

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΕΜΑ: "ΠΑΓΚΟΣΜΟΠΟΙΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ"



Εισηγητής: Ιωάννης Χρηστίδης

Σπουδάστριες: Μαθιουδάκη Μαρία
Μάργαρη-Ανδρονά Νικολέτα

ΠΑΤΡΑ 2004



ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	5603
----------------------	------

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	1 σελ.
Μέρος Α΄	
Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική	
Κεφάλαιο 1 ^ο Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας.....	3 σελ.
1.1 Ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, συνέπειες και επιπτώσεις.....	7 σελ.
1.2 Η προοπτική της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.....	11 σελ.
1.3 Μελλοντικές προοπτικές της Ναυτιλιακής αγοράς.....	12 σελ.
1.4 Ναυτιλιακή Πολιτική για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	14 σελ.
1.5 Εξελίξεις και Προοπτικές στη Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική.....	16 σελ.
Κεφάλαιο 2 ^ο Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας.....	17 σελ.
Κεφάλαιο 3 ^ο Διακυβερνητικοί και Κυβερνητικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας.....	18 σελ.
3.1 Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα.....	18 σελ.
3.2 Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT).....	22 σελ.
3.3 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.....	25 σελ.
3.4 Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).....	30 σελ.
3.5 Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD).....	34 σελ.
3.6 Ευρωπαϊκή Ένωση – Ε.Ε. (European Union – E.U.).....	40 σελ.
Κεφάλαιο 4 ^ο Προτίμηση Σημαίας.....	47 σελ.
4.1 Διάκριση Σημαίας.....	47 σελ.
4.1.1 Λιμενικές επιβαρύνσεις.....	48 σελ.
4.1.2 Προγραμματισμένα φορτία.....	50 σελ.
4.1.3 Κύριες Εμπορικές Γραμμές.....	51 σελ.
4.1.4 Άλλοι τύποι διάκρισης CIF και FOB.....	51 σελ.
4.2 Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις.....	52 σελ.
4.3 Κρατικός Παρεμβατισμός.....	53 σελ.
4.3.1 Κρατικός Έλεγχος.....	54 σελ.
4.3.2 Κρατική Συμμετοχή.....	55 σελ.
4.3.3 Κρατική Βοήθεια στο Ποντοπόρο Εμπόριο.....	56 σελ.
4.3.4 Άλλοι Τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού.....	57 σελ.
Μέρος Β΄	
Ελληνική Ναυτιλία	
Κεφάλαιο 1 ^ο Ιστορική Αναδρομή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.....	59 σελ.
Κεφάλαιο 2 ^ο Γενικές Αρχές και Στρατηγικοί Στόχοι της Ελληνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής.....	65 σελ.
2.1 Μια ισχυρή παγκόσμια δύναμη.....	67 σελ.
2.2 Συνάλλαγμα.....	70 σελ.
Κεφάλαιο 3 ^ο Ρόλος και Αρμοδιότητες Υ.Ε.Ν.....	75 σελ.
Μέρος Γ΄	
Πλοίο	
Κεφάλαιο 1 ^ο Ορισμός πλοίου.....	78 σελ.
1.1 Κατηγορίες πλοίων.....	78 σελ.
1.2 Μονάδες μετρήσεως μεταφορικής ικανότητας πλοίου.....	78 σελ.

Κεφάλαιο 2 ^ο Ναυτιλιακός Κύκλος.....	79 σελ.
2.1 Ναυτιλιακά Μεσοπρόθεσμα Δάνεια.....	81 σελ.
2.2 Διαδικασία Χορηγήσεως Ναυτιλιακών Δανείων.....	84 σελ.
2.3 Ναυτικές Ασφάλειες.....	89 σελ.
2.4 Όροι Χρηματοδοτήσεως Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων από Τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα.....	93 σελ.
2.5 Ναυτιλιακά Δάνεια σε Καθυστέρηση.....	95 σελ.
Κεφάλαιο 3 ^ο Βασικές Κατηγορίες Ατυχημάτων.....	100 σελ.
3.1 Παράγοντες πρόκλησης ατυχηματικής ρύπανσης.....	102 σελ.
Κεφάλαιο 4 ^ο Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών.....	106 σελ.
4.1 Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και λειτουργική ρύπανση.....	108 σελ.
4.2 Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρύπανση από τις θαλάσσιες μεταφορές των επικίνδυνων φορτίων.....	108 σελ.
4.3 Η πολιτική της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	108 σελ.
4.4 Κοινοτικό Δίκαιο και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	113 σελ.
4.5 Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	118 σελ.
Συμπεράσματα.....	119 σελ.
Πηγές	121 σελ.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές γενικά αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους τομείς στην οικονομική ζωή ενός κράτους. Η προσφορά τους για την επίτευξη των εθνικών στόχων μιας χώρας σε όλα τα θέματα είναι πολύ μεγάλης και ζωτικής σημασίας.

Οι μεταφορές ως τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας μιας χώρας εξαρτώνται ουσιαστικά από τη διακίνηση των αγαθών που παράγονται απ'αυτήν καθώς και αυτών που ανταλλάσσονται με άλλες χώρες. Γι'αυτό έχουν άμεση επίπτωση στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας και με μια ευρύτερη έννοια και στην εθνική ασφάλεια της.

Από τις διάφορες μορφές των μεταφορών ο καλύτερος τρόπος για την εθνική οικονομία κάποιας χώρας είναι η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών.

Η σπουδαιότητα που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές στην εθνική ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη είναι τελείως διαφορετική για τις αναπτυσσόμενες χώρες και για τις αναπτυσσόμενες χώρες. Εξαρτώνται από διάφορα κριτήρια, όπως εάν έχουν δικά τους φορτία, εάν έχουν δικούς τους εμπορικούς στόλους ή εάν επιθυμούν να δημιουργήσουν ή και να αναπτύξουν περαιτέρω δικούς τους στόλους και τέλος ανάλογα με το επίπεδο της οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Ωστόσο δεν έχουν όλες οι χώρες, ούτε μεταξύ των αναπτυσσόμενων ή των αναπτυσσόμενων, το ίδιο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό σύστημα, αλλά ούτε βρίσκονται όλες οι χώρες στο ίδιο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, δηλαδή όπως αλλιώς ονομάζεται η ναυτιλιακή βιομηχανία των ποντοπόρων πλοίων, είναι μια από τις λίγες διεθνείς βιομηχανίες που υπάρχουν στο κόσμο σήμερα.

Είναι η μοναδική μορφή βιομηχανίας όπου κάθε πράξη οικονομικού περιεχομένου έχει διεθνή χαρακτήρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τα παραπάνω είναι όταν ένα δεξαμενόπλοιο συνήθως μεγάλης χωρητικότητας να ανήκει σε Ελληνικών συμφερόντων εταιρεία της Λιβερτίας ή του Παναμά, να έχει κεντρικά γραφεία στο Λονδίνο, να έχει ναυπηγηθεί στην Άπω Ανατολή (Ιαπωνία, Ν.Κορέα), να έχει Ελβετικές ή Γερμανικές ή Δανικές μηχανές, το πλήρωμα να αποτελείται από διάφορες εθνικότητες για αξιωματικούς ή κατώτερο πλήρωμα, να έχει χρηματοδοτηθεί από Αμερικανική Τράπεζα, να έχει ασφαλιστεί στο Λονδίνο και να μεταφέρει πετρέλαιο από το Περσικό κόλπο προς τη Δυτική Ευρώπη.

Αυτή η μορφή διεθνοποιημένης ναυτιλίας είναι δυνατή από τη στιγμή που υπάρχουν οικονομικά συστήματα που βασίζονται στη προσφορά και τη ζήτηση καθώς και στον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό.

Όμως, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία και για την ενωμένη Ευρώπη. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

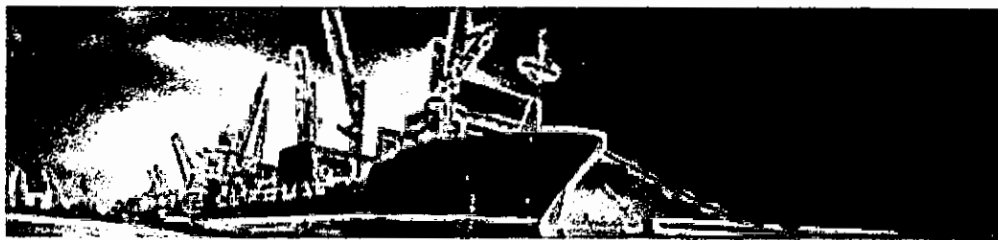
Συνεπώς σήμερα, περισσότερο από πότε άλλοτε, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσίων μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στα πλαίσια αυτά, η Ελληνική Προεδρία θα δώσει ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της ποιοτικής ναυτιλίας, προωθώντας την ταχεία υιοθέτηση των νομοθετικών προτάσεων, που ως στόχο θα έχουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Επιπρόσθετα, η προώθηση σχετικών προτάσεων για την πρόληψη και αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών κατά λιμένων και πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση - με βάση τα διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα - αποτελεί προτεραιότητα για την Ελληνική Προεδρία.

Η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η προώθηση του ζωτικού της ρόλου αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα και ζωτικότητα του τομέα. Στα πλαίσια αυτά, η εκπαίδευση, η απασχόληση των ναυτικών και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι θέματα άρρηκτα συνδεδεμένα με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας και της διατήρησης και εμπλουτισμού της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας.

Πάνω στους άξονες αυτούς, η Ελληνική Προεδρία θα προωθήσει προτάσεις που θα βελτιώνουν την εκπαίδευση και την κατάρτιση των ναυτικών, ενώ παράλληλα θα επιχειρήσει να εγκαινιάσει μια προσπάθεια για την συνολική αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων, που απασχολούν σήμερα την κοινοτική ναυτιλία.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Διανύοντας ένα μεταβατικό στάδιο και μετά την είσοδο στην νέα χιλιετία, βρισκόμαστε προ μιας νέας εποχής της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, δηλαδή ενός καινούριου διεθνούς περιβάλλοντος χωρίς σύνορα, μιας κοινωνίας της πληροφόρησης, της τεχνολογικής ανάπτυξης, καθώς και της ελεύθερης κίνησης κεφαλαίων και εργατικού δυναμικού, παράγοντες που συντελούν ώστε να μη μείνει ανεπηρέαστη η πλέον διεθνής βιομηχανία, δηλαδή η ναυτιλία.

Κατ' αρχήν πρέπει να δοθούν οι ορισμοί και να επεξηγηθούν καλύτερα δύο βασικές έννοιες που θα χρησιμοποιηθούν παρακάτω :

- Η Γεωοικονομία που ερευνά την οικονομία και την οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται σε ορισμένο χώρο και χρόνο. Σκοπός της είναι η προσαρμογή της οικονομίας στις συνθήκες του υφιστάμενου οικονομικού περιβάλλοντος.
- Η Γεωπολιτική που μελετά την συνάρτηση του κάθε γεωγραφικού χώρου (κράτους, ευρύτερη υπερκρατική περιφέρεια, ομάδα κρατών κλπ) με την πολιτική του διάρθρωση, ανάπτυξη και τις πολιτικές του προοπτικές και επιδιώξεις.

Στο σημερινό κόσμο διεξάγεται ένας αδυσώπητος αγώνας ανάμεσα στα ισχυρότερα κράτη στον οικονομικό, πολιτικό και στρατιωτικό επίπεδο για την εξασφάλιση μιας πιο ευνοϊκής θέσης στο νέο διεθνές σύστημα σε σχέση με τον ως πριν από μια δεκαετία ισχύοντα διπολισμό. Η διαμόρφωση των σχέσεων στη νέα διεθνή τάξη πραγμάτων και στο όραμα του πολλά υποσχόμενου παγκόσμιου καπιταλισμού καθορίζεται από πολλούς εσωτερικούς για κάθε κράτος αλλά και εξωγενείς παράγοντες, οι οποίοι όμως δεν υπόκεινται πάντα σε γενικά παραδεδεγμένους κανόνες.

Σήμερα κυριαρχούν δύο σχολές σκέψης :

- η ρεαλιστική ή ριζοσπαστική και
- η νεοφιλελεύθερη.

Σύμφωνα με την ρεαλιστική σχολή σκέψης η δομή του όλου διεθνούς συστήματος καθορίζεται από την κατανομή της ισχύος και την διαφορά δυνατοτήτων ανάμεσα στα κράτη. Έτσι όποιο κράτος διαθέτει την μεγαλύτερη επιρροή στη διεθνή κοινωνία αποτελεί αυτομάτως τον ηγετικό πόλο του συστήματος και μπορεί να επηρεάζει ανάλογα τις συμπεριφορές και των άλλων κρατών. Η ρεαλιστική σχολή, δηλαδή, έχει ως βάση της την θεωρητική αρχή του διπολικού συστήματος, δεδομένου ότι πιστεύει ότι το μονοπολικό σύστημα ιστορικά μπορεί να επιτευχθεί μόνο για μικρό διάστημα αλλά όχι συνεχώς.

Αντίθετα η νεοφιλελεύθερη σχολή σκέψης, που προέρχεται από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, προσπαθεί να πείσει για την αναγκαιότητα του μονοπολικού συστήματος, δηλαδή της μιας και μοναδικής ηγετίδας παγκόσμιας δύναμης που οδηγεί τις υπόλοιπες χώρες σε όλους τους τομείς, δηλαδή τον πολιτικό, τον οικονομικό αλλά και τον στρατιωτικό.

Η παγκοσμιοποίηση πρεσβεύει τις αρχές για την εξάπλωση της δημοκρατίας, τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την οικονομία της αγοράς, την εξάπλωση του ελεύθερου εμπορίου, την ενδυνάμωση των διεθνών οργανισμών και την δημιουργία συλλογικών καθεστώτων ασφαλείας.

Το μεγαλύτερο μειονέκτημα της όμως είναι ότι μεγιστοποιεί την ασύμμετρη αλληλεξάρτηση των κρατών και κατ' αυτό τον τρόπο μειώνεται αυτομάτως το δικαίωμα της εθνικής ασφαλείας και της ανεξαρτησίας κάθε χώρας. Έτσι μέσω της παγκοσμιοποίησης οι πιο πολλές χώρες ειδικά οι λιγότερο ισχυρές θα είναι σε πολιτικό-οικονομική εξάρτηση και πολιτισμική διάβρωση.

Από το 1990 ο χάρτης στο διεθνές σύστημα στο σημερινό κόσμο είναι τελείως ρευστός, ενώ στο μέλλον η διπλωματία σύμφωνα με τους ειδικούς επιστήμονες στο νέο διεθνές περιβάλλον θα βασίζεται στη πολιτική για τους υδάτινους πόρους, το πετρέλαιο και τους δρόμους του καθώς και τους εξοπλισμούς.

Μια δεκαετία τις κοσμολογικές αλλαγές του 1989 έχουμε εισέλθει πλέον στην διαμόρφωση ενός πολυπολικού συστήματος, στο οποίο στέκονται σχεδόν ίσα μεταξύ των η Ε.Ε. ως απελευθερωμένη από τον εξ ανατολών κίνδυνο και που είναι αφοσιωμένη στο όραμα της ολοκλήρωσής της, αλλά και η Ιαπωνία που αποτελεί μόνο οικονομική και όχι στρατιωτική υπερδύναμη. Λίγο πιο πίσω βρίσκεται η Κίνα που συνδυάζει αυταρχισμό, μαρξιστική λογική αλλά και εν μέρει οικονομία της αγοράς με αποτέλεσμα να έχει ρυθμούς ανάπτυξης ΑΕΠ της τάξης 8%. Ακόμη λίγο πιο πίσω η Ρωσία που συνεχίζει να είναι ένας στρατιωτικός γίγαντας αλλά με γυάλινα πόδια στον οικονομικό τομέα και που προσπαθεί να βρει εναγωνίως την χαμένη του αίγλη. Επίσης προσπαθούν να αναπτυχθούν και άλλες χώρες όπως η Ινδία, το Πακιστάν, η Τουρκία, η Κορέα και η Αίγυπτος για να συμπληρώσουν τον γεωπολιτικό χάρτη αλλά με λίγες πιθανότητες επιτυχίας.

Η τελευταία δεκαετία μπορεί να περιγραφεί ως μια ιστορική περίοδος μεγάλων δομικών αλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο. Από μια διαδικασία που αρχικά κυριαρχούνταν από το διεθνές εμπόριο και τις επενδύσεις η παγκοσμιοποίηση τώρα κυριαρχείται από την λεγόμενη "τρίτη διάσταση" της που είναι η δραματική μείωση του κόστους της πληροφόρησης και του κόστους επικοινωνίας και δημιουργεί ένα αυξανόμενο αριθμό τομέων ειδικά στις υπηρεσίες, όπως τον χρηματοπιστωτικό, που δίνει την εντύπωση μίας δραματικής συρρίκνωσης των φυσικών αποστάσεων.

Η περίπτωση της Ελλάδας είναι ένα τυπικό παράδειγμα μίας ενδιάμεσης οικονομίας, που η εξέλιξή της δεν την κατατάσσει ούτε στον ηγετικό πυρήνα των αναπτυγμένων οικονομιών αλλά ούτε και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες.

Έτσι γενικά πρέπει να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά της παγκοσμιοποίησης στην εξέλιξη ενός τέτοιου τύπου οικονομίας, οι αντιφάσεις της σημερινής κατάστασης καθώς και οι εναλλακτικές στρατηγικές που διανοίγονται.

Οι θεωρητικοί αναλυτές της παγκοσμιοποίησης υποστηρίζουν ότι στην εποχή μας το μεγαλύτερο τμήμα της κοινωνικής πραγματικότητας προσδιορίζεται από παγκόσμιες διεργασίες που ακυρώνουν εθνικές οικονομίες, πολιτισμούς και σύνορα και καθοδηγείται από ανεξέλεγκτες δυνάμεις της αγοράς, δηλαδή η παγκόσμια αγορά υποτάσσει εντελώς όλες τις διεργασίες που συντελούνται σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και συρρικνώνει δραστικά όλο το φάσμα των διαθέσιμων ρεαλιστικών εναλλακτικών πολιτικής. Για τους οπαδούς της ελεύθερης αγοράς υπόσχεται τις καλύτερες λύσεις σε πολλά μικρά και μεγάλα προβλήματα, αλλά για τους ριζοσπάστες του συστήματος η εξέλιξη αυτή θεωρείται ότι ισοδυναμεί με καταστροφή και την αυγή ενός νέου μεσαιώνα απάνθρωπων καταναγκασμών.

Με την έννοια της παγκοσμιοποίησης οι συμβατές μορφές εθνικών κρατών, όπως διαμορφώνονται, είναι οι εξής:

- α) κράτη με καθυστερημένη ανάπτυξη, ημιπεριφερειακά που με ένα σχεδόν απολυταρχικό τρόπο υιοθετούν πολιτικές ενεργού ελέγχου που κατευθύνουν ενεργητικά τις τιμές αγοράς για την επίτευξη αναπτυξιακών στόχων.
- β) εθνικά κράτη του καπιταλιστικού κέντρου που λόγω της ισχυρής οικονομικής θέσης τους έχουν την δυνατότητα να επιτύχουν την περαιτέρω ανάπτυξη αλλά και μόνο με την οικονομική απελευθέρωση και την πλήρη επικράτηση του μηχανισμού της αγοράς.
- γ) κράτη που είναι περισσότερο ελεγχόμενα από τα κράτη της δεύτερης και λιγότερο αυταρχικά από αυτά της πρώτης κατηγορίας.

Γενικά θεωρείται ότι η αναδιαμόρφωση των ρυθμίσεων στην αγορά εργασίας και ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου του κράτους πρόνοιας προϋποθέτουν ότι οι χώρες της Ε.Ε. θα ακολουθήσουν μία ενδιάμεση οδό ανάμεσα στο κράτος και την αγορά γεγονός που απαιτεί την άμβλυνση των πιέσεων της αγοράς με την διαφύλαξη της κοινωνικής προστασίας. Έτσι αντί να εγκαταλειφθεί η δυνατότητα αυτοδιαχείρισης του κράτους θα ενδυναμωθεί μέσω της διατήρησης και ενθάρρυνσης των εθνικών διαπραγματεύσεων σε θέματα εθνικών και οικονομικών προτεραιοτήτων.

Το βασικό ερώτημα που τίθεται σήμερα από τους διεθνολόγους, κοινωνιολόγους και άλλους ειδικούς επιστήμονες είναι κατά πόσο στον 21^ο αιώνα το εθνικό κράτος θα συνεχίσει να υπάρχει ή εάν οι πολυεθνικές ή/ και υπερεθνικές επιχειρήσεις θα γίνουν το κύριο υποκείμενο στις διεθνείς εξελίξεις, δεδομένου ότι όπως ήδη διαφαίνεται έχει αρχίσει να αλλάζει ο ρόλος του εθνικού κράτους. Σύμφωνα με αυτούς ο επόμενος αιώνας χαρακτηρίζεται από τις εξής τάσεις: την πληθυσμιακή αύξηση, τους οικολογικούς κινδύνους και τις τεχνολογικές επαναστάσεις στην βιοτεχνολογία, στην ρομποτική και στις δομές της επικοινωνίας και του χρηματιστικού τομέα. Σήμερα, όπως φαίνεται, τα εθνικά κράτη δεν μπορούν να λύσουν τα παγκόσμια προβλήματα παρόλο που είναι οι φορείς που παίρνουν τις αποφάσεις σε διεθνές επίπεδο. Κατά την γνώμη των διεθνολόγων όμως το μέλλον θα διαμορφώνεται και από άλλα κέντρα λήψης αποφάσεων εκτός από τα εθνικά κράτη, που είναι διάφορες περιφερειακές ομάδες (όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση), διεθνείς οργανώσεις καθώς και εθνικές ομάδες της διασποράς.

Έτσι οι διάφοροι ειδικοί επιστήμονες αναπτύσσουν τις απόψεις τους γύρω από τον σημερινό ρόλο και τις μελλοντικές δυνατότητες των ΗΠΑ, της Ε.Ε. και της Ιαπωνίας σ' ένα κόσμο που αναπτύσσεται ασύμμετρα.

Τα τρία μοντέλα ανάπτυξης της οικονομίας της αγοράς που κυριαρχούν σήμερα στο κόσμο, αλλά και που ταυτόχρονα συγκρούονται μεταξύ τους για το ποιο θα επικρατήσει τελικά, είναι τα εξής:

1. Ο αμερικάνικος ή αγγλοσαξονικός τύπος καπιταλισμού που επιδιώκει το μέγιστο σε βραχύ χρονικό διάστημα. Οι επιχειρήσεις αυτού του τύπου επιδιώκουν το κέρδος και την ηγεμονία της αγοράς μέσω υψηλών ποσοστών κέρδους. Πολλοί αναλυτές πιστεύουν ότι οι ΗΠΑ, επειδή διαθέτουν μεγάλο βάθος αποθεμάτων σε όλους τους τομείς, μπορούν να συνεχίσουν να διατηρούν τη θέση του παγκόσμιου ηγέτη.
2. Ο ιαπωνικός τύπος που επιδιώκει το μέγιστο ποσοστό κατάληψης της αγοράς με πρωταρχικό στόχο την εδραίωση σ' αυτή και κατόπιν την απόκτηση μέσω αυτής των υψηλών κερδών. Ο ιαπωνικός τύπος ανάπτυξης είναι σύνθετος και διέπεται από την χαρακτηριστική ιαπωνική παραδοσιακή δομή των επιχειρήσεων, όπου ο εργαζόμενος σε κάποια επιχείρηση νιώθει δεμένος για όλη του την ζωή μ' αυτήν και από την άλλη πλευρά υπάρχει ένα εκπληκτικό επίπεδο τεχνολογικής υποδομής και τεχνογνωσίας που κάνει την Ιαπωνία να

είναι στους τομείς της οικονομίας και της τεχνολογίας αιχμής μια υπερδύναμη. Πολλοί αναλυτές πιστεύουν ότι στο μέλλον η Ιαπωνία λόγω της τεχνολογικής της υπεροχής θα αποτελέσει την ηγετική δύναμη στο κόσμο παρά τα προβλήματα ρευστότητας του τραπεζικού της συστήματος, τα φεουδαρχικά κατάλοιπα της κοινωνίας της, ιδιαίτερα όσον αφορά στις εργασιακές σχέσεις. Σήμερα το μεγάλο ιαπωνικό κεφάλαιο πιέζει για θεσμικές αλλαγές στο περίπλοκο γραφειοκρατικό σύστημα διεθνούς εμπορίου της χώρας και ουσιαστικό άνοιγμα της αγοράς και ζει συνεχώς με τον φόβο αντιποίνων από τους ανταγωνιστές της με τα οποία θα περιοριστεί η επιρροή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που αφορούν κυρίως την εσωτερική αγορά και απαιτούν μέτρα προστατευτισμού.

3. Τέλος υπάρχει το “Γερμανικό ή Ευρωπαϊκό μοντέλο” οικονομικής ανάπτυξης, το οποίο είχε επί χρόνια κυριαρχήσει στην Ευρώπη. Κύρια χαρακτηριστικά του μοντέλου αυτού, που είναι και το πλεονέκτημα του γερμανικού τύπου καπιταλισμού είναι το κοινωνικό κράτος ή αλλιώς το κράτος πρόνοιας καθώς και ο τύπος οργάνωσης της εργασίας. Σύμφωνα με τον Ραμόνε (Ramonet), διευθυντή της εφημερίδας Monde Diplomatique: “η Ευρώπη εφηύρε το κράτος πρόνοιας. Οι πολίτες των Δεκαπέντε απολαμβάνουν ενός συστήματος κοινωνικό-οικονομικών εγγυήσεων το οποίο κατέκτησαν οι μισθωτοί. Το σύστημα αυτό αποτελεί την καρδιά του σύγχρονου ευρωπαϊκού πολιτισμού. Αυτό είναι στο βάθος που διαφοροποιεί σαφώς την Ευρωπαϊκή Ένωση από άλλες περιοχές του κόσμου, και ιδίως από τις οικονομικές της ανταγωνίστριες, τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία”.

Παρ’ όλα αυτά όμως η σημερινή Γερμανία, που γενικά έχει γεωοικονομικές αντιλήψεις στον τρόπο αντιμετώπισης των παγκοσμίων προβλημάτων, προηγείται όλων των άλλων χωρών στην τεχνογνωσία πολλών τομέων, αλλά ιδιαίτερα όσον αφορά την τεχνολογία περιβάλλοντος.

Η Ευρώπη επίσης σήμερα διατηρεί την στρατηγική της θέση, διότι διαθέτει την μεγαλύτερη αγορά του κόσμου και θα διατυπώνει τους κανόνες διεξαγωγής του εμπορίου κατά τον επόμενο αιώνα. Κατά μια άλλη άποψη θεωρείται, ότι η Ε.Ε. ακριβώς λόγω της μεγαλύτερης αγοράς που διαθέτει καθώς και λόγω του πολιτισμικού της βάθους, θα είναι ο κυρίαρχος στα επόμενα χρόνια.

Στη σημερινή εποχή οι διεθνείς στρατηγικές είναι πλέον αυτονομημένες από το εσωτερικό σύστημα κάθε σύστημα κάθε χώρας, και καθορίζονται από τις διεθνοποιημένες εσωτερικές δομές και ανάγκες του ιδιαίτερου χώρου του εθνικού κράτους. Η κατάρρευση των κρατών του ανατολικού συνασπισμού έφερε πλέον στο προσκήνιο την διαμάχη του εθνικού κράτους και των επιχειρήσεων διεθνούς δράσης. Οι σημερινοί οικονομολόγοι και κοινωνιολόγοι του σύγχρονου κόσμου υποστηρίζουν ότι ο ρόλος του εθνικού κράτους αλλάζει και ότι οι πολυεθνικές και υπερεθνικές επιχειρήσεις παίζουν πλέον τον κύριο ρόλο στις διεθνείς εξελίξεις. Η διαμάχη σήμερα των ειδικών επιστημόνων είναι μεταξύ των οπαδών της γεωπολιτικής στρατηγικής, που αναφέρονται στην περιφεροποίηση των χωρών, και οι οποίοι θεωρούν τον ρόλο της στρατιωτικής ισχύος σημαντικότερο εκείνου της οικονομίας και των αντίστοιχων οπαδών της γεωοικονομίας, που αναφέρονται στην παγκοσμιοποίηση και οι οποίοι υποστηρίζουν ότι ο ρόλος της οικονομίας και ιδιαίτερα ο εμπορικός παράγοντας είναι ο σημαντικότερος. Υπάρχουν όμως και άλλοι που συνδυάζουν τους διαφορετικούς τρόπους στρατηγικής θεώρησης έχοντας υπόψη τους και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν αυτούς, όπως το δημογραφικό και οικολογικό πρόβλημα.

Στην σημερινή εποχή φαίνεται ότι άρχισε να κυριαρχεί η γεωοικονομική θεώρηση του κόσμου που ονομάζουμε παγκοσμιοποίηση της οικονομίας οι δε βασικές ωθήσεις προς αυτήν προήλθαν από την επανάσταση στη γνώση και στις νέες τεχνολογίες όπως τις επικοινωνίες, την βιοτεχνολογία και την ρομποτική.

Συμπερασματικά μπορεί να υποστηριχθεί ότι παγκοσμίως επικρατούν δύο τάσεις όσον τις σχέσεις των κρατών μεταξύ τους. Η πρώτη είναι η τάση σύγκλισης εθνικών, πολιτικών και οικονομικών συμφερόντων και η δεύτερη η τάση απόκλισης.

Η γεωπολιτική ταυτότητα των αρχών της νέας χιλιετίας πιθανότατα θα χαρακτηρίζεται από τον ηγεμονικό ρόλο του ενός παγκόσμιου διαχειριστή, αλλά όχι του μοναδικού πόλου του συστήματος. Πιθανότατα ο κόσμος θα είναι πιο περίπλοκος με μεγαλύτερες αντιθέσεις πλούτου και φτώχειας και πολιτισμικών αντιπαλοτήτων, γι' αυτό οι ισορροπίες θα είναι ασταθείς έως ότου παγιωθεί ένα σταθερό και αφού περάσει από άγνωστες αλλά ιστορικά αναγκαίες διαδικασίες ρήξεων και έντασης που θα το αναδείξουν.

1.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Στο σημερινό κόσμο και δεδομένων των μεγάλων οικονομικών συμφερόντων που υπάρχουν μεταξύ των κρατών, η φιλοσοφία της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων αποτελεί την επικρατούσα ιδεολογία. Οι κυβερνήσεις των χωρών θεωρούν ότι μέσα από την ενίσχυση της ανταγωνιστικής τους θέσης θα μπορέσουν να βελτιώσουν το εισόδημα των εργαζομένων των αλλά και το επίπεδο της απασχόλησης, ενώ από την πλευρά τους οι επιχειρήσεις θεωρούν την ανταγωνιστικότητα όχι μόνο ως βραχυπρόθεσμο στόχο, αλλά και ότι με την αύξηση των κερδών τους θα επιτύχουν τους μακροπρόθεσμους τους στόχους.

Σήμερα λόγω της ραγδαίας βελτίωσης του παγκόσμιου δικτύου στις επικοινωνίες, που καταργεί πολλά εμπόδια για τις συναλλαγές από μεγάλη απόσταση, προσφέρονται πολλές δυνατότητες στις επιχειρήσεις μέσα από τον σχεδιασμό, την οργάνωση, τον προγραμματισμό, την διαχείριση με την χρησιμοποίηση της τηλεματικής και των τηλεπικοινωνιών καθώς και της ελεύθερης διακίνησης κεφαλαίων εξουδετερώνουν σχεδόν τα παραδοσιακά εμπόδια στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους πέρα από τον εθνικό τους χώρο.

Επίσης το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας των διαφόρων χωρών προσδιορίζει το βαθμό διεθνοποίησης της οικονομίας τους, δηλαδή το άνοιγμα των οικονομιών τους στη διεθνή αγορά προϊόντων, υπηρεσιών και κεφαλαίου, που χαρακτηρίζει από την υψηλή ένταση του εξωτερικού εμπορίου και της κίνησης κεφαλαίων.

Ακόμη πρέπει να επισημανθεί ότι η ανταγωνιστικότητα δεν εξαρτάται μόνο από τις τιμές, το κόστος του κεφαλαίου, τους μισθούς, τις συναλλαγματικές ισοτιμίες, τις εμπορικές πολιτικές αλλά και την ικανότητα των εθνικών κρατών ή περιφερειακών οργανώσεων να επηρεάσουν τις τεχνολογικές εξελίξεις σε κρίσιμους τομείς, όπως βιοτεχνολογία, νέα υλικά, πληροφορική και τηλεπικοινωνίες.

Έτσι λοιπόν η λογική της ανταγωνιστικότητας που οδήγησε στην παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων δεν είναι τίποτε άλλο από μία πολιτική που

αποσκοπεί στην μεγιστοποίηση του επιχειρηματικού κέρδους και βάση για νέα θεωρία περί οργάνωσης και διαχείρισης των επιχειρήσεων.

Ιδιαίτερα αξιοσημείωτο είναι να δούμε την διαμάχη μεταξύ των οπαδών της γεωπολιτικής και της γεωοικονομίας ή αλλιώς τις διεργασίες της προσπάθειας περιφεροποίησης των κρατών και της παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων. Είναι γεγονός ότι η επιτάχυνση των τεχνολογικών εξελίξεων και οι ραγδαίες βελτιώσεις και ανακαλύψεις στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, της πληροφορικής, της τεχνολογίας κ.α. οδηγούν τα κράτη και τις επιχειρήσεις σε μια παραπέρα προσπάθεια αναζήτησης νέων συμμαχιών, συνεργασιών σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο ώστε να εξασφαλίσουν τεχνολογίες και πόρους για νέες αγορές σε παγκόσμια κλίμακα.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η δημιουργία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, της Διεθνούς Τράπεζας και της GATT αποσκοπούσε στην οικονομική συνεργασία των κρατών ελεύθερης αγοράς. Μέσω αυτών των οργανισμών οι ΗΠΑ επεδίωκαν την ισχυροποίηση της γεωπολιτικής τους θέσης με κέντρο των πολυεθνικών τους επιχειρήσεων την Ευρώπη. Ταυτόχρονα με το σχέδιο Μάρσαλ προσπάθησαν να ανοικοδομήσουν το γρηγορότερο την Ευρώπη για να μπορέσει να αντιμετωπίσει τον τότε αναδυόμενο ανατολικό συνασπισμό.

Όσον αφορά το ΑΕΠ μεταξύ 1970 και 1989 στις ΗΠΑ αυξήθηκε 4,24 φορές, στην Ε.Ε. 6,7 φορές και στην Ιαπωνία 12,2 φορές.

Για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας με την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας, στην Ιαπωνία δαπανάται το 3,5% του ΑΕΠ, στην Ε.Ε. το 2,1% και στις ΗΠΑ το 2,38%.

Στο μέλλον ιδιαίτερη σημασία θα δίνεται στο επίπεδο κατάρτισης και ειδίκευσης του ανθρώπινου παράγοντα, ενώ η έρευνα θα γίνεται σε ορισμένους τομείς στρατηγικής σημασίας, όπως πληροφορική, οπτικοακουστική, ρομποτική, περιβάλλον, τεχνολογία αυτοκινήτων, τηλεπικοινωνίες, βιοτεχνολογία και 9 τεχνολογία νέων υλικών.

Στην Ευρώπη η σύγκλιση των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συντελείται κατ' αρχήν με την ολοκλήρωση της αλληλεξάρτησης των οικονομιών τους σε περιφερειακό επίπεδο, έπειτα με την μελλοντική διεύρυνση των χωρών-μελών της ή ακόμη και με κοινή εμπορική πολιτική, όπως η Τελωνιακή Ένωση με κάποιες άλλες τρίτες, π.χ. κράτη Βορείου Αφρικής, Τουρκία, ή ακόμη και με μια απλή εμπορική πολιτική, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ).

Παρ' όλα αυτά ακόμη και σήμερα πολλές χώρες προσπαθούν και ενισχύουν με διάφορα προγράμματα επιχειρήσεις τους και άλλες τεχνολογικές δραστηριότητες για να εξασφαλίσουν πλεονεκτήματα στον εθνικό τους χώρο. Έτσι για παράδειγμα έχουμε το παράδοξο Ιαπωνικές επιχειρήσεις με συμπράξεις που έκαναν με ευρωπαϊκές να αποσπούν ενισχύσεις μέσω ειδικών προγραμμάτων της Ε.Ε. για την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας. Στο θέμα αυτό όμως πολλοί πιστεύουν ότι αυτές οι ενισχύσεις της Ε.Ε. συμβάλλουν στην απασχόληση του ερευνητικού προσωπικού της Ε.Ε. και από το αποτέλεσμα θα επωφεληθούν και άλλες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Αυτή ακριβώς η διεθνοποίηση των επιχειρήσεων μέσω της νομιμοποίησής τους σε άλλο περιφερειακό χώρο είναι με μια πρώτη της μορφή η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας κάποιας επιχείρησης που ξεφεύγει από τα όρια του εθνικού χώρου και προβάλλει ως αναγκαιότητα της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης και κατ' επέκταση τη βελτίωση του εισοδήματος των εργαζομένων και της απασχόλησης της χώρας της περιφέρειας που βρίσκεται η επιχείρηση. Άρα μπορεί να αναφερθεί ότι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας προκύπτει από την συνεχή ανάγκη των

επιχειρήσεων να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους στον τεχνολογικό τομέα, καθώς επίσης και να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους σε νέες αγορές, προϊόντα και υπηρεσίες προκειμένου να ενισχύσουν την ανταγωνιστική τους θέση στη διεθνή αγορά και επιδρά αποφασιστικά στη διαμόρφωση των παγκόσμιων και περιφερειακών οικονομιών και πολιτικό-αμυντικών συσχετισμών.

Με την παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων οι διαμάχες των συμφερόντων μετατοπίζονται πλέον από το επίπεδο των κρατών-εθνών και των περιφερειακών οργανώσεων στο επίπεδο των διεθνικών ομάδων επιχειρήσεων μέσω των τεχνολογικών εξελίξεων που έτσι αφαιρούν τις δυνατότητες και τα μέσα προστασίας των, ενώ αντίθετα επιβάλλουν την ενοποίηση του παγκόσμιου οικονομικού χώρου και την παραπέρα οργάνωση του διεθνούς εμπορίου και των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο παρελθόν η ανάπτυξη μεγάλων εθνικών και πολυεθνικών επιχειρήσεων στηρίχθηκε περισσότερο σε εθνοκεντρικά συστήματα ελέγχου, οργάνωσης, ενίσχυσης της τεχνικής και παραγωγικής διαδικασίας, διείσδυσης και παραγωγής σε ξένες αγορές και χώρες.

Σήμερα οι συγκρούσεις συμφερόντων μετατοπίζονται σταδιακά αλλά σταθερά από το επίπεδο των κρατών-εθνών και των περιφερειακών οργανώσεων στο επίπεδο των διεθνικών ομάδων επιχειρήσεων που θα έχουν ανταγωνιστικό χαρακτήρα ιδιαίτερα στον τομέα των σύγχρονων τεχνολογιών, οι οποίες θα αφαιρούν όλο και περισσότερο τις δυνατότητες και τα μέσα προστασίας των εθνικών κυβερνήσεων ή και των περιφερειακών οργανώσεων και αντίθετα θα επιβάλλουν την ενοποίηση του παγκόσμιου οικονομικού χώρου και την παραπέρα οργάνωση του διεθνούς εμπορίου και των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η απελευθέρωση της κίνησης των κεφαλαίων, των αγορών συναλλάγματος, της εγκατάστασης πιστωτικών ιδρυμάτων των αγορών συναλλάγματος και των χρηματοπιστωτικών αγορών, σε συνδυασμό με τις ραγδαίες εξελίξεις στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής, έχουν αφαιρέσει πολλά από τα παραδοσιακά μέσα νομισματικής πολιτικής που χρησιμοποιούσαν τα κράτη-έθνη για να προστατευθούν από τις κερδοσκοπικές κινήσεις των κεφαλαίων.

Οι παραπάνω τεχνολογικές εξελίξεις δεν καθορίζουν μόνο νέους όρους στο παγκόσμιο εμπόριο αλλά επιβάλλουν και νέους κανόνες στην ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών. Έτσι στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και τις πρόσφατες αποφάσεις για την παραπέρα απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και υπηρεσιών η γενική εικόνα είναι ότι η περιφεροποίηση θα χάνει έδαφος διαχρονικά προς όφελος της παγκοσμιοποίησης.

Η κινητήρια δύναμη της πολυεθnikοποίησης και της παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων είναι όπως αναφέρθηκε η ανταγωνιστικότητα.

Η ανταγωνιστικότητα όμως ως δείκτης επίδοσης κάποιας επιχείρησης εξαρτάται όμως και από τα αποτελέσματα της οικονομίας της χώρας που έχει ως έδρα αλλά και όλης της περιφέρειας που αυτή ανήκει (π.χ. Ε.Ε.- μακροοικονομικές επιδόσεις). Άρα κατά πρώτον για να μπορεί μία ανταγωνιστική επιχείρηση να εκσυγχρονίζει τις μεθόδους παραγωγής της, να πραγματοποιεί και να εφαρμόζει υψηλής ποιότητας έρευνα και τεχνολογία πρέπει να δρα σε υγιές μακροοικονομικό περιβάλλον.

Η ανταγωνιστικότητα μιας χώρας δεν εξαρτάται όμως μόνο από το κόστος παραγωγής και ειδικότερα από το κόστος εργασίας. Τα σύγχρονα και τεχνολογικά ανεπτυγμένα προϊόντα ενσωματώνουν όλο και λιγότερη εργασία, ενώ το περιεχόμενό τους σε «γνώση»-αποτέλεσμα της έρευνας και τεχνολογίας-συνεχώς αυξάνεται.

Η σύγχρονη θεωρία του διεθνούς εμπορίου στηρίζεται περισσότερο στις οικονομικές κλίμακες (διεύρυνση αγορών), στις ατέλειες του ανταγωνισμού και την

οργάνωση των επιχειρήσεων, από ό,τι στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τον πλήρη ανταγωνισμό, για να εξηγήσει τις παγκόσμιες συναλλαγές. Η θεωρία αυτή παίζει, σήμερα, καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της οικονομικής πολιτικής των διαφόρων χωρών.

Σήμερα το 16% της παγκόσμιας βιομηχανίας παραγωγής ελέγχεται από τις πολυεθνικές και παγκόσμιες επιχειρήσεις.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι οι νέες τεχνολογίες συμβάλλουν στην παγκοσμιοποίηση λόγω της μείωσης του κόστους μεταφοράς των προϊόντων και η εξέλιξη της τεχνολογίας διευκολύνει την οργάνωση σε δίκτυα των σύγχρονων παγκόσμιων επιχειρήσεων.

Στο διεθνές εμπόριο υπό τον όρο διεθνοποίηση εννοούνται εξαγωγές και εισαγωγές, ενώ υπό τον όρο πολυεθνικοποίηση άμεσες επενδύσεις, συγχωνεύσεις και συμπράξεις.

Στο επίπεδο του εθνικού κράτους η ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των επιχειρήσεων οδηγεί σε εξαγορές και συμπράξεις επιχειρήσεων παρά στην ύπαρξη αντιμονοπωλιακών νόμων που έχουν ως μοναδικό στόχο την προστασία του ανταγωνισμού.

Το εθνικό κράτος επίσης ενθαρρύνει την πολυεθνικοποίηση των εθνικών επιχειρήσεων ακόμη και αυτό σημαίνει μείωση θέσεων εργασίας προκειμένου να διατηρήσουν την ανταγωνιστική τους θέση σε παγκόσμια κλίμακα.

Γενικά μπορεί να αναφερθεί ότι η μεν πολυεθνική επιχείρηση έχει εθνοκεντρική και συγκεντρωτική δομή διοίκησης, ενώ αντίθετα η σύγχρονη παγκόσμια επιχείρηση είναι διασπασμένη σε πολλαπλές ομάδες και υποομάδες στα πλαίσια μιας ευέλικτης πολιτικής λήψης αποφάσεων.

Σε πολλές περιπτώσεις η διεθνοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας με την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων συμβαδίζει με την περιφεροποίηση ενιαίων γεωγραφικών χώρων.

Τέλος οι συμπράξεις, οι εξαγορές, οι συγχωνεύσεις, οι συμμετοχές στο μετοχικό κεφάλαιο των επιχειρήσεων αποτελούν μια άλλη στρατηγική και πολιτική για να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμια κλίμακα.

Συνέπειες και επιπτώσεις:

Ο πρώτος κίνδυνος που υπάρχει σήμερα είναι ότι με την παγκοσμιοποίηση οι επιχειρήσεις θα πιέζουν τις κυβερνήσεις των κρατών σε περιοριστικές πολιτικές, προκειμένου να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους, όπως την εισοδηματική, φορολογική πολιτική αλλά και το κράτος πρόνοιας, δηλαδή την υγειονομική περίθαλψη, τα επιδόματα ανεργίας τις συντάξεις κ.λ.π. Έτσι όμως οι χώρες με χαμηλό κόστος εργασίας, χωρίς συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και όρους για προστασία του περιβάλλοντος δεν θα μπορούν ποτέ οι ίδιες να βελτιώσουν την κοινωνική θέση των εργαζομένων αυτών, παρά μόνο εν μέρει την οικονομική.

Άλλη κοινωνική συνέπεια της παγκοσμιοποίησης μπορεί να είναι η αύξηση της ανεργίας λόγω της υπερεπάρκειας αγαθών και υπηρεσιών που θα έχουν αποτέλεσμα την μείωση των τιμών.

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας με τους ξέφρενους ρυθμούς που μπορεί να έχει, και με την ραγδαία αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού, την κακή χρησιμοποίηση των πρώτων υλών και της αγροτικής οικονομίας, την ανεξέλεγκτη βιομηχανική και τουριστική ανάπτυξη, εάν δεν ελεγχθεί σωστά, θα έχει ως συνέπεια την συνεχή υποβάθμιση του οικολογικού συστήματος του πλανήτη, την ρύπανση του περιβάλλοντος και την εξάντληση των πόρων της γης.

Ο κίνδυνος με την παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων και τις ραγδαίες εξελίξεις στις επικοινωνίες και τις μεταφορές έχει σχέση με την επιδίωξη των επιχειρήσεων να επιβάλλουν λιγότερο ευνοϊκούς όρους εργασιακούς στις αναπτυγμένες χώρες με τον φόβο της μελλοντικής ανεργίας και της μετεγκατάστασης παραγωγικών μονάδων.

Η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού και η παγκοσμιοποίηση των αγορών με τις τεχνολογικές εξελίξεις επηρεάζουν τους κοινωνικούς συσχετισμούς που έχουν αρνητικά αποτελέσματα στις κοινωνικές ισορροπίες, δεδομένου ότι οι τεχνολογικές καινοτομίες παρεμποδίζουν την απορρόφηση της ανεργίας τις μισθολογικές αυξήσεις και τα συστήματα της κοινωνικής ασφάλισης και οι κοινωνικές ανισότητες διευρύνονται στο κράτος πρόνοιας.

Επίσης με την παγκοσμιοποίηση των αγορών χρηματοπιστωτικών αυξάνεται ο κίνδυνος κρίσεων λόγω ανεπαρκούς ρυθμιστικού πλαισίου σε παγκόσμια βάση.

Ακόμη απειλούνται οι ισορροπίες από την συνεχή υποβάθμιση του οικολογικού συστήματος του πλανήτη λόγω της τουριστικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της εξάντλησης των πόρων.

1.2 Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ

Σε σχέση με όσα αναφέρθηκαν περί περιφεροποίησης, παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην πολιτική και στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το μέλλον.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαμορφώνει περίπου το 20% του παγκόσμιου εμπορίου και όπως έχει υπολογιστεί περίπου 12 εκατομμύρια θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα από τις εξαγωγές.

Ακριβώς γι' αυτό το λόγο η Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη σε ό,τι αφορά θέματα κοινωνική πρόνοιας που ήταν και το κύριο χαρακτηριστικό της σε σχέση με κοινωνίες-οικονομίες αναπτυγμένων χωρών, όπως ΗΠΑ, Ιαπωνία, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η υιοθέτηση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής πράξης το 1986 είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας με την ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων, κεφαλαίων και εμπορευμάτων στο εσωτερικό της, ενώ στη συνέχεια, το 1993 ο στόχος για την ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση αποσκοπεί σε λύσεις σε μακροοικονομικό επίπεδο.

Από την δημιουργία της ΕΟΚ μέχρι την υπογραφή της Ενιαίας Πράξης του 1986 η πολιτική της ΕΟΚ ήταν πιο πολύ εγωκεντρική (κρατικές ενισχύσεις σε ευαίσθητους τομείς, ΚΑΠ, κοινοτική προτίμηση στις κρατικές προμήθειες), ενώ μετά το 1986 η φιλοσοφία της έχει αρχίσει να μεταβάλλεται.

Η Ε.Ε. είναι η απάντηση στις νέες ιστορικές προκλήσεις που εμφανίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '90. Η πολιτική και οικονομική κατάρρευση των χωρών της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, η αβεβαιότητα και οι κίνδυνοι που δημιουργεί το πέρασμα των χωρών αυτών στην οικονομία της αγοράς οι εθνικιστικές διεκδικήσεις και η πολιτική αστάθεια επιβάλλουν την όσο το δυνατόν ταχύτερη ομογενοποίηση της Ευρώπης για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις οικονομικές και πολιτικές απαιτήσεις των χωρών αυτών.

Η Ε.Ε. προσπαθεί από τη μια πλευρά να ολοκληρώσει γεωπολιτικά την περιφεροποίησή της με την ενοποίηση της εσωτερικής της αγοράς και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεών της και από την άλλη πλευρά να προωθήσει τις συνεργασίες και συμπράξεις των διεθνών επιχειρήσεων της μέσω της διεθνοποίησης και παγκοσμιοποίησης, δηλαδή της γεωοικονομίας, της οικονομίας. Άρα ευνοεί ένα μικτό σύστημα που συνδυάζει και τις δυο προαναφερθείσες

πολιτικές-στρατηγικές, που σκοπό έχει να απελευθερώσει το εμπόριο και τις βιομηχανίες της και εν μέρει τις υπηρεσίες της αλλά και να διατηρήσει θέσεις απασχόλησης και να προστατεύσει γεωπολιτικά την περιφέρειά της με την εφαρμογή μιας αυστηρής δημοσιονομικής και αντιπληθωρικής πολιτικής (συνθήκη Μάαστριχτ).

Η Ελλάδα έχει κάθε συμφέρον όχι μόνο να επιδιώκει την μετεξέλιξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε πολιτική ένωση αλλά και την ευρωπαϊκή ολοκλήρωσή της, ειδικά όσον αφορά την ασφάλεια και την άμυνα της για να εξασφαλίσει την κοινοτική αλληλεγγύη σε περίπτωση εξωτερικών κινδύνων.

Λόγω της παγκοσμιοποίησης με την εφαρμογή μιας αυστηρής δημοσιονομικής και αντιπληθωριστικής πολιτικής που θα επιτρέψουν νέες επενδύσεις και θα ενισχύσουν την ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

Οι πίεςεις που ασκούνται από τις επιχειρήσεις στα κράτη και τις περιφερειακές οργανώσεις για τους όρους ανταγωνισμού αυξάνονται, έτσι η περαιτέρω απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και των υπηρεσιών έχει σημασία.

Η Ε.Ε. από τη πλευρά της επιδιώκει την ενίσχυση της ανταγωνιστικής της θέσης των επιχειρήσεων της με την ισχυροποίηση και ενοποίηση της εσωτερικής της αγοράς μέσω ενός ευνοϊκού οικονομικού περιβάλλοντος με ενιαίους κανόνες ανταγωνισμού και προστασία των επιχειρήσεών της από τον εξωτερικό ανταγωνισμό.

Γενικά θέση της Ε.Ε. είναι η ύπαρξη ανοικτών αγορών που καθορίζει την ανταγωνιστική της θέση ενώ η παγκοσμιοποίηση δυσκολεύει την εφαρμογή μέτρων προστασίας των επιχειρήσεων σε εθνική ή περιφερειακή βάση.

Με την προσαρμογή της εμπορικής πολιτικής της στους νέους όρους και συνθήκες που δημιουργεί η παγκοσμιοποίηση η Ε.Ε. διευρύνει τις εμπορικές συμφωνίες σε περιφερειακό επίπεδο, ευρωμεσογειακό, καθώς επίσης και με άλλες περιφερειακές οργανώσεις, όπως Ασίας-Ειρηνικού, για να προωθήσει τα συμφέροντα της.

Ο Σάμουελσον σχετικά με την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας θεωρεί ότι η διαδικασία ανάπτυξης και σταθεροποίησης της Ε.Ε. θα είναι αργή και δύσκολη, ενώ κάποιες χώρες θα περάσουν από υψηλές διακυμάνσεις του νομίσματος αυτών αλλά βρίσκεται στο σωστό δρόμο.

Τέλος η Πολυμερής Σύμβαση Επενδύσεων που προωθούν οι αναπτυγμένες χώρες στα πλαίσια του Ο.Ο.Σ.Α. θεσπίζει κανόνες καλής συμπεριφοράς των κρατών έναντι των επιχειρήσεων. Από την άλλη πλευρά οι επιχειρήσεις επωφελούνται από την απουσία διεθνών κανόνων συμπεριφοράς των ίδιων και προσαρμόζουν τις πολιτικές τους με στόχο την αποφυγή των αυστηρότερων εθνικών ρυθμίσεων.

1.3 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Μετά την πρώτη και κυρίως την δεύτερη πετρελαϊκή κρίση που πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 ολόκληρη η μορφή της παγκόσμιας οικονομίας άλλαξε, με αποτέλεσμα να επηρεάσει όπως ήταν φυσικό και τις δομές του παγκόσμιου εμπορίου. Οι αλλαγές αυτές επέφεραν με την σειρά τους μεγάλες ανακατατάξεις στους δείκτες ζήτησης σε ότι αφορά το θαλάσσιο εμπόριο. Ο τομέας των δεξαμενόπλοιων μέχρι το 1990 παρουσίαζε μικρή τάση μείωσης σε αντίθεση με την αύξηση της υπερχωρητικότητας, ενώ από το 1990 και μετά η ναυτιλιακή αγορά λόγω της διάλυσης πολλών πλοίων της που επέφερε την μείωση της υπερχωρητικότητας παρουσίαζε σταδιακή και σταθερή βελτίωση η οποία και συνεχίζεται.

Η ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε μια ιδιαίτερα σημαντική φάση εξέλιξης, η οποία οφείλεται στις πολιτικές και οικονομικές αλλαγές που πραγματοποιούνται

παγκοσμίως. Έτσι την ναυτιλιακή βιομηχανία ενδιαφέρει πλέον άμεσα και σε πολύ σοβαρό επίπεδο η εικόνα που θα έχει μελλοντικά η ναυτιλιακή αγορά.

Ο βασικός παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς είναι το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης της παγκόσμιας ναυτιλίας (balance between supply and demand in world shipping) καθώς επίσης και ο δείκτης που παρουσιάζει τον μέσο όρο της απόστασης μεταφοράς ανά έτος. Έτσι σε περιόδους ύφεσης ο δείκτης αυτός τείνει να μειώνεται και όταν είναι υψηλός τότε αυξάνεται και η λειτουργική αναλογία των πλοίων. Σε γενικές γραμμές η οικονομική ανάπτυξη αντιπροσωπεύεται πάντοτε από την διάρκεια και την ένταση των επενδύσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς και από την δομή της ζήτησης, που εξελίσσεται.

Στην κατάταξη των εμπορευμάτων υγρών φορτίων που αποτελούν και το κύριο όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, το πετρέλαιο και τα παράγωγά του βρίσκονται στη πρώτη θέση κατέχοντας περίπου το 44% του εμπορίου αυτού.

Οι κύριες κατηγορίες του ξηρού φορτίου, που αποτελούν το 56% παγκόσμιου εμπορίου, δηλαδή ο βωξίτης, το φωσφορικό άλας, τα σιδηρομεταλλεύματα, ο άνθρακας και τα σιτηρά, καλύπτουν το 42% περίπου του θαλάσσιου εμπορίου ξηρού φορτίου και το 23% του παγκόσμιου εμπορίου.

Συγκεκριμένα και όσον αφορά το εμπόριο των σιδηρομεταλλευμάτων καλύπτει το 9% του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ για τα επόμενα χρόνια αναμένεται ότι η βιομηχανική ανάπτυξη θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα, πράγμα που σημαίνει ότι την ίδια πορεία θα ακολουθήσει και το εμπόριο των σιδηρομεταλλευμάτων.

Σύμφωνα με μελέτη της Ocean Shipping Consultants (ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΝΕΕ, 7-8/1997, ΤΕΥΧΟΣ 147) που έχει το τίτλο «Θαλάσσιο Εμπόριο Ξηρών Φορτίων και Ζήτηση Πλοίων το 2010», η ζήτηση των κυρίων φορτίων που μεταφέρονται με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers) θα αυξηθεί κατά 43% μέχρι το 2010. Ιδιαίτερα αισιόδοξη είναι η μελέτη όσον αφορά την μελλοντική ζήτηση άνθρακα που θα σημειώσει θεαματική αύξηση και θα απασχολήσει πολλά bulk carriers για την μεταφορά του. Στη μελέτη αναφέρεται ότι ο όγκος φορτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης των σιδηρομεταλλευμάτων θα αυξηθεί μέχρι το 2010 κατά 11,5%, ενώ αντίστοιχα ο όγκος φορτίων του άνθρακα, που σταδιακά θα αντικαταστήσει τα σιδηρομεταλλεύματα στη πρώτη θέση μεταξύ των κυρίων φορτίων, θα αυξηθεί έως το 2010 κατά 40% σε σχέση με το 1996.

Αξίζει να επισημανθεί ότι η επέλαση των πλοίων κοντέινερς έχει επιφέρει τραγικές και καταστροφικές αλλαγές στην ναυτιλιακή αγορά στην ναυτιλιακή αγορά των συμβατικών πλοίων Ψυγείων (Reefers), τα οποία έχει σχεδόν διαλύσει. Οι λόγοι γι' αυτό είναι το ότι πλοία κοντέινερς πήραν πάνω από το 60% των φορτίων που διακινούσαν τα ψυγεία και οι καταστροφές στην παραγωγή φρούτων λόγω φυσικών καταστροφών (El Nino).

Έτσι συμβαίνει το παράδοξο να μειώνεται η προσφορά των κατεψυγμένων φορτίων από την άλλη πλευρά να μειώνεται επίσης και η ζήτηση από τους καταναλωτές.

1.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας σημαίνει βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Η Ε.Ε. προκειμένου να χαράξει τη μελλοντική πολιτική σε όλους τους τομείς της οικονομίας ανακοίνωσε το 1993 σχετικά με την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση που αφορά και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Έτσι για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ε.Ε., η στρατηγική που προτάθηκε αφορά ενέργειες για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός στις διεθνείς ανοικτές αγορές και ένα κοινοτικό πλαίσιο για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας.

α) Ειδικότερα όσον αφορά τον θεμιτό ανταγωνισμό στις διεθνείς αγορές για την διατήρηση των ανοικτών αγορών η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. πρέπει να επιδιώξει την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης και συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού σε όλη την παγκόσμια ναυτιλία. Για τον σκοπό αυτό στα πλαίσια της Συμφωνίας της GATT και μέσω της Διαπραγματευτικής Ομάδας για τις υπηρεσίες των θαλασσιών μεταφορών (NGMTS) η Κοινότητα πρέπει να επιτύχει μία πολυμερή συμφωνία για την απελευθέρωση της ναυτιλίας. Σύμφωνα με τις ως τώρα υπηρεσίες και την πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις η Κοινότητα θεωρεί ότι στο μέλλον πρέπει να ισχύει η αρχή της εθνικής μεταχείρισης (national treatment) για όλες τις χώρες και ειδικότερα για τις χώρες της Ε.Ε. θα πρέπει να ισχύσει η αρχή του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους. Επίσης για το σκοπό αυτό η Κοινότητα πρέπει να ενεργοποιήσει τον Κανονισμό 5058/86 για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων της ποντοπόρου ναυτιλίας, σύμφωνα με τον οποίο η Ε.Ε. δεν μπορεί να ξεκινήσει διαδικασίες ανοίγματος των αγορών στις ναυτιλιακές εταιρίες των χωρών-μελών της παρά μόνο να κάνει κάποιες διπλωματικές συστάσεις.

Τέλος, θα πρέπει η Ε.Ε. να αναλάβει πρωτοβουλία σε επίπεδο διεθνών οργανισμών για να προωθηθεί η υιοθέτηση διεθνούς συμφωνίας για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίοι παίζουν καθοριστικό και ζωτικό ρόλο στην διατήρηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού (free and fair competition), για την εφαρμογή ορισμένων αρχών του δικτύου του ανταγωνισμού όσον αφορά την συμπεριφορά των δημοσίων και ιδιωτικών εταιριών στην ναυτιλιακή αγορά.

Ακόμη για την διατήρηση του θεμιτού ανταγωνισμού στην ναυτιλιακή αγορά πρέπει να εφαρμοστεί πιο πρακτικά, αφού πρώτα εν μέρει τροποποιηθεί, ο Κανονισμός 4057/86, που αποτελεί το μέσο αναστολής και καταπολέμησης των πρακτικών αθέμιτης τιμολόγησης στη ναυτιλία των Τακτικών Γραμμών. Έτσι λοιπόν για την υπεράσπιση των ναυτιλιακών εμπορικών συναλλαγών ο Κανονισμός αυτός θα πρέπει να αναθεωρηθεί.

β) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο ανταγωνισμός στις ανοικτές αγορές θα πρέπει να εφαρμοστούν και να αναπτυχθούν διεθνείς κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ελέγχου των πλοίων του κράτους-μέλους και του κράτους ελλειμνισμού και της ποιότητας διαχείρισης των πλοίων με σκοπό την μείωση των υποσυντήρητων (substandards) πλοίων. Σύμφωνα με μελέτη του ΟΟΣΑ το κόστος συντήρησης ενός δεξαμενόπλοιου 40,000 Κ.Ο.Χ. ηλικίας 5 ετών, ανέρχεται στα 3,100\$ την ημέρα, ενώ το κόστος

τήρησης της λεγόμενης «ορθής πρακτικής», δηλαδή συντήρησης σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, θα ανερχόταν στα 4,850\$ την ημέρα, δηλαδή πάνω από το 50% υψηλότερο από το προηγούμενο και το κόστος τήρησης της λεγόμενης «άριστης πρακτικής», δηλαδή της συντήρησης στο μέγιστο επίπεδο ασφαλείας, θα ανερχόταν στα 9,500\$ την ημέρα, δηλαδή πάνω από 300% υψηλότερο από το πρώτο. Έτσι πρέπει να επιδιωχτεί η δεσμευτική εφαρμογή διεθνώς συμφωνηθέντων κανόνων που θα ισχύει για όλα τα πλοία ανεξάρτητα από το εάν φέρουν ή όχι σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εξ' άλλου τα Νηολόγια όλων των κρατών-μελών θεωρείται αναγκαίο να εκσυγχρονιστούν ώστε να καταστούν αποτελεσματικά και ικανά να ανταποκριθούν στις διεθνείς υποχρεώσεις. Τα κριτήρια για την λειτουργία όλων των Νηολογίων πρέπει να εναρμονιστούν μεταξύ τους και να περιλαμβάνουν σε γενικές γραμμές τα εξής στοιχεία:

α) πλήρη επιθεώρηση του πλοίου κατά την εγγραφή του

β) οι ναυτικοί του πλοίου να έχουν τα κατάλληλα και ισχύοντα πιστοποιητικά ικανοτήτων.

γ) υποχρέωση να διενεργείται διαφανής έρευνα για όλα τα σοβαρά ατυχήματα που εμπλέκονται πλοία του νηολογίου της σημαίας του.

Γι' αυτό θα πρέπει να ενισχυθεί ένα νομοθετικό πλαίσιο δεσμευτικού χαρακτήρα που να κατοχυρώνει πλήρως τα παραπάνω. Αυτό θα πρέπει να ισχύει για όλων των ειδών τα νηολόγια, δηλαδή εκτός από τα Κοινοτικά, τα ανοικτά νηολόγια τρίτων χωρών αλλά ακόμη και τα δεύτερα ή παράλληλα των χωρών-μελών. Ακόμη θα πρέπει να ληφθεί απόφαση ρύθμισης της συμπεριφοράς στη ναυτιλία, για να ενισχυθεί ο έλεγχος στο κράτος ελλιμενισμού (port state control) μέσω της συνεργασίας με τρίτες χώρες. Επίσης να ενθαρρυνθούν οι πλοιοκτήτες να έχουν στα πλοία τους υψηλά ποιοτικά πρότυπα, όπως π.χ. μέσω κινήτρων, να υπάρξει υποχρεωτική κάλυψη της ευθύνης του τρίτου μέρους στη ναυτιλία, ως προϋπόθεση για την είσοδο σε κοινοτικά λιμάνια με σκοπό την εξάλειψη της επικίνδυνης ναυτιλίας. Τέλος, για την προώθηση της ποιότητας στη ναυτιλία, ως γνωστόν έχει επικυρωθεί από τον IMO ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) και ο οποίος εγκρίθηκε ως δεσμευτικός από την Ε.Ε.. Γι' αυτό πέρα από την εφαρμογή των προτύπων του ISM για τα πλοία και την ναυτιλιακή εταιρία με τον σκοπό των «ασφαλών και καθαρών θαλασσών», θα πρέπει να προωθηθούν βιομηχανικοί κώδικες δεοντολογίας για όλους τους φορείς της ναυτιλίας, εκτός των πλοιοκτητών, δηλαδή και για τους ναυλωτές και για τους φορτωτές.

γ) Για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ε.Ε. θα πρέπει να υιοθετηθούν μέτρα που να διατηρήσουν ή και να αυξήσουν τις ήδη υπάρχουσες θέσεις εργασίας των ναυτικών της Ε.Ε. και να προωθηθούν πολιτικές για έρευνα και ανάπτυξη μέσω προγραμμάτων για τον ναυτιλιακό τομέα και να αναθεωρηθεί η πολιτική περί κρατικών ενισχύσεων προς αυτόν. Γι' αυτό και ως γνωστόν υπάρχει ήδη μεγάλο πρόβλημα στις χώρες-μέλη, ακόμη και στις μεγάλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όσον αφορά την προσφορά ναυτικών, αξιωματικών και κατώτερου ειδικευμένου πληρώματος. Γι' αυτό για να μην επιδεινωθεί η κατάσταση στο μέλλον, θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα και κοινή δράση της Κοινότητας και να προωθηθούν προγράμματα κατάρτισης και εκπαίδευσης των πληρωμάτων. Επίσης, θα πρέπει να προσελκυστούν νέοι εργαζόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα, να γίνουν προγράμματα ναυτικής εκπαίδευσης και απασχόλησης και γενικά να

εξασφαλίζεται η εμπειρία και η γνώση όλων των ναυτικών, ανεξαρτήτως της θέσης τους, σε όλα τα επίπεδα και για την θάλασσα και για την ξηρά και να προωθηθεί υψηλής ποιότητας απασχόληση κοινοτικών υπηκόων σε συμφωνία με τις απαιτήσεις της νέας σύμβασης του ΙΜΟ. Επίσης, θα πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία στην Έρευνα και Ανάπτυξη και να συντονιστούν ερευνητικά προγράμματα που σχετίζονται με τον ναυτιλιακό τομέα των χωρών-μελών της Ε.Ε. Τα προγράμματα αυτά θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα και να στοχεύουν στην ανάπτυξη υψηλής τεχνολογίας όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς στο ανθρώπινο δυναμικό. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει να βελτιωθεί ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας μέσω της δημιουργίας ασφαλέστερου εξοπλισμού, στη ναυπήγηση ασφαλέστερων πλοίων και στην καλύτερη χρησιμοποίηση των ναυτικών.

Τέλος, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ε.Ε. χρειάζεται να εκδοθούν μελλοντικά αναθεωρημένες οδηγίες που να περιλαμβάνουν μια νέα προσέγγιση για την πρακτική ενισχύσεων προς όφελος των πλοιοκτητών, δεδομένου ότι οι κρατικές ενισχύσεις είναι ασυμβίβαστες με την Κοινή Αγορά, σύμφωνα με το Άρθρο 92, παρ. 1 της Συνθήκης της Ρώμης.

1.5 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Σήμερα κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τον σημαντικό ρόλο που έχει η ναυτιλία, δεδομένου ότι είναι ο πιο οικονομικός και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος στην διακίνηση και μεταφορά των αγαθών. Έτσι η ναυτιλία θα είναι πάντοτε απαραίτητη για την μεταφορά αγαθών της μεγάλης πλειοψηφίας του παγκόσμιου εμπορίου.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ενώ οι ΗΠΑ διακινούν περίπου το 13,5% του παγκόσμιου εμπορίου και η Ελλάδα μόνο το 0,3%, η ελληνόκτητη ναυτιλία αντίστοιχα διακινεί το 16% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας

Το θαλάσσιο εμπόριο είναι μια επιχειρηματικού δραστηριότητα με εξαιρετικά διεθνή χαρακτήρα, στην οποία εμπλέκονται πολλοί διαφορετικά μέρη, όπως κράτη σημαίας, πλοιοκτήτες, ναυτικοί, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, νηογνώμονες, ασφαλιστές, αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (P & I Clubs), φορτωτές και ναυλωτές. Όλοι αυτοί μαζί αποτελούν μεταξύ τους μια αλυσίδα, που ο κάθε κρίκος επιτελεί τον δικό του ξεχωριστό ρόλο.

Έτσι ένα πλοίο με σκοπό να παράγει το λιγότερο κόστος με την υψηλότερη απόδοση μπορεί να ανήκει σε πλοιοκτήτη άλλης εθνικότητας, να έχει κατασκευαστεί σε άλλη χώρα, να χρηματοδοτείται από κάποια Τρίτη, να διαχειρίζεται, να ασφαρίζεται, να ναυλώνεται από κάποια άλλη, να έχει πλήρωμα προερχόμενο από διάφορες χώρες και να έχει νηολογηθεί σε σημαία διαφορετικής χώρας. Εν αντιθέσει με τις περισσότερες άλλες διεθνείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, που ο κυριότερος παράγοντας ως κινητό μέρος είναι το κεφάλαιο, στη ναυτιλία ο σημαντικότερος παράγοντας είναι το ναυτεργατικό δυναμικό.

Σήμερα η ναυτιλία, που λόγω του διεθνή της χαρακτήρα και της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, εξελίσσεται συνεχώς, βρίσκεται μπροστά σε μεγάλες αλλαγές και σε ένα μεταβατικό στάδιο.

Αναμφίβολα επίσης οι νέοι κανονισμοί στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις στον ΙΜΟ αλλά και στην UNCTAD, έχουν

συμβάλλει θετικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και στην ασφάλεια του πλοίου και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Μετά την Συμφωνία της GATT η Παγκόσμια Οργάνωση Εμπορίου (ΠΟΕ) στο πλαίσιο της διαμορφούμενης απελευθέρωσης των υπηρεσιών άρχισε να ασχολείται μέσω της Διαπραγματευτικής Ομάδας, όπως ήδη αναφέρθηκε, με τα ναυτιλιακά θέματα.

Μελλοντικά με την απελευθέρωση του εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας στις επιχειρήσεις και στις βιομηχανίες να επεκτείνεται συνεχώς, θεωρείται ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου θα αυξάνεται και κατά συνέπεια οι ροές εμπορευμάτων μέσω των θαλασσιών μεταφορών θα αυξάνονται περαιτέρω.

Ακόμη θεωρείται ότι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας θα έχει επιπτώσεις στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, λόγω του ότι είναι η πιο οργανωμένη μορφή ναυτιλίας, στην οποία η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου θα επιφέρει την σύμπραξη, συγχώνευση ή εξαγορά πολλών Διασκέψεων και λιγότερο στην ναυτιλία χύδην.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας σύμφωνα με τους Sletmo και Holste μπορεί να χωριστεί σε 4 στάδια. Το πρώτο αφορά την μακρά περίοδο πριν την εκβιομηχάνιση των κρατών και αφορούσε τις θαλάσσιες εξερευνήσεις. Στο στάδιο αυτό έγιναν και οι περισσότερες ανακαλύψεις και οι πρώτες δημιουργίες αποικιών. Το δεύτερο ήταν το στάδιο της θαλάσσιας εμπορικής ηγεμονίας και που ανέδειξε την ναυτιλία ως ένα σημαντικό παγκόσμιο κλάδο παροχής υπηρεσιών. Έτσι πολλές χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Ολλανδία, η Γαλλία αναδείχθηκαν ναυτικές δυνάμεις, όπου οι εμπορικοί στόλοι αποτελούσαν όργανο οικονομικής και πολιτικής δύναμης. Το τρίτο στάδιο είναι αυτό της διεθνοποίησης της ναυτιλίας που αναπτύχθηκε μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο. Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της διεθνοποίησης είναι η πρακτική της αλλαγής της εθνικής σημαίας που επέτρεψε μεταξύ των άλλων, με σκοπό την μείωση του λειτουργικού κόστους, την χρησιμοποίηση πληρωμάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Το τέταρτο στάδιο είναι αυτό της παγκοσμιοποίησης της ναυτιλίας.

Οι συντελεστές που επηρεάζουν τις δραστηριότητες μιας ολοκληρωμένης δράσης της οποιασδήποτε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι παρακάτω:

- Σημαία της χώρας, που δείχνει την εθνικότητα του πλοίου
- Εθνικότητα του εργατικού δυναμικού πλοίου και γραφείου
- Χώρα εγκατάστασης του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρείας
- Εθνικότητα των φορτίων
- Κεφάλαιο, που δείχνει την προέλευση της χρηματοδότησης
- Χρησιμοποίηση ξένων λιμένων
- Εξυπηρέτηση αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών

Από την σχέση που υπάρχει μεταξύ των παραπάνω συντελεστών φαίνεται καθαρά το εάν και κατά πόσο μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι διεθνοποιημένη ή μη. Έτσι μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει διεθνοποίηση στη ναυτιλία, όταν η εθνικότητα των συντελεστών της παραγωγής και των λοιπών

συντελεστών εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι διαφορετική από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Το κύριο χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης γενικά είναι ότι σε σχέση με την διεθνοποιημένη ή πολυεθνική επιχείρηση έχει αποκεντρωμένη την λήψη αποφάσεων, που μπορεί πλέον να γίνεται σε κάθε έδρα της και σε κάθε ξένη χώρα, μπορεί δηλαδή να δραστηριοποιείται τελείως ανεξάρτητα.

Η παγκοσμιοποίηση ορίζεται σύμφωνα με τον Jacobson ως η διαδικασία όπου οι χώρες, οι περιφέρειες και οι μικρότερες γεωγραφικές περιοχές του κόσμου, έχουν ομογενοποιηθεί μέσα από τις μεταβολές που επιφέρουν οι οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και τεχνολογικές δυνάμεις. Στο χώρο της ναυτιλίας η παγκοσμιοποίηση είναι φαινόμενο των αρχών του 1970 και οφείλεται στην ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους, μέσω φθηνών συντελεστών της παραγωγής.

Ο χώρος όμως της ναυτιλίας των τακτικών γραμμών είναι έντονα σε ρυθμούς παγκοσμιοποίησης, δεδομένου ότι ήταν και ο πρώτος ιστορικά από το 1875 που υλοποίησε κάθε είδους επιχειρηματικές συνεργασίες. Οι Διασκέψεις σήμερα ανέρχονται περίπου σε 200 με τάση να μειωθούν όσον αφορά τον αριθμό των, αλλά από την άλλη πλευρά την ενδυνάμωση των και τον γιγαντισμό των μέσω ομαδοποιήσεων εταιρειών, εξαγορών και συγχωνεύσεων, συμμαχιών και συνεργασιών επιχειρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Σε αυτό το σημείο θα εξετασθούν διάφοροι διεθνείς οργανισμοί, ορισμένοι εκ των οποίων είναι όργανα των Ηνωμένων Εθνών, ενώ άλλοι είναι υπερεθνικοί διακυβερνητικοί οργανισμοί. Αρχικά θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερη αναφορά στους μηχανισμούς που διέπουν τα ναυτιλιακά θέματα στις ΗΠΑ λόγω του ότι αποτελεί τη μεγαλύτερη οικονομική δύναμη στον κόσμο.

3.1 Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα.

Η πολιτική των ΗΠΑ σε όλα τα θέματα λόγω του ρόλου που είχε και συνεχίζει να έχει στα διεθνή ζητήματα, και ειδικότερα στη ναυτιλιακή πολιτική είναι ιδιαίτερα σημαντική και επηρεάζει παρα πολύ τον διεθνή χώρο. Οι λόγοι για αυτό είναι η μεγάλη της οικονομική δύναμη σε όλους τους τομείς αλλά ιδιαίτερα όσον αφορά την ναυτιλία η πολιτική προστατευτισμού που έχει και έμμεσα ή άμεσα η παρεμβατική της πολιτική στα ναυτιλιακά θέματα άλλων χωρών.

Οι κυβερνητικοί μηχανισμοί των ΗΠΑ που ασχολούνται με την ναυτιλία είναι :

1. Στη Γερουσία των Η.Π.Α. οι αρμόδιες επιτροπές που ασχολούνται με την ναυτιλία, δηλαδή :

α) Η επιτροπή Εμπορίου και η Υποεπιτροπή της επί θεμάτων Εμπορικής Ναυτιλίας.

β) Η Δικαστική Επιτροπή

2. Στη Βουλή των Αντιπροσώπων (House of Representatives) υπάρχουν:

- α) Δικαστική Επιτροπή
β) Επιτροπή Εμπορικής Ναυτιλίας και Αλιείας

3. Το Υπουργείο Μεταφορών (Department of Transportation) που είναι αρμόδιο για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής ιδιαίτερα όσον αφορά τους διεθνείς οργανισμούς. Στο Υπουργείο αυτό λειτουργεί μια υπηρεσία, γνωστή ως MARAD (Maritime Administration), που είναι υπεύθυνη για όλα τα προγράμματα κρατικών ενισχύσεων και επιχορηγήσεων προς την Εμπορική Ναυτιλία των Η.Π.Α.

4. Το Υπουργείο Δικαιοσύνης (Department of Justice) που ασχολείται με ναυτιλιακά θέματα, όπως ήταν η ψήφιση του Ναυτιλιακού Νόμου του 1984 (US Shipping Act 1984).

Στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει μια μικρή αναφορά στην κρίση του 1929, στην κατάρρευση του Διεθνούς Νομισματικού Συστήματος και στο Σύστημα Ισοτιμιών του Bretton Woods, γεγονότα τα οποία επηρέασαν όχι μόνο τις ΗΠΑ αλλά και τις υπόλοιπες χώρες παγκοσμίως.

Η κρίση του 1929 και οι επιπτώσεις που επέφερε στις κοινωνίες, στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις και στις εσωτερικές οικονομικές πολιτικές αποτέλεσε ένα νευραλγικής σημασίας ιστορικό γεγονός. Έτσι, το 1931, μαζί με την κατάρρευση του διεθνούς οικονομικού συστήματος, κατέρρευσε και το διεθνές νομισματικό σύστημα,, δηλαδή το σύστημα των σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών που βασιζόταν, μέχρι τότε, στον Χρυσό Κανόνα. Μέσα στον πανικό τους από τη μαζική ανεργία και τη δραματική μείωση της παραγωγής και του εισοδήματός τους, όλες οι χώρες άρχισαν να καταφεύγουν σε μεγάλες υποτιμήσεις των νομισμάτων τους, αγνοώντας τους μηχανισμούς του Χρυσού Κανόνα και προσπαθώντας να 'εξαγάγουν' σε άλλες χώρες τα σοβαρά προβλήματα ύφεσης της παραγωγικής τους βάσης. Η ελπίδα τους, από τις συνεχείς αυτές υποτιμήσεις, ήταν πως θα αντιστάθμιζαν την εσωτερική οικονομική τους δυσπραγία με την ενίσχυση της εξωτερικής ανταγωνιστικότητας των προϊόντων τους. Γι' αυτό, παράλληλα με τις συνεχείς αυτές υποτιμήσεις, κατέφυγαν σ' όλη τη δεκαετία του '30, σε επίσης πανικόβλητες «προστατευτικές πολιτικές» (αύξηση δασμών και άλλων εμποδίων στις εισαγωγές, αύξηση κρατικών ενισχύσεων στις εξαγωγές κλπ).

Αλλά, βέβαια, επειδή την ίδια τακτική ακολουθούσαν όλες οι χώρες, το τελικό αποτέλεσμα ήταν μόνο η χαοτική λειτουργία των αγορών συναλλάγματος και η, σε καθημερινή σχεδόν βάση, δραματική αλλαγή των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Άρα και η περαιτέρω συρρίκνωση και αποδόμηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών. Το ξέσπασμα του Β Παγκόσμιου Πολέμου και η συνεπακόλουθη τεράστια καταστροφή του παραγωγικού ιστού των περισσότερων χωρών – με μόνη εξαίρεση τον παραγωγικό ιστό των ΗΠΑ – επέφερε και το τελειωτικό πλήγμα σε ένα καταρρέον, ήδη από το '30, διεθνές νομισματικό σύστημα.

Η «Νομισματική και Δημοσιονομική Διάσκεψη του Bretton Woods» το 1944, στην οποία μετείχαν όλες οι κατά του «Άξονα» χώρες, αποτέλεσε – εν όψει και της διαγραφόμενης βεβαίας κατάρρευσης του «Άξονα» – την αφετηρία για μια νέα διεθνή οικονομική και νομισματική τάξη, με κύριο εργαλείο ένα νέο διεθνές σύστημα συναλλαγματικών ισοτιμιών. Βασικός στόχος του σκοπούμενου νέου συστήματος ήταν η ενθάρρυνση και η ανάπτυξη του ελεύθερου διεθνούς εμπορίου. Κατά συνέπεια, κύριο εργαλείο για την επίτευξη του στόχου αυτού δεν μπορούσε παρά να είναι και πάλι κάποιο σύστημα σταθερών –και όχι ελεύθερα κυμαινόμενων– συναλλαγματικών ισοτιμιών.

Η Συνδιάσκεψη του Bretton Woods εγκαθίδρυσε, ουσιαστικά, ένα νέο σύστημα ισοτιμιών που φαίνεται να βρίσκεται κάπου ανάμεσα στο σύστημα των ελεύθερα κυμαινόμενων ισοτιμιών και στο σύστημα των σταθερών ισοτιμιών του «Χρυσού Κανόνα» αλλά που μάλλον είναι πιο κοντά στην «ιδεολογία» των σταθερών ισοτιμιών. Τα βασικά χαρακτηριστικά του νέου συστήματος (που λειτούργησε για μια 25ετία, μέχρι το 1971, όταν και αυτό κατέρρευσε) μπορούν να συνοψισθούν στα ακόλουθα σημεία :

Πρώτο, καθιερώθηκε μια σταθερή ισοτιμία (=σχέση ανταλλαγής) δολαρίου και χρυσού στο επίπεδο των 35 δολαρίων ανά ουγγιά χρυσού.

Δεύτερο, οι ΗΠΑ δεσμεύθηκαν πως το δολάριο θα ήταν πλήρως μετατρέψιμο σε χρυσό. Δηλαδή οποτεδήποτε και οσαδήποτε δολάρια της προσκομίζονταν, η αμερικανική κυβέρνηση θα τα αγόραζε παραδίδοντας στον κομιστή το αντίτιμό τους σε χρυσό με «τιμή» του ενός δολαρίου το 1/35 μιας ουγγιάς χρυσού. Στην ουσία, όμως, αυτή η ελεύθερη μετατρεψιμότητα των δολαρίων σε χρυσό πρόσφερε τη δυνατότητα ή και το κίνητρο σε όλες τις άλλες χώρες να προτιμούν να έχουν το μεγαλύτερο μέρος των συναλλαγματικών τους αποθεμάτων σε δολάρια μάλλον παρά σε χρυσό, αφού το να έχεις 35 δολάρια είναι σαν να έχεις μια ουγγιά χρυσού. Αγοράζεις αλλοδαπά προϊόντα με δολάρια που γίνονται δεκτά όπως θα γινόταν ο χρυσός, μιας και, ανά πάσα στιγμή, ο εισπράττων τα δολάρια μπορεί να τα προσκομίσει στο αμερικάνικο δημόσιο και να παραλάβει χρυσό. Κι επειδή όλοι αισθάνονται έτσι, ελάχιστα, τελικά, δολάρια πράγματι προσκομίζονται για μετατροπή σε χρυσό. Όλες πλέον οι διεθνείς εμπορικές ανταλλαγές πραγματοποιούνται σε δολάρια και αποτιμώνται σε δολάρια. Άρα, ουσιαστικά, το δολάριο καθίσταται το διεθνές μέσο «αποθήκευσης» αγοραστικής δύναμης κλπ. Δηλαδή καθίσταται το «διεθνές χρήμα», το «συνάλλαγμα», στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις.

Τρίτο, όλα τα άλλα νομίσματα, για τα οποία επίσης εγκαθιδρύθηκε μια σταθερή σχέση με τον χρυσό, ουσιαστικά «προσδέθηκαν» στο δολάριο. Με το δολάριο να είναι το διεθνές χρήμα όλες οι συναλλαγματικές ισοτιμίες των άλλων νομισμάτων ήταν σταθερές και εκφρασμένες σε δολάρια.

Τέταρτο, μολονότι προσδεμένες στο δολάριο οι συναλλαγματικές ισοτιμίες ήταν προσαρμόσιμες με την έννοια ότι όλες οι χώρες είχαν την δυνατότητα – υπό συγκεκριμένες και διαπραγματεύσιμες προϋποθέσεις – να υποτιμούν ή να υπερτιμούν το νόμισμα τους αλλά κατόπιν διαβουλεύσεων με τους παγκόσμιους οικονομικούς τους εταίρους, και όχι όπως στον Κανόνα Χρυσού μόνο με αποκλειστικά δική τους πρωτοβουλία. Αν, δηλαδή, οι συνθήκες της αγοράς έδειχναν πως ένα συγκεκριμένο νόμισμα ήταν ουσιαστικά υπερτιμημένο ή υποτιμημένο, η αντίστοιχη κυβέρνηση μπορούσε να προσαρμόσει την σταθερή ισοτιμία του νομίσματος αυτού προς το δολάριο και προς τον χρυσό σε ένα άλλο πάλι σταθερό επίπεδο που θα αντανάκλασε τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς. Αλλά μια τέτοια προσαρμογή μπορούσε να γίνει μόνο με διαβούλευση και συνεννόηση, όχι με μονομερή και αιφνίδια απόφαση.

Πέμπτο, διαβαθμίζοντας τις ανισορροπίες του ισοζυγίου πληρωμών ανάλογα με το μέγεθος και με την χρονική διάρκεια των ελλειμμάτων ή των πλεονασμάτων τους, το σύστημα του Bretton Woods επέτρεπε ή και επέβαλλε στις Κεντρικές Τράπεζες των χωρών να «παρεμβαίνουν», και μάλιστα σε συνεννόηση μεταξύ τους, για να διατηρούν τις συναλλαγματικές ισοτιμίες των νομισμάτων στο προκαθορισμένο και σταθερό τους επίπεδο, χρησιμοποιώντας τα συναλλαγματικά τους αποθέματα ως εργαλείο αυτών των παρεμβάσεων. Με ανεκτό όριο διακύμανσης το $\pm 1\%$ γύρω από την καθορισμένη ισοτιμία, οι Κεντρικές Τράπεζες παρενέβαιναν είτε για να πωλήσουν συναλλαγματικά τους διαθέσιμα και να αγοράσουν εγχώριο νόμισμα σε περίπτωση υποτιμητικών τάσεων του νομίσματος τους, κάτω του -1% , είτε για να

αγοράσουν συνάλλαγμα και να πωλήσουν εγχώριο νόμισμα σε περίπτωση ανατιμητικών τάσεων του νομίσματος τους, πάνω από το +1%. Αν, όμως, οι υποτιμητικές ή ανατιμητικές πιέσεις για ένα νόμισμα ήταν πολύ πιο έντονες, και, προπάντων, συνεχίζονταν για μακρό χρονικό διάστημα, τα συναλλαγματικά αποθέματα των Κεντρικών Τραπεζών δεν θα επαρκούσαν για να κρατήσουν την ισοτιμία στα όρια της διακύμανσης $\pm 1\%$. Ακριβώς για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, (ΔΝΤ) που ιδρύθηκε με τις συμφωνίες του Bretton Woods, ήταν σε θέση να χορηγεί, υπό μορφή ποικίλων τρόπων δανείων, πρόσθετους συναλλαγματικούς πόρους στις χώρες εκείνες που αντιμετώπιζαν οξεία και παρατεταμένη ανισορροπία στα ισοζύγια τους και ανεπάρκεια των συναλλαγματικών τους διαθεσίμων για την διατήρηση των καθορισμένων ισοτιμιών. Μια τέτοια βοήθεια, βέβαια, από το ΔΝΤ δεν δίνονταν ούτε δίνεται χωρίς προϋποθέσεις, προϋποθέσεις που κεντρικός τους πυρήνας είναι η υιοθέτηση και εφαρμογή από την ενδιαφερόμενη χώρα των κατάλληλων δημοσιονομικών, νομισματικών και συναλλαγματικών μέτρων και η βαθμιαία κατάργηση των όποιων προστατευτικών ή άλλων, παρεμποδιστικών του ελεύθερου εμπορίου, εθνικών πολιτικών.

Ιστορικά αξίζει να αναφερθεί ότι οι πρώτες απόψεις των ΗΠΑ για την δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού εμπορίου εκφράστηκαν το 1945, κατά τη διάρκεια διμερών διαπραγματεύσεων μεταξύ των ΗΠΑ και της Μ.Βρετανίας.

Από το 1947 οι ΗΠΑ είχαν την πρωτοβουλία και ξεκίνησαν την προσπάθεια δημιουργίας ενός διεθνούς οργανισμού εμπορίου με αποτέλεσμα το 1948 την υιοθέτηση του «Χάρτη της Αβάνας», λόγω του ότι η σύνοδος αυτή είχε συνέλθει στην Αβάνα της Κούβας. Σύμφωνα με αυτόν συνεστήθη ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου. Κατά τη διάρκεια όμως των διαβουλεύσεων για την τελική μορφή των διατάξεων του ΙΤΟ, 23 κράτη που συμμετείχαν στη σύνοδο αυτή με ηγέτη τις ΗΠΑ και ακολουθούμενες από άλλες αναπτυγμένες χώρες, με την δικαιολογία ότι οι διεθνείς συνθήκες δεν ήταν ακόμη ώριμες για την διεθνοποίηση του εμπορίου, αποφάσισαν να υιοθετήσουν και να θέσουν προσωρινά σε λειτουργία μόνο ένα μέρος του Χάρτη της Αβάνας, που στην πραγματικότητα ήταν οι αρχικές διατάξεις της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT). Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι ο κύριος λόγος της αλλαγής της πολιτικής των ΗΠΑ, όσον αφορά την δημιουργία ενός Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου (που ήταν πολιτική του τότε ευρισκόμενου στην εξουσία Δημοκρατικού Κόμματος των ΗΠΑ), ήταν η ανάληψη της κυβέρνησης από το Ρεπουμπλικανικό Κόμμα και η μη κύρωση από το Αμερικανικό Κογκρέσο των διατάξεων της ίδρυσης του. Την ίδια περίοδο είχαν αρχίσει διάφορες κινήσεις πολλών κρατών για την δημιουργία εμπορικών ενώσεων με υπερεθνικό χαρακτήρα, όπως και εφαρμόστηκε λίγο μετά από το Σύμφωνο των Άνδεων, δηλαδή την Κοινή Αγορά των χωρών της Λατινικής Αμερικής και το Σύμφωνο της Ρώμης, την Κοινή Αγορά ορισμένων ευρωπαϊκών χωρών.

Έτσι από την 01/01/1948 ιδρύθηκε στην Γενεύη η GATT, αρχικά με την συμμετοχή των πρώτων 23 κρατών και αμέσως μετά με 32 κράτη. Επιδίωξη αυτής της Διεθνούς Συμφωνίας είναι η μελέτη, η αξιολόγηση, και η βαθμιαία κατάργηση όλων των εμποδίων που υφίστανται ή δημιουργούνται στο πεδίο των διεθνών ανταλλαγών αγαθών και υπηρεσιών, και, επίσης, η περαιτέρω απρόσκοπτη ανάπτυξη αυτών των ανταλλαγών.

3.2 Η Γενική Συμφωνία Δασμών Και Εμπορίου (General Agreement On Tarrifs And Trade) GATT

Ιστορική εξέλιξη της GATT

Ο τίτλος του σημαντικού αυτού διεθνούς οικονομικού οργανισμού δεν εκφράζει ούτε τη σπουδαιότητά του στην διεθνή οικονομική «τάξη» ούτε το μέγεθος του ως διεθνούς νομικού προσώπου. Έχει την ιστορικά καθιερωμένη ονομασία της «Συμφωνίας» επειδή το καταστατικό του κείμενο ήταν και συνεχίζει να είναι μια Διεθνής Συμφωνία που υπεγράφη το 1948 στη Γενεύη, αρχικά με την συμμετοχή 23 κρατών και αμέσως μετά με 32 κράτη. Τα ιδρυτικά μέλη ήταν : Αυστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, Βιρμανία, Καναδάς, Σρι Λάνκα, Χιλή, Κίνα, Κούβα, Τσεχοσλοβακία, Γαλλία, Ινδία, Λίβανος, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πακιστάν, Ζιμπάμπουε, Συρία, Νότια Αφρική, Ηνωμένο Βασίλειο και ΗΠΑ. Από αυτές αποχώρησαν λίγο αργότερα η Κίνα, η Συρία και ο Λίβανος. Την ίδια εποχή αποφασίστηκε η εγκατάσταση της Γραμματείας της στην Γενεύη και η προσωρινή ανάθεση της παρακολούθησης εφαρμογής και εξέλιξης των συμφωνιών για το ελεύθερο εμπόριο στην GATT έως ότου θα επικυρώνονταν από τα συμβαλλόμενα μέρη ο ITO (INTERNATIONAL TRADE ORGANIZATION). Σύμφωνα με τα στοιχεία Μαρτίου 1992 τα Συμβαλλόμενα Μέρη της GATT (και όχι μέλη λόγω του ότι η GATT αποτελεί μια πολυμερή συμφωνία και όχι διεθνή οργανισμό) είναι 103 τακτικά και 29 συνδεδεμένα. Σε αυτά ανήκουν το σύνολο των αναπτυγμένων χωρών, ένα μεγάλο μέρος των αναπτυσσόμενων χωρών, και μερικές από πρώην σοσιαλιστικές χώρες, όπως η Γιουγκοσλαβία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Τσεχοσλοβακία καθώς επίσης και η Κούβα.

Η GATT περιέχει το σύνολο των αρχών και κανονισμών που ρυθμίζουν την διενέργεια του διεθνούς εμπορίου μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών και ως εκ τούτου χαρακτηρίζεται ως το Σύνταγμα του Διεθνούς Εμπορίου, δεδομένου ότι:

- 1) Περιέχει το σύνολο των βασικών κανόνων που διέπουν το διεθνές εμπόριο,
- 2) Επηρεάζει τις οικονομικές επιλογές των κυβερνήσεων και τις ανάλογες εθνικές διατάξεις ενθαρρύνοντας , ουσιαστικά, την προστασία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και την περαιτέρω απελευθέρωση του εμπορίου,
- 3) Βοηθά στο συντονισμό και την συνεργασία των εθνικών οικονομικών πολιτικών, προς ένα διεθνές σύστημα, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην ορθολογικότερη κατανομή των πόρων,
- 4) Αποθαρρύνει τις προσπάθειες επηρεασμού των εθνικών επιλογών προς την λήψη μέτρων που οδηγούν στον προστατευτισμό και απομονωτισμό, από τις λεγόμενες «ομάδες συμφερόντων ή πίεσης», σε συντεχνιακό ή πολιτικό επίπεδο.

Για την ακρίβεια η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου είναι ο μόνος θεσμός στο διεθνές

ΟΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ GATT

Η παρακολούθηση, η εποπτεία, οι διαπραγματεύσεις και οι δεσμευτικές συμφωνίες που, στα πλαίσια της GATT, αφορούν στο διεθνές εμπόριο, υπόκεινται σε μια σειρά από «κατευθυντήριες αρχές». Οι αρχές αυτές είναι:

I. Η «Ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους»

Η ρήτρα του μάλλον ευνοούμενου κράτους επιβάλλει σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος της GATT να επιφυλάσσει σε ένα άλλο συμβαλλόμενο μέρος την ίδια ευνοική ή μη ευνοική μεταχείριση που επιφυλάσσει σε όλα τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη σε ζητήματα δασμών, ποσοτικών περιορισμών, και άλλων παρεμβάσεων κατά τις διαδικασίες του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου.

Σημειώνεται πως, παράλληλα με τη ρήτρα του μάλλον ευνοούμενου κράτους, το καταστατικό κείμενο της GATT προβλέπει και την λεγόμενη αρχή της «ίσης εθνικής μεταχείρισης» που επιβάλλει την υποχρέωση σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος να επιφυλάσσει για όλα τα αγαθά που κυκλοφορούν στην διεθνή αγορά την ίδια μεταχείριση με αυτήν που επιφυλάσσει για τα όμοια αγαθά τα οποία παράγονται εγχωρίως.

II. Η Κατευθυντήρια Αρχή της Αμοιβαιότητας

Το βασικό περιεχόμενο της κατευθυντήριας αυτής αρχής είναι η ανά τακτά χρονικά διαστήματα σύγκλιση διεθνών διασκέψεων στις οποίες με αμοιβαίες συμφωνίες και υποχωρήσεις, όλα τα κράτη συμφωνούν σε αμετάκλητες μειώσεις των δασμών που επιβάλλουν σε εισαγόμενα προϊόντα από άλλα κράτη.

III. Η Κατευθυντήρια Αρχή της «Προστασίας μόνο με Δασμούς»

Η κατευθυντήρια αρχή της προστασίας μόνο με δασμούς αποβλέπει στο να είναι πασιφανής και ξεκάθαρη η όποια παρεχόμενη προστασία των εγχώριων κλάδων, επιχειρήσεων κ.λ.π.

IV. Η Κατευθυντήρια Αρχή της Γενικής Κατάργησης των Ποσοτικών Περιορισμών στο Διεθνές Εμπόριο

Περιέχει τη σαφή γενική απαγόρευση κάθε μορφής ποσοτικών περιορισμών στις εισαγωγές ή εξαγωγές των συμβαλλομένων μερών.

V. Η Κατευθυντήρια Γραμμή της Γενικής Μείωσης και Βαθμιαίας Εξάλειψης Προστατευτικών Πρακτικών Κάθε Μορφής

Η αρχή αυτή προσπαθεί να συμπεριλάβει κάθε άλλη μορφή οικονομικής πολιτικής των κρατών που αποβλέπει είτε στην παρεμπόδιση των εισαγωγών είτε στην ενίσχυση των εξαγωγών των συμβαλλομένων μερών.

Οι εξαιρέσεις από τις Κατευθυντήριες Αρχές

Οι σημαντικότερες προβλεπόμενες «εξαιρέσεις» και «αποκλίσεις» από τη γενική αρχή του ελεύθερου εμπορίου μπορούν να συνοψισθούν στις εξής περιπτώσεις:

1. Οι μόνιμες εξαιρέσεις για τις αναπτυσσόμενες χώρες (π.χ. όταν αντιμετωπίζουν οξύτατο πρόβλημα ελλειμματικότητας του ισοζυγίου πληρωμών τους)
2. Οι μόνιμες εξαιρέσεις για τις τελωνειακές ενώσεις και για τις ζώνες ελεύθερου εμπορίου.
3. Οι προσωρινές εξαιρέσεις που προβλέπονται για όλες τις χώρες όταν ανακύπτουν προβλήματα του ισοζυγίου πληρωμών τους.

4. Οι προσωρινές εξαιρέσεις που προβλέπονται για όλες τις χώρες όταν αυτές προσφεύγουν σε ειδικές «Ρήτρες Διασφάλισης» για την αντιμετώπιση έκτακτων διαταραχών σε συγκεκριμένους κλάδους της εγχώριας παραγωγής τους.
5. Οι μόνιμες εξαιρέσεις που προβλέπονται από την λεγόμενη Πολυτιμική Συμφωνία.

Τα Όργανα της GATT

Το ανώτατο όργανο λήψης αποφάσεων της GATT σε σημαντικά ζητήματα γενικής πολιτικής στο διεθνές εμπόριο είναι η Ετήσια Γενική της Συνέλευση σε επίπεδο Υπουργών, που καθορίζει τις γενικές αλλά θεμελιώδεις κατευθύνσεις των διεθνών εμπορικών σχέσεων.

Εξουσιοδοτημένοι Μόνιμοι Αντιπρόσωποι των συμβαλλομένων μερών στην έδρα της GATT, την Γενεύη, συγκροτούν το Συμβούλιο των Μονίμων Αντιπροσώπων, που αποτελεί το αμέσως κατώτερο όργανο λήψης αποφάσεων και συνέρχεται ανά μήνα ή συχνότερα.

Εκτελεστικό όργανο είναι η Γραμματεία της GATT που έχει επικεφαλής τον Γενικό Γραμματέα και φροντίζει για την πιστή τήρηση των συμφωνημένων, την συνεχή διαπραγμάτευση μη συμφωνημένων ακόμη θεμάτων μέσα από την διαρκή λειτουργία μονίμων ή εκτάκτων επιτροπών, ομάδων εργασίας κ.λ.π. Μερικές από τις σημαντικότερες μόνιμες επιτροπές της GATT είναι αυτές που ασχολούνται με τα προβλήματα εμπορίου των αναπτυσσομένων χωρών, με τα προβλήματα των χωρών που αντιμετωπίζουν έκτακτες δυσμενείς συνθήκες στο ισοζύγιο πληρωμών τους και παίρνουν προσωρινά περιοριστικά μέτρα για τις εισαγωγές τους κ.ά.

Ιδιαίτερη σημασία μέσα στα όργανα της GATT έχουν τα panels. Το Συμβούλιο των Μονίμων Αντιπροσώπων είναι εκείνο το όργανο που κυρίως έχει την αρμοδιότητα να αποφασίζει τη δημιουργία ενός panel το οποίο, μέσα σε τακτό χρονικό διάστημα, «γνωμοδοτεί» για συγκεκριμένες διαφωνίες κάποιων συμβαλλομένων μερών σε θέματα διεθνών εμπορικών ανταλλαγών. Το panel συγκροτείται, συνήθως, από τρεις εμπειρογνώμονες προερχόμενους από χώρες που δεν εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα στην συγκεκριμένη διαμάχη που είναι αντικείμενο συζήτησης στο panel. Οι εμπειρογνώμονες λειτουργούν σαν ένα «οιονεί εμπορικό δικαστήριο» το οποίο ακούει όλες τις πλευρές, διασκέπτεται και εκδίδει μια γνωμοδοτικού περιεχομένου εισήγηση προς το Συμβούλιο. Στην γνωμοδότηση αυτή παρατίθενται οι απόψεις των δύο εμπλεκόμενων μερών του panel και «συστήνεται» στο Συμβούλιο η ακολουθητέα γραμμή. Αν το Συμβούλιο υιοθετήσει την κρίση – σύσταση του panel, τότε τα συμβαλλόμενα μέρη που προσέφυγαν στο panel οφείλουν να ακολουθήσουν την «απόφαση», πια, του Συμβουλίου. Σημειώνεται πως αν ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν ακολουθήσει την απόφαση του Συμβουλίου, τότε το άλλο συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να ζητήσει από την GATT την άδεια να χρησιμοποιήσει εμπορικά «αντίποινα» κατά του πρώτου.

Η πολιτική και οικονομική πίεση και ο φόβος της τυχόν επιβολής αντιποίνων υποχρεώνουν τα κράτη που «καταδικάζονται» από τα panels και η «καταδίκη» τους αυτή επικυρώνεται από το Συμβούλιο να συμμορφώνονται προς την συγκεκριμένη απόφαση. Υπογραμμίζεται, τέλος, πως οι εκατοντάδες διαφορές και διαμάχες δύο ή περισσότερων εμπορικών εταίρων μεταξύ τους, επιλύονται συνήθως μέσα από διμερείς συζητήσεις στις οποίες απλώς παρίστανται κάποιοι υπηρεσιακοί παράγοντες της GATT. Η προσφυγή στη διαδικασία του panel είναι το έσχατο μέσο και χρησιμοποιείται σπάνια.

3.3 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ΙΜΟ είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ για τα τεχνικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία και ιδρύθηκε το 1958 στο Λονδίνο. Σήμερα έχει 147 κράτη-μέλη καθώς και 2 συνδεδεμένα μέλη, ενώ υπάρχουν πολλοί διεθνείς μη-κυβερνητικοί οργανισμοί που έχουν επίσημα συνδεθεί μαζί του με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα.

Ο βασικότερος σκοπός του ΙΜΟ από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του ήταν να αναπτύξει Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Συστάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη-μέλη. Η αποτελεσματικότητα των διαφόρων μέτρων του ΙΜΟ εξαρτάται από το πόσο αποδεκτά μπορεί να είναι αυτά και πώς πρέπει να εφαρμοστούν. Η μεγάλη ως τώρα επιτυχία του ΙΜΟ αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι σπουδαιότερες Συμβάσεις έχουν γίνει αποδεκτές από κράτη των οποίων οι εθνικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν το 98% του παγκόσμιου στόλου.

Το κυρίαρχο όργανο είναι η Συνέλευση που συνεδριάζει κάθε 2 χρόνια. Το Συμβούλιο που αποτελείται από 32 μέλη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που εκλέγεται από τη Συνέλευση είναι η Διοικούσα Αρχή του ΙΜΟ. Στις εργασίες των Επιτροπών και Υποεπιτροπών συμμετέχουν εκτός από τα κράτη-μέλη και εκπρόσωποι πολλών διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών που ασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας και έχουν συμβουλευτική θέση στον ΙΜΟ, χωρίς δικαίωμα ψήφου αλλά με δικαίωμα συμμετοχής. Τα 32 μέλη του Συμβουλίου απαρτίζονται από 3 κατηγορίες χωρών. Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από 8 συνολικά χώρες (ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο, Ρωσία, Νορβηγία, Ιαπωνία, Ιταλία, Κίνα και Ελλάδα) που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην παροχή διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν 8 επίσης χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην χρησιμοποίηση θαλασσιών υπηρεσιών (Αργεντινή, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία και Σουηδία). Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν 16 χώρες (Σιγκαπούρη, Μεξικό, Ισπανία, Αυστραλία, Αίγυπτος, Ινδονησία, Φιλιππίνες, Παναμάς, Πολωνία, Αλγερία, Κύπρος, Ν.Αφρική, Φινλανδία, Τυνησία και Λιβερία) που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται και στην παροχή και στην χρησιμοποίηση των διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών.

Το πρώτο διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο έγινε στην Ουάσιγκτον το 1889 και για πρώτη φορά συζητήθηκε η καθιέρωση μιας μόνιμης διεθνούς επιτροπής ναυτιλιακών θεμάτων. Στη συνέχεια το 1926 ο Σύνδεσμος Διεθνούς Δικαίου (International Law Association) και το 1934 το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου (Institute of International Law) προσπάθησαν ανεπιτυχώς να διοργανώσουν κάποια επιτροπή για τα διεθνή ναυτιλιακά ζητήματα. Το 1948 όμως, 4 χρόνια μετά την ίδρυση του ICAO (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας), ο ΟΗΕ ίδρυσε τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό που είχε ως κύριους σκοπούς :

- να παρέχει τον μηχανισμό για συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων για τεχνικά θέματα που επηρεάζουν την ναυτιλία προκειμένου να ενθαρρύνουν πρότυπα υψηλής ασφάλειας.
- να ενθαρρύνουν την απομάκρυνση των πράξεων διάκρισης και περιορισμού από τις κυβερνήσεις και έτσι να προωθήσουν την ελεύθερη διακίνηση των ναυτιλιακών υπηρεσιών για το καλό του παγκόσμιου εμπορίου.
- να δώσουν την δυνατότητα στον οργανισμό να μελετήσει τις αθέμιτες περιοριστικές πρακτικές από ναυτιλιακά συμφέροντα.
- να μελετήσει τα ναυτιλιακά θέματα που αναφέρονται σε αυτό από άλλα όργανα του ΟΗΕ.

- γενικά να βοηθήσει στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κυβερνήσεων για ναυτιλιακά θέματα.

Ο οργανισμός αυτός, ο IMCO, ήταν τότε καθαρά συμβουλευτικού χαρακτήρα, και περιοριζόταν μόνο στις διαβουλεύσεις επί τεχνικών θεμάτων, γιατί ούτε οι κυβερνήσεις αλλά ούτε και οι πλοιοκτήτες ήταν έτοιμοι να ασχοληθούν με τα εμπορικά, ανταγωνιστικά και οικονομικά θέματα της ναυτιλίας. Ο IMCO δεν τέθηκε σε ισχύ τότε παρά μόνο το Μάρτιο του 1956 λόγω της μη επικύρωσής του από πολλές κυβερνήσεις, που είχαν πολλές επιφυλάξεις. Υπήρχε ακόμη η κοινή συμφωνία μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών ότι ο IMCO θα αναμειγνυόταν μόνο σε τεχνικά θέματα και όχι σε άλλα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, πράγμα που έγινε μεταγενέστερα με την ίδρυση της UNCTAD. Η πρώτη Επιτροπή που ιδρύθηκε στον IMCO ήταν εκτός από την Νομική Επιτροπή και την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας (MSC – Maritime Safety Committee) η Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee) λόγω του ότι η πρώτη Σύμβαση με την οποία ασχολήθηκε ήταν σχετικά με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από το πετρέλαιο. Μετά από λίγο χρονικό διάστημα ιδρύθηκε και η Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee) που ασχολείται με την βελτίωση των κυβερνητικών εγγράφων, των απαιτήσεων και διαδικασιών που έχει ένα πλοίο όταν εισέρχεται ή αναχωρεί από λιμάνια, σχετικά με τους επιβάτες και τα φορτία. Η τελευταία Επιτροπή που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο είναι η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Co-operation Committee) και ασχολείται με την τεχνική βοήθεια προς τις αναπτυσσόμενες χώρες με σκοπό να αναπτύξουν καλύτερα την ναυτιλιακή βιομηχανία τους. Εποπτεύει κυρίως στην χρηματοδότηση προς τις χώρες αυτές που προέρχεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) μέσω του Προγράμματος Τεχνικής Βοήθειας. Αυτό συνίσταται κυρίως στις συμβουλευτικές υπηρεσίες, στη βοήθεια με ειδικά προγράμματα, καθώς και σε συμβουλές σχετικά με νέο εξοπλισμό και τη διενέργεια εκπαιδευτικών σεμιναρίων.

Η σημαντικότερη όμως Επιτροπή είναι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας, που έχει τον μεγαλύτερο όγκο εργασιών επί ναυτιλιακών τεχνικών θεμάτων και που απαρτίζεται από τις παρακάτω 10 Υπό-επιτροπές :

1. Ευστάθεια, Γραμμές Φόρτωσης και Ασφάλεια των Αλιευτικών Σκαφών
2. Προστασία από πυρκαγιά
3. Κατασκευή πλοίων και εξοπλισμός
4. Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
5. Ασφάλεια Ζωής και Διάσωσης
6. Χημικά Χύδη
7. Ραδιοεπικοινωνίες
8. Εκπαίδευση και παρακολούθηση των πληρωμάτων
9. Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων
10. Εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων

Σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του ο IMO έχει συζητήσει, υιοθετήσει και επικυρώσει τα σημαντικότερα θέματα που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία.

Εκτός αυτών όμως έχει υιοθετήσει πάνω από 500 Κώδικες και Συστάσεις, που έχουν απλώς συμβουλευτικό χαρακτήρα προς τις κυβερνήσεις και παρέχουν την δυνατότητα σ' αυτές να νομοθετήσουν εθνικούς κανονισμούς (Resolutions).

Η τελευταία Σύνοδος της Γενικής Συνελεύσεως (20^η Σύνοδος, 21.11.1997) υιοθέτησε Κανονισμούς, όπως μεταξύ των άλλων για την εφαρμογή του Κώδικα

ISM, τον Κώδικα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, την κατανομή αρμοδιοτήτων και ευθυνών για την μεταχείριση των λαθρεπιβατών και τις Οδηγίες για την πρόληψη και καταστολή λαθρεμπορίου ναρκωτικών. Οι κυριότερες όμως πρόσφατες υιοθετηθείσες Συμβάσεις είναι ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code) και η αναθεωρημένη το 1995 Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Παρακολούθησης των Πληρωμάτων (Standard of Training, Certification and Watchkeeping – STCW). Η δεύτερη σύμβαση STCW αναφέρεται στη σωστή εκπαίδευση του πληρώματος και στην εξοικειώσή του με τα συστήματα του πλοίου που σε συνδυασμό με συνεχή μετεκπαίδευση καθώς και τον συνεχή έλεγχο από τον IMO των πιστοποιητικών των ναυτικών που συμβάλλουν θετικά στον περιορισμό των ατυχημάτων στα πλοία. Το πλήρωμα επίσης πρέπει να έχει μέσα από την άσκηση και τα γυμνάσια την ικανότητα να ενεργεί συλλογικά για να μπορεί να αντιμετωπίζει έκτατα περιστατικά.

Η Νομική Επιτροπή του IMO θα συνεχίσει να ασχολείται με την εξέταση του νομικού καθεστώτος των νέων τύπων σκαφών, όπως τα air cushion vehicles, με μια πιθανή νέα σύμβαση για το καθεστώς των πλοίων σε ξένα λιμάνια και τέλος για πιθανές αναθεωρήσεις όλων των νομικών Συμβάσεων στην περίπτωση που αυτό κρίνεται αναγκαίο στις νέες μελλοντικές συνθήκες.

Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας θα πρέπει να εξετάσει νέα προγράμματα τεχνικής συνεργασίας στα πλαίσια των δραστηριοτήτων της και ειδικότερα όσον αφορά το ήδη υπάρχον Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Τεχνικής Συνεργασίας (Integrated Technical Co-operation Programme, ITCP RESOLUTION A.836 (19)-1995) να δημιουργήσει τις κατάλληλες οδηγίες για την εφαρμογή του. Ο κύριος σκοπός του προγράμματος αυτού είναι να βοηθήσει τις αναπτυσσόμενες χώρες να ενισχυθούν θεσμικά, νομικά, επιστημονικά, τεχνικά και εκπαιδευτικά έτσι ώστε να είναι σε θέση να εφαρμόζουν τους διεθνείς κανονισμούς που απορρέουν από τον IMO σε θέματα ναυτικής ασφάλειας στις θάλασσες και στα λιμάνια, στη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στη ναυτιλιακή νομοθεσία και τέλος στη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης. Επίσης το πρόγραμμα αυτό λαμβάνει υπόψη του για να εξασφαλιστούν όλα τα παραπάνω τις Οδηγίες και Συστάσεις του IMO σχετικά με την καταστολή παρανόμων πράξεων, τον ρόλο των γυναικών στην ανάπτυξη, την χρήση ναρκωτικών ουσιών και την κατάχρηση του αλκοόλ και τέλος την πειρατεία.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος θα συνεχίσει να ασχολείται με την ομοιόμορφη ερμηνεία και τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη Ρύπανσης από τα πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78), καθώς και με την Διεθνή Σύμβαση Ετοιμότητας, Αντιμετώπισης και Συνεργασίας για την Ρύπανση από Πετρέλαιο (OPRC) του 1990. Επίσης θα συνεχίσει να προάγει την συνεργασία με άλλους διεθνείς Οργανισμούς όπως UNDP, UNEP, IBRD και την Παγκόσμια Τράπεζα σε ότι αφορά την τεχνική βοήθεια για θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ειδικότερα :

1. Εφαρμογή, τροποποίηση και ομοιόμορφη ερμηνεία των διατάξεων της MARPOL 73/78 και των σχετικών Κωδικών, Αποφάσεων και Οδηγιών που περιλαμβάνουν όλες τις διαδικασίες για τον έλεγχο των πλοίων, την εξέταση του ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα σε ότι αφορά την ρύπανση και την μείωση των ατυχημάτων, την ενίσχυση όλων των μηχανισμών, τα πρόστιμα για κάθε είδους παράβλεψη των διατάξεων της Σύμβασης, την έρευνα των ατυχημάτων σε σχέση με την θαλάσσια ρύπανση και την εφαρμογή ενός νέου Παραρτήματος στην MARPOL 73/78 για την ατμοσφαιρική ρύπανση από πλοία.

2. Εφαρμογή, ενίσχυση, τροποποίηση και ομοιόμορφη ερμηνεία των διατάξεων της OPRC που περιλαμβάνουν την προαγωγή διμερών και περιφερειακών συμφωνιών για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, την προαγωγή της εκπαίδευσης και την μεταφορά τεχνολογίας, την ανάπτυξη οδηγιών για την αντιμετώπιση των διαφόρων μέτρων και την ενημέρωση διαμέσου αντιρρυπαντικών εγχειριδίων και τέλος την επέκταση της Σύμβασης για να περιλαμβάνει και άλλες βλαβερές ουσίες εκτός από το πετρέλαιο.
3. Αναθεώρηση των προτύπων των δεξαμενόπλοιων πετρελαίου και χημικών όσον αφορά την μελέτη, την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία τους.
4. Τον προσδιορισμό και την προστασία Ειδικών Περιοχών και ειδικά ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών.
5. Την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) όσον αφορά την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης.
6. Την εφαρμογή του Κώδικα INF για την ετοιμότητα και αντιμετώπιση της θαλάσσιας μεταφοράς ραδιενεργού υλικού και καταλοίπων.
7. Την πρόληψη από την εισαγωγή ανεπιθύμητων υδρόβιων οργανισμών στο θαλάσσερμα.
8. Την βελτίωση της διαθεσιμότητας ευκολιών για την υποδοχή ακάθαρτου έρματος, πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων και απορριμμάτων πλοίων και της συμμόρφωσης όλων των χωρών με τις σχετικές απαιτήσεις των Παραρτημάτων της MARPOL.
9. Την εξέταση των επιβλαβών συνεπειών από την χρήση υφαλοχρωμάτων στα πλοία.
10. Την αναθεώρηση του καταλόγου ουσιών που αφορά τις επιβλαβείς υγρές ουσίες σύμφωνα με τους Κώδικες IBC, IGC και IMDG.
11. Την ανάπτυξη μέτρων για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από επιβλαβείς στερεές ουσίες που μεταφέρονται χύδην.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας θα συνεχίσει να ασχολείται με θέματα ναυσιπλοΐας που καλύπτουν όλες οι υποεπιτροπές του. Ειδικότερα :

1. Την εφαρμογή, εκτέλεση, παρακολούθηση, τεχνική ερμηνεία και βελτίωση των Συμβάσεων, Κωδικών, Συστάσεων και Οδηγιών που αφορούν την Επιτροπή αυτή.
2. Την εξέταση του ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα (human factor) στα ναυτικά ατυχήματα.
3. Την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.
4. Πιθανές νέες προσεγγίσεις που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου.
5. Τον ασφαλή έλεγχο του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και πιθανών ελλείψεων.
6. Στατιστική μελέτη των σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων.
7. Θέματα που αφορούν ασφαλείς εργασιακούς όρους στα αλιευτικά σκάφη.
8. Την εναρμόνιση των απαιτήσεων που αφορούν επιθεωρήσεις και πιστοποιητικά.
9. Την εκπαίδευση, τήρηση φυλακών του ναυτλιακού προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων των ναυτικών, των αλιέων, των πιλότων του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για τα κινητά υπεράκτια σκάφη (mobile off shores vessels) καθώς και του προσωπικού των λιμανιών
10. Μέτρα για την βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας.
11. Θέματα που αφορούν ναυτλιακές τηλεπικοινωνίες.

12. Την ασφαλή φορτοεκφόρτωση και μεταφορά δια θαλάσσης των στερεών φορτίων χύδην, καθώς και υγρών.
13. Την αναθεώρηση του Κώδικά INF.
14. Την μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων
15. Θέματα που αφορούν πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις ατυχημάτων σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία
16. Την άθικτη ευστάθεια, υποδιαίρεση και τις γραμμές φόρτωσης των πλοίων.
17. Την μέτρηση χωρητικότητας
18. Τον ασφαλή μηχανολογικό και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό των πλοίων
19. Την ασφάλεια από πυρκαγιές
20. Θέματα που αφορούν την ασφάλεια, την μελέτη, την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία ειδικών τύπων πλοίων, όπως Ro-Ro, oil tankers, δεξαμενόπλοιων χημικών, υγραεριοφόρων, υψηλής ταχύτητας, αλιευτικών, κινητές πλωτές εξέδρες, πλοίων ειδικών χρήσεων, πυρηνικών εμπορικών, barge carriers και barges που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύδην
21. Την πρόληψη πειρατείας και παράνομων πράξεων κατά πλοίων
22. Την συνεργασία με τα Ηνωμένα Έθνη και άλλους διεθνείς οργανισμούς για θέματα κοινού ενδιαφέροντος

Οι Συμβάσεις του ΙΜΟ που έχουν υιοθετηθεί ως τώρα είναι οι εξής :

- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
- ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
- ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΝΟΙΚΤΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΕ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
- ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
- ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΕΝΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ

- **ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ**
- **ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ**
- **ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**
- **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΡΡΕΜΟΛΙΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΔΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ**
- **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**
- **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ**
- **ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ**
- **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΑΓΑΙΡΕΣΗ**
- **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ, ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ**

3.4 Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης – ΟΟΣΑ (Organization for Economic Co-operation and Development – OECD)

Στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Organization for Economic Cooperation and Development – OECD) η ναυτιλία είναι ένα από τα σημαντικότερα θέματα που τον απασχολούν. Η ναυτιλιακή πολιτική που εφαρμόζεται σ' αυτόν, διατυπώνεται μέσω της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών.

Ο ΟΟΣΑ διαδέχθηκε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας (Organization for European Economic Cooperation), ο οποίος είχε δημιουργηθεί το 1948 με σκοπό την ανοικοδόμηση των οικονομιών των χωρών της Ευρώπης με την βοήθεια των ΗΠΑ (Marshall Plan). Η Ελλάδα ανήκει μαζί με άλλα 19 κράτη στα ιδρυτικά μέλη του Οργανισμού. Οι τρεις βασικοί σκοποί του ΟΟΣΑ, όπως δίδονται στο Άρθρο 1 της ιδρυτικής Σύμβασής του στις 14.12.60, είναι :

- I. Η επίτευξη της υψηλότερης δυνατής οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης και ενός υψηλού βιοτικού επιπέδου στα κράτη-μέλη, διατηρώντας όμως οικονομική σταθερότητα, ώστε κατ' αυτόν τον τρόπο να συμβάλλει στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.
- II. Η συμβολή στη σωστή οικονομική διεύρυνση στα κράτη-μέλη, όπως επίσης και στα μη μέλη, κατά την πορεία της οικονομικής ανάπτυξης.
- III. Η συμβολή στη διεύρυνση του παγκοσμίου εμπορίου πάνω σε μία πολυμερή και χωρίς διακρίσεις βάση σύμφωνα με διεθνείς υποχρεώσεις.

Το ανώτατο όργανο του ΟΟΣΑ είναι το Συμβούλιο (Council) στο οποίο συμμετέχουν με Πρόεδρο τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, οι πρέσβεις των Μονίμων Αντιπροσωπειών των κρατών-μελών. Η διοικούσα Επιτροπή, βοηθητικό όργανο του Συμβουλίου, αποτελείται από 14 μέλη, εκ των οποίων τα μεν 7 είναι τα ισχυρότερα βιομηχανικά κράτη ως μόνιμα μέλη, τα δε άλλα 7 είναι εκ περιτροπής από τα υπόλοιπα κράτη.

Στον ΟΟΣΑ λειτουργούν πάνω από 20 Επιτροπές, καθώς επίσης και αρκετές Ομάδες Εργασίας και ομάδες εμπειρογνομόνων. Κύρια θέματα που απασχολούν αυτές τις Επιτροπές είναι η ενέργεια, το εμπόριο, η τεχνική συνεργασία, το περιβάλλον, η γεωργία, η τεχνολογία και η βιομηχανία και άλλα. Μία από αυτές τις Επιτροπές είναι και η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών η οποία ανήκει στη Διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών θεμάτων (Financial, Fiscal and Enterprise affairs), δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στα πλαίσια της διεύρυνσης των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο, σε ένα δηλαδή από τους κύριους σκοπούς του ΟΟΣΑ έχουν καταταχθεί στην κατηγορία των άδηλων επιχειρήσεων (invisible transactions). Επί των άδηλων επιχειρήσεων ο ΟΟΣΑ εφαρμόζει τον Κώδικα Απελευθέρωσης Αδήλων Συναλλαγών (Code of Liberalization of Invisible Operations – CLIO), με τον οποίο ρυθμίζεται η συμπεριφορά των κρατών-μελών στον τομέα των συναλλαγών και καθιερώνεται γι' αυτές καθεστώς ελευθερίας.

Έτσι λοιπόν, κατά τον ΟΟΣΑ οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να διέπονται μόνο από καθαρά εμπορικά κριτήρια, δηλαδή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πολιτική που τόσο βοήθησε την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, που είναι ένα όργανο του ΟΟΣΑ για τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών-μελών, άρχισε την λειτουργία της από τις 30.9.1961 όπως και οι περισσότερες κύριες Επιτροπές του Οργανισμού. Η σπουδαιότητά της είναι ιδιαίτερα μεγάλη, διότι προετοιμάζει και επεξεργάζεται την ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούν τα κράτη-μέλη της σε άλλους διεθνείς οργανισμούς, που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα, όπως είναι η UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development – Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη), ο IMO (International Maritime Organization – Διεθνής Οργανισμός Εργασίας) και τελευταία ο WTO (World Trade Organization – Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου – ΠΟΕ) μετεξέλιξη της πρώην GATT. Ο ILO ασχολείται περισσότερο με ναυτεργατικά θέματα, ο IMO είναι τεχνοκρατικού χαρακτήρα και η UNCTAD προσπαθεί να προωθήσει την ανάπτυξη της ναυτιλίας των αναπτυσσόμενων χωρών με την λήψη αποφάσεων και την εφαρμογή ανάλογων μέτρων, ενώ στον ΠΟΕ παίζεται πλέον το σοβαρότερο παιχνίδι για το μέλλον της ναυτιλίας. Οι κατ' εξοχήν, δηλαδή, Διεθνείς Οργανισμοί που ασχολούνταν με την ναυτιλιακή πολιτική και την παγκόσμια ναυτιλία ήταν η UNCTAD και ο ΠΟΕ. Στην UNCTAD υπάρχει το χαρακτηριστικό, οι διασκέψεις να συγκροτούνται από ομάδες κρατών, οι οποίες έχουν κοινά συμφέροντα. Επειδή λοιπόν για τα κοινά συμφέροντα πρέπει να υπάρχουν και κοινές απόψεις τα κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ συγκρότησαν την Ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών ή αλλιώς Group B. Εκτός απ' αυτή την Ομάδα υπάρχουν το Group 77, η οποία υποδηλοί την Ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών και η οποία όταν διαμορφώθηκε αριθμούσε 77 μέλη- και γι' αυτό ονομάστηκε έτσι-, ενώ τώρα ξεπερνά τα 120. Άλλη ομάδα ήταν το Group D, η Ομάδα δηλαδή των τέως σοσιαλιστικών χωρών που τώρα αποτελείται μόνο από τη Ρωσία και τις άλλες χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ενώ τέταρτη ξεχωριστή Ομάδα αποτελεί η Κίνα. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι οι χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ στο σύνολό τους αποτελούν μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, δεδομένου ότι κατέχουν σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's Register περίπου το 29% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων. Στα πλαίσια της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών δημιουργήθηκαν από τις 17.11.1976 και άρχισαν να λειτουργούν από την 1.1.77 δύο Ομάδες Εργασίας.

Η πρώτη ήταν η Ομάδα Εργασίας της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών (Working Group of Maritime Transport Committee), έργο της δε ήταν η εξέταση

ειδικών θεμάτων που παραπέμπονταν σ' αυτήν από την Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών.

Η δεύτερη ομάδα Εργασίας ήταν η Ειδική Ομάδα επί των Διεθνών Οργανισμών (Special Group on International Organizations – SGIO), έργο της δε ήταν ο συντονισμός των θέσεων των κρατών-μελών επί θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής, ώστε να εξομαλυνθούν οι διαφορές τους, που αφορούν κυρίως την UNCTAD ή άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Θέματα που απασχόλησαν κατά καιρούς την Ομάδα Εργασίας ήταν η διεξαγωγή κάποιας μελέτης από τον ΟΟΣΑ για τις μελλοντικές προοπτικές της παγκόσμιας ναυτιλίας και τους σκοπούς που θα εξυπηρετούσε μια τέτοια μελέτη, η ναυτιλιακή πολιτική των χωρών του ΟΟΣΑ με τις τότε χώρες κρατικού εμπορίου και οι διμερείς συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ αυτών, ο έλεγχος των δραστηριοτήτων των κεντρικών γραφείων ναυλώσεων (central freight bureaux), που διατηρούσαν αναπτυσσόμενες χώρες, ως επί το πλείστον της Δυτικής Αφρικής, σε χώρες συνήθως της Βορείου Ευρώπης και τέλος η εφαρμογή από πολλές αναπτυσσόμενες χώρες νομοθετικών και άλλων μέτρων διάκρισης. Για την καλύτερη αντιμετώπιση των μέτρων διάκρισης είχε καταρτισθεί από τον ΟΟΣΑ ολοκληρωμένος πίνακας αναπτυσσομένων χωρών με όλες τις περιοριστικές πρακτικές.

Το σπουδαιότερο όμως όλων των θεμάτων της Ομάδας Εργασίας και που είχε μόνιμο χαρακτήρα στην ημερήσια διάταξη της ήταν τα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής (shipping policy matters) όπου αναφέρονταν από τις χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ τα διάφορα προβλήματα, τα οποία αντιμετώπιζαν από τις σχέσεις τους με άλλες χώρες μη μέλη αλλά και μεταξύ τους. Οι σχέσεις αυτές αφορούσαν συνήθως προστατευτικά μέτρα που εφαρμόζονταν από χώρες-μέλη αλλά και μη μέλη για την προστασία της ναυτιλίας τους, όπως επίσης και διμερείς συμφωνίες και άλλα περιοριστικά μέτρα. Πάνω σε αυτή την τακτική η Ελλάδα έχει επανειλημμένως εκφράσει την αντίθεσή της λόγω ότι τα μέτρα αυτά έρχονται σε αντίθεση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα Απελευθέρωσης Αδήλων Συναλλαγών. Η Ειδική Ομάδα επί των Διεθνών Οργανισμών ασχολείται, όπως ήδη αναφέρθηκε, κυρίως με την προετοιμασία και τον συντονισμό των θέσεων των χωρών-μελών του ΟΟΣΑ ή του Group B στις διάφορες Συνόδους της UNCTAD και της WTO. Έτσι λοιπόν στο παρελθόν ασχολήθηκε με την Σύμβαση των όρων νηολόγησης των πλοίων, η οποία μετά από 4 Διασκέψεις περάτωσε τις εργασίες της τον Φεβρουάριο του 1986, με την μικτή Ομάδα εργασίας που έχει συσταθεί μεταξύ του IMO και της UNCTAD όσον αφορά τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες, με τις διακυβερνητικές ομάδες εργασίας της UNCTAD όσον αφορά τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες, με τις διακυβερνητικές ομάδες εργασίας της UNCTAD και τώρα της WTO.

Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, η οποία εποπτεύει και τις δύο προηγούμενες Ομάδες Εργασίας, συμπεριλαμβάνει δηλαδή στην ημερήσια διάταξη της τα θέματά των, ασχολήθηκε τα τελευταία περίπου 10 χρόνια με τη διαμόρφωση αρχών που αφορούν τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών-μελών, και θα διέπουν τις μεταξύ των σχέσεις καθώς επίσης και τις σχέσεις των με τρίτα κράτη. Τελικά επί των επονομαζόμενων Κοινών Αρχών επετεύχθη συμφωνία στη Σύνοδο του Νοεμβρίου 1986, κατά την οποία οι χώρες-μέλη, συμφώνησαν σε ένα κείμενο σύμφωνα με το οποίο υιοθετούνται αρχές για την προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στη ναυτιλία, αντιτάσσονται δε στον προστατευτισμό στις θαλάσσιες μεταφορές. Το κείμενο αυτό καλύπτει από πολλές πλευρές τις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και δεδομένου ότι δεν είναι δεσμευτικού χαρακτήρα, δηλαδή τα κράτη-

μέλη δεν έχουν νομικές υποχρεώσεις αλλά μόνο ηθικές, μπορεί να θεωρηθεί ως κατευθυντήριο γραμμή στη διαμόρφωση εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Επισημαίνεται η παρουσία της Ελλάδος, ως μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης, σε όλα τα θέματα που απασχόλησαν κατά καιρούς την Επιτροπή αυτή και τις Ομάδες Εργασίας της και ειδικότερα στη διαμόρφωση των Κοινών Αρχών ναυτιλιακών πολιτικής των χωρών-μελών του ΟΟΣΑ, δεδομένου ότι κάθε κείμενο που εγκρίνεται απ' αυτές πιθανόν να είναι καθοριστικό για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Τα τελευταία χρόνια συμμετέχουν ενεργά στις συζητήσεις της Επιτροπής Μεταφορών (MTC) του ΟΟΣΑ η BIAC (Business and Industry Advisory Committee), δηλαδή η Συμβουλευτική Επιτροπή για τις Επιχειρήσεις και την Βιομηχανία, που εκπροσωπεί την εργοδοσία και η TUAC (Transport Union Advisory Committee), δηλαδή η Συμβουλευτική Επιτροπή των Ενώσεων Μεταφορών, που εκπροσωπεί την ναυτεργασία. Ιδιαίτερη σημασία έχει η πολιτική που ασκεί η TUAC, που στην πραγματικότητα είναι η ITF με άλλη ονομασία έτσι ώστε να ικανοποιεί τις διαδικασίες του ΟΟΣΑ. Σύμφωνα με την πολιτική της προσπαθεί να καταπολεμήσει τις σημαίες ευκαιρίας και τα δεύτερα νηολόγια, τα οποία αντιμετωπίζει με τον ίδιο τρόπο. Η BIAC συνήθως ασχολείται με θέματα ανταγωνισμού των πλοίων τακτικών γραμμών και με τις εξελίξεις στην Παγκόσμια Οργάνωση Εμπορίου.

Στο θέμα της πολιτικής ανταγωνισμού τακτικών γραμμών ως σημαντικά στοιχεία θεωρούνται:

- α) Η κοινή άποψη των κρατών-μελών ότι οι Διασκέψεις (conferences) τακτικών γραμμών έχουν αρχίσει να παρακμάζουν,
- β) Ότι οι ναύλοι παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια συνεχή μείωση λόγω της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- γ) Ότι για να έχουν μέλλον οι εταιρίες τακτικών γραμμών πρέπει να ενωθούν μεταξύ τους μέσω συγχωνεύσεων ή εξαγορών.

Άλλο σοβαρό θέμα που απασχολεί την παγκόσμια ναυτιλία σήμερα είναι οι εξελίξεις στην ΠΟΕ σχετικά με το Εμπόριο των Υπηρεσιών και ειδικότερα το μέλλον της ναυτιλίας σ' αυτές.

Σημαντική είναι η πρόταση, μετά την αναδιάρθρωση των διαφόρων οργάνων του ΟΗΕ και την δημιουργία της ΠΟΕ, να καταργηθεί η Διεύθυνση Ναυτιλίας στην UNCTAD.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασιών της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών για τα επόμενα έτη, οι δραστηριότητες της Επιτροπής καλύπτουν:

- Την πολιτική ανταγωνισμού στη ναυτιλία Τακτικών Γραμμών.
- Τα μέτρα ενίσχυσης της ναυτιλίας.
- Τον διάλογο με τις δυναμικά αναπτυσσόμενες οικονομίες της Νοτιοανατολικής Ασίας (dynamically developing countries).
- Τον διάλογο με τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και της τέως Σοβιετικής Ένωσης, ώστε να γίνει δυνατή η αναθεώρηση του μνημονίου επί των αρχών ναυτιλιακής πολιτικής του ΟΟΣΑ.
- Την έρευνα των οικονομικών επιπτώσεων από την μη τήρηση θεμάτων ασφαλείας, επάνδρωσης και προστασίας περιβάλλοντος των πλοίων.

3.5 Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD- United Nations Conference on Trade and Development)

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισαν να δημιουργούνται πολλά νέα κράτη, παλαιές αποικίες συνήθως αναπτυσσόμενων χωρών, που αποτέλεσαν τον λεγόμενο Τρίτο Κόσμο ή όπως αλλιώς λέγονται τα αναπτυσσόμενα κράτη (developing countries). Αυτά τα κράτη, που είχαν σημαντικές πλουτοπαραγωγικές πηγές, άρχισαν να έχουν και εθνική συνείδηση με την έννοια ότι άρχισαν να διεκδικούν μερίδια από την παγκόσμια αγορά στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό ακριβώς ήταν και το κίνητρο από την πλευρά τους να δημιουργηθεί στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών ένα όργανο στο οποίο θα μπορούσαν να συζητήσουν και να διεκδικήσουν κάποια επιπλέον βοήθεια με τον σκοπό να επιταχύνουν τις διαδικασίες της εμπορικής και οικονομικής τους ανάπτυξης.

Έτσι λοιπόν ο ΟΗΕ υιοθέτησε το 1949 ένα πρόγραμμα τεχνικής βοήθειας, το 1961 ένα πρόγραμμα παγκόσμιας τροφής και επίσης από το 1961 την πρώτη δεκαετία ανάπτυξης.

Η UNCTAD ιδρύθηκε το 1964 στη Γενεύη και η Ναυτιλιακή Επιτροπή (Shipping Committee) αποτελεί μια από τις 6 διαφορετικές επιτροπές της, που ασχολούνται με θέματα ανάπτυξης των κρατών-μελών και ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων χωρών. Έτσι δημιουργήθηκε για πρώτη φορά ένα επίσημο όργανο του ΟΗΕ, στο οποίο συζητούνται θέματα της παγκόσμιας ναυτιλίας σε βάθος και η ναυτιλιακή πολιτική με σκοπό να καλύπτει τους εμπορικούς και οικονομικούς τομείς της και όχι τα καθαρώς τεχνικά θέματα, όπως κάνει ο ΙΜΟ.

Η UNCTAD έχει ως ανώτατο όργανό της την Συνέλευση, η οποία συνέρχεται κάθε 4 χρόνια, ενώ αντίστοιχα η Ναυτιλιακή Επιτροπή κάθε 2 χρόνια. Η πρώτη συνάντηση, γνωστή και ως UNCTAD I, έγινε όπως ήδη αναφέρθηκε στη Γενεύη το 1964, η UNCTAD II στο Νέο Δελχί το 1968, η UNCTAD III στο Σαντιάγο της Χιλής το 1972, η UNCTAD IV στο Ναϊρόμπι το 1976, η UNCTAD V στη Μανίλα το 1979, η UNCTAD VI στο Βελιγράδι το 1984, η UNCTAD VII στη Γενεύη το 1987, η UNCTAD VIII στην Καρθαγένη το 1991, ενώ η τελευταία UNCTAD IX στη Γενεύη το 1996.

Όλα αυτά τα χρόνια μέχρι την πτώση των χωρών του ανατολικού συνασπισμού οι συζητήσεις στις Διασκέψεις γίνονταν σε επίπεδο Ομάδων (Groups) : το μεν Group B αντιπροσώπευε τα αναπτυγμένα (developed) κράτη, δηλαδή τις χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ, το Group D που αντιπροσώπευε τα τότε σοσιαλιστικά κράτη (Σοβιετική Ένωση, Ανατολική Γερμανία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Τσεχοσλοβακία, Πολωνία), το Group των 77 αντιπροσώπευε τις αναπτυσσόμενες χώρες (developing countries) προερχόταν από το Group A των χωρών της Αφρικής και Ασίας και το Group C των χωρών της Λατινικής Αμερικής, ενώ η Κίνα παρέμενε ανεξάρτητη.

Τα κυριότερα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής που ασχολήθηκε η UNCTAD όλα αυτά τα χρόνια ήταν :

- α) Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών (Code of Conduct on Liner Conferences)
- β) Πολυμερείς Μεταφορές (Multimodal transport)
- γ) Ανάπτυξη Λιμένων, ειδικά των αναπτυσσόμενων χωρών
- δ) Προστασία των συμφερόντων των φορτωτών (shippers)
- ε) Συνεργασία στην εμπορική ναυτιλία
- ζ) Ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην Παγκόσμια Ναυτιλία

- η) Τα φορτία Χύδην (ξηρά και υγρά)
- θ) Όροι Νηολόγησης των πλοίων

Από τα παραπάνω θέματα ως σημαντικότερα κρίνονται, δεδομένου ότι κατέληξαν σε Διεθνείς Συμβάσεις (Conventions), ο Κώδικας Τακτικών Γραμμών και οι όροι Νηολόγησης των πλοίων.

A. Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών

Ο Κώδικας Τακτικών Γραμμών της UNCTAD υιοθετήθηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ από τις 6.10.1983. Πρέπει να επισημανθεί ότι ο Κώδικας αυτός αναφέρεται μόνο στις Διασκέψεις (conferences) των Τακτικών Γραμμών (Liner Shipping) και φυσικά δεν αναφέρεται ούτε στην Non-Conference liner shipping, δηλαδή τους λεγόμενους Outsiders της liner shipping και ούτε στην Bulk shipping (Χύδην Ναυτιλία).

Κατά την πρώτη συνάντηση της UNCTAD το 1964 ξεκίνησε από τις αναπτυσσόμενες χώρες μία κριτική κατά των Διασκέψεων (conferences) που αναφερόταν:

- στις τιμές των ναύλων των φορτίων των, οι οποίοι κανονίστηκαν μονομερώς χωρίς να ληφθούν υπόψη των τα ειδικά προβλήματά των
- στις πρακτικές των conferences που ήταν μεροληπτικές εις βάρος τους
- στην δύσκολη και ανεπαρκή συμμετοχή τους στις Τακτικές Γραμμές
- στις νομοθετικές ρυθμίσεις που είχαν δημιουργήσει τα αναπτυγμένα κράτη για το δικό τους συμφέρον και για να διατηρήσουν την ειδική τους θέση.

Τα τότε σοσιαλιστικά κράτη (Group D) πήραν για λόγους ευρύτερης πολιτικής συμμαχίας το μέρος των αναπτυσσόμενων χωρών με αποτέλεσμα να υιοθετηθεί μία συμφωνία περί “κοινών μέτρων κατανόησης ναυτλιακών θεμάτων”. Έτσι στο πλαίσιο των κοινών μέτρων κατανόησης συμφωνήθηκαν:

- I. το σύστημα των Τακτικών Γραμμών (Liner Conference system) είναι απαραίτητο για να διασφαλιστούν οι σταθεροί ναύλοι και οι τακτικές υπηρεσίες. Για να μπορεί όμως το σύστημα να λειτουργήσει κανονικά είναι απαραίτητο να υπάρχει μία συνεργασία μεταξύ των φορτωτών και των Διασκέψεων. Γι’ αυτό έπρεπε να δημιουργηθεί ένας συμβουλευτικός μηχανισμός που θα συζητούνται όλα τα μεταξύ των θέματα.
- II. θα πρέπει να δοθούν προτεραιότητες στη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στα λιμάνια και στις διευκολύνσεις των εσωτερικών μεταφορών μέσω διεθνούς χρηματοδότησης και τεχνικής βοήθειας για την ανάπτυξη των λιμένων. Όλα αυτά γιατί έτσι θα μειωνόταν το ολικό κόστος μεταφοράς, ουσιαστικό ποσοστό του οποίου είναι το κόστος των εσωτερικών μεταφορών, καθώς και το κόστος των φορτοεκφορτώσεων στα λιμάνια και το κόστος παραμονής του πλοίου σε αυτά.

Πριν αναφερθούμε πιο ειδικά στον Κώδικα Τακτικών Γραμμών πρέπει να σημειωθεί ότι το θέμα των liner conferences δεν αφορούσε άμεσα την Ελληνική Εμπορική ναυτιλία, δεδομένου ότι το ποσοστό της ελληνικής ναυτιλίας στην Liner shipping γενικά ήταν της τάξεως του 10% περίπου επί του συνόλου της και ειδικότερα το μεγαλύτερο ποσοστό άνηκε στους outsiders. Η αρνητική στάση της Ελλάδας απέναντι στον Κώδικα οφειλόταν κυρίως στο φόβο ότι μια παρόμοια ρύθμιση μπορούσε να επεκταθεί και στους Outsiders ιδιαίτερα στα φορτία χύδην,

δηλαδή στις μεταφορές bulks, όπου ανήκε ο μεγάλος όγκος της ελληνικής ναυτιλίας. Κατά δεύτερο λόγο στην νοοτροπία και την εσφαλμένη αντίληψη ότι στα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να συμπλέουμε με την Μεγάλη Βρετανία ανεξάρτητα του εάν πραγματικά τα συμφέροντά μας συμπίπτουν ή όχι με τα δικά τους.

Τα κύρια σημεία του Κώδικα Τακτικών Γραμμών είναι τα εξής :

- I. Συμμετοχή στις conferences: οι εθνικές ναυτιλιακές γραμμές έχουν το δικαίωμα με βάση συγκεκριμένα κριτήρια να γίνουν μέλη των conferences που εξυπηρετούν το εξωτερικό εμπόριο στις χώρες τους.
- II. Συμμετοχή : οι εθνικές γραμμές των δύο συναλλασσόμενων χωρών έχουν ίσα δικαιώματα να συμμετέχουν μέχρι το ποσοστό του 20%. Αυτός ακριβώς είναι ο γνωστός κανόνας του 40/40/20, που σημαίνει ότι το 40% της εμπορικής διακίνησης με conferences μεταξύ δύο χωρών ανήκει στην μία από τις δύο χώρες, το 40% στην άλλη και το 20% σε κάποια Τρίτη χώρα.
- III. Ναύλοι φορτίων : οι ναύλοι έπρεπε να είναι σε χαμηλό επίπεδο τιμών αλλά να επέτρεπαν ένα λογικό κέρδος στους πλοιοκτήτες.
- IV. Μηχανισμοί αμφοισβήτησης: όλες οι αμφοισβητήσεις μεταξύ των φορτίων και των conferences πρέπει να λύνονται μέσω διαπραγματεύσεων ή μέσω των εθνικών δικαστηρίων. Σε περίπτωση μη επίλυσης μέσω αυτών των μεθόδων ο Κώδικας προβλέπει μία διαδικασία που ονομάζεται “Υποχρεωτική Διεθνής Συνδιαλλαγή” με στόχο την επίλυση του θέματος από μία Σύσταση (Recommendation) που θα προστίθετο στον Κώδικα.

Ο κύριος σκοπός της επικύρωσης του Κώδικα Συμπεριφοράς των Τακτικών Γραμμών ήταν αφ’ ενός να επιβάλει μία τάξη στις μεταφορές των Conferences και αφ’ ετέρου να βοηθήσει τις αναπτυσσόμενες χώρες να λάβουν ένα μερίδιο από το είδος αυτό των θαλασσιών μεταφορών ώστε να μπορέσουν να αποκτήσουν προοδευτικά δικούς τους εθνικούς εμπορικούς στόλους.

Παρ’ όλα αυτά όμως ο Κώδικας έγινε μία από τις πιο έντονες διαμφισβητούμενες διεθνείς Συμβάσεις. Η ασαφής διατύπωση του κειμένου, οι αντιφατικές και δυσεφάρμοστες διατάξεις του, η μη επικύρωσή του στην αρχή από ορισμένες σημαντικές και παραδοσιακές χώρες της παγκόσμιας ναυτιλίας με επικεφαλής τις ΗΠΑ, η επικύρωση του από την ΕΟΚ με επιφυλάξεις (Brussels Package) και ακόμη η επικύρωσή του από ορισμένες χώρες με επιφυλάξεις δημιούργησαν για πολλά χρόνια σύγχυση. Σχεδόν κάθε τομέας της ναυτιλιακής βιομηχανίας είχε μια διαφορετική άποψη για το τι σημαίνει στην πράξη ο Κώδικας αυτός. Έτσι άλλη είχαν οι φορτωτές, άλλη οι conferences και άλλη οι κυβερνήσεις, που προσπαθούσαν να λειτουργήσουν μέσα στα πλαίσια των πολλαπλών ερμηνειών των διατάξεων του Κώδικα που αυτά έδιναν. Το βέβαιο είναι, ότι ενώ το 1974 η πεποίθηση ήταν ότι οι conferences θα διατηρούσαν την κυριαρχία τους στις σημαντικότερες γραμμές του κόσμου, αυτό τελικά δεν συνέβη με αποτέλεσμα το σύστημα των conferences να αποδιοργανωθεί στις περισσότερες διαδρομές υπό την επίδραση των τεχνολογικών εξελίξεων, όπως από την τεχνολογία των containers. Η αλματώδης αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων containers, που συνέπεσε με την παγκόσμια οικονομική ύφεση, δημιούργησε μεγάλη υπερεπάρκεια στην χωρητικότητα με αποτέλεσμα των πλοίων. Έτσι τελικά στις περισσότερες διαδρομές (routes) οι Outsiders απέσπασαν το μεγαλύτερο ποσοστό στη διακίνηση φορτίων, κυρίως στις διαδρομές με τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 52 παρ. 1 της Σύμβασης αναφέρεται ότι 5 χρόνια μετά την θέση σε ισχύ αυτής, θα συγκληθεί Αναθεωρητική διάσκεψη κατά την

οποία θα εξεταστούν και θα υιοθετηθούν τροποποιήσεις της. Πράγματι τον Νοέμβριο του 1988 συγκλήθηκε η Πρώτη Αναθεωρητική Διάσκεψη του Κώδικα, η σημασία της οποίας για την ελληνική ναυτιλία ήταν τεράστια και θα μπορούσε να επηρεάσει σημαντικά και μακροπρόθεσμα την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική.

Τα θέματα που κυριάρχησαν σε αυτή την συνάντηση ήταν, το αν θα έχουν δικαίωμα συμμετοχής και ψήφου οι χώρες που δεν είχαν κυρώσει τον Κώδικα (non-contracting parties), όπως ήταν τότε η Ελλάδα. Το βασικότερο ήταν η πιθανή επέκταση στην non-conference liner shipping και στην bulk-shipping, όπως ζητούσε η σκληροπυρηνική ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών (Group 77), που αποτελείται από τις χώρες της Δυτικής Αφρικής.

Η θέση της Ομάδας Β (αναπτυσσόμενων χωρών), όπως και της Ελλάδας, ήταν το να διατηρηθεί το status quo και να μην επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, παρά μόνο εάν πρέπει να αντιμετωπιστούν πρακτικά προβλήματα που εμφανίστηκαν στα πλαίσια της εφαρμογής της. Οι τροποποιήσεις που ήθελε η Ομάδα 77 αφορούσαν :

- I. Θέματα της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής και στα Φορτία Χύδην,
- II. Τον ορισμό της εθνικής ναυτιλιακής γραμμής με τέτοιες διατάξεις που έδιναν το δικαίωμα στις αναπτυσσόμενες χώρες να καθιερώνουν Εθνικές γραμμές χωρίς να κατέχουν δικά τους πλοία.

Η τελική όμως απόφαση (resolution) αυτής της Αναθεωρητικής Διάσκεψης δεν περιείχε καμία ρητή επέκταση και περιελάμβανε μόνο ορισμένες κατευθυντήριες οδηγίες που αφορούσαν θέματα ναυλώσεων, μεταφορτώσεων, σύνθετων μεταφορών και εκκλήσεως στα συμβαλλόμενα μέρη για συνεργασία μεταξύ των. Η Δεύτερη Αναθεωρητική Διάσκεψη του Κώδικα Τακτικών Γραμμών έγινε τον Ιούνιο του 1991. μετά την κατάρρευση του ανατολικού συνασπισμού οι μόνες παρατάξεις που διατύπωναν θέσεις ήταν η Ομάδα Β και η Ομάδα των 77. οι θέσεις της Ομάδας Β παρέμεναν οι ίδιες, ενώ η Ομάδα των 77 επέμενε και πάλι στην επέκταση του πεδίου εφαρμογής του Κώδικα στα χύδην φορτία, στον περιορισμό όλων των outsiders, κ.α.

Πολλές ισχυρές όμως χώρες της Ομάδας των 77, ιδιαίτερα της Λατινικής Αμερικής, όπως η Αργεντινή, που διακινεί πολλά φορτία, είχαν σοβαρές διαφοροποιήσεις από τις θέσεις των χωρών της Κεντρικής Και Δυτικής Αφρικής. Αντίθετα οι χώρες της Ασίας επέδειξαν αρκετή αδιαφορία, έτσι ώστε δεν ήταν δυνατόν να προωθηθούν οι απόψεις των αναπτυσσόμενων χωρών με επιτυχία, αφού οι άλλοι είχαν αρκετή μειοψηφία για να σταματήσουν την υιοθέτηση (blocking minority). Τελικά οι παραπάνω λόγοι δεν κατέστησαν δυνατή οποιαδήποτε υιοθέτηση θέσεων των αναπτυσσόμενων χωρών. Η υιοθέτηση αυτή δεν πρόκειται να γίνει ποτέ, εφ' όσον οι χώρες της Ομάδας Β διατηρήσουν την συνοχή τους στις θέσεις τους με πολύ μικρό φόβο η διατάραξη της συνοχής αυτής να προέλθει από τις χώρες εκείνες που έχουν συμφέροντα στην ανάπτυξη διμερών σχέσεων με κράτη της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής.

Μετά τις δύο αναθεωρητικές Διασκέψεις του Κώδικα, όπως ήδη αναφέρθηκε, τα θέματα που τον αφορούν δεν αποτελούν πλέον κύρια ζητήματα λόγω της συζήτησης που γίνεται στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη για την αναδιάρθρωση των διαφόρων οργάνων του. Κατά την σύνοδο της UNCTAD στην Καρθαγένη το 1991 αποφασίσθηκε μεταξύ άλλων και η αναστολή εργασιών της Ναυτιλιακής Επιτροπής της UNCTAD και η δημιουργία τεσσάρων νέων επιτροπών, μία εκ των οποίων ήταν η Επιτροπή Υιοθέτησης Ανταγωνιστικών Υπηρεσιών (Committee on Fostering Competitive Services), που ανέλαβε τις εργασίες των ναυτιλιακών θεμάτων. Εν τω μεταξύ οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της

Ουρουγουάης της GATT, η τελική Συμφωνία της GATT και η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (WTO – ΠΟΕ) άλλαξαν τελείως τα πράγματα έτσι ώστε να υπάρχουν προτάσεις ακόμη και για κατάργηση της UNCTAD.

Οι απόψεις των χωρών-μελών της UNCTAD έχουν χωριστεί σε δύο βασικές κατηγορίες :

- I. Σε αυτούς που υποστηρίζουν ότι ο ρόλος της UNCTAD έχει πλέον τερματιστεί και ως εκ τούτου τα θέματα που αφορούν την ναυτιλία θα πρέπει να εξετάζονται στο μέλλον στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.
- II. Σε αυτούς που υποστηρίζουν ότι η UNCTAD θα πρέπει να συνεχίσει να υφίσταται καθώς η δραστηριότητά της συνέβαλε ουσιαστικά στην προώθηση των ζητημάτων που αφορούν το διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο.

Υπέρ της κατάργησης της UNCTAD τάσσονται οι χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ και φυσικά και η Ελλάδα, που εδώ και χρόνια ήταν από τους ισχυρούς πολέμιους του Οργανισμού, ενώ υπέρ της συνέχισης της λειτουργίας της τάχθηκαν οι αναπτυσσόμενες χώρες. Το θέμα αυτό απασχόλησε την Σύνοδο των χωρών-μελών της UNCTAD το 1995 και κατέληξε σε μια συμβιβαστική λύση αναγνωρίζοντας ότι η δραστηριότητα της UNCTAD θα συνεχιστεί με στόχο την προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία η ύπαρξη της Γραμματείας του Οργανισμού αλλά και η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών.

Ένα από τα κύρια θέματα επίσης είναι εάν η UNCTAD πλέον θα μπορεί να νομοθετεί σε ναυτιλιακά θέματα, δεδομένου ότι η θέση των χωρών-μελών του ΟΟΣΑκ είναι να γίνεται μόνο απλή παρακολούθηση των νομικών ναυτιλιακών θεμάτων και όχι παραγωγή νομοθετικού έργου.

Ο βασικός προβληματισμός που υπάρχει σήμερα είναι ότι ένα μεγάλο μέρος της δραστηριότητας της UNCTAD περνά πλέον στον WTO/ΠΟΕ και ίσως σ' αυτόν οι εξελίξεις μακροπρόθεσμα να μην είναι θετικές για τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα. Έτσι λοιπόν εάν πιθανόν οι διαπραγματεύσεις για την ναυτιλία στην WTO δεν έχουν πιθανόν καλή τροπή για τα ελληνικά συμφέροντα, τότε η UNCTAD θα μπορούσε να αποτελέσει ένα ανοικτό παράθυρο για τα ελληνικά συμφέροντα. Πάντως το θέμα της κατάργησης ή μη της UNCTAD χρειάζεται μελλοντικά μία νέα προσέγγιση, δεδομένου ότι τα νέα δεδομένα στην παγκόσμια σκηνή δεν επιτρέπουν κανένα εφησυχασμό.

B. Σύμβαση για τους Όρους Νηολόγησης των Πλοίων

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου άρχισαν να αναπτύσσονται συστηματικά και να δημιουργούνται του μηδενός οι λεγόμενες χώρες με σημαία ευκαιρίας (flag of convenience – FOC) ή αναγκαιότητας (necessity), όπως έλεγαν άλλοι ανοικτού νηολογίου (open registry). Φυσικά αυτή ανάγεται στον 16^ο αιώνα, αλλά ξεκίνησε συστηματικά τον 20^ο αιώνα και ιδιαίτερα τα τελευταία 50 χρόνια.

Οι βασικοί λόγοι ύπαρξης των χωρών ανοικτού νηολογίου είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος και κυρίως το εργατικό κόστος που έχουν τα πλοία στις χώρες προέλευσης των πλοιοκτητών ή της έδρας της διαχείρισής αυτών που καθιστούν δύσκολη την νηολόγηση στην σημαία του κράτους, από όπου προέρχονται, που είναι συνήθως κάποιες παραδοσιακές ναυτιλιακές ή αναπτυγμένες χώρες. Επίσης οι πλεονεκτικά χαμηλοί έως ανύπαρκτοι φόροι που ισχύουν σε αυτά τα κράτη καθιστούν ελκυστική την νηολόγησή τους σε αυτά, παρόλο που κατηγορούνται

για λιγότερο αυστηρούς κανονισμούς ασφαλείας των πλοίων (substandard ships – υποσυντήρητα πλοία).

Η εξέλιξη της χωρητικότητας των χωρών ανοικτού νηολογίου είναι θεαματική. Από 8,1 εκατομμύρια Κ.Ο.Χ. το 1955 ο εμπορικός στόλος των αυξήθηκε στα 111 εκατομμύρια Κ.Ο.Χ. το 1977 ενώ το 1995 ο εμπορικός στόλος των μεγάλων χωρών ανοικτού νηολογίου αριθμούσε 204 εκατ. Κ.Ο.Χ. δηλαδή το 42% του παγκόσμιου πόλου ή σε Τ. Ν. Β. αριθμούσε 321 εκατ. Τόνους, δηλαδή το 44% αντίστοιχα. Ειδικότερα όσον αφορά τα ποσοστά των κατά τύπους πλοίων σε Τ.Ν.Β. το 1995 σε σχέση με την παγκόσμια χωρητικότητα ήταν στα δεξαμενόπλοια 50,2% στα φορτηγά ξηρού φορτίου 45,6%, στα φορτηγά γενικού φορτίου 33,9%, στα πλοία containers 33,8% και στα υπόλοιπα πλοία 30,2%. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι στις χώρες ανοικτού νηολογίου ελάχιστο ποσοστό της χωρητικότητας των πλοίων που φέρουν την σημαία τους ανήκει σε υπηκόους τους, εκτός από τις αναπτυσσόμενες χώρες που έχουν διπλά νηολόγια. Έτσι λοιπόν, το ποσοστό αυτό στην Λιβερία, στο Βανουάτου, στις Βερμούδες και στον Παναμά είναι 0%, στις Μπαχάμες 0,6%, στη Μάλτα 0,8% και μόνο στην Κύπρο ανέρχεται στο 2,7%.

Στη σύνοδο της Ναυτιλιακής Επιτροπής της UNCTAD το 1974 αναφέρθηκε για πρώτη φορά το θέμα του ανοικτού νηολογίου και αποφασίστηκε να γίνει μια μελέτη σχετικά με την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητά του. Έτσι το 1978 σε μία Ομάδα Εργασίας της UNCTAD (ad hoc working group) αναφέρθηκε η έννοια της ύπαρξης του Γνήσιου Δεσμού μεταξύ του πλοίου (Genuine Link between ship and flag state) και του Κράτους της Σημαίας. Ο Γνήσιος Δεσμός μεταξύ του πλοίου και του Κράτους της σημαίας αφορά την σχέση που πρέπει να έχει η διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρίας στην οποία ανήκει το πλοίο (management) με την εθνικότητα της πλοιοκτησίας (ownership) και την επάνδρωση του (manning).

Όσον αφορά τελικά τα βασικά θέματα του γνήσιου δεσμού στη Σύμβαση συμφωνήθηκαν τα εξής:

- I. Διοίκηση – Management: Η πλοιοκτήτρια εταιρία θα πρέπει ή να ιδρυθεί ή να έχει ως κύριο τόπο της επιχείρησής της στη χώρα της σημαίας ή να έχει έναν εκπρόσωπο (ή manager) της ίδιας εθνικότητας ή να έχει ως κατοικία του στη χώρα της σημαίας. Το πρόσωπο αυτό θα είναι υπεύθυνο για την διοίκηση και την λειτουργία του πλοίου και πρέπει να εκπληρώνει τις οικονομικές του υποχρεώσεις, όταν αυτές παρέλθουν.
- II. Πλοιοκτησία και /ή Επάνδρωση (Ownership and / or Manning) : Υποχρεωτική είναι μόνο μια εκ των δύο επιλογών. Οι πλοιοκτήτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δεν χρειάζεται να έχουν την εθνικότητα του κράτους της σημαίας. Αντίθετα το κράτος της σημαίας πρέπει να περιλαμβάνει στους νόμους και κανονισμούς του κατάλληλες διατάξεις για την συμμετοχή του εν λόγω κράτους ή των υπηκόων του ως πλοιοκτητών ή για την πλοιοκτησία πλοίων που φέρουν την σημαία του, καθώς επίσης και τον βαθμό αυτής της συμμετοχής. Οι νόμοι αυτοί και οι κανονισμοί οφείλουν να είναι επαρκείς ώστε, να επιτρέπουν στο κράτος της σημαίας να εξασκεί αποτελεσματικά την δικαιοδοσία και τον έλεγχο του επί πλοίων που φέρουν την σημαία του.

Όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων αναφέρεται ότι κάθε κράτος νηολόγησης κατά την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης πρέπει να τηρεί την αρχή ότι ένα ικανοποιητικό μέρος της σύνθεσης του προσωπικού αποτελούμενο από τους αξιωματικούς και το υπόλοιπο πλήρωμα των πλοίων που φέρουν την σημαία του

είναι υπήκοοι ή πρόσωπα εγκατεστημένα ή νόμιμα έχοντα μόνιμη διαμονή στο εν λόγω κράτος.

3.6 Ευρωπαϊκή Ένωση – E.E. (European Union – E. U.)



Ιστορική εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ιδέας

Η καταγωγή της Ευρωπαϊκής Ιδέας ή αλλιώς του Ευρωπαϊκού Συστήματος Συνεργασίας ιστορικά, φιλοσοφικά και ιδεολογικά ανάγεται στην ανά τους αιώνες εξέλιξη της ομοσπονδίας και της συνομοσπονδίας.

Τα πρώτα ανεξάρτητα εθνικά – κράτη που παραχώρησαν μέρος ή το σύνολο της εθνικής κυριαρχίας των σε μια ευρύτερη διεθνή δομή θεωρούνται:

- Η Ελβετική Συνομοσπονδία (τέλος Μεσαίωνα έως το 1848)
- Οι ενωμένες επαρχίες της Ολλανδίας (1579-1795)
- Η Γερμανική Bund(1815-1866)
- Η Αμερικάνικη Συνομοσπονδία (1781-1789)

Στην κλασσική συνομοσπονδία με την γενική της έννοια, το σημαντικότερο σημείο έγκειται εξωτερικά στην ασφάλεια των μελών της από εξωτερική επιβουλή και εσωτερικά στην ευημερία των μελών της.

Σύμφωνα με τον M. Forsyth (1981) η έννοια της συνομοσπονδίας πολιτικά σημαίνει:

- I. Ένωση κρατών χωρίς να υπάρχει εξάλειψη της εθνικής ταυτότητας των μελών της,
- II. Ένωση κρατών που αποτελούν ομοσπονδίες (Foedus= Συνθήκη) μεταξύ των κρατών αυτών.

Σύμφωνα με την παραπάνω έννοια στην συνομοσπονδία δεν ανήκουν ενώσεις κρατών που προήλθαν από πολεμική σύγκρουση ή δυναμική προσάρτηση του ενός κράτους από κάποιο άλλο. Επίσης δεν εννοείται ούτε η συγχώνευση κρατών κατόπιν συμφωνίας, όπως π. χ. η συμφωνία του 1707 μεταξύ Σκωτίας και Αγγλίας.

Στην διαμόρφωση των εννοιών της ομοσπονδίας σημαντικό ρόλο έπαιξε κατά το τέλος του 18^{ου} αιώνα και το Σύνταγμα της Φιλαδέλφειας (1787) στην Αμερική.

Μετά το τέλος του Α' Παγκόσμιου Πολέμου σημαντικό ρόλο έπαιξε ο Count-Coudenhove Kallegri που ίδρυσε την "Πανευρωπαϊκή Κίνηση" με σκοπό την διάδοση της πανευρωπαϊκής ομοσπονδίας. Λίγο πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο δημιουργήθηκε στην Μ. Βρετανία η "Κίνηση για την Ευρωπαϊκή Ένωση". Τον Ιούνιο του 1940 ο Winston Churchill πρότεινε στη Γαλλία την ίδρυση μιας ομοσπονδίας μεταξύ των δύο κρατών με κοινό Κοινοβούλιο και κοινή υπηκοότητα. Ο ίδιος αργότερα το 1946 πρότεινε την δημιουργία των "Ηνωμένων Πολιτειών της Ευρώπης".

Η πρόταση Marshall, λίγο πριν ανακοινωθεί το γνωστό ως Σχέδιο Μάρσαλ στις 5^η Ιουνίου 1947, αφορούσε κατ' αρχή όλη την Ευρωπαϊκή ήπειρο, αλλά

κατόπιν παρέμβασης της Σοβιετικής Ένωσης οι χώρες του Ανατολικού Συνασπισμού δεν συμμετείχαν.

Το 1950 δημιουργήθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση Πληρωμών και στα πλαίσια της η Τράπεζα Διεθνών Διακανονισμών.

Το 1951 δημιουργήθηκε η Ε. Κ. Α. Χ., δηλαδή η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ανθρακα και Χάλυβα, όπου με βάση το Σχέδιο Schuman έγινε η προσπάθεια επίλυσης της Γάλλο-Γερμανικής διαμάχης για τον έλεγχο της περιοχής του Ρούρ όσον αφορά την παραγωγή άνθρακα και χάλυβα.

Οι Συνθήκες της Ρώμης σχετικά με την Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά, δηλαδή την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας, υπογράφηκαν το 1957 και τέθηκαν σε ισχύ το 1958.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα των πρώτων έξι κρατών-μελών διευρύνθηκε το 1973 με την ένταξη της Δανίας, της Ιρλανδίας και της Μ. Βρετανίας, το 1981 με την ένταξη της Ελλάδος, το 1986 με την ένταξη της Ισπανίας και της Πορτογαλίας και τέλος το 1995 με την ένταξη της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας.

Τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σύμφωνα με την ιδρυτική Συνθήκη της Ρώμης του 1958, τα βασικά όργανα της τότε Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.) που τώρα άλλαξε των ονομασίων της σε Ευρωπαϊκή Ένωση είναι:

- 1) Συμβούλιο Υπουργών (Council)
- 2) Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Commission)
- 3) Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
- 4) Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή
- 5) ECSA
- 6) Συνδικαλιστική Επιτροπή Εργαζομένων στις Μεταφορές

Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΟΚ έως το 1985

Το 1985 αποτελεί σημαντικό έτος για την ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ, δεδομένου ότι από τότε άρχισε κυρίως να κινητοποιείται η Επιτροπή και το Συμβούλιο για θέματα που αφορούσαν την ναυτιλία. Το έτος αυτό ήταν κρίσιμο γιατί τότε υπεβλήθη (και υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 1986) από την Επιτροπή προς το Συμβούλιο Υπουργών η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία αναφέρεται με την λεγόμενη Λευκή Βίβλο στην ολοκλήρωση της Εσωτερικής Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Τα θέματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν με κοινή ναυτιλιακή πολιτική από τους εταίρους ήταν: ο ανταγωνισμός από τα κρατικά εμπόρια και τις σημαίες ευκαιρίας, η διάκριση των σημαιών, η εναρμόνιση των όρων σε διάφορες εμπορικές και ναυτιλιακές συμφωνίες που συνάπτονται με άλλες χώρες, η εκπροσώπηση της Ε.Ο.Κ. σε διεθνείς οργανισμούς και διασκέψεις που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές, η εναρμόνιση των νομοθετικών ρυθμίσεων των χωρών μελών, οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών της Κοινότητας και τέλος ποια σκάφη θα θεωρούνται υποβαθμισμένα.

Η Ε.Ο.Κ. με την απόφασή της στις 13.9.1977 συνέστησε μια "συμβουλευτική διαδικασία για σχέσεις των χωρών με τρίτες χώρες σχετικά με ναυτιλιακά θέματα στα πλαίσια διεθνών οργανισμών". Η συμβουλευτική διαδικασία θέσπισε σκοπούς στην ανταλλαγή πληροφοριών περί ναυτιλιακών θεμάτων μεταξύ των χωρών-μελών και της Επιτροπής, καθώς και την αναγνώριση προβλημάτων κοινού ενδιαφέροντος.

Επίσης το Συμβούλιο της Ε.Ο.Κ. στη συνεδρίαση του στις 13.6.1976 όρισε γενικές κατευθύνσεις σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο αναφορικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, όσο και σε σχέση με τον αθέμιτο ανταγωνισμό εμπορικών στόλων ορισμένων τρίτων χωρών.

Όσον αφορά το τελευταίο σημείο, που αναφέρεται στην ασφάλεια στην θάλασσα, το Συμβούλιο συμφώνησε να προτείνει στα μέλη την επικύρωση της Συνόδου(1974) σχετικά με την SOLAS, της Συνόδου(1973) MARROL και την Σύμβασης αρ. 147 περί ελαχίστων προτύπων (standards) για τα εμπορικά πλοία, που καθιερώθηκε από τη σύνοδο του ILO (Διεθνής Οργανισμός Εργασίας) το 1976. Το Συμβούλιο αναγνώρισε επίσης την αναγκαιότητα αύξησης της αποτελεσματικότητας επιθεώρησης των πλοίων, κυρίως μέσα στα πλαίσια διεθνών συνόδων.

Αναφορικά με τον αθέμιτο ανταγωνισμό ορισμένων τρίτων χωρών το Συμβούλιο δεν κατονόμασε τους στόλους της COMECON, ούτε αποφάσισε τη λήψη ανταποδοτικών μέτρων που προτάθηκαν, όπως παρεμπόδιση των δραστηριοτήτων της COMECON στο ναυτιλιακό τομέα σε χώρες της Ε.Ο.Κ., θέσπιση κατωτάτων αμοιβών, κλπ. Συμφωνήθηκε απλώς να δημιουργηθεί ένας φορέας παρακολούθησης που θα δίνει πληροφορίες στα μέλη για τις κινήσεις σκαφών που εκτελούν εμπόριο για λογαριασμό του κράτους τους, ή φέρουν σημαία ευκαιρίας. Επίσης ο φορέας αυτός να δίνει πληροφορίες για το φορτίο και τους ναύλους που ζητούν τα προαναφερθέντα πλοία. Έτσι, το συμβούλιο θα αποκτούσε στοιχεία για να λάβει τα αντίμετρα. Η παραπάνω απόφαση ήταν αποτέλεσμα συμβιβασμού μεταξύ των απόψεων κάποιων χωρών-μελών όπως η Γαλλία και η Μ. Βρετανία, που ο στόλος της ασχολείται κατά μεγάλο μέρος με διαμετακομιστικό εμπόριο τρίτων χωρών. Η Γαλλία δεν ήθελε να διαφοροποιήσουν τα μέλη της Ε.Ο.Κ. τη συμπεριφορά τους μόνο προς τη ναυτιλία της Ε. Σ. Σ. Δ. μια και δεν ήταν ανταγωνιστική προς τη ναυτιλία της Γαλλίας. Αν όμως οι χώρες της COMECON έκαναν αντίποινα, τότε η Γαλλία θα έχανε πολλά. Η έλλειψη συμφωνίας των μελών της Ε. Ο. Κ., ευθύνεται για την ανικανότητα του Συμβουλίου τότε να πάρει ομόφωνη θέση ως προς τον UNCTAD LINER CODE.

Η διάσταση απόψεων που διαπιστώθηκε στη σύνοδο αυτή του Συμβουλίου της Ε. Ο. Κ. αντικατοπτρίζει τις δύο σχολές σκέψης αναφορικά με την τότε ναυτιλιακή πολιτική της Ε. Ο. Κ. Οι χώρες που κυρίως ασχολούνται με το να διαμετακινούν οι ίδιες τις εισαγωγές και εξαγωγές τους, όπως π.χ. η Γαλλία, υποστήριζαν μια πολιτική που θα αύξανε τη συμμετοχή των κοινοτικών οργανισμών στην ευρωπαϊκή ναυτιλία(π.χ. υιοθετώντας συμφωνίες για διανομή φορτίου). Οι χώρες αυτές αντιμετώπιζαν τη ναυτιλία όπως κάθε άλλο κλάδο της εσωτερικής τους οικονομίας. Ήταν απλώς ένα μέσο που χρησιμοποιείται για να μεταφέρονται τα εμπορεύματά τους. Γι' αυτό δεν αντιτέθηκαν στον UNCTAD CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES και το σχέδιο κατανομής φορτίου που πρότεινε (40-40-20). Μάλιστα τρεις χώρες, το Βέλγιο, η Γαλλία και η Δυτική Γερμανία υπέγραψαν τον Κώδικα τον Απρίλιο του 1974, ερχόμενες σε ρήξη με τις συμβατικές υποχρεώσεις που ανέλαβαν με τη Συνθήκη της Ρώμης. Οι άλλες χώρες όμως, κυρίως η Μ. Βρετανία και η Δανία, που οι στόλοι τους ασχολούνταν σε υψηλό βαθμό με το CROSS TRADING, αντιτίθενται στην ανάμιξη οργάνων της Ε. Ο. Κ. στα θέματα της κοινοτικής ναυτιλίας. Αντιτίθενταν επίσης, και στις ρυθμίσεις κατανομής φορτίου, όπως προβλέπει ο UNCTAD LINER CODE. Γι' αυτό ενδιαφέρονταν για τη διατύπωση μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών, που να ασχολείται κυρίως με διεθνή ναυτιλιακά θέματα.

Με την ένταξη της Ελλάδας στην Ε. Ο. Κ., ο κοινοτικός στόλος αυξήθηκε σε 28% του παγκόσμιου στόλου και σε 33% αν ληφθεί υπόψη το σύνολο του

ελληνόκτητου στόλου. Έτσι η Ε. Ο. Κ., έγινε τότε η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Χαρακτηριστικό είναι ότι το μερίδιο των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και των αναπτυσσόμενων χωρών της Ασίας ήταν αντίστοιχα 9% και 8%.

Η προσθήκη του ελληνικού στον κοινοτικό στόλο δυνάμωσε τότε τη διαπραγματευτική δύναμη της Ε. Ο. Κ. σε διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με τη ναυτιλία, όπως π.χ. UNCTAD, IMO, ILO και στη συνέχεια GATT, καθώς και σε παγκόσμιες συνδιασκέψεις όπου συζητούνταν ναυτιλιακά θέματα. Το ότι η Ε. Ο. Κ. έγινε η ισχυρότερη ομάδα πίεσης στην παγκόσμια ναυτιλία ήταν ένα σημαντικό εμπόδιο για τις χώρες που επιθυμούσαν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά θαλασσιών μεταφορών και ήταν πλέον ένας σημαντικός αντίπαλος γι' αυτές (σταδιακό DUMPING από χώρες κρατικού εμπορίου ή ανάπτυξη στόλων για καθαρά εθνικούς σκοπούς από αναπτυσσόμενες χώρες διακρίσεις σημαίων κλπ.). επίσης λόγω της ενίσχυσης της διαπραγματευτικής δύναμης της Ε. Ο. Κ. αποτέλεσε έναν πιο αποτελεσματικό τρόπο αντιμετώπισης καταστάσεων όπως αυτές που περιγράφηκαν προηγουμένως, δεν ήταν πλέον αναγκαία η προσφυγή της σε ανταποδοτικά μέτρα. Τελική κατάληξη μπορεί να είναι η πλήρης εγκατάλειψη της αρχής περί ελευθερίας των θαλασσών και μια δραματική μείωση της σημασίας των δυνάμεων της αγοράς των δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η είσοδος της Ελλάδας στην Ε. Ο. Κ., είχε ως αποτέλεσμα η αναλογία δυνάμεων στον τομέα της ναυτιλίας να κλίνει προς το μέρος των CROSS TRADERS, οι οποίες έλεγχαν πια τη ναυτιλιακή πολιτική. Έτσι, η Ε. Ο. Κ. διαδραμάτισε πιο ενεργό ρόλο σε διεθνή ναυτιλιακά θέματα όπως π.χ. στην προσπάθεια αναθεώρησης του UNCTAD LINER CODE, όπου αυτός βρισκόταν σε αντίθεση με την Συνθήκη της Ρώμης (Brussels Package). Η αύξηση της χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου που επέφερε η είσοδος της Ελλάδας, δημιούργησε μια κατάσταση στην οποία η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών της Ε. Ο. Κ. υπερέβαινε τις ανάγκες του διαμετακομιστικού της θαλασσιού εμπορίου. Εξάλλου όσον αφορά τις εξαγωγές της ΕΟΚ, που αποτελούνταν κυρίως από βιομηχανικά προϊόντα, τα οποία διακινούνται βασικά με πλοία τακτικών γραμμών, η ελληνική ναυτιλία, υστερούσε στον τομέα των εξαγωγών της ΕΟΚ. Η ελληνική ναυτιλία ασχολείται σήμερα κατά 95% σε μεταφορές ξηρών φορτίων χύδην καθώς και υγρών φορτίων, ενώ μόνο κατά 5% απασχολείται σε τακτικές γραμμές. Η ελληνική ναυτιλία διενεργεί σχεδόν αποκλειστικά υπερπόντιες μεταφορές για λογαριασμό τρίτων χωρών (CROSS TRADER) και έτσι δεν δημιουργεί προβλήματα για τις ναυτιλίες άλλων χωρών-μελών, οι οποίες απασχολούνται αποκλειστικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς την δική τους χώρα.

Κανονισμός 954/79 (Πακέτο των Βρυξελλών-Brussels Package)

Στην συνέχεια όσων είχαν αναφερθεί για τον Κώδικα Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών για την UNCTAD θα πρέπει να επισημανθεί η κοινή πολιτική που επέδειξαν για πρώτη φορά οι τότε χώρες-μέλη της ΕΟΚ σε ναυτιλιακά θέματα. Ο Κώδικας υιοθετήθηκε λόγω της πίεσης των αναπτυσσόμενων χωρών που επιζητούσαν αύξηση της μεταφορικής τους δυνατότητας με την μεταφορά τμήματος των φορτίων των με πλοία εθνικών γραμμών των. Ο Μαθηματικός Τύπος 40/40/20, όπως ήδη αναφέρθηκε, δίνει για πρώτη φορά δικαίωμα κατανομής στις θαλάσσιες μεταφορές στο μεταξύ των αναπτυσσόμενων και αναπτυγμένων χωρών εμπόριο. Έτσι 40% του εμπορίου δύο χωρών που μεταφέρεται με πλοία Τακτικών Γραμμών που ανήκουν σε Διασκέψεις (conferences) ανήκει στη χώρα εισαγωγής, 40% στην χώρα εξαγωγής και το υπόλοιπο 20% μεταφέρεται με πλοία τρίτων χωρών (cross traders)

Τρεις χώρες-μέλη της τότε ΕΟΚ, δηλαδή το Βέλγιο, η Γαλλία και η Δυτική Γερμανία, επιζητούσαν να επικυρώσουν τον Κώδικα και να αρχίσουν τις διαδικασίες της εφαρμογής του. Άλλες χώρες όμως όπως η Μ. Βρετανία, επεδίωκαν να προχωρήσουν όλες οι χώρες-μέλη μαζί και να θέσουν κοινή επιφύλαξη αποδοχής του.

Έτσι λοιπόν τα τότε κράτη-μέλη με τον Κανονισμό 954/79 ανέλαβαν την πολιτική δέσμευση κύρωσης του Κώδικα με τις εξής επιφυλάξεις :

- I. Ο Κώδικας εφαρμόζεται καθ' ολοκληρίαν στο εμπόριο μεταξύ αναπτυσσόμενων χωρών και των χωρών της ΕΟΚ.
- II. Η κατανομή φορτίων 40/40/20 δεν εφαρμόζεται στο εμπόριο μεταξύ χωρών της ΕΟΚ και των άλλων χωρών του ΟΟΣΑ(δηλαδή τότε ακόμη της Ελλάδας).
- III. Το μερίδιο που ανήκει στις ναυτιλιακές εταιρίες Τακτικών Γραμμών των κρατών-μελών της ΕΟΚ στο Εμπόριο με τις αναπτυσσόμενες χώρες ανακατανέμεται μεταξύ των εταιριών της ΕΟΚ με ομόφωνη απόφαση Εμπορικών κριτηρίων.

Το αποτέλεσμα ήταν ότι το 40% της κατανομής φορτίου που ανήκε στην χώρα εισαγωγής, στην περίπτωση που ήταν χώρα-μέλος της ΕΟΚ, θα μπορούσε να μεταφερθεί από ναυτιλιακή εταιρία άλλης χώρας-μέλους της ΕΟΚ, διαφορετική από την χώρα εισαγωγής, ή ακόμη και του ΟΟΣΑ.

Επισημαίνεται το γεγονός ότι η έκδοση του Κανονισμού 954 έγινε το 1979, δηλαδή λίγο καιρό πριν προσχωρήσει η Ελλάδα στην ΕΟΚ και ενώ είχαν ήδη λήξει οι διαπραγματεύσεις της εντολής της σ' αυτήν με αποτέλεσμα να μην μπορέσει η Ελλάδα να συμμετάσχει στην εκπόνηση και στην διαπραγμάτευση του Κανονισμού αυτού.

Ανάλυση των 4 Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το Δεκέμβριο του 1986 μετά από έντονες διαπραγματεύσεις μεταξύ των χωρών-μελών της τότε ΕΟΚ, το Συμβούλιο Υπουργών υιοθετήθηκε για πρώτη φορά ένα πακέτο 4 Κανονισμών που αντιπροσώπευαν την πρώτη φάση της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Οι κανονισμοί αυτοί ήταν:

α) Κανονισμός Νο 4055/86

Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό η αγορά των θαλασσιών μεταφορών στο εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων κρατών έπρεπε να απελευθερωθεί μέχρι 1.1.1993, όπως και έγινε.

Έτσι τέθηκε σε εφαρμογή η πρώτη φάση απελευθέρωσης του cabotage δηλαδή η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας και δόθηκε η δυνατότητα πρόσβασης σε κάποια φορτία, που διακινούνται λιμάνι ηπειρωτικής χώρας προς λιμάνι ηπειρωτικής χώρα, σε όλους τους Ευρωπαίους Πλοιοκτήτες.

Ειδικότερα για την Ελλάδα ισχύει ότι:

1. Από 1.1.1999 αίρεται το προνόμιο για τα κρουαζιερόπλοια
2. Από 1.1.2004 αίρεται το προνόμιο για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά

Τα κυριότερα σημεία του Κανονισμού του Συμβουλίου όπως αυτός εγκρίθηκε από την ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, συνοψίζονται στα εξής:

- Το καμποτάζ αίρεται για εκείνους τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος (άρθρο 1).
- Στην έννοια του “κοινοτικού πλοιοκτήτη” περιλαμβάνονται και οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι ως τόπο εγκατάστασής των χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών-μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος-μέλος(άρθρο 2, παρ.2γ).
- Το καμποτάζ αίρεται και για τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία θα νηολογηθούν στο νηολόγιο EUROS, αφότου το Συμβούλιο θα εγκρίνει το νηολόγιο αυτό.
- Η απελευθέρωση γίνεται κατά στάδια και όχι, κατ’ ανάγκην, ενιαία για όλες τις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές(άρθρο 6).

Ειδικότερα παρέχεται δυνατότητα να ανασταλεί προσωρινά η εφαρμογή του κανονισμού:

- στις κρουαζιέρες, μέχρι της 1^{ης} Ιανουαρίου 1995
- στις μεταφορές πετρελαίου, πετρελαιοειδών και ποσίμου νερού, μέχρι της 1^{ης} Ιανουαρίου 1997
- στις μεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων μέχρι της 1^{ης} Ιανουαρίου 1998
- στις τακτικές επιβατικές γραμμές και στις τακτικές πορθμειακές γραμμές μέχρι της 1^{ης} Ιανουαρίου 1999

Η δυνατότητα των προσωρινών αυτών εξαιρέσεων παρέχεται μόνο για θαλάσσιες μεταφορές στη Μεσόγειο καθώς και κατά μήκος των ισπανικών, πορτογαλικών και γαλλικών ακτών.

Αναστέλλεται προσωρινά η εφαρμογή του κανονισμού από τον χρόνο ισχύος του (1.1.93) και μέχρι της 1^{ης} Ιανουαρίου 1999 στις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής που διενεργούνται:

- μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους-μέλους ή μεταξύ λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους-μέλους.
- με λιμένες των Κανάριων Νήσων, των Αζόρων, της Μαδέρας της Θέουτα της Μελίγια, των γαλλικών νησιών κατά μήκος της ακτής του Ατλαντικού καθώς και των γαλλικών υπερπόντιων περιοχών.

Αναστέλλεται για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής προσωρινά η εφαρμογή του κανονισμού από τον χρόνο ισχύος του (1.1.93) και μέχρι της 1^{ης} Ιανουαρίου 2004 στις τακτικές επιβατηγές γραμμές και στις τακτικές πορθμειακές γραμμές που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής Ελλάδος και λιμένων των ελληνικών ή μεταξύ λιμένων των ελληνικών νησιών.

Από την μελέτη των προσωρινών εξαιρέσεων εφαρμογής του σχεδίου κανονισμού, ως ανωτέρω, προκύπτει κατ’ αντιδιαστολή ότι από τον χρόνο ισχύος αυτού (1/1/93) είναι ελεύθερες για τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες :

- Οι θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές εμπορευμάτων εκτός πετρελαίου, πετρελαιοειδών και ποσίμου ύδατος, με φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 650 κόρων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του εδάφους κάθε κράτους-μέλους.
- Οι κρουαζιέρες, οι τακτικές επιβατηγές γραμμές και οι τακτικές πορθμειακές γραμμές, εκτός εκείνων που διενεργούνται στη Μεσόγειο, καθώς και κατά μήκος των ισπανικών, πορτογαλικών και γαλλικών ακτών ή με λιμένες των Κανάριων Νήσων, των Αζόρων, της Θεούτα, της Μελίγια.
- Οι θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων κράτους-μέλους και κινητών υπεράκτιων σκαφών (mobile offshore) στην υφαλοκρηπίδα του ίδιου κράτους-μέλους.

Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές, το σχέδιο κανονισμού προβλέπει (άρθρο 3) ότι για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 650 κόρων εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους-μέλους μεταξύ των λιμένων του οποίου εκτελείται η εσωτερική μεταφορά (κράτος υποδοχής).

Επίσης η νομοθεσία του κράτους υποδοχής διέπει την επάνδρωση πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή τύπου, που διενεργούν εσωτερικές μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων των νήσων ή μεταξύ λιμένων των νήσων του κράτους υποδοχής.

Σε κάθε άλλη περίπτωση εσωτερικής μεταφοράς, όλα τα θέματα επάνδρωσης των πλοίων ή των κρουαζιερόπλοιων γραμμής ρυθμίζονται σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο ή το κρουαζιερόπλοιο γραμμής (κράτος της σημαίας).

β) Κανονισμός 4056/86

Καθορισμός του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις Θαλάσσιες Μεταφορές.

Στα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης, καθορίζονται οι όροι σύμφωνα με τους οποίους εφαρμόζονται οι κανόνες ανταγωνισμού στις Διασκέψεις των Τακτικών Γραμμών. Οι Διασκέψεις εξαιρούνται, σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό, από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα προβαίνουν σε αθέμιτες πρακτικές (unfair practices), όπως η κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης (dominant position) που οδηγούν στον αποκλεισμό των ανεξάρτητων πλοιοκτητών (outsiders) από την ναυτιλία Τακτικών Γραμμών.

γ) Κανονισμός 4057/86

Αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις Θαλάσσιες μεταφορές.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό δημιουργείται ένας μηχανισμός για την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών dumping των ναύλων από εφοπλιστές τρίτων χωρών, που απολαμβάνουν διάφορα μη εμπορικής φύσης προνόμια στη χώρα τους, όπως οι κρατικές επιδοτήσεις ή ο καταμερισμός φορτίων. Ο μηχανισμός αυτός προβλέπει την επιβολή αντισταθμιστικών τελών όταν θίγονται κοινοτικοί εφοπλιστές σε συγκεκριμένα εμπόρια.

Επίσημα χρησιμοποιήθηκε μία φορά κατά της Hyundai Merchant Marine (κανονισμός ΕΟΚ αριθμ. 15/89 του Συμβουλίου).

δ) Κανονισμός 4058/86

Ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις ωκεανοπόρες μεταφορές φορτίων.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό καθορίζεται η διαδικασία για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών για αντίμετρα (counter-measures) από τα κράτη-μέλη κατά τρίτων χωρών, όταν αυτά προβαίνουν σε διακρίσεις κατά των Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιριών ή πλοίων στις ποντοπόρες θαλάσσιες μεταφορές. Τα αντίμετρα αυτά θα είναι κατ' αρχήν απλές διπλωματικές παραστάσεις και κατόπιν επιβολή ποσοτώσεων φόρων ή τελών στους πλοιοκτήτες της συγκεκριμένης τρίτης χώρας, όπως επίσης η υποχρέωση απόκτησης ειδικής άδειας φορτοεκφόρτωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η προτίμηση της σημαίας κάποιας συγκεκριμένης χώρας θεωρείται ότι είναι ιστορικά ο πρώτος μηχανισμός παρεμβατισμού στους οικονομικούς και εμπορικούς τομείς της ναυτιλίας με σκοπό, όπως όλες οι περιοριστικές πρακτικές να προστατεύσει και να βοηθήσει την εμπορική ναυτιλία του κράτους της σημαίας. Ως προτίμηση σημαίας ορίζεται η κρατική ναυτιλιακή πολιτική που κάνει διακρίσεις μεταξύ διαφορετικών σημαιών και δίνει φορτία με προτίμηση ή προτεραιότητα προς την εθνική σημαία.

Η προτίμηση σημαίας είναι μια συνήθης περιοριστική πρακτική πολλών χωρών, ανεξάρτητα με το αν εν λόγω χώρα ανήκει στις αναπτυσσόμενες χώρες ή στις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις των αναπτυγμένων χωρών. Οι κύριες κατηγορίες της Προτίμησης Σημαίας είναι :

1) Παρακράτηση (ή Διαφύλαξη) Φορτίου

- α) Επιμερισμός (ή καταμερισμός ή διαμοίραση) φορτίου
- β) Προτίμηση φορτίου
- γ) Διαφύλαξη φορτίου

2) Εμπορικές Συμφωνίες

- α) Μονομερείς περιορισμός
- β) Διμερείς συμφωνίες
- γ) Πολυμερείς συμφωνίες

3) Κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία

- α) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας
- β) Φορτία επισιτιστικής (ανθρωπιστικής) βοήθειας
- γ) Προτίμηση κυβερνητικών-χρηματοδοτούμενων φορτίων

4) Άλλοι τύποι Προτίμησης Σημαίας

- α) Ρήτρα του Πλέον Ευνοούμενων Έθνους
- β) Εθνική Μεταχείριση

4.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η Διάκριση Σημαίας είναι ένα μέτρο που χρησιμοποιείται από κάποιο κράτος για να προσφέρει λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση σε άλλες σημαίες από ό,τι η δική του. Σε γενικές γραμμές, η Διάκριση σημαίας είναι η πιο ευρύτερη έννοια από την Προτίμηση Σημαίας παρ' όλο που τα όρια μεταξύ τους δεν είναι τελείως εμφανή, δεδομένου ότι η τελευταία καλύπτει μόνο τις περιοριστικές πρακτικές που καλύπτουν τα φορτία. Αντίθετα, η Διάκριση Σημαίας μπορεί να αναφέρεται και να καλύπτει

επιβαρύνσεις λιμενικών τελών, επιβαρύνσεις τελών καταμέτρησης χωρητικότητας από τις αρχές διαφορετικών κρατών (κλασσικό παράδειγμα ο τρόπος καταμέτρησης χωρητικότητας από τις αρχές τις Διώρυγας του Σουέζ), προξενικά τέλη και γενικά άλλου είδους επιβαρύνσεις οικονομικού χαρακτήρα.

Παρ' όλο που δεν υπάρχει και κατάλληλος ορισμός για τη Διάκριση Σημαίας, θα μπορούσε να σημαίνει μια σειρά δραστηριοτήτων που κατευθύνονται κυρίως προς μια ξένη σημαία σε σχέση με την πρόσβαση των πλοίων της στα φορτία, λιμάνια ή υπηρεσίες με αντικειμενικό στόχο να τα κάνει λιγότερο ανταγωνιστικά.

Γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι η Διάκριση Σημαίας είναι ένα μέτρο που χρησιμοποιείται από το κράτος της Σημαίας που παρεμβαίνει στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και παρέχει μια λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση σε πλοία άλλων σημαιών απ' ότι για τα πλοία με εθνική σημαία.

Οι διάφορες κατηγορίες των πρακτικών που χρησιμοποιούνται στη Διάκριση Σημαίας μπορούν να κατανεμηθούν σε διάφορους τύπους όπως :

- 1. Λιμενικές επιβαρύνσεις**
 - α) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού
 - β) Τέλη και Επιβαρύνσεις
- 2. Προγραμματισμένα φορτία**
 - α) Μοναδοποιημένα φορτία
 - β) Μεταφορά ενέργειας
 - γ) Μεταφορές για άμυνα και ασφάλεια
 - δ) Κυβερνητικές προμήθειες
- 3. Κύριες εμπορικές γραμμές**
- 4. Άλλοι τύποι Διάκρισης , CIF και FOB**

Σε ορισμένες από τις παραπάνω κατηγορίες και επειδή τα όρια είναι ελάχιστα διακριτά μεταξύ τους μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις Διάκριση Σημαίας που περιλαμβάνονται στις υποκατηγορίες Προτίμησης Σημαίας και του κρατικού Παρεμβατισμού. Για παράδειγμα, τα προγραμματισμένα φορτία έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά με κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία όπως αυτά θα αναλυθούν παρακάτω. Αν και υπάρχουν βασικές διαφορές, και οι δυο αυτές κατηγορίες έχουν αντικειμενικό στόχο να προστατεύσουν τους εθνικούς στόλους από τον εξωτερικό ανταγωνισμό και να βοηθήσουν τις χώρες τους στην ανάπτυξη και επέκταση της Σημαίας τους.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι αν και από την γραμματεία της UNCTAD εστάλη προς όλες τις ναυτιλιακές χώρες ένα ειδικό ερωτηματολόγιο που ζητούσε όλους τους τύπους της Διάκριση Σημαίας, της Προτίμησης Σημαίας, των ναυτιλιακών επιχορηγήσεων και του Κρατικού Παρεμβατισμού που αυτές εξασκούσαν, ελάχιστες όχι μόνο απάντησαν αλλά και αρνήθηκαν ότι επέβαλλαν τέτοιους περιορισμούς που ευνοούσαν την δική τους εθνική σημαία έναντι των ξένων σημαιών.

4.1.1 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

α) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού

Ο τύπος αυτός Διάκριση Σημαίας είναι ο πιο γνωστός τρόπος προστασίας πλοίου με εθνική σημαία και αναφέρεται συνήθως στη θέση ελλιμενισμού κάποιου πλοίου στο λιμάνι ξένης χώρας, όπως για παράδειγμα ενός πλοίου με ξένη σημαία. Η περιοριστική αυτή ναυτιλιακή πρακτική χρησιμοποιείται για να δίνει από τη διοίκηση

κάποιου λιμανιού χειρότερη θέση ελλιμενισμού σε πλοίο με ξένη σημαία από αυτή που δίνει σε πλοίο με εθνική σημαία. Κατ' αυτόν τον τρόπο, εμποδίζονται ή δυσκολεύονται οι οποιοσδήποτε δραστηριότητες που μπορεί να έχει ένα ξένο πλοίο στο λιμάνι, σημειώνονται καθυστερήσεις κατά την φόρτωση και εκφόρτωσή του με αποτέλεσμα τη χρονική καθυστέρηση και τη δημιουργία υπερημερίας.

Επίσης πολλές φορές οι καλύτερες θέσεις ελλιμενισμού αντί να δίνονται από τις διοικήσεις αυτών των λιμένων στα πλοία που καταφθάνουν πρώτα, επιτρέπονται μόνο σε πλοία με εθνική σημαία. Άλλες φορές ακόμη, στα πλοία ξένης σημαίας χορηγούνται άδειες ελλιμενισμού μακριά από τις καλά εξοπλισμένες, σύγχρονες και αποδοτικότερες θέσεις ελλιμενισμού που έχει κάποιο λιμάνι, με αποτέλεσμα να μην έχουν τις κατάλληλες διευκολύνσεις.

Ειδικότερα οι παραπάνω πρακτικές μπορούν να εφαρμοστούν σε εσωτερικής ναυσιπλοΐας λιμάνια, όπως αυτά που βρίσκονται στις όχθες ποταμών και στα οποία ισχύουν πολλές φορές οι περιορισμοί του cabotage.

Επίσης συχνά η απόφαση Διάκριση Σημαίας στα λιμάνια είναι καθαρά πολιτική, όπως για παράδειγμα παλαιότερα πολλές πρώην σοσιαλιστικές χώρες, στην προσπάθειά τους να συνεισφέρουν στις αποφάσεις της UNCTAD, αποθάρρυναν και ακόμα και απέκλειαν πολλές φορές τον ελλιμενισμό στα λιμάνια τους πλοία ανοιχτών νηολογίων.

Τέλος, πολιτική απόφαση αποτελεί ακόμα και η απαγόρευση ελλιμενισμού πλοίων ξένης σημαίας όταν πρόκειται για διεθνείς κυρώσεις κατά κάποιας χώρας, σύμφωνα με αποφάσεις των Ηνωμένων Εθνών, όπως ήταν για παράδειγμα εναντίον πλοίων της Νοτίου Αφρικής ή και του Ισραήλ. Το ίδιο μπορεί να συμβαίνει όταν κάποια χώρα χρησιμοποιεί τη Διάκριση Σημαίας για αμυντικούς ή άλλους λόγους ασφαλείας ζωτικών συμφερόντων της.

β) Τέλη και επιβαρύνσεις

Αυτός είναι ένας τρόπος Διάκριση Σημαίας για τα πλοία ξένης Σημαίας. Εφαρμόζεται συνήθως στις πιο φτωχές χώρες στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν, να αναπτύξουν ή και εν μέρει να επεκτείνουν τον εθνικό τους στόλο, αλλά ακόμη και να βελτιώσουν τις εθνικές τους λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι πρακτικές που χρησιμοποιούν είναι συνήθως οικονομικού, φορολογικού χαρακτήρα με την επιβολή τελών και επιβαρύνσεων στα πλοία ε ξένη σημαία που καταφθάνουν στα λιμάνια τους. Μια τέτοια πρακτική είναι ο διαφορετικός υπολογισμός της καταμέτρησης της χωρητικότητας του εκάστοτε πλοίου ξένης σημαίας της εκάστοτε χώρας. Τα τέλη που επιβάλλονται με αυτόν τον τρόπο ποικίλλουν και είναι πάντοτε προς όφελος πλοίων εθνικής σημαίας. Άλλη πρακτική είναι η επιβολή, πολλές φορές ιδιαίτερα υψηλών, προξενικών τελών σε πλοία διαφορετικών χωρών και σε πλοία διαφορετικών τύπων, όπως για παράδειγμα όταν η επιβάρυνση για μικρή ποσότητα φορτίου μπορεί να φτάνει ακόμα και το ύψος του ίδιου του ναύλου του.

Ένας άλλος τρόπος είναι χρέωση υψηλότερων πλοηγικών τελών για πλοία ξένης σημαίας. Τέλος, όταν τα φορτία που έχουν μεταφερθεί από πλοία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών πρέπει να μεταφερθούν στο εσωτερικό της χώρας υποδοχής με σιδηρόδρομο ή φορτηγά αυτοκίνητα, οι επιβαρύνσεις επί του ναύλου είναι υψηλότερες και έτσι είναι λιγότερο ανταγωνιστικό για τα φορτία πλοίων εθνικής σημαίας ή εθνικών ναυτιλιακών εταιρειών.

4.1.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

Η Διάκριση Σημαίας βασίζεται στην αρχή ότι η εθνική σημαία μιας χώρας πρέπει να μεταφέρει το περισσότερο, αν όχι το σύνολο των εισαγωγικών και εξαγωγικών φορτίων που προέρχονται από το διεθνές εμπόριο αυτής της ίδιας χώρας. Έτσι υπάρχουν πολλές περιπτώσεις που μια χώρα θεωρεί ότι ορισμένα φορτία της δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ή ότι είναι ζωτικής προτεραιότητας για τα εθνικά συμφέροντά της.

α) Μοναδοποιημένα φορτία

Αυτός ο τρόπος διάκρισης χρησιμοποιείται για να εμποδίζει ναυτιλίες άλλων χωρών με ξένη σημαία να συμμετέχουν στη διακίνηση συγκεκριμένων και προγραμματισμένων φορτίων, που αφορούν το εισαγωγικό αλλά και το εξαγωγικό εμπόριο.

Έτσι, για ορισμένες χώρες υπάρχουν συγκεκριμένα φορτία που είναι ζωτικής και στρατηγικής σπουδαιότητας και θεωρούν ότι πρέπει να μεταφερθούν με πλοία της εθνικής τους σημαίας. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η Ιαπωνία που θεωρεί ότι οι μεταφορές φορτίων υψηλής αξίας, όπως computers, συστήματα Hi fi, ηλεκτρονικά, τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός, πρέπει να φαίνεται με πλοία της δικής τους εθνικής σημαίας.

Σε πολλές περιπτώσεις, ορισμένες χώρες στην προσπάθειά τους να διατηρήσουν αυτή την προτεραιότητα, δηλαδή της διακίνησης προγραμματισμένων φορτίων, ανέπτυξαν και συνεχίζουν να αναπτύσσουν ένα συγκεκριμένο νέο τύπο πλοίο που ικανοποιεί αυτή τους την ανάγκη. Έτσι η συγκεκριμένη ζήτηση φορτίων παρήγαγε συγκεκριμένη προσφορά πλοίων, με αποτέλεσμα να έχουμε τύπους πλοίων όπως RO/RO, LASH, LNG, OBO, Super tankers κ.ά., που φυσικά εξυπηρετούν ως πλοία με εθνική σημαία τη διακίνηση τέτοιων φορτίων καλύτερα από άλλα πλοία ξένων σημαιών, ειδικά όταν αυτές οι χώρες δεν έχουν να προσφέρουν τέτοια ειδικά πλοία.

β) Μεταφορά ενέργειας

Αυτός ο τύπος Διάκριση Σημαίας αναφέρεται κυρίως σε συγκεκριμένο φορτίο, όπως π.χ. το πετρέλαιο, και σε πολλές περιπτώσεις ζωτικής και στρατηγικής σημασίας προτεραιότητα κάποιας χώρας να μεταφέρει ενέργεια με πλοία της εθνικής της σημαίας. Έτσι για παράδειγμα, σύμφωνα με το Νόμο περί Ασφάλειας Ενεργειακών Μεταφορών των Η.Π.Α. (Energy Transportation Security Act of 1974) διατηρείται το δικαίωμα μεταφοράς τέτοιου φορτίου σε ποσοστό 20% κατ' ελάχιστο σε πλοία της σημαίας τους. Γενικά η Διάκριση Σημαίας που αφορά στη μεταφορά ενέργειας χρησιμοποιείται περισσότερο για λόγους άμυνας και ασφάλειας κάποιας χώρας και λιγότερο για καθαρά οικονομικούς λόγους.

γ) Μεταφορές άμυνας και ασφάλειας

Εκτός από τους πολιτικούς και οικονομικούς λόγους, η Διάκριση Σημαίας αναφέρεται και στα καθαρά αμυντικής και στρατιωτικής φύσεως φορτία που αφορούν φυσικά την ίδια την Κυβέρνηση κάποιου κράτους. Έτσι, ειδικά φορτία που προορίζονται σε στρατιωτικές βάσεις κάποιας χώρας στο εξωτερικό μεταφέρονται μόνο από πλοία εθνικής σημαίας ή έστω συμμαχικών κρατών, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση τέτοιων ειδικών φορτίων του NATO και παλαιότερα του Συμφώνου της Βαρσοβίας.

Το βασικό επιχείρημα για αυτόν τον τρόπο μεταφοράς είναι ότι για λόγους ασφαλείας (κατασκοπίας, σαμποτάζ κλπ.) τέτοια φορτία πρέπει να μεταφέρονται από πλοία της εθνικής σημαίας.

δ)Κυβερνητικές προμήθειες

Οι κυβερνητικές προμήθειες, που δεν εντάσσονται κατ' ανάγκη στις προηγούμενες περιπτώσεις, είναι φορτία ελεγχόμενα από κάποια κυβέρνηση, συνήθως εισαγωγές και προορίζονται για κυβερνητική χρήση ή εξαγωγές και προορίζονται για διπλωματική χρήση ή ερευνητικά προγράμματα. Τέτοιου είδους φορτία είναι κυρίως υλικό επιστημονικών ερευνών, όπως για παράδειγμα διάφορα διαστημικά προγράμματα προς την Αρκτική και την Ανταρκτική, κ. α..

4.1.3 ΚΥΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Αυτός ο τύπος Διάκρισης Σημαίας εφαρμόζεται όταν κάποιο κράτος θέλει για δικούς του λόγους να αποκλείσει πλοία ξένης σημαίας από τη μεταφορά φορτίων προς συγκεκριμένους προορισμούς. Αυτοί οι λόγοι μπορεί να είναι καθαρά εμπορικοί ή και γεωπολιτικά στρατηγικοί, όταν το εμπόριο κάποιας γραμμής χρειάζεται να επιχορηγηθεί και, κατά συνέπεια, πρέπει να ληφθούν μέτρα προστασίας για πλοία ξένης σημαίας. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών ήταν το εμπόριο μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και των νήσων Εβρίδων και Σέτλαντς (Shetlands) στη Βόρεια Σκωτία.

4.1.4 ΑΛΛΟΙ ΤΥΠΟΙ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ, CIF ΚΑΙ FOB

Ανάμεσα σε πολλούς άλλους τρόπους Διάκρισης Σημαίας που μπορούν να λειτουργήσουν από διάφορα κράτη με σκοπό την ανάπτυξη του εθνικού στόλου τους, δύο ακόμη, εκτός από τους άλλους που αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι κάποιας σημασίας. Ο πρώτος είναι αυτός που εφαρμόζεται στις φορτωτικές CIF (cost, insurance, freight), κι εκφράζει τη φόρτωση εμπορευμάτων, κατά την οποία η συμφωνία μεταξύ αγοραστή και πωλητή περιέχει το κόστος, την ασφάλεια και το ναύλο του φορτίου.

Ο δεύτερος τρόπος εφαρμόζεται στις φορτωτικές FOB (free on board) κι εφαρμόζει την υποχρέωση του πωλητή απλώς και μόνο για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου επί του πλοίου.

Οι δύο παραπάνω τρόποι φορτωτικών συμβάσεων αφήνουν πολλά ανοιχτά σημεία, τέτοια που μπορεί να υπάρξει διακριτική συμπεριφορά, δηλαδή Διάκριση Σημαίας, μεταξύ του Πωλητή και του Αγοραστή του Φορτίου. Έτσι, για παράδειγμα, στην περίπτωση φορτωτικής CIF ο Πωλητής έχει το δικαίωμα να διαλέξει τον Μεταφορέα, δηλαδή τη σημαία του πλοίου που θα μεταφέρει τα εμπορεύματά του, ο οποίος, αν επιθυμεί μπορεί να είναι και ο διαχειριστής πλοίου με εθνική σημαία.

Αντίθετα, στις φορτωτικές FOB ο Αγοραστής επιλέγει το Μεταφορέα κι έτσι θα μπορούσε να επιλέξει πλοίο της εθνικής του σημαίας. Πολλές φορές, ακόμη και οι ίδιες κυβερνήσεις κάποιων χωρών, όπως π.χ. η Νότιος Κορέα, ενθαρρύνουν με διάφορους τρόπους τον ένα ή τον άλλο τρόπο ανάλογα με το αν πρόκειται για εισαγωγικό ή εξαγωγικό εμπόριο.

Τέλος, υπάρχουν και άλλοι τύποι Διάκρισης Σημαίας, όπως οι λεγόμενες *διακριτικές κυρώσεις*, όπου κάποια χώρα επιβάλλει κυρώσεις σε μια άλλη χώρα όταν δεν την υποστηρίζει πολιτικά σε διεθνείς οργανισμούς. Επίσης, υπάρχει και η διάκριση από νομικά ή φυσικά πρόσωπα, όπως ιδιωτικούς οργανισμούς και ιδρύματα που κάνουν διάκριση πολιτική της χώρας από την οποία προέρχονται.

Η Διάκριση Σημαίας, που προσπαθεί να δημιουργήσει ένα είδος εθνικού μονοπωλίου μέσω της τεχνητής κατεύθυνσης φορτίων προς τα πλοία εθνικής σημαίας αντιμετωπίζει και πολλά προβλήματα, όπως αντίμετρα από άλλες χώρες, διάφορες μορφές αντιποίνων και πολλές φορές ακόμη και αντισταθμιστικούς δασμούς. Για παράδειγμα, οι χώρες του ΟΟΣΑ συμφώνησαν για μια σειρά αντιμέτρων στην περίπτωση που υπήρχε Διάκριση Σημαίας μεταξύ τους. Άλλες χώρες επίσης, όπως η Γερμανία και η Ιαπωνία, επέβαλαν με νόμους αντίποινα σε χώρες που τις είχαν εξαιρέσει από το εμπόριό τους. Το ίδιο έπραξαν και οι Η.Π.Α. με αντισταθμιστικούς δασμούς αλλά για διαφορετικούς λόγους.

4.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις είναι μια από τις μεθόδους δημιουργίας ή /και περαιτέρω ανάπτυξης εθνικών στόλων κάποιας χώρας και συνίσταται συνήθως στην οικονομική και φορολογική βοήθεια προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση και τη ναυπηγική βιομηχανία.

Πολλές χώρες χορηγούν σημαντική βοήθεια στη ναυτιλιακή τους βιομηχανία, άλλες γενικά προς όλα τα είδη βιομηχανίας τους και άλλες ειδικά προς την εμπορική τους ναυτιλία. Σε ορισμένες περιπτώσεις ένα μεγάλο μέρος της όλης βοήθειας τους δίνεται ειδικά προς την ακτοπλοΐα. Οι κυριότερες αιτίες για τις διάφορες μορφές οικονομικής βοήθειας και φορολογικής απαλλαγής προς τη ναυτιλία είναι η δημιουργία και ανάπτυξη εμπορικού πόλου, η υψηλού λειτουργικού κόστους και η ειδική περίπτωση στρατιωτικών υπηρεσιών.

Ο βασικότερος τρόπος οικονομικής βοήθειας είναι οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, ενώ όσον αφορά στις φορολογικές απαλλαγές, ο γνωστότερος τρόπος είναι οι διάφορες μορφές απόσβεσης.

Επιχορήγηση θεωρείται γενικά η πληρωμή προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα από μια κυβέρνηση από τα πλοία δε δέχεται κάποιες υπηρεσίες ή αγαθά. Ο σκοπός αυτής της πληρωμής είναι να διατηρήσει κάποια ιδιαίτερη υπηρεσία ή, στην περίπτωση της ναυτιλίας, τις ναυτιλιακές μεταφορές που είναι βασικό για το κοινό καλό ή /και το εθνικό συμφέρον.

Σύμφωνα με τον αμερικάνικο ορισμό της επιχορήγησης έχουμε ότι :
Επιχορήγηση είναι συνήθως χρήματα που χορηγούνται από μια κυβέρνηση μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών της.

Οι επιχορηγήσεις γενικά, και ειδικότερα στη ναυτιλία, δεν είναι ούτε κάποιες νέες ιδέες αλλά ούτε νέες πρακτικές. Όσον αφορά ειδικότερα τις ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, η πρώτη χώρα που έδωσε τέτοιες από τον 17^ο και 18^ο αιώνα ήταν η Μεγάλη Βρετανία. Το ίδιο έκανε και η Ιαπωνία από τον 18^ο αιώνα.

Είναι αρκετά ενδιαφέρον το ότι ακόμη και πριν τον Παγκόσμιο Πόλεμο χορηγούνταν ναυπηγικές επιχορηγήσεις από την Ελλάδα, Αυστρία, Ιαπωνία, Ιταλία και Ρωσία. Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες χορηγούσαν επιδοτήσεις διαφόρων τύπων για να διατηρήσουν τη δύναμή τους την περίοδο της μεγάλης οικονομικής ύφεσης.

4.3 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ

Ο κρατικός παρεμβατισμός αναπτύχθηκε τελευταία στις περιοριστικές πρακτικές της διεθνούς ναυτιλίας και αποτελεί, κατά μία έννοια, συνέχεια της διάκρισης σημαίας.

Με τον όρο *παρεμβατισμός* ή ανάμιξη αναφερόμαστε στις δραστηριότητες του κράτους ή των κυβερνήσεων σε σχέση με την εμπορική ναυτιλία. Σε πολλές περιπτώσεις, όπως όταν υπάρχει βοήθεια που μπορεί να παρέχει μια κυβέρνηση προς μία άλλη, αποτελεί μία θετική και αποδεκτή δραστηριότητα και τότε έχει την έννοια του παρεμβατισμού, ενώ σε άλλες περιπτώσεις όταν ξένες κυβερνήσεις αναμιγνύονται σε υποθέσεις άλλων χωρών και τυγχάνουν αρνητικών αντιδράσεων, τότε αναφέρεται ως ανάμιξη.

Γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι και η διάκριση σημαίας αλλά και οι Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις είναι μία μορφή Κρατικού Παρεμβατισμού. Έτσι ενώ οι επιχορηγήσεις δίνονται προς τη ναυτιλία για να μην καταρρεύσει, η διάκριση σημαίας και ο Κρατικός Παρεμβατισμός προσπαθούν να αποφύγουν τα οφέλη των επιχορηγήσεων που δίνονται στις ξένες σημαίες.

Ο κρατικός παρεμβατισμός στη ναυτιλία αναπτύχθηκε κυρίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και με την προσπάθεια πολλών νέων εθνικών κρατών να προάγουν ή να αναπτύξουν εθνικούς στόλους. Έτσι δημιουργήθηκε μονομερώς από πολλές αναπτυσσόμενες χώρες τέτοια νομοθεσία που έδινε σε αυτές το δικαίωμα μεταφοράς ενός τμήματος των εισαγωγών και εξαγωγών τους με πλοία της εθνικής τους σημαίας. Πρώτα η Βραζιλία εισήγαγε τη δεκαετία του 1960 ένα νόμο με τον οποίο προστάτευε έως και το 50% του εμπορίου του στην εθνική σημαία και ανάγκασε τις ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να τον αποδεχθούν. Ακολούθησαν κι άλλες χώρες της Νοτίου Αμερικής, που είχαν πολλά φορτία και τα οποία είχαν ανάγκη οι αναπτυσσόμενες χώρες της Ευρώπης και της Βορείου Αμερικής.

Ένας άλλος τύπος κρατικού παρεμβατισμού είναι η ρύθμιση των Διασκέψεων (conferences) διαμέσου της εθνικής νομοθεσίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο Ναυτιλιακός Νόμος των Η.Π.Α. του 1916, που τροποποιήθηκε το 1961 και αφορά τις Διασκέψεις των Τακτικών Γραμμών.

Πιο χαρακτηριστικές όμως αναφορές κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία αποτελούν οι πρώην χώρες κρατικού εμπορίου της Σοβιετικής Ένωσης κλπ., όπου υπήρχε πλήρης κυβερνητικός έλεγχος. Οι χώρες αυτές συμμετείχαν άμεσα σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς, από την αγορά και πώληση των φορτίων και των πλοίων μέχρι και την ίδια τη διαχείριση των κρατικών ναυτιλιακών εταιριών.

Η συνήθης τακτική των χωρών κρατικού εμπορίου και πολλών αναπτυσσόμενων χωρών ήταν οι διμερείς συμφωνίες. Γενικά, πρέπει να αναφερθεί ότι άνω του 50% του εμπορίου της ποντοπόρου ναυτιλίας, έως το 1972 που άρχισε να συζητείται στην UNCTAD ο μετέπειτα γνωστός Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών, ήταν με κάποια μορφή άμεσα επηρεασμένο από τον κρατικό παρεμβατισμό.

Οι 3 κύριοι τύποι του Κρατικού Παρεμβατισμού είναι ο κρατικός έλεγχος, η κρατική συμμετοχή και η κρατική βοήθεια.

4.3.1 Κρατικός έλεγχος

Πολλές χώρες στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν και να αναπτύξουν εθνικούς στόλους επέβαλλαν μέσω των κυβερνήσεών τους τέτοιους κανονισμούς στη ναυτιλία που επηρέασαν άμεσα τον έλεγχό της.

Τέσσερις από τους κανονισμούς αυτούς αναφέρονται παρακάτω:

α) Εποπτικός σχεδιασμός

Είναι γνωστό ότι πολλές φορές ένα κράτος μπορεί να συντονίζει την οικονομία πολλών χωρών, ακόμη και αναπτυγμένων. Το ίδιο παρατηρείται εν μέρει και στη ναυτιλία, αλλά και στη ναυπηγική βιομηχανία τόσο σε αναπτυσσόμενες όσο και σε αναπτυγμένες χώρες.

β) Κυβερνητικές οδηγίες και εγκρίσεις

Ένας άλλος τρόπος κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία ή/ και τη ναυπηγική βιομηχανία μιας χώρας είναι οι κυβερνητικές οδηγίες. Αυτές άπτονται κυρίως θεμάτων ανάπτυξης της απασχόλησης του εργατικού δυναμικού, της μείωσης των φόρων και, κατά συνέπεια, της αύξησης της αγοραστικής δύναμης των πλοιοκτητών και των φορτηγών αλλά και της μείωσης των επιτοκίων με σκοπό την ενθάρρυνση των επενδύσεων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του Ισραήλ, όπου πριν την ναύλωση οποιουδήποτε πλοίου με ξένη σημαία χρειάζεται έγκριση από την Κυβέρνηση. Επίσης, για να νηολογηθεί κάποιο πλοίο υπό τη σημαία του Ισραήλ πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον 50% πλοιοκτησία από υπηκόους του κράτους.

γ) Ρυθμιστικές υπηρεσίες

Διάφοροι κρατικοί ναυτλιακοί σύνδεσμοι, επιτροπές και συμβούλια, προσπαθούν να επηρεάσουν και να παρέμβουν στη ναυτιλία με πολλούς τρόπους. Αυτό συμβαίνει κυρίως στη ναυτιλία Τακτικών Γραμμών όπου μεταξύ των αναπτυγμένων χωρών της Ευρώπης και των Η.Π.Α. υπάρχουν τεράστια συμφέροντα. Έτσι, για παράδειγμα, η Ομοσπονδιακή Ναυτλιακή Επιτροπή (Federal Maritime Commission- FMC) και το Γενικό Συμβούλιο Βρετανικής Ναυτιλίας (General Council of British Shipping- GCBS) παρεμβαίνουν σε θέματα της διεθνούς ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών κι έχουν επισύρει γι' αυτό εναντίον τους σοβαρές καταγγελίες.

δ) Έλεγχος ξένης συμμετοχής

Σε πολλές χώρες που επιτρέπονται οι ξένες επενδύσεις ισχύουν διάφοροι κανονισμοί ελέγχου της ξένης συμμετοχής. Οι ξένες επενδύσεις θα μπορούσαν να έχουν τη μορφή τραπεζικών καταθέσεων, ξένων κυβερνητικών λογαριασμών ή τίτλων κτήσης γης, ακινήτων, αλλά και κεφαλαίων σχετικών με τη ναυτιλία άλλων χωρών. Οι κυβερνητικές επενδύσεις γίνονται για πολιτικούς, διπλωματικούς, στρατιωτικούς ή άλλους λόγους. Τα οφέλη για μια χώρα από τις επενδύσεις στο εξωτερικό είναι γνωστόν πολύ σημαντικά.

Σήμερα συνήθως δεν υπάρχει χώρα που να μην έχει κάποια ξένη επένδυση στο έδαφός της. Παρ' όλα αυτά, πολλές χώρες προσπαθούν να ελέγξουν ή να εξαφανίσουν την ξένη συμμετοχή στη ναυτιλία τους ή στην ναυπηγική βιομηχανία τους. Για παράδειγμα, ο Ναυτλιακός Νόμος (Jones Act) των Η.Π.Α. είχε θέσει τέτοιες προϋποθέσεις σε αλλοδαπούς εάν επιθυμούσαν να συμμετάσχουν στο εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο που δυσκόλευε πολύ τη συμμετοχή ξένων επενδυτών σ' αυτό. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με την πλοιοκτησία, οι διαχειριστές έπρεπε να

είναι πολίτες των Η.Π.Α., ενώ αναφορικά με την κατασκευή του πλοίου αυτό έπρεπε να έχει ναυπηγηθεί στις Η.Π.Α..

4.3.2 Κρατική συμμετοχή

Πολλές χώρες θεωρούν ότι πιο αποτελεσματικός τρόπος ελέγχου στη ναυτιλία ήταν μέσω της άμεσης κρατικής συμμετοχής στη χρηματοδότηση και διαχείριση των ναυτλιακών επιχειρήσεων. Κατ' αυτόν τον τρόπο πιστεύουν ότι η κρατική συμμετοχή προστατεύει καλύτερα τη ναυτιλία τους και προσφέρει σημαντικά στην ανάπτυξή της. Η κρατική συμμετοχή στη ναυτιλία επηρεάζεται από τις μικτές επιχειρήσεις, την κρατική πλοιοκτησία και τις εθνικοποιημένες επιχειρήσεις.

Πιο συγκεκριμένα, οι μορφές κρατικής παρέμβασης είναι οι ακόλουθες:

α) Μικτές επιχειρήσεις

Στην αρχική τους μορφή οι μικτές επιχειρήσεις ήταν ενώσεις ατόμων ή επιχειρήσεων με κοινό σκοπό να φέρουν σε πέρας ένα εξειδικευμένο επιχειρησιακό σχέδιο. Σήμερα όμως περιλαμβάνει κρατικούς οργανισμούς, αλλά ακόμη και το ίδιο το κράτος. Σε μια μικτή επιχείρηση δύο τουλάχιστον μέρη συμφωνούν για τα ποσά συνεισφοράς τους και στην κατανομή των κερδών. Όταν όμως συμμετέχει και το κράτος ή κάποιος κρατικός φορέας, η μικτή επιχείρηση υπόκειται σε κυβερνητικούς κανονισμούς και δεν χαρακτηρίζεται από απεριόριστη ευθύνη των μερών της, πράγμα που σημαίνει ότι όλοι οι συμμετέχοντες δεν είναι διαθέσιμοι για ασφάλεια προς όλους τους πιστωτές.

Το σημαντικότερο σημείο στην περίπτωση των μικτών επιχειρήσεων, ειδικά σε αυτές που συμμετέχουν κρατικοί φορείς αναπτυσσόμενων χωρών, είναι ότι αυτές συνήθως κατέχουν την πλειοψηφία των μετοχών ώστε να διατηρούν και τον έλεγχο τους.

Ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα δημιουργίας μικτών επιχειρήσεων, στις οποίες συμμετείχαν και ελληνικές ναυτλιακές εταιρίες, είναι η συνεργασία με χώρες κρατικού εμπορίου, δηλαδή με πρώην σοσιαλιστικές της Ανατολικής Ευρώπης.

β) Εθνικοποίηση ναυτλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων

Με την εθνικοποίηση, η κυβέρνηση ενός κράτους αναλαμβάνει την ιδιοκτησία και τη διαχείριση μιας ναυτλιακής επιχείρησης ή ναυπηγείου που άνηκε προηγουμένως σε ιδιωτικά συμφέροντα- ξένων ή υπηκόων του ίδιου κράτους. Το κύριο επιχείρημα για αυτές τις πρακτικές είναι ότι με την εθνικοποίηση αυξάνουν την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων, επιτρέπουν την εισροή δημοσίων κεφαλαίων, διευρύνουν τις εργασίες τους και συντονίζουν τη λειτουργία τους πιο αποδοτικά. Στις πιο πολλές περιπτώσεις όμως που έγιναν εθνικοποιήσεις σε αναπτυγμένες χώρες της Ευρώπης αλλά και ναυπηγείων χρησιμοποιήθηκε ως μέσο της εξάλειψης ξένης ιδιοκτησίας στις εθνικές επιχειρήσεις.

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια δεν χρησιμοποιείται πλέον η μορφή αυτή του Κρατικού Παρεμβατισμού και θεωρείται οικονομικά ασύμφορη.

γ) Κρατική ναυτιλία

Ο τρόπος της κρατικοποίησης της ναυτιλίας είναι μια μορφή κρατικού παρεμβατισμού που χρησιμοποιήθηκε κυρίως από τις χώρες κρατικού εμπορίου (πρώην σοσιαλιστικές) και πολλές από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Συνήθως ο τύπος

αυτός της κρατικής ναυτιλίας συνυπάρχει με τις εθνικοποιημένες και τις μικτές επιχειρήσεις.

Σε αυτές τις περιπτώσεις το κράτος έχει το ρόλο του πλοιοκτήτη, όσον αφορά τα κεφάλαια αλλά και τη διαχείριση, οπότε και κάθε μορφή διάκρισης σημαίας ή φορτίου, ακόμη και των Ναυτιλιακών Επιχορηγήσεων, ευνοεί αυτού του είδους τις επιχειρήσεις. Επιπλέον, η κυβέρνηση επιλέγει τη διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθορίζει τους ναύλους των φορτίων και τις τιμές των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές φορές τέτοιες κρατικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ασκούν σκόπιμα πίεση σε όλους τους τομείς στον ιδιωτικό τομέα, ώστε αυτός να συμμορφωθεί με τον κρατικό έλεγχο.

δ) Κρατικές αγορές

Η μορφή αυτή κρατικού παρεμβατισμού δεν αφορά την ιδιοκτησία των πλοίων από το ίδιο το κράτος, αλλά είναι ένας τρόπος κρατικής επιχορήγησης για την αγορά πλοίων από ιδιώτες αλλά με ενεργό κρατική συμμετοχή. Ο τύπος αυτός κρατικού παρεμβατισμού είναι πλέον μάλλον παρωχημένος.

ε) Κρατικές συμβάσεις

Και αυτή η μορφή κρατικού παρεμβατισμού δεν είναι πια συνήθης αλλά πρέπει να αναφερθεί ότι ευνοεί την κατασκευή πλοίων σε κρατικά ναυπηγεία μέσω κρατικών συμβάσεων.

4.3.3 Κρατική βοήθεια στο Ποντοπόρο Εμπόριο

Η προώθηση εξαγωγών, ο περιορισμός των εισαγωγών στο εμπόριο κάποιας χώρας αλλά και ο κρατικός έλεγχος συναλλάγματος αποτελούν μορφές Κρατικού Παρεμβατισμού και Κρατική Βοήθεια προς την ποντοπόρο ναυτιλία μιας χώρας, για την δημιουργία ή/ και την περαιτέρω ανάπτυξη εθνικού στόλου της χώρας αυτής.

α) Κίνητρα εξαγωγών

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον κυριότερο τρόπο ανταλλαγής προϊόντων μεταξύ των διαφόρων χωρών. Πολλές επιχειρήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών πωλούν μηχανήματα και εξοπλισμό στις αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες με την σειρά τους πωλούν σ' αυτές πρώτες ύλες. Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για να αναπτυχθεί η ποντοπόρος ναυτιλία μεταξύ των διαφόρων χωρών είναι μέσω κινήτρων για εξαγωγές, όπως για παράδειγμα απαλλαγές φορολογίας σε πλοία εθνικής σημαίας που εξάγουν φορτία της χώρας αυτής.

β) Προώθηση εξαγωγών

Το μέτρο αυτό είναι σχεδόν αντίστοιχο με το προηγούμενο και αναφέρεται γενικά στην προώθηση των εξαγωγών εμπορευμάτων ή υπηρεσιών κάποιας χώρας με πλοία εθνικής σημαίας.

γ) Εξαγωγικές πιστώσεις πλοίων

Είναι οι πιστώσεις που χορηγούνται σε ξένους επενδυτές από ορισμένες χώρες για τη ναυπήγηση πλοίων στις χώρες τους με μείωση του επιτοκίου πίστωσης.

δ) Απαλλαγές ξένου συναλλάγματος

Η χρήση ξένου συναλλάγματος σε μια χώρα αποτελεί μέσο ελέγχου του εξωτερικού εμπορίου της. Έτσι η ζήτηση ξένου συναλλάγματος σε μια χώρα εξαρτάται από τις ποσότητες των αγαθών που εισάγονται, ενώ η προσφορά ξένου συναλλάγματος εξαρτάται από τα αγαθά και τις υπηρεσίες που εξάγει. Όταν ένα κράτος εισάγει μεγαλύτερο ποσό αγαθών και υπηρεσιών απ' ότι εξάγει, τότε θεωρείται το ισοζύγιο πληρωμών του ελλειμματικό και πρέπει να το χρηματοδοτήσει από το αποθεματικό ξένου συναλλάγματος ή από δανεισμό. Στην περίπτωση αυτή μιλάμε για την επιβολή από τη χώρα αυτή συναλλαγματικών περιορισμών.

Στην Ελλάδα, για παράδειγμα, επειδή το ναυπλιακό συνάλλαγμα, ανήκει στους άδηλους πόρους και είναι ιδιαίτερα υψηλό, είχε επιτραπεί στους Έλληνες ναυτικούς, όπως και στους μετανάστες, να έχουν καταθέσεις σε συνάλλαγμα με αυξημένο επιτόκιο.

ε) Περιορισμοί ξένου συναλλάγματος

Οι περισσότερες χώρες όμως προτιμούν να έχουν περιοριστικές ρυθμίσεις στο ξένο συνάλλαγμα και να δίνουν στις ναυπλιακές επιχειρήσεις πρόσθετα ποσοστά όταν ανταλλάσσουν ξένο συνάλλαγμα.

στ) Περιορισμοί στις εισαγωγές

Πολλές χώρες στην προσπάθειά τους να αναπτύξουν την εμπορική τους ναυτιλία και να βελτιώσουν τη θέση τους στο διεθνές εμπόριο θέτουν περιορισμούς στις εισαγωγές φορτίων, όπως δασμούς, στο ξένο συνάλλαγμα των εισαγωγέων που δε χρησιμοποιούν εθνικής σημαίας πλοία.

Ο σκοπός μιας τέτοιας πολιτικής είναι να προστατεύσει τη ναυτιλία της εθνικής σημαίας ή να διορθώσει ένα αρνητικό ισοζύγιο πληρωμών ή να απαγορεύσει αγαθά βλαβερά για την υγεία των πολιτών της.

Ο τύπος αυτός του κρατικού παρεμβατισμού δεν αναφέρεται ειδικά στη ναυτιλία κάποιας χώρας αλλά είναι γενικός και θέλει να προστατέψει το εξωτερικό της εμπόριο και τη βιομηχανία της. Ο πιο γνωστός τρόπος στους περιορισμούς στις εισαγωγές είναι η επιβολή φόρου ή δασμών εισαγωγών επί των υπηρεσιών ή των εισαγόμενων αγαθών.

4.3.4 Άλλοι τρόποι κρατικού παρεμβατισμού

α) Εθνικό Νηολόγιο

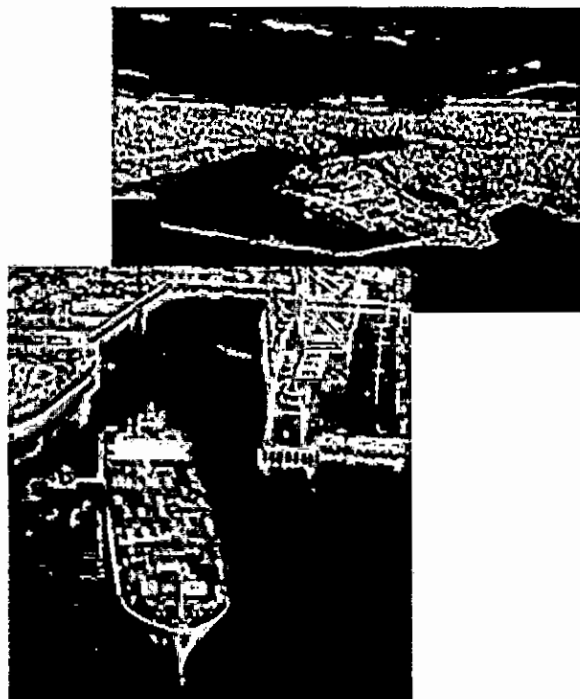
Οι περισσότερες χώρες προσπαθούν να ελέγξουν την ναυτιλία τους μέσω του Κρατικού Παρεμβατισμού. Ένα κράτος για να προστατεύσει, λοιπόν, την εθνική του σημαία μπορεί να δίνει μέσω ενός συστήματος αδειών περισσότερα δικαιώματα σε πλοία που ανήκουν στο Εθνικό Νηολόγιο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων αδειών είναι οι περιορισμοί που τίθενται σε θέματα ακτοπλοΐας όπου δίνονται προτεραιότητες και διευκολύνσεις σε πλοία υπό εθνική σημαία.

β) Ξένο Νηολόγιο

Ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει όταν ένα κράτος παρεμβαίνει έτσι ώστε να εμποδίζονται πλοία με ξένη σημαία, ειδικότερα σημαίων ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου.

Γενικά, τα πλεονεκτήματα του Κρατικού Παρεμβατισμού απολαμβάνουν κυρίως αναπτυσσόμενες χώρες, που θέλουν να δημιουργήσουν εθνικό στόλο και έχουν ανύπαρκτη έως και μικρή ναυτιλία. Λόγω του υψηλού κόστους που έχει η ναυτιλία, οι χώρες αυτές υιοθετούν προστατευτική πολιτική με σκοπό να βοηθήσουν γενικά όλη την οικονομία τους αλλά και την πιθανή εκβιομηχάνισή τους.



ΜΕΡΟΣ Β΄
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Μια συνοπτική θεώρηση της εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στα πλαίσια της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς, από την περίοδο του Μεσοπολέμου μέχρι τους νεότερους χρόνους, θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε πόση σημαντική είναι η ναυτιλία για τη χώρα μας και πόσο η χώρα μας για τον υπόλοιπο κόσμο. Έπειτα μια τέτοια αναφορά μπορεί να φανεί χρήσιμη για την κατανόηση της σημερινής εικόνας της ναυτιλίας.

Στις αρχές της δεκαετίας του '30 η Ελλάδα βρίσκεται στην δέκατη θέση της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικά πλοία, τα οποία μετέφεραν κυρίως σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία και ζάχαρη προς τα μεγαλύτερα λιμάνια της υδρογείου. Το 1932 οι Έλληνες πλοιοκτήτες στρέφονται στις ξένες σημαίες λόγω της κρίσης του 1929 (οικονομικό κραχ) που είχε σαν συνέπεια την πτώση των ναύλων και την υποτίμηση της αξίας των πλοίων κατά 67%. Έπειτα ο Ιταλό-Αιθιοπικός πόλεμος του 1935 επηρέασε θετικά την ελληνική ναυτιλία καθώς αφού μεγάλο ποσοστό των ιταλικών πλοίων επιτάχθηκε και έτσι ευνοήθηκε η ευρωπαϊκή ναυλαγορά. Στη συνέχεια υπογράφεται στη Γενεύη συμφωνία που αφορούσε τα επαγγελματικά διπλώματα ναυτικών, τις άδειες με αποδοχές, την ασφάλεια για ασθένειες και ατυχήματα (1931 ιδρύθηκε ο Ελληνικός Ασφαλιστικός Οργανισμός), οκτάωρη εργασία ναυτικών και στη Βρετανία σχέδιο που όριζε τα κατώτατα όρια ναύλων. Αυτά τα σχέδια έγιναν αποδεκτά και από την Ελλάδα. Ακόμα, το 1936 αποδεσμεύτηκε η εμπορική ναυτιλία από το πολεμικό ναυτικό με τη δημιουργία Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και το 1937 ιδρύθηκε το Ναυτικό Επιμελητήριο. Τα πρώτα αυτά βήματα για τη βελτίωση της ελληνικής ναυτιλίας βλέπουμε ότι δεν ήταν αρκετά, αφού εξέλειπε η ναυτική πίστη ενώ τα κεφάλαια για δανειοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων βρίσκονταν στο εξωτερικό, ώσπου το 1960 η Ε. Τ. Ε. άρχισε να δραστηριοποιείται στη δανειοδότηση της ναυτιλίας.

Η έναρξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου, άρχισε, με θετικές συνέπειες για την ναυλαγορά, όχι όμως και για τα πλοία και τους ναυτικούς της ελληνικής ναυτιλίας. Ο πόλεμος περιόρισε καίρια την αγοραστική δραστηριότητα της ελληνικής πλοιοκτησίας (απαγορεύτηκε και η πώληση πλοίων στο εξωτερικό) ενώ αρχικά παρατηρήθηκε ευφορία στην διεθνή ναυλαγορά με ναύλους μέχρι και τρεις φορές υψηλότερους του συνήθους. Οι απώλειες τόσο για τον παγκόσμιο όσο και για τον ελληνικό στόλο ήταν τεράστιες. Ο αριθμός των πλοίων μειώνονταν συνεχώς (430 πλοία χάθηκαν), το ίδιο και των ναυτικών (2000 νεκροί) γεγονός που έκανε πολύ δύσκολη τη διεξαγωγή των μεταφορών, οι οποίες όμως είχαν ζωτική σημασία για την έκβαση του πολέμου και έπρεπε πάση θυσία να συνεχιστούν.

Με τη λήξη του πολέμου το 1945 οι χώρες που είχαν συμμετάσχει στον πόλεμο ήταν σε πολύ δύσκολη θέση, προσπαθώντας να ανασυντάξουν τις δυνάμεις τους. Η ελληνική ναυτιλία ειδικότερα εκτός από τη μεγάλη απώλεια των πλοίων της βρέθηκε αντιμέτωπη με μια εσωτερική αναστάτωση οφειλόμενη σε διαξιφισμούς μεταξύ των πλοιοκτητών, ναυτικών και κράτους, στο αυξημένο κόστος λειτουργίας των πλοίων λόγω αταξίας των πληρωμάτων τα οποία ήταν και ανεπαρκή και σε μηδαμινά κεφάλαια του εφοπλισμού. Πλοία για αγορά δεν υπήρχαν και οι ναυπηγικές σχάρες των ναυπηγείων των διαφόρων χωρών είχαν κλειστεί με παραγγελίες των ομοεθνών τους, με αποτέλεσμα τον αποκλεισμό των ελλήνων εφοπλιστών.

Έτσι, το 1946 η ελληνική ναυτιλία κάνει δυναμική την είσοδο του αφοπλισμού στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, αποκτώντας επτά από τις Η. Π. Α.

Συνεχίζοντας, η αρχή της δεκαετίας 1951-1960 βρίσκει τους έλληνες πλοιοκτήτες να κατασκευάζουν μεγάλα, για την εποχή, δεξαμενόπλοια σε ιαπωνικά ναυπηγεία με μηχανές diesel και πολύ υψηλό κόστος. Το 1952, ένας από τους μεγαλύτερους έλληνες πλοιοκτήτες, ο Σταύρος Νιάρχος, κατασκεύασε δύο πετρελαιοφόρα και το 1956 κατασκεύασε δύο από τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια σε παγκόσμιο επίπεδο. Αλλά και το δια θαλάσσης διεθνές εμπόριο παρουσίασε τότε αξιόλογη εξέλιξη και μάλιστα η συμμετοχή του πετρελαίου ακολούθησε αυξητικό ρυθμό σε βάρος των μεταφερομένων ξηρών φορτίων. Το γεγονός αυτό δικαιολογεί τη τάση προς τα δεξαμενόπλοια, την οποία ακολούθησαν και οι έλληνες πλοιοκτήτες. Κατά τα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι και τις ημέρες μας δημιούργησαν αξιόλογο στόλο πετρελαιοφόρων σε διεθνή κλίμακα και μάλιστα με υπερμεγέθη πλοία.

Όμως η αύξηση του ελληνικού στόλου και οι ναυπηγήσεις δεν συνοδεύονταν αναγκαστικά και από γενικότερη ευφορία στα εσωτερικά της ελληνικής ναυτιλίας που είχε πληγεί από το σχετικό νόμο των Η. Π. Α. του 1948 με αποτέλεσμα να παρατηρηθούν αρκετοί παροπλισμοί και μεγάλος αριθμός ελλήνων ναυτικών βρέθηκε να είναι άνεργος. Ευτυχώς, το 1953 αναπροσαρμόστηκε η δραχμή έναντι του δολαρίου και οι αποδοχές των ναυτικών, που έγιναν σε δραχμές, ήταν σχεδόν διπλάσιες, ενώ το 1955 αρχίζει το Ν. Α. Τ. να ασφαλίζει έλληνες ναυτικούς που υπηρετούσαν σε πλοία με ξένη σημαία. Επίσης το 1956 το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ, είχε θετικές επιδράσεις στη ναυλαγορά. Τα νέα δρομολόγια απαιτούσαν περισσότερα πλοία και οι ναύλοι αυξήθηκαν, ιδιαίτερα για τα πλοία τράμης που ήταν και ο βασικός κορμός της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία κατείχε τότε το 45% της τράμης φορτηγών σε διεθνές επίπεδο. Άλλα αξιοσημείωτα γεγονότα της δεκαετίας, που έγιναν στον τομέα της εκπαίδευσης, των νομοθετήσεων, των επικοινωνιών και των συμφωνιών, ήταν: η έναρξη της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, η δημιουργία «Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης» και τα εγκαίνια του πρότυπου ναυτικού γυμνασίου Οινουσσών. Η βουλή ψήφισε νόμο περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, νόμο περί απαγορεύσεως εκτέλεσης ορισμένων μεταφορών με ελληνικά πλοία (προς βόρεια Κίνα με απόφαση του Ο. Η. Ε.) και νόμο για την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, ενώ ολοκληρώθηκε και σχέδιο κώδικα ιδιωτικού δικαίου. Σχετικά με τις δρομολογιακές γραμμές και τα πλοία, το υπερωκεάνειο «Αντλάντικ» αρχίζει να εκτελεί δρομολόγια Πειραιά-Νέα Υόρκη και το «Κυρήνεια» Πειραιά-Αυστραλία. Τέλος, όσο αφορά τις διεθνείς συνεργασίες των θαλάσσιων μεταφορών, ο Α. Ωνάσης υπέγραψε το 1954 στην Τζέντα της Σαουδικής Αραβίας σύμβαση για μεταφορά των πετρελαίων της χώρας αυτής με δικά του πλοία, προκαλώντας την αντίδραση όλων, ενώ ακόμα δημιούργησε με δικά του κεφάλαια σαουδαραβική ναυτική εταιρία που εκτός των άλλων θα εκπαιδεύει και σαουδαραβικά πληρώματα αλλά κατασκεύασε και τεράστια σε μέγεθος για την εποχή δεξαμενόπλοια.

Ενώ το 1958 η ναυλαγορά βρέθηκε σε κρίση, το 1959 με 1960 αρχίζει να ανακάμπτει λόγω της αύξησης της ζήτησης χωρητικότητας για μεταφορά μεταλλευμάτων και σιτηρών, καθώς οι πρώτες ύλες των βιομηχανικών χωρών είχαν αρχίσει να εξαντλούνται. Έτσι λοιπόν με βελτίωση της ναυλαγοράς, αλλά και τη μείωση του αριθμού των ελλήνων ανέργων ναυτικών, τελειώνει η δεκαετία του '60 για την ελληνική ναυτιλία, στην οποία υπηρετούσαν περίπου 40.000 ναυτικοί, με ελληνόκτητο στόλο 1.832 πλοίων, κατέχοντας έτσι τη Πέμπτη θέση διεθνώς.

Η δεκαετία 1961-1970 χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς και μεταβολές του διεθνούς εμπορίου. Η πώση των ναύλων έγινε έντονη το 1962 ενώ η προσφορά χωρητικότητας ήταν υψηλή, με αποτέλεσμα τον

παροπλισμό 138 ελληνικών πλοίων. Τον επόμενο χρόνο όμως, η Ρωσία αγόρασε από τις Η. Π. Α. 4.000.000 τόνους σίτου και το φορτίο συμφωνήθηκε να μεταφερθεί κατά 50% με πλοία αμερικάνικα και το υπόλοιπο με πλοία άλλων χωρών, έτσι παρουσιάζεται ανάκαμψη στη ναυλαγορά. Τα χρόνια που ακολουθούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες προβαίνουν σε μεγάλες αγορές, κάθε τύπο πλοίου και ναυπηγήσεις με αδιάκοπο ρυθμό. Το 1962 με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, δόθηκε άδεια στις τράπεζες «Εμπορική» και «Ιονική και Λαϊκή», να εισάγουν από το εξωτερικό κεφάλαιο 8 εκατ. \$ με σκοπό να ιδρυθεί εργοστάσιο κατασκευής πλοίων, στην Ελευσίνα. Μετά από μια σταθεροποίηση της ναυλαγοράς το 1968-1969, παρατηρείται πλήρης ευφορία το 1970 κυρίως λόγω της αυξημένης κατανάλωσης πετρελαίου και της μεταφοράς αυτού και των παραγώγων του ανά τον κόσμο άλλα και της υψηλής ζήτησης για γαιάνθρακες και χάλυβα ιδιαίτερα με προορισμό την Ιαπωνία. Έτσι βλέπουμε διεθνώς δια θαλάσσης εμπορίου. Στη δεκαετία 1960-1970 θα πρέπει να συμπεριλάβουμε και τα εξής σπουδαία γεγονότα: την έναρξη λειτουργίας το '70 της νέας μεγάλης δεξαμενής 240.000 τόνων στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, την δειλή έστω ανάδειξη του Πειραιά σε ναυτιλιακό κέντρο αφού άρχισε η εγκατάσταση στο λιμάνι διαφόρων υπηρεσιών μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, την αποκατάσταση, με διατάγματα του Υ. Ε. Ν., πολλών τομέων που σχετίζονταν κυρίως με την ασφάλεια των πλοίων (σωστικά μέσα, πυροπροστασία κ.λ.π.), την κατάρτιση προς ψήφιση σχεδίου κώδικα Δημοσίου ναυτικού Δικαίου καθώς και τη δημοσίευση πολλών νομοθετημάτων σχετικά με ποινικά και πειραρχικά ζητήματα, τον διοικητικό έλεγχο και τα ναυτικά ατυχήματα αλλά και την επιβολή ποινών σε περίπτωση ρύπανσης θαλάσσιου χώρου. Συμπερασματικά, τη δεκαετία 1960-1970, ο ελληνόκτητος στόλος διπλασιάστηκε σε αριθμό πλοίων αλλά και σε χωρητικότητα(αριθμούσε 3.320 πλοία και ο υπό ελληνική σημαία 2.101 πλοία).

Η επόμενη δεκαετία (1971-1980) χαρακτηρίζεται από υψηλές τιμές ναυπηγήσεως, γεγονός που οδηγεί σε μειωμένες παραγγελίες ή και ακυρώσεις κάποιων που είχαν ήδη γίνει. Έπειτα παρατηρούνται αρκετοί παροπλισμοί πλοίων, τα περισσότερα από τα οποία είναι ελληνικής προέλευσης. Αναφορικά με την ελληνική ναυτιλία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στρέφονται σε ξένες σημαίες και σε αλλοδαπά πληρώματα λόγω μειωμένης ζήτησης από ντόπιους ναυτικούς. Το 1972 έχουμε την ίδρυση των ναυπηγείων Χαλκίδας Α. Έ από τον Καρρά υ οπία μαζί με τα ναυπηγεία της Σύρου και τη Ν. Α. Υ. Σ. Ι. Α.Ε. αποτελούσαν τις 3 μεγαλύτερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της χώρας. Την ίδια χρονιά η Ελλάδα διαθέτει 3887 πλοία και έτσι κατέχει την 1^η θέση παγκοσμίως σε τονάζ. Σημαντικό γεγονός αυτής της χρονιάς είναι η πολιτική του 40:40:20, που συζητήθηκε στα πλαίσια διάσκεψης της UNCTAB στη Χιλή, όπου οι αναπτυσσόμενες χώρες αποφάσισαν να καθιερώσουν καθεστώς κατά το οποίο το 40% των μεταφερόμενων φορτίων θα γίνεται με πλοία της χώρας που εξάγει, το 40% με πλοία της χώρας που εισάγει και το υπόλοιπο 20% με τρίτα πλοία.

Περιεκτική ανάλυση της περιόδου 1971-1980.

Το 1970 υπάρχει πρόβλημα με τα ακτοπλοϊκά λόγω του υψηλού κόστους που προκύπτει από τις δαπάνες καυσίμων, των οποίων οι τιμές ήταν αυξημένες. Επίσης δημοσιεύονται αρκετοί νόμοι, νομοθετικά και προεδρικά διατάγματα που σχετίζονται με ναυτιλιακά ζητήματα, γεγονός που υποδηλώνει το έντονο νομοθετικό ενδιαφέρον αυτής της περιόδου για το χώρο της ναυτιλίας. Κατά το 1973 η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται με 4126 πλοία (το 67% αυτών φέρει ελληνική σημαία), σημειώνεται έντονη αύξηση στους ναύλους, ενώ την εμφάνισή τους κάνουν οι 7ήμερες κρουαζιέρες σε

Ελλάδα και Ανατολική Μεσόγειο. Επίσης έχουμε την κατασκευή του μεγαλύτερου κινητήρα μηχανής Diesel για πλοία (με υποδύναμη 41500 W) καθώς και την ίδρυση ασφαλιστικού οργανισμού πλοίων, με άμεση μείωση κατά 20% των ασφαλιστρών των μεγάλων δεξαμενόπλοιων. Το έτος 1974, όπως και το προηγούμενο, χαρακτηρίζεται από έντονη ευφορία αλλά και από κάποια αστάθεια αφού λόγω των μαζικών αγορών πλοίων η ελληνική ναυτιλία κατέφυγε σε δάνεια, που αποτελούν και την κύρια πηγή χρηματοδότησης της. Το εργατικό δυναμικό αποτελείται από 109.470, το 40% του οποίου προερχόταν από Ιόνιο, Αιγαίο, Κρήτη και Εύβοια. Επίσης δόθηκε άδεια ναυτολόγησης των συνταξιούχων ναυτικών για να υπηρετήσουν ξανά τα πλοία. Το 1975, όπου αρχίζει η δυστοκία της ελληνικής ναυτιλίας και συνεχίζεται για τα επόμενα 3 έτη, έχουμε παροπλισμό της παγκόσμιας χωρητικότητας (10%), ενώ η ελληνική φτάνει το 9%. Πραγματοποιούνται αγορές μεταχειρισμένων σκαφών και ο ελληνόκτητος στόλος φτάνει τα 48,23 εκατ. κοχ. Μειώνονται οι ώρες εργασίας και σημειώνονται αυξήσεις 35% επί των μισθών. Τέλος, αξιοσημείωτη είναι η πρώτη τηλεφωνική σύνδεση ελληνικού πλοίου με την Ελλάδα μέσω δορυφορικού συστήματος (Marisat) το οποίο αποτελούσε ιδιωτικό οργανισμό πρωτοβουλίας της Η.Π.Α. Συνεχίζοντας το έτος 1976, βρίσκουμε την ελληνική ναυτιλία με 4616 πλοία (με συμμετοχή ελληνικής σημαίας κατά 72%) με μια πτώση των ναύλων και τον παροπλισμό 500 πλοίων με συνέπεια τις ακυρώσεις ναυπηγήσεων. Η ελληνική σημαία έρχεται πρώτη στην κίνηση Σουέζ και καταλαμβάνει την 54η ανάμεσα στα 100 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου (από άποψη κινήσεως containers) και ο ελληνικός στόλος φτάνει τα 5.000.000 κοχ.

Το 77' χαρακτηρίζεται από μεγάλη κρίση για την ελληνική ναυτιλία και ένας από τους λόγους είναι η απόφαση των Η Π Α και της Αργεντινής να διαφυλάξουν, υπέρ των αμερικάνικων πλοίων, σημαντικό ποσοστό των μεταφορών τους σε πετρέλαιο με αποτέλεσμα την ραγδαία αύξηση του στόλου των χωρών παραγωγής πετρελαίου (Αραβία και Κίνα). Όμως έχουμε και σημαντικές εξελίξεις όπως τις κατασκευές σε ιαπωνικά ναυπηγεία και συγκεκριμένα τη κατασκευή φορτηγού πλοίου πολλαπλής χρήσεως, το μεγαλύτερο που είχε ως τότε κατασκευαστεί. Μεγάλα ονόματα της ναυτιλίας όπως Νιάρχος και Ωνάσης αγοράζουν δεξαμενόπλοια ενώ έχουμε σύνδεση Ευρώπης-Μέσης Ανατολής με υπογραφή συμφωνίας για τακτική γραμμή Ελλάδας-Συρίας, για επίτευξη άρσης cabotage μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας. Κατά το 1978, παρόλο που η Ελλάδα κατείχε τον μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιερόπλοιων, η Ιταλία έθεσε αυστηρούς περιορισμούς στο συνάλλαγμα που έθιγε άμεσα τον ελληνικό στόλο των κρουαζιερόπλοιων. Στον τομέα του εργατικού δυναμικού επιτεύχθηκε αύξηση 18-27% συν 4% στους πτυχιούχους ναυτικούς των ποντοπόρων πλοίων ενώ το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας ανερχόταν σε 35.780.000 τόνους εμπορευμάτων συνολικής αξίας 412 δις. δρχ. Το 1979 υπάρχει πρόβλημα παγκοσμίως, αφού παρουσιάζεται η πολιτική της Ρωσίας για dumping στους ναύλους εξαιτίας του υψηλού ανταγωνισμού της με τη Δύση (15%-50% χαμηλότερα). Για το ελληνικό εργατικό δυναμικό πραγματοποιείται αύξηση κατά 20% επί των αποδοχών των αξιωματικών, 25% για τους πτυχιούχους κατωτέρους και 15% για μη πτυχιούχους. Αγοράζονται μεταχειρισμένα πλοία καθώς επίσης η Ελλάδα γίνεται ιδρυτικό μέλος του δορυφορικού συστήματος Immarsat με συμμετοχή του ΟΤΕ κατά 3% περίπου. Πρέπει να σημειωθεί ότι από το έτος αυτό παρατηρείται άνθηση της ναυλαγοράς, αύξηση των παραγγελιών αλλά και υψηλές τιμές στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων με κυριότερους αγοραστές, σε παγκόσμιο επίπεδο, τους έλληνες. Στα τέλη της δεκαετίας (71'-80') βρίσκει τον ελληνόκτητο στόλο με 4788 μικρότερου μεγέθους πλοία και γίνονται άσκοπες προσπάθειες για ανάκαμψη της ελληνικής ναυτιλίας. Να σημειώσουμε ότι αυτή η δυσκολία σχετίζεται, μεταξύ

άλλων, με την διακοπή επιδότησης των τιμών των καυσίμων ενώ παράλληλα τα ναυτικά ατυχήματα έχουν αυξηθεί τόσο ώστε να φέρουν την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς. Παρ' όλα αυτά έχουμε την κατασκευή 4 ειδικών πλοίων για καθαρισμό θαλασσών και περιορισμό της ρύπανσης στην Ελευσίνα. Έπειτα υπογράφεται σύμβαση, η οποία ορίζει ότι οι αποδοχές των ναυτικών που υπηρετούσαν σε πλοία τα οποία έπλεαν στην εμπόλεμη ζώνη Ιράν-Ιράκ θα ήταν αυξημένη κατά 125%. Τέλος, στο μέσο αυτής της δεκαετίας σημειώνονται κάποια σημαντικά γεγονότα όπως η αποκατάσταση των σχέσεων Ελλάδας-Κίνας με απόρροια την μεγάλη άνθηση μεταφορών της κίνας με καράβια της Ελλάδας, την ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών που αποτέλεσε μεγάλο πλήγμα για τα ελληνικά ακτοπλοϊκά, την ίδρυση 3 δημοσίων σχολών πλοιάρχων (ΑΔΣΕΝ)(1970-1978), την εγκατάσταση όλο και περισσότερων ναυτλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά (λόγω της αύξησης των τηλεπικοινωνιών, της ασφαλιστικής αγοράς, των φορολογικών διευκολύνσεων και της δημιουργίας ναυπηγικών μονάδων) και τέλος την εισροή του επισκευαστικού συναλλάγματος στον ελλαδικό χώρο με σύνολο 400 εκατομμύρια δολάρια περίπου.

Κατά την δεκαετία 81-90, υπάρχει μια κρίση στα αρχικά χρόνια (αθρόοι παροπλισμοί σε παγκόσμιο επίπεδο, χαμηλές παραγγελίες) με σταθερή όμως πορεία για τις αγορές. Η ελληνική ναυτιλία κατείχε την πρώτη θέση στην αγοραπωλησία των δεξαμενόπλοιων και των bulk carriers με ποσοστό πάνω από 50%, ενώ προς τα τέλη της δεκαετίας παρατηρείται ευφορία παρά τις διαλύσεις, την αύξηση της ανεργίας και την αποβίωση ναυτλιακών οικογενειών. Πριν παρουσιαστούν τα σημαντικότερα γεγονότα ανά έτος, θα πρέπει να αναφερθούν τα εξής :

- την πρώτη θέση που κατείχε η κυπριακή σημαία, που αποτελούσε σχεδόν την μισή ελληνόκτητη χωρητικότητα.
- από σύνθεση χωρητικότητας κατά κατηγορία πλοίων, η Ελλάδα κατείχε την πρώτη θέση στα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου (bulk carriers).
- ο πόλεμος Ιράν - Ιράκ που έπληξε την ελληνική ναυτιλία, αφού πραγματοποιήθηκαν βομβαρδισμοί πλοίων αδιακρίτως της φερόμενης σημαίας (έναρξη πολέμου το '80) και εγκλωβίστηκαν πάνω από 20 ελληνικά πλοία στον Περσικό Κόλπο. Απόρροια αυτών ήταν κατά την διάρκεια '80 - '87 να επέλθουν ζημιές σε 124 ελληνικά πλοία από την σύρραξη και την ύπαρξη θυμάτων.
- η αδυναμία εξόφλησης των δανείων των πλοιοκτητών εξαιτίας της κακής ναυλαγοράς, με αποτέλεσμα την φθίνουσα πορεία των ναυτλιακών εταιρειών.
- μείωση της εισροής του ναυτλιακού συναλλάγματος στη χώρα, κατά την περίοδο '81-'86 (διαρκής πτώση) αν και από το '87 παρατηρείται αύξηση λόγω της ευνοϊκής ναυτιλίας.
- αύξηση των αποδοχών των ναυτικών όμως με δυσανάλογη αύξηση αποδοχών τους σε συνάλλαγμα, λόγω υποτίμησης και διολίσθησης της δρχ. έναντι του \$.
- ανάπτυξη στον τομέα της εκπαίδευσης με καινούριες ειδικότητες και αναβάθμιση των ναυτλιακών σχολών.

Κατά τις αρχές του '80 είχαμε την κατάρρευση της υψηλής ναυλαγοράς λόγω στο ότι στηρίχθηκε σε συγκυριακά φαινόμενα (π.χ. απότομη κρίση παραγωγής σιτηρών σε ορισμένες περιοχές του κόσμου) καθώς παρουσιάζεται πτώση των

ναύλων, καθορισμός μισθού αλλοδαπών και τους προσάπτουν ίδια δικαιώματα με τους έλληνες.

Το επόμενο έτος (1981) ο ελληνόκτητος στόλος απαριθμούσε 4749 πλοία, εκ των οποίων τα 3869 είχαν ελληνική σημαία, με ελληνική συμμετοχή 80%. Παρουσιάζεται παροπλισμός πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου (το ένα στα τρία παροπλισμένα πλοία είναι ελληνόκτητο), διάλυση πλοίων (762), εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης, απασχόληση μεγάλου αριθμού αλλοδαπών, μη ποιοτικά σκάφη, ολοκλήρωση κατασκευής πλοίου χημικού φορτίου (το μεγαλύτερο στο είδος του), ξεκίνησε τακτική γραμμή Μεσόγειος – Ν. Αφρική, αποζημίωση ελληνικών πλοίων που είχαν παγιδευτεί στον Περσικό Κόλπο και τέλος λειτουργούσαν στη χώρα 742 ναυτικές εταιρείες – με 8346 απασχολούμενα άτομα – και το εισαγόμενο συνάλλαγμα ανερχόταν σε 1,3 δις. \$, ενώ το σύνολο των εξόδων σε 1,2 δις. \$.

Το '82 είχαμε μείωση των πλοίων υπό ελληνική σημαία καθώς και διάλυση πλοίων σημαντικού αριθμού (1113) του οποίου το 73% αφορούσε τα δεξαμενόπλοια (ο αριθμός των ανέργων έφτασε στο 8098). Παρουσιάζεται αυξανόμενο έλλειμμα (εν αντιθέσει με τα προηγούμενα έτη, αφού έως και το '81 υπήρχε πλεόνασμα) και οι ελληνικές παραγγελίες, όπως και το '81, κάλυπταν το 30%. Σημαντική ήταν η δημιουργία της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA) από τον Γεώρ. Λιβανό με στόχο την καταπολέμηση της ρύπανσης των θαλασσών.

Κατά το '83, ο ελληνόκτητος στόλος είχε υπό την κατοχή του 4616 πλοία και παρουσιάζεται μια έντονη στροφή προς ξένες σημαίες (το 33%). Για την αποτροπή αυτής της εξέλιξης, η Ε. Τ. Ε. υποσχέθηκε δανειοδότηση πλοίων υπό ελληνική σημαία με εξαιρετικά ευνοϊκούς όρους. Διεθνώς, το ποσοστό των παροπλισμένων πλοίων έφτανε το 12,4%, ενώ αυτό των ελληνικών παροπλισμένων το 25%. Οι ελληνικές παραγγελίες κάλυπταν το 13% και μειώθηκε στα επόμενα έτη, ενώ ο αριθμός των ανέργων μειώθηκε σε 5200 περίπου (για περιορίση της ανεργίας ορίστηκε ανώτατο όριο απασχόλησης) καθώς και η διάλυση πλοίων έφτασε 1.310 σε αριθμό. Σε παγκόσμιο τονάζ στα διεθνή ναυπηγεία παρατηρείται ποσοστό 60% για τα bulk carriers και 19% για τα δεξαμενόπλοια ενώ στον τομέα της εκπαίδευσης είχαμε την κατάργηση των στολών της εσωτερικής φοίτησης και της ιεραρχικής σειράς των σπουδαστών (κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας των Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).

Το έτος 1984, βρίσκει την Ελλάδα με 85 πλοία ψυγεία στην κατοχή της και καταλαμβάνει την δεύτερη θέση μετά την Ιαπωνία. Η διάλυση πλοίων φτάνει στα 1.785, με αποτέλεσμα την συρρίκνωση της ελληνικής ναυτιλίας (σε σχέση με το '83), αφού φτάνει στα 4.389 υπό κατοχής πλοία. Κατέχει την δεύτερη θέση παγκοσμίως και την τέταρτη θέση από πλευράς σημαίας. Ιδρύεται η εταιρεία « Ελληνική Ακτοπλοία Α.Ε. » από την Ε. Τ. Β. Α., στόχος της οποίας ήταν η εξαγορά όλων των προβληματικών εταιρειών του κλάδου και την κρατικοποίηση της ακτοπλοΐας και παραχωρούνται τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά στην Ε. Τ. Β. Α. Τέλος γίνεται συμφωνία μεταξύ της Ελλάδας και της πρώην Σοβιετικής Ένωσης για μεγαλύτερη χρήση των ελληνικών ναυπηγείων από τους Σοβιετικούς και την κατασκευή 4 πλοίων ψυγείων στο Σκαραμαγκά και με μεγαλύτερη συμμετοχή των ελληνικών πλοίων στις σοβιετικές μεταφορές.

Το 1985, οι διαλύσεις πλοίων ανέρχονταν σε 2.360, παρουσιάστηκε βελτίωση της εικόνας των δεξαμενόπλοιων, ενώ καταργήθηκε το μέτρο ανακύκλωσης του πληρώματος.

Με κάμψη που παρουσιάζεται το '86, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει 2.546 πλοία με ποσοστό 53,5% ελληνική σημαία, το 46% της ελληνόκτητης χωρητικότητας είναι υπό ξένη σημαία ενώ υπάρχει έλλειμμα του Ν. Α. Τ. στα 2 δις. Δρχ.

Το '87 το Ν. Α. Τ. περνάει στην εποπτεία του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας ως προβληματικός οργανισμός και η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση στην ευρωπαϊκή κλίμακα. Τα παροπλισμένα ελληνικά πλοία περιορίζονται, οι διαλύσεις μειώνονται και συρρικνώνεται ο υπό ελληνικής σημαίας στόλος λόγω υψηλού κόστους εκμετάλλευσης. Πρωτοφανές γεγονός για τα ελληνικά ναυτιλιακά δεδομένα είναι η είσοδος στα διεθνή χρηματιστήρια της εταιρίας Angel American Shipholding.

Το 1988 χρεοκοπεί η « Ελληνική Ακτοπλοία Α. Ε. » και απ' αυτό το έτος έως και το '90 οι παραλαβές από τα ναυπηγεία ήταν πολύ λίγες, οι αγορές περισσότερες από τις πωλήσεις. Το 60% της ελληνόκτητης χωρητικότητας ήταν υπό ξένη σημαία και ο Λιβανός επιτυγχάνει γραφείο υποστήριξης Ελλήνων πλοιοκτητών στην πρώην Σοβιετική Ένωση.

Το '89 είχαμε την Ίδρυση της « Πειραιϊκής Αν. Ναυτικής Εταιρείας » που ήταν μια πολυμετοχική εταιρεία εφοπλιστών – ναυτικών με κεφάλαιο 1,7 δις. Δρχ. και έως και το '90 οι διαλύσεις και τα εργατικά ατυχήματα ήταν σε πολύ χαμηλό ποσοστό.

Το έτος 1990 ο αριθμός των εργαζομένων αυξήθηκε σε σχέση με τον αριθμό των συνταξιούχων ενώ στον διεθνή χώρο ο Σαντάμ Χουσεϊν εισέβαλε στο Κουβέιτ με αποτέλεσμα την αναστάτωση της ναυλαγοράς των δεξαμενόπλοιων λόγω της αγοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών και την αύξηση της τιμής πετρελαίου.

Το '91 με την επίθεση στο Ιράκ από τις Η. Π. Α. επήλθε η σταθεροποίηση της τιμής πετρελαίου και ανήλθαν οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων. Ο πετρελαιοαγωγός της Τουρκίας έκλεισε και αναγκάστηκαν τα πετρελαιοφόρα που ξεκινούσαν από τον Περσικό Κόλπο να διανύουν μεγαλύτερη απόσταση. Τέλος παρουσιάστηκε αύξηση των εισαγωγών πετρελαίου στην ανατολική Ευρώπη από τη Μέση Ανατολή λόγω μιας μείωσης κατά 10% περίπου της παραγωγής πετρελαίου της πρώην Ε. Σ. Σ. Δ. και αύξηση της παραγωγής των διωλιστηρίων πετρελαίου στην Καραϊβική και δυτική Ευρώπη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Την δεκαετία του '50, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκμεταλλεύτηκαν αποτελεσματικά την ευνοϊκή συγκυρία. Σε αυτό συνέβαλαν αποφασιστικά η παράδοση, η έλλειψη επενδυτικών ευκαιριών στην ξηρά, το διαθέσιμο ναυτεργατικό δυναμικό και το χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης, που αποτέλεσαν ισχυρούς μοχλούς ανάπτυξης για την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Οι θεαματικές επιτυχίες των ελλήνων πλοιοκτητών στην δεκαετία του '50 αύξησαν την δανειοληπτική τους ικανότητα, πράγμα, που τους επέτρεψε να πάρουν δραστήρια μέρος στην έκρηξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, που σημάδεψε την επόμενη δεκαετία, αυξάνοντας θεαματικά το μερίδιο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον παγκόσμιο στόλο.

Στα τέλη της δεκαετίας του '60 η ελληνική ναυτιλία σε αντίθεση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες εξακολουθούσε να διατηρεί το συγκριτικό πλεονέκτημά της, παρά την αύξηση του ναυτεργατικού κόστους.

Το 1981, που η Ελλάδα έγινε μέλος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, διέθετε ένα εμπορικό στόλο ολικής χωρητικότητας 32,699,000 τόνων, που αποτελούσε το 10%

της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 35% της συνολικής χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου (συμπεριλαμβανομένου του ισπανικού και πορτογαλικού).

Μετά από 15 χρόνια κρίσης, ο ελληνικός εμπορικός στόλος παρά τις απώλειες των τελευταίων χρόνων αποτελεί σήμερα το 7% του παγκόσμιου στόλου και το 50% του ευρωπαϊκού στόλου (σε τόνους ολικής χωρητικότητας) και εξακολουθεί έτσι να είναι ο μεγαλύτερος της Ευρώπης και ο τρίτος μεγαλύτερος στον κόσμο. Αν προστεθούν ακόμη και τα ελληνόκτητα πλοία, που είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, τότε το ποσοστό της συμμετοχής στο σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας γίνεται αντίστοιχα 8,2%. Τέλος, αν συνυπολογιστούν τα ελληνόκτητα πλοία, που δεν είναι ασφαλισμένα στο ΝΑΤ, τα ποσοστά σχεδόν διπλασιάζονται.

Από την άλλη μεριά το σύνολο του θαλάσσιου εμπορίου της χώρας το 1997 (εισαγωγές και εξαγωγές, δηλαδή φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού) ήταν 75 περίπου εκατομμύρια μετρητοί τόνοι, ποσοστό που αντιστοιχεί περίπου μόλις στο 1% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Επισημαίνεται επίσης ότι κατά το 1995 οι εξαγωγές της Ελλάδας ανήλθαν σε 2,557,888 εκατομμύρια δρχ. και οι εισαγωγές σε 6,011,697 εκατομμύρια δρχ., ενώ κατά το 1996 αντίστοιχα οι εξαγωγές ήταν 2,953,949 εκατομμύρια δρχ. και οι εισαγωγές 6,979,535 εκατομμύρια δρχ.

Από την σύγκριση των παραπάνω στοιχείων γίνεται φανερό, ότι ο ελληνικός στόλος εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο ανάμεσα σε τρίτες χώρες. Είναι δηλαδή, αυτό, που καθιερώθηκε να λέγεται “cross trader”, δηλαδή διαμετακομιστής τρίτων χωρών.

Ο χαρακτήρας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας καθορίζει σχεδόν υποχρεωτικά και τις βασικές αρχές της εθνικής πολιτικής για τον οικονομικό αυτό κλάδο, που δεν είναι άλλες από:

- α) την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών και
- β) την αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού

Κάθε μορφή προστατευτισμού είναι αντίθετη με τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Από στρατηγική, λοιπόν, άποψη η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας δεν μπορεί παρά να συνεχίσει να υποστηρίζει κάθε προσπάθεια φιλελευθεροποίησης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του αντίστοιχου περιορισμού του ναυτιλιακού προστατευτισμού.

Αυτή την θέση πρόβαλε η ελληνική Κυβέρνηση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την υιοθέτηση μιας κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, που κατέληξαν στο «πακέτο» των γνωστών τεσσάρων κανονισμών.

Μοναδική εξαίρεση, στην φιλελεύθερη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας αποτελούσε το καθεστώς του cabotage που ισχύει, ακόμη μερικώς, αν και σε λίγα χρόνια θα καταργηθεί οριστικά για την επιβατηγό ναυτιλία (ακτοπλοϊκό πλοίο και κρουαζιερόπλοια) όπως και σε πολλές άλλες χώρες, για την προστασία της ακτοπλοΐας.

Στα πλαίσια των παραπάνω διαπραγματεύσεων, ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες άσκησαν σημαντική πίεση για την άρση αυτών των περιορισμών, που προσέκρουσε, όμως στην σταθερή άρνηση της ελληνικής κυβέρνησης, η οποία επικαλέστηκε επιχειρήματα από την αμυντική της πολιτική για να αποτρέψει μια συμφωνία πάνω στο ζήτημα αυτό.

Η εξασφάλιση των όρων εκείνων, που είναι απαραίτητοι για την ικανοποίηση των παραπάνω αρχών θα πρέπει να παραμείνει ο κύριος στρατηγικός στόχος της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

2.1 Η θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο

Σήμερα η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, διατηρώντας στόλο 3.480 πλοίων όλων των τύπων (άνω των 1000 gt), συνολικής χωρητικότητας 98.195.100 gt αριθμός που μεταφράζεται στο 15,5% της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η υπό Ελληνική σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται δε σήμερα στην τέταρτη θέση παγκοσμίως.

Με την ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου κατέχει το 40% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του Εμπορικού στόλου της Ένωσης.

Επίσης, τα λιμάνια είναι ένα πάρα πολύ μεγάλο μέρος της οικονομίας της χώρας. Η Ελλάδα έχει σε κάθε περίπτωση περίπου 150 λιμάνια μεγάλης σημασίας, πέρα από τα 12 λιμάνια που είναι ανώνυμες εταιρείες. Επίσης παράλληλα με την κρατική χρηματοδότηση χρειάζονται και άλλοι πόροι για τον εκσυγχρονισμό και ιδιαίτερα για τη βιωσιμότητα των λιμανιών, όπως η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων. (Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Στους έξι επιβατικούς σταθμούς που εξυπηρετεί κάθε χρόνο σχεδόν 20.000.000 επιβάτες. Κεντρική επιδίωξη είναι να εξελιχθεί ο Πειραιάς και η ευρύτερη περιοχή του Λεκανοπεδίου σε μεγάλο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο). Συγκεκριμένα, αύξηση κατά 8,8% παρουσίασε ο κύκλος εργασιών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. για το 2003 έναντι του 2002. Ειδικότερα τα έσοδα του ΟΛΠ για το 2003 ανήλθαν σε 142,362 εκατ. ευρώ από 130,846 εκατ. ευρώ το 2002.

Επιπρόσθετα παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφομένων στα Ελληνικά Νηολόγια πλοίων είναι 9,4 έτη έναντι των αντίστοιχα διαγραφομένων που είναι 20,7 έτη, παράγοντας που συμβάλλει στην ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διενέργεια των θαλασσιών μεταφορών.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα πλοία. Ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφομένων στα Ελληνικά Νηολόγια ποντοπόρων πλοίων είναι 9,4 έτη ενώ των αντίστοιχα διαγραφομένων είναι 20,7 έτη.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2000	6.893.000.000 €
2001	7.709.000.000 €
2002 (εως Οκτ.)	7.075.000.000 €

Μία ισχυρή βιομηχανία

Αθόρυβος χρηματοδότης της πατρίδας μας, η Ναυτιλία, έφθασε το 2001 να προσφέρει στην χώρα μας 8,1 δις δολάρια ΗΠΑ, βοηθώντας αισθητά το Εθνικό Ισοζύγιο Πληρωμών.

Πρέπει να τονίσουμε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα «καθαρό», που δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Τα Ελληνικά πλοία απασχολούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία, στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της Παγκόσμιας Οικονομίας και της Ναυτιλιακής Αγοράς.

Για αυτόν ακριβώς το λόγο η χώρα μας στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτισμούς.

Η εξέλιξη του Ελληνικού εμπορικού στόλου 1995 - 2001 (σε χιλ. τόνους ολικής χωρητικότητας)

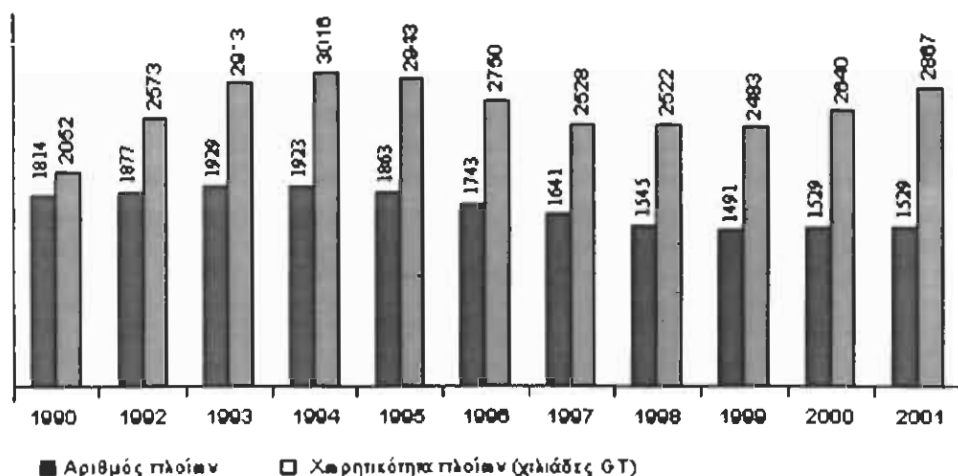


Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας

Πίνακας 1

Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 gt)

Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics (1991-2002)



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ (ΑΝΕΚ)

Η 36χρονη πορεία της ANEK Lines την καθιστά ηγέτη στο κλάδο της. Από το πρώτο της ταξίδι έως σήμερα, η ANEK διασχίζει το Αιγαίο και την Αδριατική θάλασσα με αξεπέραστη ευκολία, σταθερότητα και συνέπεια.

Η ANEK δημιουργήθηκε με τη βοήθεια διαφόρων μετόχων οι οποίοι ήταν κάτοικοι της Κρήτης, με σκοπό την διευκόλυνση των μεταφορών τους και συνδέοντάς τους με την υπόλοιπη Ελλάδα.

Η ανάπτυξη της ANEK έχει συνεχιστεί μ' ένα εντυπωσιακά μεγάλο αριθμό. Ο τεράστιος στόλος της και ο μοναδικός χαρακτήρας της εταιρίας, την έχουν εγκαθιδρύσει σαν μοντέλο προς μίμηση σε όλη την Ευρώπη. Εννοείται φυσικά ότι ακολουθεί και υπακούει πιστά τους κανόνες και τους κανονισμούς της Ε.Ε.

Στις 10 Απριλίου 1967 ιδρύεται το Κεντρικό Γραφείο στα Χανιά (Κρήτη), ενώ κατά την περίοδο 70-97 οι αγορές των πλοίων της φτάνουν τα 10. Στις 21 Ιανουαρίου 1999 εισέρχεται στο Χ.Α.Α. και συγχωνεύεται με την Ρεθυμνιάτικη, συμπεριλαμβάνοντας έτσι δύο ακόμη πλοία.

Η χρονιά του 2002 βρίσκει την ANEK να αγοράζει το 41,9% του μετοχικού κεφαλαίου της "DANEY", το 50% του μετοχικού κεφαλαίου "ΕΤΑΝΑΡ" και το 62% του μετοχικού κεφαλαίου και ο αριθμός των μετοχών της φτάνει 59.740.441 "Λευκά Όρη ΑΒΕΕ". Ακόμα υπογράφει συμβόλαιο δημιουργία 4 ακόμα πλοίων. Εκείνη την χρονιά το καινούργιας κατασκευής "Olimpic Champion" προσφέροντας τη γραμμή Πάτρα- Ανκόνα, καταφέρνει να ολοκληρώσει το ταξίδι του σε 15 ώρες. Έτσι η ANEK Lines αυξάνει το μετοχικό κεφάλαιο στο 25%, δηλαδή κατά 27.880.000.000 ευρώ.

Το 2001 αποκτά το καινούργιο φέρι μποτ Hellenic Spirit, που μαζί με το Olimpic Champion, κάνουν μαζί Πάτρα-Ανκόνα.

Συμπερασματικά, η ANEK Lines ήταν και ακόμη παραμένει η κυρίαρχος εταιρία στο χώρο της ναυτιλίας. Τα οχήματά της προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στο εσωτερικό και εξωτερικό (Ιταλία) της χώρας. Επίσης ο στόλος της είναι διάσημος για τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας που παρέχει στο επιβατηγό κοινό του σε κάθε ταξίδι. Ακολουθεί τους κανόνες τους Διεθνούς Κώδικα περι Ασφάλεια χειρισμού σχημάτων και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (1514 code).

Management

Το συμβούλιο διαχείρισης της εταιρίας αποτελείται από 15μελή με πρόεδρο τον Ειρηναίος Γαλανάκης.

Στόλος

- Κόδων
- Κάντια
- Ρέθυμνο
- Άπτερα
- Λατώ
- Λυσσός
- Ελ. Βενιζέλος, Σοφοκλής Βενιζέλος
- Κρήτη I, II
- Πρέβελη
- Αρκάδι
- Λευκά Όρη
- Olimpic Champion
- Hellenic Spirit

2.2 Συνάλλαγμα

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την έννοια του συναλλάγματος, θα πρέπει να κάνουμε μία ανάλυση των άδηλων πόρων και πληρωμών, του Ισοζυγίου Πληρωμών της χώρας μας. Ο όρος Ισοζύγιο Πληρωμών, περιλαμβάνει όλες τις οικονομικές συναλλαγές ανάμεσα στους κατοίκους μιας χώρας στη διάρκεια μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου και χωρίζεται στο: Εμπορικό Ισοζύγιο, Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών, Ισοζύγιο Τρέχουσων Συναλλαγών και Ισοζύγιο Κίνησης Κεφαλαίου. Ο τομέας της ναυτιλίας και συγκεκριμένα το συνάλλαγμα, φαίνεται μέσα από την κατηγορία των μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τις εξής κατηγορίες: εμβάσματα εφοπλιστών, εμβάσματα ναυτικών, εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία ναυτικών, ναύλοι εμπορευμάτων, ανεφοδιασμός-επισκευές, εισιτήρια επιβατών, εφοπλιστικές δαπάνες και εισιτήρια.

Με βάση τη παρακάτω ανάλυση της κατηγορίας των μεταφορών(αλλά και των κατηγοριών που αυτή αποτελείται ξεχωριστά), η οποία αναφέρεται σε δεκαεπτά(17) έτη από το 1980 έως και το 1997 μπορούμε να παρατηρήσουμε την πορεία του συναλλάγματος και να έρθουμε σε κάποια συμπεράσματα.

Βλέπουμε λοιπόν ότι η **πορεία του συναλλάγματος** εμφανίζει και για τα δεκαεπτά έτη συνεχώς πλεόνασμα, το οποίο είναι μια **σημαντική συνεισφορά για την οικονομία της χώρας μας**, αφού η οικονομία της Ελλάδας στηριζόταν κατεξοχήν στη Ναυτιλία της.

Ανάλυση άδηλων πόρων και πληρωμών (τα ποσά σε χιλιάδες δολάρια)

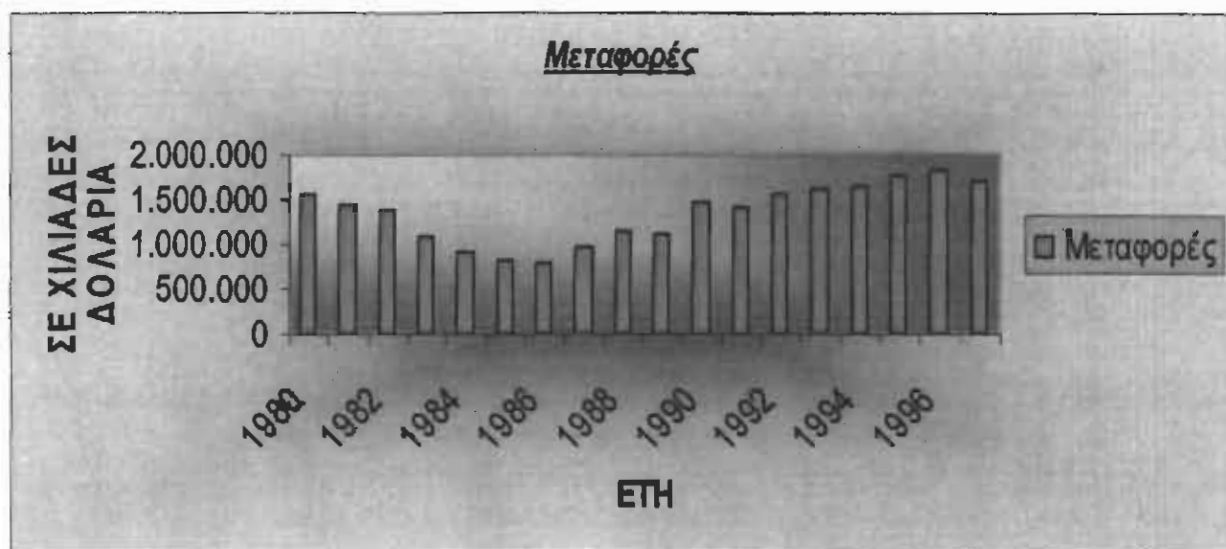
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Μεταφορές	1.550.130	1.454.731	1.395.366	1.078.694	924.417	833.633	805.194	962.063	1.141.326
Εμβάσματα Εφοπλιστών	1.067.340	1.113.711	969.641	727.230	616.316	551.622	521.882	679.095	895.564
Εμβάσματα Ναυτικών	365.515	300.868	263.134	197.090	173.243	154.256	158.634	167.367	172.549
Εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία ναυτικών	204.997	228.315	222.670	258.962	210.806	198.158	154.948	116.689	62.735
Ναύλοι Εμπορευμάτων	92.201	68.931	46.099	49.009	57.498	62.642	80.656	115.419	137.591
Ανεφοδιασμός - Επισκευές	16.855	39.547	68.688	23.808	7.834	40.216	48.194	64.411	46.205
Εισιτήρια Επιβατών	2.629	3.058	3.356	3.299	4.853	7.942	11.915	27.593	15.837
Εφοπλιστικές Δαπάνες	127.078	208.401	143.555	107.526	71.652	87.751	74.717	82.501	68.611
Εισιτήρια	72.329	91.358	54.047	73.178	74.481	93.452	96.358	126.200	113.515

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Μεταφορές	1.124.094	1.476.058	1.397.249	1.570.587	1.626.163	1.643.365	1.768.166	1.832.280	1.717.558
Εμβάσματα Εφοπλιστών	880.895	1.186.902	1.144.391	1.329.857	1.324.233	1.407.508	1.660.218	1.691.233	1.533.998
Εμβάσματα Ναυτικών	135.489	180.351	215.842	262.650	243.417	193.738	208.043	195.135	210.964
Εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία ναυτικών	119.295	82.114	100.285	112.858	89.606	88.421	101.694	129.383	87.913
Ναύλοι Εμπορευμάτων	142.947	192.271	154.317	128.060	117.987	100.386	47.773	92.564	54.376
Ανεφοδιασμός - Επισκευές	56.429	70.481	90.161	42.190	58.395	95.912	84.492	83.831	174.857
Εισιτήρια Επιβατών	15.837	29.241	45.107	92.388	67.442	48.206	46.540	35.575	21.503
Εφοπλιστικές Δαπάνες	112.853	117.662	194.861	233.252	175.920	161.157	199.192	209.535	156.146
Εισιτήρια	113.945	146.640	157.993	164.164	98.997	129.649	171.402	185.906	209.907

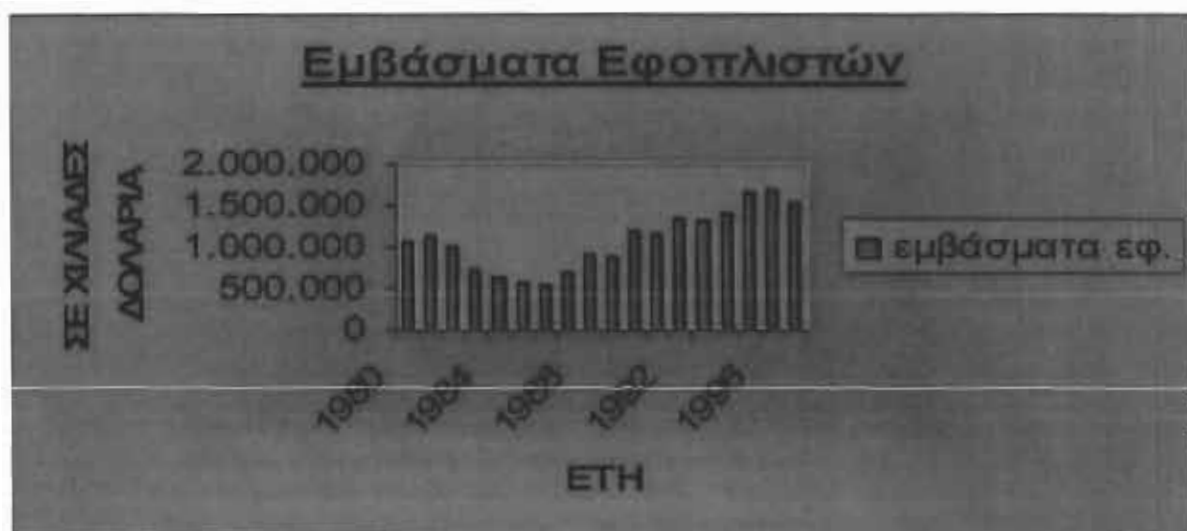
ΠΗΓΗ : ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

A.T.E.I. ΠΑΤΡΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

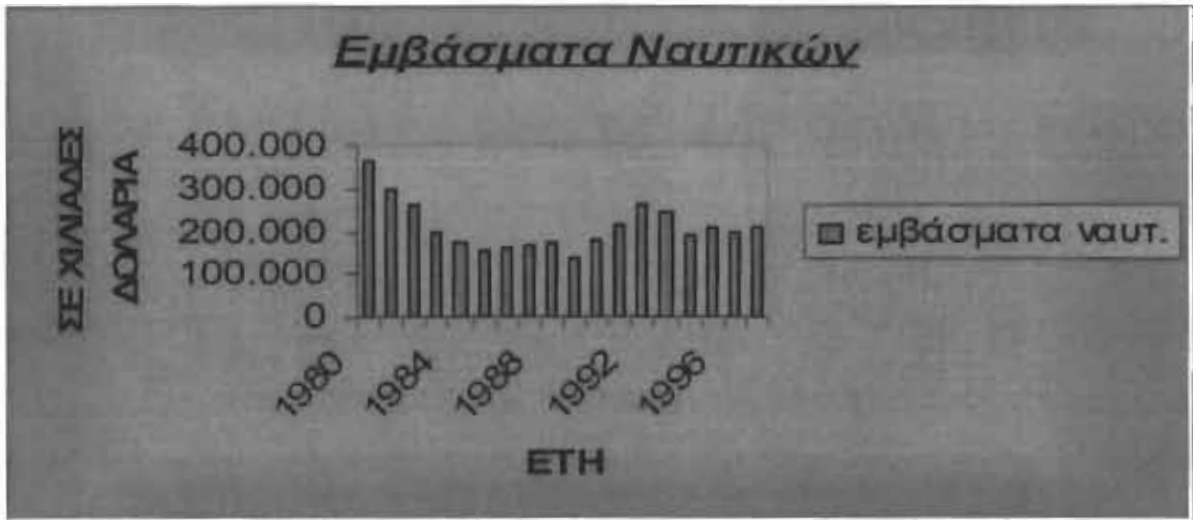
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ(ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ)



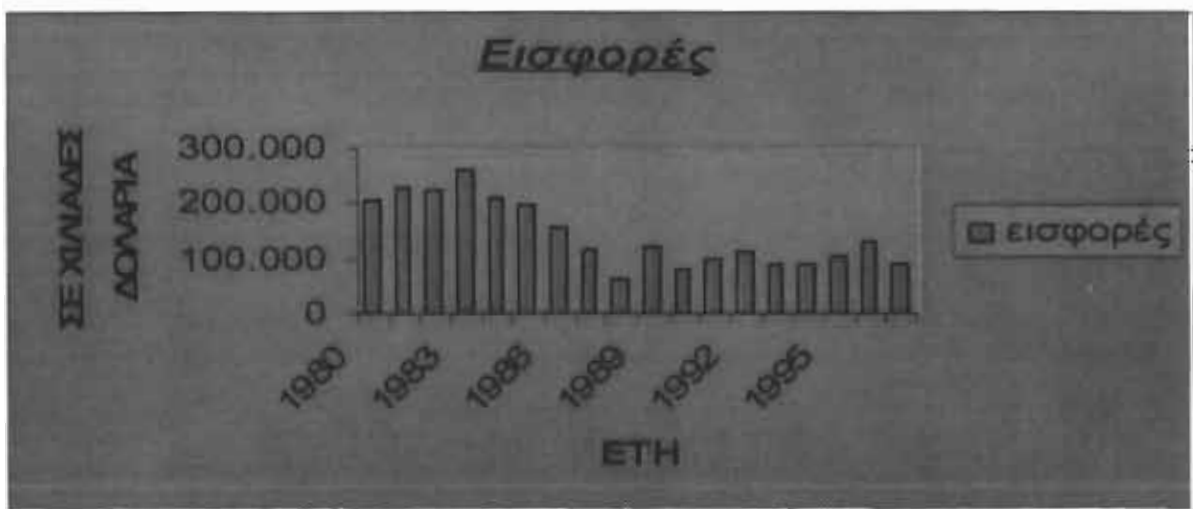
ΣΧΟΛΙΑ: Παρατηρώντας το διάγραμμα των μεταφορών, διακρίνουμε μια πτωτική πορεία αυτών κατά την περίοδο '80-'86. Αιτία αυτής της πορείας ήταν ο πόλεμος Ιράν – Ιράκ, που είχε μεγάλες επιπτώσεις για την ελληνική ναυτιλία και συγκεκριμένα για τις μεταφορές, αφού η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος μειωνόταν διαρκώς. Από το '87 και μετά, υπάρχει ανοδική πορεία με κάποιες αυξομειώσεις των τιμών κατά τα έτη '89, '90, '91, '96 και '97.



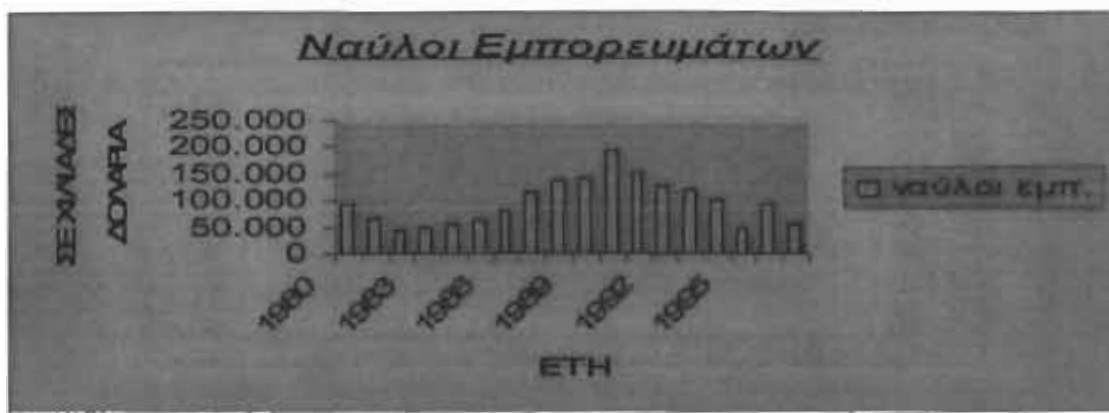
ΣΧΟΛΙΑ: Με μια μικρή αύξηση το '81 και μια πτωτική πορεία την περίοδο '82-'86, τα εμβάσματα των εφοπλιστών επηρεάστηκαν από την φθίνουσα πορεία των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και από την αδυναμία εξόφλησης των δανείων από τους πλοιοκτήτες (λόγω της κακής ναυλαγοράς). Η κατάσταση καλυτερεύει κατά τα έτη '87 και '88, όμως επέρχεται πάλι πτώση των τιμών (με εξαίρεση τα έτη '90, '95 και '96).



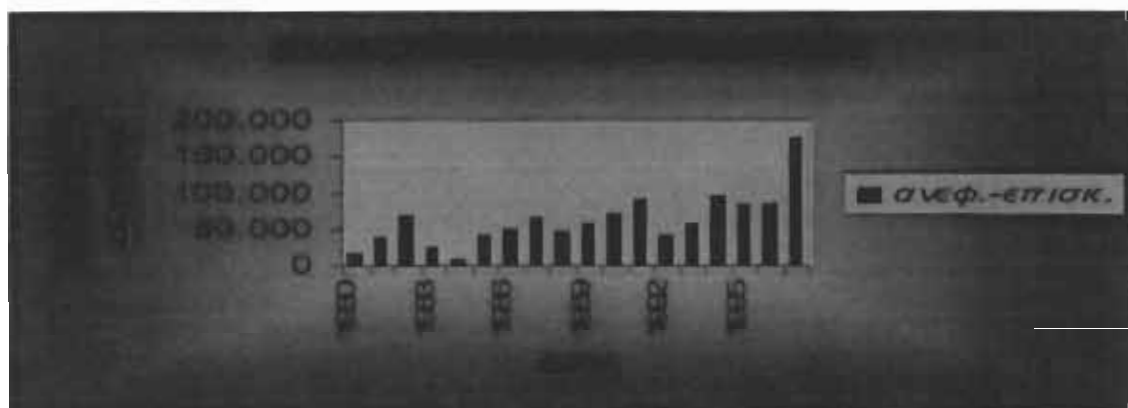
ΣΧΟΛΙΑ: Τα εμβάσματα ναυτικών επηρεάστηκαν κι αυτά από τον πόλεμο Ιράν-Ιράκ και τους συνεχείς παροπλισμούς και διαλύσεις ελληνικών πλοίων αλλά και από την αύξηση του αριθμού απασχόλησης αλλοδαπών. Έτσι την περίοδο '80-'85 υπάρχει πτώση των τιμών, την περίοδο '86-'93 επέρχεται άνοδος(με μια πτώση το '89) και αυξομειώσεις κατά τα έτη '94 έως '97.



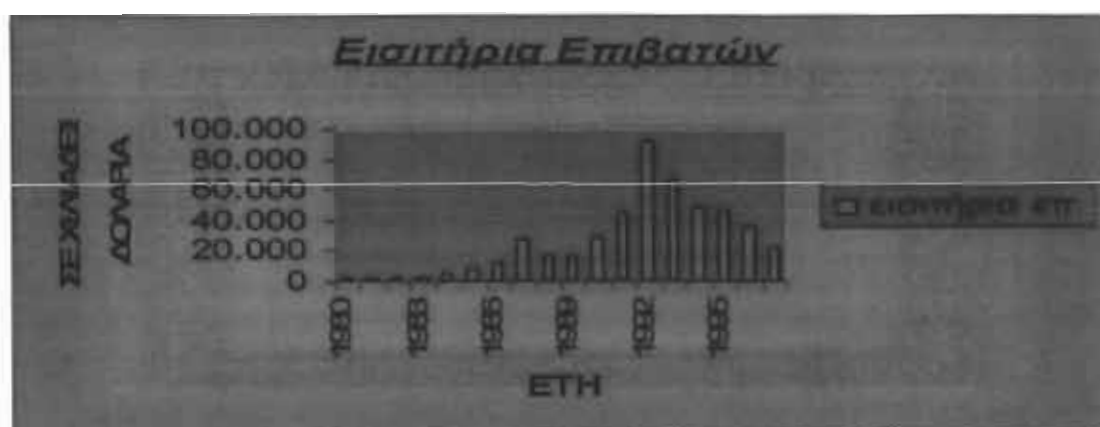
ΣΧΟΛΙΑ: Η πορεία των εισφορών σε ασφαλιστικά ταμεία ναυτικών ήταν απογοητευτική, αφού εκτός του ότι μειώθηκε κατά πολύ ο μέσος όρος της τιμής τους, ακολούθησε μια πτωτική πορεία με κάποιες μικρές αυξομειώσεις. Σημαντικές αυξήσεις παρατηρήθηκαν μόνο τα έτη '83, '89, '92 και '96.



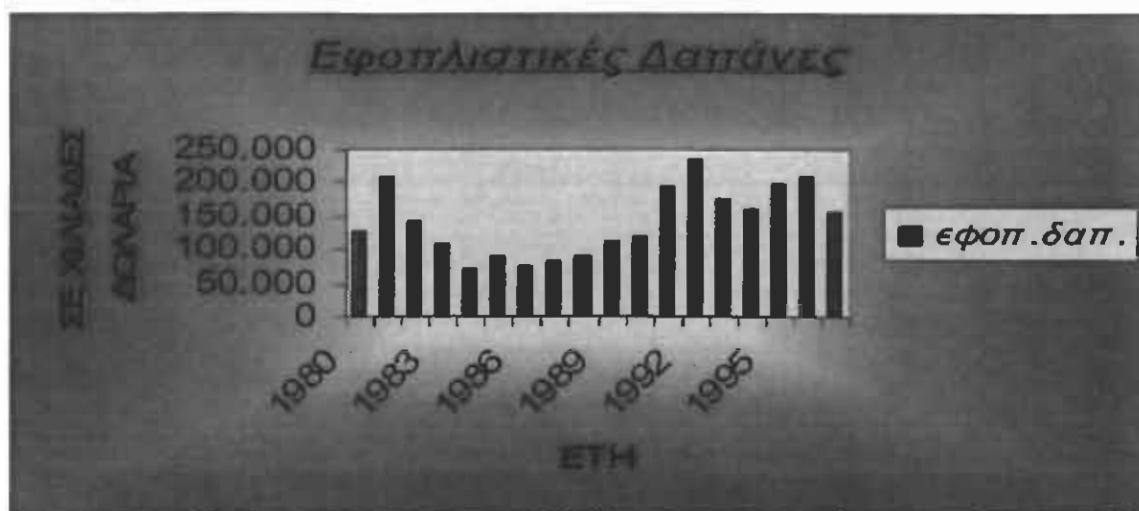
ΣΧΟΛΙΑ: Η τιμή των ναύλων εμπορευμάτων την περίοδο '81-'83 ακολούθησε μια πτωτική τάση, εν συνεχεία τα έτη '84 με '90 μια σταθερή αύξηση, ενώ την περίοδο '91 με '95 μειωνόταν σταθερά για να καταλήξει σε αυξομείωση τα έτη '96 και '97.



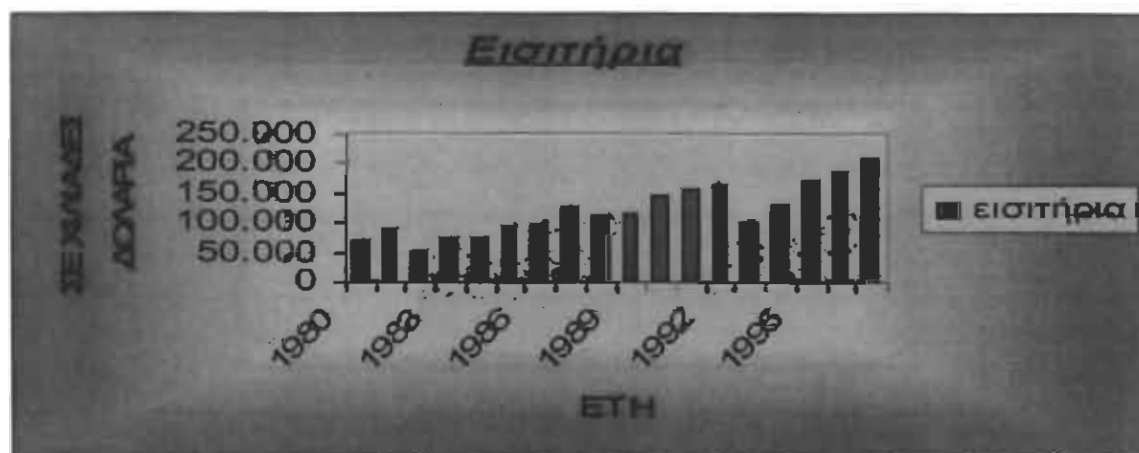
ΣΧΟΛΙΑ: Αυξομειώσεις ανά διευτιές παρατηρείται στο διάγραμμα του ανεφοδιασμού-επισκευών, αύξηση κατά τις περιόδους '85-'87, '89-'91 και '93-'97 αλλά με σημαντικές μειώσεις κατά τα έτη '88, '92, '95 και '96, λόγω των παροπλισμών και των διαλύσεων πλοίων.



ΣΧΟΛΙΑ: Με μια αυξητική πορεία το '84 με '87 και κυρίως το '90 με '92 τα εισιτήρια επιβατών δεν έχουν ιδιαίτερη εξελικτική πορεία έως το '86(λόγω του πολέμου Ιράν-Ιράκ) αλλά από το '90 κυρίως και μετά η τιμή αυτών αυξάνεται.



ΣΧΟΛΙΑ: Οι εφοπλιστικές δαπάνες, λόγω της αδυναμίας εξόφλησης δανείων και την φθίνουσα πορεία των ναυτιλιακών εταιριών, παρουσίασαν πτώση της τιμής την περίοδο '82-'84, με μικρές αυξομειώσεις τα επόμενα έτη, και με μια σημαντική πορεία κατά την περίοδο '89-'92, λόγω του περιορισμού των παροπλισμών και των διαλύσεων των πλοίων καθώς και της σταθεροποίησης της τιμής πετρελαίου το έτος '91.



ΣΧΟΛΙΑ: Τέλος, η πορεία των εισιτηρίων κατά τις περιόδους '85-'87, '89-'92 και '94-'97 είχαν αυξητική πορεία, με αυξομειώσεις στα ενδιάμεσα έτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Οι λειτουργίες που θεσμικά επιτελούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στον μεγαλύτερο βαθμό τους είναι σύνθετες και απαιτούν την εμπλοκή και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό Υπηρεσιών του Κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, διεθνών οργανισμών αλλά και συνεργασία με επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό και πρέπει να τονισθεί, ότι σύμφωνα με τα ισχύοντα στην ΕΕ, αλλά και διεθνώς, σπανίως συναντάται αντίστοιχος κρατικός μηχανισμός με την ποικιλία των αρμοδιοτήτων, όπως αυτές προκύπτουν στα πλαίσια της επιχειρησιακής δράσης του ΥΕΝ. Η άσκηση πολιτικής στον πλέον παγκοσμιοποιημένο οικονομικό τομέα, η διαμόρφωση μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, τα λιμάνια και η λιμενική πολιτική μιας πολυνησιακής χώρας, η ασφάλεια των θαλασσιών συνόρων και η αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, τα συστήματα ελέγχου ναυσιπλοΐας και αξιοπλοΐας, η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, αποτελούν πυλώνες, τους οποίους κατά το μεγαλύτερο μέρος στηρίζουν τα εξειδικευμένα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Ρόλος και αρμοδιότητες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας:

- Μεριμνά για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, τη σύνδεση αυτής με την εθνική οικονομία, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την εξυπηρέτηση των θαλασσιών συγκοινωνιών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την έρευνα και διάσωση, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.
- Οργανώνει και εποπτεύει τη ναυτική εκπαίδευση, ρυθμίζει και επιλύει θέματα ναυτικής εργασίας και εποπτεύει την οργάνωση και διοίκηση Οργανισμών και Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων.
- Εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση και διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας και ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας.
- Οργανώνει και εποπτεύει την αστυνόμευση των πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου, καθώς και των θαλασσιών συνόρων σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

Οι επιχειρησιακές κατευθύνσεις που προσδιορίζουν τη δράση του ΥΕΝ και του ΛΣ, είναι σαφώς καθορισμένες από την κείμενη Νομοθεσία και προσδιορισμένες μέσα στο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του. Οι κατευθύνσεις αυτές έχουν ως κύριο προσανατολισμό την:

- Εφαρμογή της νομοθεσίας σε θάλασσα, λιμάνια και ακτές.
- Αστυνόμευση πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου και συνόρων.
- Προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα.
- Έρευνα και Διάσωση.
- Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
- Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών
- Άσκηση Λιμενικής Πολιτικής.
- Ναυτική Εκπαίδευση.

- Ναυτική Εργασία.
- Ναυτιλιακή Πολιτική.
- Εποπτεία οργανισμών, ιδρυμάτων και ταμείων κοινωνικής πρόνοιας και ασφάλισης ναυτικών.
- Εποπτεία διοίκησης, οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων.
- Στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού
- Έλεγχος Εμπορικών Πλοίων και Εταιριών.
- Εκπροσώπηση της Χώρας σε Διεθνείς Οργανισμούς και στα Όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης



NOMOS CABOTAGE

Στην Ελλάδα, το cabotage ορίζεται ως η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ εθνικών λιμένων και επιτρέπεται μόνο σε ελληνικά πλοία (επιβατηγά ή φορτηγά) στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. Όταν μεταφέρουν επιβάτες μεταξύ ελληνικών λιμένων,
2. Όταν μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ ελληνικών λιμένων και είναι κάτω από 2.000 Κ.Ο.Χ. και
3. Για κρουαζιέρες μεταξύ ελληνικών λιμένων και η επιβίβαση των επιβατών γίνεται σε ελληνικό λιμάνι, ακόμη και αν η κρουαζιέρα περιλαμβάνει και αλλοδαπά λιμάνια, αλλά ο τελικός προορισμός της είναι ελληνικό λιμάνι.

Από την 01/01/2004, όμως, έχουμε άρση του cabotage, δηλαδή ελευθέρωση της ακτοπλοίας. Έτσι τώρα, θα μπορεί ελεύθερα μια ξένη ναυτιλιακή εταιρεία π.χ. μια ιταλική να βάλει δικό της πλοίο στη γραμμή Πειραιάς – Κρήτη, εκτελώντας δρομολόγια μαζί με τις ήδη υπάρχουσες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες (ΑΝΕΚ, ΜΙΝΟΑΝ, BLUE STAR).

Φυσικά, η ελευθέρωση της ακτοπλοίας θα έχει και κάποιες **συνέπειες**, αρνητικές και θετικές. Θετικές συνέπειες για τον επιβάτη, γιατί οι εθνικοί στόλοι των ενδιαφερομένων χωρών θα αναγκαστούν να εκσυγχρονιστούν ή και να μειώσουν τις τιμές στα εισιτήρια με σκοπό να αντιμετωπίσουν τον αυξημένο κίνδυνο του ανταγωνισμού. Αρνητικές συνέπειες για τις ήδη υπάρχουσες εταιρείες, όπου λόγω ανταγωνισμού υπάρχει πιθανότητα μείωσης των κερδών αλλά και για τους επιβάτες των άγονων γραμμών (λιγότερο κερδοσκοπικές)

Καθόσον η ελευθέρωση έχει περατωθεί σήμερα και η αγορά φαίνεται σταθεροποιημένη, το θέμα τίθεται σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοίας, αφού στη χώρα μας μέχρι στιγμής δεν έχει εισέλθει καμία ξένη ναυτιλιακή εταιρεία.

ΜΕΡΟΣ Γ΄
ΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Ορισμός Πλοίου

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζει ότι :

« Πλοίο είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων, προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση»

Τα κυριότερα δηλαδή χαρακτηριστικά του είναι τα εξής :

1. *Σκάφος*, δηλαδή κοίλο σώμα και όχι σχέδια, έστω και αν είναι δυνατόν να μεταφερθούμε με αυτήν φορτία ή επιβάτες.
2. *Χωρητικότητα καθαρή* τουλάχιστον δέκα κόρων (κόρος = 2,83 κυβικά μέτρα).

Ως ολική χωρητικότητα θεωρείται αυτή που περιλαμβάνει όλους τους χώρους που βρίσκονται κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα του πλοίου, καθώς επίσης και τα κλειστά χωρίσματα που βρίσκονται πάνω στο κατάστρωμα ή κάτω από τη γέφυρα του πλοίου. Η καθαρή χωρητικότητα είναι αυτή που μένει όταν από τον αριθμό της ολικής χωρητικότητας αφαιρεθούν οι χώροι του πλοίου που δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά των εμπορευμάτων ή των επιβατών, π.χ. τα μηχανοστάσια, τα μαγειρεία, τα καταλύματα του πλοιάρχου, κ.λ.π. Ο ανοιχτός χώρος που βρίσκεται πάνω από το κατάστρωμα δεν συμπεριλαμβάνεται στην ολική χωρητικότητα και κατά συνέπεια ούτε και στην καθαρή.

3. *Αυτοδύναμη κίνηση*, ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η κίνηση αυτή (ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο), η οποία βέβαια διαφέρει από την απλή ικανότητα να επιπλέει. Κατά συνέπεια δεν πληρούν τον όρο αυτό π.χ. αποβάθρες που επιπλέουν.
4. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στο στοιχείο του προορισμού τους. Πρέπει δηλαδή να είναι προορισμένα να κινούνται στη θάλασσα και όχι απλά να έχουν αυτή τη δυνατότητα. Κατά συνέπεια πλοία που, κατ' αρχήν, έχουν τη δυνατότητα να πλέουν, αλλά αυτό δεν συμβαίνει, π.χ. χρησιμοποιούνται ως ξενοδοχεία ή ως ραδιοφωνικοί σταθμοί δεν θεωρούνται ως πλοία.
5. Η αυτοδύναμη αυτή κίνηση πρέπει να πραγματοποιείται στη θάλασσα, πάνω ή κάτω από αυτήν.

1.1 Κατηγορίες πλοίων

Υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες εμπορικών πλοίων :

- α) φορτηγά πλοία,
- β) επιβατηγά πλοία,
- γ) πλοία ειδικού προορισμού,
- δ) πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.

1.2 Μονάδες μετρήσεως μεταφορικής ικανότητας πλοίων.

Οι πλέον εύχρηστες μονάδες μετρήσεως της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων είναι δύο:

Η μία είναι μονάδα μετρήσεως όγκου, ονομάζεται **κόρος ολικής χωρητικότητας (κ. ο. χ.) (gross registered ton)** εκφράζει την χωρητικότητα των υπό το ανώτατο κατάστρωμα και επ' αυτού στεγασμένων χώρων και ισούται με 2,83 μ³ ή 100 κυβ. πόδια.

Η άλλη είναι μονάδα μετρήσεως βάρους, εκφράζει το βάρος σε τόνους του φορτίου, των εφοδίων και των καυσίμων, που μπορεί να φορτώσει ένα πλοίο χωρίς να υπερβεί την γραμμή φορτώσεως και ονομάζεται **τόνος νεκρού βάρους (deadweight ton – dwt)**.

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό η μέτρηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων έχει σημασία και υπό δύο μορφές, αφού το πλοίο μπορεί άλλοτε μεν να μεταφέρει ελαφρά φορτία, οπότε ενδιαφέρει η χωρητικότητά του και άλλοτε βαριά φορτία οπότε εξετάζεται το μέγιστο βάρος (dwt), που μπορεί να μεταφέρει.

Παραπλήσια μονάδα μετρήσεως όγκου πλοίων προς τον κόρο ολικής χωρητικότητας είναι ο κόρος καθαράς χωρητικότητας (net registered ton), που αναφέρεται στην χωρητικότητα που απομένει μετά την αφαίρεση από την ολική, των χώρων που είναι ακατάλληλοι για μεταφορά φορτίου (μηχανοστάσιο, κοιτώνες πληρώματος, κλπ.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Είναι γνωστό ότι στη ναυτιλία εμφανίζεται ένας κύκλος στην εξέλιξη των τιμών των ναύλων όσο και των αξιών των πλοίων.

Ο ναυτιλιακός αυτός κύκλος (shipping cycle), ο οποίος άλλοτε διαρκεί περισσότερο και άλλοτε λιγότερο και διήρκεσε στην τελευταία μεγάλη κρίση περίπου 10 χρόνια, ακολουθεί τη σειρά: ύφεση (recession) - κρίση (crisis) - ανάκαμψη (recovery) - άνθηση (boom) .

Όπως κάθε οικονομικό μέγεθος έτσι και την εξέλιξη των τιμών των ναύλων και των συνδεδεμένων με αυτούς αξιών των πλοίων διαμορφώνει ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησεως. Στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου.

Οι παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν το φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου είναι πολλοί και βεβαίως συντελούν στην αύξηση ή μείωση της προσφοράς της χωρητικότητας και στην αύξηση ή μείωση της ζήτησεως χωρητικότητας.

Αναφέρονται οι κυριότεροι:

- α. Η διεθνείς οικονομική ανάπτυξη ή ύφεση που συνεπάγεται αντίστοιχα αύξηση ή μείωση των διακινούμενων προϊόντων.
- β. Η για διάφορους λόγους υπεραποθεματοποίηση προϊόντων διεθνώς, που συνεπάγεται αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας κατά την διάρκεια της συγκεντρώσεως των προϊόντων και αντίθετως μειωμένη κατά την περίοδο που ακολουθεί.
- γ. Οι καιρικές συνθήκες και η γεωργική παραγωγή (κυρίως δημητριακών) και η κατανομή της μεταξύ των ηπείρων,
- δ. Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, που είχαν παραγγελθεί κατά την διάρκεια κάποιας ανακάμψεως, και διευρύνουν την προσφερόμενη χωρητικότητα, και αντίθετα,
- ε. Οι αυξημένες διαλύσεις πλοίων που αποφασίζονται σε περίοδο κρίσεως και μειώνουν την διαθέσιμη χωρητικότητα,
- στ. Οι μεταβολές στις τιμές διαφόρων προϊόντων.

Το ναυτιλιακό κύκλο επηρέασε σε μεγάλο βαθμό, τουλάχιστον από την πετρελαϊκή κρίση του 1973, και η εξέλιξη της τιμής του πετρελαίου. Μάλιστα ειδικά για το πετρέλαιο η επίδραση ήταν πολλαπλή:

- Περιορίσε, σαν διακινούμενο προϊόν, τη ζήτηση χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων,
- Συνέβαλε, σαν καύσιμο, στην αύξηση του κόστους της δια θαλάσσης μεταφοράς προϊόντων με ανάλογες επιπτώσεις στο σύνολο του διεθνούς εμπορίου και
- Συνέβαλε, αφού αποτελεί την πρώτη ύλη για πολλούς κλάδους προϊόντων (πλαστικά κλπ.), στην αύξηση της τιμής τους, τη μείωση της ζήτησής τους και τη διεθνή ύφεση, και

ζ. Πολιτικά γεγονότα.

Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι η μεταβολή της προσφοράς χωρητικότητας είναι βραδεία αφού επηρεάζεται από τις παραδόσεις και τις διαλύσεις πλοίων, ενώ η μεταβολή της ζήτησεως μπορεί να λάβει χώρα σε μικρό χρονικό διάστημα.

Η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας κατά την περίοδο της ανθήσεως ανεβάζει τις τιμές των ναύλων και οι τελευταίοι αυξάνουν τη ζήτηση για μεταχειρισμένα πλοία και κατ' ακολουθία τις τιμές τους.

Τα υψηλά κέρδη της περιόδου αυτής οδηγούσαν τους πλοιοκτήτες σε παραγγελίες νέων πλοίων με την παράδοση των οποίων επιταχύνεται η είσοδος στην ύφεση.

Σήμερα οι πλοιοκτήτες έχουν διδαχθεί από το παρελθόν και δεν σπεύδουν να παραγγείλουν κατά την διάρκεια της ανακάμψεως, αφού ανησυχούν ότι τα πλοία αυτά, λόγω του μεγάλου χρονικού διαστήματος που διαρκεί η ναυπήγηση, θα τους παραδοθούν κατά την περίοδο της υφέσεως, αλλά περιμένουν να τοποθετήσουν τις παραγγελίες τους την περίοδο της κρίσεως ώστε να τους παραδοθούν στη φάση της ανακάμψεως.

Βεβαίως αυτό προϋποθέτει την ύπαρξη οικονομικής ευρωστίας στο ζενίθ της κρίσεως, την οποία δεν διαθέτουν όλοι οι πλοιοκτήτες.

Στην περίπτωση όμως που η κρίση παραταθεί, όπως συνέβη στον τελευταίο ναυτιλιακό κύκλο, υπάρχει κίνδυνος να παραδοθούν τα πλοία πριν από την ανάκαμψη και να μην μπορούν να εξυπηρετηθούν τις υποχρεώσεις τους.

Στον ναυτιλιακό κύκλο είναι φυσικό να παίζουν σημαντικό ρόλο και οι Τράπεζες αφού η ευκολία με την οποία διαθέτουν σε πολλές περιπτώσεις κεφάλαια για την χρηματοδότηση ναυπηγήσεων επηρεάζουν σε κάποια στιγμή την προσφορά χωρητικότητας.

Γι' αυτό στην τελευταία ναυτιλιακή κρίση ακούστηκαν πολλές επικριτικές φωνές για την πολιτική που ακολούθησαν οι Τράπεζες κατά την διάρκεια της προηγούμενης ανακάμψεως/ άνθησης και η οποία συνέβαλε στην παράταση της κρίσεως.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές φορές εμφανίζεται ένας ετεροχρονισμός στην εκδήλωση της υφέσεως στις δύο κύριες κατηγορίες πλοίων: ξηρού και υγρού φορτίου.

Πάντως οι δύο κατηγορίες δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν ανεπηρέαστες η μία από την άλλη αφού 5% περίπου του παγκόσμιου στόλου αφορά πλοία μικτού φορτίου (combis), τα οποία είναι φυσικό, με τα πρώτα συμπτώματα εκδηλώσεως της υφέσεως στη μία από τις δύο κατηγορίες, να δραστηριοποιούνται στην άλλη.

2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΔΑΝΕΙΑ

1. Διεύρυνση αιτήματος

Με την υποβολή αιτήματος χρηματοδοτήσεως για την αγορά, επισκευή ή την μετασκευή ενός ή περισσότερων πλοίων από κάποιο πελάτη ή μη, αρχίζει στην αρμόδια υπηρεσία της Τραπεζής εντατική προετοιμασία για τη διερεύνησή του.

Το πρώτο στοιχείο που ερευνάται και το οποίο βαρύνει ιδιαίτερα σε κάθε περίπτωση είναι το ποιόν του πελάτη, η συνέπειά του σε τυχόν προηγούμενη συνεργασία του με την Τράπεζα, αλλά και η οικονομική του επιφάνεια.

Ο δεύτερος σε σημασία παράγων που ερευνάται είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησεως του αιτουμένου δανείου από τα αναμενόμενα κέρδη των προς αγορά πλοίων.

Ο τρίτος κατά σειρά παράγων είναι οι προσφερόμενες εξασφαλίσεις. Και επειδή σχεδόν πάντοτε μεταξύ των εξασφαλίσεων περιλαμβάνεται προτιμωμένη υποθήκη επί του ή των υπό διαπραγμάτευση πλοίων, τίθεται αμέσως θέμα εκτιμήσεως ή ακόμη και επιθεωρήσεως των.

Οι δύο τελευταίοι παράγοντες εξετάζονται σε συνάρτηση με την διεθνή οικονομική συγκυρία, την κατάσταση στη διεθνή εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα το συγκεκριμένο σημείο στον ναυτιλιακό κύκλο.

2. Ποιόν του πελάτη – οικονομική επιφάνεια.

Για την διερεύνηση του κυριότερου αυτού από τους προαναφερθέντες παράγοντες:

- Αντλούνται πληροφορίες από το αρχείο της Τραπεζής σχετικά με την τυχόν προηγούμενη συνεργασία του πελάτη με την Τράπεζα.
- Αν πρόκειται για νέο πελάτη ζητούνται πληροφορίες από τον μέχρι την στιγμή εκείνη τραπεζίτη του.
- Γίνεται προσπάθεια συγκεντρώσεως πληροφοριών από την αγορά και,
- Ζητούνται από τον πελάτη θεωρημένοι, από ορκωτούς λογιστές, ενοποιημένοι ισολογισμοί και λογαριασμοί αποτελεσμάτων των εταιριών του της τελευταίας τριετίας (συνήθως πρακτική στα ναυτιλιακά συγκροτήματα είναι για κάθε πλοίο να ιδρύεται από μία ναυτιλιακή εταιρία και να υπάρχει ξεχωριστή εταιρία διαχειρίσεως των).

3. Δυνατότητα εξυπηρέτησεως του αιτουμένου δανείου.

Το πεδίο διερευνήσεως του παράγοντα αυτού είναι πολύ ευρύ και για την στάθμισή του εξετάζονται πολλά θέματα.

Βεβαίως αντικειμενικός σκοπός είναι να διερευνηθεί αν τα πιθανολογούμενα κέρδη από την εκμετάλλευση των συγκεκριμένων πλοίων επιτρέπουν την εξυπηρέτηση των δόσεων και των τόκων του αιτουμένου δανείου.

Η κατάρτιση του πίνακα των προς εξυπηρέτηση υποχρεώσεων είναι εύκολη με μόνο μεταβλητό παράγοντα το επιτόκιο για το οποίο λαμβάνεται υπ' όψη το τρέχον με κάποια πρόβλεψη αυξήσεως του αν τη στιγμή εκείνη ευρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα.

Τα ναυτιλιακά δάνεια συνήθως χορηγούνται σε \$ ΗΠΑ το δε επιτόκιο είναι διακυμάνσιμο και αποτελείται από δύο μέρη : (α) ένα σταθερό (spread), το εύρος του οποίου επηρεάζεται από την φερεγγυότητα του πελάτη και το μέγεθος της συνεργασίας με την τράπεζα και μπορεί να κυμανθεί από ½% μέχρι 3 ½% και (β) ένα μεταβλητό που για τα δάνεια που καταρτίζονται στην Ευρώπη είναι το LIBOR (LONDON INTER BANK OFFERED RATE). Πρόκειται για το επιτόκιο που

προσφέρεται σε πρώτης τάξεως τράπεζες στην αγορά του Λονδίνου για καταθέσεις προθεσμίας 3 ή 6 μηνών. Το LIBOR καθορίζεται 2 ημέρες προ της ενάρξεως της περιόδου εκτοκισμού (rollover period) και παραμένει σταθερό κατά την διάρκεια της περιόδου αυτής, η οποία είναι τρίμηνη ή εξάμηνη.

Στις ΗΠΑ αντίστοιχο του LIBOR είναι το prime rate.

Το σκέλος που παρουσιάζει δυσκολία είναι εκείνο της προβλέψεως των κερδών από την εκμετάλλευση των πλοίων.

Για την πρόβλεψη αυτή θα πρέπει να προϋπολογισθούν τα πιθανά έσοδα και τα προβλεπόμενα έξοδα:

α. Έσοδα.

Για την στάθμιση των πιθανολογούμενων εσόδων λαμβάνονται υπ' όψιν:

- (i) Η τυχόν ύπαρξη κάποιας χρονοναυλώσεως.
- (ii) Οι ναύλοι που επέτυχε το πλοίο, αλλά και τα άλλα πλοία της ίδιας κατηγορίας, μεγέθους και ηλικίας, κατά την τελευταία περίοδο και ο δείκτης BFI ή Worldscale αναλόγως με τον τύπο του πλοίου,
- (iii) Η διεθνής οικονομική και πολιτική κατάσταση
- (iv) Η συνολική χωρητικότητα των υπό ναυπήγηση πλοίων του συγκεκριμένου τύπου και μεγέθους, και
- (v) Φυσικά το σημείο του ναυπλιακού κύκλου.

Για την εκτίμηση της αξίας κάποιας χρονοναυλώσεως πρέπει να εξετάζονται το κύρος του ναυλωτού και το χρονικό σημείο του ναυλωτικού κύκλου. Γιατί είναι τόσοι πολλοί και πολύπλοκοι οι όροι των ναυλοσυμφώνων που, αν ακολουθήσει περίοδος υφέσεως και κρίσεως και μειωθούν οι ναύλοι, υπάρχει κίνδυνος να στηριχθεί κάπου ο ναυλωτής για να διακόψει την χρονοναύλωση. Γι' αυτό η αγορά υποστηρίζει ότι οι τραπεζίτες δεν πρέπει να στηρίζονται ανεπιφύλακτα στις χρονοναυλώσεις (never accept them at face value)

Όσον αφορά τους τρέχοντες ναύλους, η Τράπεζα συγκεντρώνει πληροφορίες από την αγορά (ναυλομεσίτες, εφοπλιστές κ.α.) και κυρίως από τον ναυτιλιακό τύπο.

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχουν τέσσερα είδη **ναυλώσεως**:

- Η ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια (single or consecutive voyage charter)
- Η χρονοναύλωση (time-charter)
- Η ναύλωση πλοίου γυμνού (bare-boat charter)
- Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων (contract of affreightment) (λιγότερο διαδεδομένη μορφή)

Στην πρώτη περίπτωση ο ιδιοκτήτης διαθέτει στον ναυλωτή το πλοίο του για τη μεταφορά συμφωνηθέντος κατά είδος και ποσότητα φορτίου από ένα ή περισσότερα λιμάνια σε ένα ή περισσότερα αλλά λιμάνια. Ο ναύλος συμφωνείται κατά μονάδα βάρους ή όγκου και κατ'αποκοπή και ο κύριος του πλοίου καλύπτει κάθε είδους δαπάνη. Καθυστερήσεις λόγω κακοκαιρίας, απεργιών, ή δυσχερειών φορτώσεως ή εκφορτώσεως βαρύνουν τον ιδιοκτήτη.

Στην περίπτωση της χρονοναυλώσεως ο πλοιοκτήτης μισθώνει το πλοίο στον ναυλωτή για ορισμένο χρονικό διάστημα και είναι υπόλογος μόνο για τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου.

Τα καύσιμα, οι δαπάνες φορτοεκφορτώσεως, τα διόδια, τα λιμενικά τέλη κλπ. καλύπτονται από τον ναυλωτή. Το πλοίο όμως είναι εξ ολοκλήρου εις χείρας του

ιδιοκτήτη. Σε περιπτώσεις επισκευών το πλοίο τίθεται εκτός απασχολήσεως (off hire).

Στην περίπτωση του bare-coat charter την ευθύνη αλλά και την δαπάνη για την επάνδρωση, τον εφοδιασμό και την συντήρηση του πλοίου αναλαμβάνει ο ναυλωτής. Ο ναύλος συνήθως καταβάλλεται στην αρχή κάθε μήνα. Με την λήξη της ναυλώσεως το πλοίο πρέπει να επιστραφεί στους ιδιοκτήτες στην ίδια κατάσταση που παραδόθηκε από αυτούς.

Στην τέταρτη μορφή ναυλώσεως η ναυτιλιακή εταιρεία συμφωνεί τη μεταφορά σε τακτά χρονικά διαστήματα ποσότητας φορτίου μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων.

Πέραν όμως των μακροχρόνιων μεταβολών του ναυτιλιακού κύκλου το ύψος των ναύλων επηρεάζεται βραχυχρόνια από τους εξής παράγοντες:

- μεταβολή της τιμής των καυσίμων, μεταβολή της ισοτιμίας των κυριότερων διεθνών νομισμάτων,
- μεταβολή των λιμενικών τελών και των διοδίων διωρύγων, τοπικούς πολέμους, που μπορεί να προκαλέσουν ελλείψεις ή αυξημένη ζήτηση πρώτων υλών,
- απεργίες, που επηρεάζουν την διακίνηση πρώτων υλών και προϊόντων, και
- ασυνήθεις κακοκαιρίες.

Η εξέλιξη των τιμών των ναύλων ξηρού φορτίου παρακολουθείται από το 1985 από τον δείκτη BALTIC FREIGHT INDEX (BFI), που καταρτίζεται σε καθημερινή βάση από το BALTIC EXCHANGE του Λονδίνου.

Για την κατάρτιση του λαμβάνονται υπόψη οι ναύλοι 14 διαφορετικών ταξιδιών, καθένιας των οποίων έχει διαφορετική βαρύτητα στο σχηματισμό του και συμμετέχει με διαφορετικά ποσοστά που κυμαίνονται από 2,5-20%.

β. Τα Έξοδα

Στην πράξη σήμερα οι ναυτιλιακές εταιρίες χρησιμοποιούν δύο ειδών κόστη, το προϋπολογιστικό και το απολογιστικό.

Το προϋπολογιστικό καταρτίζεται ως έγγιστα προκειμένου να ληφθεί απόφαση εάν είναι σύμφωνη προσφερόμενη ναύλωση. Ο προϋπολογισμός του κόστους είναι ιδιαίτερα δυσχερής αφού αφορά την εκμετάλλευση πλοίων και εμπεριέχει πολλούς αστάθμητους παράγοντες, γι' αυτό και απαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις και πείρα. Σημειώνεται ότι εκτός από τις διαφοροποιήσεις στις τιμές των εφοδίων του πλοίου, στα έξοδα φορτώσεως/ εκφορτώσεως και συντηρήσεως, και στα λιμενικά τέλη, σημαντικό ρόλο παίζουν πολλές φορές και απρόβλεπτοι παράγοντες όπως ζημιές, απεργίες, δυσμενείς καιρικές συνθήκες κλπ.

Το πραγματικό ή απολογιστικό κόστος καταρτίζεται εκ των υστέρων για να εξευρεθεί το κέρδος ή η ζημιά που προέκυψε από κάθε ναύλωση.

Οι αποκλίσεις που προκύπτουν από την σύγκριση των επιμέρους στοιχείων του προϋπολογιστικού και του απολογιστικού κόστους αποτελούν αντικείμενο έρευνας και τα προκύπτοντα συμπεράσματα πολύτιμο βοήθημα των πλοιοκτητών και οδηγό για την προσαρμογή της πολιτικής τους.

Οι δαπάνες παραγωγής μιας ναυτιλιακής υπηρεσίας διακρίνονται σε:

- (i) Τρέχουσες δαπάνες, που είναι σταθερές, δηλαδή παραμένουν αμετάβλητες ανεξάρτητα από την έκταση του παραγομένου μεταφορικού έργου.
- (ii) Έξοδα ταξιδιού, που είναι μεταβλητά, δηλαδή μεταβάλλονται ανάλογα με την έκταση του παραγομένου μεταφορικού έργου, και

(iii) Δαπάνες κεφαλαίου.

4. Το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου

Όπως προαναφέρθηκε, τόσο οι ναύλοι όσο και οι αξίες των πλοίων ακολουθούν μία καμπύλη που έχει ονομαστεί ναυτιλιακός κύκλος.

Έτσι λοιπόν τόσο τα προβλεπόμενα έσοδα και η από αυτά εξαρτώμενη δυνατότητα εξυπηρέτησεως του αιτούμενου δανείου, όσο και η αξία των προσφερομένων σε ασφάλεια πλοίων είναι πολύ σημαντικό να εξετάζονται σε σχέση με το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου. Εάν δηλαδή η αγορά αναμένεται φυσιολογικά να ακολουθήσει ανοδική ή καθοδική πορεία τα επόμενα χρόνια.

Από τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ο Τραπεζίτης που δανείζει στην περίοδο της κρίσεως θα πρέπει να ανησυχεί λιγότερο για την εξέλιξη των ναύλων και της αξίας των ενυπόθηκων πλοίων, από εκείνον που δανείζει κατά την περίοδο της ανθήσεως (boom), που πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός.

2.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

1. Η Προσφορά της Τραπέζης (offer)

Όταν ολοκληρωθεί η διερεύνηση του αιτήματος του πελάτη ετοιμάζεται και αποστέλλεται κατάλληλη απάντηση, θετική ή αρνητική.

Εάν η Τράπεζα είναι διατεθειμένη να προχωρήσει σε χορήγηση δανείου, τότε απαντά με επιστολή προσφοράς, η οποία περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις.

Οι κυριότεροι από τους όρους που συνήθως περιλαμβάνονται στην προσφορά είναι οι εξής :

- **Δανειολήπτης (Borrower)**
- **Νόμισμα- ποσόν δανείου (Currency- Loan amount) :** (τα ναυτιλιακά δάνεια συνήθως χορηγούνται σε \$ Η. Π. Α.).
- **Σκοπός δανείου (purpose)**
- **Επιτόκιο (interest) :** όπως προαναφέρθηκε, αναλόγως τη φήμη του πελάτη και του μεγέθους της συνεργασίας με την Τράπεζα μπορεί να κυμανθεί από ½% μέχρι 3 ½% πάνω από το επιτόκιο που προσφέρεται στην τράπεζα από πρώτης τάξεως Τράπεζες στη διατραπεζική αγορά του Λονδίνου (LIBOR) δύο εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου εκτοκισμού (3 ή 6 μήνες), για το ποσό δανείου και το ίδιο με την περίοδο εκτοκισμού χρονικό διάστημα. Συνήθως προβλέπεται και επιτόκιο καθυστέρησης (penalty interest) 1-2% μεγαλύτερο του συμβατικού.
- **Εκτοκισμός :** ο τόκος (αν δεν πρόκειται για τοκοχρεολυτικό δάνειο) υπολογίζεται τοκαριθμικώς για τις πραγματικές ημέρες σε βάση όμως έτους 360 ημερών, όπως συνηθίζεται για τα δάνεια ευρώδολαρίων και όχι 365 ημερών. Η ιδιομορφία αυτή ευνοεί κατά τη χρηματοδοτούσα τράπεζα.
- **Προμήθεια (flat fee) :** κυμαίνεται συνήθως μεταξύ ¼ - 1 % εφ' άπαξ. Πολλές τράπεζες επιβαρύνουν και με προμήθεια δεσμεύσεως (commitment fee), η οποία υπολογίζεται σε ετήσια βάση και βαρύνει

τον πελάτη από της αποδοχής της προσφοράς της Τραπεζής μέχρι της αναλήψεως του δανείου (σε περιπτώσεις σταδιακής αναλήψεως του δανείου υπολογίζεται επί του μέρους του δανείου που δεν έχει αναληφθεί).

- **Αποπληρωμή** (repayment) : τα δάνεια για την αγορά πλοίων φθάνουν σε διάρκεια μέχρι τα 8 χρόνια. Η αποπληρωμή μπορεί να καθορισθεί σε ίσες συνήθως εξαμηνιαίες ή και τριμηνιαίες, τοκοχρεολυτικές δόσεις ή ίσες, δόσεις κεφαλαίου, πλέον των αναλογούντων τόκων.
- Σε εξαιρετικές περιπτώσεις συμφωνούνται σταδιακά αυξανόμενες δόσεις ή ακόμη και η τελευταία δόση δυσανάλογα μεγάλη (balloon payment).
- **Καταβολή δανείου** (drawdown) : Συνήθως η προσφορά της Τραπεζής θέτει περιορισμένο χρονικό διάστημα εντός του οποίου πρέπει να ολοκληρωθεί η διαδικασία και να καταβληθεί το δάνειο.
- **Προπληρωμή** (prepayment) : Συνήθως επιτρέπεται η προπληρωμή μιας ή περισσοτέρων δόσεων κατά την έναρξη των περιόδων εκτοκισμού υπό ορισμένους ενδεχομένως όρους (προειδοποίηση κ.α.).
- **Εξασφαλίσεις** (securities) : Στις περισσότερες περιπτώσεις ναυτιλιακών δανείων λαμβάνονται εξασφαλίσεις επί πλοίων, οι οποίες περιλαμβάνουν:
 - εγγραφή προτιμώμενης υποθήκης
 - εκχώρηση όλων των ασφαλειών του πλοίου : του σκάφους και του μηχανοστασίου (Hull + machinery) της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (Third parties), κατά κινδύνων πολέμου (War risks) και συνήθως του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστή (Mortgagee's interest). Οι ασφάλειες πρέπει να καλύπτουν το 130% του δανείου και το 100% της αξίας του ενυπόθηκου πλοίου χωρίς ναυλοσύμφωνο
 - εκχώρηση των εσόδων του πλοίου
 - εγγύηση της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Συνήθως ζητείται και η προσωπική εγγύηση των φορέων. Πολλές φορές οι φορείς μεγάλων ναυτιλιακών συγκροτημάτων αρνούνται την παραχώρηση των προσωπικών τους εγγυήσεων επικαλούμενοι την οικονομική επιφάνεια των συγκροτημάτων τους.

Η απάντηση των τραπεζών βεβαίως μπορεί να είναι:

- **Top- up clause:** συνήθως περιλαμβάνεται και όρος ο οποίος προβλέπει ότι όταν το ποσόν του δανείου ξεπερασει κάποιο προκαθορισμένο ποσοστό της αξίας των πλοίων ο δανειολήπτης υποχρεούται ή να προπληρώσει μέρος του δανείου ή να προσφέρει επιπλέον εξασφαλίσεις ώστε ο λόγος του ανεξόφλητου υπολοίπου του δανείου προς τις εξασφαλίσεις να ευρεθεί πάλι εντός του ποσοστού αυτού.
- **Πληροφορίες περί της οικονομικής κατάστασεως :** Οι πελάτες της τραπεζής αναλαμβάνουν την υποχρέωση της προσκομίσεως κάθε χρόνο ενοποιημένου ισολογισμού και λογαριασμού εκμεταλλεύσεως καθώς και κάθε άλλης οικονομικής φύσεως πληροφοριών που η τράπεζα μπορεί να ζητήσει.
- **Εκτιμήσεις/ Επιθεωρήσεις :** Η Τράπεζα έχει δικαίωμα να ζητάει εκτιμήσεις της αξίας του/ των πλοίων, από ανεξαρτήτους εκτιμητές,

έξοδα του δανειολήπτη, καθώς και να προβαίνει σε επιθεωρήσεις αυτών.

Εφ' όσον η προσωπική εγγύηση των κυρίων φορέων είναι κάτι περιττό για την Τράπεζα, οπωσδήποτε η παραχώρησή της δεν εγκυμονεί κινδύνους για τους φορείς.

2. Η σύμβαση χρηματοδότησεως (loan agreement).

Μετά την αποδοχή από μέρος του πελάτη της προσφοράς της Τραπέζης, η τελευταία δίδει εντολή στους Νομικούς Συμβούλους της για την κατάρτιση σχεδίου συμβάσεως χρηματοδότησεως.

Η σύμβαση περιλαμβάνει όλους τους περιεχόμενους στην προσφορά της Τραπέζης όρους, οι οποίοι εκτέθηκαν στο προηγούμενο εδάφιο.

Βάσει της συμβάσεως η Τράπεζα δικαιούται να κηρύξει το δάνειο ληξιπρόθεσμο και απαιτητό σε περίπτωση:

- καθυστερήσεως δόσεως ή τόκων ή άλλων οφειλομένων ποσών
- παραβάσεως οποιουδήποτε από τους όρους της συμβάσεως
- ουσιώδους μειώσεως των παραχωρηθείσων ασφαλειών ή απώλειας του ενυπόθηκου πλοίου
- πτωχεύσεως ή θέσεως υπό αναγκαστική διαχείριση του δανειζόμενου ή του εγγυητού
- μεταβιβάσεως της επιχειρήσεως του δανειζόμενου ή μέρους αυτής
- αναμιξέως του πλοίου σε εμπόριο ή εργασίες παράνομες.

Τέλος, η σύμβαση αναφέρει το δικαίωμα από το οποίο διέπεται καθώς και τα αρμόδια για την επίλυση κάθε διαφοράς δικαστήρια.

3. Η ναυτική υποθήκη

Μετά την υπογραφή της συμβάσεως χρηματοδότησεως από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη η Τράπεζα αναθέτει στους Νομικούς Συμβούλους της την κατάρτιση συμβάσεως παροχής υποθήκης επί των προσφερομένων σε ασφάλεια του δανείου πλοίων.

Η υπογραφή της γίνεται ενώπιον συμβολαιογράφου. Όμως η Τράπεζα εξασφαλίζεται μόνο από την εγγραφή της (registration) στο ναυτικό υποθηκολόγιο.

Η διαδικασία εγγραφής ναυτικής υποθήκης σε υποθηκολόγιο παρουσιάζει διαφορές ανάλογα με την εθνικότητα του προς υποθήκευση πλοίου.

Στο έγγραφο της υποθήκης συνήθως περιλαμβάνονται πολλοί από τους βασικούς όρους της δανειστικής συμβάσεως όπως π.χ. ότι η πλοιοκτήτρια εταιρία:

(i) εκχωρεί:

κάθε ναύλο ή μίσθωμα του πλοίου, και
τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις της εκ των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

(ii) αναλαμβάνει την υποχρέωση να :

- ασφαρίζει το πλοίο για όσο διάστημα ισχύει η υποθήκη για ποσό δολαρίων Η. Π. Α. τουλάχιστον κατά 30% μεγαλύτερο από το ποσό της υποθήκης.

Η ασφάλιση πρέπει να:

- καταρτίζεται κατά χρόνο (time insurance) και όχι κατά ταξίδι,

- ανατίθεται σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές και
- περιλαμβάνει όλους τους κινδύνους (θαλάσσης, κατά τρίτων, πολέμου και συνήθως και του ενδιαφέροντος του δανειστού).
- αναφέρει το ενδιαφέρον της Τραπέζης σαν ενυπόθηκης δανείστριας
- περιλαμβάνει όρο 15/ήμερης προειδοποίησης της Τραπέζης πριν από την ακύρωση των ασφαλειών (cancellation clause)
- ειδοποιεί τηλεγραφικός την Τράπεζα για κάθε ατύχημα ή ζημιά του πλοίου (πέραν κάποιου προκαθορισμένου ποσού) ή για κατάσταση ή κατακράτησή του.
- διατηρεί το πλοίο ενταγμένο σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα επιτρέπει σε εκπροσώπους της Τραπέζης να ανέρχονται επί του πλοίου για επιθεώρηση της καταστάσεώς του
- μη μεταβάλλει την σημαία, το όνομα και το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου και να μην επιτρέψει την εγγραφή άλλου βάρους χωρίς την συγκατάθεση της Τραπέζης.
- μην επιτρέψει να ταξιδέψει το πλοίο για παράνομη εμπορία ή λαθρεμπορία πολέμου ή να παραβεί οποιοδήποτε νόμο.

Εξάλλου, όπως προαναφέρθηκε, η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη δίδει στην Τράπεζα το δικαίωμα :

- (i) να αναλαμβάνει την διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου, και
- (ii) να προβαίνει στην πώληση του πλοίου, είτε με εκούσια εκποίηση, που στην πράξη σπανιότατα συμβαίνει, είτε με δημόσιο πλειστηριασμό.

4. Η εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και των εσόδων.

Συγχρόνως με την υποθήκη λαμβάνονται εκχωρήσεις:

- I. των ασφαλιστικών αποζημιώσεων, και
- II. των εσόδων από ναύλους.

Αν και βεβαίως το κείμενο της υποθήκης προβλέπει πάντοτε εκχώρηση των δικαιωμάτων και των απαιτήσεων εκ των ασφαλιστηρίων συμβολαίων αλλά και παντός ναύλου ή μισθώματος.

I. Εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων

Το σχετικό έγγραφο εκχωρήσεως κοινοποιείται από τους Νομικούς Συμβούλους της Τραπέζης στους ασφαλιστές από τους οποίους ζητείται:

- (i) να αναφέρουν στα σχετικά ασφαλιστήρια το ενδιαφέρον της Τραπέζης σαν ενυπόθηκης δανείστριας,
- (ii) να δεσμευτούν ότι ακύρωση των ασφαλιστηρίων μπορεί να λάβει χώρα μόνο μετά την παρέλευση δύο συνήθως εβδομάδων από της έγγραφης ειδοποίησης της Τραπέζης (notice of cancellation)

Στο ασφαλιστήριο κατά κινδύνων θαλάσσης (H + M) περιλαμβάνεται ειδικός όρος (loss payable clause), η διατύπωση του οποίου διαμορφώνεται από τους Νομικούς Συμβούλους της Τραπέζης, βάσει του οποίου οι ασφαλιστές δεσμεύονται, σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, να διαθέσουν την ασφαλιστική αποζημίωση μόνο μετά από οδηγίες της ενυπόθηκης δανείστριας Τραπέζης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει συμβατική δέσμευση αναθέσεως της ασφαλίσεως σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές, η επιλογή των οποίων σε κάθε περίπτωση τελεί υπό την έγκριση της Τραπεζής.

II. Εκχώρηση των εσόδων.

Εκτός από την γενική εκχώρηση των εσόδων του πλοίου (general assignment of earnings) λαμβάνεται, αν υπάρχει συγκεκριμένη ναύλωση, και ειδική εκχώρησή της, η οποία κοινοποιείται νομότυπα στους ναυλωτές από τους οποίους ζητείται να αναλάβουν την δέσμευση της διοχετεύσεως των ναύλων μέσω του συγκεκριμένου καταστήματος της ενυπόθηκτης δανείστριας Τραπεζής.

Συνήθως η Τράπεζα επιμένει στο άνοιγμα λογαριασμού (anticipation account) στον οποίο συγκεντρώνεται κατά μήνα μέρος των διερχομένων ναύλων για τον σχηματισμό κεφαλαίου ικανού για την εξόφληση της επομένης δόσεως.

5. Παροχή προσωπικών εγγυήσεων

Η προσωπική εγγύηση εξικνείται μέχρι συγκεκριμένου ποσού πλέον τόκων έπ' αυτού, ο λογισμός των οποίων όμως αρχίζει από της εγγράφου ειδοποιήσεως του εγγυητού από την Τράπεζα.

6. Χορήγηση του δανείου.

Μετά την ολοκλήρωση των πιο πάνω διαδικασιών και την συγκέντρωση όλων των εξασφαλίσεων και με την σύμφωνη γνώμη των Νομικών Συμβούλων χορηγείται το δάνειο.

7. Άλλες μορφές ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

Πιο πάνω έγινε αναφορά στην κλασική μορφή μεσοπρόθεσμων ναυτιλιακών δανείων για την αγορά πλοίου.

Πέραν όμως αυτών υπάρχουν άλλες τρεις μορφές χρηματοδοτήσεων:

α. Η μέθοδος Leasing.

Κατ' αυτήν το πλοίο αγοράζεται από τον χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάσει μεσομακροπρόθεσμου συμβολαίου, το οποίο δίδει στον εφοπλιστή απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο.

Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου και απολαμβάνει τυχόν φορολογικά πλεονεκτήματα.

β. Πίστωση του ναυπηγείου (shipyard credit)

Τα ναυπηγεία προκειμένου να εξασφαλίσουν παραγγελίες πλοίων παρέχουν πίστωση στους πλοιοκτήτες.

Έτσι συνήθως συμφωνείται η καταβολή 5-10% της τιμής με την υπογραφή του συμβολαίου και το υπόλοιπο σε δόσεις με την πρόοδο της ναυπηγήσεως αλλά και μετά από αυτήν.

γ. Κοινοπρακτικά δάνεια (syndicated loans).

Πρόκειται για συνήθως μεγάλα μεσοπρόθεσμα δάνεια για την αγορά πλοίου με την ιδιομορφία ότι η χρηματοδότηση γίνεται από ομάδα Τραπεζών ή άλλων οργανισμών, οι οποίοι μετέχουν με διάφορα ποσοστά ο καθένας, ώστε να υπάρχει κατανομή του κινδύνου.

Την διαχείριση του δανείου αναλαμβάνει ο χρηματοδοτικός οργανισμός που μετέχει στο δάνειο με το μεγαλύτερο ποσοστό (leading manager).

Σε περίπτωση δυσμενούς εξελίξεως του δανείου οι αποφάσεις για την τύχη του λαμβάνονται κατά πλειοψηφία.

Πάντως, μετά την τελευταία ναυτιλιακή κρίση, λόγω ακριβώς των δυσχερειών που παρουσιάζει η αντιμετώπιση προβληματικών περιπτώσεων, τέτοιας μορφής τείνουν να περιοριστούν μόνο σε πρώτης τάξεως πλοιοκτήτες.

2.3 ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

Η ένταση κεφαλαίου που χαρακτηρίζει την ναυτιλία σε συνδυασμό με τους αυξημένους κινδύνους που εγκυμονεί η θαλασσοπλοΐα δίδει μεγάλη βαρύτητα στο θέμα ασφάλιση των πλοίων για όλους τους αναμεμειγμένους στο ναυτιλιακό κύκλωμα (πλοιοκτήτη, τράπεζα, ναυλωτή κλπ).

Οι κυριότερες ναυτικές ασφάλειες είναι:

- του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull and machinery).
- της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (Third parties)
- κατά κινδύνων πολέμου (War risks)
- του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού (Mortgagee's interest)

Την ασφάλιση του σκάφους και της μηχανής καθώς και του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού αναλαμβάνουν μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες (Underwriters) μέσω ασφαλειομεσιτών (Insurance Brokers), ενώ τις άλλες δύο, συνήθως, κοινά ταμεία (συνεταιρισμοί) πλοιοκτητών (Mutual Clubs).

1. Ασφάλεια του σκάφους και των μηχανών (Hull and Machinery Insurance)

Η ασφάλεια αυτή καλύπτει ναυτικούς κινδύνους που μπορεί να προκαλέσουν ζημιά ή και ολική απώλεια του σκάφους και των μηχανών του. Τέτοιοι κίνδυνοι είναι ατυχήματα κατά την φόρτωση, εκφόρτωση, εφοδιασμό με καύσιμα, επισκευή, ή ατυχήματα κατά την διάρκεια των ταξιδιών. Επίσης ατυχήματα στο σκάφος και τις μηχανές από αμέλεια των ναυλωτών, των επισκευαστών, ή του πλοιάρχου και του πληρώματος καλύπτονται από την ασφαλιστική αυτή. Φυσικά εξαιρούνται ρητώς κίνδυνοι από πολεμικές ενέργειες.

Σημειώνονται πάντως ότι οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι κατονομάζονται ένας προς έναν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και φυσικά το εύρος τους ποικίλει στις διάφορες ασφαλιστικές αγορές.

Εκτός από το ασφαλιστήριο (cover note) οι Τράπεζες για την καλύτερη προστασία τους ζητούν από τους ασφαλειομεσίτες υποσχετική επιστολή (letter of

undertaking) με την οποία αναλαμβάνεται η υποχρέωση ειδοποίησης των πρώτων για οποιαδήποτε μεταβολή που μπορούσε να προκαλέσει ακυρότητα των ασφαλιστηρίων.

Σ' αυτήν επισυνάπτονται αντίγραφο της ειδοποίησης εκχώρησης (notice of assignment) υπογεγραμμένη από τον πλοιοκτήτη μαζί με ειδικό όρο σχετικά με την πληρωμή της ασφαλιστικής αποζημίωσης στην Τράπεζα σε περίπτωση ατυχήματος (Loss payable clause).

Το ύψος των ασφάλιστρων, εκτός από την αξιοπιστία της συγκεκριμένης αγοράς, επηρεάζεται και από το κύρος των πλοιοκτητών, από τον αριθμό των ασφαλισμένων πλοίων (συνήθως όλα τα πλοία ενός πλοιοκτήτη είναι ασφαλισμένα στους ίδιους Underwriters) και την προϊστορία τους σε ναυτικά ατυχήματα. Η αξιοπιστία και το κύρος των Underwriters διαφέρει από αγορά σε αγορά γι' αυτό και υπάρχει και διαφορά στο κόστος ασφάλισης. Βέβαια, συνήθως, σε κάθε ασφαλιστήριο ο κίνδυνος κατανέμεται σε περισσότερους από έναν Underwriters, η συμμετοχή των οποίων εκφράζεται σαν ποσοστό επί της ασφαλιστικής αξίας.

Για περιόδους παροπλισμού του πλοίου (Lay-up) προβλέπεται ειδική έκπτωση επί των ασφάλιστρων, αφού οι κίνδυνοι είναι οπωσδήποτε μειωμένοι.

Κάθε μορφής ασφαλιστήριο αναφέρει το ενδιαφέρον των ενυπόθηκων δανειστών (Τράπεζες κλπ) και συνήθως περιλαμβάνει όρο 15/ ημέρου προειδοποίησης των πριν από τυχόν ακύρωση λόγω μη πληρωμής των ασφάλιστρων.

Η ασφάλεια Hull and Machinery καλύπτει :

(α) Απώλεια ή ζημιά στο ασφαλισμένο πλοίο που προκλήθηκε από κίνδυνο θαλάσσης, πειρατεία, κλοπή, φωτιά, έκρηξη, ατυχήματα κατά την φόρτωση-εκφόρτωση φορτίου και καυσίμων, καθώς και αμέλεια του πλοιάρχου και του πληρώματος, και

(β) Τα $\frac{1}{4}$ της αποζημίωσης που υποχρεούται το ασφαλιζόμενο πλοίο να καταβάλει λόγω απώλειας ή ζημιάς που προκλήθηκε σε άλλο πλοίο μετά από σύγκρουση (το υπόλοιπο $\frac{1}{4}$ καλύπτεται από το Protection and Indemnity Club, που ασφαρίζει έναντι τρίτων, όπως διεξοδικότερα αναφέρεται πιο κάτω).

Λόγοι που μπορούν να οδηγήσουν σε άρνηση ή αδυναμία των Underwriters να καταβάλλουν την ασφαλιστική αποζημίωση είναι πολλοί.

Θα ήταν δε, δυνατόν να καταταγούν σε τρεις κατηγορίες :

- (i) Ατύχημα που δεν καλύπτεται από τους όρους του συγκεκριμένου ασφαλιστηρίου,
- (ii) Πτώχευση του underwriter, και
- (iii) Πράξεις ή παραλείψεις των πλοιοκτητών, όπως :
 - μη πληρωμή των ασφάλιστρων
 - παράβαση των όρων, όπως :
 - Απόσυρση πιστοποιητικού αξιοπλοίας
 - Διεξαγωγή παράνομου εμπορίου
 - Απόκλιση από πορεία κλπ.
 - Απώλεια της κλάσεως
 - Μεταβίβαση κυριότητας
 - Αλλαγή σημαίας, κλπ.

Σημειώνεται ακόμη, ότι τα ασφαλιστήρια συνήθως προβλέπουν ότι σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, ανεξαρτήτως του συνολικού ύψους της ζημιάς, ένα μικρό, σαφώς καθοριζόμενο και σταθερό ποσό (deductible), βαρύνει τον πλοιοκτήτη.

Τέλος επισημαίνεται, ότι το ποσόν για το οποίο είναι ασφαλισμένο ένα πλοίο πρέπει, εφόσον είναι υποθηκευμένο σε ασφάλεια δανείου να είναι 30% μεγαλύτερο

από το ανεξόφλητο υπόλοιπο του δανείου και τουλάχιστον ίσο με την τρέχουσα χωρίς ναυλοσύμφωνο (charter free) αξία του πλοίου.

2. Ασφάλιση του ενυπόθηκου δανειστού (Mortgagee's Interest Insurance).

Πρόκειται για ασφάλεια που προστατεύει τον ενυπόθηκο δανειστή ενός πλοίου σε περίπτωση που απορριφθεί από τους Underwriters αίτημα καταβολής ασφαλιστικής αποζημίωσης, μετά από βύθιση του υποθηκευμένου πλοίου ή ζημιά στο ίδιο ή σε τρίτους.

Η απόρριψη του αιτήματος καταβολής ασφαλιστικής αποζημίωσης σύμφωνα με τους όρους της H. & M. Insurance μπορεί να οφείλεται:

(α) Σε πράξη ή παράλειψη των πλοιοκτητών ή ναυλωτών συμπεριλαμβανομένης της παραβάσεως των όρων του ασφαλιστηρίου H. & M., ακόμη και σε περίπτωση εσκεμμένης βυθίσεως του πλοίου, και

(β) Σε απώλεια από το πλοίο της ικανότητας προς θαλασσοπλοία ή σε περίπτωση ελλιπούς επανδρώσεως ή εξοπλισμού του πλοίου.

Η ασφάλιση της μορφής αυτής, καλύπτει τον δανειστή ακόμη και στην περίπτωση, που ο πλοιοκτήτης και οι ασφαλιστές H. & M. καταλήξουν σε συμβιβαστική συμφωνία καταβολής μειωμένης ασφαλιστικής αποζημίωσης, η οποία όμως δεν επαρκεί για την εξόφληση του υφιστάμενου υπολοίπου του δανείου.

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημιουργία υποχρεώσεως αποζημίωσης των ενυπόθηκων δανειστών : το πλοίο πρέπει να ήταν ασφαλισμένο καθ' όλων των μορφών κινδύνου (H. & M., έναντι τρίτων και κατά κινδύνων πολέμου). Το ποσόν της ασφαλιστικής αποζημίωσης είναι ίσο με το μικρότερο από τα πιο κάτω ποσά :

- (i) Το ποσόν της ζημιάς
- (ii) Το ανεξόφλητο υπόλοιπο του δανείου
- (iii) Το ασφαλισμένο ποσό.

Η ασφαλιστική αποζημίωση καταβάλλεται εντός τριών μηνών από της υποβολής του σχετικού φακέλου, ο οποίος θα περιλαμβάνει την οριστική απόρριψη του αιτήματος από τους H. & M. Underwriters.

3. Ασφάλεια αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (Third parties).

Για την ασφάλιση κινδύνων τους οποίους δεν κάλυπταν οι ασφαλιστικές εταιρίες ή για την ασφάλιση των οποίων ζητούσαν υπερβολικά ασφάλιστρα οι πλοιοκτήτες διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών συστήσανε δικούς τους συνεταιρισμούς (Clubs) με σκοπό να κατανέμουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους.

Κυριότεροι των συνεταιρισμών αυτών είναι οι “προστασίας” και “αποζημίωσης” (Protection and indemnity).

Κατά την “είσοδο” (entry) ενός πλοίου στο Club προκαταβάλλεται ένα ασφάλιστρο, το επονομαζόμενο “call”, το οποίο έχει υπολογιστεί βάσει εκτιμήσεων του πιθανού ύψους των πληρωμών που μπορεί να κάνει το Club στο έτος εκείνο. Στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου, μετά από σύγκριση των εισπραχθέντων calls προς τις καταβληθείσες ασφαλιστικές αποζημιώσεις προκύπτει αν πρέπει να γίνει συμπληρωματική καταβολή (supplementary call). Ευνόητο είναι ότι στην αντίστροφη περίπτωση, επιστροφές γίνονται μόνο μέλη που εξέρχονται του Club. Η ασφαλιστική περίοδος είναι 12/μηνιαία και αρχίζει για τα περισσότερα Clubs στις 20 Φεβρουαρίου. Το ασφαλίστήριο στην περίπτωση αυτή έχει την μορφή του πιστοποιητικού εισόδου

(certificate of entry). Απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνει δεκτό ένα πλοίο σε P. & I. Club είναι να έχει ασφαλίσει για την πλήρη πραγματική αξία τους το σκάφος και τον μηχανολογικό εξοπλισμό (H. & M.).

Ένα από τα πιο μεγάλα P. & I. Clubs είναι το United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited.

Επίσης ευφώνως γνωστό είναι το SKULD των σκανδιναβικών χωρών.

Το Protection and Indemnity Clubs ασφαλίζουν βασικά ό,τι καλύπτει η ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Συγκεκριμένα τα P. και I. Clubs καλύπτουν τους πιο κάτω κινδύνους (βεβαίως οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι παρουσιάζουν αποκλίσεις από Club σε Club) :

α. Το 25% από τις ζημιές που θα προκληθούν σε άλλο πλοίο ή περιουσία μετά από σύγκρουση (το υπόλοιπο 75% καλύπτεται τουλάχιστον για τα ασφαλισμένα στην βρετανική ασφαλιστική αγορά πλοία από την ασφάλεια του σκάφους H. & M.). Επίσης καλύπτονται και ζημιές σε άλλο πλοίο ή περιουσία, που προήλθαν από πράξη ή παράλειψη που δεν κατέληξε σε σύγκρουση.

β. Απώλεια ή ζημιά στο φορτίο του ασφαλισμένου πλοίου (καλύπτονται και τα έξοδα αποκομιδής κατεστραμμένου και άνευ αξίας φορτίου).

γ. Απώλεια ή ζημιά σε λιμάνι, εξέδρα, προβλήτα κ.α.

δ. Ευθύνη του ασφαλισμένου πλοίου σαν μέλους της συμφωνίας των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων για ρύπανση, η οποία αποκαλείται TOVALOP από τα αρχικά των λέξεων Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution. Η ασφάλιση κατά της ρυπάνσεως προϋποθέτει σε κάποιο μέγιστο ποσόν. Το ποσόν αυτό ήταν για το United Kingdom P. & I. Club στις 20.2.90 \$ 500.000.000.

ε. Δαπάνες ή αποζημίωση για θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια τόσο των μελών του πληρώματος του ασφαλισμένου πλοίου όσο και τρίτων που απλώς επιβαίνουν ή ευρίσκονται πλησίον του πλοίου ή εργάζονται για την διακίνηση του φορτίου. Φυσικά η ασφάλιση καλύπτει έξοδα ιατρικά, νοσοκομείου, κηδείας, επαναπατρισμού και αντικαταστάσεως των μελών του πληρώματος.

στ. Αποζημίωση για απώλεια προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και απώλεια μισθών λόγω ναυαγίου.

ζ. Έξοδα λιμένος.

η. Έξοδα ρυμουλκήσεως.

θ. Έξοδα ανεγκύσεως, μεταφοράς κλπ. του ναυαγίου αν επιβάλλεται από τον νόμο.

ι. Έξοδα από καραντίνα λόγω επιδημίας.

κ. Πρόστιμα που επιβάλλονται από Δικαστήρια και Αρχές, και

λ. Δικαστικά έξοδα.

Οι όροι των διαφόρων Clubs προβλέπουν ένα μικρό σταθερό μέρος της αποζημιώσεως σε ορισμένες από τις πιο πάνω περιπτώσεις να καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη.

Η υποχρέωση του Club για την καταβολή αποζημιώσεων υπάρχει εφ' όσον :

(i) δεν προήλθε από παράνομο (λαθρεμπόριο) ή επικίνδυνο ταξίδι,

(ii) το πλοίο διαιτηρούσε την κλάση του (συνέχιζε να είναι εγγεγραμμένο σε νηογνώμονα) και

(iii) δεν παρεγράφη η απαίτηση (συνήθως μετά την παρέλευση 12/μηνου).

4. Ασφάλεια κατά κινδύνων πολέμου (War risks insurance).

Η ασφάλεια αυτή παρέχεται :

(α) Από Underwriters μέσω ασφαλειομεσιτών, όπως και στην περίπτωση της H. & M. Insurance και

(β) Από κοινούς συνεταιρισμούς των πλοιοκτητών (Mutual Clubs).

Τα Mutual War Risks Clubs λειτουργούν περίπου όπως και τα P. & I. Clubs, με την διαφορά ότι η ασφαλιστική περίοδος συμπίπτει με το ημερολογιακό έτος.

Η μορφή αυτή ασφάλισης καλύπτει κινδύνους από ζημιά στο σκάφος ή τον μηχανολογικό εξοπλισμό πλοίου ή την απώλεια ναύλου λόγω :

- (i) Πολέμου, εμφυλίου πολέμου, επαναστάσεως, στάσεως
- (ii) Καταλήψεως, κρατήσεως
- (iii) Εκρήξεως από νάρκη, τορπίλη ή βόμβα
- (iv) Εργατικών διαδηλώσεων, κοινωνικών ταραχών.
- (v) Τρομοκρατικών ενεργειών, ή ενεργειών με πολιτικά κίνητρα.
- (vi) Πειρατείας και κλοπής.
- (vii) Δημεύσεως ή απαλλοτριώσεως.

Από την κατά κινδύνων πολέμου ασφάλιση ρητώς εξαιρούνται από τα σχετικά συμβόλαια απώλεια ή ζημιά από :

- Πυρηνικό όπλο
- Πόλεμο μεταξύ οποιωνδήποτε από τις 5 χώρες : Ηνωμένο Βασίλειο, Η. Π. Α., Γαλλία, Σοβιετική Ένωση και Κίνα.
- Ενέργεια της κυβερνήσεως ή άλλης αρχής της χώρας εις το νηολόγιο της οποίας είναι καταχωρημένο το πλοίο ή στην οποία εδρεύει η πλοιοκτήτρια ή η διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου.

Σημειώνεται πάντως, ότι η ασφάλιση σε ορισμένες περιοχές υψηλού κινδύνου όπως π.χ. Λίβανος, Λιβύη, Περσικός Κόλπος κλπ., οι οποίες καλούνται περιοχές συμπληρωματικού ασφαλιστρού (Additional Premium Areas), ισχύει μόνον υπό τις προϋποθέσεις :

Προειδοποιήσεως του Club ή των Underwriters και
Καταβολής συμπληρωματικού ασφαλιστρού.

2.4 ΟΡΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΟΥ ΕΔΡΕΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα υπόκεινται σε κανόνες που καθορίζονται από Κυβερνητικά όργανα και την Τράπεζα της Ελλάδος.

Βασική απόφαση που ρυθμίζει τους κανόνες αυτούς και ισχύει μέχρι σήμερα με διάφορες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις είναι η απόφαση της τ. Νομισματικής Επιτροπής αριθ. 85/ 5/14.7.75. Έκτοτε, έχουν ακολουθήσει διάφορες πράξεις του Διοικητού της Τραπεζής της Ελλάδας και της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων, που την χρησιμοποίησαν ή την συμπλήρωσαν.

Σύμφωνα με τις πράξεις και αποφάσεις αυτές επιτρέπεται η χρηματοδότηση από τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα :

- Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχειρίσεως πλοίων σε δρχ. για την κάλυψη αναγκών σε κεφάλαιο κινήσεως,

- Ελληνικών (εφόσον έχουν έσοδα σε συνάλλαγμα) και αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με πάσης φύσεως πιστώσεις σε συνάλλαγμα
- Ημεδαπών ή αλλοδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων για την κατασκευή, μετασκευή και επισκευή πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία, σε δρχ. ή σε συνάλλαγμα (υπό όρους),
- Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε δρχ. για την αγορά επιβατηγών και επιβατηγών-οχηματαγωγών καθώς και φορτηγών και φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων για δρομολόγησή τους μεταξύ ελληνικών ή ελληνικών ή ελληνικών και ξένων λιμανιών, και
- Η μεδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων σε δρχ. ή συνάλλαγμα (υπό όρους) για την αγορά, ναυπήγηση, μετασκευή και επισκευή πλοίων υπερπόντιας αλιείας.

1. Χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για κεφάλαιο κινήσεως σε ευρώ.

2. Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχειρίσεως πλοίων σε συνάλλαγμα.

Σε ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ναυτιλιακά γραφεία, τα οποία εκμεταλλεύονται πλοία που πραγματοποιούν έσοδα σε ελεύθερο συνάλλαγμα, καθώς και σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες χορηγούνται πάσης φύσεως δάνεια, πιστώσεις, και εγγυητικές σε συνάλλαγμα.

Τα δάνεια και οι πιστώσεις αυτές καλύπτονται από τα σε ελεύθερο συνάλλαγμα διαθέσιμα των τραπεζών και η εξόφληση των πραγματοποιείται από ίδια συναλλαγματικά διαθέσιμα των οφειλετριών επιχειρήσεων. Οι όροι καθορίζονται ελεύθερα κατά την κρίση των Τραπεζών.

3. Χρηματοδότηση για την κατασκευή, μετασκευή και επισκευή σκαφών σε ελληνικά ναυπηγεία.

a. Για την κατασκευή και μετασκευή.

Τα δάνεια της κατηγορίας αυτής χορηγούνται προς έλληνες και αλλοδαπούς (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) και συνομολογούνται σε συνάλλαγμα ή δρχ., η εξόφλησή τους όμως γίνεται με εισαγωγή συναλλάγματος.

Οι όροι χορηγήσεως των έχουν ως εξής :

- Το ύψος των δεν μπορεί να υπερβεί το ποσοστό 80% του κόσμου της κατασκευής ή μετασκευής,
- Η διάρκεια ορίζεται μέχρι 10 ετών για κατασκευές και 8 ετών για μετασκευές,
- Η εξόφληση πραγματοποιείται με ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις η πρώτη των οποίων είναι πληρωτέα 12 μήνες από της παραλαβής του σκάφους,
- Το επιτόκιο καθορίζεται ελεύθερα.

Επί των δανείων αυτών παρέχεται η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου μέχρι ποσοστού 25% της δαπάνης ναυπηγήσεως ή μετασκευής, όπως εκτιμάται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, υπό τον όρο ότι το πλοίο θα νηολογείται υπό ελληνική σημαία και θα παραμένει υπό αυτήν μέχρις εξοφλήσεως του δανείου. (Στο

δημόσιο καταβάλλεται προμήθεια 0,35% ετησίως επί του εκάστοτε ενεργού υπολοίπου της εγγυήσεως).

β. Για την επισκευή σκαφών

Τα δάνεια της κατηγορίας αυτής είναι μικρότερης διάρκειας (μέχρι 4 ετών) και χορηγούνται σε εταιρείες ή φυσικά πρόσωπα του εσωτερικού ή του εξωτερικού για την επισκευή των σκαφών τους, ή και σε ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις για την παροχή πιστώσεων προς την πελατεία τους. Τα δάνεια χορηγούνται σε δραχμές προκειμένου περί πλοίων που εκτελούν πλοές εσωτερικού ή ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις και σε δραχμές ή συνάλλαγμα στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

Σε όλες τις περιπτώσεις πλην εκείνης της χρηματοδότησεως σκαφών που εκτελούν πλοές εσωτερικού τα δάνεια εξοφλούνται με εισαγωγή συναλλάγματος. Τέλος, τα δάνεια αυτά δεν είναι δυνατόν να υπερβούν ποσοστό 80% του κόστους επισκευής.

4. Χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την αγορά επιβατιγών και επιβατιγών – οχηματαγωγών καθώς και φορτηγών – οχηματαγωγών σκαφών για δρομολόγηση τους μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή για την εκτέλεση κρουαζιερών εσωτερικού.

Τα δάνεια αυτά συνομολογούνται σε δραχμές και συνάλλαγμα και φθάνουν μέχρι ποσοστού 75% του τιμήματος αγοράς του πλοίου. Σε περιπτώσεις αγοράς πλοίων από το εξωτερικό προηγείται η προβλεπόμενη για της εισαγωγής διαδικασία.

5. Χρηματοδότηση ελληνικών επιχειρήσεων για την αγορά, ναυπήγηση, μετασκευή και επισκευή πλοίων υπερπόντιας αλιείας.

Τα δάνεια αυτά συνομολογούνται σε δραχμές ή και σε συνάλλαγμα υπό όρους και τις προϋποθέσεις που θέτει η απόφαση ΝΕ 85/5/14.7.75.

2.5 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΣΕ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

1. Γενικά.

Σε περίπτωση δυσμενούς εξέλιξεως το ναυτιλιακό δάνειο παρουσιάζει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα με αποκορύφωμα τις νομικές και λοιπές ενέργειες κατά την διαδικασία αναγκαστικής εκποιήσεως του ενυπόθηκου πλοίου (foreclosure) αλλά και μετά από αυτήν.

Όπως προαναφέρθηκε η ναυτιλία έχει αποδειχθεί ιστορικά ότι παρουσιάζει μια κυκλικότητα και την περίοδο παχιών αγελάδων ακολουθεί πάντοτε εκείνη των ισχνών και αντίστροφα. Έτσι, είναι βέβαιο ότι ένας αριθμός δανείων τα οποία χορηγήθηκαν κατά την περίοδο της ανακάμψεως θα βρεθεί σε καθυστέρηση κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσεως, αν βέβαια οι πλοιοκτήτες δεν έχουν ίδια διαθέσιμα για την εξυπηρέτησή τους.

Κατά την περίοδο λοιπόν της κρίσεως απαιτούνται ειδικές γνώσεις, ιδιαίτερες ικανότητες και προπάντων πείρα από προηγούμενες περιπτώσεις για την αντιμετώπισή της ιδιαίτερα από πλευράς των χρηματοδοτουσών τραπεζών. Τα λάθη του παρελθόντος αποτελούν πολύτιμο οδηγό για την αντιμετώπιση των πολύπλοκων προβλημάτων που ανακύπτουν.

2. Περιπτώσεις δυσμενούς εξελίξεως (Types of default).

Οι οικονομικές δυσκολίες των πλοιοκτητών εκδηλώνονται συνήθως με τη μη πληρωμή των δόσεων του τραπεζικού δανείου, με την εμφάνιση καθυστερημένων οφειλών προς προμηθευτές, αλλά ακόμη και με την μη πληρωμή των ασφαλιστρών του πλοίου.

Παράλληλα η οικονομική δυσπραγία εκδηλώνονται και με κακή συντήρηση του πλοίου, γεγονός το οποίο έχει επιπτώσεις στην διατήρηση τόσο της αξίας του όσο και της κλάσεώς του, απώλεια της οποίας σημαίνει ακύρωση των ασφαλειών. Γι' αυτό και τα κείμενα των συμβάσεων χρηματοδότησεως παρέχουν πάντοτε στον τραπεζίτη το δικαίωμα επιθεωρήσεως του ενυπόθηκου πλοίου. Πάντως πριν το πρόβλημα οδηγηθεί σε νομικές ενέργειες και εφ' όσον εξακολουθεί να υπάρχει πνεύμα συνεργασίας, χορηγείται συνήθως στον πλοιοκτήτη μετά από αίτησή του, μια περίοδος αναστολής πληρωμής των δόσεων (moratorium) ή ρύθμιση των ανεξόφλητων δόσεων (rescheduling).

Οι συμβάσεις χρηματοδότησεως προβλέπουν επίσης συνήθως την περιοδική εκτίμηση του πλοίου και την υποχρέωση για τον πλοιοκτήτη να διατηρεί την σχέση του ανεξόφλητου υπολοίπου του δανείου προς την αξία του πλοίου, κάτω από κάποιο συμφωνημένο ποσοστό (top-up clause).

Αν η σχέση ξεπεράσει το ποσοστό αυτό τότε ο πλοιοκτήτης πρέπει να προσφέρει συμπληρωματικές εξασφαλίσεις ή να εξοφλήσει μέρος του δανείου ώστε να επανέλθει η σχέση κάτω του συμβατικά συμφωνημένου ορίου.

3. Λαμβανόμενα από τον Τραπεζίτη μέτρα.

Η τράπεζα σε περιόδους κρίσεως ή με την εμφάνιση κάποιου ανησυχητικού συμπτώματος θα πρέπει να φροντίζει εγκαίρως :

- (i) Να ζητήσει τον επανέλεγχο όλων των εξασφαλίσεων (έχει γίνει κανονική εγγραφή της υποθήκης; Τα ασφαλιστήρια είναι διατυπωμένα έτσι ώστε να επιτρέπουν την είσπραξη τυχόν απαιτήσεων από αποζημιώσεις; Έχει κοινοποιηθεί στους ναυλωτές η εκχώρηση των ναύλων;).
- (ii) Να συγκεντρώσει όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες για το πλοίο και τον πλοιοκτήτη.
- (iii) Να συζητήσει το θέμα της εξυπηρέτησεως του δανείου με τον πελάτη.

Ανεξάρτητα πάντως από το αν προτίθεται η Τράπεζα να λάβει μέτρα κατά του πελάτη ή όχι, σε περίπτωση μη πληρωμής δόσεως, θα πρέπει να απευθύνεται προς αυτόν γραπτώς, επιφυλασσομένη παντός δικαιώματός της, ώστε να μην δίδει επιχειρήματα σ' αυτόν σε μεταγενέστερες δικαστικές διενέξεις.

Εάν καταστεί πλέον εμφανές ότι η Τράπεζα αργά ή γρήγορα θα λάβει μέτρα θα πρέπει :

α. Να ζητηθεί γνωμάτευση νομικού συμβούλου ως προς την πληρότητα των εγγράφων των υφισταμένων εξασφαλίσεων και επανεκτίμηση, από εκτιμητή

εμπιστοσύνης της, της αξίας του πλοίου. Είναι βέβαια ευνόητο ότι η αξία των υποθηκευμένων πλοίων ως έγγιστα παρακολουθείται επί μονίμου βάσεως από συγκρίσεις με τιμές, που επιτεύχθηκαν στην αγορά μεταχειρισμένων σε παρόμοια πλοία. Αγοραπωλησίες πλοίων αναφέρονται σε πολλά ναυτιλιακά έντυπα (Drewry's Shipping Statistics and Economics κ.α.), αλλά και σε ειδικά εβδομαδιαία φυλλάδια μεσιτικών γραφείων του Λονδίνου.

β. Να ελεγχθεί η φυσική κατάσταση του πλοίου. Για τον σκοπό αυτό ζητείται έκθεση ειδικού επιθεωρητή (surveyor), η οποία θα πρέπει να αναφέρεται και στις τυχόν απαιτούμενες δαπάνες επισκευών (είναι φυσικό σε περίοδο δυσμενών συνθηκών ρευστότητας να αναβάλλονται απαιτούμενες επισκευές του πλοίου). Με το θέμα συνδέεται και η χρονολογία της επομένης ειδικής επιθεωρήσεως του πλοίου η οποία έχει διπλή σημασία, αφού σε περίπτωση πωλήσεως του πλοίου επηρεάζει την αξία του, ενώ σε περίπτωση συνεχίσεως της εκμεταλλεύσεώς του τα έξοδα θα επιβαρύνουν τον πελάτη.

γ. Να γίνει προσπάθεια συγκεντρώσεως πληροφοριών σχετικά με υποχρεώσεις προς προμηθευτές, οι οποίοι ενδέχεται να προβούν σε κατάσχεση του πλοίου. Πιθανότεροι εξ αυτών, λόγω του μεγάλου ύψους των διακινουμένων ποσών είναι οι προμηθευτές καυσίμων και τα ναυπηγεία επισκευής. Τυχόν πληροφορίες, ότι οφείλονται και μισθοί πληρώματος δείχνουν την κρισιμότητα της καταστάσεως.

δ. Να επιδιωχθεί ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών με άλλες Τράπεζες, που τυχόν έχουν υποθήκες σε άλλα πλοία του ίδιου πελάτη.

ε. Να διερευνηθεί η τρέχουσα ναύλωση του πλοίου : Η διάρκεια , η αποδοτικότητα, οι ναυλωτές. Αν η ναύλωση λήγει θα πρέπει να μελετηθεί και η προϊστορία των μεταξύ των ναυλώσεων περιόδων (off hire periods). Επίσης εάν οι τιμές των ναύλων έχουν στο μεταξύ μειωθεί θα πρέπει να εξετασθούν οι συνέπειες που θα έχουν τυχόν ενέργειες της τραπέζης στο ναυλοσύμφωνο, αφού οπωσδήποτε ο ναυλωτής θα επιδιώκει να βρει αφορμή για την διακοπή της ναυλώσεως.

στ. Να εξακριβωθεί η ακριβής θέση του πλοίου. Σε περίπτωση που ο ενυπόθηκος δανειστής ενδέχεται να λάβει μέτρα κατά του πλοίου, η θέση του έχει πολύ μεγάλη σημασία λόγω των ιδιομορφιών που παρουσιάζει το ναυτικό δίκαιο στις διάφορες χώρες.

Σε περίπτωση κακοπιστίας του πελάτη πληροφορίες για την ακριβή θέση κάποιου πλοίου είναι δυνατόν να αντληθούν, επ' αμοιβή, από το ειδικό τμήμα των Lloyds που εδρεύει στο Colchester της Μ. Βρετανίας.

ζ. Να ερευνηθεί σε βάθος το θέμα των ασφαλειών του πλοίου, το οποίο είναι ιδιαίτερα σοβαρό και πολύπλοκο. Πρώτα απ' όλα πρέπει να υπάρχει καλή συνεργασία μεταξύ του ασφαλειομεσίτη από τη μία και του πελάτη και της τραπέζης από την άλλη. Σχετικά, ερευνάται αν υπάρχουν απαιτήσεις από ασφαλιστικές αποζημιώσεις καθώς και το ενδεχόμενο υπάρξεως οφειλομένων ασφαλιστρών τόσο του ενυπόθηκου πλοίου όσο και των άλλων πλοίων του ίδιου πλοιοκτήτη. Αυτό έχει σημασία αφού εκπίπτουν από το προϊόν της εισπράξεως ασφαλιστικών αποζημιώσεων.

Σε περίπτωση εμφανίσεως προβλημάτων στην εξυπηρέτηση δανείου πρέπει να ερευνάται και η φερεγγυότητα των ασφαλιστικών εταιριών που κοινοπρακτούν στην ασφάλιση του πλοίου. Όπως είναι γνωστό στην ασφάλιση ενός πλοίου για την κατανομή του κινδύνου μετέχουν με διαφορετικά ποσοστά στο ασφαλιζόμενο ποσό πολλές εταιρίες.

Κατά τον έλεγχο πρέπει να ερευνάνται και το ενδεχόμενο να υπάρχουν μεταξύ των ασφαλιστών και εταιρίες οι οποίες ελέγχονται από τον πλοιοκτήτη(captives).

Η τράπεζα σε περίπτωση που αποφασίσει ότι η επιστροφή των κεφαλαίων της θα εξασφαλίσει μόνο με εκποίηση του πλοίου έχει δύο εναλλακτικές λύσεις :

- την ιδιωτική πώληση, ή
- την αναγκαστική εκποίηση σε δημόσιο πλειστηριασμό

Πριν όμως δρομολογηθούν ενέργειες προς την μια ή την άλλη κατεύθυνση θα πρέπει η Τράπεζα να εξασφαλίσει κάτι πολύ απλούστερο : τη δέσμευση τυχόν υφισταμένων πιστωτικών υπολοίπων στους λογαριασμούς καταθέσεων του δανειολήπτη.

Επίσης, η αρμόδια υπηρεσία της Τραπεζής πρέπει να έχει πρόχειρα στην διάθεση των Νομικών Συμβούλων της αντίγραφο της υποθήκης και πιστοποιητικό βαρών από το νηολόγιο του λιμένος καταχωρήσεως του πλοίου, ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις.

Ιδιωτική πώληση.

Εάν η Τράπεζα έχει εμπιστοσύνη στις ικανότητες και την καλή συνεργασία του πελάτη της, η ιδιωτική πώληση συμφέρει και τα δύο μέρη αφού : (i) κατά τεκμήριο επιτυγχάνεται υψηλότερη τιμή από ό,τι στον πλειστηριασμό και (ii) ολοκληρώνεται σε βραδύτερο χρονικό διάστημα και με λιγότερα έξοδα.

Το μόνο μειονέκτημα της ιδιωτικής πώλησεως είναι ότι δεν απελευθερώνει το πλοίο από τις υποχρεώσεις προς τρίτους. Γι' αυτό όταν υπάρχουν σημαντικού ύψους οφειλές ή πρόκειται για κακόπιστο πελάτη, αναγκαστικά η μόνη λύση που απομένει είναι η εκποίηση σε δημόσιο πλειστηριασμό.

Για την ιδιωτική πώληση απαιτείται η συγκατάθεση του δανειστή στην άρση της επί του πλοίου υποθήκης. Στην περίπτωση αυτή, εάν από το προϊόν της πώλησεως δεν εξοφλείται πλήρως το δάνειο η Τράπεζα λαμβάνει πρόνοια να μην απελευθερώνονται οι ενεχόμενοι, πρωτοφειλέτες ή εγγυητές, από τις υποχρεώσεις τους.

Αναγκαστική εκποίηση.

Όπως προαναφέρθηκε με την δια δημοσίου πλειστηριασμού εκποίηση το πλοίο παραδίδεται στον αγοραστή ελεύθερο από κάθε υποχρέωση. Συνίσταται σε τέτοιες περιπτώσεις η απόφαση της Τραπεζής για την κατάσχεση του πλοίου να μην διαρρεύσει στον πλοιοκτήτη διότι, εάν είναι κακόπιστος, μπορεί να αντιδράσει ακόμη και με κλοπές οργάνων του πλοίου.

Για την επιλογή του καταλληλότερου χώρου και χρόνου για την αναγκαστική εκποίηση ενός πλοίου λαμβάνονται υπ' όψη πολλοί παράγοντες.

Πρώτον, η ύπαρξη φορτίου δημιουργεί πάντοτε προβλήματα γι' αυτό και πρωταρχικός κανόνας, όπου είναι δυνατόν, είναι να κατάσχεταί ξέφορτο πλοίο.

Ο δεύτερος, εξ ίσου σημαντικός παράγων, είναι το δίκαιο του λιμένος κατασχέσεως του πλοίου.

Πολλές φορές εμφανίζονται και ιδιαίτερα περιπλεγμένες περιπτώσεις όπως π.χ. όταν το πλοίο είναι μερικώς φορτωμένο αλλά είναι έτοιμο να αναχωρήσει για λιμάνι με πολύ δυσμενέστερο για τον ενυπόθηκο δανειστή δίκαιο. Σε τέτοιες

περιπτώσεις απαιτείται λεπτομερής μελέτη της νομοθεσίας των 2 λιμένων, ώστε σε συσχετισμό με το πρόβλημα που δημιουργεί το φορτίο, να ληφθεί απόφαση σε ποιόν από τους δύο είναι συμφερότερο να κατασχεθεί το πλοίο.

Ειδικότερα εξετάζονται :

- ποιες απαιτήσεις δέχεται το τοπικό δίκαιο ότι έχουν προτεραιότητα έναντι της υποθήκης. Στις Η. Π. Α., για παράδειγμα, οι απαιτήσεις των τοπικών προμηθευτών και επισκευαστών έχουν προτεραιότητα έναντι της υποθήκης επί πλοίου υπό ξένη σημαία.
- Πόσο χρονικό διάστημα μεσολαβεί μεταξύ κατασχέσεως και πλειστηριασμού. Στην Γαλλία π. χ. το διάστημα αυτό είναι πολύ μεγαλύτερο από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, με αποτέλεσμα, λόγω διογκώσεως των εξόδων να περιορίζεται το τελικό προϊόν του εκπλειστηριάσματος. Στην Ολλανδία το ελάχιστο διάστημα είναι 6 εβδομάδες. Στην Αγγλία και τις χώρες με παρόμοιο δίκαιο (Σιγκαπούρη, Χονγκ - Κονγκ, Κύπρος) το μικρότερο διάστημα είναι 8 εβδομάδες.
- Τα έξοδα παροπλισμού και συντηρήσεως του πλοίου, τα οποία σε πολλές χώρες είναι υψηλά.

Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις είναι συμφέρον να αναβάλει ο επισπεύδων δανειστής την κατάσχεση του πλοίου, ακόμη και για σημαντικό χρονικό διάστημα, μέχρις ότου το πλοίο καταπλεύσει σε λιμάνι με ευνοϊκό δίκαιο.

Σαν χώρες με ικανοποιητικά, σε τέτοιες περιπτώσεις αποτελέσματα θεωρούνται οι, Αγγλία, Δ. Γερμανία, Ελλάδα, Κύπρος, Ιαπωνία, Ν. Αφρική, Ολλανδία, Σιγκαπούρη, Χονγκ-Κονγκ και οι Σκανδιναβικές χώρες.

Σε περιπτώσεις αναγκαστικής εκποίησης η Τράπεζα λαμβάνει πρόνοια ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να πωληθεί το πλοίο σε πολύ κατώτερη της αξίας του τιμή, που ενδεχομένως αφήνει ακάλυπτο μέρος του δανείου. Για το σκοπό αυτό προετοιμάζεται κατάλληλα ώστε να πλειοδοτεί, αν παραστεί ανάγκη, στον σχετικό πλειστηριασμό, όπως έχει δικαίωμα.

Προκειμένου, η Τράπεζα να σταθμίσει μέχρι ποίου ύψους θα πλειοδοτήσει στον πλειστηριασμό θα πρέπει να προχωρήσει στην εκτίμηση του πλοίου, εάν είναι δυνατόν μετά από επιθεώρησή του και την εξακρίβωση του συνόλου των απαιτήσεων που προηγούνται της υποθήκης. Εάν το πλοίο είναι πολλών ετών θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψη και η αξία του ως παλιοσίδηρου (scrap value) στα διαλυτήρια διαφόρων χωρών.

Εάν το πλοίο καταχωρηθεί στην ενυπόθηκη δανείστρια εκείνη φροντίζει το συντομότερο δυνατό για την εκποίηση του με ιδιωτική πώληση ελεύθερο πλέον κάθε υποχρεώσεως.

Από τα προεκτεθέντα έγινε αντιληπτό ότι η λήψη αποφάσεως για τον χρόνο και τον χώρο της αναγκαστικής εκποίησης ενός πλοίου παρουσιάζει μεγάλες δυσκολίες. Ήταν επόμενο λοιπόν, να υπάρχουν διαφορετικές αντιλήψεις στην αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων σε περιπτώσεις κοινοπρακτικών δανείων (syndicated loans), γι' αυτό και τα δάνεια της μορφής αυτής έχουν περιορισθεί πολύ τα τελευταία χρόνια.

Τέλος, αναφέρεται και ένας τελευταίος, όχι λιγότερο όμως αποφασιστικός, πολλές φορές παράγων : κατά πόσον η Τράπεζα είναι διατεθειμένη να αποσβεσθεί τυχόν ακάλυπτο από το ενυπόθηκο πλοίο μέρος του δανείου μέσα στο συγκεκριμένο ημερολογιακό έτος. Διότι, όταν το πλοίο παραμένει στην ιδιοκτησία του πλοιοκτήτη, όσο χαμηλή και αν είναι η τρέχουσα αξία του, θεωρείται ότι μετά από μία ανάκαμψη της αγοράς μπορεί να καλύψει το οφειλόμενο ποσό. Αν όμως προχωρήσει στην εκποίησή του, να καταχωρήσει στον λογαριασμό αποτελεσμάτων την προκύπτουσα ζημιά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Ο ΙΜΟ στο ψήφισμα Α849 περί υιοθέτησης του Κώδικα για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ορίζει ως ναυτικό ατύχημα κάθε συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα :

1. Το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
2. Την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
3. την απώλεια ,τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου, ή
4. υλική ζημία στο πλοίο, ή
5. προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση, ή
6. υλική ζημία που προήλθε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, ή
7. ζημιά στο περιβάλλον που συνέβη από τη βλάβη πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή πλοίων.

Πολύ σοβαρό ατύχημα θεωρείται εκείνο που έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου ,απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση.

Σοβαρό ατύχημα θεωρείται αυτό που περιλαμβάνει πυρκαγιά ,έκρηξη ,προσάραξη ,πρόσκρουση ,βαριά ζημιά λόγω καιρού και ρήγματα ,που έχουν ως αποτέλεσμα ζημιές στο πλοίο που το καθιστούν αναξιόπλοο, ρύπανση, βλάβη ή ανάγκη ρυμουλκήσεως ή βοήθειας από την ξηρά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyd's την περίοδο 1975-1991 ο παγκόσμιος μέσος όρος ολικών απωλειών φθάνει τα 380 πλοία ανά έτος και τους 1,6 εκατ.τόννους ολικής χωρητικότητας. Οι απώλειες σε ανθρώπινες ζωές ξεπερνούν κατά μέσο όρο περίπου τα 600 άτομα το χρόνο. Ανάλογη είναι περίπου η κατάσταση και την περίοδο 1993-1996, όπου ο αριθμός φθάνει τα 3.000 άτομα κατά μέσο όρο.

Στις χώρες των ευρωπαϊκών θαλασσών το ψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων έχουμε στη βορειοανατολική ακτή του Ατλαντικού 52% και ακολουθούν η Δυτική Μεσόγειος 21,1% ,η Ανατολική Μεσόγειος 19,5% ,η Βαλτική Θάλασσα 7,3% και η Γερμανική Βόρεια Θάλασσα με 0,4%. Στην περίοδο 1993-1996 στις Ευρωπαϊκές Θάλασσες ο αριθμός των αγνοουμένων φθάνει κατά μέσο όρο τα 100 άτομα ,ενώ ο αριθμός των νεκρών από κάθε είδους ατυχήματα φθάνει τους 141 το 1993, τους 1210 το 1994, τους 198 το 1995 και τους 635 το 1996.*

Εξετάζοντας τις περιπτώσεις απωλειών πλοίων ή/ και φορτίων καταλήγουμε στους εξής παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων :

1.Βύθιση πλοίου κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή μετατόπισης του φορτίου με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δύο κομμάτια.

2.Προσάραξη πλοίου ή όταν το πλοίο εξοκειύει(πεσμένο έξω), συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία εξαιτίας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα, κυρίως λόγω των διαστάσεων τους και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς. Με σκοπό να μειωθούν τα ατυχήματα εξαιτίας προσαραξέων, ο ΙΜΟ έχει εκτιμήσει το ποιες θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος είναι κατάλληλες για πλοία με μεγάλα βυθίσματα και ποιες

είναι σωστό να αποφεύγονται, διότι δεν έχει γίνει ακόμη συστηματική έρευνα και καταγραφή.

3. Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου. Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε σε σύγκρουση με άλλο ή άλλα πλοία, ενώ στη δεύτερη περίπτωση αναφερόμαστε στην επαφή με μία μόνιμη εγκατάσταση π.χ. μεταφορικά μέσα ξηράς, προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου. Οι στατιστικές αναλύσεις θεωρούν ότι το 80% των περιπτώσεων σύγκρουσης είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους.

4. Πυρκαγιά ή και έκρηξη που εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε ανθρώπινες απώλειες, αφού συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή, και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες.

5. Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών ιδιαίτερα όταν τα εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για τη μεταφορά καυσίμων κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων.

6. Ζημιές στη δομή του πλοίου, ιδιαίτερα στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια τη μη αντοχή των υλικών και μηχανικής βλάβης.

Ετερόκλητα ατυχήματα τα οποία περιλαμβάνουν:

1. Μικτές μορφές των παραπάνω π.χ. πυρκαγιά για βύθιση, πρόσκρουση και βύθιση, προσάραξη και πυρκαγιά, σύγκρουση και έκρηξη.

2. Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου (για να μην περιέλθει το πλοίο στα χέρια του εχθρού ή ακόμα, για τον προσπορισμό παράνομου κέρδους).

3. Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση.

4. Εγκατάλειψη του πλοίου (drifting = το πλοίο έχει εγκαταληφθεί ακυβέρνητο στο έλεος των κυμάτων)

Είναι ευνόητο, ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες φορτίου που μεταφέρουν, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, με όλες τις σχετικές συνέπειες. Σαν αποτέλεσμα, τα 'γιγαντιαία' πλοία απειλούν και με 'γιγαντιαίους' κινδύνους τις περιοχές μέσα στις οποίες κινούνται, παρά την προσπάθεια της διεθνούς νομοθεσίας που στοχεύει να περιορίσει τους κινδύνους αυτούς.

Η σημασία του γεγονότος επιτείνεται από το ότι τα γιγάντια πλοία είναι κυρίως μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων (tankers τύπου V.L.C.C. ή U.L.C.C.) και σε πολύ μικρότερο βαθμό πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (Ore/Bulk/Oil ή Ore/Oil ή Ore Carriers). Έτσι, βυθίσεις γιγαντιαίων πλοίων συνοδεύονται σχεδόν πάντοτε από ρύπανση με αργό πετρέλαιο που αποτελεί μία από τις χειρότερες μορφές ρύπανσης.

Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από αργό πετρέλαιο, από πετρελαιοειδή ή από ορισμένα χημικά φορτία εξαιρετικά μεγάλης τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα ενώ συγχρόνως η καταπολέμηση της είναι επίπονη, χρονοβόρα και εξαιρετικά δαπανηρή, με αμφίβολα μάλιστα αποτελέσματα στις περιπτώσεις εκείνες που δρουν ιδιαίτερα επιβαρυντικές συνθήκες (λ.χ. κλιματολογικές κ.α.).

Ένα πρόσφατο παράδειγμα είναι η ναυτική τραγωδία που είχαμε στα παγωμένα νερά του Ατλαντικού, 100 ναυτικά μίλια βορειοανατολικά της Βιρτζίνια, στις ανατολικές ακτές των Η.Π.Α., όταν το υπό σημαίας Σιγκαπούρης χημικό δεξαμενόπλοιο "Bow Mariner", με φορτίο αιθανόλης μετά από έκρηξη, νωρίς χθες ώρα Ελλάδας, τυλίχτηκε στις φλόγες και βυθίστηκε. Είχε αποπλεύσει από το λιμάνι της Ν.Υόρκης με προορισμό το Χιούστον. Στις δεξαμενές του υπήρχαν και 700 τόνοι

καυσίμων. Παρά τις προσπάθειες του 27μελούς πληρώματος του-τρεις Έλληνες και 24 Φιλιππινέζοι-να θέσει υπό έλεγχο την πυρκαγιά, δεν κατέστη εφικτό.

Σύμφωνα με την αμερικανική ακτοφυλακή, την ώρα της έκρηξης, οι καιρικές συνθήκες ήταν πολύ καλές και η θάλασσα ήρεμη. Το πλοίο εξέπεμψε σήμα κινδύνου, διότι είχε προκληθεί πυρκαγιά στο κατάστρωμα. Ακολούθησε η έκρηξη, γεγονός που ,σύμφωνα με την αμερικανική ακτοφυλακή, δεν αποκλείει και το ενδεχόμενο της διαρροής. (Πηγή Ναυτεμπορική).

3.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Στη μέχρι στιγμής ανάλυση δείξαμε ότι το μέγεθος του πλοίου οδηγεί συχνά σε υπέρογκη αύξηση του κοινωνικού κόστους. Θα είναι όμως αρκετά ενδιαφέρον να εξετάσουμε τα αίτια που προκαλούν τα ναυάγια ή τις κάθε είδους θαλάσσιες καταστροφές. Σύμφωνα με μια μελέτη ,αναλύοντας τις 38 χειρότερες περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία tankers, βρέθηκε ότι:

A) 11 περιπτώσεις οφείλονται σε προσάραξη του πλοίου σε βυθό/ύφαλο (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων),

B) 11 περιπτώσεις οφείλονται σε συγκρούσεις (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων)

Γ) 8 περιπτώσεις οφείλονται σε πυρκαγιά/έκρηξη (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων)

Δ) 8 περιπτώσεις οφείλονται σε αποτυχία δομής του πλοίου για οποιοδήποτε λόγο (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων)

Εξάλλου σύμφωνα με παραπλήσιας υφής μελέτη η οποία αναλύει τα αίτια δημιουργίας των 50 μεγαλύτερων κηλίδων πετρελαίου που προκλήθηκαν από πλοία τύπου tankers και συνδυασμένων μεταφορών , βρέθηκε ότι :

A) Σε 14 περιπτώσεις αίτιο ήταν η προσάραξη σε βυθό ή ύφαλο(ή αλλιώς ποσοστό 28% των περιπτώσεων)

B) Σε 12 περιπτώσεις αίτιο ήταν η πυρκαγιά ή έκρηξη(ή αλλιώς ποσοστό 24% των περιπτώσεων)

Γ) Σε 11 περιπτώσεις αίτιο ήταν η σύγκρουση (ή αλλιώς ποσοστό 22% των περιπτώσεων)

Δ) Σε 11 περιπτώσεις αίτιο ήταν η αποτυχία της δομής του πλοίου (λόγω μη αντοχής του μετάλλου)(ή αλλιώς ποσοστό 22% των περιπτώσεων)

Ε) Σε 2 περιπτώσεις το αίτιο παραμένει άγνωστο(ή αλλιώς ποσοστό 4% των περιπτώσεων)

Εάν συγκρίνουμε και αναλύσουμε τα ποσοστά από τις δύο μελέτες μπορούμε ν συνάγουμε μια σειρά από συμπεράσματα που αφορούν άμεσα την προβληματική μας. Τα ποσοστά σε κάθε κατηγορία αιτίων είναι ίδια ή παραπλήσια , πράγμα που τείνει να επιβεβαιώσει την αξία των στατιστικών τους μελετών. Ο άνθρωπος παράγοντας φαίνεται υπεύθυνος για τις περισσότερες περιπτώσεις. Συγκεκριμένα ευθύνεται σχεδόν ολικά για τις περιπτώσεις προσαράξεων και συγκρούσεων(57,8

%για την πρώτη και 50% για τη δεύτερη μελέτη), επιπλέον πιθανά και για τμήμα της κατηγορίας πυρκαγιά και έκρηξη (21% και 24 % στις δύο μελέτες αντίστοιχα). Η ηλικία του πλοίου είναι δευτερεύον αίτιο , αφού αναφέρεται σε μικρό ποσοστό μόνο των κατηγοριών πυρκαγιά και έκρηξη (21%και 24% στις δύο μελέτες)ενώ ως τριτεύον αίτιο καταγράφεται η αποτυχία δομής πλοίου (21%και 22% στις δύο μελέτες).

Η συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα δεν έχει μέχρι σήμερα αξιολογηθεί ως βασικό, βαθύτερο αιτιατής ατυχηματικής ρύπανσης. Ωστόσο πιστεύουμε ότι θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να γίνει μία σύντομη ανάλυση των παρακάτω σχέσεων:

- ναυτικό ατύχημα και επίπεδο εκπαίδευσης
- ναυτικό ατύχημα και μέση θαλάσσια εμπειρία
- ναυτικό ατύχημα και σημαίες ευκολίας
- ναυτικό ατύχημα και επίπεδο management

Αρκετοί Ευρωπαίοι υποστηρίζουν ότι μια ολόκληρη γενιά άριστα εκπαιδευμένων ναυτικών που προέρχεται από ανεπτυγμένες χώρες, χάθηκε την προηγούμενη δεκαετία διότι υπήρξε ανεπαρκής ζήτηση για εργασία και επόμενο ήταν να στραφεί (ως εναλλακτική λύση)σε απασχόληση στην ξηρά λ.χ. ναυτιλιακές επιχειρήσεις ,δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί. Όσοι παρέμειναν on board μεγάλωσαν σε ηλικία , με αποτέλεσμα οι νέοι ναυτικοί που τους αντικαθιστούν να προέρχονται κατά κανόνα από τριτοκοσμικές χώρες αλλά και χώρες που συνοδεύονται από Open Registry Flags''(Σημαίες ανοιχτού νηολογίου).

Φαίνεται όμως ότι υπάρχουν σοβαρές ατέλειες στο εκπαιδευτικό σύστημα πολλών σημαιών, ιδίως Δε αυτών που αρνούνται συστηματικά να υπογράψουν τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών εκδίδονται σωρηδόν από αυτές τις χώρες χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για θαλάσσια υπηρεσία.

Η μέση θαλάσσια υπηρεσία έχει μειωθεί σε κάτω από 6 έτη, και μάλιστα η σχετική υπηρεσία πραγματοποιείται σε μεγάλο αριθμό πλοίων διαφόρων τύπων, φορτίων και μεγεθών. Αντίθετα στο παρελθόν η μέση θαλάσσια υπηρεσία των 18 ετών ήταν η πλέον συνηθισμένη, ενώ η ναυτικοί άλλαζαν τύπο πλοίου μάλλον σπάνια. Οι νέες γενιές ναυτικών προτιμούν την απασχόληση στα γραφεία, και αυτό σημαίνει ότι η παροχή οικονομικών κινήτρων για θαλάσσια υπηρεσία πιθανών να μην επαρκεί. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου σε μια σειρά από πάλαι ποτέ «φτωχές» χώρες, σε συνάρτηση με το χάσιμο της αίγλης του ναυτικού επαγγέλματος και την επιβάρυνση του φόρτου εργασίας, οδήγησαν στη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα, τουλάχιστον όσον αφορά τους νέους των ανεπτυγμένων χωρών.

Επιπλέον ,είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγάλη σχέση μεταξύ ναυτικών ατυχημάτων και σημαιών ευκαιρίας ιδίως στα μεγάλα περιστατικά της θαλάσσιας ρύπανσης (αντιπροσωπευτικά παραδείγματα Λιβερία, Παναμάς, Μάλτα, Κύπρος, Σομαλία κ.λ.π.). Πολλές ανεπτυγμένες χώρες θεωρούν ότι η ύπαρξη των στόλων ανοιχτού νηολογίου αποτελεί τον κύριο λόγο για τη θεσμοθέτηση αυστηρότερων κανονισμών διεθνώς για τα ναυάγια των TORREY CANYON (1967) και AMOCO CADZ EVEL, τα οποία προκάλεσαν τεράστια θαλάσσια ρύπανση ενώ ήταν στη λιβεριανή σημαία.

Οι στόλοι αυτοί χαρακτηρίζονται από συνήθως χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών, κακή συντήρηση των πλοίων, φορολογικές απαλλαγές για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες, χαμηλό λειτουργικό κόστος του πλοίου, χαμηλά επίπεδα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας καθώς και ανικανότητα ή και απροθυμία άσκησης αποτελεσματικού ελέγχου και δικαιοδοσίας από το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Σχετικά με τα διάφορα επίπεδα management αναφερόμαστε στην κατάλληλη επιλογή των ναυτικών αλλά και των στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στη παροχή κινήτρων για μακροχρόνια απασχόληση των ναυτικών σε σταθερή βάση στην ίδια εταιρία, στην παροχή κινήτρων για αποφυγή πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης και στις προσπάθειες συμπίεσης του κόστους. Σε ότι αφορά το τελευταίο, οι συνθήκες εντατικοποίησης που λαμβάνουν χώρα τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στο γραφείο οδηγούν στην εκδήλωση ανθρώπινου σφάλματος και κατά επέκταση στην έλλειψη της απαραίτητης προσοχής σε θέματα ασφάλειας. Δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί την ουσιαστική έκφραση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η έμφαση που δίνεται από τη πλευρά του πληρώματος αφορά πολύ περισσότερο την εμπορική του πλευρά, παρά την πλευρά της ασφάλειας, με όλες τις ανεπιθύμητες βεβαίως παρενέργειες (χαμένες ανθρώπινες ζωές, ρύπανση του περιβάλλοντος, απώλεια περιουσίας, κλπ).

Στο γεγονός αυτό συνηγορεί πλήθος άλλων παραγόντων, όπως η ελλιπής εκπαίδευση των πληρωμάτων, η πολυγλωσσία πάνω στο πλοίο, το πολύπλοκο και πολλές φορές συγκεχυμένο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλιακή βιομηχανία, οι γραφειοκρατικές διαδικασίες που απαιτούνται στα διάφορα λιμάνια, η ένταση της εργασίας, η κόπωση κλπ. Είναι γεγονός πως οι πολιτιστικές διαφορές μεταξύ ανθρώπων διαφόρων εθνοτήτων δυσχεραίνουν σε κάθε περίπτωση την αποτελεσματική επικοινωνία στο πλοίο. Κι αυτό γιατί σε ένα πολυεθνικό πλήρωμα συνυπάρχουν διαφορετικές γλώσσες, κουλτούρες, ήθη, έθιμα, θρησκείες, αξίες, συναισθήματα, συμπεριφορές, αλλά ακόμη και ηλικιακές ανάγκες. Επίσης, παρατηρείται το φαινόμενο, άτομα από διαφορετικό πολιτισμικό υπόβαθρο να αντιμετωπίζουν με εντελώς διαφορετικό τρόπο και στάση τις αρχές και τους κανονισμούς που διέπει η κλασική ναυτική πειθαρχία.

Αντιμετωπίζει λοιπόν η ναυτιλιακή επιχείρηση αφενός την ανάγκη για οικονομική επιβίωση μέσα στο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον που δραστηριοποιείται, και αφετέρου έχει την υποχρέωση να παρέχει ποιοτική υπηρεσία και να συμμορφώνεται κάθε φορά με τις Διεθνείς ρυθμίσεις και Κανονισμούς, στο όνομα της ασφάλειας και της ποιότητας, πέφτοντας πολλές φορές θύμα συγκεκριμένων συμφερόντων.

Ιδιαίτερα στις μέρες μας, που παρατηρείται λιγότερο ή περισσότερο γενικευμένη διεθνής κρίση, τα εργαλεία που διαθέτει και χρησιμοποιεί κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση προκειμένου να επιβιώσει αφορούν στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης του λειτουργικού της κόστους και είναι περιορισμένα: Αυτό επιτυγχάνεται συνήθως με τη μείωση της ποιοτικής σύνθεσης και του αριθμού του πληρώματος.

Επομένως πολλά ατυχήματα οφείλονται σε λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις του ανθρώπινου δυναμικού που έχει και την ευθύνη διακυβέρνησης των πλοίων. Το ανθρώπινο λάθος (human error) χαρακτηρίζεται από έλλειψη γνώσης ή πείρας του αντικειμένου εργασίας. Ενίοτε παρουσιάζονται και κωμικά φαινόμενα λ.χ. παρατηρητές γέφυρας που δεν κατανοούν τις δορυφορικές επικοινωνίες για να αποφευχθούν ενδεχόμενες συγκρούσεις πλοίων, άγνοια χρησιμοποίησης των συστημάτων on board, κακοί υπολογισμοί και λανθασμένες ενδείξεις πυξίδας, φαινόμενα που παρατηρούνται συχνά στους ναυτικούς των “Sandwich Courses”, με ναυτική πείρα 26 μηνών.

Όμως, ακόμη και ικανοί αλλά και έμπειροι ναυτικοί πολλές φορές γίνονται υπερόπτες ή / και απρόσεκτοι όταν πιέζονται από εμπορικά συμφέροντα. Σήμερα δε που τα περισσότερα πλοία χρησιμοποιούν σύγχρονα συστήματα (αυτοματισμοί κ.λ.π) απαιτείται τουλάχιστον η ενημέρωση των ναυτικών και κατάλληλες οδηγίες για το χειρισμό και την χρησιμοποίηση αυτών των συστημάτων. Επίσης πρέπει να λάβουμε

υπόψη μας και τους παράγοντες όπως κούραση, εξαιτίας της πολύωρης εργασίας άνευ διακοπών, ανία, άγχος, αρρώστιες, σύγχυση, μέθη. Σημαίνοντα ρόλο για τον ανθρώπινω παράγοντα φαίνεται να διαδραματίζει η σύμβαση STCW 1978 του IMO “περί προτύπων πιστοποιητικών εκπαίδευσης και τήρησης φυλακών των ναυτικών” η οποία θέτει υποχρεωτικούς κανονισμούς σχετικά με τις ελάχιστες προϋποθέσεις που απαιτούνται για την ικανότητα των πλοιάρχων και αξιωματικών.

Αναφορικά με την ηλικία του πλοίου, παρατηρούμε ότι ένα δεξαμενόπλοιο 15 ετών έχει 3 φορές περισσότερες πιθανότητες να παρουσιάσει σοβαρές βλάβες (που θα οδηγήσουν σε σοβαρή διαρροή πετρελαίου) από ότι ένα τάνκερ 10 ετών. Παρ’ όλα αυτά, το 42% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων έχει ηλικία μεγαλύτερη των 15 ετών, ενώ περισσότερο από το 55% μεγαλύτερη των 10 ετών.

Για τα ελληνικά δεξαμενόπλοια η κατάσταση είναι ακόμη πιο δυσάρεστη. Το 80% των πλοίων με ελληνική σημαία είναι ηλικίας άνω των 15 ετών, ενώ από τα πλοία ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία εκείνα που έχουν ηλικία άνω των 18 χρόνων ξεπερνούν το 85%. Όσο για τα πλοία που κάνουν μικρά ταξίδια μέσα στη Μεσόγειο, οι στατιστικές ανεβάζουν την ηλικία τους σε 25 χρόνια και άνω, ενώ οι αυξημένες μεταφορικές ανάγκες, σε συνδυασμό με την τάση για μεγιστοποίηση του κέρδους ή προσπάθεια για απλή παραμονή στην Αγορά, οδήγησαν στην κατασκευή πλοίων με χαμηλές προδιαγραφές ασφαλείας. Γεγονός είναι ότι πολλά tankers που ναυπηγήθηκαν στη δεκαετία του 1970 αποδείχτηκαν αρκετά πιο ανθεκτικές και στιβαρές κατασκευές από την νεότερη γενιά, παρ’ όλο που τα νεότερα πετρελαιοφόρα έχουν χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων.

Από την επιχειρηματική σκοπιά υποστηρίζεται ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι πολύ πιο σημαντικό αίτιο πρόκλησης ατυχημάτων στην θάλασσα, παρά η ηλικία του πλοίου. Και αυτό διότι ένα πλοίο που πλήρη τις κατάλληλες προϋπόθεσης (τακτικές συντηρήσεις, επιθεωρήσεις κ.α.) και διαθέτει σωστά εκπαιδευμένο πλήρωμα, μπορεί να λειτουργήσει εξίσου σαν μια νέα κατασκευή. Βέβαια έχει παρατηρηθεί ότι, για ορισμένα πλοία, ιδίως υπό καθεστώς χρονοναύλωσης, και με προφανή σκοπό την εξοικονόμηση χρηματικών ωφελειών, επιμηκύνεται παράλογα και με κάθε τρόπο ο μέγιστος χρόνος ζωής τους, με άμεση συνέπεια τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σχετικά με το κόστος της ρύπανσης, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι η «πρόληψη» είναι σαφώς προτιμότερη από την «καταστολή». Το επιχείρημα αυτό ενισχύεται από τις νέες προτάσεις για διπλά περιβλήματα στα νέα δεξαμενόπλοια και τη βελτίωση της ευστάθειας των πλοίων.

Η πραγματικότητα όμως είναι εντελώς διαφορετική. Το ιστορικό των μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων μας δείχνει ότι πρώτα συμβαίνει κάποιο ατύχημα και μετά αναλαμβάνει η παγκόσμια κοινότητα να επιλύσει το πρόβλημα καθιερώνοντας αυστηρότερους κανονισμούς για τα εμπορικά πλοία.

Αναμφίβολα η απειλή του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ανάλογη με τις μεταφερόμενες ποσότητες πετρελαίου από τα tankers.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΟΥΡΥΞΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Ό,τι ισχύει για τις εκχύσεις πετρελαίου από ατυχήματα σε μεγάλης χωρητικότητας πλοία, μπορούμε να πούμε ότι ισχύει και για ατυχήματα σε πλωτές δεξαμενές αντλήσεως πετρελαίου ή εν γένει παράκτιες πετρελαιοπηγές και τερματικούς σταθμούς, δηλαδή θαλάσσια ρύπανση σε μαζική κλίμακα και μάλιστα συχνά κοντά στις ακτές. Αν θέλαμε να συνοψίσουμε τα γενεσιουργά αίτια αυτής της μορφής θαλάσσιας ρύπανσης, θα εστιάζαμε την προσοχή σε δύο κυρίως παράγοντες:

Α. εργασίες γεώτρησης σε υποθαλάσσιες περιοχές για ερευνητικούς ή εκμεταλλευτικούς λόγους (κατά την διάρκεια των εργασιών αυτών δεν αποκλείεται κάποια διαρροή πετρελαίου και φυσικών αερίων ή η συσσώρευση αλμυρών υδάτων και λιπαντικών ουσιών ή ακόμη και η δημιουργία λάσπης),

Β. ατυχήματα, π.χ. αιτίες άσχετες προς την διαρροή πετρελαίου, όπως καταστροφή των φυσικών πόρων ή ανακάτωμα της άμμου.

Ειδικά όσον αφορά τη σύμβαση MARPOL, ο κανονισμός 21 αναφέρεται σε απορρίψεις πετρελαίου από εγκαταστάσεις μονίμων ή πλωτών γεωτρήσεων ή άλλων εξόδρων, αλλά μόνο σε ό,τι αφορά τις απορρίψεις από χώρους των μηχανοστασίων τους (λειτουργική ρύπανση πλοίου που δεν είναι πετρελαιοφόρο).

Για όλες τις άλλες απορρίψεις που σχετίζονται με την εκμετάλλευση πετρελαϊκών κοιτασμάτων από τον βυθό της θάλασσας, ισχύουν εθνικοί ή διακρατικοί κανονισμοί. Το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να επιβάλλει στις εταιρίες εκμετάλλευσης του υποθαλάσσιου ορυκτού πλούτου ορισμένους περιορισμούς σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία. Η επιβολή τέτοιων υποχρεώσεων δεν είναι απόρροια μόνο διατάξεων των εθνικών δικαίων, αλλά και δεσμεύσεων των κρατών που γεννώνται από Διεθνείς Συμβάσεις και που αποτελούν ήδη εσωτερικό τους δίκαιο. Όμως δεν υπάρχουν μόνο διεθνείς συμβατικοί κανόνες που μάχονται κατά της εξάπλωσης των ρυπογόνων συνεπειών της κακής εκμετάλλευσης του υποθαλάσσιου φυσικού πλούτου. Υπάρχουν και διεθνείς εθιμικοί κανόνες καθώς και ρυθμίσεις νομικά μη υποχρεωτικές που καλούνται να διαδραματίσουν παρόμοιο ρόλο. Αναφέρουμε ενδεικτικά διατάξεις της Πράξης του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για το Δίκαιο του Περιβάλλοντος (1977), που αφορούν στην 'καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω της έρευνας και εκμετάλλευσης του βυθού και του υπεδάφους σε θαλάσσιες περιοχές που ανήκουν στην εθνική δικαιοδοσία συγκεκριμένων κρατών', καθώς και τις κατευθυντήριες αρχές από το σχέδιο που εκπόνησαν η UNEP και η Διεθνής Νομική Ένωση γύρω από τις 'νομικές πλευρές της ρύπανσης της Μεσογείου οφειλόμενης στην έρευνα και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, του θαλάσσιου βυθού και υπεδάφους'.

Η εξαιτίας γεωτρήσεων θαλάσσια ρύπανση αποτέλεσε αντικείμενο ιδιωτικών διεθνών συμφώνων, περιορισμένων αρχικά σε αριθμό, τα οποία ακολούθως πολλαπλασιάστηκαν αφού κρίθηκαν ικανά να καλύψουν τον έλεγχο και την καταβολή αποζημιώσεως στα θύματα των σχετικών ρυπογόνων δραστηριοτήτων, ανεξάρτητα από τις θαλάσσιες περιοχές όπου εμφανίζονται. Η Oil Insurance Limited θεωρήθηκε ως πρόδρομος αυτών των ιδιωτικών εταιριών με σκοπό την εκμετάλλευση του υποθαλάσσιου ορυκτού πλούτου. Το σύμφωνο αυτό που υπογράφηκε από εννέα αμερικανικές εταιρίες καλύπτει τις δαπάνες λειτουργίας ενός αποτελεσματικού ελεγκτικού συστήματος καθώς και την αποκατάσταση των ζημιών τρίτων. Συναφές είναι και το πεδίο δράσης της Off-Shore Pollution Liability Association και της

North Sea Operator's Clean Seas Committee με στόχο την πρόληψη ή αποκατάσταση ζημιών οφειλομένων σε σχετικές ρυπογόνους ενέργειες στον χώρο της Βόρειας Θάλασσας.

Ευνόητο είναι ότι όσο περισσότερο αναλώνονται οι πρώτες ύλες που βρίσκονται στην ξηρά τόσο θα γίνεται και οικονομικά αποδεκτή η αναζήτηση τους σε ολόενα και βαθύτερα υποθαλάσσια κοιτάσματα με αύξηση του σχετικού κόστους εξόρυξης για το ίδιο επίπεδο τεχνολογίας λ.χ. στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας η Αγγλική Κυβέρνηση χορηγεί άδειες σε ιδιωτικές εταιρίες παρέχοντας φορολογικές απαλλαγές για τις πιο δύσβατες περιοχές προς εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Από όλα αυτά τα μεγάλης έκτασης ατυχήματα /καταστροφές προκύπτει ένα πολύ σοβαρό κοινωνικό κόστος το οποίο καλείται να φέρει η διεθνής κοινότητα κατά κύριο λόγο, και οι κάτοικοι της πληγείσας περιοχής κατά δεύτερο. Συνοψίζοντας, θα αναφέρουμε τις εξής συνέπειες αυτού του κόστους :

- Συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον. Διατάραξη του θαλάσσιου οικοσυστήματος, μικρή ή μεγάλη, και εξαφάνιση των ειδών που τείνουν να εξαφανιστούν.
- Συνέπειες στις παράκτιες περιοχές. Πτώση αξίας αστικής γης και κτισμάτων λόγω της υποβάθμισης του περιβάλλοντος.
- Συνέπειες στην τουριστική βιομηχανία. Ακυρώσεις κρατήσεων, απώλεια αναμενόμενων εσόδων, υποβάθμιση της τουριστικής σημασίας της περιοχής, μείωση του εισοδήματος ή/ και ανεργία των εργαζομένων στον κλάδο.
- Συνέπειες στην αλιευτική βιομηχανία. Μείωση ή και εξαφάνιση των αναμενόμενων αλιευμάτων του παρόντος κύκλου αναπαραγωγής, μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων στην αλιευτική βιομηχανία. Στο ναυάγιο του EXXON VALDEZ (1989) διαταράχθηκε η αναπαραγωγή του σολομού και της ρέγκας που αποτελούν σημαντικό οικονομικό πόρο των κατοίκων της περιοχής. Επίσης το ατύχημα του KIRKI (1991) στις δυτικές ακτές της Αυστραλίας ήταν υπαίτιο για απώλεια εισοδήματος 500 εκ. δολάρια μετά τις ζημιές που προκάλεσε σε διάφορα είδη ψαριών και οστρακοειδή
- Συνέπειες στη δημόσια υγεία. Από απλώς επιβαρυντικές στις περιπτώσεις ρύπανσης έως πολύ σοβαρές στις περιπτώσεις μόλυνσης. Αυτό συνδέεται όχι μόνο με τις απώλειες φορτίου αλλά κυρίως με τα λύματα των πλοίων. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί ο θάνατος αρκετών ατόμων στην Ιαπωνία στον κόλπο MINAMATA, μετά από ευρεία κατανάλωση ψαριών που περιείχαν βαρέα μέταλλα και ραδιενεργά κατάλοιπα τα οποία προέρχονταν από πυρηνικά(1945). Οι Ιάπωνες ψαράδες μήνυσαν την Αμερικάνικη Κυβέρνηση και πέτυχαν σημαντική αποζημίωση για τις ζημιές που υπέστησαν.
- Συνέπειες στους ενεργειακούς πόρους εξαιτίας της απώλειας συχνά μεγάλων ποσοτήτων από ολόενα πλέον δυσεύρετους ενεργειακούς πόρους. Το διυλιστήριο στο FAWLEY της Αγγλίας κατά την περίοδο 1953-1970 συχνά απέρριπτε πετρελαιώδη μίγματα στους παρακείμενους χείμαρρους/ ποταμούς και δημιουργούσε σημαντικά προβλήματα στην υδροδυναμική ενέργεια της ευρύτερης περιοχής.
- Κόστος απώλειας πλοίου ή και φορτίου.
- Κόστος απομάκρυνσης τόσο στην ανοιχτή θάλασσα όσο και στις ακτές.

4.1 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Ως λειτουργική ρύπανση θα ορίσουμε την οποιαδήποτε μη ατυχηματικής μορφής ρύπανση που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατό να αναζητηθεί σε κάθε φάση του κύκλου ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή(κατασκευή ή κτίσιμο του πλοίου, στην κανονική οικονομική του ζωή(συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγώσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος (διάλυση του πλοίου).

Έτσι έχουμε τα εξής παραδείγματα:

- Η ρύπανση από τις διαδικασίες ναυπήγησης του πλοίου.
- Η ρύπανση από τις διαδικασίες τακτικής και έκτακτης συντήρησης του πλοίου.
- Η ρύπανση από τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης.
- Η ρύπανση από τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού.
- Η ρύπανση από τις διαδικασίες διάλυσης του πλοίου.

4.2 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τα επικίνδυνα φορτία είναι σχεδόν υπεύθυνα για τη ρύπανση της θάλασσας που δεν προέρχεται από χερσαίες πηγές. Εδώ θα εξεταστούν μόνο τα επικίνδυνα φορτία, τα οποία μεταφέρονται με εμπορικά πλοία, δηλ. όσα προορίζονται για ειρηνική χρήση και όχι αυτά που προορίζονται για άμεση στρατιωτική χρήση.

Στην Ελλάδα προκειμένου για θαλάσσιες μεταφορές ακολουθείται η κατάταξη των επικίνδυνων φορτίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ι.Μ.Ο. και ειδικότερα, με βάση τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών. Σύμφωνα με τον Ι.Μ.Ο., τα επικίνδυνα φορτία ταξινομούνται στις εξής κλάσεις :

Κλάση 1 : Εκρηκτικά

Κλάση 2 : Αέρια

Κλάση 3 : Εύφλεκτα υγρά

Κλάση 4 : Εύφλεκτα στερεά

Κλάση 5 : Οξειδωτικές ουσίες

Κλάση 6 : Δηλητηριώδης, τοξικές και μολυσματικές ουσίες

Κλάση 7 : Ραδιενεργές ουσίες

Κλάση 8 : Διαβρωτικά

Κλάση 9 : Διάφορες επικίνδυνες ουσίες

4.3 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

1. Η γενικότερη πολιτική και τα διλήμματα της Ελλάδας στο ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η διαμόρφωση κάποιας συγκροτημένης εθνικής στρατηγικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας αρχίζει από τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Πριν την περίοδο αυτή δεν υπάρχει συνολική στρατηγική ούτε για το υπόλοιπο περιβάλλον. Υφίσταται μόνο μεμονωμένη προστασία σε συγκεκριμένες περιπτώσεις με σκοπό κυρίως την αποκατάσταση περιβαλλοντικών βλαβών.

Αφετηρία και θεμέλιο περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ελλάδα υπήρξε το Σύνταγμα του 1975 και ειδικότερα το άρθρο 24(όπου αναφέρει ότι η προστασία του

φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους...). Βέβαια σημαντικότερος σταθμός θεωρείται ο Νόμος 1650/86 «για την προστασία του περιβάλλοντος», ο οποίος και αποτελεί πλαίσιο της σύγχρονης περιβαλλοντικής προστασίας στην Ελλάδα. Επίσης, εκτός από τους αμιγείς εσωτερικούς θεσμούς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το πλαίσιο αυτό ενισχύεται και διευρύνεται από το αντίστοιχο διεθνές, καθώς επίσης και από το αντίστοιχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πάντως, το τελικό επίπεδο ανάπτυξης και υλοποίησης ρυθμίσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον στην Ελλάδα, δεν θεωρείται επαρκές για μια χώρα με τόσο υψηλό βαθμό εξάρτησης από τη θάλασσα. Όμως είναι γεγονός πως παγκόσμια υπάρχει σημαντική απόκλιση μεταξύ των περιβαλλοντικών προβλημάτων και αποτελεσματικών θεσμών επίλυσης. Περαιτέρω, στην περίπτωση της Ελλάδας υπεισέρχεται και ο παράγων που έχει σχέση με έναν εξαιρετικά εκτεταμένο θαλάσσιο χώρο, ο οποίος μάλιστα δύσκολα παρακολουθείται και αστυνομεύεται λόγω της υπάρξεως χιλιάδων νησιών και νησίδων.

Σε σχέση με το τελευταίο σημείο, είναι αντιπροσωπευτική η φιλοσοφία και το περιεχόμενο του Νόμου 743/1977 «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος». Συγκεκριμένα, ο προηγούμενος νόμος που αποτελεί και το σημαντικότερο εσωτερικό θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας, καθιερώνει την υποκειμενική ευθύνη (δηλαδή ευθύνη σε υπαιτιότητα), ως προϋπόθεση αποκατάστασης ζημιών από ρύπανση μέσω της δικαστικής οδού. Όμως, η Σύμβαση των Βρυξελλών για την Αστική Ευθύνη από ρύπανση πετρελαιοειδών (1969) είχε καθιερώσει την αντικειμενική ευθύνη (δηλαδή στοιχειοθέτηση ευθύνης χωρίς να απαιτείται απόδειξη υπαιτιότητας) ως πιο εύκολο και αποτελεσματικό τρόπο αντιμετώπισης παρόμοιων περιστατικών, με συνέπειες την πιθανότερη αποζημίωση των θιγόμενων και την αυξημένη προστασία.

Επίσης, κατά τις τελευταίες δεκαετίες προωθείται και διεθνώς η καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης. Το ίδιο άλλωστε καθιέρωσε και η Ελλάδα με το Νόμο 1650/86 για την προστασία του περιβάλλοντος.

Είναι προφανές ότι η οπισθοδρομική εμμονή του Νόμου 743/1977 είναι υποκειμενική ευθύνη, παράλληλα με την κρατούσα τάση για αντικειμενική ευθύνη η οποία εκφράζεται και από εσωτερική και από ξένη νομοθεσία, είναι πηγή σοβαρής διάστασης και ασάφειας. Αν ένας από τους λόγους εμμονής στην υποκειμενική ευθύνη είναι η 'επιβάρυνση' ευθυνών της Ελληνικής Ναυτιλίας σε περιστατικά ρύπανσης μια προσεκτικότερη μελέτη που αποκαλύπτει ποιοι επωφελούνται από παρόμοιες διατάξεις και πιο είναι το κόστος από τη ρύπανση της θάλασσας στην Ελλάδα, μάλλον οδηγεί στο συμπέρασμα πως η Ελληνική Ναυτιλία δεν έχει ανάγκη από παρόμοια 'στήριξη' και πως οι παρενέργειες της υποκειμενικής ευθύνης είναι σημαντικότερες από ό,τι είχε προβλεφθεί, και κυρίως από τις πιθανολογούμενες θετικές επιπτώσεις. Πάντως, προς το παρόν, μόνο η νομολογία (αποφάσεις δικαστηρίων) μπορεί να παρακάμψει το πρόβλημα της υποκειμενικής ευθύνης του Νόμου 743/1977. Παρά τις όποιες αντιφάσεις και προβλήματα εφαρμογής, το ρυθμιστικό πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα κινείται στα πλαίσια του μέσου όρου των Ευρωπαϊκών Χωρών, ενώ γενικά η ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας συγκαταλέγεται μεταξύ των κορυφαίων στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη γενικότερα.

2. Η νομοθεσία και πρακτική που διέπει το καθεστώς της θαλάσσιας ρύπανσης στην Ελλάδα.

Η Ελλάδα με τη γεωγραφική της θέση (πολλές θαλάσσιες οδοί με μεγάλη διακίνηση πλοίων, πολλά νησιά διάσπαρτα και μεγάλο ανάπτυγμα ακτών), τα τουριστικά ενδιαφέροντα και τη μεγάλη εμπορική ναυτιλία, έχει επιτακτική ανάγκη λήψης μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της, πόσο μάλλον όταν είναι γνωστή η μικρή υδροδυναμική κυκλοφορία και οι περιορισμένες δυνατότητες ανανέωσης των υδάτων της Μεσογείου. Αν και δεν έχει κατορθώσει μέχρι σήμερα να διαμορφώσει μια συνολική και συγκροτημένη εξωτερική πολιτική, ανταποκρίνεται θετικά στις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε ζητήματα διμερούς ή πολυμερούς περιβαλλοντικής προστασίας. Γενικά συντάσσεται με τα υπόλοιπα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη και δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα προστασίας της θάλασσας από χερσαίες δραστηριότητες, ενώ παράλληλα υποβαθμίζει σχετικά το ρόλο της ναυτιλίας στο συνολικό πρόβλημα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τηρεί δηλαδή μια μετριοπαθή και ρεαλιστική στάση με σκοπό τη στήριξη της ναυτιλίας, χωρίς αυτό να σημαίνει αδιαφορία και έκπτωση προστασίας σχετικά με τη θάλασσα.

Εκτός των παράκτιων περιοχών και των εσωτερικών υδάτων όπου η Ελλάδα ασκεί όλες τις εξουσίες με μόνους περιορισμούς τους προβλεπόμενους από το διεθνές δίκαιο σχετικά με την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των αλλοδαπών πλοίων, έχει πλήρη κυριαρχία και στη γειτονική προς την ξηρά θαλάσσια περιοχή, που καλείται αιγιαλίτιδα σύμφωνα με το Νόμο 230/1936.

Θα επιχειρήσουμε μια αναφορά στους κυριότερους νόμους, προεδρικά διατάγματα (Π.Δ.) και υπουργικές αποφάσεις (Υ.Α.) σειρά χρονικής εξέλιξης, που αφορούν τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα εμπορικά πλοία :

1. Νόμος 4529/66. Με το νόμο αυτό κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, η οποία δεν ισχύει πλέον διότι έχει αντικατασταθεί από τη νέα σύμβαση του IMO, τη MARPOL 73/78.
2. Νόμος 314/76. Ο νόμος αυτός κύρωσε τη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών (1969) 'περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή'. Η διαδικασία της ίδρυσης, διαχείρισης και κατανομής κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη καθορίζεται από το Π.Δ. 666/82 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Π.Δ. 494/89. Ακόμη, με το Π.Δ. 81/89 εξασφαλίζεται η αποδοχή του πρωτοκόλλου του έτους 1976 της Δ.Σ. Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή, ενώ με το Π.Δ. 98/90 καθορίζεται η αρμοδιότητα των δικαστηρίων και η διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το Διεθνές Κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.
3. Νόμος 468/76 'περί αναζητήσεως έρευνας και εκμεταλλεύσεως υδρογονανθράκων και ρύθμισης συναφών θεμάτων', ο οποίος προβλέπει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από μόνιμες ή επιπλέουσες εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου. Ειδικότερα, με την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων καθορίζονται το είδος και οι τύποι των εγκαταστάσεων, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί πετρελαίου, οι χώροι αποθήκευσης καθώς και η ασφάλεια των εργαζομένων και των περιουσιακών στοιχείων, η θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα, η αλιεία, η ναυσιπλοΐα και η επιβολή των κυρώσεων. Μολονότι δεν έχουν εκδοθεί ακόμη Π.Δ., υπάρχει η έγκριση ενός ειδικού τύπου συμβολαίου από την κυβέρνηση και τη δημόσια επιχείρηση πετρελαίου για τη χορήγηση αδείας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις προς εξερεύνηση και εξόρυξη πετρελαίου. Παράλληλα, με τον νόμο 786/1978 επικυρώθηκε η

διμερής συμφωνία Ελλάδας – Ιταλίας για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας ανάμεσα στα δύο κράτη, ο οποίος προβλέπει ότι η εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων φυσικών στοιχείων δε θα μεταβάλλει την οικολογική ισορροπία ούτε θα εμποδίσει άλλες δραστηριότητες στη θάλασσα.

4. Νόμος 743/77 'περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων'. Ο νόμος 743/77 δεν αποτελεί κύρωση κάποιας σύμβασης. Εκτός από τα μέτρα και τις διαδικασίες πρόληψης της ρύπανσης, προβλέπει επιπλέον και αυστηρές κυρώσεις για τους παραβάτες. Με το νόμο αυτό γίνεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία, ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από μέρους της Ελλάδας της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78.
5. Νόμος 855/78. Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση (1976), μαζί με τα πρωτόκολλα 'περί πρόληψης ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών' και 'περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ πετρελαίου και των άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης'. Το Π.Δ. 114/97 καθιερώνει την αύξηση των ανωτάτων ορίων των διοικητικών κυρώσεων που προβλέπονται στις διατάξεις Ν.855/78 και Ν.1147/81, ενώ σχετική είναι και η Υ.Α. 3221.2/5/93/93 περί αναπροσαρμογής των τελών των νόμων αυτών.
6. Νόμος 1147/81 (ΦΕΚ 110Α'/18.4.81). Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης του Λονδίνου 'περί πρόληψης ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών από πλοία και αεροσκάφη' (LONDON dumping convention 1972) και με τη Υ.Α. 3221.2/2/91-12/3/91 αναπροσαρμογή τελών στο άρθρο 7 των Ν.855/78 και Ν.1147/81 και άρθρο 31 του Ν.1473/84.
7. Νόμος 1269/82 (ΦΕΚ 89Α'/21.7.82). Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και του πρωτοκόλλου 1978. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές με τα Π.Δ. 417/86 'αποδοχή τροποποιήσεων διατάξεων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την Δ.Σ MARPOL 1973', 404/7.11.86 'διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες', 254/89 'αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο παράρτημα του πρωτοκόλλου 1978 της ΔΣ 1973', 103/92 'αποδοχή τροποποιήσεων των προσαρτημάτων II και III του παραρτήματος II της Δ.Σ MARPOL 1973', 288/92 'αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου 1978', 46/92 'σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του Παραρτήματος I της Δ.Σ MARPOL' και 361/96 'αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικού με τη Δ.Σ 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία'.

Σχετικές με τον παραπάνω νόμο είναι και οι Υ.Α 181053 900/83/19.4.83 'τεχνικές προδιαγραφές διαχωρισμού πετρελαίου/ νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου', 181053/960/84 'τεχνικές προδιαγραφές ανιχνευτών διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/ νερού', 181053/201/84 'τεχνικές προδιαγραφές συστήματος καθαρών δεξαμενών έρματος (CBT) πετρελαιοφόρων πλοίων', 181053/96/84 'λειτουργία και έλεγχος του συστήματος πλύσης των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο (COW)', 205/183571/87 και 195/183570/87 'καθιέρωση βιβλίου φορτίου και τύπου διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης της ρύπανσης από μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα', 3232B MARPOL/108/91 'συγκέντρωση και διάθεση πετρελαιοειδών αποβλήτων του μηχανοστασίου των πλοίων', 3231.2/17/92

‘καθορισμός του τύπου του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία’, 69728/824/96 ‘μέτρα και όροι για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων’, 3231.7/1/96/96 ‘καθιέρωση τύπου Βιβλίου Απορριμμάτων υποχρεω των πλοίων’, 1218.98/2/97/97 ‘συγκέντρωση και διάθεση των πετρελαιοειδών αποβλήτων που παράγονται στους χώρους μηχανοστασίου των πλοίων’ και τέλος 19396/1546/97 ‘μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων’.

8. Νόμος 1634/86 (ΦΕΚ104Α’/18-7-86). Είναι η κύρωση των πρωτοκόλλων 1980 για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και 1982 περί των ειδικά προστατευόμενων περιοχών της Μεσόγειου.
9. Νόμος 1638/86 (ΦΕΚ 108 Α’/86). Είναι η κύρωση της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελλών (FUND convention 1971) σχετικά με την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Με το Π.Δ 270/95 κατοχυρώνεται η αποδοχή των πρωτοκόλλων των ετών 1976 και 1992 για την τροποποίηση της Δ.Σ FUND. Η διαδικασία καταβολής συνεισφορών στο διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης καθορίζεται με την Υ.Α 747/Φ 183507/87.
10. Νόμος 1650/86 (ΦΕΚ 160 Α’/16.10.86) για την προστασία του περιβάλλοντος. Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα για το θαλάσσιο περιβάλλον αναφέρεται ως σκοπός η προστασία των ακτών των θαλασσών, των νησίδων και του βυθού αυτών ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων τοπίου. Με αφορμή το νόμο αυτό εγκρίθηκε η σύσταση κλιμακίου ελέγχου της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των πηγών ξηράς από τις Νομαρχίες και δόθηκε προτεραιότητα στην εκπόνηση μελετών και προγραμμάτων προστασίας ευαίσθητων περιοχών όπως βιοτόπων, υδροβιοτόπων κλπ. Καθώς και στη κατασκευή σταθμού επεξεργασίας αποβλήτων και λυμάτων. Στις εγκαταστάσεις ξηράς που προκαλούν ρύπανση ο νόμος προβλέπει την εφαρμογή ποινικών και διοικητικών κυρώσεων, είτε από το Νομάρχη, είτε από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ.

Τέλος, ιδιαίτερη σημασία για την εν γένει ‘προστασία του περιβάλλοντος’ στην Ελλάδα, φαίνεται να έχει η κοινή υπουργική απόφαση για την πλήρη ενεργοποίηση του νόμου 1650 του 1986 για την προστασία του περιβάλλοντος μετά από απαίτηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Σύμφωνα με την απόφαση αυτή:

- Δημιουργείται ένα σύνολο από κανόνες οι οποίοι προσδιορίζουν τις διαδικασίες έγκρισης για οποιοδήποτε νέο έργο ή δραστηριότητα (του δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα) που μπορεί να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- Επιβάλλεται η σύναψη ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης, τόσο για τα έργα που πρόκειται να εκτελεστούν, όσο και για αυτά που έχουν ήδη εκτελεσθεί.
- Γίνεται προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις αντίστοιχες απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

11. Νόμος 2242/94

Ο νόμος αυτός αφορά την πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.

12. Νόμος 2289/95 περί αναζήτησης, έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις.

13. Νόμος 2412/96 για τη μεταφορά αρμοδιοτήτων από το Υπουργικό Συμβούλιο σε άλλα κυβερνητικά όργανα και άλλες διατάξεις. Σε ότι αφορά ειδικώς τα επικίνδυνα, η Ελληνική νομοθεσία έχει επικυρώσει τα ακόλουθα:
14. Νόμος 1218.74/1/95 για την αποδοχή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ΙΜΟ
15. Οι διεθνείς πλόες μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων ρυθμίζονται από σχετική εγκύκλιο του ΥΕΝ/ΔΕΕΠ επικυρωμένη από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας με Αριθμό Πρωτοκόλλου 1425.42/2/95
16. Π.Δ.405/96 'περί μεταφοράς συσκευασιών επικίνδυνων φορτίων σε Ελληνικούς πλόες'.
17. Η διακίνηση των χύδην υγρών χημικών φορτίων διέπεται από τους Κώδικες BCH, IBC του ΙΜΟ ενώ τα υγροποιημένα αέρια διέπονται από τους υπάρχοντες Κώδικες GC και IGC του ΙΜΟ. Όλοι οι παραπάνω Κώδικες έχουν γίνει υποχρεωτικοί με την Υ.Α. 65/1/97 και το Π.Δ. 126/87
18. Τέλος, με το πρόσφατο Π.Δ. 55/98 περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ειδικά Θέματα: Ελληνική Νομοθεσία και επιβληθέντα πρόστιμα για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι διοικητικές κυρώσεις προβλέπουν πρόστιμα, τα οποία προσαρμόστηκαν με το πρόσφατο Π.Δ. 114/97. Στον υπαίτιο της ρύπανσης επιβάλλεται από τις λιμενικές αρχές 2.000.000 δρχ. Εάν η ρύπανση εξακολουθεί, τότε προβλέπεται πρόστιμο μέχρι 1.000.000 για κάθε ημέρα υπέρβασης της προθεσμίας που τέθηκε για την αποκατάσταση. Σε περίπτωση σοβαρής ρύπανσης επιβάλλεται πρόστιμο από το Υ.Ε.Ν. μέχρι και 250.000.000 δρχ.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	ΑΙΤΙΑ
28,90%	προσάραξη πλοίου σε βυθό/ύφαλο
28,90%	συγκρούσεις πλοίων
24%	πυρκαγιά/έκρηξη
21%	αποτυχία δομής πλοίου

4.4 ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η περιβαλλοντική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης διακρίνεται για την κυριαρχία της παραδοσιακής κρατικής παρέμβασης, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο. Η πλέον σημαντική αιτία της επιλογής αυτής μπορεί να θεωρηθεί μάλλον ότι το γεγονός ότι τα κόστη της περιβαλλοντικής πολιτικής που επιβάλλονται με τον τρόπο αυτό είναι σχεδόν αφανή, ενώ αντίθετα είναι ιδιαίτερα εμφανή στην περίπτωση μέσων πολιτικής που στηρίζονται στον μηχανισμό της αγοράς, όπως λ.χ. οι περιβαλλοντικοί φόροι. Για το λόγο αυτό, είναι συχνά δυσκολότερη πολιτική η υιοθέτηση 'οικονομικών εργαλείων' αντί των διοικητικών ή ελεγκτικών τύπων νομοθεσίας.

Τελευταία όμως, στον Ευρωπαϊκό χώρο παρατηρείται μια στροφή προς την υιοθέτηση εργαλείων περιβαλλοντικής πολιτικής που στηρίζεται στο μηχανισμό και τους νόμους λειτουργίας της αγοράς. Η τάση αυτή φαίνεται να υιοθετείται και να

κατακτά συνεχώς έδαφος στην προσπάθεια διαμόρφωσης μιας κοινής περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η κοινή αυτή πολιτική, αν και αποτυπώνεται συχνά σε πολυάριθμες κοινοτικές πράξεις (οδηγίες, κανονισμοί, αποφάσεις), στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και στη Συνθήκη του Μάαστριχτ (Φεβρουάριος 1992), διακρίνεται για τη συντηρητικότητα και για την έλλειψη συστηματικής συνοχής. Οι προοπτικές μιας περιβαλλοντικά διατηρήσιμης ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της Συνθήκης του Μάαστριχτ για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ των άλλων στόχων είναι και η '...σταθερή και διαρκής μη πληθωριστική και σεβόμενη το περιβάλλον ανάπτυξη...'

Κεντρικός στόχος της Κοινής Πολιτικής για την Ασφάλεια στη θάλασσα είναι η διασφάλιση στο μέγιστο δυνατό βαθμό αξιοπιστων, αποτελεσματικών και ασφαλών ναυπλιακών υπηρεσιών τόσο για όλους όσους εμπλέκονται στις υπηρεσίες και δραστηριότητες αυτές όσο και για το περιβάλλον. Με βάση αυτήν την αρχή η Επιτροπή εκπόνησε ένα συνεκτικό και ολοκληρωμένο Πρόγραμμα δράσης αποτελούμενο από τους παρακάτω τέσσερις βασικούς άξονες:

1. Τη συγκλίνουσα εφαρμογή των διεθνών κανονισμών

Η πρωτοβουλία αυτή αποβλέπει στη σταδιακή εφαρμογή και συμμόρφωση των κρατών-μελών με τους υπάρχοντες ήδη κανόνες και κυρίως αυτών που προέρχονται από τον Διεθνή Ναυπλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Τα προβλήματα που προέρχονται από την υπάρχουσα ανομοιομορφία εφαρμογής των κανονισμών στο χώρο της Κοινότητας από φορείς διαφόρων επιπέδων ποιότητας θα πρέπει με πολιτική συναίνεση σταδιακά να αντιμετωπισθούν με κοινά αποδεκτούς κανόνες και πρότυπα. Κοινά πρότυπα θα πρέπει επίσης να θεσπιστούν για πλοία που εξαιρούνται των διεθνών συμβάσεων και δεν υπόκεινται σε διεθνή πρότυπα. Τέλος, ενέργειες σε διάφορα επίπεδα θα πρέπει να αναληφθούν σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα, ο οποίος όπως είναι γνωστό, εμπλέκεται σε μεγάλο ποσοστό στα ναυτικά ατυχήματα.

2. Την ομοιόμορφη επιβολή των διεθνών κανονισμών

Η επιβολή των κανονισμών θα διασφαλίζεται αποτελεσματικά μέσω διαφόρων μέτρων και θα αφορά στα πλοία όλων των σημαίων όταν βρίσκονται σε ευρωπαϊκά ύδατα, και όχι πλοία μόνο των κρατών-μελών. Αυτό σημαίνει πως οι πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία σέβονται τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας δεν θα τιμωρούνται με τον αθέμιτο ανταγωνισμό που προέρχεται από τα υποβαθμισμένου επιπέδου ασφαλείας πλοία. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώνονται κατά καιρούς για τα ποσοστά απαγόρευσης απόπλου και τον αριθμό των ελλείψεων σε θέματα ασφαλείας, φαίνεται ότι τα τελευταία βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα και παρουσιάζουν μάλλον τάσεις αύξησης. Δεν αποδεικνύεται βέβαια αν αυτό οφείλεται σε περισσότερο συστηματικούς ελέγχους ή σε υποβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας. Αποτελεί όμως γεγονός ότι τα πλοία αυτά ανταγωνίζονται με αθέμιτα πλεονεκτήματα εκείνα που έχουν αφενός επωμιστεί το αναγκαίο κόστος για την αναβάθμισή τους κι αφετέρου, την τήρηση των απαιτήσεων στον τομέα αυτόν.

3. Την ανάπτυξη και την προώθηση μιας σύγχρονης, συμβατής μεταξύ της και εναρμονισμένης ναυπλιακής υποδομής, η οποία θα περιλαμβάνει :

Α. Περιορισμός της κυκλοφορίας πλοίων σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές. Για το σκοπό αυτό απαιτείται από κοινού ο προσδιορισμός αντικειμενικών κριτηρίων στους τομείς με την υψηλότερη οικονομική σημασία, και οι οποίοι είναι πλέον εκτεθειμένοι λόγω της κυκλοφορίας πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία και κατόπιν η διάθεση πόρων για αποδοτικές επενδύσεις υποδομής θαλάσσιας κυκλοφορίας, εγκαταστάσεων έκτακτης ανάγκης όπως είναι μεταξύ άλλων τα μέσα ρυμούλκησης κ.λ.π.

Β. Συστήματα υποβολής αναφοράς για έγκαιρη και ακριβή πληροφόρηση, προκειμένου να υπάρξουν τα απαιτούμενα μέσα επέμβασης απέναντι στα τεράστια προβλήματα που μπορεί να δημιουργηθούν από την παρατηρούμενη σημαντική αύξηση του όγκου και των ειδών επικίνδυνων και τοξικών ουσιών που μεταφέρονται με τα πλοία. Στο πλαίσιο κοινοτικών προγραμμάτων, έχει προωθηθεί ήδη η επεξεργασία των κατάλληλων τεχνικών απαιτήσεων για τέτοιου είδους συστήματα.

Γ. Τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας (π.χ. VTS) τα οποία αποτελούν πλέον βασικό στοιχείο των πολιτικών ναυτικής ασφάλειας στα παράκτια κράτη. Η δημιουργία μηχανισμού για επενδύσεις σε τέτοιου είδους συστήματα με ομοιόμορφη βάση και η ανάκτηση δαπανών μέσω καταβολής από τους χρήστες, θα πρέπει να αποτελέσουν άμεσες επιδιώξεις από πλευράς της Κοινότητας στο θέμα αυτό. Τέλος οι εγκαταστάσεις πρόληψης της ρύπανσης, παρακολούθησης και συμμόρφωσης, καθώς επίσης παραλαβή πετρελαίου και αποβλήτων, και ακόμη ελέγχου εκπομπής ατμών, αποτελούν τομείς σημαντικής δράσης στον τομέα αυτό.

4. Τη θέσπιση κανονισμών σε διεθνές επίπεδο μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού(ΙΜΟ)

Η θέσπιση και προώθηση των κανονισμών ασφαλείας από τον ΙΜΟ συναντά δυσχέρειες και δεν εξελίσσεται με ικανοποιητικό τρόπο λόγω της δυσκολίας τήρησης των υποχρεώσεων των διαφόρων κρατών που οφείλονται σε ελλείψεις που έχουν σχέση με την επάρκεια υποδομής, την επάνδρωση των αρμόδιων υπηρεσιών, την ασαφή μεταβίβαση αρμοδιοτήτων κ.λπ. Για τους λόγους αυτούς η Κοινότητα θα πρέπει να παράσχει κάθε στήριξη στη πρωτοβουλία του ΙΜΟ, αλλά ακόμη και σε τρίτες χώρες για την εφαρμογή και τήρηση των συμφωνηθέντων προτύπων.

Οι αρχές που διέπουν το κοινοτικό δίκαιο πρέπει να διασφαλίζουν το προβάδισμα στην προστασία του περιβάλλοντος και όχι στην άκριτη οικονομική ανάπτυξη. Παράλληλα επιβάλλεται να ενστερνιστεί τις αρχές του Χάρτη της Γης που έγινε αποδεκτός στη Διάσκεψη των Ενωμένων Εθνών (UNCED) του Ρίο για το περιβάλλον (1992), με γνώμονα τη βιώσιμη διαχείριση και ανάπτυξη των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

Προφανής είναι άλλωστε η ανάγκη αναβάθμισης της αρχής της πρόληψης και αντιμετώπισης του κινδύνου συρρίκνωσης της κοινοτικής πολιτικής περιβάλλοντος με την επίκληση της αρχής της επικουρικότητας (κωδικοποίηση του εθνικού και κοινοτικού δικαίου του περιβάλλοντος). Ειδικότερα, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα εκάστοτε προγράμματα δράσης της Κοινότητας ζητείται από τα κράτη-μέλη να υιοθετούν μια κοινή θέση στο πλαίσιο της διεθνούς συνεργασίας με τους διάφορους οργανισμούς, που έχουν ως αντικείμενο έρευνας και ενασχόλησης το θαλάσσιο περιβάλλον π. χ. ΙΜΟ, UNER. Άλλωστε το σχετικά υψηλό επίπεδο κινδύνων στη ναυτιλία δεν οφείλεται στην απουσία επαρκών ή κατάλληλων διεθνών κανονισμών και προτύπων, αλλά στη χαλαρότητα και στην ανεπάρκεια εφαρμογής και επιβολής τους, με την σειρά της η Κοινότητα προχώρησε στην επικύρωση ορισμένων συμβάσεων :

- Σύμβαση της Βέρνης (29.4.63), που αφορά τη διεθνή επιτροπή για την προστασία του Ρήνου από τη ρύπανση
- Σύμβαση της Βόννης (3.12.76), σχετικά με την προστασία του Ρήνου από τη χημική ρύπανση.
- Σύμβαση της Βαρκελώνης (16.2.76), για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση και το πρωτόκολλο για τη ρύπανση από χερσαίες πηγές.
- Σύμβαση του Παρισιού (4.6.74), για την προστασία των θαλασσών από ρύπανση από χερσαίες πηγές.

- Σύμβαση της Καμπέρα (20.5.80), σχετικά με τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής.
- Σύμβαση της Βόννης (13.9.83), που αφορά τη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βορείου Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες.
- Σύμβαση της Καρθαγένης (24.3.83), για την προστασία και την αξιοποίηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Καραϊβικής.
- Σύμβαση της Βαρσοβίας (26.8.83), για την αλιεία και τη διατήρηση των ζώντων πόρων στην Βαλτική Θάλασσα και στους Belts. Σύμβαση (8.10.90) και πρωτόκολλο μεταξύ Γερμανίας, Τσεχίας, Σλοβακίας και Ε.Κ. για τη διεθνή επιτροπή προστασίας του Έλβα (23.2.93).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκδώσει ένα μεγάλο αριθμό κοινοτικών πράξεων που αφορούν στο περιβάλλον. Αυτές που είναι σχετικές με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα εμπορικά πλοία παρατίθενται στη συνέχεια σε χρονολογική σειρά :

ΟΔΗΓΙΑ (76/464/ΕΟΚ) της 4.5.1976 “περί ρυπάνσεως που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας” και ΟΔΗΓΙΑ(86/280/ΕΟΚ) 12.6.1986 σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο Ι του παραρτήματος της οδηγίας 76/464.

ΟΔΗΓΙΑ (79/116/ΕΟΚ) “περί των ελάχιστων προδιαγραφών ορισμένων δεξαμενόπλοιων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες” που συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από την ΟΔΗΓΙΑ (79/1034/ΕΟΚ) της 6.12.1979 για ορισμένα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται ή εξέρχονται από κοινοτικούς λιμένες. Στο άρθρο 1 το κείμενο αντικαθίστανται ως εξής : “όταν μεταφέρονται χημικά ή/ και υγροποιημένα αέρια χύμα, ενδείξεις για το εάν το πλοίο κατέχει πιστοποιητικό καταλληλότητας ή μη βάσει των όρων του κώδικος ΙΜΟ σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά προϊόντα χύμα ή υγροποιημένα αέρια χύμα”.

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ (82/452/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 1.7.1982 απευθυνόμενη στην Ελληνική κυβέρνηση, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου της 21.12.1978 “περί των ελαχίστων απαιτούμενων προδιαγραφών για ορισμένα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες” και της οδηγίας της 6.12.1979, τροποποιητικής της προηγούμενης. Επίσης υπάρχει και η τροποποίηση στην πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ(ΚΟΜ (90)452 31.10.90) για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρυπαντικές ουσίες σε δέματα.

ΑΠΟΦΑΣΗ(80/686/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 25.6.1980 «περί συστάσεως συμβουλευτικής επιτροπής στον τομέα του ελέγχου και της μειώσεως της ρύπανσης που προκαλείται από την έκχυση υδρογονανθράκων στην θάλασσα» λόγω του ατυχήματος του δεξαμενόπλοιου AMOCO CADIZ(1978) που προκάλεσε σημαντική ρύπανση στις ακτές της Γαλλίας και της Κορνουάλης. Έχει όμως τροποποιηθεί με την ΑΠΟΦΑΣΗ (85/208/ΕΟΚ) της 25.3.1985, ώστε να επεκταθούν οι αρμοδιότητες της συμβουλευτικής επιτροπής και στις άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός των υδρογονανθράκων και την ΑΠΟΦΑΣΗ (87/144/ΕΟΚ), η οποία μειώνει τον αριθμό των εθνικών αντιπροσώπων από

τρεις σε δύο και δίνει δυνατότητα συμμετοχής ενός ή περισσότερων προσώπων με ειδικές γνώσεις στον σχετικό τομέα.

ΑΠΟΦΑΣΗ(81/420/ΕΟΚ) “ρύπανση της Μεσογείου θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επιβλαβείς ουσίες” καθώς και

ΑΠΟΦΑΣΗ(81/971/ΕΟΚ) “περί συστημάτων πληροφόρησης σχετικά με την έκχυση υδρογονανθράκων στην θάλασσα”.

ΟΔΗΓΙΑ(86/85/ΕΟΚ) για την καθιέρωση κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στη θάλασσα η οποία τροποποιήθηκε με την ΑΠΟΦΑΣΗ(88/346/ΕΟΚ) της 16.6.1988. Το κείμενο αντικαθίστανται ως εξής: “καθιερώνεται σύστημα πληροφόρησης προκειμένου οι αρμόδιες αρχές των κρατών-μελών να έχουν στη διάθεση τους τα στοιχεία που είναι αναγκαία για τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης, που προκαλείται από την απόρριψη σημαντικών ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στη θάλασσα ή στα κύρια εσωτερικά ύδατα και ειδικότερα μεταξύ αυτών στις διεθνείς υδάτινες οδούς”.

ΟΔΗΓΙΑ 94/57 που αφορά στις εταιρίες κατάταξης και καθορίζει τις υποχρεώσεις των αρχών του κράτους σημαίας και των οργανισμών που ενεργούν εξ ονόματός τους. Προκειμένου οι οργανισμοί αυτοί να αναγνωριστούν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και να τους επιτραπεί η διενέργεια επιθεωρήσεων σχετικών με το εν λόγω αντικείμενο θα πρέπει να πληρούν κριτήρια υψηλής ποιότητας.

ΟΔΗΓΙΑ 94/58 που αφορά στην κατάρτιση και τα προσόντα των ναυτικών που απασχολούνται σε ποντοπόρα πλοία με σημαία κράτους μέλους. Η οδηγία αυτή βασίζεται στην σύμβαση STCW και επιβάλλει απαιτήσεις αποτελεσματικής επικοινωνίας στα πλοία που μπαίνουν σε λιμάνια της Ένωσης ανεξαρτήτως σημαίας.

ΟΔΗΓΙΑ 95/21 που προβλέπει τον αποτελεσματικό και ομοιόμορφο έλεγχο των πλοίων που εισέρχονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια στα IOLS/MOU . Από την 1^η Ιουλίου 1996 ο έλεγχος επικεντρώνεται ιδιαίτερα σε σημαίες που βρίσκονται σε μαύρο κατάλογο, καθώς και σε τύπους πλοίων που ενέχουν λανθάνοντα κίνδυνο, με απώτερο σκοπό την πλήρη εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων (Substandard ships). Πλοία με σημαντικές ελλείψεις θα κρατούνται στα λιμάνια μέχρι αυτές να διορθωθούν.

Συγκεκριμένα, στόχος της Οδηγίας είναι αφενός η εναρμόνιση της εθνικής με την αντίστοιχη κοινοτική νομοθεσία στους τομείς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης πάνω σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτου σημαίας κι αφετέρου η εναρμόνιση των κριτηρίων και των διαδικασιών άσκησης του ελέγχου και της κράτησης των πλοίων από την λιμενική αρχή. Με γνώμονα την κοινή ναυτιλιακή πολιτική που υιοθέτησαν οι χώρες μέλη του MOU, οι λιμενικές αρχές οφείλουν να υποβάλλουν σε επιθεωρήσεις τουλάχιστον το 25% του συνολικού αριθμού των πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια εφαρμογής του

ΜΟΥ κατά τη διάρκεια του έτους δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην επιθεώρηση των substandard ships.

4.5 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στη Χώρα μας, την παραδοσιακά θαλασσινή, αποτελεί συνταγματική επιταγή και τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών της Χώρας μας και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, που τα τελευταία χρόνια απασχολεί πολύ έντονα ολόκληρη την ανθρωπότητα, και για τη λήψη των αναγκαίων προληπτικών μέτρων, το ΥΕΝ διαθέτει εξειδικευμένη υπηρεσιακή μονάδα τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (ΔΠΘΠ), που είναι αρμόδια για:

Την επικύρωση των Διεθνών Συμβάσεων που αφορούν στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Την καθημερινή επιτήρηση των ακτών και των κυρίων θαλάσσιων ζωνών ναυσιπλοΐας.

Την εφαρμογή της νομοθεσίας για την πρόληψη της ρύπανσης.

Την καταπολέμηση, παρακολούθηση και συντονισμό των εργασιών αντιμετώπισης των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

Την αίτηση παροχής βοήθειας από ξένες Αρχές στην χώρα μας για την αντιμετώπιση ενός σοβαρού περιστατικού ή την παροχή συνδρομής σ' άλλα κράτη κατόπιν αιτήσεώς τους.

Την ενημέρωση και ενεργό συμμετοχή των πολιτών σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Τη διερεύνηση κάθε περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών, από πλοία ή πηγές ξηράς, και τέλος

Την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων στους παραβάτες.

Η διεθνής εμπειρία και πρακτική αποδεικνύει ότι, όσα μέτρα και αν ληφθούν, τα περιστατικά ρύπανσης δεν μπορούν να εξαλειφθούν παντελώς, δεδομένου ότι ο χρόνος, ο τόπος και οι συνθήκες ενός περιστατικού δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν, ενώ τα περισσότερα περιστατικά οφείλονται σε αστάθμητους παράγοντες.

Είναι λοιπόν φανερό ότι η ύπαρξη κατάλληλης προετοιμασίας αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την ταχεία και αποτελεσματική επέμβαση και την

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σήμερα κανείς δε μπορεί να αμφισβητήσει τον σημαντικό ρόλο που έχει η ναυτιλία, δεδομένου ότι είναι ο πιο οικονομικός και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος στην διακίνηση και μεταφορά των αγαθών της μεγάλης πλειοψηφίας του παγκόσμιου εμπορίου.

Η ναυτιλία για την Ελλάδα έχει ανάγκη διαμόρφωσης μιας πολιτικής που να στηρίζει τόσο την ποντοπόρο ναυτιλία, που είναι μια σημαντική παράμετρος της εθνικής οικονομίας, όσο και την ακτοπλοία που αποτελεί εξίσου πρωτεύοντα παράγοντα ανάπτυξης της χώρας, εξασφαλίζοντας την οικονομική και κοινωνική συνοχή της, διαδραματίζοντας ταυτόχρονα ένα σπουδαίο ρόλο στην τουριστική της ανάπτυξη, καθώς επίσης και σε άλλες δραστηριότητες που επδρούν και επηρεάζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία στο σύνολο της, λαμβάνοντας υπόψη και τις κοινωνικές παραμέτρους.

Στις ναυτιλιακές εταιρείες, ο ανθρώπινος πόρος, ο Έλληνας ναυτικός, έχει θεωρηθεί και έχει γίνει παραδεκτό ότι έχει συμβάλλει καθοριστικά στην αξιοπρόσεκτη ανάπτυξη της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σ' αυτόν τον κλάδο, ο εργασιακός χώρος μπορεί, χωρίς αμφιβολία, να χαρακτηριστεί σαν εξατομικευμένος εργασιακός χώρος και μάλιστα με σαφείς συνθήκες αναδιοργάνωσης της κοινωνικής ταυτότητας του ανθρώπου, καθώς αλλάζουν ουσιαστικά και με συγκεκριμένο προσανατολισμό οι τάσεις απασχόλησης. Αυτό, δε, παρατηρήθηκε έντονα κατά την περίοδο, όπου καταγράφεται η μεγάλη κρίση που έπληξε την Ποντοπόρο ναυτιλία και που επέβαλε στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται ποντοπόρα πλοία να απασχολήσουν αλλοδαπούς ναυτικούς, για πρώτη φορά στην ιστορία τους, προκειμένου να πετύχουν μείωση του κόστους εργασίας του πλοίου.

Αυτές λοιπόν οι συνθήκες και σε συνδυασμό με τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου, τις παγκοσμιοποιημένες αγορές επέφεραν νέες τάσεις στην αγορά εργασίας και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Αποτέλεσμα ήταν η αναζήτηση νέων στρατηγικών διαχείρισης του ανθρώπινου δυναμικού του πλοίου.

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίχθηκε ανέκαθεν στο δίπτυχο σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην επιδίωξη, εκφραζόμενη τόσο στα διεθνή fora όσο και σε διμερές επίπεδο, της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της κατάργησης των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Οι ρήτρες του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους (Most Favoured Nation), σύμφωνα με την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στο forum και η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης (National Treatment), η οποία αποκλείει την διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων στο forum, μετουσιώνουν της επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου.

Η λήψη μονομερών μέτρων αποτελεί άλλη μία μορφή περιοριστικών πρακτικών. Πολλές χώρες και για διαφορετικούς λόγους έχουν την τάση να λαμβάνουν μονομερή μέτρα για να επιλύσουν βραχυπρόθεσμα ή πιο μακροπρόθεσμα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους (πχ ενισχύσεις με τη μορφή παροχής δανειακών εγγυήσεων ή με τη χορήγηση δανείων με προνομιακούς όρους) ή ως αντίδραση σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν σαν αποτέλεσμα εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση των χωρικών τους υδάτων ή/και της ακτογραμμής τους. Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη

λήψη τέτοιων μονομερών μέτρων, απ' οπουδήποτε και αν προέρχονται, και σε κάθε ευκαιρία διατρανώνει την πεποίθησή της ότι η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να λαμβάνει χώρα κάθε συζήτηση σχετική με τη ναυτιλία, είτε αυτή αφορά τις επιτρεπόμενες κρατικές ενισχύσεις είτε τη διεθνή νομοθεσία περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ή την επιβολή κατασκευαστικών απαιτήσεων στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε και θα είναι και εφεξής ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) καθώς των λοιπών διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου Παγκόσμιου Οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Έχουμε μάλιστα την άποψη ότι μελλοντικές τροποποιήσεις των συμβάσεων αυτών θα πρέπει να γίνονται στη βάση μελετών σκοπιμότητας που θα καταδεικνύουν με ευκρίνεια την αναγκαιότητα λήψης νέων μέτρων.

Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το Ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρώτιστα ποιοτικό. Η επικράτηση λοιπόν της νοοτροπίας ασφάλειας ως ενεργητικής συμπεριφοράς της πλοιοκτησίας και της εφοπλιστικής κοινότητας αποτελεί πρωταρχικό στόχο του ΥΕΝ. Από την άλλη πλευρά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός Ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο ποιοτικός Έλληνας ναυτικός. Όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία εάν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους. Το συμπέρασμα ότι η επαγγελματική κατάρτιση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει τη χαμένη του αίγλη, προκύπτει αβίαστα και αποτελεί μία ακόμα βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Στα πλαίσια αυτά, το ΥΕΝ αναγνωρίζει ότι η τριμερής συνεργασία κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού αποτελεί το θεμέλιο λίθο, όπου πάνω της οικοδομείται κάθε νέα προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας.

ΠΗΓΕΣ

- Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης, Εκδόσεις Σταμούλης , Αθήνα 2002
- Συνοπτική Θεώρηση της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα. Λάζαρου Θ. Χουμανίδη – Κων/νου Α. Ζώη, Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα 1996
- Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου. Αντωνία Παυλάκου Ευθυμιάτου, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σακκουλά, Αθήνα – Κομοτηνή 1996
- Διεθνείς Οικονομικοί Οργανισμοί. Δημ. Ζαχαριάδη – Σούρα, Αθήνα-Πειραιάς 1993
- Η Χρηματοδότηση της Ναυτιλίας. Βανδρόρος, Πάτρα 1990
- Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον. Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1999
- Μηνιαία Στατιστικά Δελτία, Τράπεζα της Ελλάδος
- Εφημερίδες Ναυτεμπορική – Ελεύθερο Βήμα
- Internet (Ιστοσελίδα Υ.Ε.Ν. και ΑΝΕΚ)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Γραφεία της στην Αθήνα – Βασιλίσσης Σοφίας 2)
- Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (Παράρτημα Πατρών)



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 24.4.2002
COM(2002) 203 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) (1999-2000)

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) (1999-2000)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	4
1. Νομοθετική εξέλιξη.....	5
1.1. Η νομοθετική εξέλιξη στα 15 κράτη μέλη.....	5
1.1.1. Η πρόσβαση στην εκτέλεση ακτοπλοϊκών γραμμών.....	5
1.1.1.1. Ελευθερωμένες γραμμές.....	5
1.1.1.2. Προστατευόμενες ακόμη γραμμές.....	6
1.1.2. Οι κανόνες για τα πληρώματα.....	7
1.1.3. Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.....	8
1.2. Νομοθετική εξέλιξη στα κράτη της ΕΖΕΣ.....	9
2. Η εξέλιξη της αγοράς.....	9
2.1. Η εξέλιξη της κυκλοφορίας.....	10
2.1.1. Μεταφορά εμπορευμάτων.....	10
2.1.1.1. Συνολική κυκλοφορία.....	10
2.1.1.2. Κατηγορίες μεταφερθέντος φορτίου.....	11
2.1.1.3. Διαχωρισμός μεταξύ νησιωτικής/ηπειρωτικής κυκλοφορίας.....	12
2.1.2. Μεταφορά επιβατών.....	13
2.1.2.1. Συνολική κυκλοφορία.....	13
2.1.2.2. Οι κρουαζιέρες.....	14
2.2. Μερίδια της αγοράς αντίστοιχα στα πρώτα και δεύτερα νηολόγια.....	14
2.3. Η είσοδος ξένων πλοίων.....	15
3. Κόστος πληρωμάτων.....	16
4. Συμπεράσματα.....	16
4.1. Οι συνέπειες ελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.....	16
4.2. Πρόσκληση διαβουλεύσεων σχετικά με το περιεχόμενο των προσεχών εκθέσεων για την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας.....	17

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Κανόνες για τα πληρώματα εκδοθέντες κατ'εφαρμογήν του άρθρου 3 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας	18
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στα κράτη μέλη	19
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 Γενική εικόνα των διατάξεων περί ακτοπλοΐας των χωρών της ΕΕ και της ΕΖΕΣ	22
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4 Μεταφερθέντες τύποι εμπορευμάτων στα κράτη μέλη	30
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5 Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 ανά τύπο εμπορεύματος και με διαχωρισμό ηπειρωτικής και νησιωτικής ακτοπλοΐας (σε εκατ. τόνους).....	31
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα εμπορικά πλοία.....	32
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα επιβατικά πλοία	33

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα έκθεση είναι η τέταρτη διετής έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας. Αφορά τα έτη 1999-2000. Όπως και οι προηγούμενες εκθέσεις συντάχθηκε με βάση μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής.

Από την 1η Ιανουαρίου 1999, ελευθερώθηκαν όλες σχεδόν οι ακτοπλοϊκές γραμμές στην Ευρώπη. Η αγορά που εν μέρει εξακολουθεί να προστατεύεται, η ελληνική, θα ανοίξει για τους κοινοτικούς εφοπλιστές την 1η Νοεμβρίου 2002. Σύντομα θα περατωθεί η προσαρμογή των νομοθεσιών των κρατών μελών στον κανονισμό περί ακτοπλοΐας.

Στο πρώτο μέρος της έκθεσης παρουσιάζεται η κατάσταση από νομική άποψη. Υπενθυμίζονται ποια είναι τα κοινοτικά δεύτερα νηολόγια που μπορούν να μετέχουν στην ακτοπλοΐα. Σήμερα, από τα σκάφη που είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη, μόνον τα σκάφη του δεύτερου ιταλικού νηολογίου και τα εμπορικά σκάφη του δεύτερου νηολογίου της Δανίας δεν έχουν πρόσβαση στην κοινοτική ακτοπλοΐα. Όντως, η Ιταλία και η Δανία δεν επιτρέπουν να εκτελούνται στα ύδατά τους ακτοπλοϊκές γραμμές με αυτά τα σκάφη. Στην έκθεση διευκρινίζονται επίσης ποιοι είναι οι κανόνες για τα πληρώματα που επιβάλλουν ορισμένα κράτη μέλη στα πλοία που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους. Τέλος, για πρώτη φορά, επισυνάπτεται ανακεφαλαίωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπουν τα κράτη μέλη.

Το νέο στάδιο ελευθέρωσης δεν δημιούργησε προβλήματα στην αγορά. Οι όγκοι εμπορευμάτων (260,99 εκατ. τόνοι το 1999) και ο αριθμός επιβατών (152 εκατ. το 1999) που μεταφέρθηκαν παρέμειναν σχετικά σταθεροί. Τα πέντε κράτη μέλη, τα οποία είναι και τα άμεσα ενδιαφερόμενα από αυτό το νέο στάδιο ελευθέρωσης (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Πορτογαλία) το εκμεταλλεύθηκαν για να βελτιώσουν την ποιότητα των στόλων τους. Η είσοδος ξένων πλοίων στην εθνική ακτοπλοΐα εξακολουθεί να είναι περιορισμένη στα περισσότερα κράτη μέλη.

Στο δεύτερο μέρος της έκθεσης παρουσιάζονται λεπτομερείς στατιστικές ανά χώρα, καθώς επίσης, όσον αφορά τα εμπορεύματα, η κατανομή ανά τύπο μεταφερθέντων εμπορευμάτων χωριστά για τη νησιωτική και την ηπειρωτική ακτοπλοΐα. Όσον αφορά τα εμπορεύματα, η αγορά όπου είναι υψηλότερη η κυκλοφορία είναι εκείνη του Ηνωμένου Βασιλείου, ακολουθούμενη από την ιταλική. Η μεταφορά υγρών χύδην καταλαμβάνει την πρώτη θέση από άποψη τύπου μεταφερθέντων εμπορευμάτων. Όσον αφορά τους επιβάτες, η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, ακολουθούμενη από την Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Στο τελευταίο μέρος της έκθεσης παρουσιάζεται τέλος το κόστος των πληρωμάτων για τρεις τύπους εμπορικών πλοίων και τρεις τύπους επιβατικών πλοίων. Το ακριβότερο νηολόγιο είναι το φινλανδικό. Το δεύτερο πορτογαλικό νηολόγιο, το MAR, είναι το λιγότερο ακριβό στην Ευρώπη.

Εξαιτίας της ελευθέρωσης της αγοράς που θα ολοκληρωθεί σύντομα και των δυσχερειών που αντιμετωπίστηκαν στη συλλογή των αναγκαίων στατιστικών στοιχείων για την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή διερωτάται στα συμπεράσματά της ποια μορφή πρέπει να έχουν οι προσεχείς εκθέσεις για την ακτοπλοΐα. Κρίνει ότι οι προσεχείς εκθέσεις θα μπορούσαν να συντάσσονται με βάση τις απαντήσεις των κρατών μελών σε σχετικό της ερωτηματολόγιο. Αυτή η λύση θα ήταν η οικονομικότερη διότι θα αποφεύγονται οι συχνά δαπανηρές μελέτες. Θα επιτρέψει να δημιουργηθεί μία πάγια και ομοιογενής βάση δεδομένων επί του θέματος, η οποία θα είναι διαθέσιμη σε όλους. Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να της γνωστοποιήσουν την άποψή τους επί του θέματος.

ΕΚΘΕΣΗ

Η παρούσα έκθεση περιέχει τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο σχηματίζεται η εικόνα της νομοθετικής εξέλιξης στα 15 κράτη μέλη και τις χώρες της ΕΖΕΣ. Στο δεύτερο παρουσιάζεται η εξέλιξη της αγοράς στις χώρες αυτές. Στο τρίτο ανακεφαλαιώνεται το κόστος των πληρωμάτων στα διάφορα νηολόγια των χωρών του ΕΟΧ.

1. Νομοθετική εξέλιξη.

1.1. Η νομοθετική εξέλιξη στα 15 κράτη μέλη.

1.1.1. Η πρόσβαση στην εκτέλεση ακτοπλοϊκών γραμμών

Από την 1η Ιανουαρίου 1999, όλες σχεδόν οι ακτοπλοϊκές γραμμές άνοιξαν στους δικαιούχους του κανονισμού αριθ. 3577/92. Οι δικαιούχοι αυτοί είναι, σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού, «οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος».

Η ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 1999 αντιστοιχεί στο προτελευταίο στάδιο της ελευθέρωσης των κοινοτικών ακτοπλοϊκών γραμμών. Αφορά τις τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και μεταφοράς με πορθμεία, καθώς και τις ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους πέντε κρατών μελών (Ισπανίας, Γαλλίας, Ελλάδας, Ιταλίας και Πορτογαλίας).

Η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα ολοκληρωθεί όταν ελευθερωθούν στην Ελλάδα οι εξής δύο κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών με τις νήσους: οι τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και οι πορθμειακές γραμμές, καθώς και οι γραμμές που εκτελούνται με πλοία εκτοπίσματος κάτω των 650 μεικτών τόνων.

1.1.1.1. Ελευθερωμένες γραμμές

Όσον αφορά τις ελευθερωμένες γραμμές, επήλθαν λίγες νομοθετικές μεταβολές από την τελευταία έκθεση για την ακτοπλοΐα.

Μετά την έκδοση του νόμου 2001-43 της 16ης Ιανουαρίου 2001, η γαλλική νομοθεσία είναι πλέον σύμφωνη προς τον κανονισμό. Αντίθετα, είναι πάντοτε ανοικτές οι διαδικασίες παράβασης κατά της ισπανικής νομοθεσίας (Βασιλικό Διάταγμα 1466/1997), της πορτογαλικής νομοθεσίας (Νομοθετικό Διάταγμα 194/98 της 10ης Ιουλίου 1998 όπως τροποποιήθηκε από το Νομοθετικό Διάταγμα 331/99 της 20ης Αυγούστου 1999) και κατά της ελληνικής νομοθεσίας (άρθρο 165 παράγραφοι 1 και 6 του Ελληνικού Ναυτικού Κώδικα και εγκύκλιοι της 4ης Αυγούστου 1998, της 18ης Δεκεμβρίου 1998 και της 21ης Δεκεμβρίου 1998).

Το ισπανικό Βασιλικό Διάταγμα 1466/97 προσβλήθηκε ενώπιον των ισπανικών δικαστικών αρχών, οι οποίες προσέφυγαν στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για ένα προδικαστικό ζήτημα. Η απόφαση του Δικαστηρίου εκδόθηκε στις 20 Φεβρουαρίου 2001 (υπόθεση C-205/99).

Τα πρώτα νηολόγια των κρατών μελών έχουν όλα πρόσβαση στην ακτοπλοία. Όσον αφορά την πρόσβαση των δευτέρων νηολογίων των κρατών μελών στην κοινοτική ακτοπλοία, η κατάσταση είναι ακριβώς η ίδια με εκείνη που παρουσιάζεται στην προηγούμενη έκθεση για την ακτοπλοία, η οποία εκτίθεται στη συνέχεια¹.

Ο κανονισμός προβλέπει ότι ένα πλοίο κράτους μέλους για να γίνει δεκτό στην ακτοπλοία άλλου κράτους μέλους, πρέπει πρώτα να πληροί όλους τους όρους που απαιτούνται για να γίνει δεκτό στην ακτοπλοία του κράτους μέλους όπου είναι νηολογημένο.

Αυτή είναι η περίπτωση των κάτωθι πλοίων, τα οποία πληρούν όλους τους όρους που απαιτούνται για να συμμετέχουν πλήρως στην ακτοπλοία των κρατών μελών της ΕΕ:

- τα πλοία που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο REC της Ισπανίας,
- τα πλοία που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο MAR της Πορτογαλίας,
- τα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο DIS της Δανίας.

Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο γερμανικό νηολόγιο ISR και τα φινλανδικά πλοία που είναι εγγεγραμμένα στον «κατάλογο των εμπορικών πλοίων διεθνούς εμπορίου» έχουν μόνον περιορισμένη πρόσβαση στην ακτοπλοία: δεν μπορούν να εκτελούν τακτικές γραμμές, όλο το έτος.

Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο δεύτερο ιταλικό νηολόγιο και τα επιβατικά πλοία που είναι νηολογημένα στο δεύτερο νηολόγιο της Δανίας δεν έχουν πρόσβαση στην κοινοτική ακτοπλοία.

1.1.1.2. Προστατευόμενες ακόμη γραμμές

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η ελευθέρωση της ακτοπλοίας θα ολοκληρωθεί όταν ελευθερωθούν **στην Ελλάδα** οι εξής δύο κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών με τις **νήσους**: οι τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και πορθμειακών γραμμών, καθώς και οι γραμμές που εκτελούνται με πλοία εκτοπίσματος κάτω των 650 μεικτών τόνων. Με βάση τον κανονισμό περί ακτοπλοίας, για τις γραμμές αυτές υπάρχει παρέκκλιση έως το 2004.

Η μεγαλύτερη νομοθετική πρόοδος από την τελευταία έκθεση για την ακτοπλοία σημειώθηκε ακριβώς στις γραμμές αυτές. Πράγματι, **η Ελλάδα αποφάσισε να τις ανοίξει στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες πριν την προθεσμία του 2004**. Το μέρος I του νόμου 2932/2001 που δημοσιεύθηκε στις 27 Ιουνίου 2001 προβλέπει ότι θα ελευθερωθούν από την 1η Νοεμβρίου 2002. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας θα εξακολουθούν ωστόσο να επιβάλλονται. Ο νόμος αυτός είναι καινοτόμος διότι αναθέτει σε ανεξάρτητη αρχή τον έλεγχο του τομέα.

¹ Υπενθυμίζεται ότι τα πλοία των «υπεράκτιων» νηολογίων των κρατών μελών δεν αποτελούν μέρος των δικαιούχων του κανονισμού περί ακτοπλοίας (νηολόγιο Kerguelen - Γαλλικά εδάφη του Νοτίου Ημισφαιρίου και της Ανταρκτικής -, νηολόγιο των Ολλανδικών Αντιλλών, νηολόγιο της Νήσου του Man, των Βερμούδων και των Νήσων Caymans).

Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας, οι ελληνικές αρχές κοινοποίησαν το κείμενο του νόμου στις υπηρεσίες της Επιτροπής. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής γνωστοποίησαν τα ερωτήματά τους στις ελληνικές αρχές και έγειραν το θέμα της μη συμμόρφωσης το 2004 ορισμένων διατάξεων του κειμένου με τον κανονισμό περί ακτοπλοΐας.

1.1.2. Οι κανόνες για τα πληρώματα

Μόνον πέντε κράτη μέλη θέλησαν να εφαρμόσουν τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας, οι οποίες επιτρέπουν στο κράτος όπου εκτελείται μια ακτοπλοϊκή γραμμή (κράτος υποδοχής) να αποφασίζει τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα των πλοίων που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους και των πλοίων εκτοπίσματος κάτω των 650 μεικτών τόνων - εκτός της περίπτωσης, για τα εμπορεύματα, όταν το δεδομένο ταξίδι ακολουθεί ένα ταξίδι προς ή από άλλο κράτος ή προηγείται αυτού.

Τα εθνικά νομοθετήματα σχετικά με τους κανόνες του κράτους υποδοχής όσον αφορά τα πληρώματα που κρίθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό περί ακτοπλοΐας είναι τα εξής: το γαλλικό διάταγμα αριθ 99/195 της 16ης Μαρτίου 1999, η απόφαση της 22ας Ιουλίου του 1999 της Ισπανίας, το διάταγμα και η εγκύκλιος της 25ης Νοεμβρίου 1999 της Ιταλίας. Οι κύριοι κανόνες που προβλέπονται στα νομοθετήματα αυτά παρουσιάζονται στο παράρτημα I.

Αντίθετα, κινήθηκε διαδικασία παράβασης κατά της πορτογαλικής νομοθεσίας (νομοθετικό διάταγμα αριθ. 194/98 της 10ης Ιουλίου 1998, όπως τροποποιήθηκε από το νομοθετικό διάταγμα 331/99 της 20ής Αυγούστου 1999) και κατά της ελληνικής νομοθεσίας (εγκύκλιος της 21ης Δεκεμβρίου 1998). Η διαδικασία παράβασης κατά της Πορτογαλίας βρίσκεται σε καλή οδό επίλυσής της.

Σύμφωνα με τον κανονισμό περί ακτοπλοΐας, **το οριστικό καθεστώς για τα πληρώματα** έπρεπε να θεσπιστεί από το Συμβούλιο πριν την 1η Ιανουαρίου 1999 κατόπιν πρότασης της Επιτροπής και μετά από σε βάθος εξέταση των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών της ελευθέρωσης της ακτοπλοΐας με τις νήσους. Η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με το θέμα στις 17 Ιουνίου 1997 και μία πρόταση κανονισμού στις 29 Απριλίου 1998 (COM(1998) 251 τελικό). Η πρόταση αποσκοπούσε στη γενίκευση της ευθύνης του κράτους της σημαίας όσον αφορά το πλήρωμα. Η εναπομένουσα αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής αφορούσε τα πλοία εκτοπίσματος κάτω των 650 μεικτών τόνων και ο καθορισμός της απαιτούμενης αναλογίας κοινοτικών υπηκόων στα πληρώματα των πλοίων που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταφοράς επιβατών και των πορθμειακών γραμμών (συμπεριλαμβανομένων των μεικτών γραμμών και των τακτικών γραμμών κρουαζιερών). Για τους ναυτικούς τρίτων χωρών που εργάζονται σε αυτόν τον τύπο πλοίων έπρεπε να εφαρμόζονται ακριβώς οι ίδιοι όροι εργασίας με εκείνους των υπηκόων των κρατών μελών. Η πρόταση της Επιτροπής δεν έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από τα κράτη μέλη. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρότεινε την απόσυρση της στις 11 Δεκεμβρίου 2001.

1.1.3. Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

Το άρθρο 4 του κανονισμού επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και να συνάπτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις τακτικές γραμμές από και προς τις νήσους, καθώς και μεταξύ των νήσων, με την προϋπόθεση ότι οι υποχρεώσεις αυτές είναι αναγκαίες και ότι έχουν καθοριστεί χωρίς διακρίσεις έναντι όλων των κοινοτικών πλοιοκτητών.

Συνολικά, μόνον τέσσερα κράτη μέλη από τα δεκαπέντε δεν επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Πρόκειται, αφενός, για το Λουξεμβούργο και την Αυστρία, τις οποίες ως χώρες προφανώς δεν ενδιαφέρει το θέμα για γεωγραφικούς λόγους, και, αφετέρου, για το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες, οι οποίες δεν έχουν θαλάσσιες δημόσιες υπηρεσίες.

Μεταξύ των κρατών μελών που επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ορισμένα επέλεξαν να τις επιβάλλουν με βάση ένα σύστημα χορήγησης αδειών. Πρόκειται σήμερα για την Ελλάδα (χορήγηση αδειών), την Ισπανία, την Πορτογαλία και τη Σουηδία (καθεστώς έγκρισης ορισμένων δρομολογίων).

Η αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων που θέτει ο κανονισμός κατέστη νομοθετικά δεσμευτική για όλα τα κράτη μέλη (εκτός ορισμένων δρομολογίων στην Ελλάδα) την 1η Ιανουαρίου 1999, ημερομηνία πλήρους ελευθέρωσης της νησιωτικής ακτοπλοΐας. Η αρχή αυτή οδήγησε τα περισσότερα κράτη μέλη να προκηρύξουν προσκλήσεις υποβολής προσφορών για την επιλογή των μεταφορέων που θα αναλάβουν τη δημόσια υπηρεσία.

Οι διατάξεις του κανονισμού όσον αφορά τη δημόσια υπηρεσία δεν εφαρμόζονται όμως πλήρως στην πράξη. Πράγματι, ορισμένες συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 1993 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού) δεν έχουν λήξει ακόμη. Ο ίδιος ο κανονισμός προβλέπει ότι οι συμβάσεις αυτές μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως ότου λήξουν². Άλλωστε, ορισμένα κράτη μέλη δεν έχουν συμμορφωθεί ακόμη πλήρως με τις διατάξεις του κανονισμού. Μετά από την υποβολή καταγγελιών, η Επιτροπή αναγκάστηκε να κινηθεί αρκετές διαδικασίες παράβασης.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, στο οποίο υποβλήθηκε προδικαστικό ζήτημα, εξέδωσε την πρώτη απόφασή του για την ερμηνεία των διατάξεων όσον αφορά τη δημόσια υπηρεσία του κανονισμού στις 20 Φεβρουαρίου 2001, στην υπόθεση C-205/99. Το Δικαστήριο έλαβε θέση ιδίως όσον αφορά τη νομιμότητα ενός συστήματος εκ των προτέρων χορήγησης έγκρισης και όσον αφορά τη δυνατότητα συνύπαρξης μιας σύμβασης και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στην ίδια γραμμή.

² Βλ. παραδείγματος χάρι η σύμβαση που συνήψαν οι γαλλικές αρχές το 1976 με την εταιρεία SNCM για την εξυπηρέτηση της Κορσικής, η οποία έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2001, ή ακόμη τις συμβάσεις που συνήψαν το 1991 οι ιταλικές αρχές με τις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia, οι οποίες θα λήξουν στις 31 Δεκεμβρίου 2008.

Στο πρώτο σημείο, το Δικαστήριο επεσήμανε ότι ο κανονισμός επιτρέπει να υπόκειται στην εκ των προτέρων χορήγηση διοικητικής έγκρισης η εκτέλεση τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών από και προς τις νήσους και μεταξύ των νήσων, μόνον:

- εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας εξαιτίας της ανεπάρκειας των τακτικών γραμμών μέσα σε μία κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού·
- εφόσον αποδειχθεί επίσης ότι αυτό το καθεστώς εκ των προτέρων χορήγησης διοικητικής έγκρισης είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο στόχο·
- εφόσον ένα τέτοιο σύστημα βασίζεται σε αντικειμενικά και χωρίς διακρίσεις κριτήρια, εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Στο δεύτερο σημείο, το Δικαστήριο επεσήμανε ότι ο κανονισμός πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος, στην ίδια γραμμή ή στην ίδια θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτοπλοϊκές επιχειρήσεις και να συνάπτει παράλληλα με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για τη συμμετοχή στις ίδιες τακτικές γραμμές από και προς τις νήσους καθώς και μεταξύ των νήσων, υπό τον όρο ότι μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και εφόσον αυτή η εκ παραλλήλου εφαρμογή πραγματοποιείται χωρίς διακρίσεις και είναι δικαιολογημένη ως προς την επιδιωκόμενο στόχο κοινής ωφέλειας.

Στο παράρτημα 2 ένας πίνακας ανακεφαλαιώνει ποια είναι η κατάσταση στα διάφορα κράτη μέλη ως προς τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

1.2. Νομοθετική εξέλιξη στα κράτη της ΕΖΕΣ

Οι όροι πρόσβασης στην αγορά των κρατών της ΕΖΕΣ δεν άλλαξαν κατά την περίοδο αυτή

Όσον αφορά τέλος τους κανόνες σχετικά με την εγκατάσταση, την υπηκοότητα των πληρωμάτων και τη φορολογία, οι οποίοι εφαρμόζονται σε κάθε νηολόγιο, αυτοί παρουσιάζονται στον πίνακα του παραρτήματος 3.

2. Η εξέλιξη της αγοράς

Καταρχήν, υπενθυμίζονται οι δυσχέρειες που συνάντησε η Επιτροπή στη συλλογή των δεδομένων που της ήταν αναγκαία για την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης. Όντως, τα κράτη μέλη δεν συλλέγουν πλέον σήμερα τόσο λεπτομερείς στατιστικές όσο στο παρελθόν. Τα δεδομένα για το έτος 2000 επίσης δεν ήταν διαθέσιμα.

Η ελευθέρωση της ακόμη προστατευόμενης ακτοπλοΐας την 1η Ιανουαρίου 1999 (τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και πορθμείων, καθώς και ακτοπλοϊκές γραμμές με τις νήσους στην Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Πορτογαλία και - εν μέρει - στην Ελλάδα) δεν επέφερε αύξηση της κυκλοφορίας ούτε σημαντική είσοδο πλοίων με ξένη σημαία στις εθνικές αγορές. Αντίθετα, φαίνεται ότι η ποιότητα των γραμμών βελτιώθηκε.

2.1. Η εξέλιξη της κυκλοφορίας

2.1.1. Μεταφορά εμπορευμάτων

2.1.1.1. Συνολική κυκλοφορία

Όπως φαίνεται και στον πίνακα που παρατίθεται στη συνέχεια, ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν ακτοπλοϊκώς στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχεται σε 260,99 εκατομμύρια τόνους το 1999.

Ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα πέντε κράτη μέλη τα οποία αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999 (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Πορτογαλία) είναι κατά τι υψηλότερος από τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα δέκα κράτη μέλη όπου η κυκλοφορία ήταν ήδη ελευθερωμένη. Η αγορά φαίνεται σήμερα σταθεροποιημένη.

Η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας στις νήσους των πέντε ανωτέρω κρατών δεν δημιούργησε νέα ροή εμπορευμάτων. Η αγορά αυτή, αντίθετα προς την ηπειρωτική ακτοπλοΐα, δεν φαίνεται να παρουσιάζει μεγάλες δυνατότητες εξέλιξης.

Συνολικός όγκος (σε εκατ. τόνους)			
	1995	1997	1999
Υποσύνολο χωρών όπου η ακτοπλοΐα ήταν ελευθερωμένη την 1/1/1999	120,89	125,39	122,19
Υποσύνολο χωρών όπου η ακτοπλοΐα ελευθερώθηκε την 1/1/1999	134,3	139,45	138,8
Σύνολο	255,19	264,84	260,99

Πηγή: PWC

Η αγορά που παρουσιάζει την υψηλότερη κυκλοφορία είναι εκείνη του Ηνωμένου Βασιλείου (σχεδόν το ένα τρίτο της συνολικής κυκλοφορίας). Το 70% των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα βόρεια κράτη μέλη αφορά τη συγκεκριμένη χώρα. Η δεύτερη³ πλέον σημαντική αγορά είναι η ιταλική, με το ένα τέταρτο της συνολικής κυκλοφορίας. Η Ιταλία συγκεντρώνει από μόνη της, σε όγκο, σχεδόν το ήμισυ των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα νότια κράτη μέλη.

³ Η ιταλική αγορά έρχεται στην πρώτη θέση εάν εξαιρεθεί η υπεράκτια κυκλοφορία στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Συνολικός όγκος (σε εκατ. τόνους)				
	1995	1997	1999	2000
Αυστρία	-	-	-	-
Βέλγιο	0,05	0,05	0,05	ΔΔ
Δανία	19,2	19,3	12,8 ⁴	ΔΔ
Φινλανδία	5,9	7,1	6,6	ΔΔ
Γερμανία	3,9	4,0	5,35	5
Ιρλανδία	0,7	0,75	0,85	ΔΔ
Λουξεμβούργο	-	-	-	-
Κάτω Χώρες	0,04	0,04	0,04	ΔΔ
Σουηδία	13,6	12,95	13,2	ΔΔ
Ηνωμένο Βασίλειο ⁵	77,5	81,2	83,3	ΔΔ
Σύνολο βορείων χωρών	120,89	125,39	122,19	ΔΔ
Γαλλία	7,9	7,8	8,6	9
Ελλάδα	21,9	21,05	22,5	ΔΔ
Ιταλία	60,3	68,0	66,2	ΔΔ
Πορτογαλία	6,0	5,5	6,7	5,7
Ισπανία	38,2	37,1	34,8	38
Σύνολο νοτίων χωρών	134,3	139,45	138,8	ΔΔ
Σύνολο	255,19	264,84	260,99	ΔΔ

Πηγή : PWC

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, η ισλανδική κυκλοφορία, η οποία είναι πάρα πολύ μικρή, παραμένει σταθερή, ενώ ο όγκος εμπορευμάτων που μεταφέρθηκε στη Νορβηγία είναι υψηλός. Ποικίλλει ανάλογα με την υπεράκτια κυκλοφορία πετρελαίου.

Συνολικός όγκος (σε εκατ. τόνους)			
	1995	1997	1999
Ισλανδία	0.4	0.45	0.4
Νορβηγία	39.9 (17.9)	48 (20)	46 (20)

Πηγή : PWC - Τα στοιχεία εντός παρένθεσης αντιπροσωπεύουν τους όγκους φορτίων που μεταφέρθηκαν εκτός υπεράκτιας κυκλοφορίας.

2.1.1.2. Κατηγορίες μεταφερθέντος φορτίου

Εάν ληφθεί ως βάση η φύση των μεταφερθέντων εμπορευμάτων, διαπιστώνεται ότι το υγρό φορτίο χύδην καταλαμβάνει πάντοτε την πρώτη θέση. Αντιπροσωπεύει κατά μέσο όρο το 55% της συνολικής κυκλοφορίας (76% στο Ηνωμένο Βασίλειο αλλά μόνο 18% στη Δανία). Το μερίδιο του ξηρού φορτίου και των διάφορων εμπορευμάτων είναι σημαντικότερο στο νότο από ό,τι στο βορρά.

⁴ Αυτή η πτώση της κυκλοφορίας απορρέει από το άνοιγμα σταθερής σύνδεσης μεταξύ Κοπεγχάγης και ηπειρωτικής Ευρώπης

⁵ Συμπεριλαμβάνεται η κυκλοφορία με ένα λιμένα.

Ταξινόμηση ανά τύπο εμπορεύματος (εκατ. τόνοι)									
Εμπόρευμα	Ξηρό χύδην			Υγρό χύδην			Γενικό φορτίο		
	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Σύν βορειών χωρών	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Σύν. νοτιών χωρών	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Σύνολο	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Πηγή : PWC

Τα λεπτομερή δεδομένα ανά χώρα παρατίθενται στο παράρτημα 4.

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, η μεταφορά ξηρού φορτίου χύδην υπερτερεί στη Νορβηγία. Πρέπει όμως να υπενθυμιστεί η σημασία της υπεράκτιας κυκλοφορίας στη χώρα αυτή (βλ. πίνακα του σημείου 2.1.1.1 ανωτέρω), καθόσον υπερβαίνει τους όγκους «κλασικών» εμπορευμάτων.

Ταξινόμηση ανά τύπο εμπορεύματος στις χώρες ΕΖΕΣ το 1999 (εκατ. τόνοι)				
Εμπόρευμα	Ξηρό χύδην	Υγρό χύδην	Γενικό φορτίο	Σύνολο
Ισλανδία	0,05	0,3	0,05	0,4
Νορβηγία	15,1	4,0	0,9	20
Σύνολο	15,15	4,3	0,95	20,4

Πηγή : PWC

2.1.1.3. Διαχωρισμός μεταξύ νησιωτικής/ηπειρωτικής κυκλοφορίας

Το 64% του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν στα πέντε κράτη μέλη, τα οποία αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999, αφορά τη νησιωτική ακτοπλοία. Αυτό το συνολικό ποσοστό συγκαλύπτει σημαντικές διαφορές ανάλογα με τη χώρα, καθόσον στην Ιταλία το 78% της ακτοπλοίας είναι νησιωτική ενώ στη Γαλλία το 86% του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν αφορά δύο ηπειρωτικούς λιμένες.

Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 στα πέντε χώρες του νότου με διαχωρισμό μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής ναυσιπλοίας (σε στρογγυλοποιημένα ποσοστά)						
Χώρα	Γαλλία	Ελλάδα	Ιταλία	Πορτογαλία	Ισπανία	Σύνολο 5 χωρών
Νησιωτική	14	52	78	39	65	64
Ηπειρωτική	86	48	22	61	35	36

Εάν εμβαθυνθεί η ανάλυση όσον αφορά τους τύπους μεταφερθέντων εμπορευμάτων, διαπιστώνεται ότι τα διάφορα εμπορεύματα μεταφέρονται κυρίως μέσω της νησιωτικής ακτοπλοίας (έως 86%). Η κατανομή μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής ακτοπλοίας είναι πιο ισόρροπη όταν πρόκειται για μεταφορά ξηρού και υγρού φορτίου χύδην.

Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 στα πέντε χώρες του νότου ανά τύπο εμπορεύματος με διαχωρισμό μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής ναυσιπλοΐας (σε στρογγυλοποιημένα ποσοστά)			
Τύποι εμπορευμάτων	Ξηρά χύδην	Υγρά χύδην	Διάφορα εμπορεύματα
Νησιωτική	58	56	86
Ηπειρωτική	42	44	14

Οι στατιστικές ανά χώρα που επέτρεψαν την εκπόνηση των ανωτέρω πινάκων αναπαράγονται στο παράρτημα 5.

2.1.2. Μεταφορά επιβατών

2.1.2.1. Συνολική κυκλοφορία

Όπως και στην κυκλοφορία εμπορευμάτων, η κυκλοφορία επιβατών φαίνεται εν γένει σταθερή. Το 1999 μεταφέρθηκαν 152 εκατομμύρια ατόμων, από τα οποία το 60% στις πέντε χώρες που αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999. Η πρώτη εθνική αγορά μεταφοράς επιβατών είναι η ελληνική αγορά (σχεδόν το 30% του συνόλου), ακολουθούμενη από την ιταλική και τη βρετανική αγορά (περίπου το ένα τέταρτο του συνόλου καθεμία).

Η ζήτηση στις χώρες του νότου παρουσίασε αύξηση στη δεδομένη περίοδο. Φαίνεται ότι η ζήτηση οφείλεται στη βελτίωση των προσφερόμενων γραμμών. Αντίθετα, η κυκλοφορία επιβατών μειώθηκε στο βορρά. Συγκεκριμένα, η πτώση της κυκλοφορίας που σημειώθηκε στη Δανία απορρέει από τη λειτουργία της νέας γέφυρας που συνδέει την Κοπεγχάγη με την ήπειρο.

Μεταφερθέντες επιβάτες (εκατ.)				
	1995	1997	1999	2000
Αυστρία	-	-	-	-
Βέλγιο	-	-	-	-
Δανία	21,5	16,4	10,5	ΔΔ
Φινλανδία	4,0	3,4	4,0	4,18
Γερμανία	5,0	5,0	5,0	ΔΔ
Ιρλανδία	-	-	-	-
Λουξεμβούργο	-	-	-	-
Κάτω Χώρες	-	-	-	-
Σουηδία	1,1	1,1	1,2	1,3
Ηνωμένο Βασίλειο ⁵	40	40	37,6	ΔΔ
Σύνολο βορείων χωρών	71,6	65,9	58,3	ΔΔ
Γαλλία	1,3	1,28	1,5	1,39
Ελλάδα	36,0	41,3	44,1	ΔΔ
Ιταλία	38,0	37,2	39,9	ΔΔ
Πορτογαλία	0,4	0,35	0,4	ΔΔ
Ισπανία	7,1	6,5	7,9	ΔΔ
Σύνολο νοτίων χωρών	82,8	86,6	93,9	ΔΔ
Σύνολο	154,4	152,5	152,2	ΔΔ

Πηγή : PWC

⁵ Δεδομένα μη επίσημα αξιολογημένα στην 2η και 3η έκθεση για το 1995 και 1997. Από τα 37,6 εκατ. επιβατών που μεταφέρθηκαν το 1999, τα 12 εκατ. μεταφέρθηκαν μέσω της νησιωτικής ακτοπλοΐας.

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, ο αριθμός μεταφερθέντων επιβατών είναι πολύ υψηλός στη Νορβηγία. Υπερβαίνει τον αριθμό μεταφερθέντων επιβατών στην Ελλάδα.

Μεταφερθέντες επιβάτες (εκατ.)			
	1995	1997	1999
Ισλανδία	0,3	0,4	0,4
Νορβηγία	43,2	44,6	46,0

Πηγή : PWC

2.1.2.2. Οι κρουαζιέρες

Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων αντιπροσωπεύει χωρητικότητα περίπου 8,5 εκατομμυρίων GT. Από αυτά τα 8,5 εκατομμύρια, τα 2,5 (σχεδόν το 30%) είναι υπό σημαία χώρας του ΕΟΧ. Ο μεγαλύτερος στόλος στην Ευρώπη είναι υπό βρετανική σημαία (750 000 GT), ακολουθούμενος από τον ιταλικό, τον νορβηγικό και τον ολλανδικό στόλο (περίπου 500.000 GT ο κάθε στόλος).

Από ποσοτική άποψη, οι διεθνείς κρουαζιέρες είναι περισσότερο πολυάριθμες.

Μεταξύ των κρατών μελών προορισμού των κρουαζιερών, η Ελλάδα - για τον αριθμό ενδιάμεσων σταθμών - και η Ιταλία - για τον αριθμό επιβιβάσεων - καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις.

2.2. Μεριδία της αγοράς αντίστοιχα στα πρώτα και δεύτερα νηολόγια

Τα δεδομένα που διατίθενται όσον αφορά τη σχετική σημασία των πρώτων και δεύτερων νηολογίων των κρατών μελών στην ακτοπλοϊκή κυκλοφορία παρατίθενται στον κατωτέρω πίνακα. Τα δεδομένα αυτά αφορούν μόνο πέντε κράτη μέλη και τη Νορβηγία. Ο πίνακας δείχνει με σαφήνεια τη σημασία των πρώτων νηολογίων στη μεταφορά επιβατών. Υπάρχει ωστόσο τάση ανάπτυξης του ρόλου των δεύτερων νηολογίων.

Χώρα	Επίπτωση του 2ου νηολογίου (% μεταφοράς από τον εθνικό στόλο) το 1999							
	1ο νηολόγιο				2ο νηολόγιο			
	Επιβάτες	Ξηρό χύδην	Υγρό χύδην	Γενικό φορτίο	Επιβάτες	Ξηρό χύδην	Υγρό χύδην	Γενικό φορτίο
Δανία	100	100	-	40	-	-	100	60
Γαλλία	100	13	3	100	-	87	97	-
Ιταλία	100	100	100	100	-	-	-	-
Πορτογαλία	80	70	7	100	20	30	93	-
Ισπανία	-	-	-	-	100	100	100	100
Νορβηγία	100	100	10	100	0	0	90	0

Πηγή : PWC

2.3. Η είσοδος ξένων πλοίων

Η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας δεν επέφερε σε γενικές γραμμές μεγάλη είσοδο πλοίων υπό σημαία χωρών του ΕΟΧ στις εθνικές αγορές. Οι εθνικές αγορές αντιστάθηκαν πράγματι βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητά τους, καθόσον η ελευθέρωση συνοδεύτηκε από μείωση του κόστους των εθνικών νηολογίων και από εκσυγχρονισμό των στόλων. Σήμερα, οι αγορές των κρατών μελών, τα οποία αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999, εξακολουθούν να κυριαρχούνται σε μεγάλο βαθμό από τους εθνικούς στόλους: 98% της κυκλοφορίας στην Ελλάδα⁷, περίπου το 90% της κυκλοφορίας στην Ιταλία, στην Πορτογαλία⁸ και στην Ισπανία. Μεταξύ των πέντε ενδιαφερομένων κρατών μελών, η πλέον ανοικτή αγορά στους μη υπηκόους είναι η γαλλική αγορά, στην οποία το 25% των πλοίων είναι υπό σημαία χώρας του ΕΟΧ και το 7% πλοίων από χώρα εκτός ΕΟΧ. Στις υπόλοιπες χώρες, η κατάσταση ποικίλλει σημαντικά, από τη Φινλανδία (90% των πλοίων είναι υπό εθνική σημαία) έως την Ιρλανδία (το 5% μόνον). Οι χώρες στις οποίες είναι περισσότερο πολυάριθμα τα πλοία υπό σημαία χώρας εκτός ΕΟΧ είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιρλανδία, η Γερμανία και η Σουηδία.

Ποσοστό του στόλου που μετέχει στην ακτοπλοϊκή κυκλοφορία										
Εμπόρευμα	Εθνική σημαία			Σημαία χωρών ΕΟΧ			Άλλη σημαία εκτός ΕΟΧ			
	Έτος	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Αυστρία	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Βέλγιο	100	100	100	-	-	-	-	-	-	
Δανία	48	48	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ	
Φινλανδία	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3	
Γερμανία ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22	
Ιρλανδία	5	4	5	71	73	71	24	23	24	
Λουξεμβούργο	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Κάτω Χώρες	100	100	100	-	-	-	-	-	-	
Σουηδία ¹⁰	84,6	79,2	48	NA	6,9	35	ΔΔ	13,9	17	
Ηνωμένο Βασίλειο	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38	
Γαλλία	85	73	68	7	21	25	8	6	7	
Ελλάδα	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1	
Ιταλία	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2	
Πορτογαλία ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7	
Ισπανία	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5	

Πηγή : PWC

⁷ Αυτός ο υψηλός αριθμός εξηγείται από την ατελή ελευθέρωση των ενδομεταφορών, την « απόκεντρη » γεωγραφική θέση της Ελλάδας και την ανταγωνιστικότητα του στόλου της.

⁸ Πολλές ξένες εταιρείες έχουν επιλέξει να νηολογήσουν τα πλοία τους στο πολύ ανταγωνιστικό νηολόγιο MAR.

⁹ Αξιολογημένα δεδομένα με βάση την εξέλιξη από τον Οκτώβριο 2000.

¹⁰ Οι αλλαγές το 1999 οφείλονται στο γεγονός ότι η σουηδική κυβέρνηση παρείχε τα στοιχεία για το στόλο της με βάση τον αριθμό πλοίων ακτοπλοΐας αντί τον αριθμό μεταφερθέντων τόνων.

¹¹ Το MAR, το οποίο δεν περιελήφθη ως εθνικό νηολόγιο το 1995, περιελήφθη το 1997.

Όσον αφορά τις χώρες της ΕΖΕΣ, η είσοδος ξένων πλοίων παραμένει περιορισμένη.

Ποσοστό του στόλου που μετέχει στην ακτοπλοϊκή κυκλοφορία				
		Εθνική σημαία	Σημαία χώρας ΕΟΧ	Άλλη σημαία εκτός ΕΟΧ
Ισλανδία		100	-	-
Νορβηγία	Με φορτίο	74,3	14,7	11,0
	Χωρίς φορτίο	78,3	11,3	10,4

Πηγή : PWC

3. Κόστος πληρωμάτων

Το κόστος των πληρωμάτων ποικίλλει ανάλογα με τη σύνθεσή τους (αριθμός επιβιβασμένων ναυτικών, εκπαίδευση, υπηκοότητα) και ανάλογα με τις φορολογικές και τις κοινωνικές επιβαρύνσεις που επιβάλλουν οι εθνικές αρχές.

Το κόστος πληρώματος στα εμπορικά πλοία είναι ορισμένες φορές πιο υψηλό στη Φινλανδία (το πιο ακριβό νηολόγιο εν προκειμένω) παρά στην Πορτογαλία. Το δεύτερο πορτογαλικό νηολόγιο, το νηολόγιο MAR, φαίνεται το λιγότερο δαπανηρό στην Ευρώπη.

Όσον αφορά τα επιβατικά πλοία, οι διαφορές είναι ακόμη μεγαλύτερες.

Το κόστος αναλυτικά για καθένα από τα κοινοτικά νηολόγια παρουσιάζεται στα παραρτήματα 6 και 7.

4. Συμπεράσματα

4.1. Οι συνέπειες ελευθέρωσης της ακτοπλοΐας

Η ελευθέρωση των τελευταίων ακτοπλοϊκών γραμμών που εξακολουθούν να προστατεύονται (εξαιρουμένων των δύο τμημάτων της ελληνικής αγοράς που προαναφέρθηκαν) είχε ως αποτέλεσμα να εμφανιστούν κοινοτικές εταιρείες στις αγορές, στις οποίες μέχρι τότε δρούσαν μόνον εθνικές εταιρείες. Το ποσοστό των μη εθνικών εταιρειών στις αγορές των χωρών τις οποίες αφορά η ελευθέρωση που επήλθε την 1η Ιανουαρίου 1999 παραμένει ωστόσο περιορισμένο. Εν προκειμένω, οι διατάξεις του κανονισμού σχετικά με τα πληρώματα και τις δημόσιες υπηρεσίες είχε οπωσδήποτε κατευναστική επίδραση.

Άλλωστε, η ελευθέρωση είχε θετικά αποτελέσματα, καθόσον οι εθνικοί στόλοι των ενδιαφερομένων χωρών εκσυγχρονίστηκαν για να ανιμιειωπίσουν τον αυξημένο κίνδυνο του ανταγωνισμού.

Καθόσον η ελευθέρωση έχει σχεδόν περατωθεί σήμερα και η αγορά φαίνεται σταθεροποιημένη, το θέμα τίθεται όσον αφορά το περιεχόμενο των προσεχών εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας.

4.2. Πρόσκληση διαβουλεύσεων σχετικά με το περιεχόμενο των προσεχών εκθέσεων για την εφαρμογή του κανονισμού περί ακτοπλοΐας

Οι συνέπειες από την ελευθέρωση της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα την 1η Νοεμβρίου 2002 δεν θα γίνουν γνωστές πριν το 2004. Επομένως, η σχετική ανάλυση θα μπορεί να γίνει στη διετή έκθεση που θα αφορά τα έτη 2003 και 2004.

Για τον λόγο αυτό, το θέμα τίθεται όσον αφορά το περιεχόμενο της έκθεσης που θα σχετίζεται με τα έτη 2001 και 2002, όπως επίσης και των εκθέσεων που θα ακολουθήσουν τη διετή έκθεση 2003-2004. Οι εκθέσεις αυτές πρέπει να αρκестούν στην παρουσίαση των διαθέσιμων κοινοτικών στατιστικών για την ακτοπλοΐα - στατιστικές που άλλωστε είναι όλο και πιο ολιγάριθμες, ή να μην περιέχουν αυτόν τον τύπο ποσοτικής προσέγγισης και να προσανατολιστούν προς μια πιο ποιοτική ανάλυση των προβλημάτων που συναντώνται στην εφαρμογή του κανονισμού και των αντίστοιχων λύσεων; Θα μπορούσε επίσης να προταθεί μια πιο μακρόχρονη περιοδικότητα των εκθέσεων ανά τριετία/τετραετία παραδείγματος χάριν.

Εάν διατηρηθεί η ποσοτική προσέγγιση και η Επιτροπή την κρίνει ενδιαφέρουσα, ο τρόπος εκπόνησης της έκθεσης για την ακτοπλοΐα πρέπει να αναθεωρηθεί. Τα κράτη μέλη πρέπει να συλλέγουν βασικά στατιστικά δεδομένα της αγοράς και να τα κοινοποιούν στην Επιτροπή, η οποία θα αναλαμβάνει τη διάδοσή τους.

Για να διευκολυνθεί η συζήτηση, η Επιτροπή επιθυμεί να γνωρίζει ποιοι τύποι στατιστικών συλλέγονται ακόμη σε εθνικό επίπεδο και μέχρι ποίου βαθμού η διάδοσή τους σε όλα τα κράτη μέλη είναι σκόπιμη. Καλεί άλλωστε τα κράτη μέλη να της γνωστοποιήσουν τη συλλογιστική τους σχετικά με το περιεχόμενο των εκθέσεων για την ακτοπλοΐα που πρέπει να συνταχθούν τα προσεχή έτη.

Για να λάβει υπόψη της η Επιτροπή τη συλλογιστική αυτή πριν προβεί στην προετοιμασία της διετούς έκθεσης 2001-2002, πρέπει να έχει λάβει τις παρατηρήσεις αυτές έως την **31 Μαΐου 2002**. Οι παρατηρήσεις πρέπει να σταλούν στην εξής ταχυδρομική διεύθυνση:

Commission européenne
Direction générale des Transports et de l'Énergie
Direction des Transports maritimes
Bureau DM 28 3/50
B-1049 Bruxelles

Τέλος, επ' ευκαιρία της έκδοσης της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή επιθυμεί να αναγγείλει ότι, στα τέλη του έτους 2002, θα εκδώσει ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού περί ακτοπλοΐας. Η ανακοίνωση θα αφορά ιδίως τα θέματα δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και ό,τι αφορά τις ηπειρωτικές συνδέσεις και τις συνδέσεις με τις μικρές νήσους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι Κανόνες για τα πληρώματα εκδοθέντες κατ'εφαρμογήν του άρθρου 3 του κανονισμού περί ακτοπλοΐας

Χώρα/νομοθέτημα	Υπήκοοι (ποσοτό)	FOX	Κοινωνική ασφάλιση		Εκπαίδευση	Συνθήκες εργασίας	
			Υπήκοοι ΕΕ/ΕΟΧ	Υπήκοοι τρίτων χωρών		Χρόνος εργασίας	Μισθός
Ισπανία Απόφαση 22/07/1999	Τουλάχιστον το 50% του πληρώματος καθώς και ο πλοίαρχος και ο πρώτος αξιωματικός	Εφαρμογή σύμβασης SOLAS	Κάλυψη σε κράτος της ΕΕ/ΕΟΧ (κανονισμός ΕΟΚ 1408/1971)	Ίδια κάλυψη με της Ισπανίας για ατυχήματα, ασθένεια, μητρότητα, σύνταξη, αναπηρία, ανεργία		Ίδιοι με εκείνους των εθνικών παρεμφερούς γραμμής	Τουλάχιστον ο ισχύων ελάχιστος μισθός στην Ισπανία.
Ιταλία Διάταγμα αριθ. 529 25/11/1999 Εγκύκλιος της 25/11/1999	100% ΕΕ/ΕΟΧ (εκτός εξαιρέσεων για το προσωπικό με: κατώτερα προσόντα.)	Εφαρμογή σύμβασης SOLAS	Κάλυψη σε κράτος της ΕΕ/ΕΟΧ		STCW Το αρμόδιο για την ασφάλεια προσωπικό πρέπει να έχει επαρκείς γνώσεις της ιταλικής (εφαρμογή της οδηγίας 94/58)	Ίδιοι με εκείνους των εθνικών παρεμφερούς γραμμής.	Τουλάχιστον ο καθορισμένος ελάχιστος μισθός από την εθνική νομοθεσία και τις συλλογικές συμβάσεις
Γαλλία Διάταγμα αριθ. 99-195 της 16/03/1999.	100% ΕΕ/ΕΟΧ	Εφαρμογή σύμβασης SOLAS	Κάλυψη σε κράτος της ΕΕ/ΕΟΧ		STCW Εφαρμογή της οδηγίας 94/58	Ίδιοι με εκείνους των εθνικών παρεμφερούς γραμμής	Τουλάχιστον ο κατώτατος μισθός (SMIC ναυτικών)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στα κράτη μέλη

Χώρα	Γραμμή/περιοχή	Ημερομηνία Έναρξης	Διάρκεια	Ημερομηνία λήξης	Σχόλια
Δανία	Assens-Baago	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Assens-Baago Faergen A/S - Αμοιβή: 1.578.690 DKK/έτος
	Bojden - Fyndshav	1/5/98	5ετής	30/4/03	Εκτελείται από την Scandlines Sydlynske A/S - Αμοιβή: 11.613.552 DKK/έτος
	Spodsbjerg - Tars	1/4/00	5ετής	31/3/05	Εκτελείται από την Scandlines Sydlynske A/S - Αμοιβή: 7.918.669 DKK/έτος
	Faaborg-Bjorno	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Bjorno Faergen - Αμοιβή 1.000.000 DKK/έτος
	Faaborg-Lyo-Avernako	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την O-Faergen A/S - Αμοιβή 3.200.000 DKK/έτος
	Stryno- Rudkobing	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Stryno-Rudkobing Faergefat A/S - Αμοιβή: 2.141.000 DKK/έτος
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5ετής	31/12/05	Εκτελείται από την Gustav-Anneberg Jensen - Αμοιβή: 310.000 DKK/έτος
	20 γραμμές προς 26 νήσους				Οι περισσότερες από αυτές τις γραμμές λειτουργούν από τις δημόσιες αρχές
	2 πρόσθετες γραμμές με Samso	30/11/98	5ετής	1/12/03	Εκτελείται από την Samso Linien ApS Αμοιβή: 16.304.220 DKK/έτος
	Sjaelland, Jylland: 1 γραμμή με Havnsø.	1/1/01 1/7/01	5ετής	1/12/03 30/6/06	Αμοιβή: 13.000.000 DKK/έτος Πένερα πορτομεία
Φινλανδία	Νοτιοδυτικό αρχιπέλαγος			14 σκάφη	
Γαλλία	Παραρτητική χώρα - Κορσική	3 /12/1976	25ετής	31/12/01	Εκτελείται από την SNCM-CMN.
	(διάφορες γραμμές)	1/01/02	5ετής	31/12/06	Σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για τη σύνδεση Μασσαλίας-Κορσικής (εταιρεία SNCM/CMN αμοιβή: 414 εκατ. FF) & μικρές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στη σύνδεση Νίκιας-Κορσικής και Τουλόζ-Κορσικής.
	Ακτή Ατλαντικού				Finistere - 4 νήσοι, Morbihan - 6 νήσοι, Loire Atlantique - 1 νήσος, Charente maritime - 1 νήσος.

Χώρα	Γραμμή/περιοχή	Ημερομηνία Έναρξης	Διάρκεια	Ημερομηνία λήξης	Σχόλια
Γερμανία	Κάτω Σαξονία (5 γραμμές) Υπουργείο Αγρίου 31 γραμμές	1/01/1997	15 1 έτος	31/12/2011	Χωρίς διαγωνισμό. Συγχρότητα έως 8 φορές την εβδομάδα. Αμοιβή: Από 35 000 δρχ/έτος έως 9.500.000 δρχ/έτος.
Ελλάδα	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας 11 γραμμές		1 έτος		Συγχρότητα έως 1 φορά ημερησίως. Αμοιβή: Από 420 000 δρχ/μήνα έως 2 550 000 δρχ/μήνα
Ιταλία	19 Εθνικές γραμμές 11 προς Σαρδηνία 6 προς Σικελία 2 προς Σαρδηνία και Σικελία 46 τοπικές γραμμές προς νήσους			31/12/08	
Ιρλανδία			1 έως 4 έτη		Η γραμμή ανατίθεται κατόπιν διαγωνισμού.
Πορτογαλία	Περιοδική Πορτογαλία προς Μαδέρα & Αζόρες		Η συνάρτηση γραμμής εγγυημένη τουλάχιστον για ένα έτος		Υποχρεώσεις δημόσιου υπηρεσιών μόνον για εμπορεύματα. Σύστημα έγκρισης.
	9 + 1 γραμμές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας & Καναρίων / Βαlearίων / Ceuta / Melilla		Γρήγορα σύμβαση 3 ½ έτη		Ποδηματικές και επιβατικές γραμμές - Αμοιβή: 5,7 εκατ. € / έτος
Ισπανία	Μεταξύ Καναρίων Νήσων 5 γραμμές		5 έτη κατ'απόπειρο όριο		Διαγωνισμοί της περιφερειακής κυβέρνησης

Χώρα	Γραμμή/περιοχή	Ημερομηνία Έναρξης	Διάρκεια	Ημερομηνία λήξης	Σχόλια
Σουηδία	Πελαγ. ζώνη – Gotland 2 γραμμές: Visby – Nynashamn Visby – Oskarshamn	1/1/98	4+2 έτη	31/12/03	Εκτελείται από την Destino Gotland AB
Ηνωμένο Βασίλειο	Βορειος Ιρλανδία Ballycastle – Rathlin Island – 1 γραμμή	1/4/97	5 έτη	31/3/02	
	Βόρειες νήσοι Μητροπολ. ζώνη – Orkney/ Shetlands – 2 γραμμές	1/10/1997	5 έτη	1/10/2002	Εκτελείται από την P&O Scottish Ferries. Αμοιβή: 11 εκατ. στερλίνες / έτος
	Clyde και Δυτικές νήσοι -28 γραμμές	1960 (πρώτατη επίσημη: 1995)	72ημέ	Καμία	Εκτελείται από κρατική εταιρεία (CalMac). Αμοιβή: 20 εκατ. στερλίνες / έτος Υπό ετοιμασία διαγωνισμού για συμπόρευση με τους κινώτες ΕΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 Γενική εικόνα των διατάξεων περί ακτοπλοΐας των χωρών της ΕΕ και της ΕΖΕΣ

Χώρα	Βασική αρχή για την ακτοπλοΐα	Στόχοι	Σύστημα παρακολούθησης	Ασκήσιμες υπηρεσίες του πληρώματος	Ασκήσιμες υπηρεσίες του πληρώματος	Ασκήσιμες υπηρεσίες του πληρώματος	Ασκήσιμες υπηρεσίες του πληρώματος	Φορολογικό καθεστώς
Αυστρία	Δεν υπάρχουν απαιτήσεις	-	Δεν ισχύει	1ο νηολόγιο Δεν διαπερνάται οτιδήποτε πλοίο	2ο νηολόγιο Δεν ισχύει	1ο νηολόγιο Πλοίακτηρία/διαχείριση από υπεύθυνο εταιρεία της ΕΕ με τόσο κατοικίας την Αυστρία.	2ο νηολόγιο Δεν ισχύει	Δεν ισχύει για τη ναυτιλία
Βέλγιο	Δεν υπάρχουν απαιτήσεις	-	Δεν ισχύει	Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι κάτοικος της Βελγίας, να είναι υπεύθυνος και να είναι υπεύθυνος εφόσον δεν υπάρχει.	Δεν ισχύει	Πλοίακτηρία από υπεύθυνο της Βελγίας/ΕΕ ή από μη υπεύθυνο από ένα τον τόκο κατοικίας του στο Βέλγιο ή από εταιρεία με έδρα στην ΕΕ. Η διαχείριση του πλοίου πρέπει να γίνεται από το Βέλγιο.	Δεν ισχύει	Απαλλαγές από την κοινωνική ασφάλιση (συνολική απαλλαγή εργαζομένων από την καταβλητέα εισφορά και μέρος απαλλαγής των ναυτιλίων που εγγραφονται σε πλοία της ΕΕ).
Δανία	Δεν υπάρχουν απαιτήσεις εκτός των επιβατικών σκαφών του DIS	Με τη νόμο 464 της 12 Ιουνίου 1996 εκτελέσιμα η οποία αφορά της Δανίας, στα φερεπλάσκα της DIS από την 1η Ιανουαρίου 1996. Τα επιβατικά σκάφη ελαφρώς να αποβλήνται από την πλοίακτηρία.	Δεν ισχύει	- Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι κάτοικος της Δανίας, να είναι υπεύθυνος και να είναι υπεύθυνος εφόσον της Δανίας.	Νηολόγιο DIS - Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι κάτοικος της Δανίας. - Οι υπηρεσίες τρίτων χωρών απαγορεύονται με τους όρους της Δανίας.	Πλοίακτηρία από υπεύθυνο της Δανίας / ΕΕ ή εταιρεία διαχειριστή/ενοικιαστή από τη Δανία.	Για το νηολόγιο DIS ή το νηολόγιο	Εκ περιπτώσεων διατηρούνται Οι ναυτιλίες που εγγραφονται σε πλοία του DIS απαλλάσσονται του φόρου και ημερομίσθια κατά το μέτρο της ΕΕ.

Χώρα	Βασική αρχή για την αποκάλυψη	Εξέλιξη	Σύστημα παρακολούθησης	Αποτελέσματα υπηρεσιών του πληθυσμού	1ο νησί/νησιά	2ο νησί/νησιά	Αποτελέσματα αξιολογήσεως	1ο νησί/νησιά	2ο νησί/νησιά	Φορέας/φορείς εκπαίδευσης	
Φινλανδία	<p>Περιγραφή</p> <p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Η τριμηνιαία Πρόκληση (1162/94) της Δεκαετίας 1994 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Ο πληθυσμός είναι μικρός και δεν υπάρχουν άλλες δραστηριότητες</p> <p>- Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p>	<p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Η αποκάλυψη δίδεται από το Τμήμα 4 της Πρόκλησης 1994 των Προβλεπόμενων Πρακτικών του Επιμεληρίου</p> <p>- Αποτελείται 63 νήσα στα οποία εκτός ΕΕ η συνολική τους αποστατική χωρική περιοχή</p> <p>Τα νήσα του Κιτλάντρου Φινλανδίας (Πολλών Λαϊκών) Επιμεληρίου περιλαμβάνει πρόσβαση στην αποκάλυψη</p>	<p>Ειδικά μέτρα του φορέα εκπαίδευσης των νησιών στα οποία περιλαμβάνεται 18% του δημοτικού φορέα και 30% του κρατικού φορέα. Το κράτος συμμετέχει επίσης στη συνολική εκπαίδευση των νησιών</p> <p>Εκπαίδευση του φορέα εκπαίδευσης των νησιών και μάλιστα χρηματοδότηση της εκπαίδευσης από τον φορέα εκπαίδευσης. Αυτό ισχύει για τα νήσα που περιλαμβάνονται κατά τους διαδοχικούς ημερησίως</p>

Χώρα	Πιστοση σύζη διακρίσεις	Σημείο	Σύστημα προσαρμόσεων	Ανεπίσημες επισημοποίησης του πληθυσμιακού	Ανεπίσημες εξισωτικές;	Φορολογικό καθεστώς
Ελλάδα	<p>Περιγραφή: Πράττειται από τον Κώδικα Δημοσίου Νομισματικού Λογαριασμού (ΚΔΝΛ). Το νεοεισπρατικό δίδαγμα 18.771, άρθρο 16ς και 166 ανανεώνει την επίσημη και μη αναπροσαρμόσιμη αξία των μερών στα ελληνικά δίδαγμα. Το νεοεισπρατικό δίδαγμα αυτό έχει προσαρμοσθεί εν μέρει στον κανονισμό 3577/92.</p> <p>Με την απόφ. 2912/2001 η ανανεωμένη στην Ελλάδα με διατάξεις άρθρο 117/97 Νομόνιο του 2002 (14 μήνες αναπροσαρμόσιμη).</p>	<p>Με το Προεδρικό Διάταγμα 213/94 αναπροσαρμόθηκε εν μέρει το ελληνικό δίδαγμα 3577/92.</p> <p>- Εισαχθήσεται η προσαρμογή άλλων μερών της ΕΕ σε εκείνων της ΕΕ σε μη αναπροσαρμόσιμη, προσαρμόσιμη με την ημερομηνία 3577/92.</p>	<p>Προσαρμόσεις μερών και τη δημοσίευση</p> <p>- Άρθρο 1696 του ΚΑΝΔ.</p>	<p>1ο ημερολόγιο Άρθρο 5 του ΚΑΝΔ (όμοιο προσαρμόθηκε από το Προεδρικό Διάταγμα αριθ 27-1-2001)</p> <p>>50% των μερών του δίδαγμα πρέπει να αφορούν σε άλλους, η αναπροσαρμόσιμη του ΕΟΧ. Η διαπραχρήση των μερών πρέπει να γίνεται από την Ελλάδα.</p>	<p>2ο ημερολόγιο Δεν ισχύει</p>	<p>Οι αλλοδαποί καταβάλλουν φόρο εισοδήματος 10% επί των κερδών συνεταρμιασίου.</p> <p>- Μισθός σταθερής αποδόσης 15% για τα πρώτα 6 ετη, 10% για τα 7ο ετία.</p> <p>- Ειδική μίσωση του φόρου εισοδήματος των νεοεισπρατικών μερών των εισοδημάτων 19%</p> <p>- Εισπραχρή των εισοδημάτων εισοδηματιών εισοδήματος που καταβάλλεται ο εργαζόμενος σε άλλο ημερολόγιο σε κράτος μέλος.</p>
Γερμανία	<p>Με την απόφ. 2912/2001 η ανανεωμένη στην Ελλάδα με διατάξεις άρθρο 117/97 Νομόνιο του 2002 (14 μήνες αναπροσαρμόσιμη).</p>	<p>Με το Προεδρικό Διάταγμα 213/94 αναπροσαρμόθηκε εν μέρει το ελληνικό δίδαγμα 3577/92.</p> <p>- Εισαχθήσεται η προσαρμογή άλλων μερών της ΕΕ σε εκείνων της ΕΕ σε μη αναπροσαρμόσιμη, προσαρμόσιμη με την ημερομηνία 3577/92.</p>	<p>Προσαρμόσεις μερών και τη δημοσίευση</p> <p>- Άρθρο 1696 του ΚΑΝΔ.</p>	<p>100% του πληθυσμιακού δείκτη ΕΡΕΟΧ.</p>	<p>Δεν ισχύει</p>	<p>Με το Προεδρικό Διάταγμα των Εργασιακών Κανονισμών της 12ης Ιανουαρίου 1997 στην απόφ. C-151/97, η Γερμανία επέλεξε το 1998 την Merchant Shipping Act (Διατάξεις διατάξεις) Τα δίδαγμα πρέπει να αφορούν σε εισοδήματα της ΕΕ ή εισοδήματα που αφορούν σε εισοδήματα με βάση το δικαίωμα εισοδήματος και υποκαθίστανται από ο οποίος έχει τον κύριο εισοδηματικό χώρο του οι κράτος μέλος.</p>

Χώρα	Βασική όριση για την αποστολή	Σχόλιο	Σύστημα παρακολούθησης	Αδειοδοτούσα υπηρεσία/οργανισμός του εμπορίου	Αδειοδοτούσα υπηρεσία/οργανισμός	Αδειοδοτούσα υπηρεσία/οργανισμός	Φορολογικό καθεστώς
Ιταλία	Παραρτηματική Ρυθμίζεται από το άρθρο 224 του "Codice della Navigazione" (Ναυτικός Κώδικας). Ομοίως, τροποποιήθηκε από το νόμο 30/98 στο κεφάλαιο της αποστολής, που αφορά στην αποστολή, ότι κοινοτικό νόμο.	- Το αυθεντικό άρθρο 224 επιφέρει κατά άλλων χωρών της ΕΕ στην τελική αποστολή σύμφωνα με τον κοινοτικό νόμο 1577/92	Το Υπουργείο Μεταφορών/Ναυτιλίας, που έχει αρμοδιότητα σχετικά με την αποστολή.	Το 2ο νηολόγιο υπεγράφη με το νόμο 30/98 τα θέματα του διατάσσονται νηολόγιο δεν είναι προσβλήσιμα στην εμπορική αποστολή della Navigazione.	Το 2ο νηολόγιο υπεγράφη με το νόμο 30/98 τα θέματα του διατάσσονται νηολόγιο δεν είναι προσβλήσιμα στην εμπορική αποστολή della Navigazione.	Από το 50% των μερών του θέματος πρέπει να είναι σε τελειοποιημένη κατάσταση ή να είναι τελειοποιημένη κατά 143 του C.D.N. όπως τροποποιήθηκε από το νόμο 30/98 της 27ης Φεβρουαρίου 1998	Φορολογική αποστολή, σύμφωνα με το άρθρο 1999 του Κ.Ν. (1999-2001). Μικρή αποδοχή από τις επιτηδεύματες, κενοναυτικές, πορτογαλικές.
Αυστρία	Ανεπίσημη αποστολή	-	Ανεπίσημη	Το ανεξάρτητο νηολόγιο χρησιμοποιείται κυρίως από τους βέλγους αδειοδοτητές. Ο αδειούχος υπηρεσίας φόρος της ΕΕ, του οποίου η αξία αναγράφεται από το Ανεξάρτητο νηολόγιο σύμφωνα με τη πρόταση STCW	Ανεπίσημη	Ποσοστό 50% από υπηρεσίες της ΕΕ ή υπηρεσίες εταιρείας με όλη την ΕΕ, έχουν σημαντικό μέρος της διαχείρισης πραγματοποιείται από το Ανεξάρτητο νηολόγιο	- Μικρότερος φόρος αποδοχών για τους ναυτικούς
Κατο Ν. 395	Ανεπίσημη	-	Ανεπίσημη	Ο αδειούχος, σύμφωνα με το πρόσωπο αδειούχου πρέπει να έχει πιστοποιητικό αποστολών από τη STCW αναρρωσμένα από τη αρχή των Κάτω Χωρών	Ανεπίσημη	Το θέμα πρέπει να είναι κατά τα 2/3 σε άλλους υπηρεσίες ή να είναι ανεπίσημες αδειούχους, EEBOX, Μεγάλο μέρος της (επιτηδεύματες) διαχείρισης, πρέπει να πραγματοποιείται από τις Κάτω Χώρες, Πρόταση του Εμπορικού Κώδικα των Κάτω Χωρών, άρθρο 311	- Περιγραφή των φόρων και κανονισμών αποδοχών και επιβάρυνσης / ο αδειούχους / αρχή της - Εξόφλη μεταξύ φόρων αποδοχών και φόρων αποδοχών

Χώρα	Ημερομηνία εξέλιξης	Σχεδίαση	Σύστημα παρακολούθησης	Αναμενόμενες υπηρεσίες του πληρώματος		Απαιτήσεις αξιολογητών		Φορολογικό καθεστώς
				1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	
Σουηδία	Περιγραφή Το προαναφερθέν δικαίωμα 23575 της 1ης Ιουλίου 1995 επιτρέπει την απόβαση των ατόμων της ΕΕ.	Οι γραμμές έχουν εξειδικευθεί για τα αδέλφια της ΕΕ σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92 από την 11/96 (προσάρτηση). Η διάρκεια συμφωνίας με τη Νορβηγία (1989) ισχύει για το νηολόγιο HIS.	Εξαιρέσεις επιτρέπονται από τη Swedish Maritime Administration εάν διατίθενται κατάλληλα άτομα της Σουηδίας/ΕΕ. Επιτρέπονται περίπου 20 αλιευτικές επιρρίδες.	1ο νηολόγιο - Ο αλιευτικός αλιεύει (αυθαιρέτως) χωρίς άλλους περιορισμούς. - Όλο το πλοίο παραμένει στην επιβατική ανεξάρτητα από την υπηρεσιότητα του.	2ο νηολόγιο Δεν ισχύει.	1ο νηολόγιο - Διατίθεται από την (1994) (009). - 50% κίνηση να ανήκει σε ατομικά πολύμηνα/συνεταιρισμό. - Η κυβέρνηση διατηρεί το δικαίωμα να παρέχει σε όσα αδέλφια να φέρουν τη συνολική σημαία όπως η λειτουργία τους είναι υπό διεθνές Διεθνή και φαίνεται ότι ο αλιευτικός έχει μόνιμο τόπο κατοικίας στη Σουηδία. - 50% της αξιολογητής από υπήκοο του ΕΟΧ ή εταιρείας που έχουν την έδρα τους την κεντρική τους διεύθυνση ή κεντρικό των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων στον ΕΟΧ και τα αδέλφια των ατόμων Σουηδία μπορούν να εγγραφούν στο ατομικό νηολόγιο.	2ο νηολόγιο Δεν ισχύει.	- Ανοηρολόγητη - Πλήρης έκταση για τους αλιευτικούς για τον καταβαλλόμενο φόρο επί του εισοδήματος των νοστών των κερδών από τη SEK απαλλαγεί υπαρκτά με το εργαζόμενο για το κόστος των κινουμένων ποσοφών. - Το αδέλφιο φορολογείται αυθαίρετα για τους κερδών τους, το 19% Οι νοσηκοί καταβαλλούν αλίτη φόρο εισοδήματος επί των κερδών.
Ηνωμένο Βασίλειο	Δεν περιγράφεται.	Δεν ισχύει.	- Για "υποστηρικτές" όπως αδέλφια αλιευτές πρέπει να είναι μέλη ενός μέλους της Κοινωνίας του ΕΟΧ ή χώρας του NATO. - Για τα υπόλοιπα αδέλφια δεν υπάρχουν απαιτήσεις για την υπηρεσιότητα.	Δεν ισχύει.	Δεν ισχύει.	- 50% της αξιολογητής από αδέλφια ή συστασιαστικές φράσεις της ΕΕ ή των Εξαμενητών Εδαφών του ΗΒ.	- Φορολογική - Εξαμηνιαίο για τους κερδών του ΗΒ που δεν κατατίθενται στο ΗΒ για περισσότερα από 183 ημέρες ετησίως. - Προσμετικός φόρος χορηγείται από φόρο εισοδήματος.	

Νομικό	Ποσοστό αμείβης για την υπηρεσία	Σχόλια	Υπόμνημα απαιτήσεων	Αδειοδοτικές υπηρεσίες του ελεγκτή	Αδειοδοτικός	1ο νηολόγιο	2ο νηολόγιο	Αδειοδοτικός	Φορολογικό καθεστώς
Ισπανία	Ανισότητα Ανισότητα Ανισότητα	<ul style="list-style-type: none"> Προσφορά κέρδους για να γίνει εμπιστευτική σχέση μεταξύ των ληψέων μελών. Από 4%, 5 10 97 ισχύει το CR 3577/92 (Απόφαση Κοινής Επιτροπής από 7/97) 	Δεν ισχύει	<ul style="list-style-type: none"> Από την προσχώρηση στον ΕΟΧ, όλα οι κράτη του ΕΟΧ μπορούν να εφοδιαστούν στα αεροπλάνα. Βάσει της Πρόδξης 26/1987 για τα Αεροπλάνα Εργασιών των Αεροδρόμιων, όλα τα μέλη των αεροπορικών εταιρειών ΕΟΧ μπορούν να έχουν αδειά εφοδιασμού από το Υπουργείο Κοινωνικών Υποθέσεων για να αναρροφήσουν στα αεροπλάνα. 	2ο νηολόγιο Δεν ισχύει	<ul style="list-style-type: none"> Αδειάζει από την Registration of ships Act 115/1985, η οποία των αεροπλάνα τη νηολόγηση στους αεροδρόμους καταστάσεις. Η τροποποιητική πράξη 62/1992 δίνει το δικαίωμα νηολόγησης σε υπηρεσίες ανακατασκευής σκαφών του ΕΟΧ. 	2ο νηολόγιο Δεν ισχύει	<ul style="list-style-type: none"> Οι ναυτικοί έχουν τα μέλη φορολογικά προνόμια. Μείωση του φόρου εισοδήματος κατά ISK 685 (IS 10.4) x 1,46 για κάθε ημέρα στη διάρκεια. Οι αλοκρέτιες δεν έχουν έκπτωση εισοδήματος των ατόμων καταστάσεων εισοδήμων. 	
Νορβηγία ¹²	Ανισότητα Ανισότητα Ανισότητα	<ul style="list-style-type: none"> Βάσει της Public Transportation Act του 1976, δίνει η μεταφορική και ασφαλιστική ευθύνη. 	<ul style="list-style-type: none"> Τα μέλη του νηολόγιου NIS μπορούν να έχουν εργασιμότητα εφοδιασμού στα αεροπλάνα. Τα μέλη του νηολόγιου Maritime Directorate O είναι οι υπεύθυνοι εφοδιασμού στα αεροπλάνα. 	Νηολόγιο NIS <ul style="list-style-type: none"> Υποστήριξη αεροπλάνα ο αεροπλάνα νηολόγησης. Υπερβολική ύλη στα αεροπλάνα. 	<ul style="list-style-type: none"> Το νηολόγιο NIS αδειάζει με την Νορβηγία International Ship Register Act της 12.6.1987. Υπάρχει αδειοδοτική διαδικασία με το NOR. Εάν δεν αδειοδοτήσει ο έφορος αεροπλάνα, η νηολόγηση επιτρέπεται σε αεροπλάνα που ανήκουν σε μέλη της Νορβηγίας η αλοκρέτιες. Εκτάκτως, μόνον για τα μέλη αεροπλάνα καταστάσεις φορολογούμενων στη Νορβηγία. Μόνον για τα μέλη NOR που αδειοδοτούν τις αναγκαίες απαιτήσεις καταστάσεις/αδειών. Σύστημα φορολόγησης της φορολογίας από τον Ιούλιο του 1996. 				

¹² Η απόφαση της Κοινής Επιτροπής ΕΟΧ αριθ 70/97, της 4ης Οκτωβρίου 1997 (ΕΕ L 30, 5 2 98), τροποποίησε το Παράρτημα III (Μεταφορές) της συμφωνίας ΕΟΧ έτσι ώστε να επιτευχθεί πλήρης εφορολογία του κανονισμού 3577/92.

¹³ Η Norwegian Maritime Directorate πρότεινε να τροποποιηθεί επίσημα του "Regulation of 29 April 1998 n° 398 Concerning Qualifications, Requirements, Issue of Certificates Rights for Personnel on Norwegian Ships". Η τροποποίηση θα επιβεβαιώσει επίσημα την υπάρχουσα πρακτική, η οποία παρέχει ίση μεταχείριση όλων των υπηκόων του ΕΟΧ, ακόμη και για τη θέση του πλοιάρχου στα πλοία του νορβηγικού νηολόγιου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4 Μεταφερθέντες τύποι εμπορευμάτων στα κράτη μέλη

Ταξινόμηση ανά τύπο φορτίου (εκατ. τόνοι)									
Φορτίο	Ξηρό χύδην			Υγρό χύδην			Γενικό φορτίο		
Έτος	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Αυστρία	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Βέλγιο	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Δανία	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Φινλανδία	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Γερμανία	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Ιρλανδία	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Λουξεμβούργο	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κάτω Χώρες	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Σουηδία	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Ηνωμένο Βασίλειο	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Σύνολο βορείων χωρών	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Γαλλία	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Ελλάδα	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Ιταλία	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Πορτογαλία	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Ισπανία	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Σύνολο νοτίων χωρών	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Σύνολο	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Πηγή : PWC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5 Όγκοι μεταφερθέντες το 1999 ανά τύπο εμπορεύματος και με διαχωρισμό ηπειρωτικής και νησιωτικής ακτοπλοΐας (σε εκατ. τόνους)

Χώρα	Ξηρό χύδην		Υγρό χύδην		Διάφορα εμπορεύματα		Σύνολο
	Νησιωτική	Ηπειρωτική	Νησιωτική	Ηπειρωτική	Νησιωτική	Ηπειρωτική	
Γαλλία	0,2	1,3	0,2	6,1	0,8	0	8,6
Ελλάδα	5	4,8	2,1	6,4	3,8	0,4	22,5
Ιταλία ¹⁴	14,1	5,7	26,8	4,0	11,1	4,5	66,2
Πορτογλία	0,7	0,3	0,5	3,8	1,4	0	6,7
Ισπανία	2,48	4,32	6,15	7,68	13,97	0,25	34,85
Σύνολο	22,48	16,42	35,75	27,98	31,07	5,15	138,85

¹⁴ Για το ξηρό εμπόρευμα χύδην και τα διάφορα εμπορεύματα, πρόκειται για εκτιμήσεις με βάση συγκεντρωτικό αριθμό των δύο τύπων εμπορευμάτων (25,2 εκατ. τόνοι για τη νησιωτική ακτοπλοΐα και 10,2 εκατ. τόνοι για την ηπειρωτική ακτοπλοΐα).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα εμπορικά πλοία

Κόστος επάνδρωσης στα φορτηγά πλοία (Ευρώ/μήνα)			
	Γενικού φορτίου 1500GT	Ξηρού χύδην 3000 GT	Υγρού χύδην 9000 GT
Φινλανδία	72.140	72.140	103.378
Ισλανδία	66.912	66.912	84.111
NOR	64.821	64.821	122.299
Σουηδία	62.730	62.730	78.530
Δανία	58.548	58.548	112.169
Γαλλία	54.366	54.366	69.157
Βέλγιο	52.275	52.275	63.985
Κάτω Χώρες	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Ηνωμένο Βασίλειο	48.093	48.093	58.809
Γερμανία	41.820	41.820	57.027
Πορτογαλία	41.820	48.100	69.300
NIS	40.775	40.775	77.964
DIS	40.775	40.775	76.184
ISR	39.729	39.729	63.414
Ισπανία	37.638	55.093	57.821
Ιρλανδία	35.547	35.547	44.111
Ιταλία	30.738	30.738	48.741
Ελλάδα	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

Πηγή PWC

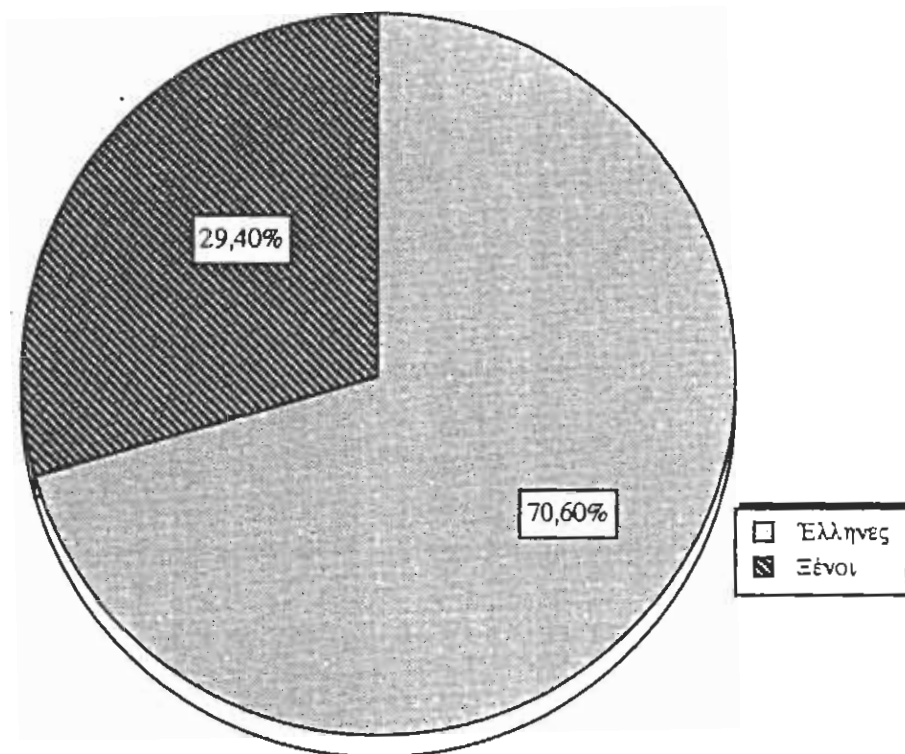
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 Σύγκριση του κόστους πληρώματος στα επιβατικά πλοία

Κόστος επάνδρωσης στα επιβατικά πλοία (Ευρώ/μήνα)			
	Υδροπτέρυγα 1500GT	Πορθμεία 5000 GT	Κρουαζιερόπλοια 20.000 GT
Φινλανδία	80.627	160.311	631.754
Ισλανδία	75.178	152.782	535.507
NOR	73.210	151.969	809.891
Σουηδία	71.217	150.901	540.112
Δανία	66.814	144.418	800.139
Γαλλία	62.361	137.425	510.993
Βέλγιο	60.270	135.334	489.130
Κάτω Χώρες	59.367	135.760	617.906
Ηνωμένο Βασίλειο	56.297	133.324	494.649
Γερμανία	49.200	118.490	494.234
Πορτογαλία	49.446	139.223	618.310
NIS	48.450	120.513	715.536
DIS	48.690	123.005	718.669
ISR	47.675	122.277	614.411
Ισπανία	45.387	172.931	574.998
Ιρλανδία	43.075	113.750	449.932
Ιταλία	37.428	100.240	509.614
Ελλάδα	37.455	101.700	522.199
REC	32.334	137.296	582.330
MAR	29.246	94.722	446.083

Πηγή : PWC

Γ' ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

1. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20 - 9 - 2000
σε ελληνικά εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω



2. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20 - 9 - 2000
σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω

