

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. ΤΣΙΑΝΤΗΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΣΚΟΥΖΕ 28 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.& FAX : 210-4288085-6

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

Επί των ερωτημάτων που μου θέσατε με την από 13-2-2008 επιστολή σας, η γνωμοδότησή μου έχει ως εξής:

1.Επί του πρώτου ερωτήματος σας, εάν ένα σκάφος με κοινοτική σημαία, δύναται να φέρει ναυτολόγιο του NAT, λεκτέα τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 86 του Κ.Ν. 792/78 "που πλοίων μη εξαιρουμένων των εις την υπηρεσίαν του Κράτους ανηκόντων ή χρησιμοποιουμένων υπ' αυτού τοιούτην ή και των θαλαμηγών άνω των 100 κόρων, υποχρεούται να εφοδιασθεί με ναυτολόγιο".

Απαλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο οι μηχανότρατες μέχρι 30 κ.ο.χ., τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής μέχρι 100 κ.ο.χ και όλα τα λοιπά ιστιοφόρα πετρελαιοκίνητα σκάφη μέχρι 25 κ.ο.χ. σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2575/98 άρθρο 4 παρ.2.

Οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί που εργάζονται στις παραπάνω κατηγορίες σκαφών ασφαλίζονται στο NAT, TΠEN, EN και ΕΛΟΕΝ ανάλογα με το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που κατέχουν, την ειδικότητα ναυτολόγησης και την κατηγορία των πλοίων που εργάζονται.

Για τα σκάφη αυτά μπορεί να συντάσσονται (αντί ναυτολογίου) σχετικές καταστάσεις οι οποίες εξοφλούνται χωρίς πρόσθετα τέλη γίνεται μέσα σε διάστημα 30 ημερών από τη λήξη του μήνα ασφάλισης.Εξάλλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Β.Δ. 19/67, οι Έλληνες ναυτικοί που

υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία μπορούν να ασφαρίζονται στο Ν.Α.Τ. εφόσον πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες Εταιρείες (Ελληνικών συμφερόντων κατά 50% και πλέον) έχουν συνάψει συμβάσεις με το Ν.Α.Τ., με τις οποίες αναλαμβάνουν την υποχρέωση της καταβολής της αναλογούσης σύμφωνα με την κατηγορία του πλοίου εισφοράς πλοιοκτήτου, τις κρατήσεις από τη μισθοδοσία των επί του πλοίου υπηρετούντων Ελλήνων ναυτικών, την υπέρ του Ν.Α.Τ. και Λοιπών Ταμείων εισφορών καθώς και την απόδοση των ποσών τούτων στο Ν.Α.Τ.

Υπό τα ως άνω δεδομένα σκάφη με σημαία με κοινοτική σημαία μπορούν να ανοίξουν ναυτολόγιο στο ΝΑΤ , εφόσον υπογράψουν σύμβαση ασφαλίσεως με το ΝΑΤ.

Στο σημείο αυτό θα σας έλεγα να απευθυνθείτε στο ΝΑΤ για να σας αναφέρει την πρακτική που ακολουθεί στα θέματα αυτά .

2.Επί του δευτέρου ερωτήματος σας, ποια η προβλεπόμενη σύνθεση για σκάφος υπό κοινοτική σημαία, που φέρει ναυτολόγιο του ΝΑΤ, λεκτέα τα ακόλουθα:

Η σύνθεση θα καθοριστεί με το ελληνικό δίκαιο και οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν ουν τα προσόντα που ορίζει το ελληνικό δίκαιο .

3. Επί του τετάρτου ερωτήματος, το οποίο λόγω της σημασίας του προηγείται του τρίτου ερωτήματός σας, εάν ένας υπήκοος κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης δύναται να ναυτολογηθεί ως Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης σε σκάφος υπό ελληνική σημαία, λεκτέα τα ακόλουθα :

Το άρθρο 39 της Συνθήκης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΣυνθΕΚ) προβλέπει τα εξής: «1. Εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων εντός της Κοινότητας. 2. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων συνεπάγεται την κατάργηση κάθε διακρίσεως λόγω

ιθαγενείας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών, όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και τους άλλους όρους εργασίας. 3. Με την επιφύλαξη των περιορισμών που δικαιολογούνται για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας και δημοσίας υγείας, η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων περιλαμβάνει το δικαίωμά τους: α) να αποδέχονται κάθε πραγματική προσφορά εργασίας, β) να διακινούνται ελεύθερα για το σκοπό αυτόν εντός της επικρατείας των κρατών μελών, γ) να διαμένουν σε ένα από τα κράτη μέλη με το σκοπό να ασκούν εκεί ορισμένη εργασία σύμφωνα με τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που διέπουν την απασχόληση των εργαζομένων υπηκόων αυτού του κράτους μέλους, δ) να παραμένουν στην επικράτεια ενός κράτους μέλους και μετά την άσκηση σ' αυτό ορισμένης εργασίας, κατά τους όρους που θα αποτελέσουν αντικείμενο κανονισμών εφαρμογής που θα εκδώσει η Επιτροπή. 4. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται προκειμένου περί απασχολήσεως στη δημόσια διοίκηση.»

Επίσης, το άρθρο 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1612/68 του Συμβουλίου, της 15^{ης} Οκτωβρίου 1968, περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας, ορίζει τα εξής: «1. Κάθε υπήκοος κράτους μέλους, ανεξαρτήτως του τόπου διαμονής του, έχει το δικαίωμα να αναλαμβάνει μισθωτή δραστηριότητα και να την ασκεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, συμφώνως προς τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ρυθμίζουν την απασχόληση των ημεδαπών εργαζομένων του κράτους αυτού. 2. Απολαύει ιδίως στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, του ιδίου, όπως και οι υπήκοοι του κράτους αυτού, δικαιώματος προτεραιότητας στις διαθέσιμες θέσεις εργασίας.» Στο άρθρο 4 του ως άνω Κανονισμού προβλέπει: «1. Οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών που περιορίζουν, κατ' αριθμό ή ποσοστιαία, την απασχόληση των αλλοδαπών, κατ' επιχείρηση, κατά κλάδο

δραστηριότητας, κατά περιφέρεια ή σε εθνικό επίπεδο, δεν εφαρμόζονται στους υπηκόους των άλλων κρατών μελών. 2. Όταν σε κράτος μέλος, η παροχή οιονδήποτε πλεονεκτημάτων σε επιχειρήσεις εξαρτάται από την απασχόληση ενός ελαχίστου ποσοστού ημεδαπών εργαζομένων, οι υπήκοοι των άλλων κρατών μελών λογίζονται ως ημεδαποί εργαζόμενοι, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1963 [...].»

Τέλος, στο άρθρο 2 του Π.Δ. 12/1993 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων, ναυτικών, υπηκόων Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνώρισεως θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας», όπως αυτό συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 315/1995 ορίζεται ότι : «1. Υπήκοοι Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς εξαιρουμένης της θέσεως του πλοιάρχου και του νομίμου αναπληρωτή του. 2. Προς τον σκοπό αυτό, όπου στην ισχύουσα νομοθεσία που ρυθμίζει την εργασία επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων αναφέρονται οι όροι "Έλληνες ναυτικοί" ή ημεδαποί" ή άλλος όρος που υποδηλώνει πρόσωπο Ελληνικής ιθαγενείας, νοούνται και οι υπήκοοι των Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με την νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεώς τους». Σημειωτέον ότι στο άρθρο 2 του ΠΔ 315/1995 (Α 171) ορίζεται ότι: «Οι ρυθμίσεις του Π.Δ. 12/1993 που αφορούν υπηκόους Κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή πλοία που φέρουν αντίστοιχη σημαία

επεκτείνονται και στους υπηκόους Κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, πλην Ελβετίας, και τα πλοία που φέρουν αντίστοιχη σημαία».

Το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (στο εξής ΔΕΚ), στην υπόθεση C-47/02, με την οποία ζητείται, μετά από αίτηση προς αυτό, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΣυνθΕΚ, η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 39 παρ. 4 της ΣυνθΕΚ, απεφάνθη ότι : *«Το άρθρο 39, παράγραφοι 1 έως 3, ΕΚ εγκαθιδρύει την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων και την εξάλειψη κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγενείας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών. Το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ προβλέπει ωστόσο ότι οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται προκειμένου περί απασχολήσεως στη δημόσια διοίκηση.*

Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η κατά το άρθρο 39, παράγραφος 4 ΕΚ έννοια της δημοσίας διοικήσεως πρέπει να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται ομοιόμορφα εντός ολόκληρης της Κοινότητας και, συνεπώς, δεν μπορεί να αφεθεί στην απόλυτη διάκριση των κρατών μελών.

Η εν λόγω έννοια αφορά τις θέσεις απασχολήσεως οι οποίες συνεπάγονται άμεση ή έμμεση συμμετοχή στην άσκηση της δημοσίας εξουσίας και στα καθήκοντα που έχουν ως αντικείμενο τη διασφάλιση των γενικών συμφερόντων του κράτους ή των άλλων δημοσίων οργανισμών και συνεπώς προϋποθέτουν την ύπαρξη ειδικής σχέσεως αλληλεγγύης των κατόχων τους προς το κράτος καθώς και την αμοιβαιότητα των δικαιωμάτων και καθηκόντων που αποτελούν το θεμέλιο του δεσμού της.

Απεναντίας, η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ δεν έχει εφαρμογή επί των θέσεων εργασίας που, ενώ υπάγονται στο κράτος ή σε άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου, εντούτοις δεν συνεπάγονται καμία συμμετοχή σε καθήκοντα που ανάγονται στην κατά κυριολεξία δημόσια διοίκηση ούτε, κατά μείζονα λόγο, επί θέσεων

εργασίας στην υπηρεσία ενός ιδιώτη ή ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, οποιαδήποτε και αν είναι τα καθήκοντα που ανατίθενται στον εργαζόμενο.

Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει επίσης ότι, ως εξαίρεση από τον θεμελιώδη κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας των κοινοτικών εργαζομένων και της απαγορεύσεως των διακρίσεων σε βάρος τους, το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να περιορίζει την έκταση εφαρμογής του σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο για τη διασφάλιση των συμφερόντων που η διάταξη αυτή επιτρέπει στα κράτη μέλη να προστατεύουν.

Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι το γερμανικό δίκαιο απονέμει στους πλοιάρχους αλιευτικών σκαφών υπό γερμανική σημαία αρμοδιότητες συνδεδεμένες με τη διαφύλαξη της ασφαλείας και την άσκηση εξουσιών αστυνομεύσεως, ιδίως σε περίπτωση κινδύνου επί του πλοίου, συνοδευόμενες ενδεχομένως από εξουσίες διενέργειας ανακρίσεων, λήψεως κατασταλτικών μέτρων ή επιβολής κυρώσεων, οι οποίες βαίνουν πέραν της απλής συμβολής στη διαφύλαξη της δημοσίας ασφαλείας για την οποία μπορεί να φέρει την υποχρέωση κάθε άτομο. Επιπλέον, ορισμένα βοηθητικά καθήκοντα ληξιάρχου, τα οποία δεν μπορούν να δικαιολογηθούν από τις απλές ανάγκες διακυβερνήσεως του πλοίου, ανατίθενται στον πλοίαρχο, ειδικότερα το καθήκον να παραλαμβάνει την κοινοποίηση της γεννήσεως ή του θανάτου ενός προσώπου κατά τον πλου, έστω και αν απόκειται σε αρμόδιο εκπρόσωπο του ληξιαρχείου, επί της ξηράς, να εκδίδει τις αυθεντικές πράξεις. Αν και είναι δυνατό να υφίστανται ορισμένες αμφιβολίες επί του κατά πόσον τα εν λόγω καθήκοντα ληξιάρχου συνεπάγονται άμεση ή έμμεση συμμετοχή στην άσκηση δημόσιας εξουσίας, αμφιβολίες που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξαλείψει, είναι απεναντίας βέβαιο ότι τα καθήκοντα που συνδέονται με τη διαφύλαξη της ασφαλείας και την άσκηση εξουσιών αστυνομεύσεως συνιστούν

συμμετοχή στην άσκηση αρμοδιοτήτων δημόσιας εξουσίας ενόψει της διαφυλάξεως των γενικών συμφερόντων του κράτους της σημαίας.

Το γεγονός ότι οι πλοίαρχοι είναι στην υπηρεσία φυσικού ή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου δεν είναι, καθεαυτό, ικανό να αποκλείσει την εφαρμογή του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ εφόσον είναι βέβαιο ότι, για την εκπλήρωση της δημόσιας αποστολής που τους έχει ανατεθεί, οι πλοίαρχοι ενεργούν ως εκπρόσωποι της δημόσιας εξουσίας, στην υπηρεσία των γενικών συμφερόντων του κράτους της σημαίας.

Ωστόσο, η προσφυγή στην προβλεπόμενη στο άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ παρέκκλιση από την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από το μόνο γεγονός ότι στους κατόχους των εν λόγω θέσεων απασχολήσεως ανατίθενται από το εθνικό δίκαιο αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας. Πρέπει ακόμη οι αρμοδιότητες αυτές να ασκούνται πράγματι κατά τρόπο συνήθη από τους εν λόγω κατόχους των θέσεων απασχολήσεως και να μην αντιπροσωπεύουν ένα πολύ περιορισμένο μέρος των δραστηριοτήτων τους. Συγκεκριμένα, η έκταση της παρεκκλίσεως αυτής πρέπει να περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο για τη διαφύλαξη των γενικών συμφερόντων του οικείου κράτους μέλους, η οποία δεν είναι δυνατό να τεθεί σε κίνδυνο αν αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας ασκούνται μόνον κατά τρόπο σποραδικό, ή και κατ' εξαίρεση, από υπηκόους άλλων κρατών μελών.

Από τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο προκύπτει όμως ότι οι θέσεις πλοιάρχου αλιευτικών σκαφών τα οποία ασκούν τη δραστηριότητά τους στα πλαίσια της «μικρής ναυσιπλοΐας», οι οποίες συνίστανται κατ' ουσίαν στη διακυβέρνηση πλοίων μικρού μεγέθους, με περιορισμένο πλήρωμα, και στην άμεση συμμετοχή στην αλιεία και στην επεξεργασία των αλιευμάτων, αποτελούν θέσεις απασχολήσεως

στις οποίες το καθήκον εκπροσωπήσεως του κράτους της σημαίας κατέχει, στην πράξη, ασήμαντη θέση.

Επιπλέον, όπως επισήμανε ορθά η γενική εισαγγελέας στο σημείο 68 των προτάσεών της, η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας δεν επιβάλλει να έχει ο πλοίαρχος την ιθαγένεια του κράτους της σημαίας.

Πρέπει ακόμη να εξεταστεί αν η προϋπόθεση της ιθαγένειας από την οποία εξαρτάται η πρόσβαση στις εν λόγω θέσεις απασχολήσεως θα μπορούσε να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 39, παράγραφος 3, ΕΚ.

Αρκεί συναφώς να υπομνηστεί ότι η ευχέρεια που έχουν τα κράτη μέλη να περιορίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας και δημοσίας υγείας δεν αποσκοπεί στον αποκλεισμό οικονομικών τομέων, όπως αυτός της αλιείας, ή επαγγελματών, όπως αυτό του πλοιάρχου αλιευτικών σκαφών, από την εφαρμογή της αρχής αυτής, και τούτο από την άποψη της προσβάσεως στην απασχόληση, αλλά αποβλέπει στο να καθίσταται δυνατό στα κράτη μέλη να απαγορεύουν την πρόσβαση ή τη διαμονή στο έδαφός τους σε πρόσωπα των οποίων η είσοδος ή η διαμονή στα εδάφη αυτά θα συνιστούσε, αυτή καθεαυτή, κίνδυνο για τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια ή τη δημόσια υγεία

Κατά συνέπεια, ο γενικός αποκλεισμός από την πρόσβαση στις θέσεις πλοιάρχου αλιευτικών σκαφών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τους λόγους στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 39, παράγραφος 3, ΕΚ.

Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, στο προδικαστικό ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να προορίζει αποκλειστικά για τους υπηκόους του τις θέσεις πλοιάρχου σκαφών φερόντων τη σημαία του τα οποία ασκούν τη δραστηριότητά τους στα πλαίσια της «μικρής ναυσιπλοΐας» (Kleine Seeschiffahrt), μόνον υπό την

προϋπόθεση ότι οι αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας οι οποίες απονέμονται στους πλοιάρχους των σκαφών αυτών ασκούνται πράγματι κατά τρόπο συνήθη και δεν αντιπροσωπεύουν πολύ περιορισμένο μέρος των δραστηριοτήτων τους.

Για τους λόγους αυτούς, το ΔΕΚ κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με διάταξη της 31ης Ιανουαρίου 2002 το Schleswig-Holsteinisches Obergerverwaltungsgericht, αποφάνθηκε ότι : **Το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να προορίζει αποκλειστικά για τους υπηκόους του τις θέσεις πλοιάρχου σκαφών φερόντων τη σημαία του τα οποία ασκούν τη δραστηριότητά τους στα πλαίσια της «μικρής ναυσιπλοΐας» (Kleine Seeschiffahrt) μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας οι οποίες απονέμονται στους πλοιάρχους των σκαφών αυτών ασκούνται πράγματι κατά τρόπο συνήθη και δεν αντιπροσωπεύουν πολύ περιορισμένο μέρος των δραστηριοτήτων τους».**

Επίσης, το ΔΕΚ στην υπόθεση C-405/01, με την οποία ζητείται, μετά από αίτηση, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 39 ΕΚ καθώς και των άρθρων 1 και 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1612/68 του Συμβουλίου, της 15^{ης} Οκτωβρίου 1968, περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας, απεφάνθη ότι: **«1) Το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προβλέπουν ότι οι θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων τους μπορούν να καταλαμβάνονται αποκλειστικά από ημεδαπούς παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι προνομίες δημοσίας εξουσίας που χορηγούνται στους πλοιάρχους και υποπλοιάρχους των πλοίων αυτών όντως ασκούνται τακτικά και δεν**

αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μερίδιο των δραστηριοτήτων τους, και 2) Το άρθρο 39 ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμποδίζει τα κράτη μέλη να εξαρτούν από την προϋπόθεση της αμοιβαιότητας την πρόσβαση των υπηκόων των άλλων κρατών μελών στις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των υπό τη σημαία τους εμπορικών πλοίων».

Σημειωτέον ότι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας με την από 12-4-2007 Εισηγητική Έκθεσή του προς τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας, ορμώμενος από τις ως άνω αποφάσεις του ΔΕΚ, εισηγείται την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο θα συμπληρώνει το ως άνω Π.Δ. 12/1993, όπως αυτό έχει συμπληρωθεί ήδη με το Π.Δ. 315/1995, και συγκεκριμένα την προσθήκη εδαφίου στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του Π.Δ. 12/1993, η οποία αναφέρει ότι «Υπήκοοι Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς εξαιρουμένης της θέσεως του πλοιάρχου και του νομίμου αναπληρωτή του» ως ακολούθως : «Η πιο πάνω εξαίρεση ισχύει όταν τα καθήκοντα δημόσιας διοίκησης του πλοιάρχου και σε περίπτωση απουσίας ή αδυναμίας αυτού, του νομίμου αναπληρωτή του, ασκούνται τακτικά κατά τρόπο συνήθη και δεν αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μέρος των συνολικών καθηκόντων τους. Σε περίπτωση αμφιβολίας, ως προς το εάν σε συγκεκριμένο Ελληνικό Εμπορικό Πλοίο έχει εφαρμογή η υπόψη εξαίρεση, το θέμα επιλύεται από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού».

Από τα ως άνω νομοθετικά κείμενα, τη νομολογία του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αλλά και τις διαφαινόμενες προθέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, προκύπτει ότι είναι δυνατόν ένας υπήκοος κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να ναυτολογηθεί ως Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης ενός σκάφους υπό ελληνική σημαία, υπό την απαραίτητη, όμως, προϋπόθεση ότι οι αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας που απονέμονται στους Πλοιάρχους ή Κυβερνήτες της κατηγορίας των σκαφών αυτών δεν ασκούνται από αυτούς σε τακτική και μόνιμη βάση και δεν αντιπροσωπεύουν μεγάλο μερίδιο των δραστηριοτήτων τους.

Σε κάθε περίπτωση αν υπάρχει αμφιβολία το θέμα θα το λύσει το ΣΕΝ.

4. Επί του τρίτου ερωτήματος, εάν ένας υπήκοος κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης δύναται να ναυτολογηθεί ως μέλος πληρώματος σε σκάφος υπό ελληνική σημαία, λεκτέα τα ακόλουθα :

Από τις ως άνω προεκτεθείσες σκέψεις επί του τετάρτου ερωτήματός σας, ως προς τη δυνατότητα δηλαδή ναυτολόγησης ως Πλοίαρχου ή Κυβερνήτη σε σκάφος υπό ελληνική σημαία ενός υπηκόου Κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, προκύπτει ότι είναι δυνατή η ναυτολόγηση ενός υπηκόου Κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ως μέλους πληρώματος σε σκάφος υπό ελληνική σημαία.

Λαμβανομένων υπόψη των ως άνω διατάξεων, ήτοι: (α) του άρθρου 39 της Συνθήκης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΣυνθΕΚ), που προβλέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων εντός της Κοινότητας, (β) του άρθρου 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1612/68 του Συμβουλίου, της 15^{ης} Οκτωβρίου 1968, περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας και (γ) του άρθρου 2

του Π.Δ. 12/1993 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων, ναυτικών, υπηκόων Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων...», με το οποίο εξομοιώνονται οι Έλληνες ναυτικοί με τους ναυτικούς οι οποίοι είναι υπήκοοι των Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με την νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεώς τους, αλλά και της ως άνω νομολογίας του ΔΕΚ περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων, υπό το πρίσμα των διατάξεων του άρθρου 39 της ΣυνθΕΚ και των άρθρων 1 και 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1612/68 του Συμβουλίου, και με βάση το επιχείρημα «από το μείζον στο έλασσον» (argumentum a majori ad minus), προκύπτει το συμπέρασμα ότι, εφόσον είναι δυνατή η υπό προϋποθέσεις ναυτολόγηση ως Πλοιάρχου ή Κυβερνήτη σε σκάφος υπό ελληνική σημαία ενός υπηκόου-κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, επιτρέπεται η ναυτολόγηση ως μέλους πληρώματος σε σκάφος υπό ελληνική σημαία ενός ναυτικού, που είναι υπήκοος κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δεδομένου ότι αυτός δεν είναι επιφορτισμένος με καθήκοντα άσκησης δημόσιας εξουσίας και ούτω δεν υφίσταται ο τιθέμενος για τους Πλοιάρχους ως άνω περιορισμός, δηλαδή η μη τακτική και σε μόνιμη άσκηση καθηκόντων δημόσιας εξουσίας, προκειμένου αυτοί να ναυτολογηθούν σε σκάφη υπό ελληνική σημαία.

5) επί του 5^{ου} και 6^{ου} ερωτήματος .

Η άποψή μου είναι όχι, εκτός αν επιτρέπεται από την σύνθεση η κίνηση του πλοίου χωρίς κυβερνήτη και μηχανικό .

Πειραιάς 20-2-2008

Α .Τσιαντής .