

Μυλωνόπουλος, Δ. (2002). «Ο κοινωνικός χαρακτήρας της επιβατηγού ναυτιλίας δικαιολογεί την κρατική εποπτεία», *ΙΤΕ/ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ*, τόμος 3, τεύχος 4, Αθήνα, σελ. 77-85.

Ο κοινωνικός χαρακτήρας της επιβατηγού ναυτιλίας ως δικαιολογητικός λόγος της κρατικής εποπτείας.

Social Character of passenger shipping

Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτρης¹

Abstract

Passenger Shipping for Greece as a coastal and island country, is a significant factor for development. Till 1h November 2002 passenger shipping was under State Control, through feasibility license given by the Ministry of Merchant Marine.

The erosion of Cabotage by the European Union, made necessary the State Supervision in Merchant Marine, under a new legal frame due to secure his social character.

Περίληψη

Η επιβατηγός ναυτιλία, για την Ελλάδα, ως παράκτια και νησιωτική χώρα, συνιστά σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης. Μέχρι την 1^η Νοεμβρίου 2002 υπήρξε υπό κρατικό έλεγχο μέσω του μέτρου της άδειας σκοπιμότητας που χορηγούσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Με την άρση όμως του δικαιώματος ακτοπλοΐας (Cabotage) που επιβλήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κατέστη αναγκαία η θέσπιση της κρατικής εποπτείας στην επιβατηγό ναυτιλία, με ένα νέο νομικό πλαίσιο, προκειμένου να διασφαλισθεί ο κοινωνικός της χαρακτήρας.

1. Εισαγωγή

Όπως είναι ιστορικά αποδεδειγμένο, η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας. Ναυτιλία και τουρισμός (Ηγουμενάκης, 2000:200) είναι έννοιες αλληλένδετες για την Ελλάδα και συνιστούν δύο βασικούς πλουτοπαραγωγικούς τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας. Επιπρόσθετα η ναυτιλία (όπως και ο τουρισμός) συμβάλλει στην πολιτισμική εξέλιξη του λαού διότι το πλήρωμα του πλοίου και οι επιβάτες του αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών και εθίμων. Από την πολιτισμική επικοινωνία των επιβαινόντων του πλοίου (πλήρωμα και επιβάτες) και του τοπικού πληθυσμού των λιμένων διαμορφώνονται νέες μορφές προσέγγισης των λαών. Πάντοτε η θάλασσα

¹ Ο Δρ. Μυλωνόπουλος Δημ. είναι πρώην Αξιωματικός/Καθηγητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και διδάσκει Νομικά, στα Τμήμα Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων και Ναυτιλιακά μαθήματα στο Τμήμα Εφαρμογής Ξένων Γλωσσών στη Διοίκηση και το Εμπόριο στο Τ.Ε.Ι. Ηπείρου.

λόγω της δυνατότητας προσπέλασης που παρείχε στον άνθρωπο λειτούργησε ως πολιτισμικός διάδρομος. Γι' αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που, ως θάλασσα διέλευσης προς τη Μαύρη θάλασσα, τον Ινδικό και Ατλαντικό ωκεανό, θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Ως ναυτιλία θεωρείται το σύνολο των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν οι θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων (Μυλωνόπουλος, 1999:18). Έτσι η ναυτιλία διακρίνεται στη φορτηγό ναυτιλία που ασχολείται με τη μεταφορά φορτίων και στην επιβατηγό ναυτιλία που ασχολείται με τη μεταφορά των επιβατών. Το επιβατηγό πλοίο ως κύριο μέσο μεταφοράς επιβατών γνώρισε διεθνώς μεγάλη ανάπτυξη στο τέλος του 19ου αιώνα. Η ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας προήλθε από τον ανταγωνισμό των ναυτιλιακών εταιρειών της εποχής εκείνης για την προσέλκυση όσο το δυνατόν μεγαλύτερου αριθμού επιβατών που μετακινούνταν από τη γηραιά ήπειρο προς τη Βόρειο Αμερική. Έτσι ο Βόρειος Ατλαντικός ωκεανός έγινε το πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, της Μεγάλης Βρετανίας, της Γαλλίας και της Γερμανίας που προσπαθούσαν με πλοία συνεχώς βελτιούμενης ναυπηγικής τεχνολογίας, πολυτέλειας και καλύτερης παροχής υπηρεσιών προς τους επιβάτες, να εκμεταλλευτούν την αυξανόμενη τάση μετακίνησης των ανθρώπων (Dawson, 2000:7). Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ναυπηγούνται πολυτελέστατα επιβατηγά πλοία όπως το Ολλανδικό Rotterdam, τα Ιταλικά Leonardo da Vinci και Raffaello κ.λπ. Τα επιβατηγά πλοία συνέδεαν τη γηραιά με τη νέα ήπειρο εξυπηρετώντας τακτικές γραμμές μέχρις ότου ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου περιόρισε την κίνησή τους και τα έστρεψε στην προσφορά υπηρεσιών αναψυχής – κρουαζιερόπλοια.

2. Η Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία – ακτοπλοϊκή

Με την επικράτηση του αεροπλάνου ως του κύριου μεταφορικού μέσου επιβατών μεταξύ διηπειρωτικών περιοχών εξέλιπε η διεθνής επιβατηγός ναυτιλία (Garpinier, 2000:94) και μαζί με αυτή τα μεγάλα και πολυτελή υπερωκεάνια (π.χ. Ολυμπία, Αμερικανίς, Ελληνίς κ.λπ.) που διέθετε η χώρα την εποχή εκείνη. Παρέμεινε όμως και αναπτύχθηκε σταδιακά η επιβατηγός ναυτιλία για την εξυπηρέτηση των παράκτιων και κυρίως των νησιωτικών περιοχών της χώρας (Λαιμός, 1968:325-336). Η μορφή αυτή της επιβατηγού ναυτιλίας είναι γνωστή ως ακτοπλοϊα επειδή το επιβατηγό πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού πλέει, κατά κανόνα, κοντά στις ακτές και σπάνια απομακρύνεται απ' αυτές. Ο ακτοπλοϊκός

χαρακτήρας του ταξιδιού οφείλεται στην ιδιομορφία της παράκτιας και νησιωτικής Ελλάδας που προκύπτει γεωμορφολογικά από τη γειτνίαση των εδαφών αυτών. Η Ελλάδα με μήκος ακτών 13.676 χιλιόμετρα κατέχει την πρώτη θέση στη Μεσόγειο θάλασσα και στην Ευρώπη ως προς το μήκος των ακτών. Το 60% του συνόλου των νησιωτικών εδαφών βρίσκεται στο αρχιπέλαγος του Αιγαίου, όπου η μέγιστη απόσταση μεταξύ τους δεν υπερβαίνει τα 42 ναυτικά μίλια (Τσάλτας, 1999:13). Η πλεύση του επιβατηγού πλοίου κοντά στις παράκτιες και νησιωτικές ακτές κατά το μεγαλύτερο διάστημα του ταξιδιού καθόρισε τη μορφή της επιβατηγού ναυτιλίας ως ακτοπλοϊκής και τα πλοία αυτά καθιερώθηκε να αποκαλούνται ακτοπλοϊκά και στη ναυτική ορολογία είναι γνωστά ως «ποστάλια».

Η ακτοπλοΐα όχι μόνο παρέχει υπηρεσίες συγκοινωνιακού χαρακτήρα επιτυγχάνοντας τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με την πληθώρα των νησιών της² αλλά απέκτησε και κοινωνικό χαρακτήρα συμβάλλοντας στην κοινωνική και πολιτισμική ανάπτυξή τους και διατηρώντας τη συνοχή τους, ιδιαίτερα στις δύσκολες γεωπολιτικές συνθήκες του Αιγαίου πελάγους.

Χάρη στο ακτοπλοϊκό δίκτυο περιορίζονται τα μειονεκτήματα της νησιωτικότητας και αξιοποιούνται τα πλεονεκτήματα των νησιών, φυσικό περιβάλλον και πολιτισμός, που συνιστούν τους δύο απαραίτητους πυλώνες της τουριστικής ανάπτυξης.

Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην τουριστική ανάπτυξη και γενικότερα στην περιφερειακή ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών της χώρας κρίνεται σημαντική. Το κράτος αντιλαμβανόμενο τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας θέσπισε νομικό πλαίσιο θέτοντας αυτήν υπό τον έλεγχό του. Μάλιστα το 1976 το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καθιέρωσε την άδεια σκοπιμότητας ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη δρομολόγηση πλοίου. Η ακτοπλοΐα θεωρήθηκε ως χώρος Κοινωνικής και Δημόσιας ωφέλειας (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002:226). Η ανάπτυξή της κρίθηκε ως αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη διατήρηση του ενιαίου ελληνικού χώρου και για την εμπέδωση του αισθήματος ασφάλειας στους νησιώτες, που συνιστά βασική παράμετρο στην οικονομική ανάπτυξη (Henderson, 2000:255). Σύμφωνα με τους καθηγητές Γουλιέλμο και Σαμπράκο (2002:138) η ακτοπλοΐα ανήκει στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (N.M.A.) δηλαδή στη ναυτιλία που τα πλοία της διανύουν μικρές αποστάσεις. Η ναυτιλία των μικρών αποστάσεων

² Σύμφωνα με το Υ.Ε.Ν. το έτος 2001 διακινήθηκαν σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας 105.918.066 επιβάτες.

προωθείται ειδικά στην Ενωμένη Ευρώπη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως μεταφορικό μέσο που συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αειφόρο ανάπτυξη (οδηγία Ε.Ε. 2000C/56/02). Το δικαίωμα της ακτοπλοΐας (Αθηναίος, 1979:85-88) (Cabotage) σύμφωνα με το προϊσχύσαν νομικό καθεστώς, ανήκε αποκλειστικά στα επιβατηγά πλοία που ήσαν καταχωρημένα στο ελληνικό νηολόγιο και συνεπώς έφεραν την ελληνική σημαία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση όμως με τον Κανονισμό 3577/92 του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992 που τέθηκε σε εφαρμογή το έτος 1993, επέβαλε την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών των θαλασσιών μεταφορών μέσα στο κράτος – μέλος (Ευθυμιάτου-Πουλάκου, 2001:320). Πρόκειται για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές επιβατών μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας. Δηλαδή ο κοινοτικός πλοιοκτήτης (ο υπήκοος κράτους – μέλους της Ε.Ε.) έχει το δικαίωμα να δρομολογήσει πλοίο του με κοινοτική σημαία (σημαία κράτους – μέλους της Ε.Ε.) σε ελληνική ακτοπλοϊκή γραμμή π.χ. Πειραιά – Ρόδο. Η Ελλάδα επικαλούμενη το γεωμορφολογικό στοιχείο του νησιωτικού τμήματος, εθνικούς αλλά και κοινωνικούς λόγους επέτυχε προσωρινή εξαίρεση μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2004. Το ναυτικό ατύχημα του επιβατηγού πλοίου «Σάμινα Εξπρές» το Σεπτέμβριο του 2000 οδήγησε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στη θέσπιση του Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α) για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, με τον οποίο αίρεται το δικαίωμα της ακτοπλοΐας την 1^η Νοεμβρίου 2002.

3. Κρατική εποπτεία της επιβατηγού ναυτιλίας

Σύμφωνα με το Ν. 2932/2001 από την 1^η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται με αμοιβή από πλοιοκτήτη κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών εκτός από την Ελβετία και εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά πλοία δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων. Σε περίπτωση που τα πλοία αυτά δεν επαρκούν, ο Νόμος επιτρέπει, με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών από πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται σ' αυτόν.

Η παροχή των υπηρεσιών των θαλάσσιων ενδομεταφορών απελευθερώνεται από την 1^η Νοεμβρίου 2002 μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά αυτή η ελευθερία δεν είναι απόλυτη. Διότι, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 του Νόμου η παροχή υπηρεσιών των θαλασσιών ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του κράτους. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι ανεξέλεγκτη. Σημαίνει επίσης ότι καταργείται πλέον ο κρατικός έλεγχος που εφαρμοζόταν μέσω της γνωστής άδειας σκοπιμότητας. Η κρατική εποπτεία κινείται μεταξύ δύο νομικών καταστάσεων, από τη μία πλευρά ο κρατικός έλεγχος που ίσχυε στο πρόσφατο παρελθόν και από την άλλη πλευρά η ελεύθερη παροχή που επιβάλλει το πνεύμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αρμόδιοι φορείς για την άσκηση της κρατικής εποπτείας στην παροχή των υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι τα Υπουργεία, Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου. Πρόκειται για συναρμοδιότητα δύο φορέων της κρατικής διοίκησης. Πέρα όμως από την κρατική διοίκηση, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 3 του Νόμου, και άλλα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου αναμιγνύονται στην παροχή των υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Τα Ν.Π.Δ.Δ. είναι:

- α) οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας. Εννοούνται φυσικά οι παράκτιοι και νησιωτικοί δήμοι και κοινότητες και οι παράκτιες και νησιωτικές νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις.
- β) οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων. Πρόκειται για τους Οργανισμούς Λιμένων π.χ. Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας και για τα Λιμενικά Ταμεία σε μικρότερα, με επιβατική και εμπορική κίνηση, λιμάνια.

Το κράτος, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης και οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, μεριμνούν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων καθώς και για την εξασφάλιση της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού. Επίσης μεριμνούν για την εξασφάλιση της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας.

Από την αναφορά των τομέων που πρέπει να μεριμνήσει η κρατική διοίκηση και η τοπική αυτοδιοίκηση αποδεικνύεται ότι η κρατική εποπτεία είναι ουσιαστική στην επιβατηγό ναυτιλία.

Η Διοίκηση πρέπει να καταστήσει το περιβάλλον, μέσα στο οποίο θα παρασχεθούν οι υπηρεσίες στις ενδοθαλάσσιες μεταφορές, ασφαλές, σταθερό, αξιόπιστο και ποιοτικό.

Από το πνεύμα της διάταξης του άρθρου 2 παρ. 3 προκύπτει σαφώς ότι η κρατική εποπτεία μπορεί να καταστεί περισσότερο διεισδυτική στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας μέχρι και του πεδίου της κρατικής παρέμβασης. Οι δικαιολογητικοί λόγοι αυτής της κρατικής παρέμβασης στην επιβατηγό ναυτιλία είναι κοινωνικοί (προστασία επιβατικού κοινού), εθνικοί (συνοχή του νησιωτικού χώρου), περιβαλλοντικοί και συγκοινωνιακοί (εδαφική συνέχεια της χώρας).

Τα μέσα με τα οποία ασκείται η κρατική εποπτεία είναι τα ακόλουθα:

1. Το γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων ανεξαιρέτως των νησιών. Το δίκτυο αυτό καθορίζεται κάθε χρόνο με απόφαση του Υ.Ε.Ν. μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Οι δρομολογιακές γραμμές που είναι ενταγμένες στο γενικό δίκτυο, διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα α) με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, β) τις ειδικές συνθήκες των λιμένων, γ) την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους.

2. Το συγκεκριμένο πλαίσιο προϋποθέσεων που θέτει ο Νόμος για τη δρομολόγηση επιβατηγού πλοίου. Οι προϋποθέσεις αφορούν:

α) το πλοίο. Πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της νομοθεσίας που αφορούν νηολόγηση, ηλικία, ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, τους κανονισμούς υγιεινής και ενδιαίτησης πληρώματος και επιβατών.

β) τον πλοιοκτήτη. Πρέπει να μην έχει ποινική καταδίκη για συγκεκριμένα αδικήματα, να μη βρίσκεται σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, να έχει εκπληρώσει τις φορολογικές και κοινωνικοασφαλιστικές του υποχρεώσεις και να έχει ασφαλιστική κάλυψη για αστική ευθύνη, σε περιπτώσεις απώλειας ζωής, ζημία πράγματος, θαλάσσιας ρύπανσης κ.λπ.

γ) τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος για την κράτηση θέσεων, την έκδοση εισιτηρίων στους επιβάτες και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και την καταγραφή των επιβαινόντων.

3. Το συγκεκριμένο διαδικαστικό, χρονολογικό και οικονομικό πλαίσιο που θέτει ο Νόμος για τη δρομολόγηση επιβατηγών πλοίου. Σύμφωνα με αυτό ο

πλοιοκτήτης προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο, υποβάλλει στο Υ.Ε.Ν. σχετική δήλωση με συγκεκριμένα έγγραφα και τηρώντας ειδικές προθεσμίες. Παράλληλα καταθέτει παράβολο υπέρ του Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το ύψος του οποίου ορίζεται με βάση τη μεταφορική ικανότητα του επιβατηγού πλοίου. Επίσης καταθέτει εγγυητική επιστολή για την ακριβή και καλή εκτέλεση των όρων της δρομολόγησης, το μισό της οποίας υπολογίζεται με βάση τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου, τη συχνότητα των υπηρεσιών, τη μεταφορική κίνηση και το ναύλο.

4. Η υποχρεωτική εκτέλεση των δρομολογίων. Μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται μόνο με απόφαση του Υ.Ε.Ν. ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. Διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων επιτρέπεται για λόγους ανωτέρας βίας, εξαιρετικής ανάγκης, ετήσιας επιθεώρησης, αποκατάστασης ζημιάς κ.λπ.

5. Το δικαίωμα σύναψης σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Σε περιπτώσεις μη υποβολής δηλώσεων για δρομολόγηση επιβατηγού πλοίου, ο υπουργός μπορεί να συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας τηρώντας τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 8 του Νόμου.

6. Το πλαίσιο των ποινικών και διοικητικών κυρώσεων που επιβάλλονται στους παραβάτες της νομοθεσίας για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών. οι κυρώσεις αυτές είναι η φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και η επιβολή προστίμου.

7. Η λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσιών Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.). Η Ρ.Α.Θ.Ε. είναι ανεξάρτητη αρχή με διοικητική αυτοτέλεια. Εποπτεύεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεών της. Στις αρμοδιότητές της ανήκει ο έλεγχος της λειτουργίας της αγοράς των ενδομεταφορών, η εισήγηση της λήψης των αναγκαίων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για τη λειτουργία και τήρηση των αρχών του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, η παροχή γνωμοδοτήσεων στον Υπουργό για θέματα της επιβατηγού ναυτιλίας κ.λπ.

4. Η συνταγματική κατοχύρωση

Η κρατική εποπτεία στην επιβατηγό ναυτιλία είναι ρητή και σαφής όπως προκύπτει από τη γραμματική διατύπωση της διάταξης του άρθρου 2 παρ. 1 του Νόμου για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Η κρατική εποπτεία στην επιβατηγό ναυτιλία είναι συνταγματικά κατοχυρωμένη. Η επιβατηγός ναυτιλία από τη φύση των υπηρεσιών που παρέχει

στους κατοίκους της χώρας έχει έντονο κοινωνικό χαρακτήρα και εντάσσεται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που τελούν υπό την εγγύηση του κράτους σύμφωνα με το Σύνταγμα (άρθρο 25 παρ. 1) βάσει της αρχής του κοινωνικού κράτους δικαίου.

Επίσης βρίσκει έρεισμα στο άρθρο 101 του Συντάγματος όπου, στη παρ. 2 αναφέρεται ότι η διοικητική διαίρεση της χώρας διαμορφώνεται με βάση τις γεωοικονομικές, κοινωνικές και συγκοινωνιακές συνθήκες, και στην ερμηνευτική δήλωση (Μυλωνόπουλος, 2001:24, 32, 92), που προστέθηκε με το Ζ΄ Ψήφισμα της 6^{ης} Απριλίου 2001 της Ζ΄ Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων, σύμφωνα με την οποία ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση όταν δρουν κανονιστικά έχουν υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό η επιβατηγός ναυτιλία ως το καθοριστικό συγκοινωνιακό μέσο της νησιωτικής Ελλάδας αποτελεί σημαντικό παράγοντα που δρα στη διαμόρφωση της διοικητικής διαίρεσης της χώρας και πρέπει να λαμβάνεται υπόψη από τη νομοθετική και την εκτελεστική εξουσία.

Σύμφωνα με το άρθρο 106 παρ. 1 το κράτος, για την εδραίωση της κοινωνικής ειρήνης και την προστασία του γενικού συμφέροντος, προγραμματίζει και συντονίζει την οικονομική δραστηριότητα στη χώρα επιδιώκοντας να εξασφαλίσει την οικονομική ανάπτυξη όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας. Σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η επιβατηγός ναυτιλία ως βασική οικονομική τριτογενής δραστηριότητα. Το κράτος υποχρεώνεται από το Σύνταγμα να λαμβάνει τα επιβαλλόμενα μέτρα για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου, για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και την προαγωγή ιδίως της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθορίων περιοχών. Επομένως το κράτος με την εποπτεία που ασκεί στην επιβατηγό ναυτιλία εκπληρεί συνταγματική υποχρέωση. Διότι μέσω της εποπτικής διαδικασίας προγραμματίζει και συντονίζει τις υπηρεσίες που παρέχει η επιβατηγός ναυτιλία με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη και ειδικότερα την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.

5. Συμπέρασμα

Ο Συνταγματικός χάρτης της χώρας, όπως αυτός προέκυψε από την αναθεώρηση του 2001, προβλέπει την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και την προαγωγή της οικονομίας των νησιωτικών περιοχών. Η από 1^{ης} Νοεμβρίου 2002 άρση του Cabotage και η θέση της επιβατηγού ναυτιλίας υπό κρατική εποπτεία με νέο θεσμικό πλαίσιο φαίνεται να είναι καλός οίονος για την περαιτέρω βελτίωση των

υπηρεσιών που παρέχονται από τα πλοία της ακτοπλοΐας, καθώς η επιβατηγός ναυτιλία συνιστά βασικό συντελεστή για την τουριστική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

α) Ελληνική

1. Αθηναίος, Ε. (1979), *Θαλάσσια Περιήγηση*, Αθήνα, σελ. 85-88
2. Γουλιέλμος, Α. - Σαμπράκος, Ε. (2002), *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία*, εκδ. Σταμούλης, σελ. 226
3. Ευθυμιάτου – Πουλάκου, Αντ. (2001), *Εισαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Interbooks, σελ. 320
4. Λαιμός, Α. (1968), *Το Ναυτικό του Γένους των Ελλήνων*, σελ. 325-336
5. Μυλωνόπουλος, Δ. (1999), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, εκδ. Σταμούλη, σελ. 18.
6. Μυλωνόπουλος, Δ. (2001), *Το Σύνταγμα. Νομοτεχνική προσέγγιση της Αναθεώρησης του 2001*, εκδ. Σταμούλης, σελ. 24, 32, 92
7. Τσάλτας, Γρ (1999), *Η νέα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας και οι Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας*, ΙΣΤΑΜΕ

β) Ξένη

1. Dawson, Philip (2000), *Cruise Ships. An Evolution in Design*, Conway Maritime Press, p. 7
2. Garpiner, Robert (2000), *The Shipping Revolution*, Conway Maritime Press, p. 94
3. Henderson, John, C. (2000), «*Managing Tourism in Small Islands*». In *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 8, No. 3