

## ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. Θα προσπαθήσω στο σύντομο χρονικό διάστημα που μου αναλογεί να σας παρουσιάσω το νομικό θεσμικό πλαίσιο της υπό ελληνικής σημαίας ποντοπόρου ναυτιλίας και πώς αυτό βοήθησε στην ανάπτυξή της.

Επιτρέψτε μου να σας πάω πίσω μερικές δεκαετίες. Βρισκόμαστε στα τέλη της δεκαετίας 1940. Η Ελλάδα είναι πολλαπλώς κατεστραμμένη και προσπαθεί να σταθεί οικονομικά στα πόδια της με το σχέδιο Μάρσαλ. Στη ναυτιλία, το 80% του ελληνικού στόλου ποντοπόρων έχει βουλιάξει ή αχρηστευθεί και πάνω από 1.500 ναυτικούς έχουν χαθεί. Χρήματα δεν υπάρχουν, και όσα μπορούν να βρεθούν δεν έχουν ακόμα αποδεσμευτεί από τις συμμαχικές δυνάμεις. Συνεπώς, ο παλαιός έως τότε τρόπος χρηματοδότησης (ο εύπορος πλοιοκτήτης να δανείζει τον λιγότερο εύπορο) δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Η μόνη επιλογή για την ανανέωση του στόλου είναι ο τραπεζικός δανεισμός, από ξένες (κυρίως αμερικανικές - Citibank) τράπεζες. Οι τράπεζες όμως αυτές διστάζουν να χρηματοδοτήσουν πλοία υπό ελληνική σημαία και όσα πλοία αγοράζονται νηολογούνται υπό σημαίες ευκαιρίας (τότε Λιβερίας, Παναμά, Κостаρίκας και Ονδούρας). Ο δισταγμός των τραπεζών είναι δικαιολογημένος. Η Ελλάδα την εποχή εκείνη γειτονεύει με κομμουνιστικά κράτη με φιλοδοξία να βρουν δίοδο στη θάλασσα. Άλλωστε, και η ίδια η Ελλάδα παρά λίγο γλύτωσε κατά τον εμφύλιο να καταστεί ένα κομμουνιστικό προάστιο της ΕΣΣΔ.

2. Μπροστά στην ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων εξωτερικού και επίσπευσης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, ο τότε νομοθέτης ψήφισε το ΝΔ 2687/53 **«περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού»**. Ο νόμος αυτός είχε δύο βασικά χαρακτηριστικά που τον κάνουν να ξεχωρίζει :

Α) Είναι νόμος αυξημένης τυπικής ισχύος. Γνωρίζομε όλοι ότι οι νομικοί κανόνες του κράτους δεν έχουν όλοι την ίδια δύναμη. Για παράδειγμα ένας νόμος υπερισχύει από μια υπουργική απόφαση, αλλά πάνω από όλους τους νόμους είναι το Σύνταγμα. Για λόγους συνταγματικού δικαίου, που δεν είναι τώρα η ώρα να σας αναλύσω, το ΝΔ 2687/53 έχει την ίδια ισχύ όπως το Σύνταγμα. Συνεπώς δεν μπορεί να καταργηθεί από κανέναν άλλο νόμο παρά μόνο εάν συγκληθεί συντακτική βουλή και τροποποιήσει το Σύνταγμα. Αυτός μάλιστα είναι ο λόγος που δεν έχει τροποποιηθεί ή καταργηθεί έως σήμερα αλλά εξακολουθεί να ισχύει.

B) Είναι «νόμος πλαίσιο». Έχει 17 μόνον άρθρα στα οποία ορίζει ότι μπορούν να δοθούν ορισμένου τύπου κίνητρα για την εισαγωγή κεφαλαίων για παραγωγικές επενδύσεις (όπως για παράδειγμα, ειδικό φορολογικό καθεστώς ή απαγόρευση απαλλοτρίωση από το Δημόσιο κλπ), αλλά αφήνει τις λεπτομέρειες να καθοριστούν σε κοινή υπουργική απόφαση των υπουργών Συντονισμού (τότε), Οικονομικών και του αρμοδίου καθ' ύλην Υπουργείου, που θα εκδίδεται κάθε φορά που θα εγκρίνεται εισαγωγή ενός συγκεκριμένου κεφαλαίου για συγκεκριμένη επένδυση. Πάντως, ορίζεται ρητά ότι η εγκριτική αυτή πράξη είναι **ανεκκλητή ως προς τους όρους που παρέχει**. Μεταβολή των όρων αυτών επιτρέπεται μόνο με τη συγκατάθεση αυτού που εισήγαγε το κεφάλαιο εξωτερικού. Έτσι, δόθηκε και σε αυτές τις υπουργικές αποφάσεις ανωτέρα τυπική ισχύ, αφού δεν μπορούσαν ούτε να ανακληθούν, ούτε να καταργηθούν με άλλο νόμο **και αυτό έχει γίνει επανειλημμένως δεκτό με αποφάσεις των δύο ανωτάτων δικαστηρίων της χώρας (Συμβούλιο Επικρατείας και Άρειος Πάγος)**.

3. Τη ναυτιλία αφορά το άρθρο 13 σύμφωνα με το οποίο, κεφάλαια εξωτερικού κατά την έννοια του νόμου αυτού είναι και τα **πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 1.500 κόρων** που νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία. Σύμφωνα με το άρθρο 13, στις εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση αυτών των πλοίων μπορεί να ορίζεται ενδεικτικά (α) η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου (β) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό (γ) η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς και **κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14 (δηλαδή την προσέλκυση πλοίων άνω των 1.500 ΚΟΧ στην ελληνική σημαία) κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις νόμων**. Ήταν τέτοια δε η αγωνία του νομοθέτη να εξηγήσει ότι μπορεί να προβλεφθεί στις εγκριτικές πράξεις οτιδήποτε κρίνει η Διοίκηση ότι βοηθά στην προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο ώστε ένα χρόνο μετά, ψηφίστηκε το Ν.Δ. 2928/1954 «περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του ΝΔ 687/53» σύμφωνα με τον οποίο η φράση «*επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από τις κείμενες διατάξεις*» σημαίνει ότι η όροι νηολόγησης που προβλέπει η εγκριτική πράξη μπορούν να αντιτίθενται σε διατάξεις του Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου **ακόμα και αυτών που είναι δημοσίας τάξεως**.

4. Με τον ανωτέρω ευφυέστατο τρόπο μπόρεσε η Διοίκηση να παράσχει τις απαραίτητες εγγυήσεις προς τις ξένες τράπεζες ώστε να αρχίσει η χρηματοδότηση πλοίων υπό την ελληνική σημαία. Τέτοιες εγγυήσεις είναι **ενδεικτικά** οι ακόλουθοι όροι που προβλέπονται στις εγκριτικές πράξεις νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954 :

- Επιτρέπεται σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες (κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου).
- Το πλοίο θα διαγράφεται από την ελληνική σημαία με μια έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς το YEN ή οιαδήποτε προξενική ή λιμενική αρχή στο εξωτερικό.
- Το πλοίο απαλλάσσεται από επίταξη (εκτός από γενικότερη διεθνή σύρραξη στην οποία συμμετέχουν η Ελλάδα και οι Μεγάλες Δυνάμεις). – φαίνεται από τους πιο πάνω 3 όρους που ακόμα επαναλαμβάνονται στις εγκριτικές πράξεις ο φόβος τότε των τραπεζών για την πιθανότητα απωλείας των κεφαλαίων τους λόγω πολεμικών εξελίξεων σε μια εποχή που οξυνόταν ο ψυχρός πόλεμος.
- Επιτρέπεται η υποθήκευση του πλοίου είτε σύμφωνα με τον Ελληνικό τύπο, είτε, αν η υποθήκη υπογραφεί στο εξωτερικό, με τον τρόπο που ισχύει εκεί, η δε υποθήκη, είναι άμεσα εκτελεστή χωρίς άλλη διαδικασία και χωρίς να κηρυχθεί εκτελεστός από δικαστήριο. Ο ενυπόθηκος δανειστής (τράπεζα), εφόσον δεν εξοφλείται το δάνειο κατά τα συμφωνηθέντα, δικαιούται να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου, ή να το πωλήσει ακόμα και χωρίς πλειστηριασμό, **χωρίς την τήρηση οιασδήποτε διαδικασίας που προβλέπει ο νόμος**, και χωρίς ευθύνη του για αποζημίωση του πλοιοκτήτη ακόμα και αν υπάρχει υπαιτιότητά του.

5. Πέρα από τους όρους που αποσκοπούν στη δυνατότητα εξασφάλισης των τραπεζών, στις εγκριτικές πράξεις έχουν περιληφθεί όροι που είναι απαραίτητοι για τη στήριξη των ποντοπόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο. Ενδεικτικά έχουν περιληφθεί όροι που αφορούν :

- ο τη φορολογία πλοίων και των μετόχων των πλοιοκτητριών εταιριών
- ο τη σύνθεση του πληρώματος και τη δυνατότητα, υπό προϋποθέσεις, ναυτολόγησης αλλοδαπών (κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων που επιβάλλουν τη ναυτολόγηση Ελλήνων μόνο).
- ο Τη δυνατότητα των αλλοδαπών ναυτικών να αμείβονται σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας της χώρας τους (κατά παρέκκλιση του άρθρου 22 του Συντάγματος που ορίζει ότι όλοι οι εργαζόμενοι στην Ελλάδα, χωρίς διάκριση, δικαιούνται ίσης αμοιβής για ίσης αξίας εργασία).
- ο Τη δυνατότητα σύστασης ειδικού τύπου εταιρίας με σκοπό να αποτελέσει την πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου για το οποίο εκδόθηκε η εγκριτική πράξη, κατά παρέκκλιση όλων των διατάξεων του εταιρικού δικαίου (δημιουργείται με την

υπογραφή ενός δικηγόρου και δεν καταχωρείται ούτε το διοικητικό συμβούλιο, ούτε οι μέτοχοι, δεν προβαίνει σε κανενός τύπου δημοσιεύσεις κλπ).

6. Η αξία του ΝΔ 2687/53 έχει αναγνωριστεί και στο ισχύον Σύνταγμα, το άρθρο 107 του οποίου διατηρεί την αυξημένη τυπική ισχύ του και προστάτεψε μάλιστα τις σχετικές υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν με βάση το αρθρ 13 κατά τη διάρκεια της δικτατορίας.

**Αποτέλεσμα** της δυνατότητας που έδωσε στη Διοίκηση το ΝΔ 2687/53 να εισαγάγει ανέκκλητους όρους που κρίνονται απαραίτητοι κάθε φορά για τη στήριξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας **ήταν η άμεση αύξηση των πλοίων που νηολογούνται στην ελληνική σημαία**. Μεταξύ του 1953 και του 1962 προσελκύστηκαν **652 πλοία που νηολογήθηκαν ως κεφάλαια εξωτερικού**, σήμερα δε, κάθε ποντοπόρο πλοίο που νηολογείται στην Ελληνική σημαία νηολογείται ως κεφάλαιο εξωτερικού του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53. Έτσι φθάσαμε στη μεγάλη ναυτιλία, στο ελληνικό θαύμα όπως αποκαλείται, των 4.500 πλοίων.

7. Βέβαια, προϋπόθεση για να φθάσουμε στο «ελληνικό θαύμα», αποτέλεσε το ότι υπήρχε, έως πρόσφατα, ο αρμόδιος διοικητικός φορέας, δηλαδή το YEN, στελεχωμένο με το φυσικό του προσωπικό, δηλαδή το λιμενικό σώμα που αποτελείται από αξιωματικούς με ανώτατη παιδία (νομική, οικονομική, διοικητική ή τεχνική) ικανούς να παρακολουθούν τις διεθνείς εξελίξεις της ναυτιλίας, το οποίο YEN αποτελούσε έναν έγκυρο και έγκαιρο συνομιλητή της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και των ενώσεων των ναυτικών, ώστε να αποφασίζεται κάθε φορά με ποιόν τρόπο μπορούν να καλυφθούν οι εκάστοτε ανάγκες της ποντοπόρου ναυτιλίας με την εισαγωγή νέων όρων στις εγκριτικές πράξεις ή την τροποποίηση των υπαρχόντων. Δυστυχώς αυτός ο διοικητικός φορέας δεν υπάρχει πια. Το μεν λιμενικό σώμα υπήχθη στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, σαν να ήταν απλώς ένα σώμα ασφαλείας και χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το πολύτιμο και δύσκολο έργο που επιτελεί σχετικά με την ποικιλότροπη υποστήριξη της ποντοπόρου ναυτιλίας μας, το δε YEN ουσιαστικά καταργήθηκε, και στη συνέχεια δήθεν επανασυστήθηκε με την ονομασία Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων και Αλιείας, χωρίς όμως το λιμενικό σώμα.

8. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί διάφορα προβλήματα στις υπηρεσίες και στην εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου, για τα οποία μπορώ να σας διαβεβαιώσω και προσωπικά ο ίδιος ως ναυτιλιακός δικηγόρος (ή μάλλον ως δικηγόρος θαλασσίων υποθέσεων και αλιείας - όπως

είναι η νέα ορολογία). Για παράδειγμα, για την έκδοση εγκριτικών πράξεων νηολόγησης πλοίου κατά το άρθρο 13 ΝΔ 2687/53, ή για την έκδοση υπουργικής απόφασης εγκατάστασης στην Ελλάδα διαχειρίστριας εταιρίας του Ν. 89, αποτεινόμεστε στους αρμόδιους αξιωματικούς του λιμενικού σώματος (που υπάγονται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη) οι οποίοι, αφού επεξεργαστούν το σχετικό φάκελο, πρέπει να φροντίσουν να εκδώσει σχετική απόφαση **άλλος υπουργός από τον πολιτικό τους προϊστάμενο** (δηλ ενώ υπάγονται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, πρέπει να φροντίσουν να εκδοθεί απόφαση από τον Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, έως πρόσφατα, και τώρα από τον Υπουργό Θαλασσίων Υποθέσεων και Αλιείας) , με αποτέλεσμα να προκύπτουν **καθυστερήσεις έως και 6 μηνών. Αυτή η κατάσταση όμως δεν ταιριάζει στην πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου.** Για τους λόγους αυτούς, τελειώνοντας αυτήν την παρουσίαση, εκφράζεται η ευχή, ή καλύτερα, η κραυγή αγωνίας, να επανασυσταθεί το ΥΕΝ με το φυσικό του προσωπικό, το λιμενικό σώμα.

I. Μαρκιανός-Δανιόλος