

**Ρυμούλκηση στο Αιγαίο  
– Κανονισμός 3577/92 της ΕΕ – Διαφορά σε σχέση με το SAR –  
Λοιπές συναφείς επισημάνσεις \***

**Βασιλείου Γ. Μακρή,**  
Στρατιωτικού Δικαστή, Νομικού Συμβούλου Γ.Ε.ΕΘ.Α

\* Το κείμενο που ακολουθεί συντάχθηκε για την ενημέρωση της ιεραρχίας του ΓΕΕΘΑ επί του θέματος, κατόπιν της εκδόσεως σχετικής Απόφασεως (της 11ης Ιαν. 2007) του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επί της υποθέσεως C-251/04, η οποία έκρινε προσφυγή της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά της Ελλάδος, και σχετικού δημοσιεύματος της 22-01-07 της εφημερίδος "Αυριανή".

**Σ Η Μ Ε Ι Ω Μ Α**  
**(Διά ιεραρχία ΓΕΕΘΑ)**

**ΓΕΕΘΑ/Γραφείο Νομικού Συμβούλου**  
Αθήνα, 15 Φεβ 2007

**Θέμα :** Ρυμούλκηση στο Αιγαίο – Κανονισμός 3577/92 της ΕΕ – Διαφορά σε σχέση με το SAR – Λοιπές συναφείς επισημάνσεις

- Σχετ. :**
- α. Απόφαση της 11ης Ιαν. 2007 του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επί της υποθέσεως C-251/04, κατόπιν προσφυγής της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά της Ελλάδος **(Δ-1)**
  - β. Δημοσίευμα της 22ας Ιαν. 2007 της εφημερίδας "Αυριανή" με τίτλο «Ευρωπαϊκό "χαστούκι" στις ορέξεις της Άγκυρας» **(Δ-2)**

**Κατόπιν σχετικής εντολής, αναφορικά με το θέμα εκτίθενται τα ακόλουθα :**

**Γενικά**

1. Η (α) σχετική απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με την ερμηνεία ορισμένων διατάξεων του Κανονισμού ΕΟΚ 3577/92 του Συμβουλίου της 07-12-1992 που αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών και με το ενδεχόμενο παραβάσεώς τους από την Ελλάδα (όπως ισχυριζόταν η

προσφεύγουσα, κατά της Ελλάδας, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων {ΕΕΚ}).

2. Το ζήτημα αυτό (ήτοι ένα ζήτημα “εμπορικού – ναυτικού, κοινοτικού δικαίου) νομικά είναι εντελώς διάφορο από τα ζητήματα της έρευνας και διάσωσης (SAR) στο Αιγαίο (βλ. παρακάτω) και κακώς, κατά την άποψή μας, το (β) σχετικό δημοσίευμα προβαίνει σε μία τέτοιου είδους σύνδεση, τουλάχιστον σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα από την έκδοση της ανωτέρω απόφασης<sup>1</sup>. Νομικά (πάντοτε), οι αντίστοιχοι καλυπτόμενοι τομείς δεν τέμνονται.

### **Η ερμηνεία του ΔΕΚ αναφορικά με τον Κανονισμό 3577/92 και τη συμπεριφορά της Ελλάδας**

3. Το ΔΕΚ, αφού άκουσε τους διαδίκους (ΕΕΚ – Ελλάδα), κατέληξε στα ακόλουθα συμπεράσματα :

α. Η φύση και τα χαρακτηριστικά της ρυμούλκησης (ως εμπορικής πράξεως) διαφέρουν από τη φύση και τα χαρακτηριστικά των “θαλασίων ενδομεταφορών”, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 §1 του Κανονισμού.

β. Η ρυμούλκηση, μολονότι παρέχεται έναντι αμοιβής, δεν συνιστά άμεση θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. *Το ρυμουλκό που βοηθά ένα σκάφος να ελιχθεί ή ενισχύει ή αντικαθιστά τη μηχανική του ισχύ, δεν καθίσταται το ίδιο σκάφος μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων.*

γ. Επομένως η ρυμούλκηση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 §1 του Κανονισμού.

δ. Οι σχετικές διατάξεις του άρθρου 11 §1 του “Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου” (ΚΔΝΔ)<sup>2</sup>, του ΠΔ 45/83 “Ρυμούλκηση πλοίων”, καθώς και του “Γενικού Κανονισμού Λιμένος” (έχει κυρωθεί με Απόφαση του Α/ΛΣ), δεν παραβιάζουν το κοινοτικό δίκαιο.

\*\*

---

<sup>1</sup> Ο Κανονισμός 3577/92 για τις “θαλάσσιες μεταφορές” έχει ως πεδίο εφαρμογής υπηρεσίες οι οποίες, αφενός μεν παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής, αφετέρου δε έχουν ως αντικείμενο τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ δύο σημείων της επικράτειας ενός και μόνο κράτους μέλους.

<sup>2</sup> Κατά το άρθρο 11 §1 του ΚΔΝΔ οι πάσης φύσεως εργασίες ρυμούλκησης ... καθώς και η παροχή επιθαλάσσιας αρωγής και η διεξαγωγή ναυαγοσωστικών εργασιών ... επιτρέπεται να πραγματοποιούνται εντός ή μεταξύ των ελληνικών χωρικών υδάτων μόνον από πλοία υπό ελληνική σημαία.

4. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι κατά το άρθρο 3 του ΠΔ 45/83 **επιτίτρεται** σε ρυμουλκά ή άλλα πλοία **υπό ξένη σημαία** :

α. Να καταπλέουν σε ελληνικό λιμάνι ή σημείο των ελληνικών ακτών, όταν ρυμουλκούν πλοίο κλπ, του οποίου η ρυμούλκηση άρχισε από **αλλοδαπό** λιμάνι ή σημείο των ακτών **ξένου** κράτους ή της **ανοικτής θάλασσας**.

β. Να παραλαμβάνουν για ρυμούλκηση από ελληνικό λιμάνι ή σημείο των ελληνικών ακτών, πλοίο κλπ που προορίζεται για **αλλοδαπό** λιμάνι ή σημείο των ακτών **ξένου** κράτους ή την **ανοικτή θάλασσα**.

γ. Να διαπλέουν τα ελληνικά χωρικά ύδατα όταν, προερχόμενα από **αλλοδαπό** λιμάνι ή σημείο των ακτών **ξένου** κράτους ή την **ανοικτή θάλασσα**, ρυμουλκούν πλοίο κλπ και κατευθύνονται σε **αλλοδαπό** λιμάνι ή σημείο των ακτών **ξένου** κράτους ή την **ανοικτή θάλασσα**.

Βλ. όλο το άρθρο 3 του ΠΔ 45/83 υπό τον **Δ-3**.

### **Έρευνα και διάσωση (SAR) στο Αιγαίο**

5. Η έρευνα & διάσωση είναι *καθήκον, υποχρέωση και δικαίωμα του κυρίαρχου κράτους*, συνδέεται άρρηκτα με την κυριαρχία αυτή και ανατίθεται στα κράτη από το διεθνές δίκαιο, προκειμένου να εξασφαλίζεται ανά πάσα στιγμή σ' όλο τον κόσμο, ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός προστασίας της ανθρώπινης ζωής.

6. Όπως έχουμε ήδη επισημάνει παραπάνω, *η ναυτική έρευνα και διάσωση πλοίων που κινδυνεύουν* δεν έχει καμία σχέση με την παροχή υπηρεσιών ρυμούλκησης ή συναφών ή παρομοίων υπηρεσιών, *ως μορφή εμπορικής διαμεσολάβησης*, στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου<sup>3</sup>.

### **Έρευνα και διάσωση α/φ που κινδυνεύουν**

7. Το άρθρο 25 της Σύμβασης του Σικάγο του 1944 (έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με τον Ν. 211/47) και το Παράρτημα 12 αυτής, περιέχουν διατάξεις για την αεροπορική έρευνα & διάσωση. Η ελληνική περιοχή έρευνας & διάσωσης σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος ταυτίζεται με την περιοχή του FIR Αθηνών και έχει καθοριστεί εδώ και δεκαετίες με Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας (1952 και 1958) που εγκρίθηκαν στη συνέχεια από το Συμβούλιο του ICAO. Στο

---

<sup>3</sup> Το αυτό ισχύει, όπως είναι αυτονόητο, και για την έρευνα και διάσωση α/φ που κινδυνεύουν.

είδος αυτό διασώσεως αναφέρονται και οι διατάξεις των άρθρων 123, 124 και 175 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/88).

### Ναυτική έρευνα και διάσωση πλοίων που κινδυνεύουν

8. Όσον αφορά τα *ναυτικά ατυχήματα*, το θέμα ρυθμίζεται από την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Έρευνας & Διάσωσης του IMO (Αμβούργο 1979), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1985<sup>4</sup>. Η Σύμβαση αυτή επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη να οργανώνουν υπηρεσίες έρευνας & διάσωσης για να παρέχουν βοήθεια σε κινδυνεύοντα πλοία (*vessels in distress*), **σε τμήματα της ανοικτής θάλασσας που πρόσκεινται στα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους**.

\*\*

9. Και από μόνη αυτή την εν περιλήψει αναφορά στη Σύμβαση του Αμβούργου του 1979 της προηγούμενης παραγράφου, καθίσταται προφανής η διαφορά σε σχέση με το ρυθμιστικό πεδίο του Κανονισμού 3577/92, ο οποίος αφορά στη "παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών [ως εμπορική δραστηριότητα] εντός των κρατών-μελών" και στη κατάργηση των περιορισμών στο τομέα αυτό, ώστε να γίνει εφικτή "η εγκαθίδρυση ενιαίας εσωτερικής αγοράς" (με εξαίρεση, όπως είδαμε παραπάνω, τις υπηρεσίες ρυμούλκησης).

10. Προφανής είναι επίσης η διαφορά και σε σχέση με το ρυθμιστικό πεδίο του Κανονισμού ΕΟΚ 4055/86 του Συμβουλίου της 22-12-1986, ο οποίος επίσης αναφέρεται στην υπό Δ-1 απόφαση του ΔΕΚ και ο οποίος αφορά στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών [ως εμπορική διαμεσολάβηση] στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, *μεταξύ κρατών-μελών* [ήτοι όχι εντός ενός κράτους-μέλους] *και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών*.

\*\*

11. Για περισσότερο λεπτομερειακή αναφορά στα ζητήματα του SAR και ιδίως του ναυτικού SAR στο Αιγαίο και του προβληματικού *τουρκικού κανονισμού 88/13559 περί έρευνας & διάσωσης* του 1988/1989, βλ. το υπό **Δ-4** Σημείωμα του υπογράφοντος, το οποίο συντάχθηκε τον Ιανουάριο του 2002 κατόπιν αιτήματος του Δντού της τότε ΥΣΠ/ΓΕΕΘΑ.

\*\*

---

<sup>4</sup> Η Ελλάδα υπέγραψε την Σύμβαση αυτή την 20-08-1980 και την κύρωσε με τον Ν. 1844/89 (ΦΕΚ Α' 100/25-04-89).

12. Ανεξάρτητα από τα αναφερόμενα ανωτέρω στη παράγραφο 2 του παρόντος, το Γραφείο μας δεν έχει αρμοδιότητα να εκτιμήσει τις ενδεχόμενες πολιτικές συνέπειες της (α) σχετικής απόφασης σε οποιονδήποτε τομέα και ιδίως τις ενδεχόμενες συνέπειές της στις ελληνο-τουρκικές σχέσεις.

\*\*

13. Όπως προκύπτει από τις διατάξεις του υπό Δ-3 ΠΔ (και στις εκεί αναφερόμενες περιπτώσεις), ρυμούλκηση στο Αιγαίο μπορούν να εκτελέσουν και ρυμουλκά με ξένη σημαία, ήτοι και τουρκική<sup>5</sup>.

14. Τέλος, κατά την άποψή μας, σε περίπτωση κατά την οποία πλοίο στο Αιγαίο αρνηθεί υπηρεσίες διάσωσης από την Ελλάδα, η πλευρά μας θα πρέπει να σεβαστεί την άρνησή του αυτή, εκτός εάν κριθεί ότι άμεσα και πραγματικά κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές ή επίκειται η εκδήλωση άλλου μεγάλου και σοβαρού κινδύνου, οπότε οι υπηρεσίες “έρευνας & διάσωσης” θα προσφερθούν δια της βίας.\_

---

<sup>5</sup> Για παράδειγμα, τουρκικό μη-κρατικό πλοίο, κατά τη διέλευσή του από τη χωρική μας θάλασσα ακινητεί λόγω μηχανικού προβλήματος και χωρίς να κινδυνεύει άμεσα με βύθιση ή να επίκειται εξ αυτού του λόγου άλλος άμεσος κίνδυνος (π.χ. περιβαλλοντική καταστροφή), ειδοποιεί και έρχεται από τις τουρκικές ακτές, ρυμουλκό υπό τουρκική σημαία, προκειμένου να το ρυμουλκήσει από τη χωρική μας θάλασσα σε λιμάνι στις τουρκικές ακτές.