



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΤΙΤΛΟΣ

*Κριτική επισκόπηση στα νομικά πλαίσια για τις αερομεταφορές και την
ναυτιλία*

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

*Review and Criticism of the legal frameworks for air and maritime
transportation*

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Κωνσταντίνος – Σταμάτιος Ιμάμης

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

Φώτιος Σπυρόπουλος

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Φώτιος Σπυρόπουλος

Μιχαήλ Παπουτσιδάκης

Ελένη Συμεωνάκη

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Κωνσταντίνος – Σταμάτιος Ιμάμης, του Χρήστου, με αριθμό μητρώου 8066236 φοιτητής του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο Δηλών

Κωνσταντίνος – Σταμάτιος Ιμάμης



Ημερομηνία

27/02/2022

ΤΙΤΛΟΣ

Κριτική επισκόπηση στα νομικά πλαίσια για τις Αερομεταφορές και την Ναυτιλία

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

Κωνσταντίνος – Σταμάτιος Ιμάμης

Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διϋδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική διατριβή θα εξετάσει και θα προσεγγίσει με κριτική πρόθεση τα νομικά πλαίσια των αερομεταφορών και της ναυτιλίας όπως διαμορφώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις διακίνησης ανθρώπων και αγαθών στο Ευρωπαϊκό περιβάλλον. Θα προσπαθήσει να εντοπίσει και να αναλύσει αντιθέσεις πιθανές παραδοξότητες των κανονιστικών διατάξεων και νομικών απαιτήσεων που ισχύουν για τις μεταφορές των δυο αυτών κλάδων. Καταληκτικά θα γίνει προσπάθεια για να διευκρινιστούν τα πιθανά αίτια που δημιουργούν τις αντιθέσεις και παραδοξότητες αυτές.

Abstract

This dissertation will examine and approach the legal framework of air and maritime transportation in accordance with the legal requirements in the movement of people and goods at European environment. It will also try to identify and analyze contradictions and possibly paradoxes of the regulations and legal requirements that apply to the transport of these two sectors. Finally, an attempt will be made to clarify the aforementioned possible causes that create these contradictions and paradoxes.

Εισαγωγή	6
Γενική αναφορά των οικονομικών πτυχών των δυο κλάδων και η σχέση αυτών με το νομικό πλαίσιο	7
Ανάλυση νομικού πλαισίου και αναγκών στις διαδικασίες διακίνησης αγαθών στην ναυτιλία	12
Ανάλυση νομικού πλαισίου και αναγκών στις διαδικασίες διακίνησης αγαθών στις αερομεταφορές	19
Ομοιότητες & Διαφορές των δυο κλάδων περί του νομικού τους πλαισίου	24
Οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος στην κοινωνία από την συνεργασία των δυο κλάδων	33
Συμπεράσματα	40
Βιβλιογραφία / Πηγές	41

Εισαγωγή

Η ύπαρξη του όποιου νομικού πλαισίου μπορεί να θεωρηθεί σαν μία από τις θεμελιώδεις αρχές της κοινωνίας από αρχαιοτάτων χρόνων. Με την συνεχή και αδιάλειπτη τεχνολογική ανάπτυξη, η οποία πρέπει να θεωρείται ραγδαία, έχουμε φτάσει σε μία κρίσιμη καμπή εξέλιξης της κοινωνίας στην οποία θα πρέπει να αναλογιστούμε εάν συμβαδίζουν νομοί και απαιτήσεις της κοινωνίας. Περαιτέρω θα πρέπει να γίνει αντιληπτό εάν βρισκόμαστε σε ένα ικανοποιητικό σημείο ανάλυσης αυτών των απαιτήσεων, καθώς και των διεργασιών ενσωμάτωσης των όσων απαιτούνται να υλοποιηθούν, ώστε να συνεχίσουμε την εξελικτική πορεία στο βέλτιστο σημείο προόδου, κατά τα νομικά πλαίσια, ώστε να υποστηρίζεται το κοινωνικό σύνολο από τους απαιτούμενους νομικούς κανόνες που μας διέπουν. Με το ξέσπασμα της πανδημίας του COVID -19, το νομικό πλαίσιο σε όλα τα επίπεδα και λειτουργίες της κοινωνίας θα έπρεπε να τροποποιηθεί -όπως και έγινε- με σκοπό την ασφαλή διαβίωση των ανθρώπων, γεγονός το οποίο αποδεικνύει την ευελιξία των υποστηρικτικών νομικών συστημάτων. Ως προς την διαστρωμάτωση του νομικού πλαισίου στον επιχειρηματικό κόσμο οφείλουμε να θεωρούμε κάποιες αρχές δεδομένες, όπως για παράδειγμα η λήψη μέτρων κατά του αθέμιτου ανταγωνισμού, όπου εάν παρατηρηθεί μία πράξη μη έντιμη, τότε λαμβάνονται αποφάσεις και κυρώσεις απέναντι στην εταιρεία ή τον οργανισμό που το διέπραξε. Στον κλάδο της ναυτιλίας και των αερομεταφορών, παρατηρούμε ότι ορισμένες νομοθεσίες και διαδικασίες είναι αρκετά παλαιές και γεννούνται ερωτήματα για αλλαγή τους ή και την διασύνδεσή τους. Στην συνέχεια της διπλωματικής διατριβής θα εξακριβωθούν και θα αναλυθούν οι διαδικασίες των δυο κλάδων ως προς το νομικό τους πλαίσιο και θα παρατηρηθούν οι διαφορές τους.

Γενική αναφορά των οικονομικών πτυγών των δυο κλάδων και η σχέση αυτών με το νομικό πλαίσιο

Η ναυτιλία, θεωρείται από τα παλαιότερα μέσα για να μεταφερθούν άνθρωποι και αγαθά τοπικά και παγκοσμίως και αυτό την βάζει πολύ υψηλά στην κλίμακα δημιουργίας και διατήρησης μιας ιδιαίτερα υγιούς ξεχωριστής κοινωνίας. Τα υλικά τα οποία μεταφέρονται μπορούν να είναι της όποιας μορφής, στερεά υγρά και αέρια, εύφλεκτα και μη, ιδιαίτερα επικίνδυνα λόγω της φύσης τους, με αποτέλεσμα η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας σαν μέσο μεταφοράς αγαθών να είναι υψηλή ανά τους αιώνες, σε παγκόσμιο επίπεδο. Το γεγονός αυτό της ανταγωνιστικής δυναμικής της ναυτιλίας δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρόσφατα και σε ερώτηση που υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή από σχετικούς φορείς, αναφέρθηκε ότι ο κίνδυνος μείωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας καθώς και μετανάστευσης των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, σε νέα αλλά και παλαιότερα ναυτιλιακά κέντρα εκτός Ευρώπης, όπου προσφέρονται ελκυστικότερα κίνητρα για επιχειρηματικές δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλία. Ο κίνδυνος αυτός είναι δυναμικά υπαρκτός, και θα πρέπει να απαιτηθεί από τα αρμόδια εμπλεκόμενα ευρωπαϊκά όργανα, να γίνουν οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες, για αναχαιτισθούν οι τυχόν τάσεις για αυτό το ενδεχόμενο και τελικά να αποφευχθεί ο οποίος κίνδυνος¹. Η μείωση αυτή της ανταγωνιστικότητας, ενδέχεται να δημιουργηθεί λόγω έλλειψης συνεχούς βελτίωσης του οργανωμένου ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου, σε σύγκριση με τα κανονιστικά πλαίσια άλλων επιτυχημένων διεθνών ναυτιλιακών κέντρων, καθώς και λόγω έλλειψης παροχής φορολογικών, χρηματοδοτικών και άλλων κινήτρων για την παραμονή της ιδιοκτησίας και διαχείρισης πλοίων εντός ΕΕ. Ως απάντηση στον προβληματισμό αυτό η Επιτροπή της Ε.Ε. έχει δρομολογήσει έλεγχο του σχετικού νομοθετικού πλαισίου για τους ναυτικούς και τα ναυτιλιακά επαγγέλματα και έλεγχο της καταλληλότητας της πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών, που καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, ώστε να αξιολογηθεί και να καταπολεμηθεί το σημαντικότερο μειονέκτημα του ρυθμιστικού πλαισίου της ΕΕ που είναι η έλλειψη πραγματικής «εσωτερικής ναυτιλιακής αγοράς»². Εν κατακλείδι, θα εξεταστεί η ανάγκη συγκεκριμένων προτάσεων, όπως για παράδειγμα, η αναθεώρηση της οδηγίας 2010/65 σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής

¹ Elissavet Vozemberg-Vrionidi (2017), Ερώτηση με αίτημα γραπτής απάντησης προς την Επιτροπή, E-002539-17/2017

² Ms.Bulk (2017), Απάντηση εξ ονόματος της Επιτροπής E-002539/2017

δηλώσεων για τα πλοία, κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών, με την ολοκλήρωση του διεξαγόμενου ελέγχου ακαταλληλότητας.

Ως προς την στρατηγική των επιχειρήσεων για τον χώρο της ναυτιλίας, σύμφωνα με τον Peter Lorange³, θα πρέπει να αναλυθεί η αλυσίδα αξίας της βιομηχανίας και να αποφασισθεί που μπορεί να βρεθούν οι ευκαιρίες, τώρα και στο μέλλον ως πρώτο βήμα στο να αναπτύξει βιώσιμη στρατηγική, μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Επίσης προτείνεται, τα διευθυντικά στελέχη να μπορούν να θέσουν σαν στόχο, να γνωρίζουν σε ένα υψηλό ποσοστό τα νομικά πλαίσια της ναυτιλίας, προκειμένου να βρουν ευκαιρίες εξέλιξης και ανάπτυξης, αλλά και να προστατευθούν από απειλές.

Χρησιμοποιώντας το εργαλείο της S.W.O.T Analysis μπορούμε να παρατηρήσουμε με μεγαλύτερη λεπτομέρεια ότι υπάρχει ανάγκη για παραπέρα ανάπτυξη του νομικού πλαισίου για να υποστηριχθεί η θέση της ναυτιλίας, κυρίαρχο μέσο για την μεταφορά αγαθών⁴:

- **Strengths (Δυνάμεις):** Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ευρωπαϊκή Ένωση στελεχώνονται από πολύ καλά εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο προέρχεται από σχολές εξειδικευμένες στις δραστηριότητες του χώρου της ναυτιλίας. Τα διευθυντικά στελέχη διαθέτουν πολυετή εμπειρία στην διαχείριση της όποιας κρίσης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την δυναμική ικανοποίηση των πελατών, ενώ συν τω χρόνο δημιουργούνται υγιείς σχέσεις με τους εξωτερικούς παράγοντες των επιχειρήσεων.
- **Weaknesses (Αδυναμίες):** Διακρίνεται μία δυσκολία στην άντληση υποστηρικτικών κεφαλαίων, κυρίως λόγω μείωσης των επιχορηγήσεων από τα μέλη κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ταυτόχρονα το λειτουργικό κόστος των πλοίων (ως σύνολο) διατηρείται υψηλό. Η ανελαστική αυτή πραγματικότητα αποδίδεται, από τα διαχειριστικά στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, σχεδόν αποκλειστικά, στο απαρχαιωμένο νομικό πλαίσιο που διέπει την Ε.Ε.
- **Opportunities (Ευκαιρίες):** Η πτωτική τάση των αξιών των πλοίων στην σχετική αγορά, δίνει την δυνατότητα ασφαλών επενδύσεων, επίσης σημαντικό το γεγονός να παρατηρούνται ανοδικές τάσεις ανάθεσης της διαχείρισης των λιμανιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε εξειδικευμένους διαχειριστικούς ομίλους, προκειμένου να

³ Peter Lorange, (2009) ,Shipping Strategy, Innovation for Success, Cambridge University Press

⁴ Αλβανούδης Β. Γρηγόριος (2018), Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων στο Κλάδο της Ναυτιλίας, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

επιτευχθεί βέλτιστο αποτέλεσμα χρήσης και ταυτόχρονα να αναπτυχθούν οι λιμενικοί χώροι.

- **Threats (Απειλές):** Το πρόβλημα της ρευστότητας των εξυπηρετούμενων πελατών αλλά και των διαχειριστών των λιμένων παγκοσμίως, θεωρείται αναπόφευκτα μια απειλή συρρίκνωσης της ναυτιλίας. Ταυτόχρονα καταγράφεται επίσης σαν απειλή, και ο συνεχώς αυξανόμενος σκληρός ανταγωνισμός με επιχειρήσεις από την Ασιατική Ήπειρο. Σχετικά, διακρίνεται μία μικρή ώθηση οι εκεί εν δυνάμει πελάτες, να συνεργάζονται περισσότερο με εγχώριες εταιρείες παρά με εταιρείες με έδρα την Ευρώπη. Τέλος θα πρέπει να υπογραμμισθεί το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις που εμπορεύονται στον χώρο των ναυτιλίας πρέπει να δεσμεύονται για την διαρκή βελτίωση των περιβαλλοντικών τους επιδόσεων, την πρόληψη και την διαρκή μείωση της εκπομπής των ρύπων, κινήσεις οι οποίες επηρεάζουν και τον μακροχρόνιο προγραμματισμό τους όπως και τα ταμειακά τους διαθέσιμα.

Ως προς τις αερομεταφορές, ιστορικά έχουν εισέλθει στην κοινωνία πιο μετά από την ναυτιλία που όμως με τον ιδιαίτερα χαμηλό χρόνο μετάβασης σε διαφορετικούς προορισμούς έχει καταστεί ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό μέσο για την μεταφορά αγαθών. Ως προς την ανταγωνιστικότητα έχουν επιλεγεί ως μέτρο σύγκρισης οι Δείκτες Ανταγωνιστικότητας του Ρυθμιστικού Πλαισίου των Αερομεταφορών της IATA⁵ και συγκεκριμένα θα επιλεγεί η Ελλάδα ως μέτρο σύγκρισης⁶. Οι δείκτες αυτοί είναι ένα πλαίσιο για τη μέτρηση της ανταγωνιστικότητας μιας χώρας σε σχέση με τις ρυθμιστικές διατάξεις που διέπουν τις αερομεταφορές σε παγκόσμια κλίμακα και έχουν προσδιοριστεί πέντε καθοριστικοί παράγοντες, οι οποίοι συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητα του ρυθμιστικού πλαισίου μιας χώρας, ήτοι:

1. Διευκόλυνση Επιβατών (διαδικασίες συνοριακού ελέγχου, απαιτήσεις visa, πληροφόρηση επιβατών και συμφωνίες «ανοικτών ουρανών»).
2. Διευκόλυνση Εμπορευμάτων (e-freight και διευκόλυνση εμπορίου).
3. Ανταγωνιστικότητα εφοδιαστικής αλυσίδας (αποδοτικότητα εργατικού δυναμικού, διαχείριση προμήθειας καυσίμου, φόροι και τέλη για επιβάτες και αεροδρόμια, διαδικασία υπολογισμού χρεώσεων αεροδρομίου και διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας)

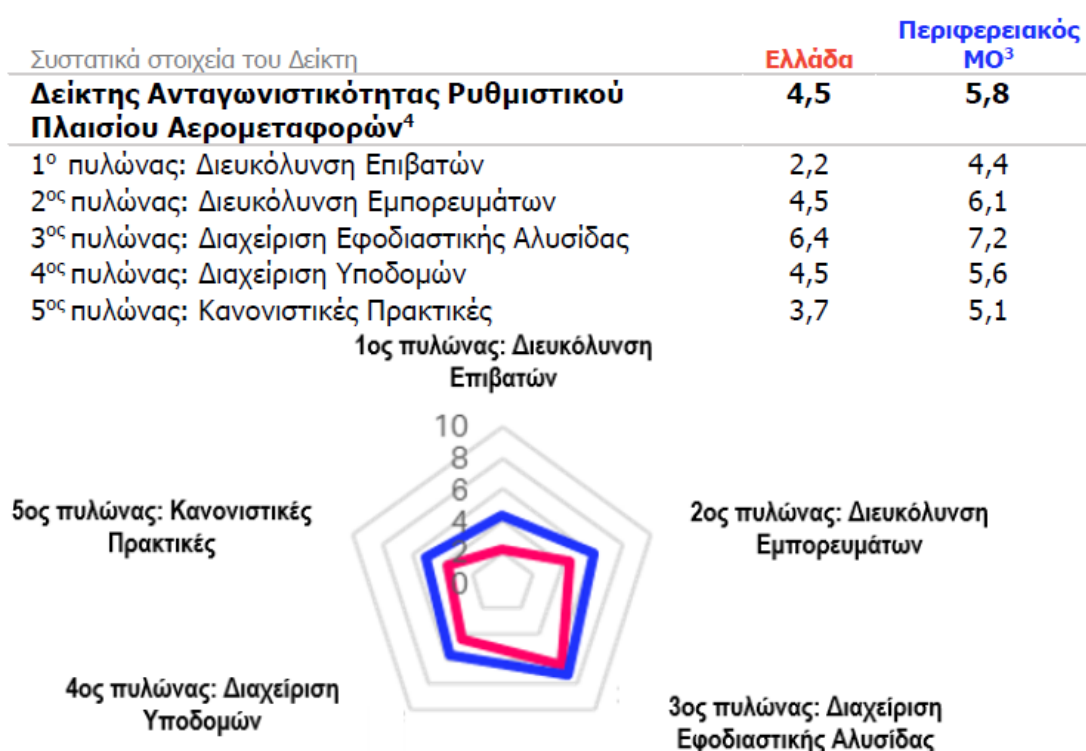
⁵ International Air Transport Association ή Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών

⁶ IATA Economics, έκδοση 2019

4. Υποδομές (slots αεροσταθμών και διαδρόμων και διαθέσιμη χωρητικότητα)

Η Ελλάδα, κινείται κάτω από τον μέσο όρο σε σχέση τον Περιφερειακό Μ.Ο.⁷, βαθμολογία η οποία μπορεί να αλλάξει εάν η Ελλάδα (όπως και οι υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης) κάνει καίριες αλλαγές στο νομικό πλαίσιο των αερομεταφορών όπως να διασφαλίσει ότι τα τέλη των αεροδρομίων συναρτώνται με το πραγματικό κόστος και ότι υπάρχει μια ισχυρή Ρυθμιστική Αρχή η οποία προστατεύει τους χρήστες των αεροδρομίων και τους καταναλωτές.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ



Εικόνα 1.1, Επισκόπηση Επιδόσεων της Ελλάδας σε σχέση με τον Περιφερειακό Μ.Ο, IATA Economics 2019

⁷ Ο περιφερειακός μέσος όρος υπολογίζεται στην βαθμολογία 17 ευρωπαϊκών χωρών: AT, BE, DN, DE, ES, FI, FR, GR, IT, NL, NO, PL, PT, RO, SE, CH, UK

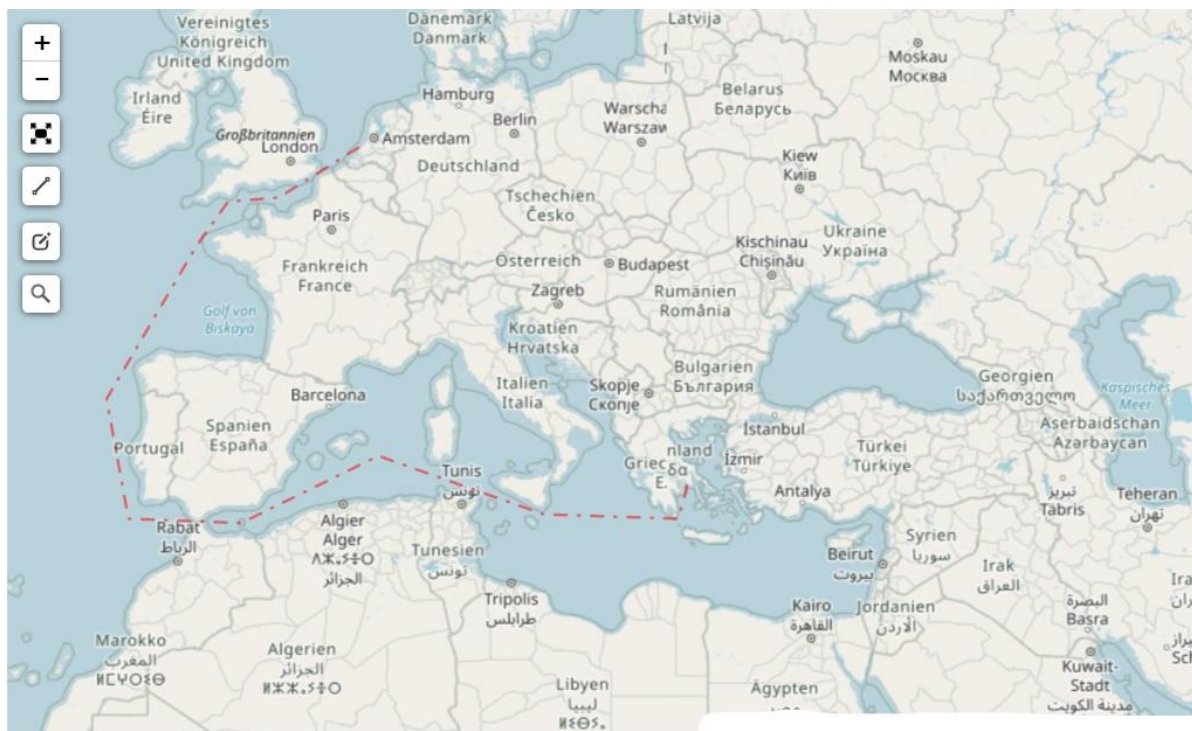
Ως προς την στρατηγική των επιχειρήσεων στον χώρο των αερομεταφορών θα χρησιμοποιηθεί η S.W.O.T. Analysis για να παρατηρηθεί καλύτερα η ανάγκη για εκμοντερνισμό του νομικού πλαισίου των αερομεταφορών

- **Strengths (Δυνάμεις):** Ως αποτέλεσμα αξιόπιστων εργασιών και εστιάζοντας στην ποιότητα που ικανοποιεί πλήρως τον πελάτη, έχει δημιουργηθεί μία δυνατή πελατειακή βάση, όπως και η υιοθέτηση δοκιμασμένων και φιλόδοξων πρακτικών, έχουν θέσει επίσης έναν υψηλό πήχη ποιότητας στο προσωπικό το οποίο είναι πιστοποιημένο από ευρωπαϊκούς και παγκόσμιους οργανισμούς για να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα και η ασφάλεια λειτουργίας του κλάδου.
- **Weaknesses (Αδυναμίες):** Διακρίνεται και σε αυτόν τον κλάδο η δυσκολία στην άντληση κεφαλαίων, λόγω μείωσης των επιχορηγήσεων από τα μέλη κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και επίσης το περιορισμένο πεδίο επιχειρησιακής δραστηριοποίησης, αναγκάζει τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις να δραστηριοποιούνται σε ένα περιορισμένο φάσμα προϊόντων και υπηρεσιών.
- **Opportunities (Ευκαιρίες):** Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση κινούνται όλο και περισσότερο προς την δημιουργία κοινοπραξιών, ανοίγοντας προοπτικές για να διευρυνθεί το φάσμα των δραστηριοτήτων στον κλάδο που όμως θα πρέπει να υποστηριχθούν από ένα αντίστοιχο νομικό πλαίσιο προκειμένου να προχωρήσουν σε υλοποιήσεις σχεδιασμού εργασιών.
- **Threats (Απειλές):** Το πρόβλημα της ρευστότητας παγκοσμίως θεωρείται αναπόφευκτα μια απειλή και στον κλάδο των αερομεταφορών και εκτός από τον αυξημένο ανταγωνισμό με επιχειρήσεις από την Ασιατική Ήπειρο, θα πρέπει οι επιχειρήσεις που εμπορεύονται στον χώρο των αερομεταφορών να δεσμεύονται και εδώ για την διαρκή βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων, την πρόληψη και την διαρκή μείωση της εκπομπής των ρύπων, κινήσεις οι οποίες επηρεάζουν και τον προγραμματισμό όπως και τα ταμειακά διαθέσιμα

Ανάλυση νομικού πλαισίου και αναγκών στις διαδικασίες διακίνησης αγαθών στην ναυτιλία

Η διαδικασία διακίνησης αγαθών μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών θεωρείται ότι είναι η ταχύτερη δυνατή χωρίς ακραίες καθυστερήσεις από μεριάς περιορισμών αλλά και με την υποστήριξη κατάλληλων εγγράφων τα οποία πρέπει να είναι διαθέσιμα από τον πλοίαρχο, τους πράκτορες, την μεταφορική – ναυτιλιακή εταιρεία που θα εκτελέσει το δρομολόγιο και εν τέλει την εταιρεία – πελάτη η οποία επιθυμεί να μεταφέρει αγαθά από το ένα λιμάνι στο άλλο. Ως παράδειγμα, θα θέσουμε την μεταφορά FMC & RYO⁸ προϊόντων της Καπνοβιομηχανίας Χ (εφεξής Πελάτης) από το λιμάνι του Ρότερνταμ στο λιμάνι του Πειραιά προκειμένου τα προϊόντα να φτάσουν στις αποθήκες της Καπνοβιομηχανίας στην Θήβα. Ως μεταφορική θα χρησιμοποιηθεί η ναυτιλιακή εταιρεία Υ (εφεξής Ναυτιλιακή) . Προς ευκολία της ανάλυσης, θεωρούμε ότι τα προϊόντα έχουν μεταφερθεί ήδη από το εργοστάσιο της Καπνοβιομηχανίας- το οποίο βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τον λιμένα ενδιαφέροντος - στο λιμάνι του Ρότερνταμ. Επίσης έχουν ήδη τοποθετηθεί τα προϊόντα σε κοντέινερ στον αποθηκευτικό χώρο του λιμανιού, και έχει ήδη τοποθετηθεί η ταινία φορολόγησης επάνω στα πακέτα των προϊόντων από το εργοστάσιο. Το πλοίο αναμένει για φόρτωση στο λιμάνι του Ρότερνταμ προκειμένου να ξεκινήσει το ταξίδι του. Η πορεία η οποία θα ακολουθηθεί, έχει συμφωνηθεί και έχουν συμφωνηθεί μεταφορές και άλλων αγαθών άλλων εταιριών που τα προγράμματα μεταφοράς των αγαθών τους στον συγκεκριμένο προορισμό, συμπίπτουν με το πρόγραμμα της εταιρείας Υ. Από την μεριά της εταιρείας αλλά και του επιχειρηματικού κόσμου οι μεταφορές αυτές θεωρούνται ως τυπικές αλλά λόγω του συνολικού χρόνου μεταφοράς των αγαθών θα πρέπει να γίνει μια προεργασία (δηλαδή ανάλυση της ζήτησης) προκειμένου να παραμείνει εξισορροπημένη η προσφορά και η ζήτηση των αγαθών (Πχ να μην δημιουργηθεί έλλειμα ή πλεόνασμα στα αποθέματα).

⁸ FMC = Factory Made Cigarettes, εργοστασιακά τσιγάρα / RYO = Roll Your Own, καπνός



Title	Start point	End point	Distance (miles)	
Λ. Ρότερνταμ - Λ. Πειραιά	52.0057, 3.9684	37.9037, 23.6010	3023.59	Delete

Εικόνα 1.2 Ταξίδι του πλοίου από το λιμάνι του Ρότερνταμ στο λιμάνι του Πειραιά

Επομένως θα πραγματοποιηθεί ναύλωση του πλοίου ανά ταξίδι (Voyage Charter), η οποία καλύπτει επαρκώς τις ανάγκες του πελάτη, η οποία έχει ως χαρακτηριστικά έχει ότι ο πλοιοκτήτης πληρώνει όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου και τα πρακτορικά έξοδα.

Τα επόμενα χαρακτηριστικά του ταξιδιού τα οποία πρέπει να κατονομαστούν είναι τα εξής:

1. Το πλοίο το οποίο θα χρησιμοποιηθεί από την Ναυτιλιακή είναι ένα εμπορευματοκιβωτιοφόρο (Containership) χωρητικότητας 6.500 TEU's, με ελληνική σημαία και η Ναυτιλιακή – μέσω του πλοιοκτήτη διότι δεν ανήκει το πλοίο στην Ναυτιλιακή - θα παραχωρήσει μέρος αυτού για να μεταφέρει τα αγαθά του, δεδομένο το οποίο αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο.
2. Η πληρωμή θα γίνει κατά τον απόπλου του πλοίου, δεδομένο το οποίο αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο.
3. Για την συγκεκριμένη μεταφορά χρησιμοποιούνται οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ (Hague – Visby Rules)⁹ ως προς την μεταφορά των αγαθών και όχι οι κανόνες του Ρότερνταμ (Rotterdam Rules) ή του Αμβούργου (Hamburg Rules).
4. Ορισμός ασφαλούς λιμένα εκφόρτωσης: Θεωρείται ως Διαβεβαίωση (Warranty) από το ναυλοσύμφωνο. Έχει οριστεί ο Πειραιάς διότι εκτός του ότι ζητήθηκε από τον Πελάτη, ο συγκεκριμένος λιμένας μπορεί να ανταπεξέλθει στην εκφόρτωση των αγαθών λόγω τεχνογνωσίας, εμπειρίας αλλά και πιστοποίησης χωρίς όμως να μην υπάρχει και ο κίνδυνος του απρόοπτου που μπορεί να καταστήσει το συγκεκριμένο λιμάνι ανασφαλές (Πχ κίνδυνοι πολιτικής φύσεως).
5. Ως αυτονόητες υποχρεώσεις μεταξύ της Ναυτιλιακής και του Πελάτη θεωρούνται οι εξής: Να διαθέσει ένα πλοίο αξιόπλοο και κατάλληλο να φορτώσει το συγκεκριμένο φορτίο, να εκτελέσει το ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, να μην παρεκκλίνει αδικαιολόγητα της πορείας του. Υποχρεώσεις οι οποίες είναι σύμφωνες με τους κανόνες Hague – Visby.

⁹ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968

Για να ξεκινήσει το ταξίδι του το πλοίο, θα πρέπει ο πλοίαρχος να έχει στην κατοχή του τα εξής έγγραφα μαζί του¹⁰:

1. Έγγραφα σημαίας του πλοίου όπως έγγραφο εθνικότητας, πιστοποιητικά καταμετρήσεως, γραμμής φορτώσεως, ημερολόγιο, κατατάξεως από τον νηογνώμονα, βιβλίο επιθεωρήσεων γυμνασίου & ναυτολόγιο.
2. Πιστοποιητικά ασφαλείας προβλεπόμενα από τον IMO & την σύμβαση SOLAS¹¹ τα οποία αφορούν τα προσόντα του πληρώματος, πιστοποιητικά υγιεινής και τα προσόντα του πλοιάρχου.
3. Φορτωτική (Bill of Lading)¹², έγγραφο στο οποίο αναφέρονται τα αγαθά που θα μεταφερθούν, την κατάσταση των εμπορευμάτων κατά την φόρτωση, την συμφωνία των ναύλων, τον καθορισμό του εκναυλωτού, του ναυλωτού, του παραλήπτη, του πλοίου και του πλοιάρχου, τον καθορισμό του λιμένος φορτώσεως και εκφορτώσεως και τέλος την χρονολογία εκδόσεως. Το έγγραφο συντάσσεται κατά τον απόπλου μόνο σε πρωτότυπο και σε συνεννόηση με τα νομικά πρόσωπα τα οποία έχουν δικαίωμα στο φορτίο. Η έκδοση και η υπογραφή του γίνεται κυρίως από τον πλοίαρχο (σε κάποιες περιπτώσεις γίνεται και από τον πράκτορα - εκτελωνιστή πάντα σε συνεννόηση με τα νομικά πρόσωπα που προαναφέρθηκαν) .
4. Ασφαλιστικά έγγραφα του πλοίου εγκεκριμένα από το P & I Club με το οποίο συνεργάζεται με τον πλοιοκτήτη.

Κατά τον πλου, ο πλοίαρχος βάσει των συμφωνηθέντων αλλά και των νόμων που διέπουν την συμφωνία , θα πρέπει να ανταπεξέρχεται στις συμφωνίες του ταξιδιού εκτός και αν υπάρχει παρέκκλιση που στοχεύει κυρίως στην διάσωση ή απόπειρα διάσωσης ανθρώπινης ζωής ή φορτίου ή εάν κριθεί εύλογη (Πχ λόγω μετεωρολογικών συνθηκών).

Κατά την είσοδο του πλοίου στον λιμένα άφιξης, ο πλοίαρχος – όπου στο παράδειγμα μας, για λόγους ευκολίας έχουν τηρηθεί οι συμφωνηθείσες ημερομηνίες και δεν υπήρχε κάποιος συμβάν στην θάλασσα για να διαταραχτεί η πορεία του πλοίου – εκδίδει μια επιστολή ετοιμότητας¹³ για να ενημερώσει τον αντισυμβαλλόμενο (στην περίπτωση μας τον Πελάτη) ότι είναι σε θέση να εκπληρώσει την υποχρέωση του.

¹⁰ Βρανίκου – Δεμεστίχα (2017), Ναυτιλιακό Δίκαιο, Ίδρυμα Ευγενίδου

¹¹ International Maritime Organization = Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας / Safety Of Life At Sea convention = Σύμβαση ασφάλειας της ζωής στην θάλασσα

¹² ΚΙΝΔ Άρθρο 125 με ημερομηνία ισχύος 08/08/1958

¹³ ΚΙΝΔ Άρθρο 128 με ημερομηνία ισχύος 08/08/1958

Μετέπειτα δίνεται ένα περιθώριο χρόνου 6 ωρών προκειμένου να εκφορτώσει και να φορτώσει το πλοίο χωρίς να ξεκινήσουν οι σταλίες (καθυστερήσεις), χρόνος ο οποίος κρίνεται μερικές φορές υποκειμενικός διότι κατά την διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης μπορεί να προκληθούν συμβάντα τα οποία δεν προστίθενται στις 6 ώρες. Συνήθη παραδείγματα, όπως η αντλία (εάν πρόκειται για χύδην φορτίο) να μην τραβάει το φορτίο σύμφωνα με τον ρυθμό που θα έπρεπε ή να μην υπάρχει διαθεσιμότητα των πιλότων για να ρυμουλκήσουν το πλοίο μέχρι την αποβάθρα ή να υπάρχει μία αναμονή για να ξημερώσει ή να υπάρχει αναμονή για παλίρροια.

Με την εκκίνηση της εκφόρτωσης υπάρχει αντιπρόσωπος του Πελάτη (πράκτορας – εκτελωνιστής) ο οποίος έχει στην κατοχή του έγγραφα τα οποία αποδεικνύουν ότι είναι ο νόμιμος εκπρόσωπος του Πελάτη. Δηλαδή την Διατακτική¹⁴, Τιμολόγιο από τον οίκο εξωτερικού με την περιγραφή του εμπορεύματος αναλυτικά, Τιμή μονάδας και σύνολο στο ξένο νόμισμα, Έγκριση εισαγωγής όπου και εάν χρειάζεται για κάποιες κατηγορίες εμπορευμάτων, Ηλεκτρονική Εξουσιοδότηση στον Εκτελωνιστή μέσω του ICIS NET-ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΕΛΩΝΕΙΑ με τα οποία μπορεί να μεταβεί στο Τελωνείο για να ξεκινήσει την διαδικασία εκτελωνισμού¹⁵. Διαδικασία η οποία στην περίπτωση μας (Εισαγωγή αγαθών από κράτος – μέλος της Ε.Ε.) θεωρείται τυπική και γρήγορη στην διεκπεραίωση της, σε σχέση με τις περιπτώσεις που γίνονται εισαγωγές εκτός Ε.Ε. Εν κατακλείδι, εφόσον η διαδικασία του εκτελωνισμού έχει ολοκληρωθεί τότε το φορτίο θεωρείται ελεύθερο και τα φορτηγά του Πελάτη, τα οποία ενημερωθήκαν από το τελωνείο μέσω του πράκτορα – εκτελωνιστή, γνωρίζουν για την ελευθέρωση των αγαθών και μπορούν να μεταφέρουν τα αγαθά στις εγκαταστάσεις του πελάτη στην Θήβα.

Με την αναφερόμενη διαδικασία μεταφοράς αγαθών ακολουθώντας την ναυτική οδό, καταλαβαίνουμε ότι απαιτείται ένα υψηλό ποσοστό συνεννόησης και κατανόησης των νομικών πλαισίων από τα εμπλεκόμενα μέλη προκειμένου να ολοκληρώνονται οι διαδικασίες με έναν τρόπο ξεκάθαρο και τυπικά ανοιχτό σε αλλαγές, μόνο σε ειδικές συγκυρίες όπως ο καιρός, οι πολιτικές καταστάσεις που επικρατούν στις εμπλεκόμενες χώρες κ.α., διαδικασίες οι οποίες προσπαθούν να μειώσουν το ανθρώπινο λάθος.

¹⁴ ΦΕΚ 516/2003

¹⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L-269 10/10/2013)

Η διαδικασία μεταφοράς αγαθών έχει απλοποιηθεί ως προς τις τελωνειακές διαδικασίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, γεγονός το οποίο αναγράφεται και σαν συνέπεια ένταξης στην Ε.Ε για τα κράτη – μέλη, δηλαδή η ενοποίηση και εν τέλει απλοποίηση των οικονομικών και εμπορικών συμφωνιών μεταξύ των κρατών – μελών να θεωρείται δεδομένη¹⁶. Επίσης τα κράτη – μέλη ενστερνίζονται τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους δεν γίνεται πλήρη ενσωμάτωση στα δικά τους νομικά πλαίσια για την αποφυγή σύγχυσης και παραλογισμού, που οφείλεται πολλές φορές στην προσπάθεια ακριβούς μετάφρασης των νομικών κείμενων. Αυτός είναι και ο λόγος ύπαρξης των διεθνών δικαστηρίων με τα πιο γνωστά να βρίσκονται στην Χάγη (Διεθνές Δικαστήριο & Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο) & στο Αμβούργο (Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας).

Παρατηρείται όμως καθημερινά ότι το σύνολο της διαδικασίας μεταφοράς αγαθών έχει κωλύματα και δυστοκίες διαφόρων «μεγεθών», οπου εμφανίζονται πολλές καταστάσεις που μπορεί να «μεγαλώσει» το περιθώριο ανθρώπινου λάθους με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε σε νομικές διαμάχες. Μία από αυτές τις περιπτώσεις, είναι ο όγκος των εγγράφων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της διαδικασίας μεταφοράς αγαθών οι οποίες προαναφέρθηκαν. Η Ευρωπαϊκή Ένωση κινήθηκε σε ψηφιοποίηση όλων των εγγράφων που εμπλέκονται στην διαδικασία διακίνησης αγαθών και εμπορίου γενικότερα, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί το ανθρώπινο λάθος ή αμέλεια αλλά και η εξαπάτηση, με έναν κανονισμό που μπήκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2014¹⁷, κίνηση η οποία έφερε την αύξηση της αποτελεσματικότητας των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών, του ηλεκτρονικού επιχειρείν και του ηλεκτρονικού εμπορίου στην Ευρώπη. Η ψηφιοποίηση ήταν σαφώς ένα υγιές βήμα προς την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας που όμως δεν παύει να είναι ανοιχτή σε κινδύνους , που όπως αναγράφηκε, με έναν από αυτούς να είναι ο όγκος του νομικού πλαισίου, το οποίο είναι γνωστό ανά τους αιώνες και επηρεάζει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη τα οποία είναι διατεθειμένα να ξεκινήσουν την πορεία τους στην κοινωνία. Δεδομένο το οποίο είχε θίξει και ο Ισοκράτης στον Άρεοπαγίτικο¹⁸ λόγο του (περί το 355 Π.Χ.) που αναφέρει ότι είναι δείγμα κακοδιοικήσεως η πολυνομία.

¹⁶ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (29/12/2006) , Ενοποιημένη απόδοση της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής κοινότητας

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014, (23/07/2014)

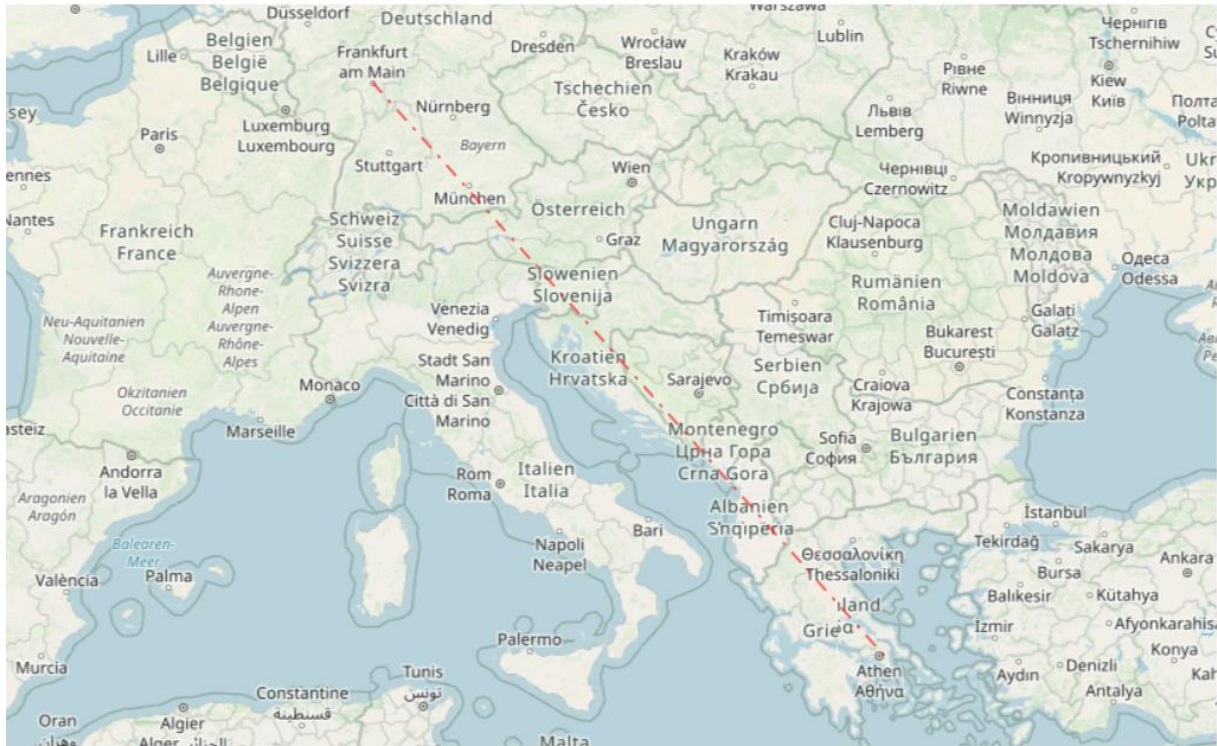
¹⁸ Ισοκράτους Άρεοπαγίτικος (355-354 Π.Χ)

Ο λόγος για τον όγκο του νομικού πλαισίου είναι πολυδιάστατος. Συγκεκριμένα υπάρχει λογική για την ύπαρξη πολλών νόμων διότι ως ζωντανοί οργανισμοί και μέλη μιας κοινωνίας δημιουργούνται τριβές μεταξύ των εμπλεκόμενων, λόγω των αλληλεπιδράσεων που επιφέρουν προβληματισμούς και επομένως ανάγκη για την διαχείριση τους. Έτσι και στην ναυτιλία, με τον αριθμό των ενδιαφερόμενων για την ολοκλήρωση της διαδικασίας διακίνησης αγαθών να είναι μεγάλος, θα πρέπει να υπάρχει ένα νομικό υπόβαθρο αντάξιο των αναγκών που προκύπτουν από την διαδικασία για την ομαλή διεργασία της ίδιας της διαδικασίας. Όμως η πολυπλοκότητα από την φύση της είναι μία από τις κινητήριες δυνάμεις του ανθρώπινου λάθους, που αποφέρει λάθη τα οποία κρίνονται καθοριστικά για την ολοκλήρωση των διαδικασιών. Για αυτό και υπάρχει ο λόγος να είναι λιγότεροι οι νόμοι, προκειμένου να μειωθεί το ποσοστό της πολυπλοκότητας. Η βέλτιστη λύση μπορεί να διακριθεί στο ενδιάμεσο αυτών των άκρων, δηλαδή να υπάρξει ένα νομικό πλαίσιο στην ναυτιλία το οποίο να καλύπτει τις ανάγκες των ενδιαφερόμενων για να προηγηθούν μέσα στα όρια των νόμων και του υγιούς ανταγωνισμού, αλλά και να υπάρχει ένας μηχανισμός που να μειώνει την πολυπλοκότητα του πλαισίου για να αποφευχθεί το ανθρώπινο λάθος.

Ανάλυση νομικού πλαισίου και αναγκών στις διαδικασίες διακίνησης αγαθών στις αερομεταφορές

Ως κατευθυντήριο παράδειγμα θα θέσουμε την μεταφορά FMC & RYO προϊόντων της Καπνοβιομηχανίας X (εφεξής Πελάτης) από το εργοστάσιο του Πελάτη – το οποίο βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο ενδιαφέροντος – στο Αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης και από εκεί στο Αεροδρόμιο της Αθήνας (Ελ. Βενιζέλο) για να μεταβούν τα αγαθά σε αποθήκες του πελάτη, που βρίσκονται στην Θήβα και ως μεταφορική θα χρησιμοποιηθεί η εταιρεία αερομεταφορών Y (εφεξής Μεταφορική) . Προς ευκολία της ανάλυσης, θεωρούμε ότι τα προϊόντα έχουν μεταφερθεί ήδη από το εργοστάσιο της Καπνοβιομηχανίας- το οποίο βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τον αερολιμένα ενδιαφέροντος - στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης. Είναι ήδη σε κιβώτια στον αποθηκευτικό χώρο του αερολιμένα, έχει ήδη τοποθετηθεί η ταινία φορολόγησης επάνω στα πακέτα των προϊόντων από το εργοστάσιο ενώ το αεροπλάνο αναμένει για φόρτωση στο χώρο φόρτωσης του αεροδρομίου, προκειμένου να ξεκινήσει το ταξίδι του. Η πορεία είναι ήδη συμφωνημένη, διότι η μεταφορική έχει έρθει σε συμφωνία και με άλλες επιχειρήσεις που επιθυμούν να μεταφέρουν και αυτές αγαθά στον συγκεκριμένο προορισμό.

Αρχικά πρέπει να διευκρινιστεί πώς τα αεροσκάφη μπορεί να είναι σχεδιασμένα για να μεταφέρουν μόνο προϊόντα, μόνο επιβάτες, η και συνδυασμό των δυο. Στην προκειμένη περίπτωση θα θεωρηθεί ο τύπος του αεροσκάφους ως Cargo (μεταφοράς μόνο προϊόντων). Το αεροσκάφος ως μέσο μεταφοράς αγαθών, έχει μικρότερο αποθηκευτικό χώρο από ότι ένα πλοίο τύπου Containership και επίσης μπορεί να μεταφέρει προϊόντα συγκεκριμένου όγκου, βάρους και ποσότητας εντός αυτού, τα οποία είναι σε συσκευασίες συγκεκριμένων διαστάσεων, για να αξιοποιηθεί κατά τον βέλτιστο τρόπο η πλήρωση του αποθηκευτικού χώρου του αεροσκάφους.



Title	Start point	End point	Distance (miles)
A. Φρανκφούρτης - Α. Αθή	50.1153, 8.6811	37.9361, 23.9493	981.76

Εικόνα 1.3, Ταξίδι του αεροπλάνου από το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος της Αθήνας

Πριν την έναρξη της διαδικασίας φόρτωσης των προϊόντων στο αεροσκάφος, ένας πράκτορας – εκτελωνιστής, εκπρόσωπος του πελάτη θα πρέπει να πάει στο τελωνείο του αεροδρομίου προκειμένου τα καταθέσει τα απαιτούμενα έγγραφα τα οποία χρειάζονται προκειμένου τα προϊόντα του πελάτη να περάσουν τον απαιτούμενο έλεγχο για να εισέλθουν στον αποθηκευτικό χώρο του αεροσκάφους. Διαδικασία που αντιγράφει τον τρόπο που λαμβάνει χώρα και στην περίπτωση της ναυτιλίας.

Τα έγγραφα τα οποία ο πράκτορας – εκτελωνιστής οφείλει να παραδώσει στο τελωνείο της Φρανκφούρτης είναι¹⁹:

- 1) Έγγραφα τιμολογίου και μεταφοράς
- 2) Αρχεία ΦΠΑ και εξαγωγών
- 3) Αεροπορική φορτωτική, η οποία εκδίδεται από πράκτορα του αερομεταφορέα και εμπίπτει στις διατάξεις της σύμβασης της Βαρσοβίας (σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, 12 Οκτωβρίου 1929).
- 4) Δελτία ΑΤΑ (Προσωρινή εισαγωγή), τα οποία είναι διεθνή τελωνειακά έγγραφα που εκδίδονται από εμπορικά επιμελητήρια στην πλειονότητα του βιομηχανοποιημένου κόσμου για να επιτραπεί η προσωρινή εισαγωγή εμπορευμάτων, χωρίς τελωνειακούς δασμούς και φόρους.
- 5) Κατάλογος συσκευασίας, το οποίο περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τον εξαγωγές, τον εισαγωγέα και τη μεταφορική εταιρεία, ημερομηνία έκδοσης, αριθμός τιμολογίου μεταφοράς εμπορευμάτων, είδος συσκευασίας (χαρτόνι, κουτί, κ.λπ.), αριθμός δεμάτων/ συσκευασιών, περιεχόμενο κάθε συσκευασίας (περιγραφή των εμπορευμάτων και αριθμός τεμαχίων ανά συσκευασία), σήματα και αριθμοί, καθαρό βάρος, μεικτό βάρος και μέτρηση των συσκευασιών
- 6) Διατακτική
- 7) Αποδεικτικό προτιμησιακής καταγωγής (δηλαδή EUR.1, EUR-MED, δήλωση καταγωγής), υπό την προϋπόθεση ότι εφαρμόζεται, κατά προτίμηση, εμπορική συμφωνία μεταξύ της ΕΕ και της χώρας προορισμού, και ότι τα προϊόντα πληρούν τους σχετικούς κανόνες της χώρας καταγωγής.

Μετέπειτα, με την επιτυχή αξιολόγηση των προϊόντων από το τελωνείο, τα προϊόντα μεταφέρονται μέσα στον αποθηκευτικό χώρο του αεροσκάφους. Ο εκτελωνιστής – πράκτορας λαμβάνει έναν μοναδικό κωδικό για τα προϊόντα του Πελάτη, προκειμένου να ενημερώσει τον πράκτορα στον αερολιμένα προορισμού, ότι η διαδικασία από την δική του μεριά έχει ολοκληρωθεί. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι τα προϊόντα χαρακτηρίζονται με τον κωδικό C²⁰ προκειμένου το τελωνείο του προορισμού να γνωρίζει πως τα συγκεκριμένα προϊόντα έχουν περάσει όλους τους ελέγχους από το τελωνείο αποστολής, το οποίο υπόκειται στις

¹⁹ Οδηγός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εξαγωγή εμπορευμάτων

²⁰ C από το Community = Κοινοτικό

ευρωπαϊκές νομοθεσίες και πως μπορεί να κριθεί ελεύθερο –συνήθως πιο γρήγορα - από ότι ένα φορτίο το οποίο προέρχεται από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πριν ξεκινήσει το αεροσκάφος το ταξίδι του, κατά τον υποχρεωτικό έλεγχο συστημάτων του αεροσκάφους θα πρέπει ο κυβερνήτης να έχει στην κατοχή του τα απαραίτητα έγγραφα για να μπορεί να ολοκληρώσει τον υποχρεωτικό έλεγχο του βάσει του άρθρου 38 του Κ.Α.Δ²¹, των κανονισμών της IATA²² και της EASA²³ και του ICAO²⁴

Με την προσγείωση στον αερολιμένα προορισμού και την ασφαλή μεταφορά του φορτίου από τον αποθηκευτικό χώρο του αεροσκάφους στον αποθηκευτικό χώρο του τελωνείου όπου τίθενται υπό τελωνειακή επιτήρηση²⁵, το φορτίο είναι έτοιμο για τον εκτελωνισμό. Παρών βρίσκεται ένας πράκτορας – εκτελωνιστής ο οποίος είναι ο νόμιμος αντιπρόσωπος του Πελάτη ο οποίος έχει στην κατοχή του τα εξής έγγραφα:

- 1) Διατακτική
- 2) Συνοπτική διασάφηση εισόδου (ENS)
- 3) Έντυπο διασάφησης εισαγωγής ή Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο (ΕΔΕ)
- 4) Εμπορικό τιμολόγιο
- 5) Παραστατικά μεταφοράς
- 6) Πιστοποιητικά καταγωγής
- 7) Άδειες εισαγωγής

Επειδή τα φορτία είναι χαρακτηρισμένα C²⁶ από το τελωνείο αποστολής ,η διαδικασία εκτελωνισμού είναι συνήθως ταχύτερη και επομένως τα φορτία δεν θα παραμείνουν στο τελωνείο προορισμού για πολύ καιρό. Εφόσον τελειώσει ο εκτελωνισμός τους, φορτηγά τα οποία έχουν μισθωθεί από τον Πελάτη αναμένουν προκειμένου να τα φορτώσουν με τελικό προορισμό την Θήβα και τις εγκαταστάσεις του Πελάτη.

²¹ Κ.Α.Δ = Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου – Άρθρο 38 με ημερομηνία ισχύος 11/05/1989

²² International Air Transport Association ή Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών

²³ European Union Aviation Safety Agency = Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια των Πτήσεων

²⁴ International Civil Aviation Organization = Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

²⁵ Οδηγός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εισαγωγή εμπορευμάτων

²⁶ C = Community, Χαρακτηρίζονται έτσι τα δέματα όταν προέρχονται από τελωνείο της Ε.Ε.

Οι δύο κύριες διαφοροποιήσεις την μεταφοράς αγαθών με τις αερομεταφορές έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς είναι ο χρόνος και το κόστος. Οι δυο αυτοί παράγοντες συνδέονται καθώς αποτελούν και τους ανταγωνιστικούς συντελεστές – μεταξύ άλλων οι οποίοι θα αναφερθούν και μετέπειτα - των αερομεταφορών. Ήτοι για να γίνει μία μεταφορά αγαθών με τις αερομεταφορές, ο χρόνος ολοκλήρωσης μειώνεται δραστικά αλλά αυξάνεται πολύ και το κόστος. Επομένως δημιουργείται μία ανάγκη προκειμένου αυτού του είδους οι μεταφορές να χρησιμοποιούνται ευρύτερα και πιο συχνά στον επιχειρηματικό κόσμο, αρκεί να εξομαλυνθεί το συνολικό κόστος το οποίο απαιτείται για την ολοκλήρωση της μεταφοράς. Ένας τρόπος για να οδηγηθούμε σε αυτό το αποτέλεσμα είναι να αναθεωρηθεί το νομικό πλαίσιο ως προς το κόστος, δηλαδή να μπει ένα πλαφόν στην τιμή του αεροπορικού καυσίμου ήτοι της κηροζίνης (η οποία θεωρείται η βάση για να δημιουργηθεί το καύσιμο του αεροσκάφους²⁷) όπως και στην κατ' επέκταση μείωση του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας που χρειάζονται να πληρώσουν οι Εταιρείες –Πανευρωπαϊκά τουλάχιστον -πέρα από την ίδια αξία του καυσίμου για να αποκτήσουν το καύσιμο. Με αυτόν τον τρόπο θα δημιουργηθούν εύλογες νομικές συνθήκες προκειμένου να οργανωθούν και να λειτουργήσουν νέες εταιρείες ή και συμπράξεις εταιρειών, που με την δραστηριοποίησή τους θα αποκεντρώσουν την συσσώρευση φόρτου μεταφοράς και κατ' επέκταση την μείωση του κόστους. Ανάλογες και σημαντικές διαφοροποιήσεις θα επέλθουν και στην διαδικασία συντήρησης των αεροσκαφών και των παρελκομένων τους, με απώτερο στόχο την διαρκή ποιοτική αναβάθμιση των πτητικών μέσων και των υπηρεσιών που αυτά υποστηρίζουν. Ο υγιής αυτός ανταγωνισμός τους θα επηρεάσει ακόμη περισσότερο την σταδιακή μείωση του συνολικού κόστους των αγαθών με τις αερομεταφορές.

²⁷ Τα αεροπορικά καύσιμα που χρησιμοποιούνται ευρέως σε Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο είναι τα καύσιμα στροβιλοκινητήρων (Jet Fuel) και παράγονται από επεξεργασμένη κηροζίνη με προσθήκη προσθέτων (αντιστατικών, αντιοξειδωτικών, βελτίωσης της λιπαντικότητας κ.λπ.)

Ομοιότητες & Διαφορές των δύο κλάδων περί του νομικού πλαισίου λειτουργίας

Οι ομοιότητες αλλά και οι διαφορές λειτουργίας των δύο κλάδων είναι πολυάριθμες και πολλές από αυτές εμφανείς. Ωστόσο θα πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχει μια κοινή πλατφόρμα στην οποία και οι δύο κλάδοι ακολουθούν παράλληλες πορείες προς την ίδια κατεύθυνση, αυτής της Ασφάλειας των μεταφορών. Εξετάζοντας παράλληλα τις ομοιότητες και διαφορές θα αναλυθεί το εν λόγω θέμα χωρίς συγχύσεις. Ως κοινή πλατφόρμα θεωρούμε το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα δύο υπηρεσίες της, την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια των Πτήσεων (EASA)²⁸ & την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (EMSA)²⁹. Οι δύο Υπηρεσίες δημιουργήθηκαν την δεκαετία του 2000-2010 με τον σκοπό ίδρυσης τους να καταλήγει στο ίδιο συμπέρασμα, δηλαδή την δημιουργία και διακράτηση της ασφάλειας³⁰ της πλεύσης και των πτήσεων, αλλά η κάθε μία στο πεδίο εφαρμογής της. Και οι δύο υπηρεσίες συνεργάζονται εξ αρχής λειτουργίας των, με τις παγκόσμιες αρχές των πεδίων εφαρμογής τους όπως ICAO & IMO και επίσης συνεργάζονται κάθετα με τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θέτοντας κανονισμούς ασφάλειας τις οποίες τα κράτη μέλη οφείλουν να ακολουθήσουν.

Ξεκινώντας από τις ομοιότητες των δύο κλάδων θα αναφερθώ αρχικά στους φορείς που διεξάγουν επιθεωρήσεις των πλοίων και αεροπλάνων αντίστοιχα, πριν την μεταφορά ανθρώπων αλλά και αγαθών, μεταξύ προορισμών, σε συνέχεια των κανονισμών 2110/2017 & 965/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που επηρεάστηκαν από την EMSA & EASA αντίστοιχα. Στην περίπτωση της ναυτιλίας, διενεργείται επιθεώρηση του πλοίου από επιθεωρητές για να γίνει εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που έχουν καθοριστεί από την EMSA & κατ' επέκταση από τον IMO & SOLAS για την ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού. Οι εν λόγω επιθεωρητές είναι αυτοί του Port State Control³¹ του οποίου η συχνότητα των επιθεωρήσεων προγραμματίζεται ανάλογα με την σημαία που έχει το κάθε πλοίο αλλά και την ίδια ικανότητα του πλοίου που έχει καταχωρηθεί στα συστήματα του Port State Control. Η διαδικασία αυτή γίνεται σε όλα τα πλοία τα οποία εισέρχονται στα χωρικά

²⁸ European Union Aviation Safety Agency = Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια των Πτήσεων

²⁹ European Union Maritime Safety Agency = Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας

³⁰ Ανανεωμένη Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 1139/2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια / Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 1406/2002 για την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας

³¹Port State Control = Κρατικός Έλεγχος Λιμένα

ύδατα της χώρας. Μετέπειτα γίνονται περαιτέρω επιθεωρήσεις από νηογνώμονες ανάλογα με τις απαιτήσεις που απορρέουν από την σημαία του κάθε πλοίου.

Ως προς τις αερομεταφορές, το κράτος μέλος ορίζει μία αρμόδια αρχή η οποία έχει τις αναγκαίες εξουσίες και κατ' ανάθεση αρμοδιότητες για την πιστοποίηση και εποπτεία προσώπων και φορέων³² και τους εκτελεστικούς κανόνες που έχουν κατοχυρωθεί από την EASA και κατ' επέκταση από την IATA & τον ICAO . Στην περίπτωση της Ελλάδας αυτός ο φορέας είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία καλείται να διαθέτει την αναγκαία ικανότητα προκειμένου να ασκεί τον έλεγχο και την εποπτεία όλων των προσώπων και των φορέων και για την εκτέλεση τους θα πρέπει να προβεί στις εξής γενικές εργασίες:

1. Να εξετάζει τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό σχετικό με την εκτέλεση των εργασιών πιστοποίησης ή/και εποπτείας
2. Να λαμβάνει αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και άλλο υλικό κατ' απαίτηση της.
3. Να ζητά επιτόπου προφορικές εξηγήσεις όπου και όπως θα απαιτηθεί βάσει προγραμματισμένων ελέγχων.
4. Να έχει πρόσβαση σε όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις, τους χώρους πτητικής λειτουργίας και τα μεταφορικά μέσα
5. Να διενεργεί ελέγχους, έρευνες, αξιολογήσεις, επιθεωρήσεις, καθώς και επιθεωρήσεις διαδρόμου και αιφνιδιαστικές επιθεωρήσεις των χωρών συντήρησης και στέγασης των πτητικών μέσων.
6. Να λαμβάνει ή να ενεργοποιεί μέτρα επιβολής του νόμου, κατά περίπτωση, και όπου διαπιστωθεί μη συμμόρφωση με τους κανονισμούς και τις εγκεκριμένες διαδικασίες.

Ένα δεδομένο το οποίο πρέπει να εξακριβωθεί είναι ότι οι παραπάνω εργασίες επιτελούνται σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις που έχει αποδεδειγμένα ενσωματώσει το Ελληνικό κράτος, προς αποφυγή σύγχυσης.

Το δεύτερο σημείο ομοιότητας των δύο κλάδων ως προς το νομικό πλαίσιο είναι το επίπεδο της εκπαίδευσης του πληρώματος στα αεροσκάφη και στα πλοία. Σε συνέχεια των κανονισμών (ΕΚ) 35/2012 & 1178/2011 που επηρεάστηκαν από την EMSA & EASA αντίστοιχα έχουν σκοπό την εδραίωση και τη διατήρηση στην Ευρώπη υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας και εκπαίδευσης των συντηρητών και πληρωμάτων. Οι εν λόγω κανονισμοί

³² Σύμφωνα και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 35/2012

προβλέπουν τα μέσα επίτευξης αυτού του στόχου, καθώς και άλλων στόχων στον τομέα της ασφάλειας και εκπαίδευσης.

Ως προς την ναυτιλία, οι κύριες κατευθυντήριες γραμμές για την εκπαίδευση όπως και για όλα τα γεγονότα τα οποία προκύπτουν στην θάλασσα προκύπτουν από τον IMO, προηγουμένως, τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης αρχείων φυλακών των αξιωματικών και οι σχετικές βαθμολογίες, καθιερώνονταν από μεμονωμένους οργανισμούς, συνήθως χωρίς αναφορά σε πρακτικές άλλων χωρών. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, τα πρότυπα και οι διαδικασίες να διέφεραν ευρέως. Το 1978 πραγματοποιήθηκε ένα συνέδριο για να δημιουργηθούν κοινά αποδεκτά πρότυπα για την ασφάλεια και εκπαίδευση των ναυτικών. Εκεί δημιουργήθηκε ο κώδικας STCW³³. Ο συγκεκριμένος κώδικας ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα σχετικά με την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών για ναυτικούς τα οποία οι χώρες υποχρεούνται να πληρούν ή να υπερβαίνουν. Ο κανονισμός (ΕΚ) 106/2008 αναφέρει ευρέως την χρησιμοποίηση του κώδικα STCW στην Ευρώπη, θέτοντας ένα ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης του πληρώματος στα πλοία.

Στις αερομεταφορές, μέσω της EASA και κατ' επέκταση του IATA και του ICAO, ο κανονισμός (ΕΕ) 1178/2011 ο οποίος έχει ως υπόψιν τον κανονισμό (ΕΚ) 216/2008, ορίζει λεπτομερείς κανόνες για:

1. Την πιστοποίηση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την πτητική εκπαίδευση ή εκπαίδευση προσομοίωσης πτήσης, καθώς και για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των χειριστών.
2. Διάφορα επίπεδα ικανοτήτων για τα πτυχία χειριστών, τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης πτυχίου, τα προνόμια και τις υποχρεώσεις των κατόχων των πτυχίων, τις προϋποθέσεις μετατροπής των υφιστάμενων εθνικών πτυχίων χειριστών και των εθνικών πτυχίων ιπτάμενων μηχανικών σε πτυχία χειριστών, καθώς και τους όρους αποδοχής των πτυχίων τρίτων χωρών.
3. Τα διάφορα ιατρικά πιστοποιητικά των χειριστών, τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης ιατρικών πιστοποιητικών, τα προνόμια και τις υποχρεώσεις των κατόχων ιατρικών πιστοποιητικών, καθώς και τις προϋποθέσεις μετατροπής εθνικών ιατρικών πιστοποιητικών σε κοινά αναγνωρισμένα ιατρικά πιστοποιητικά.

³³ Standards of Training Certification and Watchkeeping Code

4. Την πιστοποίηση αεροϊατρικών εξεταστών, καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι ιατροί γενικής ιατρικής μπορούν να ενεργούν ως αεροϊατρικοί εξεταστές.
5. Την περιοδική αεροϊατρική αξιολόγηση των μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και τα προσόντα των ατόμων που είναι αρμόδια για την εν λόγω αξιολόγηση.

Η τρίτη ομοιότητα των δύο κλάδων αφορά την μη συμμόρφωση στα διαπιστωμένα ευρήματα ελέγχων που αφορούν παραβάσεις των κανονιστικών νομών. Αυτή αφορά την διαδικασία των επιβαλλόμενων ποινών που εκδίδονται, είτε ως χρηματικές ποινές, αλλά ακόμη και φτάνοντας μέχρι την αναστολή των εργασιών της εταιρείας ή την αναστολή πλεύσης του πλοίου ή πλοήγησης του αεροσκάφους αντίστοιχα. Ο κύριος λόγος ύπαρξης αυτών των διαδικασιών είναι για να διασφαλιστεί ένα υψηλό επίπεδο διασφάλισης της ποιότητας στις εργασίες των κλάδων αλλά και της ασφάλειας των επιχειρήσεων που γίνονται απέναντι στην κοινωνία. Οι κανονισμοί του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που επηρεάστηκαν από την EMSA & EASA αντίστοιχα είναι οι 788/2014 & 646/2012.

Ως προς την ναυτιλία και σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) 788/2014, εφόσον παρατηρηθεί παράβαση βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 391/2009, δηλαδή:

1. Παρατηρηθεί σοβαρή ή επανειλημμένη παράλειψη εκ μέρους του οργανισμού να τηρήσει ένα από τα ελάχιστα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού.
2. Μη εκπληρωμένες υποχρεώσεις που πρέπει να ανταπεξέλθει ο οργανισμός βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 4 και των άρθρων 9, 10 και 11 του κανονισμού.
3. Μειωθεί η επίδοση του οργανισμού το οποίο αναδεικνύει σοβαρές ελλείψεις στη δομή, τα συστήματα, τις διαδικασίες ή τους εσωτερικούς ελέγχους.
4. Παρείχε σκοπίμως ανακριβείς, ατελείς ή παραπλανητικές πληροφορίες στην Επιτροπή κατά την αξιολόγησή του εκ μέρους της, ή παρεμπόδισε με άλλον τρόπο την εν λόγω αξιολόγηση.

Ακολουθεί η διαδικασία κοινοποίησης των αιτιάσεων³⁴, δηλαδή εάν κριθεί ότι συντρέχουν λόγοι είτε για την επιβολή προστίμου και περιοδικών χρηματικών ποινών στον οργανισμό³⁵ είτε για την ανάκληση της αναγνώρισης οργανισμού³⁶, αποστέλλεται στον οργανισμό κοινοποίηση των αιτιάσεων και ενημερώνει σχετικά τα οικεία κράτη μέλη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

³⁴ Κατά το Άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) 788/2014

³⁵ Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009

³⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009

Η κοινοποίηση περιέχει τα εξής:

1. Αναλυτική κατάσταση των ενεργειών και των παραλείψεων του οργανισμού, συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των συναφών περιστατικών και του προσδιορισμού των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 που η Επιτροπή εκτιμά ότι έχουν παραβιαστεί από τον οργανισμό.
2. Προσδιορισμό των αποδεικτικών στοιχείων στα οποία βασίζονται τα συναφή συμπεράσματα, μεταξύ άλλων με παραπομπή σε εκθέσεις επιθεώρησης, εκθέσεις αξιολόγησης ή τυχόν άλλα συναφή έγγραφα που διαβιβάστηκαν σε προγενέστερο στάδιο στον οικείο οργανισμό είτε από την Επιτροπή είτε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) εξ ονόματος της Επιτροπής.
3. Αναγγελία της πιθανής επιβολής προστίμων και περιοδικών χρηματικών ποινών ή της πιθανής ανάκλησης αναγνώρισης εκ μέρους της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 6 ή 7 αντιστοίχως του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009.

Κατά την κοινοποίηση των αιτιάσεων, η Επιτροπή καλεί τον οργανισμό και τα οικεία κράτη μέλη να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις εντός καθορισμένης προθεσμίας, η οποία δεν μπορεί να είναι σε καμία περίπτωση μικρότερη των έξι εβδομάδων από την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης των αιτιάσεων. Η Επιτροπή δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη της παρατηρήσεις που παραλαμβάνονται εκπρόθεσμα³⁷. Η κοινοποίηση των αιτιάσεων δεν αναστέλλει την αξιολόγηση του οικείου οργανισμού. Ανά πάσα στιγμή πριν από την έκδοση απόφασης για την επιβολή προστίμου και περιοδικών χρηματικών ποινών ή για την ανάκληση αναγνώρισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή δύναται να διενεργήσει συμπληρωματικές επιθεωρήσεις στα γραφεία και τις εγκαταστάσεις του οργανισμού, να πραγματοποιήσει επισκέψεις σε πλοία που πιστοποιούνται από τον οργανισμό ή να ζητήσει γραπτώς από τον οργανισμό να παράσχει συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωσή του προς τα κριτήρια και τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009³⁸.

Μετάπειτα γίνονται αιτήματα παροχής πληροφοριών³⁹ από την Επιτροπή στον οργανισμό προκειμένου να διαλευκανθούν τα περιστατικά για τους σκοπούς του άρθρου 12, όπου η Επιτροπή ζητάει εγγράφως από τον αναγνωρισμένο οργανισμό να υποβάλει γραπτώς ή

³⁷ Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 24 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) 788/2014

³⁸ Κατά την παράγραφο 4 του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) 788/2014

³⁹ Κατά το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) 788/2014

προφορικός διευκρινίσεις, λεπτομερειακά στοιχεία και έγγραφα, εντός καθορισμένης προθεσμίας, η οποία, σε κάθε περίπτωση, δεν μπορεί να είναι μικρότερη των τεσσάρων εβδομάδων και στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή ενημερώνει τον αναγνωρισμένο οργανισμό για τις περιοδικές χρηματικές ποινές και τα πρόστιμα που μπορούν να επιβληθούν σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με το αίτημα παροχής πληροφοριών, αδικαιολόγητων καθυστερήσεων στην παροχή πληροφοριών ή σκόπιμης παροχής από πλευράς του ανακριβών, ατελών ή παραπλανητικών πληροφοριών.

Επόμενο στάδιο της διαδικασίας είναι η ακρόαση, όπου κατόπιν αίτησης του οργανισμού στον οποίο απευθύνεται η δήλωση αιτιάσεων, η Επιτροπή παρέχει στον εν λόγω οργανισμό την ευκαιρία να παρουσιάσει τα επιχειρήματά του. Η Επιτροπή προσκαλεί τις αρμόδιες αρχές των ενδιαφερόμενων κρατών μελών και μπορεί επίσης να προσκαλέσει τυχόν άλλα πρόσωπα με έννομο συμφέρον στο πλαίσιο των παραβάσεων και όπως επίσης η Επιτροπή μπορεί να επιλέξει να λάβει συνδρομή από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα η οποία μπορεί να χρησιμοποιήσει και τα δεδομένα τα οποία έχει συλλέξει από την επιθεώρηση του Port State Control για το εν λόγω πλοίο και κατ' επέκταση για τον οργανισμό που έχει σφάλει. Άξιο αναφοράς είναι ότι η ακρόαση δεν είναι δημόσια, η ακρόαση καθενός γίνεται χωριστά ή με παρουσία άλλων προσώπων που έχουν κληθεί να παραστούν, λαμβάνοντας υπόψη το έννομο συμφέρον του οργανισμού και των άλλων μερών για την προστασία των επιχειρηματικών τους απορρήτων και λοιπών εμπιστευτικών πληροφοριών.

Εν κατακλείδι εάν αποφασιστεί ότι η ποινή θα είναι χρηματική τότε επιβάλλεται αρχικά ένα βασικό πρόστιμο της τάξης του 0,6 % του συνολικού μέσου όρου του κύκλου εργασιών του οργανισμού που έσφαλε και για κάθε επιπλέον παράβαση δίνεται επιπλέον πρόστιμο βάσει της σοβαρότητας και των αποτελεσμάτων της παράβασης, ιδίως όσον αφορά τον βαθμό στον οποίο έχουν τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια ή η προστασία του περιβάλλοντος το οποίο όμως δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1,8 % του συνολικού μέσου όρου του κύκλου εργασιών. Ως προς το συνολικό ποσό των προστίμων που επιβάλλονται στον οργανισμό κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 εντός ενός οικονομικού έτους για τον οργανισμό, λαμβανομένης υπόψη της ημερομηνίας της απόφασης για την επιβολή των προστίμων και σε περίπτωση λήψης περισσότερων αποφάσεων για την επιβολή προστίμων στον εν λόγω οργανισμό, της ημερομηνίας της πρώτης απόφασης για την επιβολή προστίμου στον εν λόγω οργανισμό, δεν υπερβαίνει το 5 % του συνολικού μέσου όρου του κύκλου εργασιών του συγκεκριμένου οργανισμού⁴⁰.

⁴⁰ Όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) 788/2014

Ένα γεγονός το οποίο πρέπει να αναφερθεί είναι πως όταν ένας οργανισμός εισέλθει σε μία τέτοια διαδικασία τότε πολύ δύσκολα θα μπορέσει να ανταπεξέλθει και ως προς τα έξοδα που θα έχει, ως προς τις χρηματικές ποινές που θα είναι υποχρεωμένος να πληρώνει αλλά και ως προς τις πιο συχνές επιθεωρήσεις που θα λαμβάνει από το Port State Control, την σημαία του αλλά και τους νηολόγους με αποτέλεσμα να επηρεαστεί και η επιχειρηματική του δύναμη και η αξιοπιστία του στον επιχειρηματικό κόσμο.

Ως προς τις αερομεταφορές και σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) 646/2012, στις περιπτώσεις όπου οι ελλείψεις που έχουν εντοπιστεί δεν επιλύονται επαρκώς κατά τη διάρκεια της διαδικασίας της έρευνας από το αρμόδιο σώμα, το άρθρο 25 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012 δίνει την δυνατότητα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω της EASA, να επιβάλει πρόστιμα ή περιοδικές χρηματικές ποινές στους κατόχους πιστοποιητικών που εκδίδονται από την EASA για εκ προθέσεως ή εξ αμελείας παράβαση για οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) 646/2012. Θεωρείται απαραίτητο να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες, τις έρευνες, τα σχετικά μέτρα και την υποβολή εκθέσεων από την EASA, καθώς και διαδικαστικοί κανόνες για τη λήψη αποφάσεων, συμπεριλαμβανομένων διατάξεων για τον ποσοτικό προσδιορισμό και την είσπραξη των προστίμων και τις περιοδικές χρηματικές ποινές και είναι επίσης απαραίτητο να καθοριστούν λεπτομερή κριτήρια για τον καθορισμό του ύψους των προστίμων ή των περιοδικών χρηματικών ποινών. Αυτοί οι κανόνες και οι διαδικασίες θα πρέπει να καθοδηγούνται από την ανάγκη διασφάλισης των υψηλότερων δυνατών προτύπων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, από την ανάγκη ενθάρρυνσης της αποτελεσματικής διεξαγωγής της έρευνας και των φάσεων λήψης αποφάσεων καθώς και από την ανάγκη να διασφαλιστεί η δικαιοσύνη και τη διαφάνεια των διαδικασιών και την επιβολή προστίμων και περιοδικών χρηματικών ποινών⁴¹.

Επομένως ξεκινάει η διαδικασία εξομάλυνσης της μη συμμόρφωσης με τους κανονισμούς από την EASA (εφεξής η Υπηρεσία), η οποία γίνεται με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ή ενός κράτους μέλους. Για τους σκοπούς της διεξαγωγής διαδικασίας μη συμμόρφωσης, η Υπηρεσία μπορεί να χρησιμοποιήσει οποιοσδήποτε πληροφορίες λαμβάνει κατά την άσκηση οποιασδήποτε εποπτικής εξουσίας που του ανατίθεται από το δίκαιο της Ένωσης όσον αφορά τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ.

⁴¹ Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012

216/2008. Αυτή η εξουσιοδότηση δεν θίγει το δίκαιο της Ένωσης που εμποδίζει τη χρήση πληροφοριών για σκοπούς απόδοσης υπαιτιότητας ή ευθύνης⁴².

Το πρώτο στάδιο είναι η ειδοποίηση⁴³, η Υπηρεσία αποστέλλει γραπτή ειδοποίηση για την έναρξη διαδικασίας μη συμμόρφωσης στον κάτοχο του πιστοποιητικού, στην Επιτροπή και στις εθνικές αεροπορικές αρχές του κράτους μέλους ή των τρίτων χωρών ή των τρίτων χωρών όπου ο κάτοχος του πιστοποιητικού έχει την κύρια έδρα των εργασιών του και όπου έχει σημειωθεί η παραβίαση καθώς και, κατά περίπτωση, στις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών και στους διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι σε θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

Το δεύτερο στάδιο είναι η έρευνα⁴⁴, όπου μέσω αυτής ξεκαθαρίζονται τα δεδομένα ως προς το σφάλμα, στην οποία η Υπηρεσία μπορεί να ζητήσει πληροφορίες από την εταιρεία, από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή αεροναυτική αρχή.

Το τρίτο στάδιο είναι η εθελούσια συμμόρφωση⁴⁵, στην οποία η Υπηρεσία ορίζει προθεσμία εντός της οποίας ο κάτοχος του πιστοποιητικού μπορεί να δηλώσει εγγράφως ότι συμμορφώθηκε οικειοθελώς ή, κατά περίπτωση, ότι προτίθεται να συμμορφωθεί, με τις παραβιαζόμενες διατάξεις. Σε περίπτωση εκούσιας συμμόρφωσης από τον κάτοχο του πιστοποιητικού εντός της προθεσμίας που ορίζει η Υπηρεσία, τότε αποφασίζεται από την Υπηρεσία να περατώσει την κινηθείσα διαδικασία μη συμμόρφωσης.

Το τέταρτο και τελευταίο στάδιο είναι η κοινοποίηση των ευρημάτων⁴⁶, όταν η Υπηρεσία εξακριβώσει τα γεγονότα και διαπιστώσει ότι υπάρχουν λόγοι να συνεχιστεί η διαδικασία μη συμμόρφωσης, κοινοποιεί εγγράφως την δήλωση στην εταιρεία η οποία περιλαμβάνει:

1. Τους ισχυρισμούς κατά του κατόχου του πιστοποιητικού, οι οποίοι προσδιορίζουν τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012
2. Αίτηση προς την Επιτροπή για επιβολή προστίμου ή περιοδικής χρηματικής ποινής
3. Αιτιολογημένη πρόταση που περιέχει το ποσό του προστίμου ή της περιοδικής χρηματικής ποινής

Τέλος, εάν αποφασιστεί ότι η εν λόγω εταιρεία έχει σφάλει, τότε δίνεται πρόστιμο ή περιοδική χρηματική ποινή, με το ποσό και τον τρόπο πληρωμής –ως προς τον χρόνο – να αναλύονται περαιτέρω στον εν λόγω κανονισμό ο οποίος καλύπτει όλες τις παραμέτρους που μπορεί να

⁴² Σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012

⁴³ Σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012

⁴⁴ Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012

⁴⁵ Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012

⁴⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 7 έως 10 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012

προκύψουν⁴⁷, και ενδέχεται επίσης η Υπηρεσία να ανακαλέσει όλα τα πιστοποιητικά από την εν λόγω εταιρεία που της έχουν δοθεί μέχρις ότου να διορθώσει το σφάλμα της και μετέπειτα να επανεκκινήσει την διαδικασία απόκτησης των ιδίων πιστοποιητικών.

Οι διαφορές των δυο κλάδων θεωρούνται πολυάριθμες ιδίως ως προς την στοιχειώδη σκοπιά τους αλλά εάν παρατηρηθούν από την σκοπιά του νομικού πλαισίου καταλήγουμε στο συμπέρασμα της διαφοράς του ελέγχου των επιβατών πριν την έναρξη του ταξιδιού τους. Οι επιβάτες και στις δυο περιπτώσεις πρέπει να τηρούν τους υπάρχοντες κανονισμούς για να μην μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά (εύφλεκτα κλπ.) αλλά ιδιαίτερα στο αεροπλάνο θα πρέπει να γίνει έλεγχος πριν την έναρξη του ταξιδιού, εκτός από τους γενικούς ελέγχους που υπόκεινται οι επιβάτες⁴⁸, και στο βάρος των αποσκευών διότι εάν οι αποσκευές κριθούν, στο σύνολο των επιβατών που θα χρησιμοποιήσουν ένα αεροσκάφος, ότι υπερβαίνουν το επιθυμητό όριο το οποίο έχει τεθεί από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους και κατ' επέκταση την εταιρεία που το διαχειρίζεται, τότε αλλοιώνεται ο συνολικός χρόνος αποπεράτωσης του δρομολογίου και κατ' επέκταση η αυτονομία του αεροπλάνου, διότι αυξάνεται η κατανάλωση του καυσίμου που χρειάζεται για να ολοκληρώσει το ταξίδι. Οι επιβάτες που χρησιμοποιούν ως μέσο μεταφοράς το πλοίο δεν έχουν τον ίδιο έλεγχο ως προς τις αποσκευές τους διότι το όριο βάρους που έχει τεθεί από τον κατασκευαστή του πλοίου υπερτερεί κατά πολύ σε σχέση με το αεροπλάνο για να αλλοιωθεί η κατανάλωση του καυσίμου και η πλεύση.

Ομοιότητες		Διαφορές
1.	Φορείς που διεξάγουν επιθεωρήσεις ως προς την ασφάλεια των διαδικασιών	Έλεγχος των αποσκευών των επιβατών ως προς το βάρος
2.	Επίπεδο της εκπαίδευσης του πληρώματος	
3.	Διαδικασία των ποινών που εκδίδονται από τους αρμόδιους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς	

Πίνακας 1.1, Ομοιότητες και διαφορές του νομικού πλαισίου των αερομεταφορών & της ναυτιλίας

⁴⁷ Κατά τα άρθρα 15 έως 19 του κανονισμού (ΕΚ) 646/2012

⁴⁸ European Commission guidelines on Aviation Security

Οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος στην κοινωνία από την συνεργασία των δυο κλάδων

Η παράλληλη πορεία των κλάδων των αερομεταφορών και την ναυτιλίας ως προς το σύνολο των διαθέσιμων μέσων μεταφοράς για την κάλυψη των αναγκών μιας κοινωνίας επιχειρηματικά και νομοθετικά, όπως προαναφέρθηκε, είναι εμφανής, όμως εάν ερωτηθούμε για την δυνατότητα σύμπραξης των δυο κλάδων, νομοθετικά, καταλήγουμε στο συμπέρασμα των υδροπλάνων.

Ως σύντομη ιστορική αναδρομή, τα υδροπλάνα ως πρωτότυπα, έκαναν την πρώτη πτήση τους το 1910 από τον Γάλλο μηχανικό Henry Fabre και σταδιακά εμφανίσθηκαν και σε άλλες χώρες όπως η Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής το 1911 και το Ηνωμένο Βασίλειο το 1912. Με το ξεκίνημα του 1^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου (1918-1939) η δυνατότητα εξέλιξης και εισαγωγής τους στην κοινωνία σαν μέσο μεταφοράς σταμάτησε. Κατά την διάρκεια του μεσοπολέμου υπήρξε μια εντυπωσιακή αύξηση της παραγωγής μεγάλων πολυκινητήριων υδροπλάνων, τα οποία εξυπηρετούσαν αγαθά και προσωπικό που διακινείτο από Ευρωπαϊκούς προς Ασιατικούς προορισμούς με επιστροφή (πχ Ινδία) ενώ υπήρξαν ζεύξεις και με την Αυστραλιανή ήπειρο. Για το σύνολο της βιομηχανίας όμως παρέμεινε ως μέσο μεταφοράς σε συγκεκριμένες μη εύκολα προστασίες περιοχές. Στον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο (1939 - 1945), η χρήση τους περιορίστηκε σε στρατιωτικό κυρίως επίπεδο ενώ η βιομηχανία σταμάτησε την παραγωγή των εμπορικών αεροσκαφών καθώς υπήρχε ανάγκη κατασκευής κυρίως πολεμικών αεροσκαφών. Μετέπειτα υπήρχε μια παύση εργασιών μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1960 όταν η ιδέα των Αμφίβιων Οχημάτων (AAV) βρήκε εφαρμογή και ένας τύπος υδροπλάνου, ρωσικής κατασκευής, έκανε την εμφάνιση του το Ekranoplan⁴⁹. Τα ekranoplans δεν ταξινομούνται ως αεροσκάφη, υδροπλάνα, hovercraft ή υδροπτέρυγα. Αντίθετα, σκάφη όπως το Ekranoplan κατηγορίας Lun, ταξινομούνται ως θαλάσσια πλοία από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό⁵⁰ λόγω της χρήσης του «φαινομένου εδάφους» στην εφαρμογή του οποίου το σκάφος γλιστρά ακριβώς πάνω από την επιφάνεια του νερού. Το «φαινόμενο εδάφους» εμφανίζεται όταν πετάμε σε υψόμετρο λίγων μόνο μέτρων πάνω από τον ωκεανό ή το έδαφος, όπου τα φτερά σπρώχνουν τον αέρα προς τα κάτω και αυτός συμπιέζεται μεταξύ των φτερών και της υδάτινης επιφάνειας. Αυτό προκαλεί μεγαλύτερη

⁴⁹ Alan Leonel - Canamar Leyva (2012), Seaplane Conceptual Design and Sizing, University of Glasgow

⁵⁰ Liang Yun; Alan Bliault; Johnny Doo (2009). WIG Craft and Ekranoplan: Ground Effect Craft Technology. Springer Science & Business Media.

πίεση κάτω από τα φτερά και δημιουργεί ανύψωση. Το φαινόμενο αυτό δεν εμφανίζεται σε μεγάλο υψόμετρο. Λόγω του μεγάλου ωφέλιμου χώρου, το σκάφος αυτό μπορούσε να μεταφέρει μεγάλο όγκο φορτίου σε μεγάλες αποστάσεις και με μεγάλη ταχύτητα. Για λόγους που δεν μπορούν να αναλυθούν στην παρούσα, το σκάφος αυτό δεν γνώρισε κάποια εξέλιξη, μέχρι πρόσφατα που ξεκίνησαν έρευνες σε πειραματικό στάδιο. Έκτοτε η βιομηχανία παρουσίασε μια αλματώδη αύξηση των κατασκευών ελαφρών υδροπλάνων λόγω των συνεχώς αυξανόμενων απαιτήσεων μεταφορών σε περιοχές όπου ο υδάτινος παράγων βοηθούσε στην αντικατάσταση των αεροδρομίων, από υδροπλάνα, τα οποία έφεραν και τροχούς για την διευκόλυνση ελιγμών εκτός του υδάτινου στοιχείου. Αναγνωρίσιμη μορφή του είδους τα δημοφιλή ελαφρά μονοκινητήρια πχ Cessna 172.

Για την περαιτέρω ανάλυση του θέματος και μέσω των ερευνών που διεξήγαγαν ο Gianni Gobbi, ο Ladislav Smrcek και άλλοι ερευνητές, μεταφερόμαστε στην στρατηγική ανάλυση του κλάδου των υδροπλάνων και χρησιμοποιούμε το εργαλείο της SWOT Analysis.

Ως προς την ανάλυση του κλάδου των υδροπλάνων μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

1. **Πλεονεκτήματα:** Είναι μια εξειδικευμένη αγορά με τοπικές πτυχές και ιδιαιτερότητες και επομένως, η αγορά διακρίνεται από τον χαμηλό ανταγωνισμό, γεγονός το οποίο δίνει την ευκαιρία σε νέους επιχειρηματίες να ξεκινήσουν μια επιτυχημένη επιχείρηση, τουλάχιστον στην αρχή.
2. **Μειονεκτήματα:** Δίνεται περιορισμένη ικανότητα πτήσης λόγω των ευμετάβλητων καιρικών συνθηκών που επικρατούν ανά τις περιφέρειες όπου τα υδροπλάνα δραστηριοποιούνται και επομένως περιορισμένη αποδοτικότητα στον κλάδο.
3. **Ευκαιρίες:** Στην γεωγραφική έκταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρατηρούνται πολυάριθμες ακτές (είτε πρόκειται για λίμνες είτε πρόκειται για τα πελάγη) οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν ως δυσπρόσιτες ή σχεδόν δυσπρόσιτες και μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα ως μέσα για να αυξηθεί ή προσβασιμότητα.
4. **Απειλές:** Προέρχονται κυρίως από τον βιότοπο για την προστασία της άγριας ζωής στα περίξ των υδατοδρομίων και στο πιθανό μπλοκάρισμα των χώρων προσγείωσης λόγω της κυκλοφορίας σκαφών αναψυχής.

Ως προς ανάλυση των υδατοδρομίων, αναφέρουμε τα εξής:

1. **Πλεονεκτήματα**: Τα μικρότερα υδατοδρόμια μπορούν να δημιουργηθούν σε πολλές υδάτινες περιοχές, ακτές, λίμνες ή ποτάμια χωρίς υψηλές επενδύσεις σε πρώτες ύλες (Πχ. Τσιμέντο) και σε γενικές κτηριακές εγκαταστάσεις. Οι μεγαλύτεροι θαλάσσιοι λιμένες χρειάζονται βέβαια διαφορετικές εγκαταστάσεις και τερματικούς σταθμούς αλλά οι επενδύσεις και το κόστος για να κατασκευαστούν είναι πολύ μικρότερο από ό,τι για την εκμετάλλευση της γης ή για την δημιουργία αεροδιαδρόμου και την απαραίτητη υποδομή για την πρόσβαση σε αυτό.
2. **Μειονεκτήματα**: Η διαδικασία λήψης της άδειας για τη λειτουργία του υδατοδρομίου θεωρείται κατά πολλούς αδικαιολόγητα περίπλοκη λόγω έλλειψης τυποποιημένων κανονισμών και διαδικασιών, με εμπλεκόμενες και διαφορετικές υπηρεσίες όπως λιμενικές αρχές, διευθύνσεις των Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας, τοπική διοίκηση κ.λπ. το οποίο καταλήγει χρήση περισσότερου χρόνου και χρήματος για την ολοκλήρωση της διαδικασίας. Επίσης τίθεται θέμα με τους ειδικούς κανόνες μιας χώρας - ή τοπικής διοίκησης- και πρέπει να προσκομιστούν αρκετά πιστοποιητικά από ομάδες εμπειρογνώμων οι οποίες είναι ανεξάρτητες από την κεντρική διοίκηση της χώρας, με ορισμένα να σχετίζονται με περιβαλλοντικά θέματα όπως αποδεικτικά για την προστασία της άγριας ζωής. Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί πώς λόγω των μειωμένων - μέχρι την σήμερα - επενδύσεων αλλά και του μειωμένου αποθέματος πρώτων υλών και έτοιμων προ-κατασκευών, οι φορείς εκμετάλλευσης καλούνται να κατασκευάσουν μόνοι τους και συνήθως με δικά τους έξοδα τις εγκαταστάσεις υποστήριξης των υδατοδρομίων
3. **Ευκαιρίες**: Με την είσοδο των νέων υλικών για την κατασκευή των υδατοδρομίων, νέων αρχιτεκτονικών σχεδιασμών, τεχνολογιών παραγωγής και περιφερικών καταστημάτων λιανικής τα οποία μπορούν να προστεθούν στο αρχιτεκτονικό σχέδιο προσφέροντας επιπλέον αύξηση του κέρδους στους φορείς εκμετάλλευσης, μπορούν να διαμορφώσουν τα υδατοδρόμια σε ένα κόμβο ικανό για επιχειρησιακές δραστηριότητες αντάξιο των λιμένων που απολαμβάνουμε και σήμερα.
4. **Απειλές**: Λόγω του πληθυσμού που διαμένει κοντά στα ήδη υπό-ανάπτυξη υδατοδρόμια, αναμένεται να είναι αυξημένος ο κίνδυνος της πολυπλοκότητας των επιχειρησιακών λειτουργιών των φορέων εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Προβληματισμός είναι ο θόρυβος, ο οποίος μπορεί να εξομαλυνθεί χρησιμοποιώντας

μοντέρνου τύπου υδροπλάνα τα οποία θεωρούνται κατά βάση ότι παράγουν λιγότερο θόρυβο.

Ως προς ανάλυση των υδροπλάνων, αναφέρουμε τα εξής:

1. **Πλεονεκτήματα**: Η ισχυρή αγορά μεταχειρισμένων αεροσκαφών (πχ Cessna & Otter) αλλά και ο παραγόμενος αριθμός των σειρών αυτών καταστούν την τιμή του υδροπλάνου ιδιαίτερα ελκυστική
2. **Μειονεκτήματα**: Το κόστος συντήρησης είναι υψηλό και τα ανταλλακτικά έχουν μερικές φορές μεγάλους χρόνους παράδοσης Τα υδροπλάνα δεν είναι σε καμία περίπτωση ανταγωνιστικά σε σύγκριση με τα υπερσύγχρονα σχέδια αεροσκαφών, ούτε ως προς τις επιδόσεις τους ούτε ως προς την αποδοτικότητά τους. Η διάταξη των καθισμάτων και ο διαθέσιμος χώρος για τις αποσκευές δεν είναι πραγματικά φιλική προς τους επιβάτες.. Η λειτουργία των υδροπλάνων είναι γενικά περιορισμένη διότι μπορούν να λειτουργήσουν σε υδάτινη κατάσταση η οποία δεν έχει υψηλό κυματισμό και δεν υπόκειται σε ισχυρούς περιορισμούς σε υπεράκτιες περιοχές.
3. **Ευκαιρίες**: Οι πιθανές τροποποιήσεις υφιστάμενων επιτυχημένων αεροπλάνων σε υδροπλάνα με πλωτήρες μπορούν να καλύψουν την έλλειψη αποδοτικών και φιλικών προς τον πελάτη αεροσκαφών.
4. **Απειλές**: Δεν μπορεί να αντισταθμιστεί η επένδυση, η ανάπτυξη και η πιστοποίηση νέων υδροπλάνων διότι η εξειδικευμένη αυτή αγορά των υδροπλάνων δεν είναι αρκετά μεγάλη.

Ως προς το νομικό πλαίσιο των υδροπλάνων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κατ' επέκταση στην Ελλάδα, παρατηρείται μία αδικαιολόγητη αναβλητικότητα με αποτέλεσμα η δημιουργία σταθερής αγοράς των υδροπλάνων με σκοπό την μετακίνηση των επιβατών, αγαθών αλλά και πυρόσβεσης (σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης) να περιλαμβάνει χρονικές καθυστερήσεις , κυρίως λόγω μη ύπαρξης νομοθετικού περιεχομένου και κατευθυντήριων οδηγιών της πολιτείας, τα οποία θέτουν εκτός προγραμματισμού και προϋπολογισμού τους επιχειρηματικούς φορείς που επιδιώκουν να προωθήσουν την αγορά αυτή στην Ευρώπη.

Η εκκίνηση του νομικού πλαισίου για τα υδροπλάνα στην Ελλάδα έγινε με τον νόμο 4146/2013 ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον νόμο 4568/2018, περί το 2018, με σκοπό τον καθορισμό του πλαισίου αδειοδότησης στην ίδρυση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση υδατοδρομίων. Ο νόμος αυτός περιγράφει λεπτομερώς την διαδικασία για την παρουσίαση των υποχρεώσεων του Φορέα Λειτουργίας Υδατοδρομίου, την έγκριση της αίτησης του τεχνικού φακέλου, τους

περιορισμούς και τις απαγορεύσεις που βρίσκονται σε ισχύ σε σχέση με άλλα μεταφορικά μέσα, τις διαδικασίες ελέγχου και της επιθεώρησης των υδατοδρομίων και εν κατακλείδι αναγράφονται οι κανόνες που ισχύουν για την αποθάλσωση και την προσθάλσωση αεροσκαφών στα υδατοδρόμια.

Τα θέματα τα οποία προτείνονται στο σχέδιο νόμου 4568/2018 του υπουργείου Μεταφορών, εν αντιθέσει με το τελευταίο σχέδιο νόμου (νόμος 4146/2013), είναι τα εξής:

1. Η δυνατότητα διαίρεσης της διαδικασίας αδειοδότησης σε δύο στάδια, έτσι ώστε ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου να είναι μπορεί να είναι διαφορετικός από τον κάτοχο άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου.
2. Σε πιθανότητα άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου σε Ο.Τ.Α. με την απόφαση χορήγησης να συνυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών και με την άδεια της ίδρυσης υδατοδρομίου να παρέχεται αποκλειστικά σε δημόσιο φορέα με κοινή απόφαση των Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών. (άρθρο 4 παράγραφος 1 του Ν. 4568/2018)
3. Διευκολύνεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την ίδρυση υδατοδρομίου σε λιμένα, αναιρώντας έτσι τη μεταχείριση που θεωρούνταν με ακραία προσεκτικότητα όπως υπήρχε στο θεσμικό πλαίσιο Ν. 4146/2013. (άρθρο 12 του Ν. 4568/2018)
4. Με βάση τη άμεση συμφωνία της εκάστοτε λιμενικής αρχής (άρθρο 19 του Ν. 4568/2018) στην περιοχή ελιγμών των υδροπλάνων, μπορεί να συμπεριλαμβάνεται μια περιοχή εντός λιμένος (άρθρο 1 παράγραφος 11 του Ν. 4568/2018) ως εναλλακτική περιοχή ελιγμών ενός υδροπλάνου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
5. Γίνεται αναλυτικότερη αναφορά στα απαιτούμενα δικαιολογητικά έγγραφα του αιτούμενου άδειας υδατοδρομίου στο υπάρχον σχέδιο νόμου (άρθρο 9 & 11 του Ν. 4568/2018)
6. Με έμφαση χαρακτηρίζεται ότι το προσωπικό του υδατοδρομίου υποχρεούται να έχει την κατάλληλη εκπαίδευση ώστε να μπορεί να ασκεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια (άρθρο 23 του Ν. 4568/2018)
7. Καθιερώνεται οι εγκαταστάσεις να παρέχουν την μέγιστη ευελιξία κατά την διάρκεια των χειρισμών κατά περίπτωση, ενώ θα είναι ελάχιστες οι απαιτήσεις για τις κτιριακές υποδομές των υδατοδρομίων (άρθρο 3 του Ν. 4568/2018)
8. Με έμφαση την ταχύτητα διεκπεραίωσης της αδειοδότησης οι διαδικασίες έγκρισης εγχειριδίων διαχωρίζονται ανάλογα με το είδος της άδειας (ίδρυσης ή λειτουργίας) (άρθρο 12 του Ν. 4568/2018)

9. Ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου έχει την ευελιξία να καθορίζει τα τιμολόγια υπηρεσιών του υδατοδρομίου για τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης υδροπλάνων και επιβατών. (άρθρο 21 του Ν. 4568/2018)
10. Στην περίπτωση επιθεώρησης ενός υδατοδρομίου η Επιτροπή Επιθεώρησης Υδατοδρομίων μπορεί να λειτουργεί με περισσότερη ευελιξία. (άρθρο 14 του Ν. 4568/2018)
11. Το Ελληνικό Δημόσιο έχει την δικαιοδοσία να ιδρύει και να θέτει σε λειτουργία υδατοδρόμια είτε στο όνομά του είτε σε υφιστάμενους για το σκοπό αυτό δημόσιου χαρακτήρα φορείς, εάν δεν υπάρχει κινητοποίηση από ενδιαφερόμενο φορέα για ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου στην συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή (άρθρο 29 του Ν. 4568/2018)

Είναι άξιο αναφοράς πως οι προσπάθειες σχεδόν δυο δεκαετιών από τους επιχειρηματίες ,για την δημιουργία νέου νομοθετικού περιεχομένου για τα υδροπλάνα, δεν απέδωσαν, διότι τον Φεβρουάριο του 2020, ψηφίστηκε σε Συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής το σχέδιο νόμου 4663/2020 στο οποίο μεταρρυθμίζονται, και πάλι, οι διαδικασίες που αφορούν την ίδρυση, την λειτουργία και την εκμετάλλευση των υδατοδρομίων.

Πιο συγκεκριμένα, επαναλαμβάνονται κατά βάση οι διατάξεις του νόμου 4568/2018 και προτείνονται, στο σχέδιο νόμου 4663/2020, τα παρακάτω:

1. Παραμένει η δυνατότητα αδειοδότησης σε δυο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου καθώς εμφανίζεται η χορήγηση και ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου.
2. Καθορίζονται εκ νέου οι εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων σε τουριστικούς λιμένες και προσδιορίζονται εκ νέου τα σχετικά ζητήματα με τις πηγές χρηματοδότησης των υδατοδρομίων, τις προϋποθέσεις κατοχής αδειών, την υπηρεσία αδειοδότησης καθώς και την εξέταση του τεχνικού φακέλου υδατοδρομίου. (άρθρα 1-7 του Ν. 4663/2020)
3. Η διαδικασία για τη χορήγηση της ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας του υδατοδρομίου περιλαμβάνει και την διαδικασία υποβολής της αίτησης για τη χορήγηση αδειών υδατοδρομίου.
4. Προκειμένου ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος να αποκτήσει την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου είναι υποχρεωμένος να προβεί στις προβλεπόμενες ενέργειες για την κατασκευή των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου για να του δοθεί η δυνατότητα να εκδώσει την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου μετά από την απαραίτητη επιθεώρηση από την αρμόδια διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και την τοπική Λιμενική Αρχή. (άρθρα 8 - 10 του Ν. 4663/2020)

5. Οι διαδικασίες ελέγχου και επιθεώρησης που διενεργεί η Επιτροπή Επιθεώρησης Υδατοδρομίων, καθορίζονται με υπουργική απόφαση ενώ η σύνθεση της Επιτροπής αλλάζει ως προς τον αριθμό των μελών της και τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής των μελών της – εάν και εφόσον υπάρχουν - αναλαμβάνει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.
6. Το προσωπικό το οποίο εργάζεται στο εκάστοτε υδατοδρόμιο έχει την δυνατότητα να εκπαιδεύεται με περισσότερους πιστοποιημένους φορείς, είτε του εσωτερικού είτε του εξωτερικού (άρθρα 12-22 του Ν. 4663/2020)

Εν κατακλείδι, στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι για να λειτουργεί εύλογα το υδατοδρόμιο θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία τριών μελών, του φορέα που λειτουργεί το υδατοδρόμιο – μπορεί να είναι ιδιωτικός ή δημόσιος -, της αρμόδιας διεύθυνσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, το ίδιο ισχύει και για τις επιθεωρήσεις που θα υπόκεινται τα υδατοδρόμια. Επιθεωρήσεις θα πραγματοποιούνται από την αρμόδια διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, από την αρμόδια Λιμενική Αρχή και για τις υπόλοιπες λειτουργίες του υδατοδρομίου (άρθρο 11 του Ν. 4663/2020) .

Εμφανώς η υπόθεση ότι τα νομικά πλαίσια των αερομεταφορών και της ναυτιλίας μπορούν να συνυπάρξουν είναι αληθής και ο αντίκτυπος που θα έχουν στην κοινωνία θα είναι θετικός όμως θα πρέπει να λάβουμε υπόψιν κάποιες προϋποθέσεις. Ως πρώτη προϋπόθεση θα πρέπει να ληφθεί ότι όλες οι διαδικασίες θα πρέπει να γίνονται με γνώμονα την ασφάλεια των επιχειρήσεων και πρωτίστως των ανθρώπων, επομένως δεν θα πρέπει να δημιουργηθεί σύγχυση για την επιλογή κανονισμών και διατάξεων που θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν από τις παγκόσμιες, τις ευρωπαϊκές και τις ρυθμιστικές αρχές των κρατών μελών. Η δεύτερη προϋπόθεση είναι πως για να βελτιωθεί η δυνατότητα της κοινωνίας για την μεταφορά επιβατών και αγαθών, ήτοι να σταθεροποιηθεί η παραγωγή και η αγορά των υδροπλάνων. Σε παγκόσμια κλίμακα θα χρειαστεί να ενσωματωθούν νέες νομοθεσίες και διαδικασίες οι οποίες θα αντικατοπτρίζουν την σοβαρότητα και την ευελιξία της αγοράς και χρήσης των υδροπλάνων. Με τις προϋποθέσεις αυτές κάθε ενδεχόμενη αύξηση της αποδοτικότητας, και αποτελεσματικότητας και ο αναμενόμενος ανταγωνισμός μπορεί να προσφέρει αυξημένα οφέλη στο κοινωνικό σύνολο . Χαρακτηριστικό παράδειγμα πρέπει να θεωρηθεί η μεγάλη ώθηση και αύξηση του τουρισμού στην Ελλάδα λόγω της αύξησης της προσβασιμότητας που θα έχουν όλοι οι προορισμοί και περιοχές που τώρα θεωρούνται ασύμφοροι για τουριστική

και όχι μόνο εκμετάλλευση. Ας σημειωθεί το γεγονός ότι απομονωμένα σημεία της επικράτειας θα έχουν άμεση επαφή με όλα τα δανειοδοτημένα κέντρα εξυπηρέτησης υδροπλάνων.

Συμπεράσματα

Με την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας δόθηκε η ευκαιρία της εστίασης και εξακρίβωσης των διαδικασιών των νομικών πλαισίων των αερομεταφορών και της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Παρατηρήθηκαν οι διαδικασίες μεταφορών αγαθών από δυο τοποθεσίες της Ευρώπης με τελικό προορισμό την Ελλάδα, διακρίναμε τις ομοιότητες και τις διαφορές των δυο κλάδων ως προς τα νομικά τους πλαίσια και εν κατακλείδι αναλύσαμε τον θετικό και μόνο αντίκτυπο που θα είχε στην κοινωνία η συνεργασία αλλά και ο επιχειρηματικός συντονισμός των δύο κλάδων. Οδηγηθήκαμε στο συμπέρασμα ότι το νομικό πλαίσιο και των δύο κλάδων, τείνει να είναι το ίδιο, με διαφοροποιήσεις οι οποίες κρίθηκαν από τις θεμελιώδεις διάφορες του εκάστοτε μέσου μεταφοράς. Ο συγκερασμός των λειτουργιών των δυο αυτών κλάδων καθιστά σχεδόν αναγκαία την συνεργασία των κλάδων, τάση που έχει σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη και την υποστήριξη εκμετάλλευσης των υδροπλάνων. Ένα πολλά υποσχόμενο μέσο το οποίο δεν είχε την δυνατότητα να εξελιχθεί και να αναπτυχθεί επιχειρηματικά λόγω των μέχρι σήμερα ισχυουσών πρακτικών. Οι δυνατότητες εμφανείς και αυτό υποδηλώνουν τα σημάδια ανάκαμψης της βιομηχανικής τους παραγωγής. Πρόκειται για ένα ευρέως αποδεκτό μέσο μεταφοράς. Εν κατακλείδι, θα ήταν χρήσιμη περαιτέρω έρευνα στα νομικά πλαίσια των αερομεταφορών και της ναυτιλίας, εστιάζοντας σε μεγαλύτερο βάθος το πρόβλημα της εξισορρόπησης της πολυπλοκότητας και του όγκου των νομοθεσιών που τις διέπουν, καθώς και στην παραπέρα απλούστευση νόμων και διαδικασιών που άπτονται της χρήσης των υδροπλάνων σε τοπικό και κατ' επέκταση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Βιβλιογραφία

1. Peter Lorange, (2009), *Shipping Strategy, Innovation for Success*, Cambridge University Press
2. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (1958), Άρθρο 125,128
3. Κανονισμοί του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου: 952/2013, 910/2014, 788/2014, 391/2009, 646/2012,2110/2017,965/2012,1139/2018,1406/2002,35/2012,106/2008,1178/2011,216/2008
4. Alan Leonel - Canamar Leyva (2012), *Seaplane Conceptual Design and Sizing*, University of Glasgow
5. Giangi Gobbi, Ladislav Smrcek (2011), *Report on current strength and weaknesses of existing seaplane/ amphibian transport system as well as future opportunities including workshop analysis*, University of Glasgow

Πηγές Διαδικτύου

1. Elissavet Vozemberg-Vrionidi (2017), Ερώτηση με αίτημα γραπτής απάντησης προς την Επιτροπή, E-002539-17/2017
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2017-002539_EL.html
2. Ms. Bulk (2017), Απάντηση εξ ονόματος της Επιτροπής E-002539/2017,
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2017-002539-ASW_EL.html
3. Αλβανούδης Β. Γρηγόριος (2018), *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων στο Κλάδο της Ναυτιλίας, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης*
<http://ikee.lib.auth.gr/record/298012/files/GRI-2018-21658.pdf>
4. IATA Economics, έκδοση 2019,
<https://www.iata.org/contentassets/e40f133b258d40efac0837d71ede161e/greece-competitiveness-index-report->
5. *The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol (1968)*
https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/portrait.pdfAnthrSp_html-empl/index3d_01.html
6. ΦΕΚ 516/2003,
https://www.ektelonistika.gr/view_cat.php?cat_id=572

7. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (29/12/2006) , Ενοποιημένη απόδοση της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής κοινότητας,
https://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/TREATY_EU_EL.pdf
8. Ισοκράτους Αρεοπαγίτικος (355-354 Π.Χ),
http://ebooks.edu.gr/ebooks/v/html/8547/2720/Ritorika-Keimena_B-Lykeiou-AnthrSp_html-empl/index3d_01.html
9. Οδηγός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εξαγωγή εμπορευμάτων ,
<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/el/content/odigos-gia-tin-exagogi-emporeymaton>
10. Κ.Α.Δ = Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου – Άρθρο 38 με ημερομηνία ισχύος 11/05/1989
<https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/Κώδικας-Αεροπορικού-Δικαίου.pdf>
11. Οδηγός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εισαγωγή εμπορευμάτων,
<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/el/content/odigos-gia-tin-eisagogi-emporeymaton>
12. Χρησιμοποίηση των αεροπορικών καυσίμων
<https://www.shell.com/business-customers/aviation/aviation-fuel/civil-jet-fuel-grades.html>
13. Port State Control = Κρατικός Έλεγχος Λιμένα
<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>
14. Standards of Training Certification and Watchkeeping Code,
<https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx>
15. European Commission guidelines on Aviation Security,
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-security_en
16. Βουλή των Ελλήνων (2020) Σχέδιο νόμου: Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις
<https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/ydatodromio-pap-aposp.pdf>
17. Liang Yun; Alan Bliault; Johnny Doo (3 December 2009). WIG Craft and Ekranoplan: Ground Effect Craft Technology. Springer Science & Business Media

https://books.google.gr/books?id=oAXEphDmmEMC&pg=PA436&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false