλαδή οποιοδήποτε κοίλο σώμα, όχι όμως σχέδια.

β) **Χωρητικότητα καθαρή δέκα κόρων** τουλάχιστον. Ο κόρος είναι μονάδα όγκου και ισούται με 2,83 κυβικά μέτρα.

γ) **Αυτοδύναμη κίνηση.** Απαιτείται δηλαδή να κινείται αυτοδύναμα, αδιάφορα από τον τρόπο κίνησης, ήτοι μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο. Επομένως δεν αποτελούν πλοίο οι πλωτοί γερανοί, τα πλωτά ξενοδοχεία, τα υδροπλάνα, τα . αμφίβια αυτοκίνητα)

¹ Αναγνωστόπουλος Άλκης Εμπορικό Δίκαιο 2009

δ) Να κινείται στη θάλασσα. Επομένως, δεν αποτελούν πλοία εκείνα τα οποία κινούνται στις λίμνες, στα ποτάμια, καθώς επίσης και τα ιπτάμενα πλοία ή εκείνα που κινούνται κάτω από επιφάνεια της θάλασσας.

Αν δεν συντρέχουν οι παραπάνω προϋποθέσεις του νόμου, τότε υπάρχει «πλωτό ναυπήγημα». Στα πλωτά δε ναυπηγήματα εφαρμόζονται μόνο μερικές διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ.

1.3. ΑΤΟΜΙΚΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΩΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Το πλοίο αν και είναι πράγμα, εμφανίζεται ως πρόσωπο, διαγράφοντας και αυτό τον κύκλο της ζωής του προσώπου. Τα στοιχεία δε του πλοίου πρέπει να γράφονται στο νηολόγιο. Ειδικότερα²:

Το πλοίο έχει όνομα από τη δημιουργία του, το οποίο αναγράφεται στην πρύμνη του. Επίσης, φέρει διεθνές σήμα και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τηρείται μητρώο σηματολόγησης πλοίου.

Άλλο στοιχείο εξατομίκευσης του πλοίου είναι η χωρητικότητά του , καθώς επίσης ο αριθμός και το λιμάνι νηολόγησης.

Έχει επίσης εθνικότητα (ιθαγένεια), την οποία κηρύσσει συνεχώς με τη σημαία του και διακρίνεται ανάλογα με το είδος της εργασίας του σε εμπορικό, πολεμικό, ταχυδρομικό κλπ. Υποχρεούται να έχει εθνικότητα, γιατί διαφορετικά θα αποτελεί αυτό κάτι σαν αυτόνομο κρατίδιο στην ανοικτή θάλασσα, επί της οποίας, η κυριαρχία καμίας πολιτείας δεν επεκτείνεται. Η ιθαγένειά του εγγράφεται σε νηολόγιο, εκδίδεται δε πιστοποιητικό, το έγγραφο εθνικότητας.

Το πλοίο στερείται βέβαια νομικής προσωπικότητας, αλλά είναι υποκείμενο εννόμων σχέσεων, ακόμη και στο στάδιο της ναυπήγησης.

² Αναγνωστόπουλος Άλκης Εμπορικό Δίκαιο 2009

1.4. ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία που επιβάλλει ο νόμος. Ειδικότερα:

Τα ναυτιλιακά έγγραφα.

α) Το έγγραφο εθνικότητας, β) το πρωτόκολλο καταμέτρησης, το οποίο εκδίδεται από τη λιμενική αρχή και πιστοποιεί την χωρητικότητα και τις διαστάσεις του πλοίου, γ) το πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, το οποίο πιστοποιεί το ανώτατο επιτρεπόμενο βύθισμα του πλοίου με φορτίο, δ) το ναυτιλιακό δίπλωμα ή πρωτόκολλο επιθεώρησης και ε) το πιστοποιητικό υποθηκών και κατασχέσεων.

Τα βιβλία του πλοίου.

α) Το ναυτολόγιο, εκδίδεται από τη λιμενική αρχή, καταχωρούνται δε σε αυτό οι συμβάσεις ναυτικής εργασίας, β) το βιβλίο επισκέψεων, στο οποίο γίνεται μνεία των επισκέψεων της λιμενικής αρχής, πριν από τον απόπλου, γ) το ποινολόγιο, στο οποίο ο πλοίαρχος καταχωρεί τις ποινές που επιβάλλονται στα μέλη του πληρώματος, δ) το βιβλίο των υποθηκών και κατασχέσεων, ε) το ημερολόγιο του πλοίου, στ) το ημερολόγιο της μηχανής, ζ) το ημερολόγιο του ασυρμάτου

Τα ειδικά ναυτιλιακά έγγραφα, τα οποία αναφέρονται στο φορτίο του πλοίου.

α) Τα φορτωτικά έγγραφα και β) τα τελωνειακά έγγραφα.

1.5. ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ³

Αυτοί διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- α) Τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου κατά το κοινό δίκαιο
- β) τρόποι κτήσης του ναυτικού δικαίου.

³ Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, Ναυτικό δίκαιο

Αυτοί είναι δύο ειδών: πρωτότυποι και παράγωγοι.

Πρωτότυποι:

- α) Η ναυπήγηση,
- β) η χρησικτησία,
- γ) η δήμευση λαθρεμπορικού πλοίου λόγω ποινής.
- δ) Η κτήση κυριότητας πλοίου, από το ελληνικό δημόσιο, που καταποντίστηκε σε ελληνική παράκτιο θάλασσα
- ε) η άλωση, δηλαδή σύλληψη εχθρικού ή ουδέτερου πλοίου, από τις ναυτικές δυνάμεις και η κήρυξη αυτού «ως καλής λείας». Αυτό γίνεται από το Δικαστήριο Λειών.

Παράγωγοι⁴:

- α) Η εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή
- β) η διάθεση της μερίδας του συμπλοιοκτήτη.

Αναλούμε παρακάτω ειδικότερα τους σημαντικότερους πρωτότυπους τρόπους κτήσης της κυριότητας του πλοίου:

- α) **Ναυπήγηση.** Είναι η σύμβαση, με την οποία ένα πρόσωπο, το οποίο καλείται ναυπηγός (εργολάβος), αναλαμβάνει την υποχρέωση με αντιπαροχή, να ναυπηγήσει πλοίο, για λογαριασμό άλλου προσώπου, το οποίο ονομάζεται εργοδότης.

Πρόκειται για τη ναυπήγηση για λογαριασμό άλλου προσώπου, η οποία δεν πρέπει να συγχέεται με την ναυπήγηση κατά την οποία ο ναυπηγός κατασκευάζει το πλοίο για τον εαυτό του.

Η σύμβαση της ναυπήγησης, είναι πράξη αντικειμενικά ή απόλυτα ή πρωτότυπα εμπορική, σύμφωνα με το άρθρο 3 του διατάγματος περί αρμοδιότητας των εμποροδικείων και καταρτίζεται άτυπα.

⁴ Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, Ναυτικό δίκαιο

Το πλοίο που πρόκειται να ναυπηγηθεί, μπορεί να νηολογηθεί, αν και δεν είναι ακόμα πλοίο.

β) Χρησικτησία. Τα είδη της χρησικτησίας είναι δύο: η τακτική και η έκτακτη.

γ) Τακτική. Προϋποθέσεις της είναι οι εξής:

Νομή, η φυσική εξουσία του προσώπου επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 974 Α.Κ.

Νόμιμος τίτλος, ήτοι η έννομη σχέση, π.χ. πώληση, δωρεά, ανταλλαγή κ.λ.π., η οποία δικαιολογεί τη νομή διανοία κυρίου.

Καταχώρηση του νόμιμου τίτλου στο νηολόγιο.

Καλή πίστη, με την έννοια του άρθρου 1042 Α.Κ., η οποία θα πρέπει να υπάρχει κατά την κτήση της νομής, γιατί κακή πίστη που έγινε μετά την κτήση της νομής δεν βλάπτει.

Πάροδος ορισμένου χρόνου και ειδικότερα τρία χρόνια.

δ) Έκτακτη. Προϋποθέσεις της είναι οι εξής:

- Νομή του πλοίου διάνοια κυρίου.
- Πάροδος ορισμένου χρόνου και ειδικότερα 10 χρόνια.

Αναλύουμε επίσης παρακάτω τους σημαντικότερους παράγωγους τρόπους κτήσης της κυριότητας του πλοίου:

ε) Συμβατική εκποίηση του πλοίου. Προϋποθέσεις της είναι οι παρακάτω:

- Εκείνος που μεταβιβάζει να είναι κύριος του πλοίου που μεταβιβάζεται.
- Ικανότητα για δικαιοπραξία.
- Εξουσία για διάθεση
- Να μην απαγορεύεται η εκποίηση του πλοίου από το νόμο. Π.χ. απαγορεύεται η εκποίηση σε αλλοδαπό χωρίς την άδεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ.λ.π.

Συμφωνία μεταξύ αυτού που μεταβιβάζει και εκείνου που αποκτά το πλοίο, η οποία πρέπει να στηρίζεται σε νόμιμη αιτία. Π.χ. πώληση, δωρεά κ.λ.π. γιατί η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου είναι αιτιώδης.

Η συμφωνία πρέπει να γίνει εγγράφως και να καταχωρηθεί στο νηολόγιο.

1.6. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τα πρόσωπα τα οποία διακρίνουμε από την εκμετάλλευση του πλοίου είναι τα εξής τρία: ο κύριος ή ιδιοκτήτης του πλοίου, ο εφοπλιστής και ο πλοιοκτήτης.

α) Ο **κύριος ή ιδιοκτήτης του πλοίου**. Είναι εκείνος, ο οποίος έχει μεν την κυριότητα του πλοίου αλλά δεν το εκμεταλλεύεται για ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος.

β) Ο **εφοπλιστής**. Είναι εκείνος, ο οποίος εκμεταλλεύεται το πλοίο για τον εαυτό του, το οποίο όμως ανήκει κατά κυριότητα σε άλλον, δηλαδή στον κύριο ή ιδιοκτήτη του πλοίου (άρθρο 105 παρ.1 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Αυτός είναι υποχρεωμένος να δηλώσει την εκμετάλλευση εγγράφως μαζί με τον κύριο του πλοίου στη λιμενική αρχή του τόπου της νηολόγησης και η δήλωσή του καταχωρίζεται στο νηολόγιο.

Αν δεν γίνει η δήλωση, ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι το εκμεταλλεύεται για τον εαυτό του. Το τεκμήριο αυτό είναι μαχητό, δηλαδή εκείνος ο οποίος έχει έννομο συμφέρον μπορεί να αποδείξει το αντίθετο, όπως ο πραγματικός εφοπλιστής ή ο κύριος του πλοίου.

γ) Ο **πλοιοκτήτης**. Είναι ο κύριος του πλοίου, ο οποίος εκμεταλλεύεται ταυτόχρονα το πλοίο. Δηλαδή ο πλοιοκτήτης είναι πάντοτε κύριος του πλοίου, ενώ ο κύριος του πλοίου δεν είναι πάντοτε πλοιοκτήτης, όπως συμβαίνει, όταν δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο ο ίδιος, δηλαδή δεν επιχειρεί ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος. Αυτό μπορεί να συμβεί, είτε γιατί έχει το πλοίο για αναψυχή, είτε γιατί παραχώρησε σε άλλον την εκμετάλλευση του πλοίου. Πλοιοκτήτης μπορεί να είναι τόσο φυσικό, όσο και νομικό πρόσωπο.

Να σημειωθεί ότι πρόσωπο του ναυτικού δικαίου είναι και ο **πλοίαρχος**, ο οποίος προσλαμβάνεται με σύμβαση μίσθωσης υπηρεσιών και έχει ως αρμοδιότητα τη

διοίκηση του πλοίου, ασκεί εξουσία επί όλων των προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο, είναι ο νόμιμος εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και αυτών που επιβαίνουν στο πλοίο και καταρτίζει τις συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη.

1.7. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Συμπλοιοκτησία είναι η εκμετάλλευση πλοίου, η οποία γίνεται μετά από συμφωνία για λογαριασμό των συμπλοιοκτητών, το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε αυτούς, χωρίς όμως αυτή η συμφωνία να αποτελεί εμπορική εταιρία γνωστού τύπου.

Αποτελεί ιδιόρρυθμο εταιρικό τύπο και **στερείται νομικής προσωπικότητας**. Καταρτίζεται άτυπα, δηλαδή χωρίς τη σύνταξη συμβολαιογραφικού εγγράφου, όμως προκειμένου να είναι ευχερής η απόδειξη της, καταρτίζεται εγγράφως και έχουν τη δυνατότητα οι συμπλοιοκτήτες να καθορίσουν τη σχέση τους ελεύθερα.

Το πλοίο διαιρείται σε αριθμό ιδανικών μερίδων, τις μερίδες συμπλοιοκτησίας. Κάθε συμπλοιοκτήτης έχει μερίδα συμπλοιοκτησίας, η οποία αποτελεί τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμπλοιοκτητών. Οι αποφάσεις των συμπλοιοκτητών λαμβάνονται κατά απόλυτη πλειοψηφία επί του συνόλου των μερίδων, οι οποίες είναι δεσμευτικές για όλους τους συμπλοιοκτήτες.

Οι συμπλοιοκτήτες μετέχουν στα κέρδη και στις ζημιές ανάλογα με τη μερίδα που έχει ο καθένας και κατά τον ίδιο λόγο ευθύνονται απέναντι στους τρίτους.

Η διαχείριση ανατίθεται σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα που μπορεί να είναι συμπλοιοκτήτες ή όχι. Ο διαχειριστής τηρεί τα βιβλία της συμπλοιοκτησίας, καταρτίζει δικαιοπραξίες μέσα στα πλαίσια της εξουσίας που του έχουν ορίσει οι συμπλοιοκτήτες και λογοδοτεί σ' αυτούς. Η συμπλοιοκτησία λύεται:

- α) με την απώλεια του πλοίου,
- β) όταν περιέλθουν όλες οι μερίδες σε ένα πρόσωπο,
- γ) με την παύση της εκμετάλλευσης του πλοίου και
- δ) με την εκποίηση του πλοίου.

Η συμπλοιοκτησία δεν λύεται με το θάνατο, την πτώχευση ή την ανικανότητα για δικαιοπραξία κάποιου από τους συμπλοιοκτήτες.

Προϋποθέσεις συμπλοιοκτησίας.

Οι προϋποθέσεις συμπλοιοκτησίας είναι οι εξής:

α) Πλοίο, με την έννοια του άρθρου 1, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Μπορεί δε να υπάρξει συμπλοιοκτησία και σε πλοίο, το οποίο ναυπηγείται.

β) Κυριότητα επί του πλοίου δύο ή περισσότερων προσώπων.

γ) Εκμετάλλευση του πλοίου από τους συμπλοιοκτήτες, δηλαδή επιχείρηση ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος, διαφορετικά δεν υπάρχει συμπλοιοκτησία αλλά συγκυριότητα του πλοίου.

δ) Η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου να μη γίνεται με άλλη μορφή εταιρίας, π.χ. Ο.Ε., Α.Ε., Ε.Π.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Η ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η Ελλάδα , λόγω της σπάνιας γεωγραφικής της θέσης και του μεγάλου μήκους των ακτογραμμών που η θέση αυτή της παρέχει, ήταν πάντα μεγάλη ναυτική δύναμη με κυρίαρχο ρόλο στο θαλάσσιο εμπόριο από αρχαιοτάτων χρόνων. Πληθώρα αρχαιολογικών ευρημάτων, ιστορικών κειμένων αλλά και μυθολογικών αναφορών επιβεβαιώνουν την οικειότητα των Ελλήνων με το υγρό στοιχείο δίνοντας τους την δυνατότητα να το εκμεταλλευτούν αναπτύσσοντας την οικονομία και την επιρροή τους.

Τις πρώτες αναφορές που επιδεικνύουν την ικανότητα των ελλήνων στην ναυτιλία τις συναντάμε στην μυθολογία , η οποία όμως υστερεί φυσικά σε χειροπιαστές αποδείξεις αλλά μας βοηθά να αναπτύξουμε μια γενική εικόνα του βαθμού ανάπτυξης που είχαν αναπτύξει οι Έλληνες αλλά και την πρωτοπορία στον τομέα αυτό. Η πρώτη παγκόσμια αναφορά σε ναυπήγηση πλοίου συναντάται στον μύθο του κατακλυσμού του Δευκαλίωνα , ο οποίος κατασκεύασε ένα ξύλινο πλοίο με σκοπό την επιβίωση του από την νεροποντή ύστερα από εντολή του Διός. Η αργοναυτική εκστρατεία είναι η πρώτη πεζοπορική επιχείρηση στην παγκόσμια ιστορίας και ο μύθος της μας δείχνει το πόσο είχαν αναπτύξει οι αρχαίοι Έλληνες την τέχνη της πελαγοδρομίας αλλά και την ικανότητα του προσανατολισμού μέσω κυρίως της αστρονομίας. Από τα έργα του Ομήρου αντλούμε πληροφορίες για την πρώτη μεγάλη θαλάσσια στρατιωτική επιχείρηση , την εκστρατεία των Αχαιών στην Τροία. Τέλος στην Οδύσσεια ο Όμηρος συγκεντρώνει όλες τις ναυτικές γνώσεις και τους μύθους των Ελλήνων που είχαν να κάνουν με την θάλασσα συνδυάζοντας όλα τα στοιχεία αυτά στις περιπέτειες του Οδυσσέα.

Η μυθολογία μας δίνει μια εικόνα της ανεπτυγμένης σχέσης των Ελλήνων με την ναυσιπλοΐα τα προϊστορικά χρόνια. Τα ιστορικά όμως στοιχεία είναι αυτά που μας δίνουν πληροφορίες για να σχηματίσουμε μια σαφή εικόνα για τα επιτεύγματα των Ελλήνων στην ναυτιλία. Από τον 1^ο αποικισμό ο οποίος έλαβε χώρα από τον 12^ο-9^ο αιώνα π.Χ. , επετεύχθη η αποίκηση των ακτών της Μικράς Ασίας , της Θράκης και

της Κύπρου. Αυτή η περίοδος αποτέλεσε σταθμό στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας καθώς άνοιξε ανεξερεύνητους εμπορικούς ναυτικούς δρόμους προς την Ασία. Το εμπόριο αναπτύχθηκε, η ναυτιλία γιγαντώθηκε καθώς οι μεγάλες αποστάσεις απαιτούσαν μεγαλύτερα και ταχύτερα πλοία. Επιστήμες όπως η αστρονομία, τα μαθηματικά και η ναυπηγική γνώρισαν άνθηση κάνοντας τους Έλληνες ναυτικούς κυρίαρχους του τότε γνωστού κόσμου.

Κατά την διάρκεια του δεύτερου αποικισμού από τον 8^ο έως τον 6^ο π.Χ. αιώνα άνοιξαν νέοι θαλάσσιοι δρόμοι προς τα δυτικά, καθιστώντας την ελληνική ναυτιλία κυρίαρχη δύναμη και πέρα από τα στενά όρια του Αιγαίου πελάγους, ιδρύοντας αποικίες όχι μόνο στις ακτές της Ιταλίας και της Σικελίας αλλά και στην βόρειο Αφρική φτάνοντας ακόμα μέχρι τα στενά του Γιβραλτάρ στην νότια Ισπανία. Η επικράτηση των Ελλήνων στην Μεσόγειο θάλασσα είχε εδραιωθεί και οι Έλληνες ναυτικοί είχαν ήδη αρχίσει να χτίζουν την φήμη των έμπειρων και ικανών θαλασσοπόρων, η οποία τους ακολουθεί ακόμα και σήμερα. Η εμπειρία και ικανότητα τους αυτή δεν τους βοήθησε μόνο στο να χτίσουν την θαλάσσια κυριαρχία τους αλλά και να την διατηρήσουν, όπως έγινε κατά τους Περσικούς πολέμους, καθώς τα πλοία των Αθηναίων στην ναυμαχία της Σαλαμίνας έδωσαν το καθοριστικό χτύπημα στους Πέρσες βοηθώντας τις ελληνικές πόλεις να μείνουν ανεξάρτητες.

Τόσο κατά την διάρκεια των ρωμαϊκών και των βυζαντινών χρόνων όσο και κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, παρά το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία είχε χάσει την συνοχή της, κατάφερε να διατηρήσει όλα τα στοιχεία που την οδήγησαν στην κατάκτηση των θαλασσών. Η μεταφερόμενη γνώση από γενιά σε γενιά και η εμπειρία των ναυτικών, αλλά και η γεωγραφική θέση της Ελλάδας με τα χιλιάδες νησιά και τις απέραντες ακτογραμμές, αποτέλεσαν βασικά στοιχεία του απελευθερωτικού αγώνα των Ελλήνων εναντίων των Τούρκων.

Μέχρι τα μέσα του περασμένου αιώνα οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες εκτελούνταν αποκλειστικά με ιστιοφόρα. Η νεώτερη ελληνική Ακτοπλοΐα έχει την αρχή της στην ταχυδρομική συγκοινωνία που θεσμοθετήθηκε ανάμεσα στα λιμάνια της απελευθερωμένης Ελλάδας στα 1830, με πυρήνα τα πλοία που είχαν μείνει από τον επτάχρονο αγώνα και τα οποία πέρασαν στα χέρια του κράτους. Έτσι άρχισε η επικοινωνία ανάμεσα στα λιμάνια της στεριάς και τα νησιά, αλλά και ανάμεσα σε

ηπειρωτικά σημεία, δεδομένου ότι οι οδικές συγκοινωνίες ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτες και το οδικό δίκτυο υποτυπώδες. Φορέας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ήταν το Πολεμικό Ναυτικό. Συχνά τα ιστιοφόρα πλοία της εποχής δεν επαρκούσαν οπότε γινόταν αναγκαστική ναύλωση άλλων πλοίων γεγονός που σήμαινε σοβαρή δαπάνη για τα Ταμεία του Κράτους⁵.

Το κράτος κάτω από αυτές τις συνθήκες αποφάσισε να ναυπηγήσει το 'ταχύπλουν της κυβερνήσεως' 'Μεθώνη' (Ταχυδρομικό) και το 'Μαξιμιλιανός'. Τα δυο αυτά πλοία ήταν ατμόπλοια. Το 1836 η ελληνική πολιτεία με ένα από τα πρώτα νομοθετήματα που ίσχυσαν μετά την απελευθέρωση, επεφύλαξε το ακτοπλοϊκό προνόμιο στην εθνική ναυτιλία χωρίς όμως να αποκλείονται και πλοία ξένης εθνικότητας με τον όρο της αμοιβαιότητας⁶.

Η ζήτηση για μεταφορά επιβατών και φορτίων, καθώς και οι ταχυδρομικές ανάγκες δεν ικανοποιούνταν με τον υπάρχοντα στόλο και ήταν συχνό φαινόμενο η χρησιμοποίηση σκαφών του Πολεμικού Ναυτικού. Σε αυτό το χρονικό διάστημα, δηλαδή στα μέσα του 19ου αιώνα, είχε σχηματισθεί ένας κρατικός επιβατικός στόλος που αποτελούνταν από 5 ατμόπλοια τα οποία διατέθηκαν από το Υπουργείο Εσωτερικών.

Το 1855, με το όνομα 'ΣΠΑ', προβλέφθηκε η σύσταση εταιρείας με κύριο έργο την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και των παραλίων της Ελλάδας. Έτσι ιδρύθηκε στη Σύρο, κατά τα πρότυπα του Αυστριακού Αλόυδ, η πρώτη εταιρεία επιβατικών πλοίων με την επωνυμία 'Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας'. Με τον νόμο αυτό ανατέθηκε στον πλοίαρχο και ναυπηγό, Γεώργιο Τομπάζη, η διοίκηση της εταιρείας. Η εταιρεία επιχορηγήθηκε από το ελληνικό Κράτος και της δόθηκε το μονοπώλιο της ακτοπλοΐας για 23 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1880, ενώ το Αυστριακό Αλόυδ και το Γαλλικό Μεσσαζέρη περιορίστηκαν σε διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Η εταιρεία αυτή παρά την κρατική βοήθεια δεν μπόρεσε να ευδοκιμήσει και το 1892 κήρυξε πτώχευση⁷.

Το 1883 όμως είχε ιδρυθεί στην Αθήνα η δεύτερη ατμοπλοϊκή εταιρεία η 'Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα'. Ιδρυτικά μέλη της οποίας ήταν Τραπεζίτες και διάφοροι οικονομικοί παράγοντες. Το στόλο της αποτελούσαν 9 πλοία. Ένα χρόνο νωρίτερα,

⁵ Τριανταφυλλάκης Γεώργιος Δ. Εισηγήσεις εμπορικού δικαίου

⁶ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΟ ΕΘΝΟΣ

⁷ Λεκάκου Μαρία Β., Πάλλης Αθανάσιος Α. Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία / Σωτήρης Θεοδώροπουλος, Αθήνα : Τυπωθήτω, 2006

το 1882, είχε ιδρυθεί στον Πειραιά η 'Ατμοπλοία ΓΟΥΔΗ' με 6 πλοία. Με την πτώχευση της 'Ελληνικής Ατμοπλοίας' ιδρύθηκε στη Σύρο η 'Νέα Ελληνική Ατμοπλοία' με πυρήνα τα πλοία της παλιάς.

Αργότερα ιδρύθηκαν η 'Ατμοπλοία Νεωρίου' που τη διαδέχθηκε η 'Κυκλαδική Ατμοπλοία' και η 'Ατμοπλοία Ερμουπολέως'. Αυτές οι εταιρείες εμφανίζονται να δραστηριοποιούνται στον τομέα των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών μέχρι και το έτος 1932, εργάζονται σε καθεστώς τέλειου ανταγωνισμού, ο οποίος πολλές φορές εξελίσσεται σε αθέμιτο ανταγωνισμό, με καταστρεπτικά αποτελέσματα.

Το δικαίωμα των υπό ξένη σημαία πλοίων να ακτοπλοούν μεταξύ ελληνικών λιμανιών, εξακολούθησε να παρέχεται με συναπτόμενες ή ανανεούμενες συμβάσεις μέχρι και το 1927. Τότε, με νέες συμβάσεις με την Μ. Βρετανία και την Ιταλία, οι οποίες είχαν μέχρι τότε αυτό το δικαίωμα, το δικαίωμα της ακτοπλοΐας καταργήθηκε οριστικά για τα πλοία που δεν έφεραν ελληνική σημαία.

Η παρουσία ξένων εταιρειών (μέχρι το 1927) δεν εμπόδισε την εμφάνιση και άλλων ελληνικών εταιρειών συνήθως βραχύβιων. Όλες αυτές οι εταιρείες παρουσιάζονται να επιχορηγούνται σε κάποιο βαθμό έμμεσα ή άμεσα από το Κράτος, με επιχορηγήσεις, εκπτώσεις σε υγειονομικά και λιμενικά τέλη⁸.

Στο πόλεμο του 1912-1913 η Ακτοπλοία ήταν ικανή και έτοιμη να προσφέρει δυνάμεις για στρατιωτικές και επισιτιστικές μεταφορές, αλλά και βοηθητικές μονάδες για τον ελληνικό Στόλο.

Η δράση της ελληνικής Ακτοπλοΐας στον Ά Παγκόσμιο Πόλεμο και αργότερα στην εκστρατεία της Μ. Ασίας ήταν ιδιαίτερα σημαντική και υπέστη πολλές απώλειες. Η ελληνική ακτοπλοία έχασε τότε το 82% του δυναμικού της. Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η συμβολή της ακτοπλοΐας τόσο στη μεταφορά του ελληνικού στρατού για την κατάληψη της Σμύρνης όσο και στη διάσωση των υπολειμμάτων της στρατιάς της Μ. Ασίας καθώς και στην προσπάθεια περισυλλογής των προσφύγων και της μεταφοράς τους στην ελεύθερη Ελλάδα⁹.

⁸ Λουκόπουλος Α. Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου 2008

⁹ Λεκάκου Μαρία Β., Πάλλης Αθανάσιος Α. Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία / Σωτήρης Θεοδώροπουλος, Αθήνα : Τυπωθήτω, 2006

Στην διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου (1917) το κράτος με σκοπό τον έλεγχο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ίδρυσε την διεύθυνση θαλάσσιων μεταφορών (Δ.Θ.Μ) με διευθυντή τον· πρώην Υπουργό Συγκοινωνιών, Διαμαντίδη. Η κρατική προσπάθεια για "εθνικοποίηση" των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών απέτυχε γιατί δεν οργανώθηκε σωστά, παρόλο που οι πλοιοκτήτες φαίνεται να κέρδισαν αρκετά. Πρέπει να σημειώσουμε ότι σε αυτή τη διεύθυνση εντάχθηκαν όλα τα ακτοπλοϊκά σκάφη που υπήρχαν εκείνη την εποχή¹⁰.

Όταν το 1922 διαλύθηκε η Δ.Θ.Μ. άφησε πίσω της ένα μεγάλο έλλειμμα. Τα 122 σκάφη που διαχειρίζονταν παραδόθηκαν πίσω στους πλοιοκτήτες τους. Χαρακτηριστικό της περιόδου που ακολούθησε από το 1922 έως το 1929 είναι ο εξοντωτικός ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες. Πρακτικές ανταγωνισμού που ακολούθησαν ήταν: συναναχωρήσεις, εκπτώσεις ναύλων και δυσφημίσεις αντιπάλων, απέβησαν σε βάρος της ποιότητας των υπηρεσιών των πλοίων και βέβαια της εξυπηρέτησης των επιβατών. Είναι φανερό ότι τα περιθώρια του κέρδους μέσα σε αυτό το κλίμα του εξοντωτικού ανταγωνισμού ήταν μικρά, η δε αντικατάσταση των πλοίων ήταν αδύνατη. Η μέση ηλικία των πλοίων το 1924 ήταν 30,5 χρόνια. Το 1925, 39 χρόνια και το 1929 έφτασε περίπου τα 42 χρόνια. Οι εταιρείες προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να διατηρήσουν χαμηλό σταθερό κόστος, δεν προέβλεπαν δαπάνες για ανανέωση και αδιαφορούσαν για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών¹¹.

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από τα αρνητικά στοιχεία του αθέμιτου ανταγωνισμού, της έλλειψης προγραμματισμού και ορθολογισμού, της πληθώρας των σκαφών και έτσι διαμόρφωσε το κλίμα για την επιβολή 'ρυθμιστικής κρατικής παρέμβασης'. Οι εξελίξεις αυτές είναι πλήρως συναρτημένες με τα ιστορικά γεγονότα της εποχής. Η Μικρασιατική καταστροφή ανέτρεψε όλες τις προσδοκίες του κλάδου, ο οποίος ετοιμάζεται για να εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες των παραλίων της Μ. Ασίας. Παράλληλα η καθιέρωση εκ μέρους της Τουρκίας αποκλειστικού προνομίου (cabotage) υπέρ των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία επιδείνωσε την κατάσταση.

¹⁰ Λουκόπουλος Α. Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου 2008

¹¹ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Το 1926 συστήθηκε η 'ακτοπλοΐα της Ελλάδος' και αυτή είναι η εταιρεία που κυριάρχησε στην περίοδο του Μεσοπολέμου. Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια που μπόρεσε να επιζήσει. Την αποτελούσαν η 'ατμοπλοΐα Γιαννουλάτου' και οι εταιρείες Μανουηλίδη Παντελέοντος, Α. Ρήγα, Βλασσοπούλου, Δομεστίνη και αργότερα Τόγια. Πρόκειται για το πρώτο κοινοπρακτικό σχήμα με πρωτοβουλία των εταιρειών, στο οποίο όμως δεν εντάχθηκε το σύνολο των εταιρειών. Το έτος 1930 η Ελληνική Επιβατηγός ναυτιλία είχε φτάσει να αποτελείται από 86 πλοία κατανεμημένα σε 32 πλοιοκτήτες.

Το 1929 συστήθηκε από το κράτος επιτροπή με στόχο τη μελέτη των Ναυτιλιακών πραγμάτων της χώρας. Πρόεδρος ορίστηκε ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης Α. Μιχαλακόπουλος, ολοκλήρωσε το έργο της και κατέληξε σε πορίσματα το 1931. Πρώτο μέτρο που θεσπίστηκε με βάση τα πορίσματα της Επιτροπής ήταν ο φραγμός της νηολόγησης υπερηλίκων πλοίων (άνω των 20 ετών). Με το μέτρο αυτό θα αχρηστευτούν αμέσως 36 πλοία και μέσα στην πενταετία μέχρι το 1936, άλλα 19. Επίσης η Επιτροπή πρότεινε να τεθούν εκτός δρομολογίων τα άνω των 50 ετών πλοία και να αποζημιωθούν οι πλοιοκτήτες με βάση την αξία τους. Επίσης οι προτάσεις προέβλεπαν¹²:

- Α. να απαγορευτούν οι συναναχωρήσεις που δεν είχαν ιδιαίτερο λόγο,
- Β. να συσταθούν αρμόδια όργανα για τις άγονες γραμμές,
- Γ. να ληφθούν μέτρα για τους θιγόμενους ναυτεργάτες.

Τελικά θεσμοθετήθηκε να αποσυρθούν άνω των 55 ετών πλοία και έτσι αποσύρθηκαν 24 αντί για 36. Για την αποζημίωση των αποσυρθέντων πλοίων δημιουργήθηκε το Ταμείο Εκκαθάρισεως του Επιβατηγού Στόλου και σε αυτό συνεισέφεραν οι πλοιοκτήτες που είχαν σε ενέργεια. Ούτε όμως αυτή η διευθέτηση έλυσε το λεγόμενο ακτοπλοϊκό ζήτημα και έτσι οι μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες αποφάσισαν να ιδρύσουν ένα κοινό ταμείο το οποίο είχε σκοπό να ρυθμίσει τα ακτοπλοϊκά πράγματα και να αποφευχθεί ο εξοντωτικός ανταγωνισμός.

¹² ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Το 1939 καθώς ο πόλεμος πλησίαζε, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης δημιουργήθηκε με αναγκαστικό νόμο ένα συλλογικό όργανο η Κοινή Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Κ.Δ.Α.Σ.) Με σκοπό την ενιαία διαχείριση των πλοίων που ανήκαν σε αυτήν (άνω των 100 κόρων και μέχρι 50 ετών) και είχε και την μέριμνα ανανέωσης του επιβατικού στόλου κάτω από την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και με αυστηρές και συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τα μέλη της υποχρεωτικής κοινοπραξίας.

Την εποχή εκείνη υπήρχαν σε κίνηση 64 επιβατηγά πλοία, από τα οποία τα 47 εντάχθηκαν σε νέο σχήμα. Το επιβατικό κοινό την αντιμετώπισε θετικά γιατί παρουσίασε καλύτερη κατανομή πλοίων στις διάφορες ακτοπλοϊκές γραμμές, κανονικότητα, ακρίβεια δρομολογίων και βελτίωση της καθαριότητας. Ο πόλεμος σταμάτησε αυτή την προσπάθεια. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι το 1940 στις κυριότερες εσωτερικές γραμμές κινούνταν 40 πλοία κατανεμημένα σε 20 πλοιοκτήτριες εταιρείες, 12 εκ των οποίων τα διαχειρίζονταν η Ακτοπλοΐα της Ελλάδος.

Ο βομβαρδισμός του Απρίλη του 1941 ουσιαστικά κατέστρεψε και την Ελληνική Ακτοπλοΐα, η οποία βγήκε από τον πόλεμο έχοντας στο δυναμικό της μόνο 3 πλοία. Η έλλειψη ασφαλιστικής μέριμνας για κινδύνους πολέμου επιδείνωσε την κατάσταση μετά την καταστροφή του πολέμου. Ο πόλεμος έδωσε λύση στην ανισορροπία ζήτησης και προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και το ζήτημα της μεγάλης ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων.

Η απελευθέρωση βρήκε ουσιαστικά τη χώρα χωρίς επιβατηγά πλοία καθώς αυτά που διασώθηκαν ήταν επιταγμένα στις συμμαχικές δυνάμεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούνταν στοιχειωδώς με ιστιοφόρα και βενζινοκίνητα σκάφη. Οι μεταφορικές ανάγκες ήταν πολύ μεγάλες καθώς τόσο τα χερσαία μεταφορικά μέσα όσο και το οδικό δίκτυο ήταν κατεστραμμένα¹³.

¹³ Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999

Όταν τελικά άρθηκε η συμμαχική επίταξη των επιβατηγών πλοίων, δόθηκαν πλοία που παραχωρήθηκαν από τους συμμάχους, 7 κορβέτες που αγοράστηκαν, 21 πετρελαιοκίνητα που προήλθαν από την λεία του πολέμου και 5 πλοία από γερμανικές επανορθώσεις. Η μεταφορά επιβατών εξακολουθούσε να είναι πολύ δύσκολη λόγω του ακατάλληλου τύπου των πλοίων. Για τη λύση του προβλήματος που εμφανίστηκε, δημιουργείται μια ακόμη επιτροπή η οποία από το 1945 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων χρειάζονται 24 ατμόπλοια σε μια συγκεκριμένη διάταξη. Οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις του 'Ακτοπλοϊκού Ζητήματος' για τη μεταπολεμική οργάνωση και λειτουργία της ακτοπλοΐας μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες:

A. μέση κρατική διαχείριση

B. κάτω από κρατική καθοδήγηση, ελεύθερη λειτουργία των ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων

Γ. οργανωμένο και κρατικά ελεγχόμενο ιδιωτικό μονοπώλιο της εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Την ίδια εποχή, το 1946 κατατέθηκε η πρόταση του εφοπλιστή Αριστοτέλη Ωνάση για μονοπωλιακή εκμετάλλευση του δικαιώματος των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Η επιτροπή που συστήθηκε από την Κυβέρνηση για τη μελέτη της πρότασης απέρριψε παμψηφεί τις προτάσεις¹⁴.

Το 1947 καταρτίζεται από το Δημόσιο νέο σχέδιο, με βασικό σημείο την πώληση στην Ένωση Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων (ΕΑΚΤΕ) των σκαφών που εξυπηρετούσαν την ακτοπλοΐα και ήταν υπό κρατικό έλεγχο χρησιμοποιούμενων, καθώς και την παροχή ορισμένων διευκολύνσεων για την οικονομική ενίσχυση της ένωσης (παραχώρηση τριών φορτηγών ατελή εισαγωγή καυσίμων και εφοδίων, αναθεώρηση της σύνθεσης των πληρωμάτων, και τη μη ανάμειξη του δημοσίου στις μεταξύ των μελών σχέσεις)¹⁵. Τα πλοία που πωλήθηκαν αποτέλεσαν τον πυρήνα του υπό ανασυγκρότηση επιβατηγού ακτοπλοϊκού στόλου. Η ενέργεια αυτή αποτέλεσε ουσιαστικά την πρώτη προσπάθεια αποκατάστασης των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

¹⁴ Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999

¹⁵ Κιάντος, Βασίλειος Δ., Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιον. 1ος/2, Θεσσαλονίκη : Αφοί Π. Σάκκουλα, 1975

Το 1950 συμβαίνει ένα σημαντικό γεγονός, με τη ναυπήγηση σε ιταλικά ναυπηγεία τεσσάρων ομοίων πλοίων, έναντι των οφειλομένων ιταλικών επανορθώσεων. Αυτά αποκτήθηκαν από τους ακτοπλόους εφοπλιστές (3 από τη Θηραϊκή Ατμοπλοία (Νομικός) και ένα από τον Π. Ποταμιάνο), με ευνοϊκούς όρους και ευκολίες πληρωμής. Τα πλοία αυτά ήταν και τα μόνα νεότευκτα του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου. Λίγο μετά το τέλος του κρατικού μονοπωλίου και συγκεκριμένα το 1950 τις κύριες εσωτερικές γραμμές εξυπηρετούν 30 πλοία που κατανέμονται σε 17 πλοιοκτήτες¹⁶.

Την δεκαετία που ακολούθησε 1950-1960 η προβληματικότητα του παραμένει και εντοπίζεται στην ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια του πλωτού υλικού (35 πλοία) και στην κατάτμηση των εφοπλιστικών επιχειρήσεων σε πολυάριθμες, ανεξάρτητες μικρές επιχειρήσεις (18 επιχειρήσεις) των οποίων το επίπεδο οργάνωσης αδυνατεί να εξυπηρετήσει τις επιβατικές ανάγκες οδηγεί τα Υπουργεία Συντονισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας το 1959 να λάβουν τα ακόλουθα μέτρα:

Α. προσδιορισμός του απαραίτητου αριθμού των πλοίων και καθορισμός του κατάλληλου τύπου πλοίου (για την παρούσα φάση για την εξυπηρέτηση των κύριων γραμμών απαιτούνται περίπου 25 πλοία κυρίως 2 κατηγοριών ως προς την χωρητικότητα).

Β. δάνεια με κρατική φροντίδα που θα καλύπτουν μισό της αξίας του πλοίου, δεκαετούς διάρκειας και με επιτόκιο 5%.

Γ. σταδιακή αύξηση του ναυτολογίου των επιβατών.

Δ. πενταετείς συμβάσεις με το Κράτος για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών με πλοία της Β' Κατηγορίας (ως προς την χωρητικότητα)

Ε. καταχώρηση της ακτοπλοϊκής επιχείρησης με τον καθορισμό ορίου κορεσμού σε κάθε γραμμή.

Στ. κατοχύρωση επιπέδων ασφαλείας και άνεσης ταξιδιού για το επιβατικό κοινό.

Ζ. Συντονισμός θαλασσιών, χερσαίων και εναέριων μεταφορών

Η. σύσταση οργάνου, ανωτέρου επιπέδου, για την παρακολούθηση θεμάτων που αφορούν την ακτοπλοία.

¹⁶ Κιάντος, Βασίλειος Δ., Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιον. 1ος/2, Θεσσαλονίκη : Αφοί Π. Σάκκουλα, 1975

Αυτές οι προτάσεις δεν βρήκαν σύντομα υλοποίηση και το κυριότερο, δεν εισακούστηκε η πρόταση για αντιστοίχιση των μεταφορικών αναγκών (ζήτηση) και των πλοίων (προσφορά) κατά γραμμή έτσι συνεχίστηκε η είσοδος και η έξοδος πλοίων χωρίς την ύπαρξη τεκμηριωμένου σχεδίου ανάπτυξης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών κατά τη γεωγραφική ενότητα της χώρας. Το 1960 τις κυριότερες εσωτερικές γραμμές (και τη γραμμή του Αργοσαρωνικού) εξυπηρετούν 30 πλοία που τα διαχειρίζονται πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Το 1963, το Κράτος, μέσω του Ε.Ο.Τ, αποφάσισε να αναλάβει το εγχείρημα της παραγγελίας σε ιταλικά ναυπηγεία και άλλων τριών σκαφών (επιβατηγών-οχηματαγωγών) ,σημαντικό μέρος του κόστους των οποίων θα καλύπτονταν από το υπόλοιπο των ιταλικών επανορθώσεων. Με αυτόν τον τρόπο μπήκαν στις ελληνικές θάλασσες τρία νεότευκτα πλοία¹⁷.

Το 1964 έχουμε μια νέα δέσμη μέτρων για την Ελληνική Ακτοπλοΐα τα οποία ήταν:

- A. αύξηση των δρομολογίων
- B. διπλασιασμός του αριθμού των άγονων γραμμών
- Γ. διπλασιασμός των ταχυδρομικών γραμμών
- Δ. δημοπράτηση όλων των γραμμών

Αυτή την περίοδο και συγκεκριμένα τον Δεκέμβριο του 1966 στις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας (και στη γραμμή Αργοσαρωνικού) δραστηριοποιούνται 41 πλοία που τα διαχειρίζονται 16 εταιρείες. Η αύξηση του αριθμού των πλοίων οφείλεται σε αύξηση του αριθμού των πλοίων γραμμής του Αργοσαρωνικού. Όμως το γεγονός που έμελλε να επιδράσει καταλυτικά στα ακτοπλοϊκά προγράμματα για το υπόλοιπο μισό του 20^{ου} αιώνα ήταν το ναυάγιο του φέρυ-μπότ 'Ηράκλειων' με συνέπεια τον πνιγμό 250 ατόμων. Το ατύχημα αποδόθηκε σε κατασκευαστικές ατέλειες και σε κακή πρόσδεση των οχημάτων. Το βαρύ κλίμα θλίψης και αγανάκτησης που προκλήθηκε από το τραγικό συμβάν ήταν το υπόβαθρο πάνω στο οποίο αναπτύχθηκε η ιδέα της αντιμετώπισης της ακτοπλοϊκής μεταφοράς με συλλογικό τρόπο. Όλες αυτές οι έντονες τοπικές διεργασίες γέννησαν το 1967 την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία

¹⁷ Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999

Κρήτης και το Σεπτέμβριο του 1970 δρομολογήθηκε το πλοίο Κύδων το πρώτο πλοίο που ανήκε σε ναυτιλιακή εταιρεία. Το παράδειγμα των Χανιωτών ακολούθησαν πολλά άλλα νησιά και πόλεις. Το 1972, το Ηράκλειο και η Μυτιλήνη και η Νάξος, το 1974, η Θάσος και μετά ένας μακρύς κατάλογος με τη Σάμο, την Χίο, τα Δωδεκάνησα, τη Σύμη, τη Ζάκυνθο, το Ρέθυμνο, το Λασίθι, ο οποίος συνεχώς εμπλουτίζεται¹⁸.

Οι απόπειρες ήταν πολλές. Οι επιτυχείς ιστορίες λίγες. Βέβαιο είναι το γεγονός ότι η εικόνα της ακτοπλοΐας άλλαξε με την είσοδο στη σκηνή των εταιρειών λαϊκής βάσης οι οποίες συνέβαλαν σαφώς στη βελτίωση του επιπέδου των θαλάσσιων μεταφορών. Οι συνέπειες από το ναυάγιο ήταν καθοριστικές. Ως αποτέλεσμα υπήρξε η στροφή στα ferries ως τύπου πλοίου, ακολουθώντας της παγκόσμια τάση. Επιπλέον η γήρανση του στόλου αποτέλεσε εθνικό χαρακτηριστικό. Μέσα σε αυτό το κλίμα, με την ακτοπλοΐα και πάλι στο πολιτικό προσκήνιο, ελήφθησαν μέτρα η εφαρμογή των οποίων αποσκοπούσε στην 'αριστοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών'.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 παρατηρείται μια έντονη κινητοποίηση σε τοπικό επίπεδο (εταιρείες λαϊκής βάσης) όσο και σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης (λήψη μέτρων όπως το όριο ηλικίας υποχρεωτικής εξόδου (35 έτη) καθορισμός τριών τύπων ακτοπλοϊκών πλοίων, κίνητρα για ναυπήγηση πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία). Το μέτρο της υποχρεωτικής εξόδου με την 35ετία το οποίο διατηρείται μέχρι σήμερα, αποσκοπούσε στο να δημιουργήσει αίσθημα ασφάλειας στο επιβατικό κοινό, καθώς αυτό είχε 'τραυματιστεί' λόγω του ατυχήματος και αφετέρου να οδηγήσει υποχρεωτικά 'εκτός αγοράς' κάποια υπερήλικα πλοία.

Η ευρεία και παρατεταμένη κοινωνική κινητοποίηση ανέδειξε και το θέμα του πεπαλαιωμένου' θεσμικού πλαισίου βασισμένη ακόμα στην προπολεμική νομοθεσία και προκάλεσε εγρήγορση για την ανανέωσή του.

Το 1973 και με την έκδοση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπου περιείχε το ειδικό κεφάλαιο για την ακτοπλοΐα το Θεσμικό κενό καλύφθηκε. Σε αυτό το νομοθέτημα περιέχονται ρυθμίσεις που αφορούν όλες τις πλευρές της ακτοπλοΐας,

¹⁸ Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999

από τη σημαία και το προνόμιο των πλοίων (cabotage), τις κατηγορίες των πλοίων, της δρομολόγησης των όρων στελέχωσης των πλοίων, τον καθορισμό των ναύλων μέχρι της υποχρέωσης των πρακτόρων. Παρόλο όμως το θεσμικό κενό καλύφθηκε το μόνιμο πρόβλημα της ανισορροπίας ζήτησης-προσφοράς, δεν έπαψε, αντίθετα επιδεινώθηκε λόγω των αθρόων συνηγοριών-για-δανειοδότηση-που-εξέδωσε η στρατιωτική Χούντα για προφανείς πολιτικούς λόγους¹⁹.

Ενδεικτικό αυτού του γεγονότος είναι ο διπλασιασμός του αριθμού επιβατικών-οχηματαγωγών που εκτελούσαν δρομολόγια στις κύριες γραμμές εντός 5 ετών (μεταξύ 1970-1975) να αυξάνονται από 15 σε 30. Παράλληλα δε, σε αυτή την περίοδο επικρατεί οριστικά και στις ελληνικές θάλασσες το φέρυ-μπότ έναντι του κλασικού επιβατικού. Στην ίδια 5ετία τα φέρυς διπλασιάζονται και τα κλασικά επιβατικά μειώνονται από 26 σε 11.

Μετά από μια περίοδο έντονης κινητικότητας, οι πρωτοβουλίες αυτές επέφεραν σημαντική αύξηση του αριθμού των πλοίων. Το κράτος μη επιθυμώντας την εμφάνιση φαινομένων καταστροφικού ανταγωνισμού παρενέβη το 1976 με την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος 684 το οποίο θεσμοθετούσε το κυριότερο θεσμικό εμπόδιο εισόδου και υποχρέωσης έκδοσης Αδείας Σκοπιμότητας προ της δρομολόγησης ενός πλοίου. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίστηκαν οι υπάρχοντες και διευκολύνθηκε σημαντικά η είσοδος νέων. Η αντίληψη που χαρακτηρίζει το συγκεκριμένο μέτρο είναι η αντιμετώπιση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών όχι ως ενιαίο σύστημα αλλά κατά γραμμή και μάλιστα κατά πλοίο. Έντονη κριτική έχει γίνει για την χαμηλό επίπεδο τεκμηρίωσης που απαιτεί η αίτηση για την σύνθεση της γνωμοδοτικής επιτροπής που εξετάζει το αίτημα από όπου απουσιάζουν οι χρήστες και βέβαια για την απόλυτη εξουσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όσον αφορά την χορήγηση ή όχι της άδειας Σκοπιμότητας.

Το ιστορικό cartel που διαμορφώθηκε από το σημαντικό εμπόδιο εισόδου απαρτίζεται κατά βάση από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές με επιβατηγά-οχηματαγωγά: Καβουνίδη, Ευθυμιάδη, Αδελφοί Αγαπητού,

¹⁹ Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999

Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, Μινωικές Γραμμές, ANEK Φραγκουδάκη, Σταθάκη, Νομικού, Ναυτιλιακή εταιρεία Νάξου, Στρίντζη, Λάτση, Βεντούρη, Καρρά, Τόγια, Τυρογαλά, Μοίρα, Λαζόπουλου. Η πορεία των γεγονότων έδειξε ότι η επιλογή του πλοίου ως βασικού άξονα της ακτοπλοϊκής πολιτικής, δεν επιβίωσε διότι δεν ταίριαζε στα χαρακτηριστικά του συστήματος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, ιδιαίτερα στην απαίτηση για ευελιξία που δημιουργεί η εποχικότητα που εμφανίζουν οι νησιωτικές γραμμές. Παράλληλα ενίσχυε την ατομικότητα και την μη-δημιουργία συλλογικών, πλέον ευέλικτων και περισσότερο ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων²⁰.

Βέβαια πρέπει να παρατηρηθεί ότι στον εντός του cartel ανταγωνισμό που επακολούθησε, τα συλλογικά σχήματα (εταιρείες λαϊκής βάσης) επικράτησαν κυρίως, διότι δημιούργησαν κλίμα εμπιστοσύνης και ασφάλειας στους χρήστες. Αντίθετα παραδοσιακές εταιρείες που χάθηκαν οφείλουν την εξαφάνισή τους είτε σε ναυτικά ατυχήματα είτε σε αδυναμία προσαρμογής στις απαιτήσεις των καιρών.

Την ίδια περίοδο (1975-1985) υπάρχουν και συλλογικές τοπικές προσπάθειες νησιών για την επίλυση του προβλήματος οι οποίες σφραγίστηκαν από αποτυχία (Σάμος, Ικαρία, Κεφαλονιά, Ιθάκη- κ.α.) λόγω ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Ο κυριότερος ενδογενής λόγος ήταν η κακή και χαμηλού επιπέδου διαχείριση των εταιρειών και ο κυριότερος εξωγενής λόγος η κρίση της περιόδου του 1984.

Σε συνάρτηση με την αποτυχία αυτών των επιχειρήσεων βρίσκεται και η πρώτη και μοναδική για τα μεταπολεμικά χρονικά επιλογή δημιουργίας κρατικής ακτοπλοϊκής εταιρείας. Το 1985 ιδρύθηκε η Ελληνική Ακτοπλοΐα Α.Ε. ως θυγατρική της Ε.Τ.Β.Α. με σκοπό να εξυγιάνει και να διαχειριστεί τα πλοία των 'προβληματικών' εταιρειών λαϊκής βάσης η οποία δυστυχώς δεν ανταποκρίθηκε στην αποστολή της, λόγω κακής εκμετάλλευσης των πλοίων και μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις. Αποτέλεσμα αυτών ήταν να κηρύξει πτώχευση το 1991 και να αποτύχει η προσπάθεια λειτουργίας ενός μεικτού σχήματος Κράτους -Τραπεζών -Ναυπηγείων -Τοπικών Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών. Ένα τέτοιο σχήμα με σωστή, έμπειρη και ανεξάρτητη διοίκηση θα

²⁰ Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999

μπορούσε να συμβάλει καθοριστικά στην εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών ιδιαίτερα των μικρών νησιών που εμφανίζουν αφενός μεν χαμηλά επίπεδα κίνησης αφετέρου δε την παροχή αξιόπιστης μεταφορικής υπηρεσίας αποτελεί όρο επιβίωσης-ταυτόχρονα όμως δεν-υπάρχει ενδιαφέρον ποιοτικής εξυπηρέτησης εκ μέρους μεμονωμένων ιδιωτών πλοιοκτητών²¹.

Στην δεκαετία του 1980 παρατηρείται η περαιτέρω ενδυνάμωση των πετυχημένων εταιρειών λαϊκής βάσης ιδιαίτερα αυτών που εξυπηρετούν τις γραμμές με σταθερά και υψηλά επίπεδα κίνησης. Καθοριστική σημασία σε αυτή τη θετική εξέλιξη έπαιξε η μεγάλη υποστήριξη από τους τοπικούς πληθυσμούς αλλά και ο μεγάλος αριθμός επενδύσεων που πραγματοποίησαν εκμεταλλεζόμενες τις χρηματοδοτήσεις από τα Μεσογειακά Προγράμματα και τον Αναπτυξιακό Νόμο.

Στην ίδια περίοδο εμφανίζονται και εδραιώνονται και ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες (Αγούδημος, Στρίντζης) εκμεταλλεζόμενες τις ίδιες πηγές χρηματοδότησης και καλύπτοντας κενά του ακτοπλοϊκού συστήματος. Στις αρχές της δεκαετίας του 90 εμφανίζεται επίσης αυξημένη επενδυτική δραστηριότητα η οποία οφείλεται κυρίως σε μεταφορά κερδών από την διεθνή γραμμή της Ελλάδας-Ιταλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι επενδύσεις αυτής της περιόδου όπως και της προηγούμενης αφορούσαν μετασκευές πλοίων και όχι κατασκευές.

Μετά από πολλά χρόνια, το 1922, έχουμε το πρώτο νεότευκτο πλοίο που μπήκε στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά και αυτό ήταν το Ελ. Βενιζέλος της ANEK. Η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας, παράλληλα με κινήσεις ανανέωσης του στόλου είναι τα χαρακτηριστικά της τελευταίας πενταετίας του 20ου αιώνα. Την ώθηση για την ποιοτική κινητοποίηση έδωσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με υποστήριξη και προωθώντας τέτοιες πρωτοβουλίες. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές της χώρας ήταν: Α. Αγαπητού, Γ. Αγούδημου, Βεντούρη, Νομικού, Σταθάκη, Στρίντζης, ANEK, Μινωικές Γραμμές, ΔANE, NEA, ΛANE, Ρεθυμνιακή. Οι εταιρείες λαϊκής βάσης ενίσχυσαν τη θέση τους έναντι των ιδιωτικών πλοιοκτητών και εξυπηρετούσαν τις πλέον κερδοφόρες γραμμές κίνησης. Η θέση

²¹ Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησης της εξέλιξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999

τους ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο, όταν εξυπηρετούν και προορισμούς πέραν των τόπων προέλευσης τους.

Με αυτό το υπόβαθρο στο τέλος του 20ου αιώνα η ελληνική ακτοπλοΐα ακολουθώντας και την παγκόσμια τάση εξαγορών και συγχωνεύσεων αλλά και τις μεγάλες κεφαλαιουχικές απαιτήσεις της ανανέωσης του στόλου παράλληλα με τις ραγδαίες αυξανόμενες απαιτήσεις ποιότητας, άλλαξε πρόσωπο. Το σύγχρονο προφίλ του κλάδου είναι ο μικρός αριθμός εταιρειών που διαχειρίζονται μεγάλο αριθμό πλοίων και στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό των μεθόδων διοίκησης. Ακολουθούν κατά αυτόν τον τρόπο και της αλλαγή αντίληψης του Διοικητικού φορέα που το κέντρο άσκησης πολιτικής είναι η εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών με τη λειτουργία ενός συστήματος με βασικές παραμέτρους το νησί- το λιμάνι- το πλοίο- τις υπηρεσίες υποστήριξης σε αντίθεση με το πλοίο κεντρικό πνεύμα του παρελθόντος.

2.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Ο ΙΜΟ στο ψήφισμα Α849 περί υιοθέτησης του Κώδικα για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ορίζει ως ναυτικό ατύχημα κάθε συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα :

1. Το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου
2. Την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου
3. την απώλεια ,τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου
4. υλική ζημία στο πλοίο
5. προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση
6. υλική ζημία που προήλθε σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου
7. ζημιά στο περιβάλλον που συνέβη από τη βλάβη πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή των πλοίων.

Πολύ σοβαρό ατύχημα θεωρείται εκείνο που έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου , απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση.

Σοβαρό ατύχημα θεωρείται αυτό που περιλαμβάνει πυρκαγιά ,έκρηξη , προσάραξη, πρόσκρουση , βαριά ζημιά λόγω καιρού και ρήγματα ,που έχουν ως αποτέλεσμα ζημιές στο πλοίο που το καθιστούν μη αξιόπλοο , ρύπανση, βλάβη ή ανάγκη ρυμουλκήσεως ή βοήθειας από την ξηρά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyd's την περίοδο 1975-1991 ο παγκόσμιος μέσος όρος ολικών απωλειών φθάνει τα 380 πλοία ανά έτος και τους 1,6 εκατ. τόνους ολικής χωρητικότητας. Οι απώλειες σε ανθρώπινες ζωές ξεπερνούν κατά μέσο όρο τα 600 άτομα το χρόνο. Ανάλογη είναι περίπου η κατάσταση και την περίοδο 1993-1996, όπου ο αριθμός φθάνει τα 3.000 άτομα κατά μέσο όρο²².

Στις χώρες των ευρωπαϊκών θαλασσών το ψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων έχουμε στη βορειοανατολική ακτή του Ατλαντικού 52% και ακολουθούν η Δυτική

²² Μητρόπουλος, Ευθύμιος Η. Αφοί Ι. Λιόντη, Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, 1971

Μεσόγειος 21,1% ,η Ανατολική Μεσόγειος 19,5% ,η Βαλτική Θάλασσα 7,3% και η Γερμανική Βόρεια Θάλασσα με 0,4%. Στις ευρωπαϊκές θάλασσες ο αριθμός των αγνοουμένων φθάνει κατά μέσο όρο τα 100 άτομα ,ενώ ο αριθμός των νεκρών από κάθε είδους ατυχήματα φθάνει τους 141 Εξετάζοντας τις περιπτώσεις απωλειών πλοίων ή και φορτίων καταλήγουμε στους εξής παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων :

1. Βύθιση πλοίου κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή μετατόπισης του φορτίου με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δύο κομμάτια.
2. Προσάραξη πλοίου ή όταν το πλοίο εξοκείλει(πεσμένο έξω), συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία εξαιτίας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα, κυρίως λόγω των διαστάσεων τους και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς. Με σκοπό να μειωθούν τα ατυχήματα εξαιτίας προσαράξεων, ο IMO έχει εκτιμήσει ποιες θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος είναι κατάλληλες για πλοία με μεγάλα βυθίσματα και ποιες είναι σωστό να αποφεύγονται, διότι δεν έχει γίνει ακόμη συστηματική έρευνα και καταγραφή.
3. Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου. Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε σε σύγκρουση με άλλο ή άλλα πλοία, ενώ στη δεύτερη περίπτωση αναφερόμαστε στην επαφή με μία μόνιμη εγκατάσταση π.χ. μεταφορικά μέσα ξηράς ,προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου. Οι στατιστικές αναλύσεις θεωρούν ότι το 80% των περιπτώσεων σύγκρουσης είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους.
4. Πυρκαγιά ή και έκρηξη που εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε ανθρώπινες απώλειες, αφού συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή, και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες.
5. Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών ιδιαίτερα όταν τα εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για τη μεταφορά καυσίμων κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων.
6. Ζημιές στη δομή του πλοίου ,ιδιαίτερα στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών .μετατόπισης φορτίου , κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια τη μη αντοχή των υλικών και μηχανικής βλάβης.

Ετερόκλητα ατυχήματα τα οποία περιλαμβάνουν²³:

1. Μικτές μορφές των παραπάνω π.χ. πυρκαγιά και βύθιση ,πρόσκρουση και βύθιση, προσάραξη και πυρκαγιά ,σύγκρουση και έκρηξη.
2. Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου(για να μην περιέλθει το πλοίο στα χέρια του εχθρού ή ακόμα .για τον προσπορισμό παράνομου κέρδους.
3. Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση.
4. Εγκατάλειψη του πλοίου(drifting = το πλοίο έχει εγκαταλειφθεί ακυβέρνητο)

Είναι ευνόητο ,ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες φορτίου που μεταφέρουν, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον ,με όλες τις σχετικές συνέπειες. Σαν αποτέλεσμα ,τα 'γιγαντιαία' πλοία απειλούν και με 'γιγαντιαίους' κινδύνους τις περιοχές μέσα στις οποίες κινούνται, παρά την προσπάθεια της διεθνούς νομοθεσίας που στοχεύει να περιορίσει τους κινδύνους αυτούς.

Η σημασία του γεγονότος επιτείνεται από το ότι τα γιγάντια πλοία είναι κυρίως μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων (tankers τύπου V.L.C.C. ή U.L.C.C.) και σε πολύ μικρότερο βαθμό πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (Ore / Bulk / Oil ή Ore / Oil ή Ore Carriers).Έτσι, βυθίσεις γιγαντιαίων πλοίων συνοδεύονται σχεδόν πάντοτε από ρύπανση με αργό πετρέλαιο που αποτελεί μία από τις χειρότερες μορφές ρύπανσης²⁴.

Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από αργό πετρέλαιο, από πετρελαιοειδή ή από ορισμένα χημικά φορτία εξαιρετικά μεγάλης τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα ενώ συγχρόνως η καταπολέμηση της είναι επίπονη, χρονοβόρα και εξαιρετικά δαπανηρή, με αμφίβολα μάλιστα αποτελέσματα στις περιπτώσεις εκείνες που δρουν ιδιαίτερα επιβαρυντικές συνθήκες (λ.χ. κλιματολογικές κ.α.).

Ένα πρόσφατο παράδειγμα είναι η ναυτική τραγωδία που είχαμε στα παγωμένα νερά του Ατλαντικού, 100 ναυτικά μίλια βορειοανατολικά της Βιρτζίνια, στις ανατολικές ακτές των Η.Π.Α, όταν το υπό σημαίας Σιγκαπούρης χημικό δεξαμενόπλοιο "Bow

²³ Μητρόπουλος, Ευθύμιος Η. Αφοί Ι. Λιόντη, Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, 1971

²⁴ Μητρόπουλος, Ευθύμιος Η. Αφοί Ι. Λιόντη, Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, 1971

Mariner", με φορτίο αιθανόλης μετά από έκρηξη τυλίχτηκε στις φλόγες και βυθίστηκε. Είχε αποπλεύσει από το λιμάνι της Ν.Υόρκης με προορισμό το Χιούστον. Στις δεξαμενές του υπήρχαν 700 τόνοι καυσίμων. Παρά τις προσπάθειες του 27μελούς πληρώματος του-τρεις Έλληνες και 24 Φιλιππινέζοι-να θέσει υπό έλεγχο την πυρκαγιά, δεν κατέστη εφικτό. Σύμφωνα με την αμερικανική ακτοφυλακή, την ώρα της έκρηξης, οι καιρικές συνθήκες ήταν πολύ καλές και η θάλασσα ήρεμη. Το πλοίο εξέπεμψε σήμα κινδύνου, διότι είχε προκληθεί πυρκαγιά στο κατάστρωμα. Ακολούθησε η έκρηξη, γεγονός που, σύμφωνα με την αμερικανική ακτοφυλακή, δεν αποκλείει και το ενδεχόμενο της διαρροής. (Πηγή Ναυτεμπορική).

2.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Στη μέχρι στιγμής ανάλυση δείξαμε ότι το μέγεθος του πλοίου οδηγεί συχνά σε υπέρογκη αύξηση του κοινωνικού κόστους. Θα είναι όμως αρκετά ενδιαφέρον να εξετάσουμε τα αίτια που προκαλούν τα ναυάγια ή τις κάθε είδους θαλάσσιες καταστροφές. Σύμφωνα με μια μελέτη , αναλύοντας τις 38 χειρότερες περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία tankers, βρέθηκε ότι:

- A) 11 περιπτώσεις οφείλονται σε προσάραξη του πλοίου σε βυθό/ύφαλο (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων),
- B) 11 περιπτώσεις οφείλονται σε συγκρούσεις (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων)
- Γ) 8 περιπτώσεις οφείλονται σε πυρκαγιά/έκρηξη (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων)
- Δ) 8 περιπτώσεις οφείλονται σε αποτυχία δομής του πλοίου για οποιοδήποτε λόγο (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων)

Σύμφωνα με παραπλήσιας υφής μελέτη η οποία αναλύει τα αίτια δημιουργίας των 50 μεγαλύτερων κηλίδων πετρελαίου που προκλήθηκαν από πλοία τύπου tankers και συνδυασμένων μεταφορών , βρέθηκε ότι:

- A) Σε 14 περιπτώσεις αίτιο ήταν η προσάραξη σε βυθό ή ύφαλο(ή αλλιώς ποσοστό 28% των περιπτώσεων)
- B) Σε 12 περιπτώσεις αίτιο ήταν η πυρκαγιά ή έκρηξη(ή αλλιώς ποσοστό 24% των περιπτώσεων)

Γ) Σε 11 περιπτώσεις αίτιο ήταν η σύγκρουση (ή αλλιώς ποσοστό 22% των περιπτώσεων)

Δ) Σε 11 περιπτώσεις αίτιο ήταν η αποτυχία της δομής του πλοίου (λόγω μη αντοχής του μετάλλου(ή αλλιώς ποσοστό 22% των περιπτώσεων)

Ε) Σε 2 περιπτώσεις το αίτιο παραμένει άγνωστο(ή αλλιώς ποσοστό 4% των περιπτώσεων)

Εάν συγκρίνουμε και αναλύσουμε τα ποσοστά από τις δύο μελέτες μπορούμε να συνάγουμε μια σειρά από συμπεράσματα που αφορούν άμεσα την προβληματική μας. Τα ποσοστά σε κάθε κατηγορία αιτίων είναι ίδια ή παραπλήσια , πράγμα που τείνει να επιβεβαιώσει την αξία των στατιστικών τους μελετών. Ο ανθρώπινος παράγοντας φαίνεται υπεύθυνος για τις περισσότερες περιπτώσεις. Συγκεκριμένα ευθύνεται σχεδόν ολικά για τις περιπτώσεις προσαράξεων και συγκρούσεων(57,8% για την πρώτη και 50% για τη δεύτερη μελέτη), επιπλέον πιθανά και για τμήμα της κατηγορίας πυρκαγιά και έκρηξη (21% και 24 % στις δύο μελέτες αντίστοιχα).Η ηλικία του πλοίου είναι δευτερεύον αίτιο , αφού αναφέρεται σε μικρό ποσοστό μόνο των κατηγοριών πυρκαγιά και έκρηξη (21%και 24% στις δύο μελέτες)ενώ ως τριτεύον αίτιο καταγράφεται η αποτυχία δομής πλοίου (21% και 22% στις δύο μελέτες)²⁵.

Η συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα δεν έχει μέχρι σήμερα αξιολογηθεί ως βασικό αίτιο ατυχηματικής ρύπανσης. Ωστόσο πιστεύουμε ότι θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να γίνει μία σύντομη ανάλυση των παρακάτω σχέσεων:

- ναυτικό ατύχημα και επίπεδο εκπαίδευσης
- ναυτικό ατύχημα και μέση θαλάσσια εμπειρία
- ναυτικό ατύχημα και σημαίες ευκολίας
- ναυτικό ατύχημα και επίπεδο management

Αρκετοί Ευρωπαίοι υποστηρίζουν ότι μια ολόκληρη γενιά άριστα εκπαιδευμένων ναυτικών που προέρχεται από ανεπτυγμένες χώρες, χάθηκε την προηγούμενη δεκαετία διότι υπήρξε ανεπαρκής ζήτηση για εργασία και επακόλουθο ήταν να

²⁵ Μητρόπουλος, Ευθύμιος Η. Αφοί Ι. Λιόντη, Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, 1971

στραφεί (ως εναλλακτική λύση)σε απασχόληση στην ξηρά λ.χ. ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δημόσιους και ιδιωτικούς οργανισμούς. Όσοι παρέμειναν on board μεγάλωσαν σε ηλικία , με αποτέλεσμα οι νέοι ναυτικοί που τους αντικαθιστούν να προέρχονται κατά κανόνα από τριτοκοσμικές χώρες αλλά και χώρες που συνοδεύονται από Open Registry Flags "(Σημαίες ανοιχτού νηολογίου).

Φαίνεται όμως ότι υπάρχουν σοβαρές ατέλειες στο εκπαιδευτικό σύστημα πολλών σημαιών, ιδίως αυτών που αρνούνται συστηματικά να υπογράψουν τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών εκδίδονται συνεχώς από αυτές τις χώρες χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για θαλάσσια υπηρεσία.

Η μέση θαλάσσια υπηρεσία έχει μειωθεί σε κάτω από 6 έτη, και μάλιστα η σχετική υπηρεσία πραγματοποιείται σε μεγάλο αριθμό πλοίων διαφόρων τύπων, φορτίων και μεγεθών. Αντίθετα στο παρελθόν η μέση θαλάσσια υπηρεσία των 18 ετών ήταν η πλέον συνηθισμένη, ενώ οι ναυτικοί άλλαζαν τύπο πλοίου σπάνια. Οι νέες γενιές ναυτικών προτιμούν την απασχόληση στα γραφεία, και αυτό σημαίνει ότι η παροχή οικονομικών κινήτρων για θαλάσσια υπηρεσία πιθανόν να μην επαρκεί. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου σε μια σειρά από πάλαι ποτέ «φτωχές» χώρες, σε συνάρτηση με το χάσιμο της αίγλης του ναυτικού επαγγέλματος και την επιβάρυνση του φόρτου εργασίας, οδήγησαν στη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα, τουλάχιστον όσον αφορά τους νέους των ανεπτυγμένων χωρών²⁶.

Επιπλέον ,είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγάλη σχέση μεταξύ ναυτικών ατυχημάτων και σημαιών ευκαιρίας ιδίως στα μεγάλα περιστατικά της θαλάσσιας ρύπανσης (αντιπροσωπευτικά παραδείγματα Λιβερία, Παναμάς, Μάλτα, Κύπρος, Σομαλία κλπ.). Πολλές ανεπτυγμένες χώρες θεωρούν ότι η ύπαρξη των στόλων ανοιχτού νηολογίου αποτελεί τον κύριο λόγο για τη θεσμοθέτηση αυστηρότερων κανονισμών διεθνώς για τα ναύαγια των TORRE Y CANYON (1967) και AMOCO CADZ EVEL, τα οποία προκάλεσαν τεράστια θαλάσσια ρύπανση ενώ ήταν στη λιβεριανή σημαία.

Οι στόλοι αυτοί χαρακτηρίζονται από συνήθως χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών, κακή συντήρηση των πλοίων, φορολογικές απαλλαγές για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες, χαμηλό λειτουργικό κόστος του πλοίου, χαμηλά επίπεδα

²⁶ Μητρόπουλος, Ευθύμιος Η. Αφοί Ι. Λιόντη, Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, 1971

ασφάλειας της ναυσιπλοΐας καθώς και ανικανότητα ή και απροθυμία άσκησης αποτελεσματικού ελέγχου και δικαιοδοσίας από το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Σχετικά με τα διάφορα επίπεδα management αναφερόμαστε στην κατάλληλη επιλογή των ναυτικών αλλά και των στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στη παροχή κινήτρων για μακροχρόνια απασχόληση των ναυτικών σε σταθερή βάση στην ίδια εταιρία, στην παροχή κινήτρων για αποφυγή πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης και στις προσπάθειες συμπίεσης του κόστους. Σε ότι αφορά το τελευταίο, οι συνθήκες εντατικοποίησης που λαμβάνουν χώρα τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στο γραφείο οδηγούν στην εκδήλωση ανθρώπινου σφάλματος και κατά επέκταση στην έλλειψη της απαραίτητης προσοχής σε θέματα ασφαλείας. Δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί την ουσιαστική έκφραση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η έμφαση που δίνεται από τη πλευρά του πληρώματος αφορά πολύ περισσότερο την εμπορική του πλευρά, παρά την πλευρά της ασφάλειας, με όλες τις ανεπιθύμητες βεβαίως παρενέργειες (χαμένες ανθρώπινες ζωές, ρύπανση του περιβάλλοντος, απώλεια περιουσίας, κλπ).

Στο γεγονός αυτό συνηγορεί πλήθος άλλων παραγόντων, όπως η ελλιπής εκπαίδευση των πληρωμάτων, η πολυγλωσσία πάνω στο πλοίο, το πολύπλοκο και πολλές φορές συγκεχυμένο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλιακή βιομηχανία, οι γραφειοκρατικές διαδικασίες που απαιτούνται στα διάφορα λιμάνια, η ένταση της εργασίας, η κόπωση κλπ. Είναι γεγονός πως οι πολιτιστικές διαφορές μεταξύ ανθρώπων διαφόρων εθνοτήτων δυσχεραίνουν σε κάθε περίπτωση την αποτελεσματική επικοινωνία στο πλοίο. Κι αυτό γιατί σε ένα πολυεθνικό πλήρωμα συνυπάρχουν διαφορετικές γλώσσες, κουλτούρες, ήθη, έθιμα, θρησκείες, αξίες, συναισθήματα, συμπεριφορές, αλλά ακόμη και ηλικιακές ανάγκες. Επίσης, παρατηρείται το φαινόμενο, άτομα από διαφορετικό πολιτισμικό υπόβαθρο να αντιμετωπίζουν με εντελώς διαφορετικό τρόπο και στάση τις αρχές και τους κανονισμούς που διέπει η κλασική ναυτική πειθαρχία.

Αντιμετωπίζει λοιπόν η ναυτιλιακή επιχείρηση αφενός την ανάγκη για οικονομική επιβίωση μέσα στο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον που δραστηριοποιείται, και αφετέρου έχει την υποχρέωση να παρέχει ποιοτική υπηρεσία και να συμμορφώνεται κάθε φορά με τις Διεθνείς ρυθμίσεις και Κανονισμούς, στο όνομα της ασφάλειας και

της ποιότητας, πέφτοντας πολλές φορές θύμα συγκεκριμένων συμφερόντων²⁷. Ιδιαίτερα στις μέρες μας, που παρατηρείται λιγότερο ή περισσότερο γενικευμένη διεθνής κρίση, τα εργαλεία που διαθέτει και χρησιμοποιεί κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση προκειμένου να επιβιώσει αφορούν στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης του λειτουργικού της κόστους και είναι περιορισμένα: Αυτό επιτυγχάνεται συνήθως με τη μείωση της ποιοτικής σύνθεσης και του αριθμού του πληρώματος.

Επομένως πολλά ατυχήματα οφείλονται σε λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις του ανθρώπινου δυναμικού που έχει και την ευθύνη διακυβέρνησης των πλοίων. Το ανθρώπινο λάθος (human error) χαρακτηρίζεται από έλλειψη γνώσης ή πείρας του αντικείμενου εργασίας. Ενίοτε παρουσιάζονται και κωμικά φαινόμενα π.χ. παρατηρητές γέφυρας που δεν κατανοούν τις δορυφορικές επικοινωνίες για να αποφευχθούν ενδεχόμενες συγκρούσεις πλοίων, άγνοια χρησιμοποίησης των συστημάτων on board, κακοί υπολογισμοί και λανθασμένες ενδείξεις πυξίδας, φαινόμενα που παρατηρούνται συχνά στους ναυτικούς των "Sandwich Courses", με ναυτική πείρα 26 μηνών.

Όμως, ακόμη και ικανοί αλλά και έμπειροι ναυτικοί πολλές φορές γίνονται υπερόπτες ή και απρόσεκτοι όταν πιέζονται από εμπορικά συμφέροντα. Σήμερα δε που τα περισσότερα πλοία χρησιμοποιούν σύγχρονα συστήματα (αυτοματισμοί κλπ.) απαιτείται τουλάχιστον η ενημέρωση των ναυτικών και κατάλληλες οδηγίες για το χειρισμό και την χρησιμοποίηση αυτών των συστημάτων. Επίσης πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και τους παράγοντες όποιος κούρασης εξαιτίας της πολύωρης εργασίας άνευ διακοπών, ανία, άγχος, αρρώστιες, σύγχυση, μέθη. Σημαίνοντα ρόλο για τον ανθρώπινο παράγοντα φαίνεται να διαδραματίζει η σύμβαση STCW 1978 του IMO "περί προτύπων πιστοποιητικών εκπαίδευσης και τήρησης φυλακών των ναυτικών" η οποία θέτει υποχρεωτικούς κανονισμούς σχετικά με τις ελάχιστες προϋποθέσεις που απαιτούνται για την ικανότητα των πλοιάρχων και αξιωματικών.

Αναφορικά με την ηλικία του πλοίου, παρατηρούμε ότι ένα δεξαμενόπλοιο 15 ετών έχει 3 φορές περισσότερες πιθανότητες να παρουσιάσει σοβαρές βλάβες (που θα οδηγήσουν σε σοβαρή διαρροή πετρελαίου) από ότι ένα τάνκερ 10 ετών. Παρ' όλα

²⁷ Μητρόπουλος, Ευθύμιος Η. Αφοί Ι. Λιόντη, Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, 1971

αυτά, το 42% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων έχει ηλικία μεγαλύτερη των 15 ετών, ενώ περισσότερο από το 55% μεγαλύτερη των 10 ετών.

Για τα ελληνικά δεξαμενόπλοια η κατάσταση είναι ακόμη πιο δυσάρεστη. Το 80% των πλοίων με ελληνική σημαία είναι ηλικίας άνω των 15 ετών, ενώ από τα πλοία ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία εκείνα που έχουν ηλικία άνω των 18 χρόνων ξεπερνούν το 85%. Όσο για τα πλοία που κάνουν μικρά ταξίδια μέσα στη Μεσόγειο, οι στατιστικές ανεβάζουν την ηλικία τους σε 25 χρόνια και άνω, ενώ οι αυξημένες μεταφορικές ανάγκες, σε συνδυασμό με την τάση για μεγιστοποίηση του κέρδους ή προσπάθεια για απλή παραμονή στην Αγορά, οδήγησαν στην κατασκευή πλοίων με χαμηλές προδιαγραφές ασφαλείας. Γεγονός είναι ότι πολλά tankers που ναυπηγήθηκαν στη δεκαετία του 1970 αποδείχτηκαν αρκετά πιο ανθεκτικές και στιβαρές κατασκευές από την νεότερη γενιά, παρ' όλο που τα νεότερα πετρελαιοφόρα έχουν χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων²⁸.

Από την επιχειρηματική σκοπιά υποστηρίζεται ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι πολύ πιο σημαντικό αίτιο πρόκλησης ατυχημάτων στην θάλασσα, παρά η ηλικία του πλοίου. Και αυτό διότι ένα πλοίο που πληρεί τις κατάλληλες προϋπόθεσης (τακτικές συντηρήσεις, επιθεωρήσεις κ.α.) και διαθέτει σωστά εκπαιδευμένο πλήρωμα, μπορεί να λειτουργήσει εξίσου αποτελεσματικά όπως μια νέα κατασκευή. Βέβαια έχει παρατηρηθεί ότι για ορισμένα πλοία, ιδίως υπό καθεστώς χρονονάυλωσης, και με προφανή σκοπό την εξοικονόμηση χρημάτων, επιμηκύνεται παράλογα και με κάθε τρόπο ο μέγιστος χρόνος ζωής τους, με άμεση συνέπεια τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σχετικά με το κόστος της ρύπανσης, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι η «πρόληψη» είναι σαφώς προτιμότερη από την «καταστολή». Το επιχείρημα αυτό ενισχύεται από τις νέες προτάσεις για διπλά περιβλήματα στα νέα δεξαμενόπλοια και τη βελτίωση της ευστάθειας των πλοίων. Η πραγματικότητα όμως είναι εντελώς διαφορετική. Το ιστορικό των μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων μας δείχνει ότι πρώτα συμβαίνει κάποιο ατύχημα και μετά αναλαμβάνει η παγκόσμια κοινότητα να επιλύσει το πρόβλημα καθιερώνοντας αυστηρότερους κανονισμούς για τα εμπορικά πλοία. Αναμφίβολα η

²⁸ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΗΛΙΑΣ ΥΕΝ

απειλή του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ανάλογη με τις μεταφερόμενες ποσότητες πετρελαίου από τα tankers.

2.4. Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΟΡΥΞΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Ότι ισχύει για τις εκχύσεις πετρελαίου από ατυχήματα σε μεγάλης χωρητικότητας πλοία, μπορούμε να πούμε ότι ισχύει και για ατυχήματα σε πλωτές δεξαμενές αντλήσεως πετρελαίου ή εν γένει παράκτιες πετρελαιοπηγές και τερματικούς σταθμούς, δηλαδή θαλάσσια ρύπανση σε μαζική κλίμακα και μάλιστα συχνά κοντά στις ακτές. Αν θέλαμε να συνοψίσουμε τα γενεσιουργά αίτια αυτής της μορφής θαλάσσιας ρύπανσης, θα εστιάζαμε την προσοχή σε δύο κυρίως παράγοντες:

- A. εργασίες γεώτρησης σε υποθαλάσσιες περιοχές για ερευνητικούς ή εκμεταλλευτικούς λόγους (κατά την διάρκεια των εργασιών αυτών δεν αποκλείεται κάποια διαρροή πετρελαίου και φυσικών αερίων ή η συσσώρευση αλμυρών υδάτων και λιπαντικών ουσιών ή ακόμη και η δημιουργία λάσπης),
- B. ατυχήματα, π.χ. αιτίες άσχετες προς την διαρροή πετρελαίου, όπως καταστροφή των φυσικών πόρων ή ανακάτωμα της άμμου.

Ειδικά όσον αφορά τη σύμβαση MARPOL, ο κανονισμός 21 δεν αναφέρεται σε απορρίψεις πετρελαίου από εγκαταστάσεις μονίμων ή πλωτών γεωτρήσεων ή άλλων εξέδρων, αλλά μόνο σε ότι αφορά τις απορρίψεις από χώρους των μηχανοστασίων τους (λειτουργική ρύπανση πλοίου που δεν είναι πετρελαιοφόρο)²⁹.

Για όλες τις άλλες απορρίψεις που σχετίζονται με την εκμετάλλευση πετρελαϊκών κοιτασμάτων από τον βυθό της θάλασσας, ισχύουν εθνικοί ή διακρατικοί κανονισμοί. Το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να επιβάλλει στις εταιρίες εκμετάλλευσης του υποθαλάσσιου ορυκτού πλούτου ορισμένους περιορισμούς σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία. Η επιβολή τέτοιων υποχρεώσεων δεν είναι απόρροια μόνο διατάξεων των εθνικών δικαίων, αλλά και δεσμεύσεων των κρατών που γεννώνται από Διεθνείς Συμβάσεις και που αποτελούν ήδη εσωτερικό τους δίκαιο. Όμως δεν

²⁹ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΗΛΙΑΣ ΥΕΝ

υπάρχουν μόνο διεθνείς συμβατικοί κανόνες που μάχονται κατά της εξάπλωσης των ρυπογόνων συνεπειών και της κακής εκμετάλλευσης του υποθαλάσσιου φυσικού πλούτου. Υπάρχουν και διεθνείς εθνικοί κανόνες καθώς και ρυθμίσεις νομικά μη υποχρεωτικές που καλούνται να διαδραματίσουν παρόμοιο ρόλο. Αναφέρουμε ενδεικτικά διατάξεις της Πράξης του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για το Δίκαιο του Περιβάλλοντος (1977), που αφορούν στην καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω της έρευνας και εκμετάλλευσης του βυθού και του υπεδάφους σε θαλάσσιες περιοχές που ανήκουν στην εθνική δικαιοδοσία συγκεκριμένων κρατών, καθώς και τις κατευθυντήριες αρχές από το σχέδιο που εκπόνησαν η UN E P και η Διεθνής Νομική Ένωση γύρω από τις 'νομικές πλευρές της ρύπανσης της Μεσογείου οφειλόμενης στην έρευνα και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, του θαλάσσιου βυθού και υπεδάφους.

Η εξαιτίας γεωτρήσεων θαλάσσια ρύπανση αποτέλεσε αντικείμενο ιδιωτικών διεθνών συμφώνων, περιορισμένων αρχικά σε αριθμό, τα οποία ακολούθως πολλαπλασιάστηκαν αφού κρίθηκαν ικανά να καλύψουν τον έλεγχο και την καταβολή αποζημιώσεως στα θύματα των σχετικών ρυπογόνων δραστηριοτήτων, ανεξάρτητα από τις θαλάσσιες περιοχές όπου εμφανίζονται. Η Oil insurance Limited θεωρήθηκε ως πρόδρομος αυτών των ιδιωτικών εταιριών με σκοπό την εκμετάλλευση του υποθαλάσσιου ορυκτού πλούτου. Το σύμφωνο αυτό που υπογράφηκε από εννέα αμερικανικές εταιρίες καλύπτει τις δαπάνες λειτουργίας ενός αποτελεσματικού ελεγκτικού συστήματος καθώς και την αποκατάσταση των ζημιών τρίτων. Συναφές είναι και το πεδίο δράσης της Oil-Shore Pollution Liability Association και της North Sea Operator's Clean Seas Committee με στόχο την πρόληψη ή αποκατάσταση ζημιών οφειλομένων σε σχετικές ρυπογόνους ενέργειες στον χώρο της Βόρειας Θάλασσας³⁰.

Ευνόητο είναι ότι όσο περισσότερο αναλώνονται οι πρώτες ύλες που βρίσκονται στην ξηρά τόσο θα γίνεται και οικονομικά αποδεκτή η αναζήτηση τους σε ολοένα και βαθύτερα υποθαλάσσια κοιτάσματα με αύξηση του σχετικού κόστους εξόρυξης για το ίδιο επίπεδο τεχνολογίας λ.χ. στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας η Αγγλική

³⁰ Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, Ναυτικό δίκαιο : Εισαγωγή, το πλοίο, τα πρόσωπα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως : Ασκήση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως (ναύλωση - μεταφορά πραγμάτων) Θεσσαλονίκη : Σάκκουλας, 1989

Κυβέρνηση χορηγεί άδειες σε ιδιωτικές εταιρίες παρέχοντας φορολογικές απαλλαγές για τις πιο δύσβατες περιοχές προς εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου³¹.

Από όλα αυτά τα μεγάλης έκτασης ατυχήματα /καταστροφές προκύπτει ένα πολύ σοβαρό κοινωνικό κόστος το οποίο καλείται να φέρει η διεθνής κοινότητα κατά κύριο λόγο, και οι κάτοικοι της πληγείσας περιοχής κατά δεύτερο. Συνοψίζοντας, θα αναφέρουμε τις εξής συνέπειες αυτού του κόστους :

- Συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον. Διατάραξη του θαλάσσιου οικοσυστήματος, μικρή ή μεγάλη, και εξαφάνιση των ειδών που τείνουν να εξαφανιστούν.
- Συνέπειες στις παράκτιες περιοχές. Πτώση αξίας αστικής γης και κτισμάτων λόγω της υποβάθμισης του περιβάλλοντος.
- Συνέπειες στην τουριστική βιομηχανία. Ακυρώσεις κρατήσεων, απώλεια αναμενόμενων εσόδων, υποβάθμιση της τουριστικής σημασίας της περιοχής, μείωση του εισοδήματος ή και ανεργία των εργαζομένων στον κλάδο.
- Συνέπειες στην αλιευτική βιομηχανία. Μείωση ή και εξαφάνιση των αναμενόμενων αλιευμάτων του παρόντος κύκλου αναπαραγωγής, μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων στην αλιευτική βιομηχανία. Στο ναυάγιο του EXXON VALDEZ (1989) διαταράχθηκε η αναπαραγωγή του σολομού και της ρέγκας που αποτελούν σημαντικό οικονομικό πόρο των κατοίκων της περιοχής.

Επίσης το ατύχημα του KIRXI (1991) στις δυτικές ακτές της Αυστραλίας ήταν υπαίτιο για απώλεια εισοδήματος 500 εκ. δολάρια μετά τις ζημιές που προκάλεσε σε διάφορα είδη ψαριών και οστρακοειδή³²

- Συνέπειες στη δημόσια υγεία. Από απλώς επιβαρυντικές στις περιπτώσεις ρύπανσης έως πολύ σοβαρές στις περιπτώσεις μόλυνσης. Αυτό συνδέεται όχι μόνο με τις απώλειες φορτίου αλλά κυρίως με τα λύματα των πλοίων.

Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί ο θάνατος αρκετών ατόμων στην Ιαπωνία στον κόλπο MINAMATA, μετά από ευρεία κατανάλωση ψαριών που περιείχαν βαρέα μέταλλα και ραδιενεργά κατάλοιπα τα οποία προέρχονταν από πυρηνικά(1945). Οι Ιάπωνες ψαράδες μήνυσαν την Αμερικάνικη Κυβέρνηση και πέτυχαν σημαντική αποζημίωση για τις ζημιές που υπέστησαν.

³¹ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΗΛΙΑΣ ΥΕΝ

³² Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, Ναυτικό δίκαιο : Εισαγωγή, το πλοίο, τα πρόσωπα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως : Ασκήση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως (ναύλωση - μεταφορά πραγμάτων) Θεσσαλονίκη : Σάκκουλας, 1989

- Συνέπειες στους ενεργειακούς πόρους εξαιτίας της απώλειας συχνά μεγάλων ποσοτήτων από ολοένα πλέον δυσεύρετους ενεργειακούς πόρους. Το διυλιστήριο στο FAWLEY της Αγγλίας κατά την περίοδο 1953-1970 συχνά απέρριπτε πετρελαιώδη μίγματα στους παρακείμενους χείμαρρους/ ποταμούς και δημιουργούσε σημαντικά προβλήματα στην υδροδυναμική ενέργεια της ευρύτερης περιοχής.
- Κόστος απώλειας πλοίου ή και φορτίου.
- Κόστος απομάκρυνσης στην ανοιχτή θάλασσα

2.5. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Ως λειτουργική ρύπανση θα ορίσουμε την οποιαδήποτε μη ατυχηματικής μορφής ρύπανση που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατό να αναζητηθεί σε κάθε φάση του κύκλου ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή(κατασκευή ή κτίσιμο του πλοίου, στην κανονική οικονομική του ζωή(συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγίσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος (διάλυση του πλοίου). Έτσι έχουμε τα εξής παραδείγματα:

- Η ρύπανση από τις διαδικασίες ναυπήγησης του πλοίου.
- Η ρύπανση από ης διαδικασίες τακτικής και έκτακτης συντήρησης του πλοίου.
- Η ρύπανση από τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης.
- Η ρύπανση από τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού.
- Η ρύπανση από τις διαδικασίες διάλυσης του πλοίου.

2.6. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τα επικίνδυνα φορτία είναι σχεδόν υπεύθυνα για τη ρύπανση της θάλασσας που δεν προέρχεται από χερσαίες πηγές. Εδώ θα εξεταστούν μόνο τα επικίνδυνα φορτία, τα οποία μεταφέρονται με εμπορικά πλοία, δηλ. όσα προορίζονται για ειρηνική χρήση και όχι αυτά που προορίζονται για άμεση στρατιωτική χρήση.

Στην Ελλάδα όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές ακολουθείται η κατάταξη των επικίνδυνων φορτίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ι.Μ.Ο. και ειδικότερα, με βάση τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών. Σύμφωνα με τον Ι.Μ.Ο., τα επικίνδυνα φορτία ταξινομούνται στις εξής κλάσεις :

Κλάση 1 : Εκρηκτικά

Κλάση 2 : Αέρια

Κλάση 3 : Εύφλεκτα υγρά

Κλάση 4 : Εύφλεκτα στερεά

Κλάση 5 : Οξειδωτικές ουσίες

Κλάση 6 : Δηλητηριώδης, τοξικές και μολυσματικές ουσίες

Κλάση 7 : Ραδιενεργές ουσίες

Κλάση 8 : Διαβρωτικά

Κλάση 9 : Διάφορες επικίνδυνες ουσίες

2.7. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η διαμόρφωση κάποιας συγκροτημένης εθνικής στρατηγικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας αρχίζει από τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Πριν την περίοδο αυτή δεν υπάρχει συνολική στρατηγική ούτε για το υπόλοιπο περιβάλλον. Υφίσταται μόνο μεμονωμένη προστασία σε συγκεκριμένες περιπτώσεις με σκοπό κυρίως την αποκατάσταση περιβαλλοντικών βλαβών.

Αφετηρία και θεμέλιο περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ελλάδα υπήρξε το Σύνταγμα του 1975 και ειδικότερα το άρθρο 24(όπου αναφέρει ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους).

Βέβαια σημαντικότερος σταθμός θεωρείται ο Νόμος 1650/86 «για την προστασία του περιβάλλοντος», ο οποίος και αποτελεί πλαίσιο της σύγχρονης περιβαλλοντικής προστασίας στην Ελλάδα. Επίσης, εκτός από τους αμιγείς εσωτερικούς θεσμούς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το πλαίσιο αυτό ενισχύεται και διευρύνεται από το αντίστοιχο διεθνές, καθώς επίσης και από το αντίστοιχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πάντως, το τελικό επίπεδο ανάπτυξης και υλοποίησης ρυθμίσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον στην Ελλάδα, δεν θεωρείται επαρκές για μια χώρα με τόσο υψηλό βαθμό εξάρτησης από τη θάλασσα. Είναι γεγονός πως παγκοσμίως υπάρχει σημαντική απόκλιση μεταξύ των περιβαλλοντικών προβλημάτων και αποτελεσματικών θεσμών επίλυσης. Περαιτέρω, στην περίπτωση της Ελλάδας υπάρχει και ο παράγοντας του εξαιρετικά εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου, ο οποίος μάλιστα δύσκολα παρακολουθείται και ελέγχεται λόγω της ύπαρξης χιλιάδων νησιών και βραχονησίδων.

Σε σχέση με το τελευταίο σημείο, είναι αντιπροσωπευτική η φιλοσοφία και το περιεχόμενο του Νόμου 743/1977³³ «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος». Συγκεκριμένα, ο προηγούμενος νόμος που αποτελεί και το σημαντικότερο εσωτερικό θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας, καθιερώνει την υποκειμενική ευθύνη (δηλαδή ευθύνη σε υπαιτιότητα), ως προϋπόθεση αποκατάστασης ζημιών από ρύπανση μέσω της δικαστικής οδού. Όμως, η Σύμβαση των Βρυξελλών για την Αστική Ευθύνη από ρύπανση πετρελαιοειδών(1969) είχε καθιερώσει την αντικειμενική ευθύνη (δηλαδή στοιχειοθέτηση ευθύνης χωρίς να απαιτείται απόδειξη υπαιτιότητας) ως πιο εύκολο και αποτελεσματικό τρόπο αντιμετώπισης παρόμοιων περιστατικών, με συνέπειες την πιθανότερη αποζημίωση των θιγομένων και την αυξημένη προστασία. Επίσης, κατά τις τελευταίες δεκαετίες προωθείται και διεθνώς η καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης. Το ίδιο άλλωστε καθιέρωσε και η Ελλάδα με το Νόμο 1650/86³⁴ για την προστασία του περιβάλλοντος.

³³ Νόμος 743/1977:

http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/a319_1977.1131350029357.pdf

³⁴ Νόμος 1650/86 : http://www.mio-ecsde.org/epeack09/basic_docs/el_legislation-1650-1986.pdf

Είναι προφανές ότι η οπισθοδρομική εμμονή του Νόμου 743/1977 είναι υποκειμενική ευθύνη, παράλληλα με την κρατούσα τάση για αντικειμενική ευθύνη η οποία εκφράζεται και από εσωτερική και από ξένη νομοθεσία, είναι πηγή σοβαρής διάστασης και ασάφειας. Αν ένας από τους λόγους εμμονής στην υποκειμενική ευθύνη είναι η 'επιβάρυνση' ευθυνών της Ελληνικής Ναυτιλίας σε περιστατικά ρύπανσης μια προσεκτικότερη μελέτη που αποκαλύπτει ποιοι υποχρεούνται από παρόμοιες διατάξεις και πιο είναι το κόστος από τη ρύπανση της θάλασσας στην Ελλάδα, μάλλον οδηγεί στο συμπέρασμα πως η ελληνική ναυτιλία δεν έχει ανάγκη από παρόμοια 'στήριξη' και πως οι παρενέργειες της υποκειμενικής ευθύνης είναι σημαντικότερες από ότι είχε προβλεφθεί, και κυρίως από τις πιθανολογούμενες θετικές επιπτώσεις. Πάντως, προς το παρόν, μόνο η νομολογία (αποφάσεις δικαστηρίων) μπορεί να παρακάμψει το πρόβλημα της υποκειμενικής ευθύνης του Νόμου 743/1977. Παρά τις όποιες αντιφάσεις και προβλήματα εφαρμογής, το ρυθμιστικό πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα κινείται στα πλαίσια του μέσου όρου των Ευρωπαϊκών Χωρών, ενώ γενικά η ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας συγκαταλέγεται μεταξύ των κορυφαίων στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη γενικότερα.

2.8. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Από το 1982 η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στο σύστημα ελέγχου της ασφάλειας και των συνθηκών διαβίωσης στα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια της ανεξάρτητα από την σημαία που εφαρμόζουν, με βάση ένα μνημόνιο που συμφωνήθηκε στο Παρίσι εκείνο το έτος, συντονισμένο από δέκα Ευρωπαϊκές χώρες, γνωστό ως Port State Control. Η έμφαση του ελέγχου εστιάζεται στο κατά πόσον το πλοίο πληροί τα πρότυπα ασφαλείας και συνθηκών διαβίωσης του πληρώματος που έχουν θεσπίσει σε διεθνές επίπεδο από τον IMO. Όταν διαπιστωθούν σοβαρές ελλείψεις στα πλοία, οι λιμενικές αρχές απαγορεύουν τον απόπλου τους. Με το σύστημα αυτό, έπαψε να ισχύει η αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη της χώρας της σημαίας του πλοίου σε ότι αφορά τις συνθήκες λειτουργίας του. Η περιφερειακή αυτή μορφή συνεργασίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έχει βρει μιμητές στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού με τη θεσμοθέτηση Port State Control από 17 χώρες με βάση τη συμφωνία που υπέγραψαν στο Τόκιο το Δεκέμβριο του 1993 και τέθηκε σε ισχύ την 1/4/1994.

Η Επιτροπή έχει επιδείξει κατά την τελευταία πενταετία ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, το οποίο εντάθηκε από πρόσφατα, ατυχήματα σε επιβατηγά με απώλειες ανθρώπινης ζωής. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι διεθνείς κανόνες πρέπει να ενισχυθούν με επιπρόσθετα μέτρα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή πολλές τρίτες χώρες αθετούν τις διεθνείς τους υποχρεώσεις και υπάρχει ανομοιομορφία στην εφαρμογή των κανόνων του ΙΜΟ. Το Φεβρουάριο του 1993 η Επιτροπή υπέβαλε προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στις χώρες - μέλη ένα σχέδιο δράσης για την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα τους ακόλουθους άξονες³⁵:

- α) Ομοιόμορφη και συνεπής εφαρμογή από τις χώρες - μέλη των κανόνων του ΙΜΟ,
- β) Θεσμοθέτηση νέων μέτρων για την αυστηρότερη επιθεώρηση των πλοίων από τις λιμενικές αρχές,
- γ) Ενθάρρυνση της συντονισμένης ανάπτυξης των συστημάτων ελέγχου και υποβοήθησης της ναυσιπλοΐας, και
- δ) Ενίσχυση του ρυθμιστικού ρόλου των διεθνών οργανισμών όπως ο ΙΜΟ.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή είχε προτείνει μέτρα για τη βελτίωση της εκπαίδευσης των ναυτικών, επειδή τα ανθρώπινα σφάλματα έχει αποδειχθεί ότι αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα ατυχημάτων.

Με βάση τις προτάσεις της Επιτροπής, το συμβούλιο εξέδωσε το Νοέμβριο του 1993 δύο Οδηγίες, τη μία για το ελάχιστο επίπεδο της εκπαίδευσης και των προσόντων των ναυτικών, που υπηρετούν σε πλοία των χωρών - μελών και την άλλη για τις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι Νηογνώμονες, ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητικός έλεγχος εκ μέρους των προδιαγραφών ασφαλείας των πλοίων.

Πρόσφατα, το Συμβούλιο αποφάσισε τη δημιουργία ενός καθεστώτος αδειών για τη λειτουργία και επιθεώρηση των επιβατηγών πλοίων που διακινούνται συστηματικά στο θαλάσσιο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, προβλέπεται η επέκταση των διαδικασιών ελέγχου της κατάστασης των πλοίων αυτών, ενώ οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα πρέπει να συμμορφώνονται από οργανωτικής πλευράς με τους όρους του

³⁵ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης που έχει θεσπιστεί από τον ΙΜΟ. Αντίστοιχα, το πλήρωμα θα πρέπει να έχει τα προσόντα που θα προβλέπει η αναθεωρημένη Σύμβαση για Standards on Training, Certification and Watchkeeping του ΙΜΟ.

Από τις δηλώσεις των αρμόδιων υπηρεσιακών παραγόντων της Επιτροπής προκύπτει ότι, στο εγγύς μέλλον θα προταθούν και άλλα μέτρα σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα περιλαμβάνουν³⁶:

- α) κοινές προδιαγραφές ασφάλειας για τα νέα επιβατηγά πλοία,
- β) κοινά πρότυπα για το μηχανικό εξοπλισμό των πλοίων,
- γ) ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας για τα φορτηγά μικρού μήκους και
- δ) την υποχρεωτική εφαρμογή από τις χώρες - μέλη μιας σειράς επιλεγμένων ψηφισμάτων του ΙΜΟ.

Η τάση που διαμορφώνεται συνίσταται στη λήψη επιπρόσθετων περιφερειακών μέτρων που θα στοχεύουν κυρίως στην ακτοπλοΐα και τις ενδο-Ευρωπαϊκές συγκοινωνίες. Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στη χώρα μας, την παραδοσιακά θαλασσινή, αποτελεί συνταγματική επιταγή και τελεί υπό την εποπτεία του κράτους. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών της χώρας μας και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, που τα τελευταία χρόνια απασχολεί πολύ έντονα ολόκληρη την ανθρωπότητα, και για τη λήψη των αναγκαίων προληπτικών μέτρων, το ΥΕΝ διαθέτει εξειδικευμένη υπηρεσιακή μονάδα τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ΔΠΘΠ), που είναι αρμόδια για³⁷

- Την επικύρωση των Διεθνών Συμβάσεων που αφορούν στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

³⁶ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

³⁷ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

- Την καθημερινή επιτήρηση των ακτών και των κυρίων θαλάσσιων ζωνών ναυσιπλοΐας.
- Την εφαρμογή της νομοθεσίας για την πρόληψη της ρύπανσης.
- Την καταπολέμηση, παρακολούθηση και συντονισμό των εργασιών αντιμετώπισης των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.
- Την αίτηση παροχής βοήθειας από ξένες Αρχές στην χώρα μας για την αντιμετώπιση ενός σοβαρού περιστατικού ή την παροχή συνδρομής σ' άλλα κράτη κατόπιν αιτήσεώς τους.
- Την ενημέρωση και ενεργό συμμετοχή των πολιτών σε θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.
- Τη διερεύνηση κάθε περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών, από πλοία ή πηγές ξηράς, και τέλος
- Την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων στους παραβάτες.

Η διεθνής εμπειρία και πρακτική αποδεικνύει ότι, όσα μέτρα και αν ληφθούν, τα περιστατικά ρύπανσης δεν μπορούν να εξαλειφθούν, δεδομένου ότι ο χρόνος, ο τόπος και οι συνθήκες ενός περιστατικού δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν, ενώ τα περισσότερα περιστατικά οφείλονται σε αστάθμητους παράγοντες.

2.9. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Τα οικονομικά, τεχνολογικά και άλλα οφέλη που αντλεί η χώρα από την ταχεία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι πάντα δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά υπό την μορφή μετρήσεων συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων. Αυτό συμβαίνει διότι πολλοί κλάδοι παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών οφείλουν τη δημιουργία ή την ανάπτυξή τους, στη ζήτηση που δημιουργεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα. Μέσα στους κλάδους αυτούς περιλαμβάνονται οι τραπεζικός και ο ασφαλιστικός, ο τουριστικός, οι επιχειρήσεις μεταφορών, οι βιομηχανίες ειδών αναγκαίων για τη συντήρηση πλοίων ή για τη χρησιμοποίησή τους από τα πλοία, οι επισκευαστικές και οι κατασκευαστικές εταιρείες πλοίων .

Τέλος η δραστηριότητα ορισμένων άλλων τομέων παραγωγής υπηρεσιών όπως ο δικηγορικός, ο σιδηροβιομηχανικός, ο μηχανουργικός και πολλοί κλάδοι της μεταποίησης, θα ήταν σημαντικά κατώτερη, εάν απουσίαζε η ζήτηση εκ μέρους της ναυτιλίας.

Αμέσως μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η ελληνική οικονομία ήταν σε χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης. Η πολιτική αστάθεια και η έλλειψη μιας σαφούς , σταθερής και μακρόπνοης αναπτυξιακής πολιτικής- και στο ναυτιλιακό τομέα- αποτελούσε το κύριο χαρακτηριστικό της οικονομικής ζωής της χώρας. Τα χαρακτηριστικά αυτά οδήγησαν σε μία κατάσταση σχεδόν ανυπαρξίας οργανικών δεσμών μεταξύ εθνικής οικονομίας και εμπορικής ναυτιλίας³⁸.

Η μεταγενέστερη υιοθέτηση και εφαρμογή της πολιτικής του επαναπατρισμού της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε συνδυασμό με τους ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας μετά το 60, μετέβαλαν αποφασιστικά την εικόνα. Έτσι η κατάσταση παρουσιάζει μια συνεχή βελτίωση με την παροχή κινήτρων και τη δημιουργία προϋποθέσεων που οδήγησε στην προσέλκυση για εγκατάσταση των εδρών των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα. στην υποβοήθηση της ανάπτυξης των ναυτιλιακών κατασκευών- επισκευών και στην ανάπτυξη στο μεγαλύτερο βαθμό της προσφοράς ειδικευμένων υπηρεσιών προς τη ναυτιλία. Επίσης η παροχή κινήτρων και η δημιουργία προϋποθέσεων διευκολύνουν τη διαχείριση από την Ελλάδα όχι μόνο των υπό ελληνική σημαία πλοίων αλλά και

³⁸ Ψαράτη Χαρίλαου Ν., Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage : κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους, Αθήνα : Ίδρυμα Ευγενίδου, 2006

των πλοίων υπό ξένη σημαία με ελληνική πλοιοκτησία. Για όσο χρόνο η διαχείριση της ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων κάτω από ξένες σημαίες προσέκρουε σε δυσμενέστερη φορολογική μεταχείριση από αυτήν των υπό ελληνική σημαία πλοίων, η προοπτική για εγκατάσταση της διοίκησης των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα εκμηδενίζεται, με άμεση συνέπεια στην οικονομία.

Χρειάστηκε χρόνος για να γίνει αντιληπτή η απλή αυτή αλήθεια και να αρχίσουν να υιοθετούνται σχετικά κατάλληλα μέτρα ευρύτερα γνωστά ως σημαίες ευκολίας. Οι βασικότερες διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχονται από μία χώρα που ακολουθεί πολιτική σημαίων ευκολίας αφορούν αποφυγή οικονομικών επιβαρύνσεων και μεγάλων φόρων επί των εσόδων των πλοίων, ευκολότερη εγγραφή στο εθνικό της νηολόγιο, άδεια επάνδρωσης του πλοίου με ξένους ναυτικούς, καθώς και άδεια πλοιοκτησίας και διαχείριση των εμπορικών πλοίων από πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας. Συνήθως πολιτική παρόμοια με αυτήν που περιγράφεται ακολουθούν χώρες αδύναμες οικονομικά.

Έτσι η Λιβερία μία χώρα χωρίς ναυτική παράδοση, εμφανίζεται ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως, λόγω της πλήρους σχεδόν φορολογικής απαλλαγής που προσφέρει στους πλοιοκτήτες. Η Ελλάδα δε θεωρείται χώρα με πολλές σημαίες ευκολίας, η πολιτική όμως που ακολουθείται τείνει να είναι ελαστική σε διευκολύνσεις ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Έτσι βλέπουμε ότι ενώ το 1960 λειτουργούσαν 219 γραφεία και πρακτορεία ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα φτάνουμε στις μέρες μας να καταμετρούμε περίπου 800 διοικητικές ναυτιλιακές μονάδες μόνο στον Πειραιά, ενώ το 1994 οι ναυτιλιακές εταιρείες του Α. Ν. 89/67 ανέρχονταν σε 1.011.

Ένας από τους τομείς που αναπτύσσεται με την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι ο τραπεζικός. Η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν μπορούν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις ανάγκες των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως προς τη χρηματοδότηση. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι ο κίνδυνος που αναλαμβάνει μία τράπεζα χρηματοδοτώντας μία ναυτιλιακή επιχείρηση

φτάνει το ύψος του 80% της ναυτιλιακής επένδυσης. Ειδικότερα το ρίσκο που αναλαμβάνει μία τράπεζα προέρχεται από τους παρακάτω λόγους³⁹:

- α) Την οικονομική αδυναμία, ή απειρία ή την έλλειψη τιμιότητας του πλοιοκτήτη που οδηγούν σε λάθος αποφάσεις ή σε υψηλότερο κόστος,
- β) Την έλλειψη ρευστότητας του πλοίου ή της εταιρείας .
- γ) Την έλλειψη απασχόλησης για το πλοίο, που μπορεί να οφείλεται είτε στη γενική κατάσταση της αγοράς είτε στο ότι το συγκεκριμένο πλοίο δεν έχει ζήτηση.
- δ) Την οικονομική αδυναμία ή την έλλειψη τιμιότητας από πλευράς των ναυλωτών του πλοίου.
- ε) Τη μερική ή ολική απώλεια του πλοίου το οποίο δεν καλύπτεται από ικανοποιητικές ασφάλειες.
- στ) Την πτώση της αξίας του πλοίου κατά τρόπο ώστε να μηδενιστεί η διαφορά μεταξύ της εμπορικής του αξίας και του δανείου του.

Μιλώντας για ναυτιλιακά δάνεια αναφερόμαστε σε προσωπικά δάνεια. Έτσι ο βασικότερος προβληματισμός ενός τραπεζίτη είναι η γνωριμία με τον πελάτη του και η αναγνώριση στο πρόσωπο του της ικανότητας, δυνατότητας και φερεγγυότητάς του ως πλοιοκτήτη, στην εκτέλεση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει.

Παρόλα αυτά οι κυριότερες ελληνικές τράπεζες δείχνουν ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του κλάδου των ναυτιλιακών εργασιών τους. Άλλωστε πολλές από τις μεγαλύτερες τράπεζες ξένων χωρών που ειδικεύονται στον κλάδο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων έχουν ήδη εγκατασταθεί στην Ελλάδα γεγονός που αποτελεί σαφή ένδειξη του δυναμισμού αυτού του κλάδου τραπεζικών εργασιών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ξένες τράπεζες έχουν δυνατότητα χρηματοδοτήσεων επενδύσεων στο εξωτερικό και γι' αυτό πλεονεκτούν των ελληνικών. Τα πρωτεία σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση των πλοίων, κρατά η «Citibank» η οποία έχει το 35% των χρεών της ναυτιλίας: Η «Citibank» ανέπτυξε ιδιαίτερο τραπεζικό κλάδο με την ονομασία «Citi Shipping Bank», που λειτουργεί από τις 15 Ιανουαρίου 1989. Μπορεί να μετέχει μέχρι το 10% των κεφαλαίων της, στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με τη δυνατότητα προσφοράς αυτασφαλίσεων και δανείων. Ένας άλλος στόχος της «Citi Shipping Bank» είναι να προσελκύει ξένες εταιρείες στην Ελλάδα. Επιπλέον η

³⁹ Ψαράτη Χαρίλαου Ν., Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage : κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους, Αθήνα : Ίδρυμα Ευγενίδου, 2006

τράπεζα συζήτησε με το Υ. Ε. Ν τη μετοχοποίηση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης για τη δημιουργία χρηματιστηρίου ναυτιλιακών αξιών⁴⁰.

Το ρίσκο που αναλαμβάνει κάποια τράπεζα χρηματοδοτώντας μία ναυτιλιακή εταιρεία κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα με το ρίσκο που αναλαμβάνει κάποια ασφαλιστική εταιρεία παρέχοντας ασφαλιστική κάλυψη. Σε αντίθεση όμως με το ενδιαφέρον που δείχνουν οι ελληνικές τράπεζες, οι ασφαλιστικές εταιρείες δυσπιστούν και απέχουν. Το κόστος που ενδέχεται να προκύψει για την κάλυψη της απώλειας ενός πλοίου κρίνεται δυσβάστακτο από τις εγχώριες ασφαλιστικές εταιρείες. Έτσι το ρόλο του ασφαλιστή καλούνται να παίξουν στις περισσότερες περιπτώσεις βρετανικοί οργανισμοί αποκομίζοντας τεράστια κέρδη εις βάρος της ελληνικής οικονομίας. Τα είδη των ασφαλίσεων που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι οι ναυτασφάλειες, οι οποίες καλύπτουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση για διάφορους κινδύνους σχετικούς με το σκάφος και τη μηχανή, ασφαλίσεις ναύλων που αφορούν την ασφάλιση των μεταφερόμενων φορτίων και αλληλασφάλειες, γνωστές ως CLABS, που σχετίζονται με την παροχή εχεγγύων για τις ασθένειες, τους τραυματισμούς, τις δραπετεύσεις πληρωμάτων κλπ. Όσον αφορά τις αλληλασφάλειες πρόκειται για μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς στη μορφή θεσμών, με αυστηρούς κανονισμούς που στόχο έχουν τη διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών κυρίως λόγω του κοινωνικού κόστους που συνεπάγεται η έλλειψη του αναγκαίου επιπέδου ασφάλειας. Άλλος κλάδος που επηρεάζεται από την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας είναι η βιομηχανία επισκευών και κατασκευών πλοίων. Στην Ελλάδα οι εξελίξεις δεν υπήρξαν ενθαρρυντικές. Τα ελληνικά ναυπηγεία θεωρούνται διεθνώς αντιπαραγωγικά και αντιοικονομικά. Η επιβάρυνση που αναγκάζονται να υποστούν οι Έλληνες φορολογούμενοι από την ελλειμματικότητα που παρουσιάζουν είναι σημαντική⁴¹.

Κυριότερες αιτίες του φαινομένου θεωρούνται η έλλειψη κατάλληλης ναυτιλιακής τεχνολογίας και υποδομής. Το φαινόμενο αυτό δεν είναι αποκλειστικό γνώρισμα της ελληνικής πραγματικότητας. Η Ισπανία για παράδειγμα μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες δυσλειτουργεί επίσης και υπολογίζεται ότι οι ζημιές

⁴⁰ Ψαράνη Χαρίλαου Ν., Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage : κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους, Αθήνα : Ίδρυμα Ευγενίδου, 2006

⁴¹ Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας = Shipping Statistics / Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Αθήνα : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

που υπέστη την τελευταία τριετία φτάνουν τα 1,3 δις δολάρια. Σύμφωνα με επίσημες ευρωπαϊκές έρευνες, υπολογίζεται ότι τα προσεχή χρόνια θα παρατηρήσουμε αυξανόμενη ζήτηση των ναυπηγοεπισκευαστικών κλάδων σε παγκόσμιο επίπεδο. Εύλογα λοιπόν γίνεται λόγος για την σκοπιμότητα μιας προσπάθειας εξυγίανσης και περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου αυτού και εάν εν τέλει το αποκομιζόμενο όφελος συγκρίνεται με τα προβλήματα που δημιουργούνται στην οικονομία μας. Η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να είναι επιθυμητή και συμφέρουσα, μόνο με την προϋπόθεση ότι μπορεί να είναι αυτόνομη, δηλαδή να μην στηρίζεται σε επιδοτήσεις από την οικονομία. Και αυτό γιατί στην ανάπτυξη του κλάδου αυτού της βιομηχανίας, απαιτούνται αφενός τεχνολογία και αφετέρου κεφάλαια εφόσον σχεδόν τα πάντα εισάγονται από το εξωτερικό. Είναι γεγονός ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο, σε οποιαδήποτε χώρα, να λειτουργήσει και να αναπτυχθεί αυτοδύναμα η ναυπηγική βιομηχανία. Ωστόσο ένας δραστικός περιορισμός του ναυπηγικού δυναμικού επιφέρει αυξημένη ανεργία και γενικότερη κάμψη της παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας, λόγω αντίστοιχου περιορισμού της δραστηριότητας εξαρτημένων ή συναφών κλάδων βιομηχανικής παραγωγής (λ. χ . χάλυβος, ηλεκτρονικής, μηχανουργικής κλπ.) όπως και παραγωγής υπηρεσιών συναφών προς την ναυπηγική βιομηχανία (π.χ. τραπεζικού, ασφαλιστικού, μεταφορών, εφοδιασμού πλοίων κλπ.)⁴².

Καμιά χώρα που διατηρεί την ικανότητα να αποφασίζει αυτοδύναμα για τις τύχες της, ιδιαίτερα δε για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και στόχων που αφορούν στην ανάπτυξη της οικονομίας της και στην ευημερία του πληθυσμού της, θα απόσχει από την δημιουργία ή και στην ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, αν υπάρχουν ως προς αυτήν, κατάλληλες οικονομικές προϋποθέσεις ή αν οι εθνικές της ανάγκες το επιβάλλουν. Οι προϋποθέσεις αυτές μπορεί να αφορούν:

- α) Στο επίπεδο τεχνολογίας και βιομηχανικής ανάπτυξης που διαθέτει κάθε χώρα.
- β) Στο κόστος παραγωγής και στην συναγωνιστικότητα των ναυπηγικών μονάδων.
- γ) Στη χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας και των ναυπηγήσεων πλοίων.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται μακροχρόνια από οξύ συναγωνισμό μεταξύ των ναυπηγικών χωρών που οδηγεί σε

⁴² Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας = Shipping Statistics / Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Αθήνα : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

ευρύτατη χρηματοδότηση των ναυπηγήσεων υπέρ των πλοιοκτητών, ακόμα και σε εκτεταμένες επιδοτήσεις. Για την ελληνική οικονομία είναι ασύμφορο και πιθανώς αδύνατο να ανταποκριθεί στη ζήτηση κεφαλαίων για χρηματοδότηση - κατά το μέγιστο μέρος σε συνάλλαγμα για χρηματοδότηση εκτεταμένων ναυπηγήσεων ή σε επιδότηση του κόστους των ναυπηγήσεων σε βάρος του κοινωνικού συνόλου.

Επωφέλεστερο για την οικονομία της Ελλάδας θα ήταν να αποβλέπει σε κατασκευές που θα συνέβαλαν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, και άλλων παρεμφερών κλάδων της ναυτιλίας που απαιτούν επενδύσεις αυξημένης εντάσεως εργασίας καθώς και σε κατασκευές συνδεδεμένες με τις αμυντικές ανάγκες της χώρας. Όσο για τις ανάγκες της φορτηγού ναυτιλίας, μπορούν να ικανοποιούνται υπό συναγωνιστικούς όρους, χωρίς θυσίες από μέρους της ελληνικής οικονομίας στο εξωτερικό.

Σε αντίθεση προς ότι αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία, είναι μεγάλες οι δυνατότητες ταχείας διερευνήσεως του εισοδήματος που αποκτά η χώρα από επισκευές πλοίων. Προς αυτήν την κατεύθυνση συνηγορούν οι εξής λόγοι:

α) Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή για την ανάπτυξη επισκευαστικών εργασιών. Από τη χώρα μας διελαύνουν πλοία από και προς τη διώρυγα του Σουέζ, τον Εύξεινο Πόντο και την Ασία. Το λιμάνι του Πειραιά, η νότια θαλάσσια πύλη της ευρωπαϊκής κοινότητας, βρίσκεται στο σταυροδρόμι των θαλάσσιων αξόνων και προσφέρεται άριστα για τη χρησιμοποίησή του από τις διεθνείς μεταφορικές εταιρείες ως ενδιάμεσος σταθμός. Αυτό άλλωστε έχει εκτιμηθεί από ξένες μεγάλες ναυτιλιακές μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες συμπεριλαμβάνουν μέσα στα επιχειρηματικά τους προγράμματα και τον Πειραιά και πυκνώνουν τα δρομολόγιά τους με τακτικές γραμμές που συνδέουν το λιμάνι του με τα μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού.

β) Η επισκευαστική βιομηχανία πλοίων είναι κατ' εξοχήν βιομηχανία εντάσεως εργασίας, μολονότι απαιτεί εξειδικευμένο, υψηλής στάθμης προσωπικό. Απαιτεί βέβαια και εισροές ειδών εξοπλισμού, υλικών και τεχνολογίας εισαγόμενων από το εξωτερικό, αλλά η προστιθέμενη αξία, σε κάθε περίπτωση, είναι σοβαρή.

2.10. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Στο χώρο της ναυτιλίας, η Ελλάδα όπως έχουμε ήδη αναφέρει κατέχει μια εξέχουσα θέση διεθνώς αλλά αποτελεί και έναν δυναμικό κλάδο και για την ίδια εθνικώς και αυτό γιατί συμβάλλει δυναμικά σε πολλούς τομείς.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική Οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, το οποίο ανέρχεται σε 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, ποσό που αντιπροσωπεύει το 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος όταν το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών είναι της τάξεως των 3,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Σημαντική είναι όμως η συμβολή της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς. Σύμφωνα με ολλανδική μελέτη το 70% της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς και μόνο το 30% στις υπηρεσίες της θάλασσας. Σύμφωνα με αντίστοιχη μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά από όσες στη θάλασσα. Οι θέσεις εργασίας στην ξηρά είναι σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρείες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α⁴³.

Σήμερα απασχολούνται περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί στη θάλασσα, στα γραφεία των εταιρειών περίπου 10.000 και άλλοι τόσοι σε παραναυπλιακές εργασίες. Επίσης η Ελληνική Ναυτιλία ενισχύει την δραστηριότητα μιας σειράς συναφών με το πλοίο επιχειρήσεων, επιτρέπει τη διακίνηση αγαθών στο εσωτερικό της χώρας με χαμηλό κόστος και αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Η συμβολή όμως της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι μεγάλη και ως παράγοντας εθνικής- πολιτικής και πολιτιστικής προβολής. Έτσι η Ελλάδα γίνεται γνωστή στα πέρατα της γης και προβάλλει διεθνώς τα ήθη και τα έθιμα των κατοίκων της, τον πολιτισμό της και τις παραδόσεις της.

Τέλος στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, ιδιαίτερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και λιγότερο του ΟΟΑΣΑ, η άποψη της Ελλάδας

⁴³ Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας = Shipping Statistics / Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Αθήνα : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα είναι αρκετά σημαντική και γι' αυτό συνήθως υιοθετούνται πλήρως οι θέσεις της.

Οι τομείς της ελληνικής ναυτιλίας, αναπτύσσονται δυναμικά, με την έννοια ότι δεν απορροφούν μεγάλους πόρους από την εγχώρια εθνική οικονομία. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυγμένων χωρών, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων, σε αντίθεση με την Ελλάδα. Στη Μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν σε 6-8% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στην τριτογενή παραγωγή και φυσικά ακόμα λιγότερο στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου σε όλους τους τομείς της οικονομίας αυτής της χώρας.

Στην οικονομία είναι γνωστό το θεμελιώδες αξίωμα, σύμφωνα με το οποίο επιδιώκεται σχεδόν πάντοτε το μεγαλύτερο οικονομικό αποτέλεσμα με τη μικρότερη δυνατή θυσία.

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από πηγή συναλλάγματος, η ναυτιλία επιτελεί και κοινωνικό έργο. Το επάγγελμα του ναυτικού αποτελεί πόλο έλξης του πληθυσμού επειδή το επίπεδο των αποδοχών είναι μεγαλύτερο στη ναυτιλία από εκείνο των επαγγελματιών της ξηράς.

2.11. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα με τη γεωγραφική της θέση (πολλές θαλάσσιες οδοί με μεγάλη διακίνηση πλοίων, πολλά νησιά διάσπαρτα και μεγάλο ανάπτυγμα ακτών), τα τουριστικά ενδιαφέροντα και τη μεγάλη εμπορική ναυτιλία, έχει επιτακτική ανάγκη λήψης μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της, πόσο μάλλον όταν είναι γνωστή η μικρή υδροδυναμική κυκλοφορία και οι περιορισμένες δυνατότητες ανανέωσης των υδάτων της Μεσογείου. Αν και δεν έχει κατορθώσει μέχρι σήμερα να διαμορφώσει μια συνολική και συγκροτημένη εξωτερική πολιτική, ανταποκρίνεται θετικά στις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε ζητήματα διμερούς ή πολυμερούς περιβαλλοντικής προστασίας. Γενικά συντάσσεται με τα υπόλοιπα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη και δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα προστασίας της θάλασσας από χερσαίες δραστηριότητες, ενώ παράλληλα υποβαθμίζει σχετικά το ρόλο της ναυτιλίας στο συνολικό πρόβλημα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τηρεί δηλαδή μια μετριοπαθή και ρεαλιστική στάση με σκοπό τη στήριξη της ναυτιλίας, χωρίς αυτό να σημαίνει αδιαφορία και έκπτωση προστασίας σχετικά με τη θάλασσα.

Εκτός των παράκτιων περιοχών και των εσωτερικών υδάτων όπου η Ελλάδα ασκεί όλες τις εξουσίες με μόνους περιορισμούς τους προβλεπόμενους από το διεθνές δίκαιο σχετικά με την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των αλλοδαπών πλοίων, έχει πλήρη κυριαρχία και στη γειτονική προς την ξηρά θαλάσσια περιοχή, που καλείται αιγιαλίτιδα σύμφωνα με το Νόμο 230/1936⁴⁴.

Θα επιχειρήσουμε μια αναφορά στους κυριότερους νόμους, προεδρικά διατάγματα (Π.Δ.) και υπουργικές αποφάσεις (Υ.Α.) σειρά χρονικής εξέλιξης, που αφορούν τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα εμπορικά πλοία :

⁴⁴<http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&sqi=2&ved=0CDkQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.ketha.gr%2FNomiko%2520kathestws.doc&ei=e0duUviiJOnB7AaduIG4Cg&usg=AFQjCNEgv4Kxvxi4hUIEAH-3FRj2MWjNzw&sig2=nPEl7HZBeNc3BhrHDI8VKA&bvm=bv.55123115,d.bGE>

1. Νόμος 4529/66⁴⁵. Με το νόμο αυτό κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, η οποία δεν ισχύει πλέον διότι έχει αντικατασταθεί από τη νέα σύμβαση του IMO, τη MARPOL 73/78.
2. Νόμος 314/76⁴⁶. Ο νόμος αυτός κύρωσε τη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών (1969) 'περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή'. Η διαδικασία της ίδρυσης, διαχείρισης και κατανομής κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη καθορίζεται από το Π.Δ. 666/82 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Π.Δ. 494/89. Ακόμη, με το Π.Δ. 81/89 εξασφαλίζεται η αποδοχή του πρωτοκόλλου του έτους 1976 της Δ.Σ. Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή, ενώ με το Π.Δ. 98/90 καθορίζεται η αρμοδιότητα των δικαστηρίων και η διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το Διεθνές Κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.
3. Νόμος 468/76⁴⁷ περί αναζητήσεως έρευνας και εκμεταλλεύσεως υδρογονανθράκων και ρύθμισης συναφών θεμάτων', ο οποίος προβλέπει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από μόνιμες ή επιπλέουσες εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου. Ειδικότερα, με την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων καθορίζονται το είδος και οι τύποι των εγκαταστάσεων, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί πετρελαίου, οι χώροι αποθήκευσης καθώς και η ασφάλεια των εργαζομένων και των περιουσιακών στοιχείων, η θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα, η αλιεία, η ναυσιπλοΐα και η επιβολή των κυρώσεων. Μολονότι δεν έχουν εκδοθεί ακόμη Π.Δ., υπάρχει η έγκριση ενός ειδικού τύπου συμβολαίου από την κυβέρνηση και τη δημόσια επιχείρηση πετρελαίου για τη χορήγηση αδείας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις προς εξερεύνηση και εξόρυξη πετρελαίου. Παράλληλα, με τον νόμο 786/1978 επικυρώθηκε η διμερής συμφωνία Ελλάδας - Ιταλίας για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας ανάμεσα στα δύο κράτη, ο οποίος προβλέπει ότι η εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων φυσικών στοιχείων δε θα μεταβάλλει την οικολογική ισορροπία ούτε θα εμποδίσει άλλες δραστηριότητες στη θάλασσα.

⁴⁵ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

⁴⁶ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

⁴⁷ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

4. Νόμος 743/77⁴⁸ 'περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων'. Ο νόμος 743/77 δεν αποτελεί κύρωση κάποιας σύμβασης. Εκτός από τα μέτρα και τις διαδικασίες πρόληψης της ρύπανσης, προβλέπει επιπλέον και αυστηρές κυρώσεις για τους παραβάτες. Με το νόμο αυτό γίνεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία, ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από μέρους της Ελλάδας της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78.
5. Νόμος 855/78⁴⁹. Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση (1976), μαζί με τα πρωτόκολλα 'περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών' και 'περί συνεργασίας δια την καταπολέμηση ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ πετρελαίου και των άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης'. Το Π.Δ. 114/97 καθιερώνει την αύξηση των ανωτάτων ορίων των διοικητικών κυρώσεων που προβλέπονται στις διατάξεις Ν.855/78 και Ν.1147/81, ενώ σχετική είναι και η Υ.Α. 3221.2/5/93/93 περί αναπροσαρμογής των τελών των νόμων αυτών.
6. Νόμος 1147/81 (ΦΕΚ 110Α718.4.81)⁵⁰. Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης του Λονδίνου 'περί προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών από πλοία και αεροσκάφη' (LONDON dumping convention 1972) και με τη Υ.Α. 3221.2/2/91-12/3/91 αναπροσαρμογή τελών στο άρθρο 7 των Ν.855/78 και Ν. 1147/81 και άρθρο 31 του Ν.1473/84.
7. Νόμος 1269/82 (ΦΕΚ 89Α721.7.82)⁵¹. Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και του πρωτοκόλλου 1978. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές με τα Π.Δ. 417/86 'αποδοχή τροποποιήσεων διατάξεων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την Δ.Σ MARPOL 1973', 404/7.11.86 'διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες', 254/89 'αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο παράρτημα του πρωτοκόλλου 1978 της ΔΣ 1973', 103/92 'αποδοχή τροποποιήσεων των προσαρτημάτων II και III του παραρτήματος II της Δ.Σ

⁴⁸ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

⁴⁹ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

⁵⁰ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

⁵¹ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

MARPOL 1973', 288/92 'αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978', 46/92 'σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ MARPOL' και 361/96 'αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικού με τη Δ.Σ 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία".

Σχετικές με τον παραπάνω νόμο είναι και οι Υ.Α 181053 900/83/19.4.83 τεχνικές προδιαγραφές διαχωρισμού πετρελαίου/ νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου', 181053/960/84 'τεχνικές προδιαγραφές ανιχνευτών διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/ νερού', 181053/201/84 'τεχνικές προδιαγραφές συστήματος καθαρών δεξαμενών έρματος (CBT) πετρελαιοφόρων πλοίων', 181053/96/84 'λειτουργία και έλεγχος του συστήματος πλύσης των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο (COW)', 205/183571/87 και 195/183570/87 'καθιέρωση βιβλίου φορτίου και τύπου διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης της ρύπανσης από μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα', 3232B MARPOL/108/91 'συγκέντρωση και διάθεση πετρελαιοειδών αποβλήτων του μηχανοστασίου των πλοίων', 3231.2/17/92 'καθορισμός του τύπου του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία', 69728/824/96 'μέτρα και όροι για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων', 3231.7/1/96/96 'καθιέρωση τύπου Βιβλίου Απορριμμάτων υπόχρεων πλοίων', 1218.98/2/97/97 'συγκέντρωση και διάθεση των πετρελαιοειδών αποβλήτων που παράγονται στους χώρους μηχανοστασίου των πλοίων' και τέλος 19396/1546/97 'μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων'.

8. Νόμος 1634/86 (ΦΕΚ104Α718-7-86)⁵². Είναι η κύρωση των πρωτοκόλλων 1980 για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και 1982 περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσόγειου.
9. Νόμος 1638/86 (ΦΕΚ 108 Α786)⁵³. Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελλών (FUND convention 1971) σχετικά με την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Με το Π.Δ 270/95 κατοχυρώνεται η αποδοχή των πρωτοκόλλων των ετών 1976 και

⁵² ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

⁵³ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1992 για την τροποποίηση της Δ.Σ FUND. Η διαδικασία καταβολής συνεισφορών στο διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης καθορίζεται με την Υ.Α 74 7/Φ 183507/87

10. Νόμος 1650/86 (ΦΕΚ 160 Α716.10.86)⁵⁴ για την προστασία του περιβάλλοντος. Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα για το θαλάσσιο περιβάλλον αναφέρεται ως σκοπός η προστασία των ακτών των θαλασσών, των νησίδων και του βυθού αυτών ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων τοπίου. Με αφορμή το νόμο αυτό εγκρίθηκε η σύσταση κλιμακίου ελέγχου της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των πηγών ξηράς από τις Νομαρχίες και δόθηκε προτεραιότητα στην εκπόνηση μελετών και προγραμμάτων προστασίας ευαίσθητων περιοχών όπως βιοτόπων, υδροβιοτόπων κλπ. Καθώς και στη κατασκευή σταθμού επεξεργασίας αποβλήτων και λημμάτων. Στις εγκαταστάσεις ξηράς που προκαλούν ρύπανση ο νόμος προβλέπει την εφαρμογή ποινικών και διοικητικών κυρώσεων, είτε από το Νομάρχη, είτε από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ.

Τέλος, ιδιαίτερη σημασία για την εν γένει 'προστασία του περιβάλλοντος' στην Ελλάδα, φαίνεται να έχει η κοινή υπουργική απόφαση για την πλήρη ενεργοποίηση του νόμου 1650 του 1986 για την προστασία του περιβάλλοντος μετά από απαίτηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή:

- Δημιουργείται ένα σύνολο από κανόνες οι οποίοι προσδιορίζουν τις διαδικασίες έγκρισης για οποιοδήποτε νέο έργο ή δραστηριότητα (του δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα) που μπορεί να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- Επιβάλλεται η σύναψη ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης, τόσο για τα έργα που πρόκειται να εκτελεσθούν, όσο και για αυτά που έχουν ήδη εκτελεσθεί.
- Γίνεται προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις αντίστοιχες απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

⁵⁴ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

11. Νόμος 2242/94 Ο νόμος αυτός αφορά την πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.
12. Νόμος 2289/95 περί αναζήτησης, έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις.
13. Νόμος 2412/96 για τη μεταφορά αρμοδιοτήτων από το Υπουργικό Συμβούλιο σε άλλα κυβερνητικά όργανα και άλλες διατάξεις. Σε ότι αφορά ειδικώς τα επικίνδυνα, η Ελληνική νομοθεσία έχει επικυρώσει τα ακόλουθα:
14. Νόμος 1218.74/1/95 για την αποδοχή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ΙΜΟ
15. Οι διεθνείς πλώες μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων ρυθμίζονται από σχετική εγκύκλιο του ΥΕΝ/ΔΕΕΠ επικυρωμένη από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας με Αριθμό Πρωτοκόλλου 1425.42/2/95
16. Π.Δ.405/96 'περί μεταφοράς συσκευασιών επικίνδυνων φορτίων σε Ελληνικούς πλώες'.
17. Η διακίνηση των χύδην υγρών χημικών φορτίων διέπεται από τους Κώδικες BCH, IBC του ΙΜΟ ενώ τα υγροποιημένα αέρια διέπονται από τους υπάρχοντες Κώδικες GC και IGC του ΙΜΟ. Όλοι οι παραπάνω Κώδικες έχουν γίνει υποχρεωτικοί με την Υ.Α. 65/1/97 και το Π.Δ. 126/87
18. Τέλος, με το πρόσφατο Γ.Δ. 55/98 περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι διοικητικές κυρώσεις προβλέπουν πρόστιμα, τα οποία προσαρμόστηκαν με το πρόσφατο Π.Δ. 114/97. Στον υπαίτιο της ρύπανσης επιβάλλεται από τις λιμενικές αρχές 2,000 ευρώ. Εάν η ρύπανση εξακολουθεί, τότε προβλέπεται πρόστιμο μέχρι 3,000 ευρώ για κάθε ημέρα υπέρβασης της προθεσμίας που τέθηκε για την αποκατάσταση. Σε περίπτωση σοβαρής ρύπανσης επιβάλλεται πρόστιμο από το Υ.Ε.Ν. μέχρι και 733.675 ευρώ.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	ΑΙΤΙΑ
28,90%	προσάραξη πλοίου σε βυθό/ύφαλο
28,90%	συγκρούσεις πλοίων
24%	πυρκαγιά/έκρηξη
21%	αποτυχία δομής πλοίου

2.12. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά και το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η Ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική και που βοήθησε να γιγαντωθεί η Ελληνική Ναυτιλία μεταπολεμικά παρότι ήταν κατεστραμμένη, είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953, περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού και ειδικότερα το άρθρο 13 αυτού. Σημειώνεται ότι ο Νόμος αυτός επεξηγεί ότι ως ελληνικό πλοίο θεωρείται μόνο αυτό που ανήκει σε Έλληνες ανεξάρτητα αν ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Κατά την νηολόγηση οι Ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης επιπρόσθετα των συνήθως προβλεπόμενων και που προέρχονται από το Αστικό και Εμπορικό Κώδικα καθώς επίσης και από Διατάξεις περί Δημοσίας Τάξης . Τέτοια σημεία μπορεί να αναφέρονται:

- A. Στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον ελληνικό στόλο
- B. Στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του Εμπορικού και του Αστικού Κώδικα
- Γ. Στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων χωρίς να χρειάζεται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων
- Δ. Στα δικαιώματα αυτών που δανείζουν με υποθήκη του πλοίου και ειδικά αυτά που αφορούν την κατά προτίμηση, ικανοποίηση των υποθηκών είτε από αναγκαστική διαχείριση του υποθηκευμένου πλοίου είτε από πώληση του σε δημοπρασία
- Ε. Στην αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί κάποιου πλοίου, αν οι ενέργειες αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του Εμπορικού Κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών.

Με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση αυτό το ΝΔ ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι για να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εισέρχονται τα ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Υπάρχουν όμως και σε άλλες χώρες- μέλη της Ε.Ε. παρόμοιοι νόμοι με τους Ελληνικούς⁵⁵.

Το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ θεωρείται ασυμβίβαστο με τη Συνθήκη της Ρώμης, γιατί έχει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους- μέλους της Ε.Ε. είναι όμως σύμφωνο με ότι συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ε.Ε. Έτσι πριν λίγο καιρό το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφασή του θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με τη Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αφορούσε γενικά όλα τα πλοία, αλλά το άμεσο ενδιαφέρον των

⁵⁵ Μεταξάς Βασίλης Ν., Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής, Αθήνα : εκδόσεις Παπαζήση, 1999

αλλοδαπών πλοιοκτητών υπηκόων κράτους- μέλους της Ε.Ε. είναι να εισέλθουν στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά και να εκτελούν μεταφορές και δρομολόγια στις ελληνικές θάλασσες (άρση cabotage).

Μετά την απόφαση αυτή τόσο από ελληνικής πλευράς η ένωση εφοπλιστών ακτοπλοΐας που την αφορά άμεσα όσο και ο Επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε. πήραν θέση και διευκρίνισαν -ότι οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες πρέπει να συμμορφώνονται ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων και την ελληνική γλώσσα που πρέπει να μιλούν, το ναυτολόγιο, τις άδειες σκοπιμότητας, την ετήσια ακινησία, τα δρομολόγια και άλλα.

Ειδικότερα όμως στο πολύ σημαντικό αυτό θέμα, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ανακοίνωσε τους παρακάτω όρους και τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τους οποίους δρομολογούνται τα επιβατηγά πλοία που ανήκουν σε Έλληνες και οι οποίοι θα ισχύουν και για όσους αλλοδαπούς θελήσουν να δρομολογήσουν πλοία στην Ελλάδα⁵⁶:

1. Πρέπει να υποβληθεί αίτηση στην αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, με την καταβολή του προβλεπόμενου παραβόλου του Δημοσίου και τέλους υπέρ του ΝΑΤ, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να μεταφέρουν.
2. Εφόσον εκδοθεί η αιτούμενη άδεια σκοπιμότητας, εκτός της υποχρέωσης να έχει αναγνωριστεί το πλοίο ως επιβατηγό, πρέπει να τηρηθούν επακριβώς οι όροι που προβλέπονται από την άδεια αυτή σχετικά με τα λιμάνια προσέγγισης, τις άγονες γραμμές προσέγγισης, την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων, τη διαρκή εξυπηρέτηση της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τον εφοδιασμό με ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, την απαγόρευση μεταβολής ποσοστού κυριότητας ανά πενταετία, την ανάκληση της άδειας σκοπιμότητας σε περίπτωση μη απόδοσης εισφορών στο ΝΑΤ, ΟΛΠ, ΦΠΑ κλπ και μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών, καθώς και ακινησίας του πλοίου πέραν του μηνός λόγω κατάσχεσης.
3. Στη συνέχεια πρέπει να υποβληθεί αίτηση για έγκριση των ετήσιων δρομολογίων, τα οποία οπωσδήποτε πρέπει να τηρούνται.

⁵⁶ Μεταξάς Βασίλης Ν., Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής, Αθήνα : εκδόσεις Παπαζήση, 1999

4. Για τη σύνθεση του πλοίου πρέπει να εφαρμόζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία, η οποία προβλέπει την επάνδρωση του εξολοκλήρου με Έλληνες ή Κοινοτικούς ναυτικούς, πλην του πλοιάρχου που υποχρεωτικά πρέπει να είναι Έλληνας.
5. Για την ακινησία ενός τέτοιου κοινοτικού πλοίου λόγω ετήσιας επιθεώρησης συντήρησης πρέπει να ισχύουν όσα και για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά σκάφη των Ελλήνων υπηκόων.
6. Πρέπει να ισχύουν και για τα πλοία των Κοινοτικών υπηκόων, πέρα από τους διεθνείς κανονισμούς, οι τυχόν πρόσθετες απαιτήσεις που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία (π.χ. σκάφη με διπλούς έλικες)⁵⁷.
7. Το ελληνικό νηολόγιο επιβατών και τροχοφόρων, οι προβλεπόμενες εκπτώσεις και η υποχρέωση δωρεάν μεταφοράς του ταχυδρομείου πρέπει να ισχύουν για τα πλοία αυτά. Τέλος, πρέπει να ισχύει κατά τα ελληνικά δεδομένα η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Παρόλο που οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ 2687/53, υπάρχουν και άλλοι νόμοι που διέπουν την οργάνωση και την διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Έτσι πολλές εταιρείες κυρίως της ακτοπλοΐας χρησιμοποιούν τους νόμους περί ανώνυμων εταιρειών (Ν. 2190/20) και περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης (Ν.3190/55).

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ο πολύ σημαντικός αναγκαστικός νόμος 89/67, σύμφωνα με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα, δηλαδή τα κίνητρα, να εγκατασταθούν στην Ελλάδα εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός Ελλάδας, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδα τους.

Ο αναγκαστικός νόμος επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον αναγκαστικό νόμο Α.Ν. 378/68 και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό την μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα για την διαχείριση των πλοίων τους και έτσι να αποφεύγουν το υψηλό κόστος λειτουργίας των γραφείων τους στο εξωτερικό.

⁵⁷ Μεταξάς Βασίλης Ν., Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής, Αθήνα : εκδόσεις Παπαζήση, 1999

Επίσης με τον αναγκαστικό νόμο 465/68 αντικαταστάθηκε το ως τότε ισχύον φορολογικό σύστημα της Ελληνικής Ναυτιλίας, που καθορίζονταν με βάση τα έσοδα της επιχείρησης, με ένα νέο, στο οποίο η φορολογία ήταν με βάση τα μεγέθη και την ηλικία των πλοίων που διαχειρίζονταν η ναυτιλιακή επιχείρηση⁵⁸.

Η γενικότητα των διατάξεων των δυο προηγούμενων νόμων Α.Ν. 89/67 και 378/68 είχε ως αποτέλεσμα από την μια πλευρά να δοθεί μεγάλος αριθμός αδειών για εγκατάσταση των γραφείων των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα, αλλά από την άλλη πλευρά, αυτές είχαν όλα τα ευεργετήματα των Νόμων χωρίς όμως να δραστηριοποιούνται πραγματικά και χωρίς να γίνεται αξιόλογη εισαγωγή συναλλάγματος. Έτσι θεσπίστηκε ένας νέος νόμος, ο Ν. 27/75, που αφορά τους όρους διαχείρισης των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με την μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος και πρακτορείου ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει το πλοίο τους. Τα πλοία των εταιρειών αυτών πληρώνουν φόρο σύμφωνα με τον Ν. 27/75, καθώς και τις εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ του ελληνικού δημοσίου, ενώ δεν τηρούν βιβλία στην Ελληνική γλώσσα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν. 27/75 καθορίστηκε ότι:

- Οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά τη διαχείριση πλοίων, αποκλεισμένων των άλλων συναφών ναυτιλιακών εργασιών.
- Οι εταιρείες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών έπρεπε να εισάγουν και να δραχμοποιούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον \$ 30.000, που θα διαθέτουν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας του γραφείου τους.
- Η κατάθεση εκ μέρους των εταιρειών αυτών τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$ 5.000 για τη διασφάλιση του ελληνικού δημοσίου από τυχόν παραβάσεις είναι υποχρεωτική.

Επίσης με το Ν. 27/75 τροποποιήθηκαν οι συντελεστές φορολογίας του πλοίου, σε σχέση με τον Α.Ν. 465/68.

⁵⁸ Μεταξάς Βασίλης Ν., Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής, Αθήνα : εκδόσεις Παπαζήση, 1999

Ο Ν. 27/75 και ειδικότερα οι διατάξεις του άρθρου 25 είχαν ως αποτέλεσμα την μείωση των εταιρειών που είχαν ως αντικείμενο εργασιών άλλες εργασίες ναυτιλιακής φύσης με την κάλυψη της διαχείρισης των πλοίων. Το συγκεκριμένο άρθρο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Νόμου Ν.814/78, με τον οποίο τροποποιήθηκαν οι κανονισμοί εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και έγιναν αυστηρότεροι.

Το γενικό συμπέρασμα από την παραπάνω ανάλυση είναι ότι:

1. Με τους νόμους 2687/53, 89/67, 378/68, 465/68, 27/75 και 814/78 δημιουργήθηκε ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα
2. Με τους ίδιους νόμους δόθηκε η δυνατότητα σε πολλές ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα.
3. Τους παραπάνω νόμους χρησιμοποιούν κυρίως ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν πλοία της παγκόσμιας ναυτιλίας καθώς και της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, που συνήθως φέρουν ξένη σημαία
4. Στο αντικείμενο των εργασιών του Ν. 814/78 δεν συμπεριλήφθηκαν συγκεκριμένες ναυτιλιακές εργασίες, όπως η πρακτόρευση, η πραγματογνωμοσύνη, ο εφοδιασμός, η πετρέλευση πλοίων κλπ. για να προστατευτούν οι αντίστοιχες ελληνικές επιχειρήσεις από πιθανό ανταγωνισμό
5. Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες του τύπου Α.Ε, Ε.Π.Ε, μπορούν να υπαχθούν στο καθεστώς των διατάξεων των Α.Ν. 89/67, 378/68, 465/68 και των Ν. 25/75, 814/78.

2.13. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ

Οι προοπτικές που διαμορφώνονται στις αγορές των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων και επιβατών και των κρουαζιέρων, όπου εξειδικεύονται οι κλάδοι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, θα συνεχίσουν να προσφέρουν δυνατότητες κερδοφόρας απασχόλησης της δυναμικότητας της, με την προϋπόθεση ότι θα αντιμετωπιστούν επιτυχώς στην πορεία προς το έτος 2004 οι ακόλουθες αλληλένδετες προκλήσεις⁵⁹:

α) Η ανανέωση του στόλου σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφάλειας που θα επιβάλλουν οι νέοι διεθνείς κανόνες αλλά και οι απαιτήσεις της αγοράς. Η πρόκληση αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη στην επιβατηγό ναυσιπλοΐα. Η πρόκληση αυτή φαίνεται να αντιμετωπίζεται σήμερα, κυρίως με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μικρής ηλικίας, τις μετατροπές και τις επισκευές, χωρίς να προσκρούει σε προβλήματα χρηματοδότησης, είτε από ίδια είτε από ξένα κυρίως τραπεζικά κεφάλαια.

β) Η εξασφάλιση επάρκειας καλά εκπαιδευμένου ναυτεργατικού δυναμικού και μάλιστα από τις πηγές, ώστε να διατηρηθεί ο ζωτικός δεσμός με τον εθνικό χώρο.

γ) Η περαιτέρω απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών με την κατάργηση των διακρίσεων σημαίας και του καταμερισμού φορτίων.

δ) Η δημιουργία συνθηκών θεμιτού διεθνώς ανταγωνισμού με την κατάργηση των κρατικών ενισχύσεων, που παρέχονται από τις τρίτες χώρες προς το ναυτιλιακό τους τομέα.

Ειδικά για τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας, η κατάργηση του cabotage θα θέσει θέμα διατήρησης του εθνικού ελέγχου των συγκοινωνιών με το Ελληνικό Αρχιπέλαγος. Συγχρόνως, η ένταση του ανταγωνισμού που θα προκληθεί αναμένεται να οδηγήσει στη βελτίωση της ποιότητας των θαλάσσιων συγκοινωνιών με θετικές επιπτώσεις για τον ελληνικό τουρισμό και την οικονομική ανάπτυξη του νησιώτικού χώρου.

⁵⁹ Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας = Shipping Statistics / Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Αθήνα : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Οι πρωτοβουλίες της Επιτροπής για την ανάπτυξη της δεύτερης φάσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν φαίνεται να θέτουν υπό αμφισβήτηση το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο της φορολογίας της ναυτιλιακής εγκατάστασης. Αν όμως γίνουν δεκτές οι προτάσεις για το EUROS ως έχουν, το εθνικό νηολόγιο θα βρεθεί σε συγκριτικά δυσμενή θέση και θα υπάρξουν διαρροές από την ελληνική σημαία σε βάρος της εθνικής οικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο Η ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΔΙΕΘΝΩΣ

3.1. ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το διεθνές θεσμικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από την συνύπαρξη ρυθμίσεων που ενθαρρύνουν τη φιλελευθεροποίηση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών με εκείνες που νομιμοποιούν πρακτικές περιορισμού του ανταγωνισμού. Από τη μία πλευρά βρίσκεται ο Κώδικας του ΟΟΣΑ για την Απελευθέρωση των Τρεχουσών Άδηλων Δραστηριοτήτων, που θεσπίστηκε το 1961. Στο Παράρτημα Α του Κώδικα αυτού οι χώρες μέλη έχουν δεσμευθεί να καταργήσουν τους μεταξύ τους περιορισμούς, που περιορίζουν την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές από κατοίκους μιας χώρας σε άλλη.

Η θέση αυτή ενισχύεται και από τη Σύσταση του Συμβουλίου του ΟΟΣΑ του Φεβρουαρίου 1987, που δεσμεύει τις χώρες-μέλη του να επιδιώξουν την προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Περιοριστικός του ελεύθερου ανταγωνισμού είναι ο κώδικας για τα conferences των Τακτικών Γραμμών της UNCTAD του 1974, που τέθηκε σε εφαρμογή το 1983.

Όπως προαναφέρθηκε, ο Κώδικας αυτός νομιμοποιεί τον καταμερισμό φορτίων. Επιπρόσθετα, έχει αποδεχτεί το σύστημα των κανονισμών-conference που δημιουργεί μονοπωλιακές καταστάσεις στις τακτικές γραμμές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τις Αναθεωρητικές Διασκέψεις για τον Κώδικα το 1988 και το 1991, οι αναπτυσσόμενες χώρες επιδίωξαν την επέκταση της αρχής του καταμερισμού των φορτίων στο σύνολο των μεταφορών με τακτικές γραμμές καθώς και στα φορτία χύδην. Η προσπάθεια τους αυτή απέτυχε ύστερα από τη σθεναρή αντίδραση της ομάδας των αναπτυγμένων χωρών με οικονομία της αγοράς. Τυχόν επιτυχία της προσπάθειας αυτής των αναπτυσσομένων χωρών θα είχε καταστροφικές συνέπειες για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, που η επιβίωσή της εξαρτάται από την διατήρηση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού στις διεθνείς" θαλάσσιες μεταφορές.

Πάντως, με την παρατηρούμενη διεθνώς στροφή προς την οικονομία της αγοράς, αλλά και εξαιτίας των δημοσιονομικών τους αναγκών, πολλές αναπτυσσόμενες χώρες τείνουν να περιορίσουν τις πρακτικές καταμερισμού φορτίων υπέρ της εθνικής τους ναυτιλίας και της παροχής οικονομικών ενισχύσεων. Η στροφή αυτή είναι έκδηλη στις περιοχές της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επιδιώξει να μεταφέρει τις αρχές του φιλελευθερισμού στον τομέα της ναυτιλίας στις επιμέρους σχέσεις της με την ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών στα πλαίσια της Συμφωνίας του Λομέ.

3.2. Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε. καλύπτει την προώθηση της Κοινοτικής Ναυτιλίας, τις εξωτερικές σχέσεις και τη θαλάσσια ασφάλεια, καθώς και τις ναυπηγικές εργασίες και τη θαλάσσια τεχνολογία. Στόχος της είναι να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις ναυτιλιακές αγορές σε παγκόσμια κλίμακα για ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, κατά προτίμηση νηολογημένα στα κράτη- μέλη τα οποία θα απασχολούν πληρώματα αποτελούμενα από υπηκόους της Κοινότητας. Η προσέγγιση αυτή αποδείχθηκε επιτυχής στην προσπάθεια του ανοίγματος των αγορών, ιδίως στην Ευρώπη και έδωσε στους καταναλωτές ευρύ φάσμα επιλογής από ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες. Όμως, η αναλογία των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών- μελών και ο αριθμός των απασχολούμενων στα πλοία ναυτικών από την Κοινότητα, μειώθηκαν σε πολύ σημαντικό βαθμό ιδίως κατά την τελευταία δεκαετία.

Η γενική αυτή περιγραφή της πολιτικής υλοποιείται είτε μέσα από τη νομοθεσία που έχει εκδοθεί σε διεθνές, κοινοτικό και εθνικό επίπεδο, π.χ. όσον αφορά τα πρότυπα ασφάλειας και τους όρους εργασίας δεν υπάρχει κοινοτική νομοθεσία αλλά εφαρμόζονται διεθνείς συμβάσεις και ψηφίσματα και η κοινότητα προάγει ενεργά την βελτίωση των προτύπων σε παγκόσμια κλίμακα στα κατάλληλα όργανα, όπως για παράδειγμα στο Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας. Σε κοινοτικό επίπεδο, το Συμβούλιο υιοθέτησε το 1986 τη βασική δέσμη Κοινοτικών νομοθετικών μέτρων στο χώρο της ναυτιλίας, ακολουθώντας τη φιλοσοφία της ελεύθερης ανοικτής αγοράς

στην οποία δεν επικρατεί παρεμβατισμός. Όπως αποφάσισε συνολικά η κοινότητα, για να έχει κάποιος το δικαίωμα να εκτελεί γραμμές θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής κοινότητας και τρίτων χωρών ή μεταξύ των κρατών- μελών, δεν πρέπει σε γενικές γραμμές να απαιτούνται άλλες προϋποθέσεις εκτός από την εγκατάσταση στην Κοινότητα. Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθμός 4055/86 θεσπίζεται έτσι η βασική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν έδρα στην Κοινότητα ανεξάρτητα από το εάν τα πλοία που ελέγχουν, φέρουν τη σημαία του κράτους- μέλους ή σημαίες τρίτων χωρών.

Η πρώτη ουσιαστική παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τότε ΕΟΚ) στο χώρο της ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε το 1979 όταν αποφασίστηκε από τις τότε χώρες μέλη η κοινή αντιμετώπιση του κώδικα για τα Conference των Τακτικών Γραμμών της UNCTAD και εκδόθηκε ο Κανονισμός Νο 954/79.

Ο Κώδικας αυτός θεσμοθέτησε μεταξύ άλλων τον καταμερισμό φορτίων, που διακινούνται μέσω conferences, ανάμεσα στην εξαγωγική χώρα (40% των φορτίων), την εισαγωγική (40%), αφήνοντας μόνο το 20% στην ελεύθερη αγορά. Η διάταξη αυτή βασίστηκε στην αντίληψη ότι με τον καταμερισμό φορτίου θα βοηθηθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες στην επιθυμία τους να αποκτήσουν αξιόλογη εθνική ναυτιλία.

Επειδή οι διατάξεις του κώδικα κρίθηκαν ότι δεν ήταν συμβατές με τις αρχές της Συνθήκης της Ρώμης περί μη διακρίσεων ανάμεσα στις χώρες μέλη της ΕΟΚ, εκδόθηκε ο Κανονισμός 954/79 που μεταξύ άλλων καθόρισε ότι: α) ο καταμερισμός φορτίων δεν θα εφαρμόζεται στα εμπόρια ανάμεσα στην ΕΟΚ και τις χώρες του ΟΟΣΑ και β) στα εμπόρια με τρίτες χώρες το 40% των φορτίων που ανήκει σε μία κοινοτική γραμμή θα μπορεί να ανακατανεμηθεί με εμπορικά κριτήρια ανάμεσα σε όλες τις εταιρείες τακτικών γραμμών της ΕΟΚ.

Η πρώτη πάντως σφαιρική αντιμετώπιση των προβλημάτων της εμπορικής ναυτιλίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιήθηκε το 1986 με την έκδοση, ύστερα από επίπονες διαπραγματεύσεις μεταξύ των κρατών μελών, των πακέτων των κανονισμών Νο 4055/86, 4057/86 και 4058/86.

3.3. Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι 4 κανονισμοί του 1986 με αριθμούς 4055, 4056, 4057, 4058.

Ο πρώτος κανονισμός (4055/86) καθιερώνει την αρχή της ελεύθερης παροχής θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ χωρών- μελών και μεταξύ αυτών και τρίτων χωρών. Η αναφορά του είναι για τακτικές γραμμές επιβατικές και εμπορευματικές και δεν περιλαμβάνει τις εσωτερικές μεταφορές στις χώρες- μέλη δηλαδή το Cabotage. Ο κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε ελαφρά με τον κανονισμό 3573/90 αλλά η βασική αρχή του εξακολουθεί να ισχύει.

Ο δεύτερος κανονισμός (4056/86) αφορά τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 8ης συνθήκης της θαλάσσιας μεταφοράς και επικεντρώνεται στις λεγόμενες Liner Conferences (συνεργασίες εταιρειών σε τακτικές γραμμές) και θέτει τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους. Τροποποιήθηκε ελαφρά με την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, Φινλανδίας και Σουηδίας.

Ο τρίτος κανονισμός (4057/86) αφορά τις πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού με καθορισμό χαμηλών ναύλων (το γνωστό dumping) και καθιερώνει μέτρα πρόληψης τέτοιων πρακτικών (antidumping) μεταξύ των οποίων και αποζημιώσεις.

Τέλος ο τέταρτος κανονισμός (4058/86) αφορά την ανάπτυξη συντονισμένων ενεργειών για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων απαγορεύοντας τις σχετικές πρακτικές μοιράσματος φορτίου.

Μετά το 1986, μια σειρά κανονισμών και οδηγιών προσέθεσαν νέες παραμέτρους στην Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ο κανονισμός 3577/92 για το cabotage, ο οποίος καθορίζει τους όρους και τις προθεσμίες έναρξης του cabotage (δηλαδή θαλάσσιων μεταφορών στην επικράτεια ενός κράτους- μέλους από σκάφη εγγεγραμμένα σε άλλο κράτος- μέλος). Ήδη για πολλές χώρες το cabotage άρχισε να εφαρμόζεται από το 1994.

Οι βασικές αρχές της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Βελτίωση των όρων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές. Ο όρος αυτός βασικά σημαίνει μια σειρά μέτρων που ήδη αναφέρθηκαν ότι περιλαμβάνονται κυρίως στους κανονισμούς 4055-4058/86 και αφορά την ύπαρξη συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού με ελευθερία πρόσβασης στην «αγορά» από πλοία όλων των κρατών-μελών. Οι όροι του ελεύθερου ανταγωνισμού εφαρμόζονται π.χ. στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Από την 01/01/2004 προβλέπεται να εφαρμόζονται και στην περιοχή του Αιγαίου.

2. Προώθηση των τακτικών γραμμών (Liners). Η προώθηση των γραμμών αυτών γίνεται τόσο θετικά όσο και αποθετικά. Στην πρώτη περίπτωση δίνονται κίνητρα για την δημιουργία τακτικών γραμμών στα πλαίσια της επικράτειας της Ε.Ε., ενώ στη δεύτερη περίπτωση προβλέπονται περιορισμοί στις διάφορες συμφωνίες που θα μπορούσαν να βλάψουν ή να περιορίσουν την ανάπτυξη των τακτικών γραμμών. Αυτό γίνεται κυρίως με τον κανονισμό 4056/86 για την πρώτη περίπτωση και τους κανονισμούς 4057 και 4058/86 για τη δεύτερη, ενώ έχουν εκδοθεί και μεταγενέστερες οδηγίες και διευκρινιστικές αποφάσεις.

3. Προστασία του περιβάλλοντος και ασφάλεια. Η προσπάθεια είναι για αποφυγή μόλυνσης της θάλασσας από τα πλοία και φυσικά προστασία ζωής και περιουσίας από θαλάσσια ατυχήματα. Ως προς την προστασία του περιβάλλοντος η Ε.Ε. ακολουθεί πλήρως τις σχετικές προβλέψεις της Διεθνούς Σύμβασης IMO (International Maritime Organization). Υπενθυμίζεται ότι οι προβλέψεις αυτές θεωρούνται μάλλον ήπιες και προϊόν διεθνούς συμβιβασμού. Στα θέματα ασφάλειας η Ε.Ε. έχει υιοθετήσει κοινούς κανόνες για την ευστάθεια των επιβατικών πλοίων, τον σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων των τακτικών γραμμών την πρόληψη ανθρώπινων σφαλμάτων, κ.λ.π.

4. Προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Πρόκειται για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ σημείων της (παραλιακής) ενδοχώρας ή μεταξύ νησιών και ενδοχώρας, μικρών γενικά αποστάσεων (σε σχέση με την ποντοπόρο ναυτιλία). Αν και δίνεται έμφαση στις μεταφορές αυτές σε όλα τα σχετικά κείμενα πολιτικής των μεταφορών στην Ε.Ε., δεν έχουν προς το παρόν ληφθεί συγκεκριμένα νομοθετικά μέτρα. Η κύρια δραστηριότητα προς το παρόν περιορίζεται σε έρευνα και ανάλυση των μεταφορών αυτών και αναμένεται ότι

στο σύντομο μέλλον θα υπάρξουν και ειδικότερες αποφάσεις ή κανονισμοί. Για το λόγο αυτό και δεδομένου ότι στο Αιγαίο και στο Ιόνιο όλες οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μικρών αποστάσεων, θα πρέπει η Ελλάδα να πρωταγωνιστήσει στη διαμόρφωση των νέων ενεργειών και πολιτικής της Ε.Ε. στον τομέα αυτόν. Πρέπει να σημειωθεί ότι στις θαλάσσιες μεταφορές των μικρών αποστάσεων ισχύει η άρση του cabotage.

5. Θέματα απασχόλησης και νηολογίου. Η Ε.Ε. ασχολήθηκε με τα θέματα εθνικότητας των εργαζομένων στα πλοία με σημαία χώρας- μέλους προτείνοντας ένα ελάχιστο ποσοστό του πληρώματος κάθε πλοίου να είναι εθνικότητας της χώρας- μέλους. Το ποσοστό αυτό όμως ουδέποτε έγινε δυνατό να είναι κοινής αποδοχής μεταξύ όλων των χωρών και έτσι ισχύει ανεξάρτητα η νομοθεσία της κάθε χώρας που ανήκει το πλοίο. Μια παράλληλη προσπάθεια ήταν και αυτή της δημιουργίας νηολογίου της Ε.Ε. του γνωστού με το όνομα EUROS. Η προσπάθεια αυτή προσέκρουσε στην άρνηση των περισσότερων ναυτικών χωρών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αρνητική στάση των πλοιοκτητών. Τελικά το EUROS εγκαταλείφθηκε και σήμερα δεν γίνεται καμία προσπάθεια για την σύστασή του. Πάντως από πλευράς Ευρωπαϊκής νομοθεσίας δεν επιτρέπεται στις χώρες- μέλη να υιοθετούν μέτρα που επιβάλλουν διακρίσεις σε πλοία με σημαίες άλλων χωρών- μελών.

6. Βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων, ιδίως για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η Ε.Ε. μέσα κυρίως από προγράμματα βιομηχανικής έρευνας, αλλά και Ευρωπαϊκή Ναυπηγική βιομηχανία, προώθησαν νέους τύπους πλοίων που ήδη αρχίζουν να αναλαμβάνουν υπηρεσία στις Ελληνικές θάλασσες.

Τα βασικά χαρακτηριστικά των νέων τύπων πλοίων που σχεδόν επιβάλλονται από τις νέες συνθήκες ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές είναι:

A. Όσον αφορά τα λειτουργικά χαρακτηριστικά, η ταχύτητα παίζει πλέον σημαντικό ρόλο. Ταχύτατα πλοία για επιβάτες και εμπορεύματα θα αντικαθιστούν ολοένα και περισσότερο τα παλαιά. Η ταχύτητα αφορά όχι μόνο την ταχύτητα κίνησης αλλά και την ταχύτητα φορτοεκφόρτωσης και παραμονής στο λιμάνι.

B. Όσον αφορά τα υλικά και τον τρόπο κατασκευής των πλοίων είναι για:

- Νέες κατασκευές από αλουμίνιο ή συνθετικά υλικά
- Νέες μορφές καρίνας
- Νέους τύπους ελέγχου της πλεύσης και σταθεροποίησης όπως επίσης και προηγμένες μορφές προώθησης (π.χ. τουρμπίνες αερίου σε συνδυασμό με υδροφουσητήρες)
- Νέοι τρόποι σχεδιασμού και κατασκευής των πλοίων για μείωση του κόστους (π.χ. νέες μέθοδοι συγκόλλησης).

Γ. Όσον αφορά τον τρόπο οργάνωσης και διαχείρισης λιμένων και πλοίων:

- Ολοκληρωμένα συστήματα τηλεματικής για υποστήριξη αποφάσεων
- Μείωση χρόνων φορτοεκφόρτωσης επιβατών και φορτίων στα λιμάνια
- Δημιουργία εξειδικευμένων τερματικών σταθμών και χώρων αποθήκευσης
- Ευρεία εφαρμογή των μεθόδων logistics για διευκόλυνση της συνολικής μεταφοράς και
- Μείωση περιβαλλοντικών αρνητικών επιπτώσεων.

3.4. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Με βάση το Κοινοτικό Πρωτόκολλο του συμφωνήθηκε από τις 11 χώρες - μέλη (εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου) στο Μάαστριχτ το Δεκέμβριο του 1991, του Άρθρου 117 και 118Α της συνθήκης της Ρώμης και του Κοινοτικού Χάρτη Βασικών Κοινωνικών Δικαιωμάτων του 1989, η Επιτροπή έχει επιδείξει μεγάλο ζήλο στην προώθηση της Κοινωνικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την υποβολή προς το Συμβούλιο μεγάλου αριθμού οδηγιών, που στοχεύουν στη βελτίωση της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων και γενικότερα των ορών διαβίωσης και εργασίας του εργατικού δυναμικού στις χώρες - μέλη.

Η τάση, που έχει διαμορφωθεί από τις αποφάσεις του Συμβουλίου στα παραπάνω οριζόντια θέματα είναι να αναγνωρίζεται στην πλειοψηφία των περιπτώσεων η ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος και ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας, με αποτέλεσμα είτε να εξαιρείται η ναυτιλία από τις ρυθμίσεις, είτε να προτείνονται ειδικές οδηγίες, που θα ενσωματώνουν τις διατάξεις που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις του ΙΜΟ και ΙΛΟ.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η οδηγία 45/94 για την πληροφόρηση και τις διαβουλεύσεις με τους εργαζόμενους που υιοθετήθηκε το Σεπτέμβριο του 1994 και η Οδηγία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας.

Στην πρώτη περίπτωση παρέχεται η δυνατότητα να εξαιρέσουν την ναυτιλία με την εθνική τους νομοθεσία, ενώ στη δεύτερη εξαιρέθηκε η ναυτιλία με την προοπτική έκδοσης οδηγίας, που θα λαμβάνει υπ' όψη το γεγονός ότι το πλοίο ως παραγωγικό μέσο λειτουργεί χωρίς διακοπές και έχει τελείως διαφορετική τεχνολογία παραγωγής υπηρεσιών συγκριτικά με τις δραστηριότητες στη στεριά.

Πολλές διατάξεις για την υπερωριακή απασχόληση θα απαιτούσαν σημαντική αύξηση της σύνθεσης του πληρώματος, που θα καθιστούσε αδύνατη την αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού. Πρόσφατα όμως η Επιτροπή διατύπωσε τη θέση ότι θα ήταν προτιμότερο να επιδιωχθεί μία διεθνής συμφωνία για τους κανόνες των ωρών εργασίας στο πλοίο στα πλαίσια των ΙΜΟ και ΙΛΟ, και μετά η συμφωνία αυτή να μεταφραστεί σε δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντίθετα, οι

αρχικές προτάσεις της Επιτροπής σε θέματα κοινωνικού χαρακτήρα αντιμετωπίζουν τη ναυτιλία κατά ομοιόμορφο τρόπο με τους υπόλοιπους οικονομικούς τομείς.

Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση οδηγία για τα δικαιώματα των εργαζομένων στην περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας μιας επιχείρησης ή επιχειρηματικής μονάδας, που θα αντικαταστήσει την Οδηγία 187/77, όπου στην τελευταία διατύπωση, που εκκρεμεί ενώπιον του Συμβουλίου, παρέχεται η δυνατότητα στις χώρες - μέλη να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις της στα εμπορικά πλοία.

3.5. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (ΙΜΟ) ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι πρώτες προσπάθειες καθιέρωσης ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα έγιναν στις διασκέψεις της Washington (1989) και του St. Petersburg χωρίς επιτυχία. Πριν από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα ήταν αντικείμενο ενός περιορισμένου αριθμού διεθνών ενώσεων, οι οποίες ήταν μη διακυβερνητικές.

Όμως κατά τη διάρκεια του πολέμου, υπήρξε η ανάγκη της σύστασης μίας αρχής για το συντονισμό των ναυτιλιακών ζητημάτων του συμμαχικού στόλου και πήρε στην αρχή τη μορφή του Ναυτιλιακού Διευθητικού Συμβουλίου και αργότερα της Ενιαίας Ναυτιλιακής Αρχής (United Maritime Authority). Στην συνέχεια κρίθηκε αναγκαίο, κατόπιν συνεχών για την επίλυση των προβλημάτων της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.

Στην πρώτη σύνοδο (1946) του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του Ο.Η.Ε. ιδρύθηκε η ad hoc επιτροπή Μεταφορών και Επικοινωνιών με σκοπό την υποβολή προτάσεων στο Συμβούλιο του Ο.Η.Ε. (Council) για τη δημιουργία νέων εξειδικευμένων οργανώσεων ή την ενοποίηση των ήδη υπαρχόντων. Με τις πρωτοβουλίες του Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Συμβουλίου (Joint Maritime Consultative Council), το οποίο διαδέχτηκε την UMA, προετοιμάστηκε ένα σχέδιο

σύμβασης (draft convention) για την καθιέρωση ενός μόνιμου διακυβερνητικού ναυτιλιακού οργάνου (1947).

Παράλληλα γινόταν αποδεκτό ότι το επάγγελμα του ναυτικού ήταν από τα πιο επικίνδυνα και η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτούσε τη συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη, ειδικότερα σε θέματα βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα . Στην Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών στην Γενεύη (United Nations Maritime Conference, 1948) με τη συμμετοχή όλων των κρατών μελών του UMCC, συζητήθηκε και εγκρίθηκε η σύμβαση που ίδρυσε τον IMCO (Convention on the Inter Governmental Maritime Consultative Organization). Κατά τη διάρκεια των 10 ετών, δηλαδή μέχρι την επικύρωση της σύμβασης από 21 κράτη (1958), ανέκυψαν πολλά εμπόδια στην πορεία για την καθιέρωση του οργανισμού. Ο οργανισμός είχε συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε τεχνικής φύσεως θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση γενικών κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών, και στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων (άρθρο 3). Επόμενο ήταν να υπάρξει αντίδραση από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών για την καθιέρωση του IMCO σαν κεντρικό όργανο διαχείρισης θεμάτων ναυτιλιακών .

Η άποψη αυτή στηρίχθηκε αφενός στο γεγονός ότι ο ίδιος ο τίτλος του περιείχε τον όρο «consultative» και αφετέρου αναφερόταν ρητά στη σύμβαση ότι ο οργανισμός αποφεύγει να ερευνήσει θέματα «which appear to be capable of settlement through the normal process of international shipping business» (άρθρο 4). Ο κυριότερος όμως λόγος αφορούσε την εισαγωγή πολιτικών αποφάσεων σε ένα χώρο που ήταν καθαρά τεχνοκρατικός μολονότι σήμερα το πολιτικό στοιχείο είναι κάτι παραπάνω από έντονο στον ναυτιλιακό τομέα . Το πρόβλημα επιδεινώθηκε από το γεγονός ότι τα τεχνικής φύσεως ζητήματα ήταν άρρηκτα συνδεδεμένα με την εμπορική διαδικασία. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συχνά θεωρούσαν ότι η παρέμβαση ενός διεθνούς οργανισμού, έστω και με συμβουλευτικές αρμοδιότητες, σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και στη χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας δε θα συντελούσε στην εξάλειψη των μέτρων περιορισμού τού διεθνούς εμπορίου.

Το αποτέλεσμα ήταν να καθυστερήσει για μία δεκαετία η διαδικασία αναγνώρισης του οργανισμού. Ο IMO θα ήταν περισσότερο αποτελεσματικός εφόσον τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη είχαν γίνει μέλη του. Η απαραίτητη προϋπόθεση των 21 υπογραφών, για να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, σχετιζόταν με την επιπλέον συμμετοχή των 7 μεγαλύτερων κρατών που οι στόλοι τους ξεπερνούσαν το 1 εκ. κόρους ολικής χωρητικότητας (GRT) το καθένα.

Στις αρχικές συζητήσεις στη Γενεύη συμμετείχαν οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Ολλανδία. Μία ακόμη ομάδα κρατών που την αποτελούσαν η Ελλάδα, η Νορβηγία, ο Παναμάς, η Ιαπωνία, η Ιταλία και η Σοβιετική Ένωση υπέγραψαν τη σύμβαση το 1957. Αμέσως μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση, έγιναν μέλη του οργανισμού η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Λιβερία και η Γερμανία. Αυτό σήμαινε τη συμμετοχή στον κόλπο του IMCO όλων των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών.

Από την άλλη πλευρά, όλα σχεδόν τα μελλοντικά κράτη - μέλη του οργανισμού είχαν ήδη πειστεί ότι η ένταξη του στο πεδίο των εμπορικών συναλλαγών ήταν μία μάταιη πράξη. Η έντονη διαφορά ανάμεσα στα ναυτιλιακά συμφέροντα των παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών (shipowning) και των αναπτυσσόμενων με νηπιακή ναυτιλιακή βιομηχανία (ship using), αποτέλεσε την πανταχού παρούσα πηγή αντιπαράθεσης. Και αυτό διότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου βρισκόταν σε μία συνεχή εξάρτηση από τον μεταφορέα χωρίς ο IMCO να προσδίδει την απαιτούμενη σημασία στο πρόβλημα.

Όμως, η σταδιακή ανάπτυξη και η επίδραση των αναπτυσσόμενων χωρών στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα π.χ. μεταφορές πρώτων υλών από τις χώρες παραγωγής στις χώρες κατανάλωσης, έγινε περισσότερο πειστική. Το ζήτημα μεταφέρθηκε στη Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) το 1965, ένα φόρουμ που κυριαρχείται αποκλειστικά από αναπτυσσόμενα κράτη και βέβαια καθίσταται πιο εχθρικό στα ναυτιλιακά συμφέροντα των μεγάλων κρατών.

Γεγονός είναι ότι η ανάμιξη του IMO στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης εκτός από αυτόν της ναυτικής ασφάλειας και μάλιστα πριν ακόμη από την επίσημη

καθιέρωση του (1959), ισχυροποίησε τη θέση του ως διεθνή εξειδικευμένη οργάνωση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε., διότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωση του επειδή το πεδίο δράσης του ήταν αρκετά περιορισμένο. Κατά συνέπεια, έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στη δομή του οργανισμού με προφανή σκοπό να ενσωματωθεί ο νέος κλάδος στις δραστηριότητες του.

Συγκεκριμένα, η ίδρυση της υπό-επιτροπής για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή κάτω από τον έλεγχο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας, ένα από τα αρχικά όργανα του IMCO, είχε στόχο την τροποποίηση της σύμβασης OILPOL 1954. Επίσης, η εμφάνιση της ad hoc νομικής επιτροπής με σκοπό την έρευνα και εξέταση του ζητήματος του ναυαγίου του Torrey Canyon (1967), η οποία αργότερα έγινε μόνιμο όργανο του οργανισμού.

Επιπρόσθετα, η υπό-επιτροπή για τη ρύπανση της θάλασσας αντικαταστάθηκε (1973) από την επιτροπή προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee) που αποτελεί σήμερα ένα από τα κύρια όργανα του οργανισμού.

3.6. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Πρωτεύουσα θέση κατέχει η σύμβαση για την Ασφάλεια στη θάλασσα η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980. Το βασικό κείμενο περιλαμβάνει:

- α) Γενικές οδηγίες
- β) Κατασκευές, υποδιαίρεση και ευστάθεια
- γ) Σωστικά Μέσα και Διατάξεις
- δ) Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία
- ε) Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας
- στ) Μεταφορά Σιτηρών
- ζ) Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων
- η) Πυρηνοκίνητα Πλοία

3.7. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κατά την διάρκεια της συνδιάσκεψης του Λονδίνου καταρτίστηκε η σύμβαση για τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη θάλασσα η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977. Μία πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα γίνεται στο παράρτημα και την τελική πράξη της σύμβασης SOLAS 1960. Όμως οι κανονισμοί δεν ενσωματώθηκαν στη σύμβαση και επομένως δεν τέθηκαν σε ισχύ ποτέ.

Δώδεκα χρόνια αργότερα ο IMO υιοθέτησε μία νέα σύμβαση που αφορά τη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Η σύμβαση καθιερώνει τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων, ειδικά σε θαλάσσιες οδούς που υπάρχει συχνή κυκλοφορία και διώρυγες (Traffic Separation Schemes into one - way - only lanes). Επίσης, ο IMO έκανε πράξη ορισμένα πρόσθετα μέτρα που πρωτοκαθιερώθηκαν στα στενά της Βαλτικής :

- α) περιορισμοί στην ταχύτητα των πλοίων,
- β) υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες λιμενικές αρχές
- γ) η χρήση πιλότων
- δ) το σύστημα ARPA (Automatic Radar Plotting Aids).

Στην 59η σύνοδο της επιτροπής MSC καθιερώθηκαν οι τροποποιήσεις του έτους 1991 που αφορούν :

- πορείες πλοίων σε deep - water routes π.χ. Βαλτική, Νοτιοανατολική Ασία κλπ
- τις θαλάσσιες περιοχές που πρέπει να αποφεύγουν τα εμπορικά πλοία π.χ. Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα και τις θάλασσες της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής. Ο πιθανότερος λόγος είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων και πλωτών ναυπηγημάτων για την εκμετάλλευση και εξόρυξη πετρελαίου

3.8. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Οι ενέργειες του ΙΜΟ επικεντρώθηκαν στην υιοθέτηση της σύμβασης για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977. Με την ταχύρυθμη ανάπτυξη αυτού του είδους φορτίων, ο οργανισμός έθεσε διεθνείς κανονισμούς που διευκολύνουν τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των containers.

Στην 4η σύνοδο της συνέλευσης προτάθηκε από την ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων της επιτροπής MSC η καθιέρωση του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code), ο οποίος έχει γίνει αποδεκτός ως το βασικό εγχειρίδιο διεθνών οδηγιών για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στη θάλασσα και προτείνεται να υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών- μελών. Ο κώδικας περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια:

- 1) Γενικές Οδηγίες και προτάσεις για τη συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων καθώς και γενικός πίνακας Επικίνδυνων Φορτίων.
- 2) Εκρηκτικά
- 3) Αέρια
- 4) Εύφλεκτα Υγρά
- 5) Εύφλεκτα Στερεά
- 6) Ουσίες επιρρεπείς στην Ανάφλεξη κλπ.

3.9. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Κατά τη διάρκεια της 3ης συνόδου της συνέλευσης του οργανισμού τονίστηκε η αναγκαιότητα μίας νέας σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης (Convention on Load Lines 1966) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968 και θέτει περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα που πρέπει να έχει ένα πλοίο για τη φόρτωση μέχρι τα έξαλλα του (maximum freeboard). Η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους είναι σχεδόν παρόμοια με αυτήν της σύμβασης SOLAS π.χ. οι λιμενικές αρχές του παράκτιου κράτους έχουν το δικαίωμα να κρατήσουν ένα πλοίο στο λιμάνι επειδή δε διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Η τελική πράξη περιέχει τρία παραρτήματα:

- α) Κανονισμοί για τις γραμμές φόρτωσης
- β) Καθιέρωση εποχιακών ζωνών και περιοχών
- γ) Πιστοποιητικά.

Στη συνδιάσκεψη του έτους 1969 με την παρουσία 51 αντιπροσώπων των κρατών μελών εγκρίθηκε και προχώρησε σε υπογραφή και επικύρωση η σύμβαση των πλοίων (Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969) που τέθηκε σε ισχύ το 1982. Η σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία που χρησιμοποιούν διεθνείς οδούς ναυσιπλοΐας εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους. Επίσης η σύμβαση δεν περιλαμβάνει τον πλοίο στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών αλλά και σε κλειστές θάλασσες π.χ. Μαύρη Θάλασσα, Κασπία Θάλασσα, Μεγάλες Λίμνες.

Η μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα πρόβλημα στον χώρο της διεθνούς ναυτιλίας. Το tonnage χρησιμοποιείται για την αποτίμηση των εξόδων και των φόρων και εξαιτίας της μεθόδου αυτής, ο σχεδιασμός των πλοίων επηρεάζεται άμεσα σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα αν και τις περισσότερες φορές είναι θέμα της ευστάθειας και ασφάλειας του πλοίου.

Ακόμη, απαραίτητη προϋπόθεση που έθετε η σύμβαση, ήταν οι 25 υπογραφές κρατών που διαθέτουν το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση για την επικύρωση της σύμβασης μέχρι και τα

μέσα της δεκαετίας του 1980. Με την εφαρμογή της, καθιερώθηκε ο νέος τρόπος υπολογισμού της χωρητικότητας των πλοίων (gross and net tonnage's of ship).

3.10. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το πρόβλημα της κίνησης των εμπορικών πλοίων στα διάφορα λιμάνια έχει απασχολήσει αρκετούς διεθνείς οργανισμούς στο παρελθόν. Έτσι, ομάδα εμπειρογνομόνων παρουσίασε έκθεση σχετικά με την προώθηση και ανάπτυξη του τουρισμού και η συνέλευση του ΙΜΟ προχώρησε στη σύγκλιση διπλωματικής συνδιάσκεψης στο Λονδίνο (1963) για τη διευκόλυνση της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και φορτίων.

Η επιτροπή αυτή ενέκρινε τη σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας (Convention on Facilitation of Maritime Traffic 1965) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1967 και εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής. Άμεσοι στόχοι της σύμβασης είναι:

- α) Η αποφυγή των άσκοπων καθυστερήσεων στις κινήσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια, όταν το πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση
- β) η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των αντίστοιχων εγγράφων όταν το εμπορικό πλοίο περιμένει οδηγίες ή πρόκειται να αγκυροβολήσει ή είναι εγκαταλειμμένο σε ένα αλλοδαπό λιμάνι.

3.11. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΟΜΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ

Χρονικά προηγείται η Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από Πετρέλαιο (Convention relating to Intervention on High Seas in Cases of Oil Pollution 1969). Σύμφωνα με αυτήν κάθε κράτος μπορεί να πάρει μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές του από ρύπανση ή απειλή ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα μέτρα δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία που δε χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Στην διάσκεψη των Βρυξελλών ο IMO προχώρησε στην καθιέρωση της σύμβασης Αστικής Ευθύνης συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση, (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969), σε ισχύ από το 1975. Η σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών , ρύπανσης που προκαλούνται από τη διαφυγή πετρελαιοειδών από έμπορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους. Το κριτήριο λοιπόν είναι ο τόπος και όχι η σημαία του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Η CLC εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες που τα πλοία μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο και όχι όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα σε ταξίδι που το πλοίο είναι ερματισμένο (ballast voyage).

Το καθεστώς της σύμβασης CLC επικρίθηκε ως ανεπαρκές γιατί δεν μπορούσε να παρέχει πλήρη αποζημίωση στα θύματα της ρύπανσης . Επομένως ήταν κάτι παραπάνω από εμφανής η ανάγκη καθιέρωσης ενός συστήματος συμπληρωματικής αποζημίωσης και ο IMO προχώρησε στην υιοθέτηση της σύμβασης για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την Αποζημίωση σε περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978 και συμβαλλόμενα μέρη γίνονται μόνο τα κράτη - μέλη της σύμβασης CLC.

Κύριοι σκοποί της σύμβασης είναι η παροχή μίας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τη σύμβαση CLC και η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για ποσοστό της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με τη σύμβαση CLC εκτός εάν η ρύπανση προκαλείται από «εκ προθέσεως παράβαση» του πλοιοκτήτη.

Η σύμβαση κεφαλαίου παρέχει αποζημίωση σε πρόσωπα που ζημιώθηκαν από ρύπανση πετρελαίου και δεν έλαβαν πλήρη και επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC διότι:

- α) απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση σύμφωνα με τη σύμβαση CLC ο πλοιοκτήτης
- β) ο πλοιοκτήτης βρίσκεται σε οικονομική αδυναμία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με της σύμβαση ευθύνης
- γ) η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη σύμβαση ευθύνης

Η σύμβαση FUND δεν υποβάλλεται σε αποζημίωση εάν :

- α) εάν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εχθροπραξιών
- β) εάν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο ή κυβερνητικό πλοίο που δε χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς
- γ) ο μηνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή ρύπανσης ήταν πλοίο ή πλοία
- δ) η ζημιά είναι αποτέλεσμα ολικά ή μερικά της εσκεμμένης ή παράνομης πράξης του μηνυτή. Η σύμβαση καταβάλλει αποζημίωση μέχρι το ποσό των 60 εκ. SDR στο οποίο περιλαμβάνεται και το ποσό που καταβλήθηκε από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή του σύμφωνα με τη σύμβαση CLC.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι συνέπειες από την μη τήρηση των κοινοτικών αλλά και εθνικών κανόνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας μπορεί να είναι τρομερές για μια εταιρεία αλλά και για το σύνολο της ναυτιλίας κάθε χώρας.

Το διεθνές δίκαιο που έχει οριστεί και βάσει αυτού έχουν οριστεί οι διεθνείς κανονισμοί για την ασφάλεια των μεταφορών μπορεί και επιβάλλεται άμεσα σε όσες εταιρίες δεν τηρούν τους κανονισμούς που έχουν ψηφιστεί από τις χώρες-μέλη.

A) Σε εθνικό επίπεδο, κάθε χώρα έχει τους δικούς της εσωτερικούς νόμους που επιβάλλονται στους παραβάτες και τα πρόστιμα που δίνονται είναι σημαντικά και πολλές φορές απαγορευτικά για μια εταιρία.

Την επίτευξη διεθνών συμφωνιών στους τομείς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ναυτικής εργασίας, που θα προσφέρουν ουσιαστική βελτίωση και δεν θα επιβαρύνουν πέραν του δέοντος το κόστος λειτουργίας του πλοίου.

Ιδιαίτερη προσοχή στην επίτευξη αυτής της ισορροπίας θα πρέπει να δοθεί από ελληνικής πλευράς στις διεργασίες σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, όπου αν δοθούν περιφερειακές λύσεις θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις για διεθνή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου.

Στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και την Εθνική Οικονομία επιτυγχάνεται εισροή συναλλάγματος 2.105 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ, που αντιπροσωπεύει το 40% της αξίας των εξαγωγών παρά την εξασθένηση του δεσμού μέσω ναυτεργατικού δυναμικού.

Η συμβολή της στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας στην επόμενη δεκαετία θα εξαρτηθεί όχι μόνο από την επιτυχή αντιμετώπιση των προκλήσεων στο διεθνή περίγυρο, αλλά και από τη στενότερη σύνδεση με την εθνική της βάση.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συναλλαγματικές εισπράξεις στις αρχές της δεκαετίας του 1980, που σε σταθερές τιμές ήταν υψηλότερες από τις σημερινές, εκτιμάται ότι η εισροή αυτή μπορεί να είναι διπλάσια από τα τρέχοντα επίπεδά της, αν ενισχυθούν οι δεσμοί της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία.

Τα μέτρα πολιτικής από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας δεν είναι επιτρεπτό να στηρίζονται στην παροχή κρατικών ενισχύσεων.

Μία τέτοια ενέργεια θα ήταν αντίθετη προς τη φιλοσοφία και τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, της οποίας η επιβίωση εξαρτάται από τον ανοθέτο και ελεύθερο ανταγωνισμό, αλλά και τις τάσεις που επικρατούν στις διεθνείς συμφωνίες για την ανάπτυξη του εμπορίου.

Εξάλλου, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας για τη χρηματοδότηση μιας τέτοιας πρακτικής είναι πολύ περιορισμένες σε σύγκριση με το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Αντίθετα, η στρατηγική, που θα ακολουθηθεί για να διευκολυνθεί η αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων θα πρέπει να κινηθεί σε άξονες μέτρων θεσμικού κυρίως χαρακτήρα :

Β) Σε διεθνές επίπεδο θα πρέπει να επιδιωχθεί η αυστηρή εφαρμογή των ναυτιλιακών κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 1986 και ιδιαίτερα των κανονισμών 4055/86 και 4058/86.

Επιπρόσθετα, κρίνεται σκόπιμο να συνεχιστεί με συνέπεια η ίδια πολιτική σχετικά με τη GATS, που ακολουθήθηκε στο Γύρο της Ουρουγουάης. Πολιτική που θα επιδιώκει εγγυήσεις για την περαιτέρω απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών και την κατάργηση των επιδοτήσεων. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, θα πρέπει να εξαιρεθεί η ναυτιλία από το πλαίσιο της GATS.

Επίσης, προσοχή πρέπει να δοθεί στη χάραξη της δεύτερης φάσης της κοινής Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, ώστε να μη θεσμοθετηθούν μέτρα που θα υπονομεύσουν το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την ναυτιλιακή δραστηριότητα και κατά προέκταση τους δεσμούς της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία.

Σε εθνικό επίπεδο, ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Μία τέτοια προσπάθεια θα μπορούσε να αποδώσει γρήγορα καρπούς, αν ληφθεί υπόψη το υψηλό ποσοστό ανεργίας ανάμεσα στους νέους στην Ελλάδα.

Παράλληλα, θα πρέπει να αναβαθμιστεί το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης και της συνεχούς κατάρτισης, με προσαρμογή τους στις νέες τεχνολογίες και πρότυπα. Οι προσπάθειες για την προσέλκυση και εκπαίδευση των ναυτικών συμπίπτουν με την πολιτική για την αναβάθμιση της ποιότητας του συντελεστή εργασίας που έχει θεσμοθετηθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα είναι συνεπώς εφικτή η αξιοποίηση Κοινοτικών πόρων προς την κατεύθυνση αυτή.

Με την αυξανόμενη διεθνοποίηση της παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών, περιλαμβανομένων και των κρουαζιέρων, ο τελικός προορισμός του πλεονάσματος από την παραγωγή αυτή εξαρτάται από τον τόπο εγκατάστασης των εταιρειών που διαχειρίζονται τα πλοία, καθώς και εκείνων, που προσφέρουν παραναυτιλιακές υπηρεσίες όπως οι τραπεζικές εργασίες, οι ασφάλειες, η τροφοδοσία, κ.α.

Συνεπώς, η ενίσχυση των δεσμών της ελληνικής ναυτιλίας με τον εθνικό χώρο, θα επιτευχθεί με την μετεγκατάσταση στην Ελλάδα των (ελληνικών συμφερόντων) ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό, καθώς και των εταιρειών που προσφέρουν υπηρεσίες προς αυτές.

Στον Πειραιά βρίσκονται ήδη εγκαταστημένες με βάση τον Α.Ν 89/67, σύμφωνα με τον ελληνικό ναυτικό Οδηγό, 800 εταιρείες που προσφέρουν υπηρεσίες εξαγωγικού χαρακτήρα προς το διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Εκτιμάται ότι οι εταιρείες αυτές απασχολούν 20.000 υπαλλήλους δημιουργώντας επιπρόσθετες ευκαιρίες απασχόλησης.

Επιπρόσθετα, οι εταιρείες αυτές αποτελούν διαύλους εισαγωγής στη χώρα προηγμένης τεχνογνωσίας, διοικητικής εμπειρίας, σχέσεων με τη διεθνή

χρηματαγορά και επενδυτικού ενδιαφέροντος προς άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Είναι φανερό, ότι η διεύρυνση του υπάρχοντος πλέγματος ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, θα έχει πολλαπλάσια οφέλη για την ελληνική οικονομία από εκείνα που επιτυγχάνονται σήμερα.

Η επίτευξη αυτού του στόχου, προϋποθέτει τη δημιουργία υψηλού βαθμού βεβαιότητας ανάμεσα σε όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς παράγοντες, για το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλιακής και παραναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Παράλληλα, απαιτείται η βελτίωση της υποδομής για την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στη χώρα, όπως οι τηλεπικοινωνίες, το τραπεζικό σύστημα, οι συγκοινωνίες, κ.α.

Τελικά, η ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει κύριο μοχλό για την ανάπτυξη της χώρας, αλλά η αξιοποίηση της εξαρτάται από πρωτοβουλίες σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αναγνωστόπουλος Άλκης Εμπορικό Δίκαιο 2009
2. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις , Αθήνα ; Σταμούλης ; c2001
3. Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία / ICAP, 2010
4. Εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ»
5. Εφημερίδα «ΤΟ ΕΘΝΟΣ»
6. Κιάντος, Βασίλειος Δ., Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιον. 1ος/2, Θεσσαλονίκη : Αφοί Π. Σάκκουλα, 1975
7. Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, Ναυτικό δίκαιο : Εισαγωγή, το πλοίο, τα πρόσωπα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως : Άσκηση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως (ναύλωση - μεταφορά πραγμάτων) Θεσσαλονίκη : Σάκκουλας, 1989
8. Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησις της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999
9. Λεκάκου Μαρία Β., Πάλλης Αθανάσιος Α. Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία / Σωτήρης Θεοδωρόπουλος, Αθήνα : Τυπωθήτω, 2006
10. Λουκόπουλος Α. Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου 2008
11. Μελέτες εμπορικού και ναυτικού δικαίου
12. Μεταξάς Βασίλης Ν., Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής , Αθήνα : εκδόσεις Παπαζήση, 1999
13. Μητρόπουλος, Ευθύμιος Η. Αφοί Ι. Λιόντη, Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, 1971
14. Μυλωνόπουλος, Δημήτριος, Δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Αθήνα : Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, c2000

15. Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στα ατυχήματα της εμπορικής ναυτιλίας, Καραπαναγιώτου, Ειρήνη Π., Πανεπιστήμιο Πειραιώς. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2007
16. Οικονομική εφημερίδα «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ»
17. Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας = Shipping Statistics / Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Αθήνα : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος
18. Τριανταφυλλάκης Γεώργιος Δ. Εισηγήσεις εμπορικού δικαίου /, Αθήνα : Νομική βιβλιοθήκη, 2009
19. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΗΛΙΑΣ ΥΕΝ
20. Ψαραύτη Χαρίλαου Ν., Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage : κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους, Αθήνα : Ίδρυμα Ευγενίδου, 2006

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

21. <http://www.nee.gr/>
22. <http://www.pwc.com/gr/en/surveys/shipping-benchmarking-analysis2012.jhtml>
23. <http://www.economywatch.com/world-industries/shipping-industry.html>
24. http://www.ekathimerini.com/4dcgi/_w_articles_wsite2_1_18/12/2012_47509_0
25. <http://www.economist.com/blogs/schumpeter/2012/08/shipping-industry>
26. <http://www.naftemporiki.gr/finance/maritime>
27. <http://www.e-nautilia.gr/>
28. http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/476/1/bafaloukoss_steelweight.pdf
29. <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/1972/1/Xeva.pdf>
30. http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=27&ved=0CF8QFjAGOBQ&url=http%3A%2F%2Fwww.yen.gr%2Fphp%2Fdownload_xitem.php%3Fxitem%3D27256%2Fya_fek231_00.pdf&ei=9IyeUe21JlratAaG-YCoAg&usg=AFQjCNEIGCY8gFQihGvZFiyVaMJfRUrgtw&sig2=3 - ut0RyIuYU4LsmygFMXQ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Νόμος 1650/86 : http://www.mio-ecsde.org/epeaek09/basic_docs/el_legislation-1650-1986.pdf
2. Νόμος 743/1977:
http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/a319_1977.1131350029357.pdf
3. Νόμο 230/1936:
<http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&sqi=2&ved=0CDkQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.ketha.gr%2FNomiko%2520kathestws.doc&ei=e0duUviiJOnB7AaduIG4Cg&usg=AFQjCNEgv4KxvxI4hUIEAH-3FRj2MWjNzw&sig2=nPEl7HZBeNc3BhrHDI8VKA&bvm=bv.55123115,d.bGE>
4. Νόμος 314/76:
http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/b963_93.1132216857709.pdf
5. Π.Δ. 666/82:
http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.elsyn.gr%2Felsyn%2Ffiles%2Fcontrol_report_marpol.doc&ei=LkpuUrrtJ6Xy7Abi44GgBw&usg=AFQjCNEpOM4K7PsrPRjci9iTnTHEu5VghA&sig2=i52vNKvOlUPPawBo2N5CIA&bvm=bv.55123115,d.bGE
6. Π.Δ. 81/89:
http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&ved=0CEsQFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.elsyn.gr%2Felsyn%2Ffiles%2Fcontrol_report_marpol.doc&ei=JkluUq_DKlIeu7AbP6YHIDA&usg=AFQjCNEpOM4K7PsrPRjci9iTnTHEu5VghA&sig2=Ca9cxlwIMJhklRm4HdBieA&bvm=bv.55123115,d.bGE

7. Νόμος 855/78: http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/235-78.1111057951940.pdf
8. Νόμος 1147/81 (ΦΕΚ 110Α718.4.81):
http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/110-81.1111060248683.pdf
9. Νόμος 1269/82 (ΦΕΚ 89Α721.7.82):
http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.yen.gr%2Fphp%2Fdownload_xitem.php%3Fxitem%3D33874%2Ftrop_ya1604_01.pdf&ei=mkxuUrfsLdL07Aa2_oGIAQ&usq=AFQjCNFaYg8nRMsitAVJTmTupgmVcMcT7Q&sig2=1IAIy0cw4tWefNm8vEXvNQ&bvm=bv.55123115,d.bGE
10. Νόμος 1634/86 (ΦΕΚ104Α718-7-86):
http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/104a_86.1153893643607.pdf
11. Νόμος 1638/86 (ΦΕΚ 108 Α786):.
http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/108a_86.1151059410829.pdf
12. Νόμος 2242/94 : <http://www.gwstr.gr/law/n22421994-fek-162a3101994>
13. Νόμος 2289/95
<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=YbMlG%2F4mE1s%3D&tabid=765&language=el-GR>
14. Νόμος 2412/96
<http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teepatra/news/news2010/TAB5329975/%C5%E9%F3%E1%E3%F9%E3%DE%20%E5%ED%E1%F1%EC%FC%ED%E9%F3%E7%20%CA%C1%CD%C5%D0%C5.pdf>
15. Νόμος 1218.74/1/95 http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/531-95.1111222121314.pdf