

Η εθνική εμπορική ναυτιλία και οι δυνατότητες ανάπτυξής της

Της κ. ΚΕΡΗ Π. ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗ

Η Ελλάδα, χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση, οφείλει κατά ένα μεγάλο μέρος την πολιτική της και οικονομική της υπόσταση στην εμπορική της ναυτιλία.

Η Ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα στην διεθνή υγρή αρένα προϋπήρξε της συστάσεως του ελληνικού κράτους και συνέβαλε αποφασιστικά στην δημιουργία του, καθώς και στην ανάπτυξή του. Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε συνήθως χωρίς την οικονομική βοήθεια του ελληνικού κράτους. Η αρωγή της ελληνικής πολιτείας συνήθως εκδηλώνεται με την θέσπιση ελκυστικής νομοθεσίας για να συγκρατήσει τα ελληνικά ή να επαναπατρίσει τα ελληνόκτητα πλοία στο ελληνικό νοηλόγιο.

Η σταθερή υποστήριξη από τις κατά καιρούς ελληνικές Κυβερνήσεις σ' εθνικό και διεθνές πεδίο των αρχών της ελεύθερης διεξαγωγής του θαλασσίου εμπορίου και του θεμιτού ανταγωνισμού, είναι συνήθως η κρατική ουσιαστική βοήθεια, που απολαμβάνει η ελληνική και η ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία εξαρτάται αποκλειστικά από το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς.

I. Σημερινή κατάσταση της εθνικής εμπορικής ναυτιλίας

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος έχει την πρώτη θέση μεταξύ των εμπορικών στόλων της Ευρώπης. Η αξία, του ελληνικού εμπορικού στόλου, εκτιμάται περίπου σε 40 δισεκατομμύρια δολλάρια.

Ο στόλος υπό Ελληνική σημαία άνω των 1000 κ.ο.χ. περιλαμβάνει σήμερα 890 πλοία και περίπου 100 πλοία από 100 έως 1000 κ.ο.χ.. Σ' αυτό τον αριθμό των πλοίων θα πρέπει να προστεθούν περίπου δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) μικρά πλοία κάτω των 100 κόρων.

Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 16% περίπου του παγκοσμίου στόλου σε μεταφορική ικανότητα.

Ο ελληνόκτητος στόλος (άνω των 1000 κόρων ολικής χωρητικότητας) αριθμεί περίπου 3360 πλοία, παντός τύπου, ο οποίος φέρει την εθνική σημαία τριαντατεσσάρων περίπου διαφορετικών κρατών.

Οι άλλες σημαίες, τις οποίες υψώνουν συνήθως οι Έλληνες στα πλοία τους είναι κυρίως της Κύπρου, του Παναμά, της Μάλτας, της Λιβερίας, των Μπαχάμας. Τα ελληνικά πλοία απασχολούν (στην θάλασσα) περίπου (35.000), τριάντα πέντε χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς, αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα. Επίσης, τα 1037 Ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία απασχολούν στην στεριά περίπου 11000 Έλληνες υπαλλήλους.

Στον αριθμό των ατόμων αυτών, που απασχολούνται στα ναυταλιακά γραφεία, θα πρέπει να προστεθούν ισάριθμα άτομα, τα οποία απασχολούνται στις παραναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες συνιστούν υπηρεσίες προς το πλοίο, όπως λιμενικές υπηρεσίες, υπηρεσίες επισκευών, τροφοδοσίας, πρακτορεύσεως και τουρισμού, τραπεζικές, δικηγορικές υπηρεσίες κ.λ..

Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει, ότι ο εμπορικός στόλος, ελληνικός και ελληνόκτητος, απασχολεί τμήμα του ελληνικού λαού, που κατάγεται κυρίως από τις νησιωτικές αλλά και ηπειρωτικές περιφέρειες της χώρας, βελτιώνει το βιοτικό του επίπεδο, αλλά και το επίπεδο αναπτύξεως του τόπου καταγωγής του, συμβάλλει στην κάλυψη του διευρυμένου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου πληρωμών της χώρας και γενικά στην εθνική ανάπτυξη.

Επίσης, συμβάλλει στην διεθνή προβολή του ελληνικού κράτους και έθνους με την ισχυρή παρουσία του στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και γενικά στην διεθνή Κοινότητα, ενώ παράλληλα η στρατηγική και αμυντική του σημασία είναι πολύ μεγάλη.

Όμως, παρ' όλα αυτά τα πολυποίκιλλα πλεονεκτήματα του εθνικού εμπορικού μας στόλου, δεν λαμβάνονται πάντοτε τα αναγκαία μέτρα που θα καταστήσουν ελκυστική την ελληνική σημαία.

Η απώλεια της ανταγωνιστικότητας των υπό ελληνική σημαία πλοίων, συγκριτικά με τις σημαίες των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει οδηγήσει σε μείωσή τους.

Η φυγή πλοίων από την ελληνική σημαία (180 πλοία, ήτοι 22% του δυναμικού της) έχει αρχίσει από το 1996 και συνεχίζεται (1996 = 1099 πλοία άνω 1000 κ.ο.χ., 1998 = 890 πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.), ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα, δηλαδή 1996-1998, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου και παράλληλα ναυπηγούνται περίπου 90 πλοία ελληνικών συμφερόντων. Ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος κατέχει σήμερα παγκοσμίως την τέταρτη θέση, ενώ το 1990 είχε την πρώτη θέση με 1871 εμπορικά πλοία.

Σημειώνεται, ότι διάφορα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν προβεί τελευταία στην θέσπιση ελκυστικής πολιτικής νηολογήσεως πλοίων και παροχής υπηρεσιών στο πλοίο, με συνέπεια να προσελκύσουν τόσον την επανεγγραφή στο εθνικό

ΝΙΚ. Ι. ΚΟΝΣΟΛΑΣ

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Αθήναι, 1997

τους νηολόγιο πλοίων, που ανήκουν σε υπηκόους τους, αλλά και πλοίων που ανήκουν σε υπηκόους άλλων χωρών, μεταξύ των οποίων είναι και οι Έλληνες. Παράλληλα, με την επανεγγραφή των πλοίων αύξησαν τον αριθμό των απασχολούμενων στην ξηρά σε βοηθητικές υπηρεσίες.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι ανάγκη να υιοθετηθεί μία νέα εθνική ναυτιλιακή πολιτική με στόχους:

- α) Την συγκράτηση των πλοίων υπό την ελληνική σημαία.
- β) Την προσέλκυση του μεγαλύτερου τμήματος του ελληνόκτητου στόλου.
- γ) Την ανάπτυξη του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου με την παροχή ενός ολοκληρωμένου συστήματος υπηρεσιών προς το πλοίο.
- δ) Την προώθηση της θαλασσίας μεταφοράς.

Οι στόχοι αυτοί είναι δυνατόν να επιτευχθούν, εάν πρώτον ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου έναντι των εθνικών και διεθνών νηολογίων των Ευρωπαϊκών χωρών καθώς και των τρίτων χωρών, των αποκαλούμενων ανοικτών νηολογίων.

II. Αναγκαία μέτρα

Τα μέτρα τα οποία πρέπει να περιλαμβάνει μία ελκυστική εθνική ναυτιλιακή πολιτική είναι κυρίως τα εξής:

1. Νομοθετικό και διοικητικό πλαίσιο

Αμετάβλητο και ευέλικτο νομοθετικό και διοικητικό καθεστώς νηολογήσεως, το οποίο να μη υπόκειται σε συχνές τροποποιήσεις.

Η διατήρηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με παράλληλη βελτίωση των υπηρεσιών του είναι απαραίτητη. Η Ελλάδα ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη, πρέπει να έχει την δυνατότητα να χαράσσει την ναυτιλιακή πολιτική της.

Παράλληλα, η Πολιτεία θα πρέπει να ενισχύσει τον ρόλο του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, ως συμβούλου της για την ανάπτυξη της εμπορικής μας ναυτιλίας και για την προβολή της Ελλάδος ως ναυτικής χώρας.

2. Σύνθεση πλοίων

Ανταγωνιστική επάνδρωση των πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις επανδρώσεως, που έχουν υιοθετήσει τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Εμπορική Τράπεζα
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Τεύχος 15/Ιουλ. - Σεπτ. 1998

*

Κ. Ζοπουνίδη, Μ. Δούμπου,
Μ. Σπανού

Τεχνικές προγραμματισμού
στόχων για την αντιμετώπιση
χρηματοοικονομικών
προβλημάτων ταξινόμησης:
η περίπτωση πτώχευσης
επιχειρήσεων

*

Α. Γεωργόπουλου
Αποτελεί το μέγεθος
των επιχειρήσεων
αποφασιστική παράμετρο
άσκησης πιστωτικής πολιτικής:

*

Κ. Σεγρεδάκη
Value vs Glamour:
μία αναλυτική προσέγγιση
των αντιτιθέμενων στρατηγικών
επένδυσης στους
χρηματιστηριακούς δείκτες
τιμών των αναδυόμενων
αγορών

*

Μ. Γεωργίου
Περιθώριο επιτοκίου και
κερδοφορία των Τραπεζών
στις συνθήκες του ΕΥΡΩ

Αθήναι

Το κόστος επανδρώσεως θεωρείται το κυριώτερο ανταγωνιστικό μειονέκτημα και η βασική αιτία φυγής των Ελλήνων πλοιοκτητών, διότι αυξάνει το λειτουργικό κόστος του πλοίου με συνέπεια να μην μπορούν να αποπληρωθούν τα ληφθέντα δάνεια από χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Έτσι, είναι αναγκαία η θέσπιση ενός ευέλικτου θεσμικού πλαισίου όσον αφορά α) την απαιτούμενη από την διεθνή νομοθεσία σύνθεση του πληρώματος, και β) την παροχή κινήτρων προς τους ναυτικούς, φορολογικού και ασφαλιστικού χαρακτήρα.

3. Σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση

Η συστηματική συμμετοχή του Ελληνικού κράτους, στον τομέα της εκπαίδευσης ναυτικών είναι αναγκαία ούτως, ώστε αφ' ενός να βελτιωθεί η επαγγελματική κατάρτιση των ελληνικών πληρωμάτων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διεθνούς και της κοινοτικής νομοθεσίας και αφ' ετέρου να αυξηθεί η προσέλκυση και η παραμονή νέων στο επάγγελμα του Αξιωματικού του εμπορικού πλοίου, διότι η έλλειψη ικανών αξιωματικών αποτελεί βασική παράμετρο του προβλήματος της ανταγωνιστικότητας.

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής των Σχολών, που ευρίσκονται στην ελληνική περιφέρεια, (νησιώτικη και ηπειρωτική) και στην προσέλκυση νέων, κυρίως Λυκειακής ή Τεχνικής Εκπαίδευσως, που συνήθως κατάγεται από ελληνικές νησιωτικές περιοχές.

Η επιδίωξη παραμονής των ναυτικών Σχολών στην νησιωτική χώρα θα συντελέσει στην αποτελεσματική αναζήτηση ενδογενούς δυναμικού, που θα έχει έφεση προς την ναυτοσύνη.

Ε. ΜΠΕΣΙΛΑ - ΒΗΚΑ
Δ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

**Σύγχρονες αρμοδιότητες
της Τοπικής Αυτοδιοίκησης
και Ευρωπαϊκή Ενοποίηση**

Θεσσαλονίκη, 1998

Ανδρέας ΛΥΤΡΑΣ

**Προλεγόμενα στη
Θεωρία της Ελληνικής
Κοινωνικής Δομής**

Αθήνα, 1993

Η έλλειψη στη διεθνή αγορά προσοντούχων και εμπείρων ναυτικών θ' αυξήσει την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση των Ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, εάν ενισχυθεί η ποιότητα των γνώσεων και εάν προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις της αγοράς.

4. Κοινωνική ασφάλιση ναυτικών

Είναι απαραίτητη η υιοθέτηση ενός λειτουργικού συστήματος κοινωνικής ασφαλίσεως των ναυτικών, σύμφωνα με την αρχή της ανταποδοτικότητας, λαμβάνοντας υπ' όψει τα μέτρα μειώσεως της οικονομικής επιβαρύνσεως της ναυτιλιακής εταιρίας για την κοινωνική προστασία των ναυτικών, που έχουν υιοθετήσει παραδοσιακά ναυτικά κράτη.

Τα προβλήματα του ΝΑΤ είναι ανάγκη να αντιμετωπισθούν με σύνεση και τόλμη.

5. Ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες

Η παροχή υπηρεσιών επισκευής και ναυπηγήσεως πλοίων, οι οποίες θα παρέχονται σ' ένα νέο, σταθερό, ανταγωνιστικό νομικό και οικονομικό πλαίσιο με μία σύγχρονη τεχνολογικά υποδομή, λαμβάνοντας υπ' όψει τα οικονομικά και λειτουργικά πλεονεκτήματα άλλων ανταγωνιστριών χωρών, είναι απαραίτητη.

Το κόστος των επισκευών, στις οποίες προβαίνει ο ελληνόκτητος στόλος παγκοσμίως ανέρχεται σε 400 εκατομμύρια δολάρια ετησίως.

Η Ελλάδα, ο Πειραιάς και κυρίως οι υποβαθμισμένες περιοχές του Περάματος και της Δραπετσώνας, πρέπει να έχουν την μερίδα του λέοντος σ' αυτό το σημαντικό ποσό, το οποίο συνεχώς βαίνει αυξανόμενο, διότι οι εργασίες ανανέωσης και επισκευής του εθνικού στόλου θα πολλαπλασιασθούν για να ανταποκριθούν στις επιταγές της αυστηράς διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας ασφαλείας πλοίου. Σημειώνεται, ότι στην χώρα μας υπάρχει ναυπηγική τεχνογνωσία και πείρα των Ελλήνων, η οποία θα

μπορούσε ν' αξιοποιηθεί από την ελληνική Πολιτεία και να ενισχυθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την κατασκευή εξειδικευμένων εμπορικών πλοίων, όπως π.χ. κρουαζιεροπλοίων, επιβατηγών.

Άλλως τε, η διατήρηση και η ανάπτυξη της ναυπηγικής και επισκευαστικής ικανότητας και τεχνογνωσίας είναι απαραίτητη για την χώρα μας, τόσο για οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους, όσο και για αμυντικούς.

Η εθνική σημασία του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα, ο οποίος εξασφαλίζει οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική παρέμβαση και αμυντική ικανότητα έχει γίνει αντιληπτή από όλες τις χώρες, γι' αυτό είναι αλλού ένας ποικιλοτρόπως επιδοτούμενος τομέας.

6. Λιμενική υποδομή και λιμενικές υπηρεσίες

Η βελτίωση της υποδομής και της λειτουργίας των ελληνικών λιμανιών, σύμφωνα με τις επιταγές της νέας τεχνολογίας και τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού, ασφάλειας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι επιτακτική. Παράλληλα, είναι απαραίτητο να συνδεθούν με τα μέσα χερσαίων μεταφορών ούτως, ώστε ν' αποτελούν μέσον συνδέσεως θαλασσίων και χερσαίων μεταφορών. Ιδιαίτερη σημασία έχει το λιμάνι του Πειραιά, όπου πρέπει να υπάρξει σύγχρονος τεχνολογικός εξοπλισμός και εξειδικευμένο προσωπικό. Άλλα μέτρα που είναι αναγκαίο να ληφθούν αναφέρονται στην ναυτική ασφάλιση, τον ελληνικό νηογνώμονα, τις εθνικές και ευρωπαϊκές ενδομεταφορές, την χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας κ.λ..

III. Χρηματοδότηση

Η Ελληνική Πολιτεία θα πρέπει να καταστήσει την Ελλάδα ελκυστική χώρα από την άποψη της χρηματοδότησης¹ των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με την θέσπιση ενός διαφανούς, ανταγωνιστικού πλαισίου χρηματοδότησης, ανάλογου των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών. Το πλαίσιο αυτό καθίσταται έτι περαιτέρω αναγκαίο αυτήν την χρονική περίοδο, που προβάλλει επιτακτική η ανανέωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου και του στόλου των κρουαζιεροπλοίων.

Είναι πρόδηλο, ότι η εθνική εμπορική ναυτιλία, ελληνική και ελληνόκτητη, είναι ένας οικονομικός τομέας, που η Ελληνική Πολιτεία πρέπει να διατηρήσει και παράλληλα να αναπτύξει, διότι προσφέρει πολυσήμαντα οφέλη, εθνικά απαραίτητα.

Άλλως τε δεν πρέπει να λησμονείται, ότι η Ελλάδα έχει να επιδείξει μία ασυναγώγιστη μοναδικότητα στην βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών.

Από τα εκτεθέντα ανωτέρω, προκύπτει, ότι εάν υιοθετηθεί μία εθνική ναυτιλιακή πολιτική, η οποία θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων και τα προτεινόμενα μέτρα, θα ευνοηθεί, η περιφερειακή και γενικά εθνική ανάπτυξη, πράγμα που θα έχει ευεργετική επίδραση στην εθνική οικονομία, αλλά και στην εθνική στρατηγική ισχύ της χώρας μας.

¹ Βλ. και Κωνσ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής ανάπτυξης. Τόμ. Α', Δ' έκδ. 1997, τόμ. Β', Γ' έκδ. 1995.

Αγλαΐα ΡΟΜΠΟΚΟΥ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Η αναπομπή των νόμων στην Βουλή από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Συμβολή στο Ελληνικό και Συγκριτικό Συνταγματικό Δίκαιο. Θεσσαλονίκη, 1998

Η νέα εργασία της κ. Α. ΡΟΜΠΟΚΟΥ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ, Λέκτορος του Τμήμ. Δημόσιας Διοίκησης του Παντείου Πανεπ. Κ. και Π. Επ., εκ των πρώτων και ελαχίστων ελληνικών συναφών πονημάτων, περιλαμβάνει Εισαγωγή, δύο Μέρη και Συμπεράσματα.

Στην Εισαγωγή αναλύεται η έννοια της αναπομπής των νόμων (αναβλητική αρνησικυρία), ως θεσμού δημοκρατικού και αντιδιαστέλλεται προς την έννοια της κύρωσης. Επισημαίνεται, επίσης, ότι το άρθρο 42 του ισχύοντος ελληνικού Συντάγματος υλοποιεί την διασταύρωση των λειτουργιών της Πολιτείας, που θεσπίζεται στην θεμελιώδη διάταξη του άρθρου 26 του Συντάγματος.

Το Κεφάλαιο Α' του Μέρους Α' αναφέρεται στην ιστορία του θεσμού της αναπομπής των νόμων. Ειδικότερα, πραγματεύεται την προέλευση της αναπομπής, την καθιέρωση της κύρωσης των νόμων στην Αγγλία και την μετεξέλιξή της στον θεσμό της αναπομπής, στην Ευρώπη και στην Αμερική.

Το Κεφάλαιο Β' του Μέρους Α' εξετάζει συγκριτικά την αναπομπή σε σύγχρονα Συντάγματα δυτικών δημοκρατιών, όπως των Η.Π.Α., της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Φινλανδίας, της Πορτογαλίας, σε Συντάγματα των νέων Δημοκρατιών της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης, όπως της Ρωσίας, της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας κ.ά., καθώς και σε Συντάγματα άλλων μη ευρωπαϊκών χωρών, όπως της Αυστραλίας, της Κύπρου, της Ινδίας, του Νεπάλ.

Το μέρος Β' περιλαμβάνει ένα Κεφάλαιο στο οποίο εξετάζεται η αναπομπή των νόμων στην Ελλάδα.

Το Κεφάλαιο αυτό πραγματεύεται: Α. Τον θεσμό στα προϊσχύσαντα ελληνικά Συντάγματα, όπου διαπιστώνεται, ότι η αρνησικυρία του ανώτατου άρχοντα εναλλάσσεται από απόλυτη σε ανασταλτική και αντίστροφα, ανάλογα με την μορφή του πολιτεύματος. Β. Την αναπομπή των νόμων κατά το ισχύον Σύνταγμα. Εδώ παρατίθενται οι προπαρασκευαστικές εργασίες και αναλύεται και ερμηνεύεται το άρθρο 42 του Συντάγματος 1975/1986. Επισημαίνεται, ότι με την τροποποίηση του άρθρου από την α-

ναθεωρητική Βουλή (1986), οι λόγοι της ανατρέχουν στην συνταγματικότητα (όχι και στη σκοπιμότητα) του νόμου. Διαπιστώνεται, ότι η αρμοδιότητα αυτή του Προέδρου αποτελεί τον μοναδικό προληπτικό έλεγχο. Ακόμη, υπογραμμίζεται, ότι η αρμοδιότητα αυτή συνδέεται άμεσα με την ιδιότητα του Π.τ.Δ. ως ρυθμιστή του πολιτεύματος. Γ. Την ευθύνη του Προέδρου για την αναπομπή αυτή, χωρίς υπουργική προσυπογραφή. Δ. Το δημοψήφισμα και την αναπομπή των νόμων, όπου αναζητάται η λύση ζητημάτων, που μπορεί να προκύψουν, σχετικά με την αναπομπή και την πρόταση δημοψηφίσματος για ψηφισμένα νομοσχέδια, που ρυθμίζουν σοβαρό κοινωνικό ζήτημα. Ε. Την αναπομπή των νόμων από το Λαό, ως τρόπου άμεσης συμμετοχής του Πολίτη στην άσκηση της πολιτειακής εξουσίας.

Τέλος, στις συμπερασματικές σκέψεις, διαπιστώνεται, ότι η αναπομπή των νόμων είναι θεσμός που κατοχυρώνεται συνταγματικά σε πολλά δημοκρατικά κράτη. Επισημαίνεται ακόμη η χρησιμότητα της υπαρξης του θεσμού κυρίως στις Χώρες όπου δεν λειτουργεί δεύτερο νομοθετικό Σώμα, ούτε Συνταγματικό Δικαστήριο, το οποίο να μπορεί να ασκήσει προληπτικό έλεγχο.

Η εργασία αυτή διακρίνεται για την πρωτοτυπία της, την αυστηρή νομική της συγκρότηση και την ακριβή επιστημονική της τεκμηρίωση.

Καθηγητής

Κωνστ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Κωνσταντίνος ΓΕ.
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
Καθηγητής Τμήμ. Αστ. Περ. Ανάπτ.
Παντείου Πανεπ. Κ.Π.Ε.
Δρ Ιωάννης ΒΛΑΣΗΣ
Δρ Βασιλική Δ. ΔΕΛΗΘΕΟΥ

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Τόμ. Α'

Αθήναι, 1996

LE DROIT DE L' UNION
EUROPEENNE

Vol. A'

Préface

Par Professeur Const. GE.

ATHANASSOPOULOS

ATHENES, 1996