

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ**

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΠ. ΓΑΚΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ:
<<Διαπραγματεύσεις και Συμφωνίες>>**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστήριο Σημείωμα.....	σελ.1
Περιεχόμενα.....	σελ.2-5
Πρόλογος.....	σελ.6-8

ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Κεφάλαιο 1^ο

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

-Η έννοια της μεταφοράς και τα είδη φορτίου.....	σελ. 9
-Ανάλυση Μονάδων Μέτρησης.....	σελ. 10
-Μονάδες Μέτρησης.....	σελ.11-12
-Κατηγορίες και τύποι πλοίων.....	σελ.12-14
-Ορολογία πλοίων.....	σελ.14-15
-Τα κυριότερα είδη Ναύλωσης.....	σελ. 15-16

Κεφάλαιο 2^ο

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

-Ιστορική Αναδρομή της ελληνικής Ναυτιλίας.....	σελ.17-20
- Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.....	σελ.21-24
-Οι διμερείς σχέσεις της Ελλάδας.....	σελ.25
-Οι περιφερειακές πρωτοβουλίες της Ελλάδας.....	σελ.26-27
-Τα μεγέθη της ελληνικής Ναυτιλίας.....	σελ.28-29
-Στατιστικά στοιχεία της ελληνικής Ναυτιλίας.....	σελ.30-34

ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Κεφάλαιο 3^ο

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εμπορική Ναυτιλία στο Παγκόσμιο Οικονομικό Περιβάλλον.....	σελ.35-36
Ιδιωτικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας.....	σελ.36-39
Υπερεθνικοί και Κυβερνητικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας.....	σελ.40-57
-ΗΠΑ και Κυβερνητικοί της μηχανισμοί, αναφορικά με τη Ναυτιλία.....	σελ.40-41
-I.M.O.....	σελ.41-42
-ΔΟΕ.....	σελ. 43
-Ο.Ο.Σ.Α.....	σελ.44-45
-Συνδιάσκεψη ΟΗΕ για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη.....	σελ.46-47
-Ευρωπαϊκή Ένωση.....	σελ.47-52
-G.A.T.T.....	σελ. 53-55
-Π.Ο.Ε.....	σελ.55-56
-Ελληνικές προτεραιότητες στον Π.Ο.Ε.....	σελ.57
-Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα.....	σελ.57

Κεφάλαιο 4^ο

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το φαινόμενο του προστατευτισμού.....	σελ.58-59
Πολιτική διαφύλαξης φορτίου και διάκριση σημαίας.....	σελ.59-63
Διάκριση Σημαίας.....	σελ.63-65

Κεφάλαιο 5^ο

ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Πράσινη βίβλος της Επιτροπής.....σελ.66-67	σελ.66-67
Το θαλάσσιο Περιβάλλον.....σελ.68	σελ.68
Έρευνα.....σελ.68	σελ.68
Καινοτομία και τεχνογνωσία εργατικού δυναμικού.....σελ.69	σελ.69
Οι όμιλοι και το κανονιστικό πλαίσιο.....σελ.69	σελ.69
Η ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές.....σελ.70	σελ.70
Νέα εργαλεία για τη διαχείριση των σχέσεων με τους ωκεανούς.....σελ.71	σελ.71
Προστασία της θαλάσσιας κληρονομιάς και το πλαίσιο της.....σελ.72-73	σελ.72-73
Οι ελληνικές θέσεις.....σελ.74-75	σελ.74-75

Κεφάλαιο 6^ο

CASE STUDY

<<Ανάλυση και τα κυριότερα μέρη της συμφωνίας για τις θαλασσιές μεταφορές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της αφενός, και αφετέρου, της κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.>>

Ανάλυση συμφωνίας.....σελ.76	σελ.76
-Προοίμιο.....σελ.77	σελ.77
-Στόχος της Συμφωνίας.....σελ.78	σελ.78
Ανάλυση των κυριότερων σημείων των 15 άρθρων της Συμφωνίας.....σελ.78-84	σελ.78-84
Εμπορικό ισοζύγιο των 25 χωρών της Ε.Ε. με την Κίνα.....σελ.85-86	σελ.85-86
Συμπεράσματα.....σελ.87-91	σελ.87-91
Επίλογος.....σελ.92	σελ.92
Παραρτήματα.....σελ.93-97	σελ.93-97
Βιβλιογραφία.....σελ.98-100	σελ.98-100
Συντομογραφίες.....σελ.101	σελ.101
Βιογραφικό Σημείωμα.....σελ.102	σελ.102

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

- **ΠΟΕ**-Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου
- **Ε.Ε**-Ευρωπαϊκή Ένωση
- **Υ.Ε.Ν** -Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- **ΗΠΑ**-Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
- **I.M.O** -International Maritime Organization -Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός
- **ΔΟΕ** -Διεθνής Οργανισμός Εργασίας
- **Μ.Κ.Ο.** -Μη Κυβερνητική Οργάνωση
- **Π.Α.Ι.**-Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου
- **Ο.Σ.Ε.Π** -Οικονομική Συνεργασία Εύξεινου Πόντου
- **Κ-Μ**-Κράτη Μέλη
- **Ε.Σ.Σ.Δ.**-Ένωση Σοσιαλιστικών Σοβιετικών Δημοκρατιών.
- **ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.**-Περιβάλλον Χωροταξία και Δημόσια Έργα
- **Λ.Σ.**-Λιμενικό Σώμα
- **Π.Δ.**-Προεδρικό Διάταγμα
- **ΝΠΙΔ**-Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
- **Κ.Κ.Χ.** -Κόροι Κλειστής Χωρητικότητας
- **Κ.Ο.Χ.** -Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
- **TEU**
- **I.L.O.** -International Labour Organization
- **Ο.Ο.Σ.Α.** -Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
- **OECD**-(Organization for Economic Co-operation and Development)
- **U.N.C.T.A.D**-United Nation Conference on Trade Development
- Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη
- **G.A.T.T.**-General Agreement for Trade and Tarriffs-Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου
- **C.S.G.**-Consultative Shipping Group -Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα
- **Dtw**-dead tone weight-**T.N.B**-Τόνοι Νεκρού Βάρους
- **TUE**-Twenty equivalent unity: ισοδύναμο είκοσι ποδών, διάσταση 8X8X20
- **π.Χ.** -προ Χριστού
- **κ.λ.π.** -και τα λοιπά
- **π.χ.**-παραδείγματος χάριν
- **κ.α.**- και άλλα

Ευχαριστήριο Σημείωμα

Όπως καθετί ευχάριστο τελειώνει ,έτσι και αυτό το σχεδόν διετές ταξίδι στην επιστήμη των Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, φτάνει στον προορισμό του, με επιστέγασμα του, αυτή τη διπλωματική εργασία.

Καθόλη τη διάρκεια των διαλέξεων, αποκαλύπτονταν καινούρια κομμάτια, ενός πολυσύνθετου πάζλ, που αφορούσε την τέχνη των διαπραγματεύσεων, τη μαγεία των ιστορικών δρωμένων, που συνέθεσαν τη σημερινή παγκόσμια ισορροπία και τα θεωρητικά σχήματα ,που δημιουργούν μια νέα οπτική στην κατανόηση της πολιτικής.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω από τα βάθη της καρδιάς μου, τους συμφοιτητές μου, για όλες τις ωραίες αλλά και τις έντονες στιγμές, που ζήσαμε και ευελπιστώ να συνεχίσουμε να ζούμε ,και μετά το τέλος του Μεταπτυχιακού. Επίσης χρωστάω ένα μεγάλο Ευχαριστώ ζωής, σε όλους τους καθηγητές μας, για όλες τις γνώσεις, που μας προσέφεραν απλόχερα, ανοίγοντας μας έναν καινούριο ορίζοντα και στάσης ζωής και σκέψης, και ειδικά τον κύριο Τζιαμπίρη, για τις πολύτιμες συμβουλές και διορθώσεις του, ως υπευθύνου επιβλέποντα Καθηγητή, της Μεταπτυχιακής μου εργασίας.

Θα ήταν παράλειψή μου, να μην αναφερθώ στους γονείς μου, τον αδελφό μου και τους εγκάρδιους φίλους μου ,που με στηρίζουν σε κάθε δύσκολο αγώνα και κάθε στόχο που θέτω, υπενθυμίζοντάς μου, με αγάπη και σοφρωσύνη, ότι σημασία δεν έχει το πόσο γρήγορα θα φτάσεις στον προορισμό, αλλά το πόσο τίμια και ανθρώπινα θα ζήσεις τη διαδρομή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Η δομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας με τίτλο, <<Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική- Διαπραγματεύσεις και Συμφωνίες>>, είναι χωρισμένη σε 6 θεματικές, που συνδέονται και έχουν σημείο αναφοράς, το ρόλο της Ναυτιλίας, των θαλάσσιων μεταφορών, τις διεθνείς πολιτικές πρακτικές αλλά και τους διεθνείς παράγοντες και οργανισμούς, που επηρεάζουν την ελληνική, αλλά και τη διεθνή οικονομική πραγματικότητα, στο επίπεδο της Ναυτιλίας.

Στο πρώτο εισαγωγικό κεφάλαιο, για να μπορεί ο αναγνώστης να παρακολουθήσει και να έχει πληρέστερη γνώση των ειδικών μεγεθών και της ορολογίας της εμπορικής Ναυτιλίας, δίνεται έμφαση στην ετυμολογική ανάλυση των βασικών εννοιών της μεταφοράς, των διαφορετικών ειδών φορτίων, που εμπορεύονται, και στην ανάλυση των μονάδων μέτρησης, που χρησιμοποιούνται στη Ναυτιλία.

Επίσης αναφέρεται η ορολογία των κυριότερων πλοίων καθώς και τα κυριότερα είδη ναύλωσης, που επικρατούν στο λυκαυγές του 21^{ου} αιώνα, στις θαλάσσιες παγκόσμιες αγορές.

Το δεύτερο κεφάλαιο, ασχολείται αναλυτικά με την ελληνική εμπορική Ναυτιλία, η οποία από τα βάθη των αιώνων παραμένει πρωτοπόρα, τόσο σε ποιοτικά όσο και σε ποσοτικά χαρακτηριστικά σε παγκόσμιο επίπεδο, συνεχίζοντας να κατέχει την πρώτη θέση στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, που διασχίζουν τις θαλάσσιες αγορές.

Αφού γίνει μια ιστορική αναδρομή της ελληνικής Ναυτιλίας, που περιλαμβάνει τις περιόδους της αρχαίας Ελλάδας, τα Βυζαντινά χρόνια, την προεπαναστατική εποχή του 1821 και τους 2 παγκοσμίους πολέμους, που ταλάνισαν τον προηγούμενο αιώνα, καταλήγει στο σήμερα, όπου γίνεται ανάλυση της δομής, της λειτουργίας και του ρόλου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ενός Υπουργείου, το οποίο έχει δεσπόζουσα σημασία, για την ελληνική οικονομία.

Αφού παρουσιαστεί μια λεπτομερής ανάλυση του Υ.Ε.Ν., γίνεται αναφορά στις διμερείς ναυτιλιακές σχέσεις της Ελλάδας, καθώς και των Περιφερειακών Πρωτοβουλιών, που συμμετέχει η χώρα μας, (όπως η Οικονομική Συνεργασία Εύξεινου Πόντου, η Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου κ.α).

Κλείνοντας το 2^ο κεφαλαίο, αναφορικά με την ελληνική πραγματικότητα στην Ναυτιλία, καταγράφονται και αναλύονται τα οικονομικά και αριθμητικά μεγέθη της ελληνικής Ναυτιλίας, του εμπορικού της στόλου και παρατίθενται διαχρονικοί στατιστικοί πίνακες ,με ανάλυση, όσο αναφορά την κατανομή του ελληνικού στόλου, την εξέλιξη του, το δυναμικό των Ελλήνων και ξένων ναυτεργατών καθώς και της εξέλιξης του ναυτιλιακού εισοδήματος την τελευταία δεκαπενταετία.

Στο τρίτο μέρος της εργασίας, δίνεται έμφαση στον ουσιαστικό ρόλο των διεθνών οργανισμών της Ναυτιλίας ,που διακρίνονται σε ιδιωτικούς ,κυβερνητικούς και υπερεθνικούς μοχλούς πίεσης και διαμόρφωσης του ναυτιλιακού status quo. Οι Ιδιωτικοί οργανισμοί, όπως το Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών, η Διεθνής Ένωση Νηογνομώνων, η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή κ.α., είναι φορείς ομάδων συμφερόντων κοινής πολιτικής και σαν ισχυρά lobbies συμμετέχουν θεσμικά ή και παρασκηνακά σε όλες τις διαπραγματεύσεις για τις εξελίξεις στη θαλάσσια οικονομία.

Ο ρόλος τους αναμφισβήτητα σημαντικός, αλλά και πολλές φορές μονομερώς προσανατολισμένος στα εφοπλιστικά συμφέροντα.

Στη συνέχεια γίνεται περιγραφή των οργάνων και των θεσμών, που έχουν αποκλειστική αρμοδιότητα και ενασχόληση τη Ναυτιλία στις ΗΠΑ, που είναι η ισχυρότερη οικονομία στο παγκόσμιο γίνεσθαι, του I.M.O., που είναι ο μεγαλύτερος και σημαντικότερος Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ,με παραπάνω από 170 μέλη, που αντιπροσωπεύουν το 98% του παγκόσμιου στόλου, του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας, που είναι ο θεματοφύλακας των εργαζομένων ,με απώτερο σκοπό τη διασφάλιση, ολόενα και πιο ανθρώπινων συνθηκών εργασίας, του Ο.Ο.Σ.Α. και τις ειδικές του επιτροπές, που ασχολούνται με τη Ναυτιλία ,όπως η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών.

Αφού αναφερθεί η λειτουργία της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη, αναλύεται διεξοδικά κάθε θεσμική πτυχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης , που αυτή τη στιγμή πρωταγωνιστεί στις ναυτιλιακές εξελίξεις, κατέχοντας την πρώτη θέση σε ποιοτικά και ποσοτικά οικονομικά μεγέθη,(κυρίως λόγω της Ελληνικής Ναυτιλίας), προσπαθώντας να θέσει αρτιότερα θεσμικά πλαίσια στις θαλάσσιες μεταφορές, αναφορικά με τη Ναυτιλία ,όπως το Συμβούλιο Υπουργών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, η E.C.S.A. και η Συνδικαλιστική Επιτροπή των Εργαζομένων στις Μεταφορές.

Στη συνέχεια καταγράφεται η δομή και ο ρόλος της G.A.T.T., και οι 8 γύροι, που έχουν πραγματοποιηθεί, έως τον τελευταίο γύρο της Ουρουγουάης, που τελείωσε το 1994, όπου και οδήγησε στην ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, κύριου μοχλού αποφάσεων και ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, με την Ελλάδα να επηρεάζει και να πρωτοστατεί, ως παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, στις αποφάσεις του περί Ναυτιλίας

Στο τέταρτο μέρος, γίνεται ανάλυση του φαινομένου του προστατευτισμού στη διεθνή εμπορική Ναυτιλία, και των κυριότερων λόγων, που οδηγούν στη λήψη αυτής της πολιτικής, από τα κράτη.

Ο προστατευτισμός, είναι ένας από τους κυριότερους λόγους διαπραγματεύσεων και συνεργασιών παράλληλα στο χώρο της Ναυτιλίας, αφού η χρήση μιας ανάλογης προστατευτικής πολιτικής, μπορεί να οδηγήσει σε εμπορικό αποκλεισμό ή στην περεταίρω ανάπτυξη των ευνοούμενων αγορών στον αντίποδα.

Τα κυριότερα μέτρα προστατευτικής πολιτικής, είναι η παρακράτηση και η διαφύλαξη φορτίου, οι διμερείς συμφωνίες, τα κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία και η διάκριση σημαίας.

Βέβαια, η τακτική της μονομερούς άσκησης περιοριστικών μέτρων, είναι δύσκολη πλέον στη Ναυτιλία, αφού οι συμμαχίες και οι νέες αγορές, που δημιουργούνται, ανακόπτουν κατά πολύ, τη μονομερή δράση.

Στο 5^ο μέρος αναλύεται η Πράσινη Βίβλος για μια θαλάσσια πολιτική, η οποία υπογράφηκε τον Ιούνιο του 2006, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με στόχο να τονίσει την ταυτότητα και την ηγετική θέση της Ευρώπης στο θαλάσσιο χώρο, αποσκοπώντας στην επίτευξη ενός καινοτόμου, ανταγωνιστικού και φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου θαλάσσιας οικονομίας.

Σε επιμέρους ενότητες, αναφέρονται οι αντίστοιχες πολιτικές για το θαλάσσιο περιβάλλον, την έρευνα, το κοινοτικό πλαίσιο, την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές, την προστασία της θαλάσσιας κληρονομιάς και την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, καθώς και τις αναλυτικές ελληνικές θέσεις στα θέματα περί θαλάσσιας πολιτικής, προστασίας και ανάπτυξης.

Στο τελευταίο μέρος αυτής της εργασίας, παρατίθεται η ανάλυση και τα κυριότερα μέρη της συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της αφενός, και αφετέρου, της κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

Αυτό το case study, με την οικονομικοπολιτική ανάλυση ,που ακολουθεί, έχει ως απώτερο στόχο, να εμβαθύνει στις ουσιαστικές λεπτομέρειες μια διαπραγμάτευσης και να αναδείξει τα σημαντικά και ουσιώδη κομμάτια μιας συμφωνίας.

Το ιδιαίτερο της συμφωνίας αυτής, είναι ότι πρόκειται για μια πολυμερή συμφωνία αφενός, ανάμεσα στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κίνας, αλλά και ταυτόχρονα μιας διμερής συμφωνία, αν λάβουμε υπόψη την Κοινότητα σαν ένα κοινό ομογενοποιημένο φορέα λήψης αποφάσεων και πολιτικής.

Τα συμπεράσματα, που εξάγονται είναι πολύ χρηστικά για την κατανόηση της ατμόσφαιρας ,αλλά και της μεθοδολογικής ανάλυσης, που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, πριν από την έναρξη μιας διαπραγμάτευσης στη Ναυτιλία.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η σπουδαιότητα της Εμπορικής Ναυτιλίας και δη της πολιτικής, που εφαρμόζεται στις διαπραγματεύσιμες και στη χάραξη της στρατηγικής, είναι κεφαλαιώδους σημασίας για κάθε ναυτική χώρα, όπως η Ελλάδα, όπως εξίσου και για τους ναυτιλιακούς οργανισμούς και εφοπλιστικούς κύκλους.

Σαφώς οι παράγοντες και οι πρακτικές της χάραξης της ναυτιλιακής πολιτικής, έχουν αλλάξει στο πέρασμα των χρόνων.

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας με καθοδηγήτρια δύναμη τις Η.Π.Α., η πτώση του υπαρκτού σοσιαλισμού με τη λήξη του ψυχρού πολέμου, η συνεχόμενη αύξηση του ρόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Ασιατικό οικονομικό άλμα, με κύριο φορέα ανάπτυξης την Κίνα, ο διαρκώς αυξανόμενος ρόλος των αναπτυσσόμενων πρώην αποικιών, έχουν δημιουργήσει ένα νέο γεωστρατηγικό μοντέλο στη λήψη των οικονομικών αποφάσεων, που κύριο ρόλο έχουν οι διεθνείς συμμαχίες και οι ιδιωτικές πρωτοβουλίες των εφοπλιστικών δυνάμεων.

Ειδικά για τη Ναυτιλία, που είναι η πρώτη παγκοσμιοποιημένη εμπορική δραστηριότητα της ανθρώπινης κοινωνίας, αφού από τα αρχαία χρόνια οι πιο προηγμένες κοινότητες, χρησιμοποίησαν τους θαλάσσιους δρόμους για να ανταλλάξουν τα πρωτογενή και μεταποιημένα προϊόντα τους με τις γειτονικές, αλλά και με τις πιο απομακρυσμένες περιοχές.

Η Ναυτιλία, είναι το πλησιέστερο πεδίο οικονομικής δραστηριότητας, όπου μπορεί να βρει εφαρμογή σε μεγάλο βαθμό, η θεωρία περί τέλει ανταγωνισμού.

Όλα αυτά βέβαια έχουν υποστεί συνεχείς μεταλλάξεις στη διάρκεια των αιώνων.

Η πιο σημαντική αλλαγή, που παρατηρείται στον 21^ο αιώνα, είναι ο ολοένα και μικρότερος ρόλος παρέμβασης, που έχει το κράτος στην ναυτιλιακή οικονομία.

Αν ανατρέξουμε στον προηγούμενο αιώνα και ειδικά στις αρχές του θα παρατηρήσουμε ότι τον κύριο ρόλο στη διαμόρφωση των περισσοτέρων και κυριότερων παραμέτρων της Ναυτιλίας, τον είχε αποκλειστικά το κράτος σε συνεργασία με τους εφοπλιστές, που ήταν συχνά μέρος της πολιτικής τους σφαίρας επιρροής.

Πολλές φορές ο ρόλος εφοπλιστή και πολιτικού αντιστοιχούσε στο ίδιο πρόσωπο.

Η λήψη μιας απόφασης ή η χάραξη ναυτιλιακής πολιτικής συναποφασίζεται και χαράσσεται, από πολλούς και εξειδικευμένους φορείς.

Το κράτος έχει τον κύριο ρόλο απόφασης και νομοθετικής-εκτελεστικής εξουσίας στις ναυτιλιακές υποθέσεις.

Όπως στην χώρα μας, η οποία είναι η μοναδική χώρα με εξειδικευμένο υπουργείο, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, που έχει ειδικές επιτροπές και επιστημονικές διευθύνσεις, που παρακολουθούν καθημερινά όλες τις εξελίξεις και τις μεταβολές, που συμβαίνουν στο εσωτερικό, αλλά και στο διεθνές επίπεδο, έτσι και όλες οι άλλες χώρες και διεθνείς οργανισμοί, έχουν ενταγμένη την εμπορική Ναυτιλία σε κάποιο Υπουργείο, συνήθως στο Υπουργείο Μεταφορών.

Η συμμετοχή και η προάσπιση των συμφερόντων της εθνικής εφοπλιστικής κοινότητας, εξακολουθεί να έχει τη δεσπόζουσα σημασία.

Πριν από κάθε νομοθετική πράξη ή διαπραγμάτευση σε διεθνούς οργανισμούς, γίνονται επαφές, έτσι ώστε να υπάρχει η καλύτερη δυνατή προάσπιση των συμφερόντων και των κεκτημένων.

Ένας καινούριος παράγοντας συναπόφασης είναι τα οικονομικά και ναυτιλιακά επιμελητήρια καθώς και η πατροπαράδοτη Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, όσο αναφορά την Ελλάδα.

Συνεπώς, στο τραπέζι των αποφάσεων συμμετέχουν και οι φορείς όλων των οικονομικών κλάδων που επηρεάζονται από τις θαλάσσιες δραστηριότητες.

Αν λάβουμε υπόψη, τη σημασία της Ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, μπορεί να φανταστεί ο καθένας την ανάγκη της πολύπλευρης αντιπροσώπευσης στις λήψεις αποφάσεων.

Σημαντικότερος πλέον και ο ρόλος των εργατικών συνδικαλιστικών σωματείων.

Η διασφάλιση των ανθρώπινων συνθηκών στα πλοία και στα λιμάνια, η προάσπιση των συλλογικών συμβάσεων και του εθνικού ρόλου των λιμενικών οργανισμών, κάταστουν αναγκαία τη συμμετοχή των εργαζομένων στη διαδικασία απόφασης.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι όποτε οι ναυτεργάτες προέβησαν σε απεργιακές κινητοποιήσεις ανά τον κόσμο, οι κυβερνήσεις και οι εφοπλιστές αναγκάστηκαν τις περισσότερες φορές, να δώσουν τις παροχές, οι οποίες θα ικανοποιούσαν το συνδικάτο, λόγω του μεγάλου κόστους που έχει η ανακοπή των εργασιών στα λιμάνια και τα πλοία στην εθνική οικονομία.

Ένας ακόμα παράγοντας συναπόφασης, είναι οι διεθνείς οργανισμοί, στους οποίους συμμετέχουν οι χώρες, και πρέπει να ακολουθούν τις συμφωνίες και τους κανόνες, που τους διέπουν.

Όπως είπαμε και παραπάνω, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, αναγκάζει τα κράτη σε διεθνείς συμμαχίες και ενώσεις, ώστε να μπορούν να ανταπεξέλθουν στον αυξανόμενο ανταγωνισμό και τις νέες προκλήσεις.

Έτσι η λήψη μιας απόφασης ή ναυτιλιακής πολιτικής, πρέπει να συνδυάζεται και να μην έρχεται σε αντίθεση με τις διεθνείς δεσμεύσεις του κράτους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η ευρωπαϊκή απόφαση για το cabotage, όπου εξανάγκασε την Ελλάδα να συμμορφωθεί, παρά την έλλειψη προθυμίας των εθνικών πλοιοκτητών, που ένιωθαν ότι έχαναν ένα μέρος, από τη ναυτιλιακή μονοπωλιακή δύναμη τους, από τους αλλοδαπούς εφοπλιστές, που πιθανά θα εισέβαλλαν στην ελληνική αγορά.

Ένα άλλος παράγοντας είναι οι Μ.Κ.Ο. και οι υπόλοιποι μεγάλοι διεθνείς οργανισμοί, που αγωνίζονται για τη διατήρηση και προάσπιση του περιβάλλοντος και του θαλάσσιου οικοσυστήματος, το οποίο επιβαρύνεται σφόδρα από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Η συμφωνία του Κιότο, η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο, είναι πολιτικές προσανατολισμένες για τη σωτηρία του Περιβάλλοντος και σημαντικό ρόλο στην απόφαση τους διαδραμάτισαν οι οικολογικές πιέσεις.

Εν κατακλείδι, πρέπει να γνωρίζουμε ότι οι διαπραγματεύσεις στη Ναυτιλία, δεν μπορούν να ακολουθήσουν ένα συγκεκριμένο μοντέλο, το οποίο θα μπορούσαν να ακολουθούν σταθερά οι συμμετέχοντες.

Είναι ένας τομέας, που εξελίσσεται συνεχώς, κρύβονται τεράστια οικονομικά συμφέροντα και οι πιο σημαντικές δράσεις και αποφάσεις γίνονται παρασκηνακά και σπάνια βγαίνουν στο φως της δημοσιότητας τουλάχιστον όσο αναφορά τις δράσεις των ιδιωτικών συμφερόντων.

Οι εμπειρικές παραστάσεις και ο επιστημονικός συνδυασμός, μπορούν να οδηγήσουν το διαπραγματευτή στην προάσπιση και την εξασφάλιση του βέλτιστου αποτελέσματος, για τη πλευρά που εκπροσωπεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Η έννοια της μεταφοράς και τα είδη φορτίου

Με τον όρο μεταφορά¹, εννοούμε την ενεργεία ,που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μια θέση σε μια άλλη. Αντικείμενο μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάσης φύσεως αγαθά και φυσικά ο άνθρωπος.

Ο όρος μεταφορά επιβάτη και φορτίου δεν είναι πάντα η ίδια.

Αυτό συμβαίνει, γιατί οι απαιτήσεις του κάθε επιβάτη δεν είναι οι ίδιες ,ούτε η διάθεση του να πληρώσει το ίδιο κόμιστρο, όπως επίσης υπάρχουν διάφορα φορτία σε διαφορετικές καταστάσεις.

Από την άποψη της φυσικής κατάστασης τα φορτία διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

Τα ξηρά φορτία και τα υγρά φορτία,

ενώ θα πρέπει να προσθέσουμε και την κατηγορία των υγραερίων², της οποίας ο ρόλος αυξάνεται συνεχώς.

Τα φορτία μεταφέρονται είτε σε χύδην μορφή ,οπότε καταλαμβάνουν το σύνολο της χωρητικότητας ,είτε σε συσκευασμένη μορφή , που συνήθως μεταφέρονται μαζί με άλλα φορτία.

Ορισμένα φορτία χρήζουν ειδικής μεταχείρισης κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, όπως για παράδειγμα τα φορτία τα οποία χρειάζονται κατάψυξη, είναι εύθραυστα ή εύφλεκτα.

Συνοψίζοντας τον αντικείμενο της μεταφοράς μπορεί να είναι επιβάτες κάθε κατηγορίας είτε φορτία κατηγοριοποιημένα σε:

- Φορτία ξηρά, υγρά και αέρια
- Αγαθά κατεργασμένα και ακατέργαστα
- Φορτία χύδην ή συσκευασμένα
- Φορτία συνήθη, φορτία που απαιτούν ειδική μεταχείριση
- Φορτία ελαφρά, φορτία βαριά
- Φορτία ομοειδή, φορτία γενικά

¹ Σύμφωνα με τον ορισμό του Καθηγητή Παν. Πειραιά κ.κ. .Γ. Βλάχου στο βιβλίο Ναυτιλιακή Οικονομική, εκδόσεις Τζει-Τζει Ελλάς,2006

² Φυσικό αέριο και αέριοι υδρογονάνθρακες που μεταφέρονται σε υγροποιημένη μορφή

Η μεταφορά των αγαθών κάποιες φορές, προηγείται της παραγωγής και άλλες φορές διακινούνται τυποποιημένα.

Κάποια βασικά χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν την τιμή και την επιλογή του τύπου μεταφοράς των φορτίων και των επιβατών είναι:

- § η ασφάλεια μεταφοράς
- § η ταχύτητα
- § η επάρκεια μεταφορικής ικανότητας
- § η συχνότητα και κανονικότητα εξυπηρέτησης
- § η άνεση
- § το χαμηλό κόστος .

Ανάλυση Μονάδων Μέτρησης

Η χωρητικότητα ενός πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί με βάση αυτή καθορίζονται:

- ✓ η μεταφορική ικανότητα του πλοίου
- ✓ ένα ποσοστό εκμετάλλευσης του πλοίου
- ✓ διαφορές οικονομικές κυρίως υποχρεώσεις του πλοίου που έχουν σαν βάση το μέγεθος του.

Η χωρητικότητα ενός πλοίου διακρίνεται σε καθαρή και ολική.

Καθαρή ονομάζεται η χωρητικότητα όλων των οικονομικά εκμεταλλεύσιμων χώρων του πλοίου και μετριέται σε κόρους³ καθαρής χωρητικότητας Κ.Κ.Χ.

Ολική χωρητικότητα⁴, καλείται το σύνολο της χωρητικότητας όλων των κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα χώρων του πλοίου καθώς και των κλειστών υπερκατασκευών.

³ Ένας κόρος ισούται με 100 κυβικά πόδια

⁴ Μονάδα μέτρησης της ολικής χωρητικότητας είναι ο κόρος ολικής χωρητικότητας Κ.Ο.Χ..

Οι μονάδες μέτρησης⁵

Εκτόπισμα-Displacement Tonnage

Είναι η μάζα του νερού, που εκτοπίζεται από το πλοίο, διακρίνεται σε άφορτο και έμφορτο εκτόπισμα.

Νεκρό Βάρος-Dead Weight Tonnage, DWT

Είναι η διαφορά, που προκύπτει αν αφαιρεθεί το έμφορτο από το άφορτο εκτόπισμα και δείχνει τον αριθμό των τόνων ,που μπορούν να μεταφερθούν.

Χωρητικότητα υπό του καταστρώματος-Under Deck Tonnage

Είναι ο συνολικός όγκος του πλοίου, που μετριέται από το επάνω μέρος των εδρών, μέχρι το κατάστημα καταμετρήσεως.

Ολική χωρητικότητα-Gross Registered Tonnage

Η ολική χωρητικότητα υπολογίζεται, αν αθροίσουμε τη χωρητικότητα υπό του καταστρώματος, τον όγκο των κλειστών χώρων πάνω από το ανώτερο κατάστρωμα και τον όγκο του ανώτερου καταστρώματος και των καλυμμάτων των κυτών και στη συνέχεια αφαιρέσουμε όλους τους χώρους υγρού έρματος καθώς και όλους τους άλλους νεκρούς χώρους όπως για παράδειγμα τα μαγειριά.

Καθαρή χωρητικότητα-Net Registered Tonnage

Υπολογίζεται, αν από την Ολική χωρητικότητα αφαιρέσουμε τους μη εκμεταλλεύσιμους χώρους .

Κόμβος-Knot

Είναι η μονάδα μέτρησης της ταχύτητας ενός πλοίου και ισοδυναμεί με ένα ναυτικό μίλι ανά ώρα

Μετρικός Τόννος-Metric Ton

Είναι μονάδα βάρους και ισοδυναμεί με 1000 κιλά

⁵ Όσο αναφορά τις μονάδες μέτρησης έχει επικρατήσει ο αγγλικός όρος ton

Ποδοτόννος-Long Ton

Είναι μονάδα βάρους και ισοδυναμεί με 1016 κιλά

Τονομία -Μιλιομετρικός Τόνος –Ton Mile

Είναι μονάδα, που εκφράζει την προσφορά και την αποτελεσματική ζήτηση ενός ήδη μεταφερθέντος προϊόντος .

Αναλυτικότερα εκφράζει την παραγωγική ικανότητα ενός πλοίου μιας ναυτιλιακής επιχείρησης , διεξοδικότερα με το tonnage του.

Συντελεστής Στοιβασίας

Ονομάζεται το πηλίκο του όγκου, που καταλαμβάνει τι φορτίο προς το αντίστοιχο βάρος, εκφράζεται σε κυβικά μέτρα ανά μετρικό τοννο.

Κατηγορίες και τύποι Πλοίων

Τα εμπορικά πλοία ταξινομούνται με πολλά και διαφορετικά κριτήρια.

Η βασικότερη διάκριση αφορά τον τύπο του πλοίου και εξαρτάται από το είδος και τον όγκο του φορτίου.

α. **Φορτηγά πλοία**(CARGO SHIPS).Μεταφέρουν εμπορεύματα τα οποία προσφέρονται ως χύδην είτε ως ειδικά η γενικά φορτία. Τα πλοία αυτά εξυπηρετούν την Ναυτιλία χύδην και την Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών.

β. **Επιβατηγά πλοία**.(PASSENGER SHIPS).Μεταφέρουν επιβάτες κατά κύριο λόγο αλλά και μικρές ποσότητες φορτίου.

γ. **Πλοία ειδικού προορισμού**. Πλοία που διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό για μεταφορά ή και επεξεργασία εν πλώ φορτίων που απαιτούν ειδική μεταχείριση.

δ. **Πλοία βοηθητικής Ναυτιλίας** ρόλος τους δεν είναι να μεταφέρουν φορτία ή επιβάτες, αλλά να συνδράμουν στην καλύτερη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών.

Αναλυτικότερα για το κάθε τύπου πλοίου ισχύει:

1. Τα Φορτηγά πλοία διακρίνονται σε φορτηγά

1^α. ξηρών φορτίων

1β υγρών φορτίων ,

1γ συνδυασμένων μεταφορών.

1^α .Τα φορτηγά ξηρών φορτίων διακρίνονται ανάλογα με το είδος δρομολόγησης τους σε ελεύθερα φορτηγά (TRAMPS), τα οποία δρομολογούνται σε σχέση με το ναύλο και μεταφέρουν συνήθως χύδην φορτία 2-3000 τόνων και στα φορτηγά γραμμής (CARGO LINERS), που εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια κάτω των 2-3000 τόνων , όπως εμπορευματοκιβώτια και κατεψυγμένα.

1β. Τα φορτηγά υγρών φορτίων διακρίνονται σε

- δεξαμενόπλοια πετρελαίου,(OIL TANKERS),
- σε PRODUCT CARRIERS,
- σε GENERAL PURPOSE TANKER,
- σε CHEMICAL CARRIERS και
- σε υγραεροφόρα (LIQUID GAS CARRIERS)
- σε διαφόρων άλλων τύπων(WATER TANKER, JUICE TANKER,κ.α.)

1γ. Τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών τύπου

ORE/OIL CARRIERS, που είναι ματαλλευματοφόρα και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα
O.B.O CARRIERS, που είναι ORE-BULK-OIL CARRIERS.

2. Υπάρχει διάκριση ανάμεσα στα πλοία με προκαθορισμένα δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών και σε συγκεκριμένο χρόνο στα οποία οι ναύλοι είναι προκαθορισμένοι ανάλογα το είδος του φορτίου και τα CONTAINERS SHIPS-εμπορευματοκιβωτοφόρα⁶,τα οποία είναι πιο κατάλληλα για τη μεταφορά ξηρών φορτίων με εξειδικευμένο εξοπλισμό και χώρους διακίνησης εμπορευμάτων.

Είναι πιο οικονομικά, γρήγορα και ασφαλή σε σχέση με τα συμβατικά.

⁶ Εμπορευματοκιβώτιο είναι ένα τυποποιημένο ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο με διαστάσεις 20X8X8 ή 40X8X8 ποδών.

Παρόλα που τα CONTAINERS SHIP είναι κατά 50% πιο ακριβά στη ναυπήγηση και έχουν 25% μεγαλύτερη κατανάλωση σε καύσιμα πλεονεκτούν συγκριτικά με το συμβατικό πλοίο κατά:

- 80% μείωση νεκρού χρόνου
- 80% μείωσης απώλειας ωφελίμου φορτίου
- 30% στην εξοικονόμηση κεφαλαίου εξ εργασίας
- 15% στην παραγωγικότητα.

Οι εταιρίες τακτικών γραμμών έχουν πολύ υψηλό λειτουργικό κόστος, επειδή τα πλοία, που χρησιμοποιούν είναι πιο ακριβά από τα αλλά φορτηγά, έχουν υψηλό κόστος για την αγορά, δημιουργία και συντήρηση δικών τους αποθηκών και τερματικών σταθμών.

3.Η ορολογία ορισμένων τύπων πλοίων σήμερα είναι η εξής:

3^α.Φορτηγά ξηρού φορτίου:

Handy Size	20.000-34.999 T.N.B.
Handymax	35.000-49.999 T.N.B.
Panamax	50.000-79.999 T.N.B.
Capesize	άνω των 80.000 T.N.B.

3β.Δεξαμενόπλοια ακατέργαστου πετρελαίου:

Aframax	50.000-99.999 T.N.B.
Suezmax	100.000-149.999 T.N.B.
V.L.C.C	150.000-299.999 T.N.B.
ULCC	άνω των 3000.000 T.N.B.

3γ.Πλοία CONTAINERS

Feeder	100-499 TEU ⁷
Feedernax	500-999 TEU
Handy	1000-1999 TEU
Sub-Panamax	2000-2999 TEU
Panamax	3000-3999 TEU
Post-Panamax	άνω των 4000 TEU

⁷ TUE-Twenty equivalent unity: ισοδύναμο είκοσι ποδών, διάσταση 8X8X20.

4.Τα επιβατηγά πλοία:

Διακρίνονται σε ωκεανοπόρα, ακτοπλοϊκά, επιβατηγά περιηγητικών πλοών, επιβατηγά οχηματαγωγά καθώς και ειδικών μεταφορών.

5.Τα πλοία ειδικού προορισμού:

Διακρίνονται σε αλιευτικά, φαλινοθηρικά, μετεωρολογικά, καλωδιακά, εκπαιδευτικά, αναψυχής και φαρόπλοια.

6.Τα πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας:

Διακρίνονται σε εσωτερικής ναυσιπλοΐας ,σε πλωτά ναυπηγήματα και σε πλοία ειδικού τύπου όπως οι γερανοί και τα ναυαγοσωστικά.

Τα κυριότερα είδη ναύλωσης⁸ είναι:

A) Ναύλωση Ταξιδιού(VOYAGE CHARTERING)

Πρόκειται για ναύλωση ενός πλοίου για ένα μόνο ταξίδι και ο ναύλος υπολογίζεται με βάση την πραγματική ποσότητα φορτίου ,που φορτώθηκε στο πλοίο.

B)Χρονοναύλωση(TIME CHARTERING)

Συνήθως πρόκειται για ετησία ναύλωση στην οποία ο πλοιοκτήτης πληρώνει τα πάγια και λειτουργικά έξοδα του πλοίου και του προσωπικού και η πληρωμή του από τον ναυλωτή γίνεται με τη μέρα.

Γ)Σύμβαση Ναύλωσης (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT)

Πρόκειται για ναύλωση με συμβόλαιο, για τη μεταφορά εμπορευμάτων, για τη μεταφορά ενός ειδικού φορτίου για μια συγκεκριμένη περίοδο και για μια δεδομένη χρονική περίοδο με πλοία της επιλογής του πλοιοκτήτη.

⁸ Ναύλος είναι το έσοδο που προέρχεται από τη ναύλωση του πλοίου.

Με τον όρο ναύλωση εννοούμε τη συμφωνία που γίνεται ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και στο ναυλωτή, βάσει της οποίας υποχρεούται ο πλοιοκτήτης να διαθέτει στον ναυλωτή τη χρησιμοποίηση του πλοίου για θαλάσσιες μεταφορές έναντι του ναύλου.

Η ναύλωση είναι μια σύμβαση που αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο.

Η διαπραγμάτευση των ναυλώσεων και η τιμή του ναύλου υπόκεινται στους νόμους και τις μεθόδους των διεθνών εμπορικών αγορών.

Δ) Ναύλωση Γυμνού Πλοίου (BAREBOAT CHARTER)

Η ναύλωση από τον πλοιοκτήτη του πλοίου, σε κάποιο τρίτο άτομο, γυμνό όπως λέγεται, ο οποίος είναι πλέον ο διαχειριστής του ως να του άνηκε.

Τα τελευταία χρόνια, οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν πρόβλημα στη ναύλωση των πλοίων τους, λόγω της αύξησης του όγκου μεταφορικής ικανότητας σε κάθε κατηγορία πλοίων, τη βελτίωση των συνθηκών εκφόρτωσης, που περιορίζει το χρόνο των πλοίων στα λιμάνια και του γεγονότος, ότι πολλές από τις ναυλώσεις, που προσφέρονται είναι για μη γόνιμες περιοχές, δηλαδή δε μπορεί να εξασφαλίσει ναύλο επιστροφής αυξάνοντας κατά πολύ τα έξοδα λειτουργίας του.

Ένα επίσης μεγάλο οικονομικό πρόβλημα είναι και ο παροπλισμός των πλοίων, πλοία δηλαδή που επανδρώνονται από φύλακες, οι οποίοι φροντίζουν μόνο για την ασφάλεια τους.

Οι λόγοι παροπλισμού ενός πλοίου μπορεί να είναι είτε οικονομικοί είτε τεχνικοί.

Οι πλοιοκτήτες με σκοπό την αύξηση του κέρδους, έχουν καταφύγει σε μια σειρά μέτρων εκ των κυριότερων και πιο κερδοφόρων είναι η νηολόγηση των πλοίων τους σε σημαία ευκαιρίας (Flag of Convenience)⁹.

⁹ Σύμφωνα με τον ορισμό του ΟΗΕ χαρακτηρίζεται η σημαία η οποία δεν έχει κανένα γνήσιο δεσμό με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Η Σημαία ευκαιρίας σύμφωνα με έναν παλαιότερο ορισμό, σημαίνει η ενός εφάπαξ τέλους νηολόγησης και ενός συμβολικού τέλους ετησίως, επί της χωρητικότητας, τη νηολόγηση πλοίων ξένης ιδιοκτησίας, στο νηολόγιο μιας τρίτης χώρας χωρίς κανένα περιορισμό σε ότι αφορά τη διοίκηση, επάνδρωση, κανόνες ασφαλείας και διαχείρισης εισοδήματος του πλοίου.

Υπολογίζεται ότι το νηολόγιο του Παναμά προσφέρει εξοικονόμηση 1000\$ την ημέρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ιστορική Αναδρομή της Ελληνικής Ναυτιλίας¹⁰

Η μορφολογία του Ελληνικού χώρου, η έκταση των παραλίων και των νησιών, είχαν προδιαγράψει το ρόλο, που η θάλασσα έμελλε να παίζει σε όλες τις περιόδους της μακράς ελληνικής ιστορίας, από την θαλασσοκρατία του Μίνωα ως και σήμερα, αφού είναι αυτή, που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση του Ελληνισμού και την δημιουργία του Ελληνικού θαύματος.

Αρχαία Ελλάδα

Δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι ο αιώνας του Περικλέους, που έθεσε τα θεμέλια του Δυτικού πολιτισμού και της δημοκρατίας, θεμελιώθηκε πάνω στη ναυτική δύναμη των Αθηναίων.

Από τα πρωτόγονα ναυπηγήματα των παλαιολιθικών και νεολιθικών χρόνων, τους κορμούς, τις σχεδίες, τα μονόξυλα, τα πλοιάρια από πάπυρο (παπυρέλλα), θα μπορούσαμε να πούμε ότι το άλμα στην ναυπηγική στο Αιγαίο, έγινε με την εμφάνιση των χάλκινων εργαλείων στις αρχές της 2ης χιλιετίας π.Χ.

Τότε εμφανίστηκε το πλοίο με την ελεγμένη του μορφή: τρόπιδα, πέτσωμα, νομείς, κουπαστές, ιστός, πανί και πλευρικά πηδάλια.

Αυτό σημαίνει ότι οι καραβομαραγκοί, που σκάρωσαν τα εμπορικά πλοία του 5ου και 4ου αιώνα π.Χ., πατούσαν στέρεα πάνω σε μία ναυπηγική παράδοση τουλάχιστον 15 αιώνων.

Σύμφωνα μάλιστα με νεότερες έρευνες, μπορούμε να μιλάμε για ναυτιλιακή παράδοση πολλών χιλιετιών.

Βυζαντινή Περίοδος

Με την ίδρυση του Βυζαντινού κράτους, η θαλάσσια και ναυτική ισχύς του, συνυφασμένες με τον ελληνικό πληθυσμό της ενδοχώρας του Αιγαίου, διαδραμάτισαν τον δικό τους ξεχωριστό ρόλο και έγραψαν την δική τους ιστορία. Μέχρι τον 5ο αιώνα, το Βυζάντιο δεν διέθετε αξιόλογο ναυτικό.

¹⁰ Πηγή museum.yen.gr

Όμως η Βυζαντινή αυτοκρατορία ήταν απέραντη.

Για να καλυφθούν οι ανάγκες όλων των επαρχιών της έπρεπε να δημιουργηθεί μία ναυτική δύναμη (εμπορική - πολεμική¹¹).

Η βασιλεία του Ιουστινιανού στα μέσα του 6ου αιώνα, χαράζει στο Βυζάντιο την μεγαλύτερη ακμή της ιστορίας του.

Η θαλασσοκρατορία του Βυζαντίου άρχισε να εξασθενεί προοδευτικά, κυρίως μετά τον 11ο αιώνα, λόγω της αδιαφορίας των αυτοκρατόρων αλλά και γενικότερης οικονομικής αδυναμίας.

Προοδευτικά ο θαλάσσιος έλεγχος της Μεσογείου πέρασε στους Ενετούς και τους Γενουάτες, με αντίστοιχη εξασθένιση της ισχύς της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, έως την τελική πτώση το 1453.

Προεπαναστατικά χρόνια

Περισσότερο κατανοητή γίνεται η αξία του υγρού στοιχείου για τους Έλληνες και ο ακατάλυτος δεσμός των κυμάτων με τους κατοίκους της χώρας μας, κυρίως κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας.

Η πάλη με τα κύματα και η προσπάθεια καθυπόταξης του πελάγους, έδωσαν αίσθηση δύναμης στον υπόδουλο Έλληνα, πνεύμα ελευθερίας και ανωτερότητας.

Μπρίκι, μπρικογολέτα, μπάρκο, γολέτα, πυρπολικό, δρόμων ήταν μερικά από τα Ελληνικά σκάφη, που όργωναν τις Ελληνικές θάλασσες.

Η ικανότητα των Ελλήνων караβομαραγκών, να χτίζουν, τροποποιούν σκάφη για τις δύσκολες Ελληνικές θάλασσες, σε συνδυασμό με την ναυτοσύνη των Ελλήνων καπεταναίων συνέβαλε τα μέγιστα ώστε να αναγεννηθεί τα μετεπαναστατικά χρόνια η Ελληνική Ναυτιλία.

Στην μετεπαναστατική περίοδο η εμπορική Ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός τομέας της χώρας που κατόρθωσε σύντομα να επανακτήσει την παλιά του ζωτικότητα παρόλες τις καταστροφές, που είχε υποστεί

¹¹ Στην πλήρη υπήρχαν οι δίφαναes από όπου εκσφενδονίζονταν το υγρό πυρ, το επαναστατικό αυτό όπλο που ανακάλυψαν οι Βυζαντινοί.

Κατά τη διάρκεια και μετά την Επανάσταση του 1821

Κατά τη διάρκεια της επανάστασης, είχε καταστραφεί μεγάλο ποσοστό των πλοίων αλλά ένας ισχυρός πυρήνας περισώθηκε.

Αν και η Ύδρα και οι Σπέτσες είχαν χάσει αντίστοιχα τα 78% και 50% του εμπορικού τους ναυτικού, στο τέλος του αγώνα, η πρώτη διέθετε ακόμη 100 πλοία και οι Σπέτσες 50.

Με την απελευθέρωση ιδρύθηκαν νέα ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια και η ναυπηγική έγινε από της σημαντικότερες βιομηχανίες του νεοσύστατου κράτους. Ο 19ος Αιώνας υπήρξε αιώνας ορόσημο. Με τη βιομηχανική επανάσταση, οι αλλαγές που σημειώνονται στις κατοικίες και την παγκόσμια οικονομία είναι κοσμογονικές. Κατά την διάρκεια του αιώνα αυτού, διαμορφώθηκαν οι συνθήκες για την ανάπτυξη Ελληνικών εμπορικών δικτύων που διακινούσαν το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου της Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας.

Τα πατροπαράδοτα ξύλινα ιστιοφόρα που έπλεαν επί αιώνες αντικαταστάθηκαν σταδιακά από σιδερένια πλοία.

Το 1850 έπλεαν στον Ειρηνικό και έγιναν σιδερένια.

Στην δεκαετία 1870-1880 έγιναν ατσάλινα.

Στην δεκαετία 1860-1870 έγιναν αισθητή απειλή για τα ιστιοφόρα.

Το 1900, όλα τα μεγάλα ιστιοφόρα είχαν αντικατασταθεί από ατμόπλοια.

Τα πρώτα ατμόπλοια που έπλευσαν ήταν ξύλινα με πλευρικούς τροχούς.

Το τοπικό εμπορικό φορτηγό ατμόπλοιο από το 1880 περίπου μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο ήταν τύπου tree - island.

Αυτός ο τύπος πλοίου φτιαγμένος στα Βρετανικά ναυπηγεία στις αρχές του αιώνα έφθανε τους 5000 κ.ο.χ. .

Οι Έλληνες αγόραζαν τα πλοία αυτά μεταχειρισμένα και αντικατέστησαν ολοκληρωτικά τα ιστιοφόρα τους.

A' & B' Παγκόσμιος Πόλεμος

Μεγάλη καταστροφή υπέστη η ελληνική Ναυτιλία στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Από τα 475 ατμόπλοια, που διέθετε το 1915, μόλις 205 επέζησαν. Στα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου, άρχισε η ανάρρωση της ελληνικής Ναυτιλίας, με κάποια καθίζηση στη μεγάλη παγκόσμια οικονομική κρίση του 1930, όταν ξέσπασε ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος το 1939, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατείχε σταθερά την 9η θέση στη παγκόσμια Ναυτιλία αριθμώντας τότε 577 πλοία.

Η συνεισφορά του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρξε σημαντική.

Το ελληνικό πλοίο πήρε μέρος σε όλα τα μέτωπα και η ελληνική σημαία κυμάτισε και στα πιο απόμακρα λιμάνια του ελεύθερου κόσμου.

Η ζημιά όμως ήταν τεράστια τόσο σε πλοία όσο και σε ναυτικούς. Το 1945, η ελληνική ναυτιλία κατέγραψε χαμένα 372 φορτηγά, 52 επιβατικά και 551 ιστιοφόρα

Αμέσως μετά το τέλος του Πολέμου, η ελληνική Ναυτιλία άρχισε και πάλι την προσπάθεια για την ανασυγκρότηση της.

Τότε με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν το 1947, με ευκολίες πληρωμής, 100 πλοία πολεμικής κατασκευής τύπου "Λίμπερτυ", σε Έλληνες εφοπλιστές για να καλύψουν τις πολεμικές τους απώλειες.

Ήταν τα πλοία, που αποτέλεσαν το βατήρα για ένα τεράστιο άλμα που πραγματοποίησε η ελληνική Ναυτιλία στα μεταπολεμικά χρόνια. Από τα 154 πλοία που αριθμούσε το 1947, έφτασε το 1982 στα 4257 και βρέθηκε στην πρώτη παγκόσμια θέση.

Η Ελληνική εμπορική Ναυτιλία τα τελευταία 170 χρόνια ταξιδεύει σχεδόν αποκλειστικά στα διεθνή ύδατα εξυπηρετώντας τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα του 19ου και 20ου αιώνα.

Σήμερα σε όλους τους ωκεανούς και τις θάλασσες θα συναντήσουμε την ελληνική σημαία να κυματίζει περήφανα στις πρύμνες των φορτηγών και των δεξαμενόπλοιων, τονίζοντας έτσι τη δυναμική και επιτυχημένη παρουσία του ελληνικού εμπορικού πλοίου και του Έλληνα επιχειρηματία και ναύτη στο διεθνή ναυτικό στίβο.

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας –Υ.Ε.Ν¹²



Η Ελληνική Πολιτεία αναγνωρίζοντας τη συμβολή της εμπορικής Ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και διαπιστώνοντας ήδη από πολύ νωρίς, ότι το μέλλον των διεθνών μεταφορών είναι άμεσα συνδεδεμένο με την θάλασσα, προέβη στην σύσταση ενός εξειδικευμένου φορέα, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι λειτουργίες, που επιτελούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο μεγαλύτερο βαθμό είναι σύνθετες και απαιτούν την εμπλοκή και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό συναρμοδίων Υπουργείων και Υπηρεσιών του Κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, αλλά και την συνεργασία με κοινωνικούς εταίρους.

Στο πλαίσιο αυτό, το Υ.Ε.Ν.:

- 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 θαλασσίων 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, του θαλάσσιου χώρου, καθώς και των θαλασσίων συνόρων σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

¹² www.yen.gr

Οι επιχειρησιακές κατευθύνσεις, που προσδιορίζουν τη δράση του ΥΕΝ και του Λ.Σ., 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

Η οργάνωση του διοικητικού ναυτιλιακού φορέα -και σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι είναι μοναδικός στον κόσμο, που ασχολείται αποκλειστικά με τις θαλάσσιες μεταφορές- είναι τέτοια ώστε να είναι δυνατή καθ' όλο το 24ωρο η αντιμετώπιση των προβλημάτων, που αφορούν το πλοίο και τον Έλληνα ναυτικό σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου.

Οι σχετικές δράσεις στηρίζονται στην εθνική, κοινοτική και διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία και αποσκοπούν βασικά στην απρόσκοπτη δραστηριοποίηση του πλοίου και την αποφυγή αναίτιων καθυστερήσεων, καθώς και στην επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα πλοία και οι Έλληνες ναυτικοί τόσο, στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Προς επίτευξη των ανωτέρω στόχων, το Υ.Ε.Ν., εκτός από τις κεντρικές του Υπηρεσίες, οι οποίες βρίσκονται στον Πειραιά, διαθέτει 210 αποκεντρωμένες Υπηρεσίες σε ισάριθμα λιμάνια της χώρας και 22 προξενικά λιμεναρχεία σε ισάριθμα μεγάλα λιμάνια του κόσμου.

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ

Σύμφωνα με τον Οργανισμό του Υ.Ε.Ν. (ΠΔ 242/99), η Κεντρική Υπηρεσία του ΥΕΝ διαρθρώνεται όπως παρακάτω:

- α) Γραφείο Υπουργού** στο οποίο υπάγονται η ΔΠΣΕΑ, ΔΘΚΜ, ΓΕΜΜΕ, το Γραφείο Εθιμοτυπίας κ.λ.π. και το Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου .
- β) Γραφείο Γενικού Γραμματέα** στο οποίο υπάγεται απευθείας το Γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων (συνεστήθη με το άρθρο 49 του Ν.2935/2001).
- γ) Γραφείο Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής**, στο οποίο υπάγονται απευθείας 4 Διευθύνσεις .
- δ) Αρχηγός Λιμενικού Σώματος** ο οποίος ασκεί τη Διοίκηση του Λιμενικού Σώματος και στον οποίο υπάγεται απευθείας η ΓΕΛΣ.
- ε) Α΄ Υπαρχηγός ΛΣ** στον οποίο υπάγονται απευθείας ο Κλάδος Α΄ με 4 Διευθύνσεις , ο Κλάδος Β΄ με 3 Διευθύνσεις , ο Κλάδος Γ΄ με 1 Διεύθυνση, ο Κλάδος Δ΄ με 3 Διευθύνσεις και ο Κλάδος Ε΄ με 2 Διευθύνσεις .
- στ) Β΄ Υπαρχηγός ΛΣ** στον οποίο υπάγονται απευθείας ο Κλάδος Γ΄ με 5 Διευθύνσεις , και η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης με 5 Διευθύνσεις .

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπάγονται επίσης:

- α) η ΥΕΜ,
- β) η ΜΥΑ Α.Σ και
- γ) Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών.

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργούν επίσης σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις:

- α) Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Κράτους,**
- β) Γραφείο Παρέδρου Ελεγκτικού Συνεδρίου και**
- γ) Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου.**

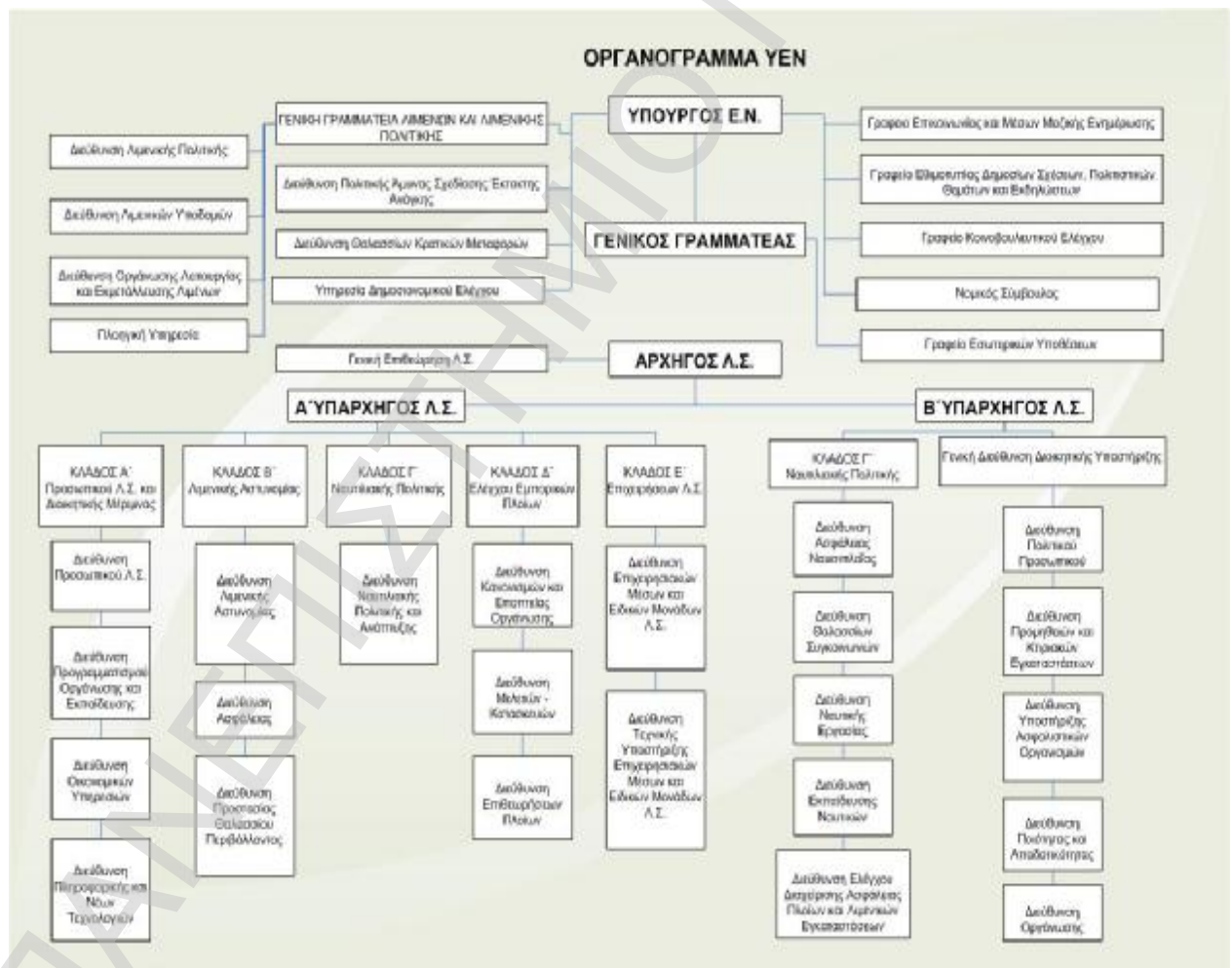
Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική: Συμφωνίες και Διαπραγματεύσεις

Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι οι εξής:

- α) 6 περιφερειακές διοικήσεις ,
- β) Λιμενικές Αρχές Εσωτερικού και Εξωτερικού,
- γ) Σχολές Εμπορικού Ναυτικού,
- δ) Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολέμησης Ρύπανσης(ΠΣΚΡ) και
- ε) Πλοηγοικοί Σταθμοί.

Τέλος το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εποπτεύει το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο αποτελεί μη κερδοσκοπικό ΝΠΙΔ.

Το οργανόγραμμα¹³ του ΥΕΝ:



¹³ www.yen.gr/organogramma

Οι διμερείς Σχέσεις της Ελλάδας

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στοχεύοντας στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου, επιδιώκει στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του τη σύναψη Διμερών Ναυτιλιακών Συμφωνιών με όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό Κρατών, με στόχο να διευκολυνθεί το πλοίο υπό Ελληνική σημαία κατά την προσέγγιση του στα λιμάνια άλλων χωρών τόσο από πλευράς λειτουργικότητας όσο και από πλευράς ανταγωνιστικότητας.

Οι βασικές ρυθμίσεις που περιέχουν οι Διμερείς αυτές Ναυτιλιακές Συμφωνίες είναι μεταξύ άλλων οι ακόλουθες:

- παροχή μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών μεταχείρισης ίδιας προς αυτήν του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους
- ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων των Συμβαλλομένων Μερών στα διεθνώς διακινούμενα φορτία υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού
- αποχή από λήψη περιοριστικών μέτρων που εμποδίζουν τη συμμετοχή πλοίων στο θαλάσσιο εμπόριο
- κατάργηση των ισχυόντων μονομερών περιορισμών στο θαλάσσιο εμπόριο
- κατάργηση συμφωνιών διαφύλαξης και καταμερισμού φορτίων
- παροχή από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εθνικής μεταχείρισης στην πρόσβαση και παραμονή των πλοίων στους λιμένες, τη χρησιμοποίηση του λιμενικού εξοπλισμού και την πληρωμή οιασδήποτε τελών και φόρων
- διευκόλυνση της εισόδου, διέλευσης και παραμονής ναυτικών εντός της επικράτειας των Συμβαλλομένων Μερών
- παροχή από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εθνικής μεταχείρισης στα πλοία τους σε περίπτωση ναυαγίου, προσάραξης ή άλλου παρόμοιου ατυχήματος πλησίον των ακτών τους
- φορολόγηση κερδών προερχομένων από την εκμετάλλευση ή την πώληση πλοίων μόνο στη χώρα της σημαίας του πλοίου.

Οι Περιφερειακές Πρωτοβουλίες της Ελλάδας

Η Ελλάδα προκειμένου να αξιοποιήσει τη γεωγραφική της θέση αλλά και την ταυτόχρονη ιδιότητά της, ως πλήρους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Συμβουλίου της Ευρώπης και πληθώρας άλλων διεθνών οργανισμών, έχει θέσει μεταξύ των προτεραιοτήτων της εξωτερικής πολιτικής της τη δραστήρια συμμετοχή της στις διάφορες πρωτοβουλίες περιφερειακού χαρακτήρα στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, της Μαύρης Θάλασσας και του Καυκάσου.

Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου (Π.Α.Ι)

Η χώρα μας μετέχει στην Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου (Π.Α.Ι), που θεσμοθετήθηκε στη Διάσκεψη για την Ανάπτυξη και Ασφάλεια Αδριατικής και Ιονίου (Ancona, 19-20.5.2000) με τη «Διακήρυξη της Ancona» ,από τους Υπουργούς Εξωτερικών της Ελλάδος, Ιταλίας, Αλβανίας, Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, Κροατίας και Σλοβενίας.

Η Πρωτοβουλία έχει δημιουργήσει ένα πλαίσιο πρακτικής συνεργασίας των συμμετεχόντων κρατών, κυρίως στους τομείς εμπορίου και οικονομίας, τουρισμού, ενέργειας, μεταφορών και τεχνικής βοήθειας, βιώσιμης ανάπτυξης και προστασίας περιβάλλοντος, παιδείας, πολιτισμού και επιστήμης, φυσικών καταστροφών και καταπολέμησης παρανόμων δραστηριοτήτων.

Στα πλαίσια της Πρωτοβουλίας συστήθηκαν και λειτούργησαν Στρογγυλές Τράπεζες, μεταξύ των οποίων και αυτή του τομέα «Μεταφορών και Ναυτιλιακής Συνεργασίας».

BLACK SEA PETrA

Η χώρα μας, έχει υπογράψει το κείμενο του Μνημονίου Συνεργασίας (Memorandum of Understanding) για την ανάπτυξη της Πανευρωπαϊκής Περιοχής Μεταφορών Μαύρης Θάλασσας (BLACK SEA PETrA) και συμμετέχει ενεργά στις εργασίες της πρωτοβουλίας αυτής.

Η πρωτοβουλία στοχεύει στην ενδυνάμωση της περιφερειακής συνεργασίας για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και πολυτροπικού (multimodal) δικτύου υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην περιοχή.

Οικονομική Συνεργασία Εύξεινου Πόντου (ΟΣΕΠ)

Η χώρα μας μαζί με την Αλβανία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Βουλγαρία, Γεωργία, Μολδαβία, Ρουμανία, Ρωσία, Τουρκία και Ουκρανία συμμετέχει στον Οργανισμό για την Οικονομική Συνεργασία Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΠ).

Αποβλέπει στην οικονομική συνεργασία των μερών με απώτερο στόχο την ίδρυση μιας διευρυμένης ευρωπαϊκής οικονομικής περιοχής και την επίτευξη του μεγαλύτερου δυνατού βαθμού ενσωμάτωσης των Κ-Μ της στην παγκόσμια οικονομία.

Στους στόχους της συγκαταλέγονται επίσης η συμβολή των Κ-Μ στην εξάπλωση του εμπορίου, στην σταδιακή κατάργηση των παντός είδους εμποδίων, στη δημιουργία καταλλήλων συνθηκών για επενδύσεις, διακίνηση κεφαλαίων, σύναψη συμφωνιών αποφυγής διπλής φορολογίας και προστασία επενδύσεων, ενθάρρυνση συνεργασίας στις ελεύθερες οικονομικές περιοχές, κλπ.

Στους διάφορους τομείς συνεργασίας συγκαταλέγεται επίσης η Ναυτιλία ως μέρος των μεταφορών, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ως μέρος της προστασίας του περιβάλλοντος, η πάταξη του οργανωμένου εγκλήματος, της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών - όπλων- ραδιενεργών υλικών - τρομοκρατίας- λαθρομετανάστευσης.

Η χώρα μας λαμβάνει μέρος στις συνόδους της Ομάδας Εργασίας Μεταφορών του ΟΣΕΠ, έργο της οποίας είναι η παρακολούθηση της πορείας εξέλιξης του Transport Action Plan και η λήψη μέτρων για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του.

Τα μεγέθη της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της Ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας.

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2005), η Ελλάδα καταλαμβάνει την πέμπτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1491 πλοία υπό Ελληνική σημαία χωρητικότητας 30.744.745 gt.

Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 01-01-2006 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων, με Ελληνική σημαία να είναι υψωμένη σε 1110 πλοία με 52.474.000 dwt.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ο υπό ελληνική σημαία στόλος καταλαμβάνει την πρώτη θέση με ποσοστό 28 % , ενώ ο υπό Ελληνική πλοιοκτησία στόλος απαρτίζει το 51,5 % του αντίστοιχου κοινοτικού.

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός Ναυτιλία, δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών, (cross-trade) . Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς.

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2005 τα 13,8 δισεκατομμύρια ευρώ ,συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.

Σημαντικό επίσης ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας παίζει και η προσπάθεια για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας, τόσο σε επίπεδο διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας (YEN) όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων .

Στο πλαίσιο της ως άνω επιδίωξης, έχουν κατά καιρούς ληφθεί και υλοποιηθεί από κρατικής πλευράς σημαντικές πρωτοβουλίες σχετικά, με την βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής της πόλης

Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.150 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 11.500 άτομα.

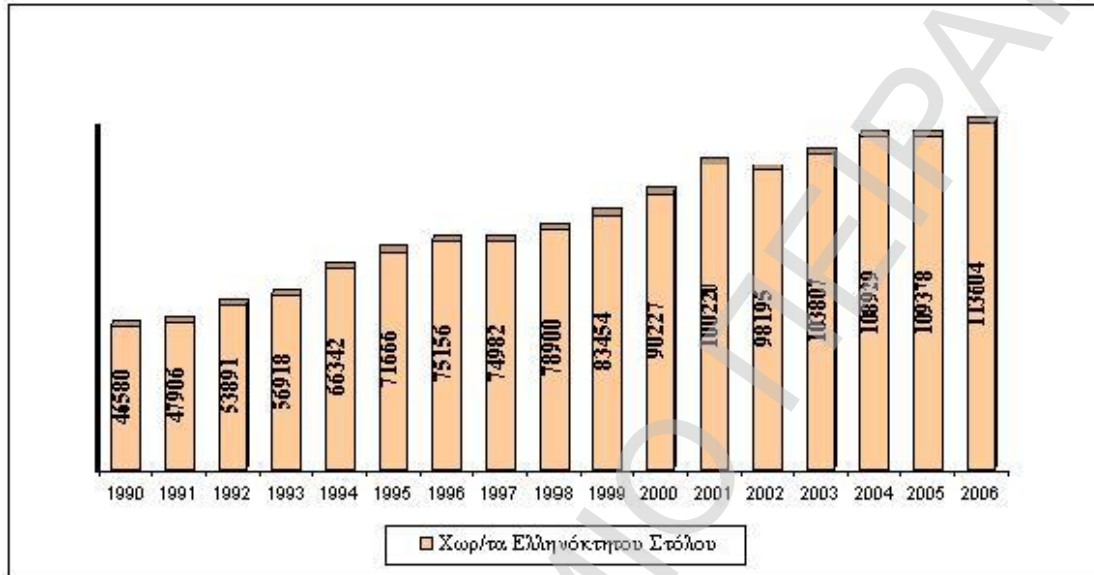
Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2200 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου¹⁴.

Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγαιρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού

¹⁴ Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 262 τέτοιες εταιρείες.

Στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Ναυτιλίας¹⁵

Κατανομή Ελληνικού Στόλου ανά τύπο με βάση το dwt



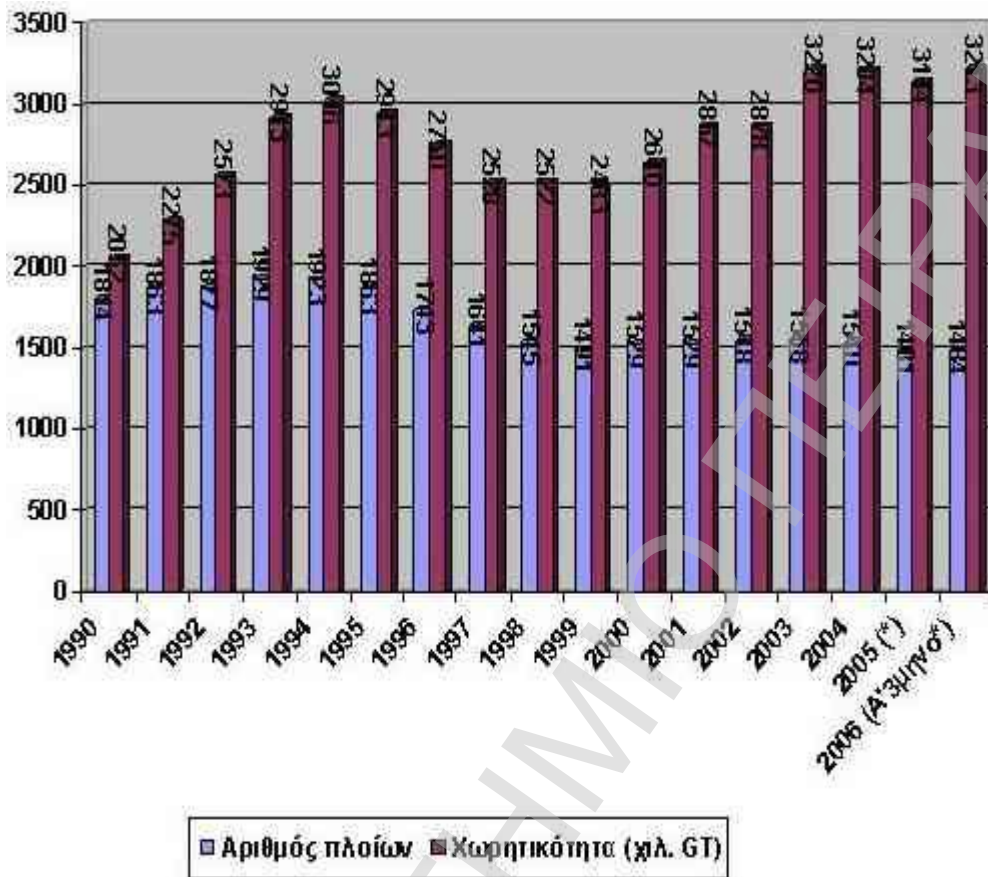
Για τον υπό Ελληνική Σημαία Στόλο (πλοία άνω των 1000 gt) επισημαίνονται τα ακόλουθα:

- Εμφανίζεται σαφής τάση ανανέωσης, δεδομένου ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων με βάση το DWT μειώθηκε στα 6,9 έτη το 2006 έναντι 7,1 ετών του 2004, τη στιγμή κατά την οποία ο αντίστοιχος μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου είναι 9,8 έτη έναντι 10,2 ετών του 2004
- Η σαφής τάση ανανέωσης προκύπτει και από τον αριθμό των νέων ναυπηγήσεων.

Κατά τον Μάρτιο 2006 υφίστανται 364 παραγγελίες πλοίων για λογαριασμό Ελλήνων (εκ των οποίων 151 θα υψώσουν την Ελληνική σημαία) , έναντι 256 του Μαρτίου 2004 (εκ των οποίων τα 109 θα ύψωναν την Ελληνική σημαία).

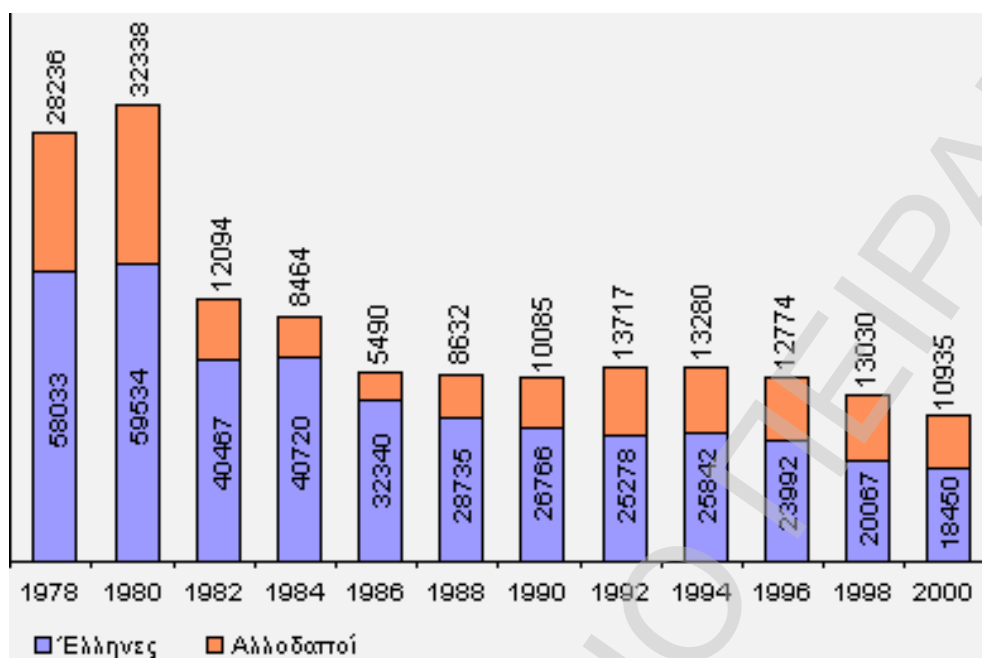
¹⁵ Όλοι οι πίνακες και τα στατιστικά είναι από την επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)

Η εξέλιξη της Δύναμης του εμπορικού στόλου



Είναι αξιοσημείωτο, ότι ενώ ο αριθμός των πλοίων την τελευταία 15ετία έχει μειωθεί αισθητά, μια πτώση σχεδόν του 20%, ο αριθμός της αντίστοιχης χωρητικότητας έχει αυξηθεί κατά 55%, φαινόμενο το οποίο πρέπει να αποδοθεί στην τεχνολογία και την εξέλιξη της ναυπηγικής, που έχει αυξήσει την χωρητικότητα των πλοίων καθώς και τα μέσα εκφορτώσεως, με αποτέλεσμα μικρότερος στόλος να μπορεί να μεταφέρει περισσότερα εμπορεύματα, μειώνοντας έτσι το κόστος μεταφοράς αλλά και το ανθρώπινο δυναμικό που χρειάζεται σε όλη τη διαδικασία της μεταφοράς.

Δυναμικό ναυτεργατών

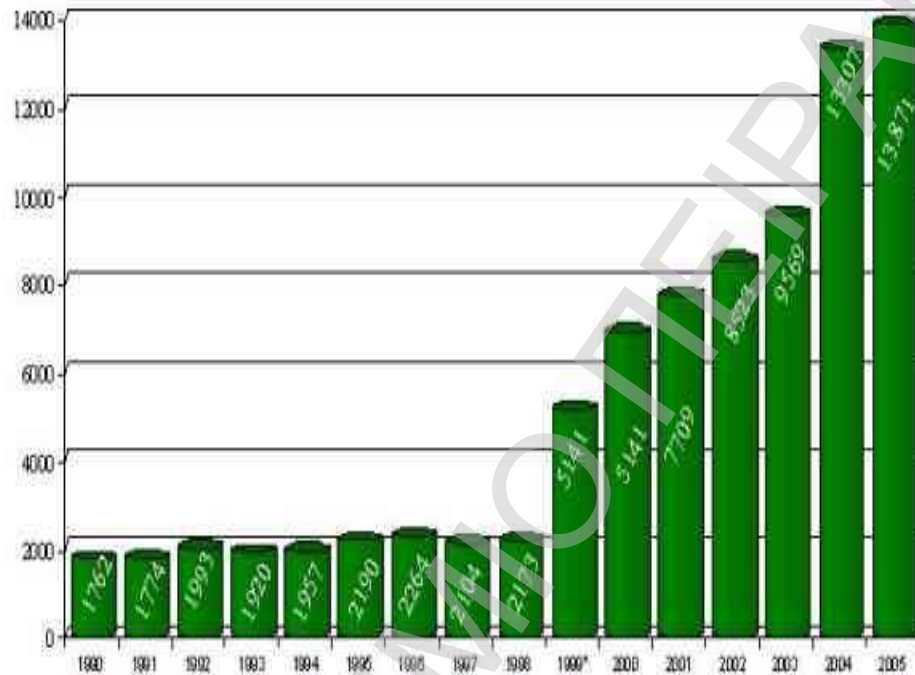


Ένα από τα τραγικά συμπεράσματα και φαινόμενα της Ναυτιλίας στο εργατικό επίπεδο, είναι η συνεχόμενη πτώση των ναυτεργατών, που απασχολούνται στον ελληνικό στόλο, αποτέλεσμα της μείωσης του αριθμού του στόλου κατά 20% τα τελευταία 15 χρόνια, αλλά και της ραγδαίας αύξησης της τεχνολογίας, που έχει αντικαταστήσει πολλά εργατικά χέρια.

Η πτώση του σχεδόν 300% τα τελευταία χρόνια στους Έλληνες, αλλά και αλλοδαπούς εργαζομένους καταδεικνύει το οξύ πρόβλημα της ανεργίας στις τάξεις των ναυτεργατών, που είναι ένα από τα μεγαλύτερα κοινωνικά προβλήματα της χώρας μας.

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι διαχρονικά στα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία, σχεδόν ένας τους τρεις εργαζομένους είναι αλλοδαπός, γεγονός που δείχνει την επιλογή των εφοπλιστών να αποκομίζουν το μέγιστο κέρδος με το μικρότερο κόστος, προσλαμβάνοντας εργατικό δυναμικό χαμηλότερου μισθολογίου και ασφαλιστικών καλύψεων.

Εξέλιξη εισρεύσαντος Ναυτιλιακού συναλλάγματος για την περίοδο 1990-2005



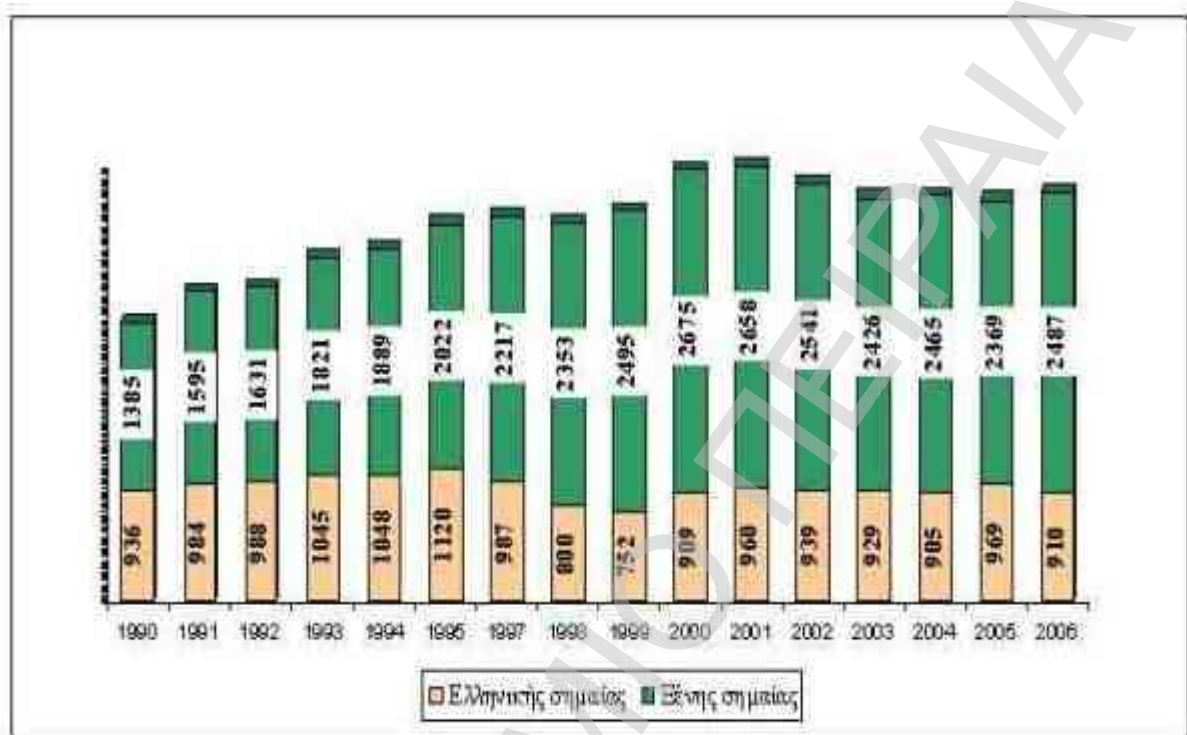
(από το 1999 άλλαξε η μέθοδος υπολογισμού)

Ένα εντυπωσιακό γεγονός είναι η ραγδαία αύξηση του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, που δείχνει το μέγεθος και την οικονομική ανέλιξη των Ελλήνων πλοιοκτητών, που κατέχουν την πρωτοπορία στη Παγκόσμια Ναυτιλία.

Είναι ολοφάνερο ότι η εμπορική Ναυτιλία, ο πιο σημαντικός αιμοδότης της ελληνικής οικονομίας αφού η εισροή συναλλάγματος, η οποία έχει αύξηση άνω του 300% τα τελευταία 6 χρόνια, δείχνει τη περαιτέρω δυναμική και ανάπτυξη του κλάδου.

Η οικονομική ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα είναι ο σημαντικότερος τροφοδότης ξένου συναλλάγματος, ειδικά την εποχή, που η δραχμή ήταν το εθνικό μας νόμισμα και οι έντονες διεθνείς νομισματικές πιέσεις και ανατροπές των ισορροπιών έβρισκαν κυματοθραύστη στα τεράστια συναλλαγματικά πρόσδοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Εξέλιξη Ελληνόκτητου Στόλου την Περίοδο 1990-2006



Το βασικό οικονομικό αξίωμα της ιδιωτικής επιχείρησης, που είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους και οι σημαίες ευκαιρίας που υπάρχουν στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, έχουν οδηγήσει στην κατάσταση ότι σχεδόν το 75% του στόλου των Ελλήνων πλοιοκτητών να έχει ξένη σημαία γεγονός που σημαίνει απώλεια εκατομμυρίων ευρώ για την Ελληνική Κυβέρνηση, αλλά και τις αντίξοες εργατικές ασφαλιστικές συμβάσεις και στα έκπτωτα εργατικά δικαιώματα, που επικρατούν στα πλοία λόγω έλλειψης κρατικού ελέγχου από τις χώρες που πουλάνε τις σημαίες ευκαιρίας στους εφοπλιστές.

Όσο αφορά το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου ενώ δείχνει μια μικρή πτώση τα τελευταία χρόνια έχει μια αύξηση του 30% τα τελευταία 15 χρόνια, αλλά το συνολικό ποσοστό της αύξησης έχει ξένη σημαία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η Εμπορική Ναυτιλία στο Παγκόσμιο Περιβάλλον

Οι δύο πετρελαϊκές κρίσεις, που πραγματοποιηθήκαν τη δεκαετία του 1970,(1973 και 1978), άλλαξαν τη μορφή της παγκόσμιας οικονομίας και φυσικά επηρέασαν σημαντικά και τις δομές του παγκοσμίου εμπορίου.

Οι μεγάλες αυτές ανακατατάξεις, έφεραν τις ανάλογες αλλαγές και στους δείκτες ζήτησης, για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Ναυτιλία σήμερα, με τις συνεχείς πολιτικές και οικονομικές αλλαγές, που συντελούνται, βρίσκεται σε μια ιδιαίτερη φάση εξέλιξης.

Ο βασικός παράγοντας, που μπορεί να διαδραματίσει τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς, είναι το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης της παγκόσμιας Ναυτιλίας.

Στην κατάταξη των εμπορευμάτων χύδην φορτίων¹⁶, το πετρέλαιο και τα παράγωγα του, βρίσκονται στην πρώτη θέση και κατέχουν το 44% του συνόλου.

Οι κυρίες κατηγορίες των ξηρών φορτίων, δηλαδή τα δημητριακά ,ο βωξίτης, ο άνθρακας, τα σιδηρομεταλλεύματα, καλύπτουν το 42% του θαλάσσιου εμπορίου ξηρού φορτίου και το 23% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου.

Ραγδαία εμφανίζεται η ανάπτυξη του εμπορίου του φυσικού αερίου¹⁷, δεδομένου ότι συνδέεται άμεσα με την περιβαλλοντική πολιτική, την οικολογία αλλά και τα νέα άφθονα κοιτάσματα, που ανακαλύπτονται κυρίως στις πρώην χώρες της Ε.Σ.Σ.Δ.

Σύμφωνα με τα τελευταία επίσημα στοιχεία της UNCTAD για τον αιώνα που πέρασε¹⁸,

Û το παγκόσμιο εμπόριο ανήλθε στους 5,23 δισεκατομμύρια τόνους,

Û αντίστοιχα ο παγκόσμιος στόλος ανήλθε στους 799 T.N.B.

Û οι αντίστοιχες ναυτιλιακές δραστηριότητες ανήλθαν στα 21.480 τονομίλια,

Û νέες ναυπηγικές κατασκευές στα 20,5 εκατομμύρια dwt και

Û οι διαλύσεις πλοίων στα 30.7 εκατομμύρια dwt.

¹⁶ Το οποίο αποτελεί το κύριο όγκο του παγκοσμίου εμπορίου

¹⁷ Κυρίως δια μέσω αγωγών

¹⁸ Έτος αναφοράς για τα στατιστικά στοιχεία το 1999

Η τάση που προβλέπεται είναι η ολοένα και μεγαλύτερη απόσυρση των παλαιών πλοίων και κυρίως των νέων πλοίων ξηρών φορτίων μεγάλης χωρητικότητας άνω των 200.000 dwt.

Επίσης για το μέλλον της ναυλαγοράς των πλοίων φορτίων χύδην, θεωρείται ότι θα αυξηθεί, αφού η τεχνολογία έχει κάνει τεράστια βήματα, και ειδικά στα πλοία container, που έσπασαν το φράγμα των 6.000 T.E.U..

Σε αυτήν την τεράστια αύξηση της χωρητικότητας όλων των τύπων πλοίων, πολύ σημαντική είναι και η κατασκευή- βελτίωση των λιμανιών, που ευνοούν πλέον τέτοια τεχνολογικά άλματα.

Οργανισμοί της Ναυτιλίας.

A. Ιδιωτικοί οργανισμοί.

Οι ιδιωτικοί διεθνείς οργανισμοί, έχουν το ρόλο των ομάδων συμφερόντων κοινής πολιτικής (lobbies) και είναι βασικοί παράγοντες διαμόρφωσης της ναυτιλιακής πολιτικής και των διεθνών διακυβερνητικών οργανισμών.

Τα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα, που εξυπηρετούν αυτές οι ομάδες συμφερόντων, συχνά διαπλέκονται με τις κρατικές αποφάσεις και την πολιτική κατεύθυνση των ρυθμίσεων της Ναυτιλίας.

Οι διάφοροι αυτοί αλλά και διαφορετικοί μεταξύ τους ιδιωτικοί Οργανισμοί, προσπαθούν να εξασφαλίσουν αρτιότερες-κερδοφόρες συμφωνίες στο ναυτιλιακό περιβάλλον για τα μέλη τους, έχοντας μια κλαδική συνεκτικότητα, από τις πιο ισχυρές και ενωμένες στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι.

Εξάλλου ιστορικά οι πλοιοκτήτες είχαν ενεργό ρόλο στη διαμόρφωση της οικονομικής και πολιτικής κατάστασης σε τοπικό και υπερεθνικό πεδίο.

Περιληπτικά οι κυριότεροι διεθνείς ιδιωτικοί οργανισμοί είναι:

-Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών-(The Baltic and Mercantile Shipping Exchange)

Τα μέλη του χρηματιστηρίου είναι συνήθως ναυλομεσίτες φορτίων καθώς και μεσίτες με ειδίκευση στην αγοραπωλησία πλοίων.

Τα τελευταία χρονιά επέκτεινε τις δραστηριότητες του και στο λεγόμενο εμπόριο των μελλοντικών ναυλώσεων.

-Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης-(Protection and Indemnity Clubs)

Πρόκειται για ομίλους αλληλασφάλισης των πλοιοκτητών για διάφορες απαιτήσεις από τρίτους. Ο ρόλος τους είναι πολύ σημαντικός για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και για αυτό οι απόψεις τους ακούγονται σε όλους τους εθνικούς και διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

-Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων – (International Association of Classification Societies- IACS)

Έχει σαν κυρία ασχολία του, την προώθηση των προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα, τη συνεργασία με άλλους εθνικούς και διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και τη διατήρηση των σχέσεων με τις βιομηχανίες.

-Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο-(International Chamber of Shipping-ICS)

Τα μέλη του αντιπροσωπεύουν συνολικά πάνω από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας ,ενώ είναι και ο παλαιότερος φορέας εφοπλιστικών ενώσεων. Εκπροσωπεί τα συμφέροντα όλων των μελών του σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και συνέδρια, επηρεάζει τις κυβερνήσεις από τις χώρες-μέλη, που συμμετέχουν σε αυτό και διατηρεί πολλές ειδικές επιτροπές για τα ζητήματα της Ναυτιλίας, σε εμπορικό και πολιτικό επίπεδο.

-Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών-(Council of European and Japanese National Ship-owners Association-CENSA)

Αποτελείται από ευρωπαϊκές εθνικές ενώσεις πλοιοκτητών και από αντίστοιχες Ιαπωνικές ενώσεις πλοιοκτητών που συναλλάσσονται με τις Η.Π.Α., με αντικειμενικό στόχο την προώθηση και προστασία της φιλελεύθερης ναυτιλιακής πολιτικής και την ανάπτυξη και συνεννόηση των μελών του κλάδου.

-Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων-Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents-FONASBA)

Οι κύριοι σκοποί της ομοσπονδίας είναι να:

-συνεργάζεται με τους άλλους φορείς

-να εκπροσωπεί και να προωθεί τα συμφέροντα των μελών της.

-Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας-(European Community Ship-owners Association-ECSA)

Είναι ο φορέας των εθνικών ενώσεων των κρατών-μελών της Ε.Ε. και έχει σαν κυρίους σκοπούς:

- Να παρακολουθεί τις εξελίξεις σε επίπεδο εμπορικής ,τεχνικής, πολιτικής και εργασιακής πλευράς στο εσωτερικό της Ε.Ε. για θέματα Ναυτιλίας.
- Να εκπροσωπεί τα μέλη του σε ευρωπαϊκό και διεθνή επίπεδο.

-Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο-(Baltic and International Maritime Council I-BIMCO)

Ο οργανισμός αυτός ιδρύθηκε από ομάδα πλοιοκτητών της Βαλτικής και έχει σαν κύριους σκοπούς:

- την έκδοση ενημερωτικών δελτίων για πληροφορίες σχετικά με διευκολύνσεις λιμανιών ,επικίνδυνα φορτία, ναυτιλιακούς κανονισμούς κ.α.
- συμβουλές για θέματα διπλής φορολογίας
- συμβουλές για θέματα ναύλωσης φορτίων και νομικά θέματα

-Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή-(Comite Maritime International-CMI)

Η επιτροπή αυτή είναι ένας καθαρά ιδιωτικός οργανισμός, με μεγάλη εμπειρία στα θέματα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και ο κατεξοχήν φορέας, που διοργανώνει ανάλογα συνέδρια.

-Συνέλευση Επιμελητηρίων της Μεσογείου-(Assemblas Camaras Mediteraneas-ASCAME)

Επιδίωξη του είναι η ανάπτυξη των σχέσεων των χωρών-μελών, που περιβάλλουν τη Μεσόγειο, η πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου και η διάθεση πόρων εκ μέρους της Ε.Ε., για το σκοπό αυτό.

-Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο-(International Chamber of Commerce-ICC)

Το συγκεκριμένο Εμπορικό Επιμελητήριο έχει σαν κύριο άξονά του:

- να εκπροσωπεί την επιχειρηματική κοινότητα σε διεθνές επίπεδο
- προωθεί το παγκόσμιο εμπόριο
- παρέχει πρακτικές υπηρεσίες στους επιχειρηματίες.

-Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο-(International Maritime Bureau-IMB)

Κυρία ασχολία του είναι η αποτροπή και ο περιορισμός της ναυταπάτης, καθώς επίσης και η καταγραφή της.

-Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία-(International Shipping Federation-ISF)

Η κύρια ασχολία της ομοσπονδίας είναι κυρίως θέματα εργασιακά και κοινωνικά του προσωπικού των πλοίων και των γραφείων και η προστασία των συμφερόντων των μελών της ,π.χ. από απεργίες των εργαζομένων για μισθολογικά ζητήματα.

-Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών-(International Maritime Industries Forum-IMIF)

Ο οργανισμός αυτός σκοπεύει στην διατήρηση ενός υγιούς εμπορικού και οικονομικού καθεστώτος σε όλους τους τομείς της Ναυτιλίας και ιδιαίτερα σε σχέση με το πρόβλημα της υπερχωρητικότητας.

-Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών-(Intercargo)

Είναι ένας αμιγώς ιδιωτικός οργανισμός ,με κύριο σκοπό την προώθηση και προστασία των μελών του και την ανάπτυξη του κλάδου των ξηρών φορτίων.

-Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων-International Association of Independent Tanker Ship-owners-Intertanko)

Είναι ένας καθαρά ιδιωτικός οργανισμός με κύριο σκοπό την προώθηση των συμφερόντων των μελών του σε διεθνές επίπεδο.

-Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Εταιριών Πετρελαίου-(Oil Companies International Marine Forum-OCIMF)

Κύριος σκοπός του είναι η προώθηση και η διατήρηση των προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα και κατά τη διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης στα λιμάνια καθώς και η αποτροπή της ρύπανσης.

Υπερεθνικοί και Κυβερνητικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας

Σε αυτήν την ενότητα θα εξεταστούν διάφοροι διεθνείς και υπερεθνικοί οργανισμοί, καθώς και οι μηχανισμοί ναυτιλιακής πολιτικής των ΗΠΑ, που είναι η μεγαλύτερη οικονομική δύναμη.

Δεσπόζουσα σημασία και ανάλυση θα δοθεί στην περιγραφή του ρόλου και της λειτουργίας του **I.M.O.** και της **E.E.** και θα αναφερθούν πιο συνοπτικά ο **Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ)**, ο **Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)**, η **Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη**, στη **Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου** και ο **ΠΟΕ**.

Η.Π.Α και κυβερνητικοί μηχανισμοί της ,αναφορικά με τη Ναυτιλία



Η πολιτική των Η.Π.Α στη Ναυτιλία, χώρα η οποία κατέχει ηγεμονική θέση στο παγκόσμιο εμπόριο και είναι κύριος ρυθμιστής της παγκόσμιας ισορροπίας, χρήζει ιδιαίτερης ανάλυσης, τόσο επειδή είναι σημαντική ναυτιλιακή δύναμη, όσο κυριότερα λόγω της προστατευτικής πολιτικής, που εφαρμόζει και την επιρροή της για τα ζητήματα Ναυτιλίας, που έχει σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στις αρχές του 21^{ου} αιώνα η προσπάθεια των Η.Π.Α. να επικρατήσουν σε πολιτικό και στρατιωτικό επίπεδο, είναι άμεσα συνυφασμένο με τη ναυτιλιακή πολιτική, που πολλές φορές στο παρελθόν, λόγω της γεωστρατηγικής σημασίας, που έχουν τα λιμάνια, οι διώρυγες και ο έλεγχος των θαλασσιών δρόμων, έχουν γίνει αιτία-αφορμή πολλών στρατιωτικών και οικονομικών κρίσεων.

Η Κυβερνητική μηχανή των ΗΠΑ έχει εξειδικευμένες υπηρεσίες και μηχανισμούς, οι οποίοι καταστρώνουν τις στρατηγικές κινήσεις και συμμαχίες με σκοπό πάντα την εξυπηρέτηση των οικείων συμφερόντων της αμερικάνικης Ναυτιλίας

Οι κρατικοί μηχανισμοί των Η.Π.Α , που ασχολούνται με τη Ναυτιλία είναι:

- **Η Γερουσία** με 2 επιμέρους επιτροπές
 - α) Η Επιτροπή Εμπορίου και η Υποεπιτροπή της επί θεμάτων Εμπορικής Ναυτιλίας
 - β) Η δικαστική Επιτροπή

- **Η Βουλή των Αντιπροσώπων** με τη
 - Α) Δικαστική Επιτροπή
 - Β) Επιτροπή Εμπορικής Ναυτιλίας και Αλιείας

- **Το Υπουργείο Δικαιοσύνης,**
που ασχολείται με τα ναυτιλιακά θέματα

- **Το Υπουργείο Μεταφορών:**
Είναι αρμόδιο για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής σε διεθνείς οργανισμούς, που λειτουργεί και μια υπηρεσία ,γνωστή ως MARAD, υπεύθυνη για όλα τα προγράμματα κρατικών ενισχύσεων και επιχορηγήσεων προς την Εμπορική Ναυτιλία των Η.Π.Α.

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός- International Maritime Organization-I.M.O.



Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός I.M.O., ιδρύθηκε το 1958 στο Λονδίνο και είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του Ο.Η.Ε για τα τεχνικά θέματα, που απασχολούν τη Ναυτιλία

Έχει σήμερα σχεδόν 170 κράτη- μέλη, ενώ είναι επίσημα συνδεδεμένος με πολλούς διεθνείς ,μη κυβερνητικούς οργανισμούς.

Ο βασικότερος σκοπός του IMO από την ίδρυση του, ήταν η ανάπτυξη των Διεθνών Συμβάσεων ,Κωδικών και Συστάσεων, που θα εφαρμοζόταν από όλα τα μέλη.

Είναι σημαντική η επιτυχία του ρόλου του IMO, που διαφαίνεται στο γεγονός, ότι οι κυριότερες συμβάσεις έχουν γίνει αποδεκτές από κράτη, που ο στόλος τους αντιπροσωπεύει, το 98% του παγκόσμιου στόλου.

Το ανώτερο όργανο του IMO είναι η Συνέλευση, που συνεδριάζει κάθε 2 χρόνια .

Το Συμβούλιο,¹⁹ αποτελείται από 32 μέλη ,μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που εκλέγεται από τη συνέλευση και είναι η Διοικούσα Αρχή.

Η σημαντικότερη επιτροπή²⁰ του IMO ,είναι η επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, που έχει το μεγαλύτερο όγκο εργασιών και χωρίζεται σε 10 επιμέρους επιτροπές:

- 1. Ασφάλεια ζωής και Διάσωσης**
- 2. Χημικά Χύδη**
- 3. Ραδιοεπικοινωνίες**
- 4. Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας**
- 5. Κατασκευή πλοίων και εξοπλισμός**
- 6. Προστασία από Πυρκαγιές**
- 7. Ευστάθεια, Γραμμές Φορτώσεις και Ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών**
- 8. Εκπαίδευση και παρακολούθηση των πληρωμάτων**
- 9. Μεταφορά επικινδύνων φορτίων**
- 10. Εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων**

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

Έχει υιοθετήσει επίσης πάνω από 500 κώδικες και συστάσεις, που έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα για τις κυβερνήσεις.

¹⁹ Τα 32 μέλη του συμβουλίου χωρίζονται σε 3 κατηγορίες χωρών.

Η πρώτη, που απαρτίζεται από 8 χώρες, εστιάζεται στην παροχή διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών. Στη δεύτερη κατηγορία των 8 χωρών ασχολούνται στην χρησιμοποίηση των θαλασσιών υπηρεσιών και η τρίτη κατηγορία, που ανήκουν 16 χώρες το ενδιαφέρον που εστιάζεται στην παροχή και χρησιμοποίηση των διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών.

²⁰ Στις εργασίες επιτροπών και υποεπιτροπών, συμμετέχουν και πολλοί εκπρόσωποι μη κυβερνητικών οργανισμών χωρίς δικαίωμα ψήφου, καθαρά συμβουλευτικά

Διεθνής Οργανισμός Εργασίας –ΔΟΕ (International Labour Organization-ILO)



Ο ΔΟΕ, ιδρύθηκε το 1919 στο Παρίσι στα πλαίσια της συνδιάσκεψης για την ειρήνη, μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, και ενώ αρχικά είχε 45 μέλη ,τόρα αριθμεί 178 μέλη.(Παράρτημα Ι)

Περιληπτικά οι αντικειμενικοί στόχοι του είναι:

- ✚ Η προστασία των παιδιών, των νεαρών ατόμων και των γυναικών
- ✚ Η πρόληψη της ανεργία και η εξασφάλιση ενός βασικού μισθού
- ✚ Η προστασία της σωματικής ασφάλεια των εργαζομένων στο χώρο εργασίας
- ✚ Η καθιέρωση της ειρήνης και της κοινωνικής δικαιοσύνης
- ✚ Η βελτίωση των συνθηκών εργασίων και η καθιέρωση της μέγιστης απασχόλησης εβδομαδιαίως.

Ο ΔΟΕ αποτελείται από :

- 1. Τη Γενική Συνδιάσκεψη**
- 2. Το Διοικητικό Σώμα και**
- 3. Το Μόνιμο Γραφείο**

Ο ΔΟΕ ασχολείται στο ναυτιλιακό τομέα με θέματα, που αφορούν τα ναυτιλιακά θέματα εργασίας.

Στο χρονικό διάστημα μεταξύ των συνεδριάσεων των Γενικών Ναυτιλιακών Διασκέψεων, λειτουργεί πάντα μια Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή.

Τα αποτελέσματα των συνοδών των Γενικών Συνδιασκέψεων, με αποκλειστικά ναυτιλιακά θέματα, καλύπτουν στην πράξη όλες τις πλευρές ζωής και συνθήκες εργασίας των ναυτικών επί πλοίου και έχουν πάρει τη γενική ονομασία

<<Διεθνής Ναυτεργατικός Κώδικας>>.

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



Ο Ο.Ο.Σ.Α.²¹, που διαδέχθηκε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας μετά το δεύτερο πόλεμο, με σκοπό την ενίσχυση των ευρωπαϊκών οικονομιών με την συνδρομή των ΗΠΑ, με το περιβόητο σχέδιο Μάρσαλ, και ένα από τα σημαντικότερα θέματα, που ασχολείται είναι και η Ναυτιλία, μέσω της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών.

Οι τρεις βασικοί σκοποί του ΟΟΣΑ, όπως διατυπώνονται στο Άρθρο 1 της ιδρυτικής του Σύμβασης²² είναι:

1. Η επίτευξη της υψηλότερης δυνατής οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης ενός υψηλού βιοτικού επιπέδου στα κράτη-μέλη, διατηρώντας όμως οικονομική σταθερότητα, ώστε κατά τον τρόπο αυτό να συμβάλλει στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.
2. Η συμβολή στη σωστή οικονομική διεύρυνση στα κράτη-μέλη, όπως επίσης και στα μη μέλη, κατά την πορεία της οικονομικής ανάπτυξης.
3. Η συμβολή στη διεύρυνση του παγκόσμιου εμπορίου, επάνω σε μια πολυμερή και χωρίς διακρίσεις βάση συμφωνά με διεθνείς υποχρεώσεις

Το ανώτατο όργανο του ΟΟΣΑ είναι το Συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν με Πρόεδρο τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, οι πρέσβεις των Μονίμων Αντιπροσωπειών των κρατών-μελών.

Η Διοικούσα Επιτροπή αποτελείται από 14 μέλη, εκ των οποίων τα 7 πιο ισχυρά βιομηχανικά μέλη είναι μόνιμα και τα άλλα 7 εκ περιτροπής.

Στα πλαίσια λειτουργίας του οργανισμού, υπάρχουν πάνω από 290 Επιτροπές, καθώς και ομάδες εργασίας και εμπειρογνομόνων.

Μια από αυτές τις επιτροπές είναι και η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, που ανήκει στη Διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών Θεμάτων. Όπως αναφέρει και ο Κώδικας Απελευθερώσεως Άδηλων Συναλλαγών²³, στην αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των πλοίων στο διεθνές εμπόριο υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

²¹ Η Ελλάδα ανήκει στα 19 ιδρυτικά μέλη του ΟΟΣΑ

²² Στις 14-12-1960

Επίσης στην ίδια σημείωση διευκρινίζεται, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εμποδίζονται από διάφορα μέτρα περιοριστικών πρακτικών για την προστασία των εθνικών σημαίων, εξαιρώντας ρητά την ακτοπλοΐα, το περίφημο cabotage.

Η σημασία του ρόλου της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών είναι μεγάλη καθώς προετοιμάζει και επεξεργάζεται τη ναυτιλιακή πολιτική, που ακολουθούν τα κράτη μέλη του στους άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Στα πλαίσια της επιτροπής δημιουργήθηκαν 2 ομάδες εργασίας.

- Ø Η πρώτη είναι η Ομάδα Εργασία της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών, ασχολία της δε είναι η εξέταση ειδικών θεμάτων
- Ø Η δεύτερη είναι η Ειδική Ομάδα επί των Διεθνών Οργανισμών, με έργο το συντονισμό της ναυτιλιακής πολιτικής των μελών στους διεθνείς οργανισμούς.

Τα τελευταία χρόνια συμμετέχουν ενεργά στις συζητήσεις της Επιτροπής Μεταφορών η Συμβουλευτική υπηρεσία για τις επιχειρήσεις και τη Βιομηχανία BIAC²⁴, και η Συμβουλευτική Επιτροπή των Ενώσεων Μεταφορών TUAC²⁵, που εκπροσωπεί τη ναυτεργασία.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασιών της Επιτροπής Μεταφορών για τα επόμενα έτη, οι δραστηριότητες της Επιτροπής θα ασχοληθούν κυρίως με:

- Û Τα μέτρα ενίσχυσης της Ναυτιλίας
- Û Την πολιτική ανταγωνισμού στη ναυτιλία των Τακτικών Γραμμών
- Û Την έρευνα των οικονομικών επιπτώσεων, από τη μη τήρηση των θεμάτων ασφαλείας, επάνδρωσης και προστασίας περιβάλλοντος των πλοίων.
- Û Το διάλογο με τις δυναμικά αναπτυσσόμενες οικονομίες της Νοτιοανατολικής Ασίας.
- Û Το 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.

²³ Σημείωση 1 του άρθρου C/1 και C/5, του παραρτήματος Α

²⁴ Ασχολείται κυρίως με θέματα ανταγωνισμού των πλοίων των τακτικών γραμμών και με τις εξελίξεις στον Π.Ο.Ε

²⁵ Η πολιτική της είναι η προσπάθεια να καταπολεμήσει τις σημαίες ευκαιρίας και τα δευτέρα νηολόγια

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



Το τέλος του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου, εκτός από την οικονομική πτώση, που δημιούργησε για τη διεθνή κοινότητα, ήταν η αφετηρία για τη δημιουργία νέων κρατών ειδικά με την αποαποικιοποίηση του Τρίτου κόσμου.

Αυτά τα νέα αναπτυσσόμενα κράτη, που άρχισαν να αποκτούν εθνική συνείδηση, και ήταν πλούσια σε πλουτοπαραγωγικές πηγές, άρχισαν να επηρεάζουν και να διεκδικούν ρόλο στην παγκόσμια οικονομία.

Παρακινούμενη από τις νέες ανθρωπιστικές και οικονομικές ανάγκες, που επικρατούσαν ο ΟΗΕ, ίδρυσε τη Συνδιάσκεψη το 1964, και η αρμόδια Ναυτιλιακή Επιτροπή, αποτελεί μια από τις 6 διαφορετικές επιτροπές της, που ασχολούνται με τα θέματα ανάπτυξης.

Η UNCTAD, έχει σαν κορυφαίο όργανο της την Συνέλευση, που συνεδριάζει ανά 4 χρόνια, ενώ αντίστοιχα η Ναυτιλιακή Επιτροπή συνεδριάζει ανά δύο χρόνια.

Οι συζητήσεις στα Πλαίσια της Συνδιάσκεψης γίνονται σε ομάδες, ανάλογα με την οικονομική κατάσταση των χωρών .

Τα κυριότερα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, που ασχολείται η Συνδιάσκεψη είναι:

- Όροι νηολόγησης των πλοίων
- Τα φορτία χύδην
- Συνεργασία στην εμπορική Ναυτιλία
- Ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια Ναυτιλία
- Προστασία των συμφερόντων των φορτωτών
- Ανάπτυξη λιμένων, ειδικά των αναπτυσσόμενων χωρών
- Πολυμερείς μεταφορές
- Κώδικας συμπεριφοράς των Τακτικών Γραμμών.

Τα τελευταία χρόνια οι χώρες-μέλη της Συνδιάσκεψης έχουν χωριστεί σε δύο αντικρουόμενες ομάδες.

Σε αυτές²⁶, που υποστηρίζουν ότι ο ρόλος της Συνδιάσκεψης έχει τερματιστεί και ότι οι αρμοδιότητες της πρέπει να εκχωρηθούν στον ΠΟΕ, και σε αυτές, κυρίως τις αναπτυσσόμενες, που θέλουν τη συνέχιση της λειτουργίας της .

Ευρωπαϊκή Ένωση-Ε.Ε-(European Union-E.U)



Η καταγωγή της Ευρωπαϊκής Ιδέας δεν είναι ένα γέννημα του τελευταίου αιώνα, έχει βαθιά φιλοσοφικές ,ιδεολογικές και ιστορικές αναφορές ανά τους αιώνες.

Μέχρι την υπογραφή της Συνθήκης της Ρώμης το 1957, που επίσημα θεωρείται η γέννηση της σημερινής Ευρωπαϊκής Ένωσης των 25+2²⁷ κρατών, είχαν γίνει πολλά βήματα προς τη σύγκλιση των ευρωπαϊκών χωρών, που έβρισκε εμπόδια είτε στα εθνοκεντρικά πάθη των 2 παγκοσμίων πολέμων , είτε στο ψυχρό πόλεμο των 2 αντικρουόμενων πολιτικοοικονομικών πόλων(ΕΣΣΔ-ΗΠΑ) και των αντιστοίχων συμμαχιών τους ,σε όλα τα γεωγραφικά μήκη και πλάτη του πλανήτη.

Το τέλος του ψυχρού πολέμου και το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, έχουν οδηγήσει την Ευρωπαϊκή Ένωση, που ηγείται στο παγκόσμιο οικονομικό επίπεδο, να οργανώσει και να επεκτείνει τις δραστηριότητες της, τόσο σε πολιτικό προσανατολισμό, όσο κυριότερα στον εμπορικό- αναπτυξιακό τομέα. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση ,περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης.

²⁶ Υπέρ της κατάργησης τάσσονται οι χώρες κράτη του ΟΟΣΑ ανάμεσα τους και η Ελλάδα.

²⁷ Η Βουλγαρία και η Ρουμανία είναι από 1-1-2007 μέλη της Ε.Ε

Είναι αδιαμφισβήτητο, ότι η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αιεφόρο 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 ποτέ άλλοτε, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών, αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στα πλαίσια αυτά, η Ελληνική Προεδρία, έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της ποιοτικής Ναυτιλίας, προωθώντας την ταχεία υιοθέτηση των νομοθετικών προτάσεων, που ως στόχο είχαν 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.

Με τη ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (28% του κοινοτικού στόλου υπό Ελληνική σημαία, 51,5% του κοινοτικού στόλου πλοία ελληνικών συμφερόντων, πηγή Lloyds Register – Fairplay, March 2005).

Η Ελλάδα πρωτοστατεί στο σύνολο των κοινοτικών πολιτικών, που άπτονται του αντικειμένου των ναυτιλιακών μεταφορών.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

- (α) οι Διεθνείς Ναυτιλιακές Σχέσεις της Κοινότητας,**
- (β) οι διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών στο πλαίσιο του ΠΟΕ,**
- (γ) ο ανθρώπινος παράγοντας (θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και ναυτικής εργασίας),**
- (δ) η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και**
- (ε) η κατάρτιση της Πράσινης Βίβλου για την μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική.**

Στη συνέχεια θα παρατεθούν τα κυριότερα όργανα της Ε.Ε.

- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
- Συμβούλιο Υπουργών
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- Ευρωπαϊκό Δικαστήριο
- Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή
- ECSA
- Συνδικαλιστική Επιτροπή των Εργαζομένων στις Μεταφορές

και ο ρόλος τους στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της ένωσης, που επηρεάζει το σύνολο του μεγέθους της παγκόσμιας Ναυτιλίας

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Το τρίτο όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το Κοινοβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν όλες οι χώρες ανάλογα με τον πληθυσμό τους με κύριο ρόλο τον προϋπολογισμό της Ένωσης.

Τον τελευταίο καιρό έχουν πληθύνει οι φωνές για περαιτέρω αναβάθμιση και εκχωρήσεις αρμοδιοτήτων στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο.

Η λογική της εμβάθυνσης, της άμεσης δημοκρατίας και της σύστασης ευρωπαϊκών κομμάτων δημιουργεί την ανάγκη αναβάθμισης του.

Οι εργασίες του Κοινοβουλίου διεκπεραιώνονται στις μόνιμες επιτροπές του, εκ των οποίων η 10^η επιτροπή που αφορά τις Μεταφορές, ασχολείται με τη Ναυτιλία.

Το Συμβούλιο Υπουργών(Council)

Το Συμβούλιο των Υπουργών²⁸, που αποτελείται από τους Υπουργούς όλων των κρατών-μελών της ένωσης ,είναι de facto το νομοθετικό όργανο της ένωσης, αυτό δηλαδή που αποφασίζει.

Όσο αναφορά ειδικότερα θέματα Ναυτιλίας, υπεύθυνο είναι το Συμβούλιο Μεταφορών, όπου την Ελλάδα εκπροσωπεί ο Υπουργός Ναυτιλίας, το οποίο συνεδριάζει τουλάχιστον 2 φορές το χρόνο στις Βρυξέλλες.

Οι αποφάσεις του χρειάζονται ομοφωνία ή ειδική πλειοψηφία ανάλογα με το θέμα και από ότι προβλέπεται από τη συνθήκη της ένωσης

Το συμβούλιο εκδίδει τις ακόλουθες πράξεις:

- Τον Κανονισμό(Regulation),που είναι ο κατεξοχήν νόμος της Ε.Ε., είναι δεσμευτικού χαρακτήρα και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη-μέλη και υπερισχύει της κρατικής νομοθεσίας.
- Την οδηγία, που είναι το δεύτερο κατά σειρά σπουδαιότητας νομικό εργαλείο της Ένωσης και είναι δεσμευτική μόνο ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά όχι στα μέσα και τον τρόπο επίτευξης του που είναι θέμα επιλογής και χειρισμού του κάθε κράτους ξεχωριστά.
- Την Απόφαση, που είναι δεσμευτική στο σύνολο της, μόνο για αυτούς που αναφέρεται.

Οι συνεδριάσεις του Συμβουλίου προετοιμάζονται από τη γραμματεία της και από την COREPER, δηλαδή την Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων, η οποία στην περίπτωση της Ναυτιλίας, έχει ως μέλη ναυτιλιακούς ακολούθους ή τους ακολούθους μεταφορών των κρατών-μελών, και ασχολείται με τα σχέδια κανονισμών και αποφάσεων, των κοινοτικών οδηγιών και μετά υποβάλλονται στους Υπουργούς προς ψήφιση.

²⁸ Η προεδρία στο συμβούλιο εναλλάσσεται ανά 6 μήνες αλφαβητικά

Η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Commission)



Η Επιτροπή²⁹, είναι το δεύτερο σημαντικό όργανο της Ε.Ε. και εδρεύει στις Βρυξέλλες, ενώ οι λειτουργίες και αρμοδιότητες της αφορούν:

- Ø **Τη** πρωτοβουλιική λειτουργία ,που αναφέρεται στην ανάληψη νομοθετικής πρωτοβουλίας. Για αυτό το σκοπό έχουν δημιουργηθεί πολλές συμβουλευτικές επιτροπές, στις οποίες μετέχουν εκπρόσωποι ομάδων συμφερόντων ανάλογα με το θέμα συζήτησης.
- Ø **Την** κανονιστική λειτουργία, που αποτελεί το θεματοφύλακα των Συνθηκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Ø **Τη** διοικητική λειτουργία ,που αφορά τη διαχείριση των ήδη συμφωνημένων πολιτικών.

Οι εργασίες της Επιτροπής προετοιμάζονται από τις 23 διαφορετικές Γενικές Διευθύνσεις.

Στην περίπτωση της Ναυτιλίας, πρόκειται για τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών, όπου υφίσταται ένα τμήμα, που ασχολείται με τη Ναυτιλία και από εκεί ξεκινούν όλες οι κοινοτικές πράξεις περί Ναυτιλίας.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

Το τέταρτο όργανο είναι το Ευρωπαϊκό δικαστήριο³⁰, το οποίο αποτελείται από δικαστές ,από κάθε χώρα και εδρεύει στο Λουξεμβούργο.

Το δικαστήριο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεων των κοινοτικών θεσμών, δηλαδή των κανονισμών, των οδηγιών και των αποφάσεων.

Επειδή το δικαστήριο δεν μπορεί να λάβει μόνο του κάποια πρωτοβουλία πρέπει να προηγηθεί αίτηση, από τους ενδιαφερόμενους για να μπορούν να προσέλθουν σε αυτό οι διάφορες υποθέσεις από προσφυγές.

²⁹ Από την Επιτροπή ξεκινούν όλες οι κοινοτικές πράξεις υπό τη μορφή σχεδίου οι οποίες αφού διέλθουν τα διάφορα στάδια επεξεργασίας υποβάλλονται στο συμβούλιο για την τελική απόφαση

³⁰ Π.χ προσφυγές της Επιτροπής προς κάποια κράτη-μέλη που δεν συμμορφώνονται με την κοινοτική νομοθεσία

Τρεις ακόμα επιτροπές οι οποίες δεν είναι όργανα της Ε.Ε., αλλά έχουν σημαντικό ρόλο στην Ναυτιλία είναι:

Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή είναι ένα είδος συμβουλίου, που αποτελείται από αντιπροσώπους ομάδων συμφερόντων όλων των παραγωγικών τάξεων με εκπροσώπους, από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Το όργανο αυτό έχει μονό συμβουλευτικό χαρακτήρα προς την Επιτροπή και η γνωμοδότηση του είναι υποχρεωτική, όταν αυτή απαιτείται.

ECSA

Από την πλευρά των εργοδοτών τα θέματα Ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρακολουθεί η ECSA, δηλαδή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Εφοπλιστικών Ενώσεων, η οποία είναι μια από τις ισχυρότερες Ενώσεις στο παγκόσμιο οικονομικό επίπεδο, επηρεάζοντας το εμπορικό γίνεσθαι, με ισχυρούς δεσμούς και παρασκηνιακές σχέσεις με τις κρατικούς και υπερεθνικούς μηχανισμούς απόφασης.

Συνδικαλιστική Επιτροπή Εργαζομένων στη Ναυτιλία

Η επιτροπή³¹ αυτή είναι η ομάδα πίεσης των εργαζομένων στη Ναυτιλία στα όργανα και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Βέβαια, όπως σε σχεδόν όλους τους κυβερνητικούς και διεθνείς οργανισμούς η λειτουργία των συνδικαλιστικών οργανώσεων, έχει χάσει την αίγλη του παρελθόντος, αλλά ο συγκεκριμένος συνδικαλιστικός κλάδος, είναι ένας από τους κυριότερους μοχλούς πίεσης και συναπόφασης, λόγω της ιδιαιτερότητας και της κομβικής σημασίας, που έχει το ανθρώπινο εργατικό δυναμικό στη Ναυτιλία, που είναι αδύνατο να αντικατασταθεί από μηχανήματα ή ανειδίκευτο απεργοσπαστικό δυναμικό.

³¹ Σε αυτήν την επιτροπή την Ελλάδα εκπροσωπεί η Πανελληνιά Ναυτική Ομοσπονδία

G.A.T.T.(General Agreement for Trade and Tariffs)-Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου)

Η δομή της GATT ,η οποία ιδρύθηκε την 1-1-1948 και αριθμεί περί τα 103 τακτικά μέλη και 29 συνδεδεμένα είναι η εξής:

- Η Γραμματεία με έδρα τη Γενεύη, που έχει περίπου 400 μέλη, η οποία συνεχίζει να είναι και η γραμματεία του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου.
- Το ανώτατο όργανο είναι η Συνοδός των Συμβαλλομένων μερών, η οποία συνέρχεται μια φορά το χρόνο.
- Το συμβούλιο των αντιπροσώπων, που προέρχεται από τη συνοδό των Συμβαλλομένων μερών, το οποίο αποτελείται από αντιπροσώπους κάθε μέρους, αποφασίζει για όλα τα τρέχοντα αλλά και στα επείγοντα ζητήματα.

Στη δομή της GATT,υπάρχουν

- ειδικές ομάδες εμπειρογνομόνων,
- οι ειδικές επιτροπές,
- η συμβουλευτική επιτροπή των 18,
- οι ομάδες εργασίας και
- η ομάδα 7+7.

Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, έχουν

α)κανόνες λειτουργίας, που αφορούν:

- την προστασία της εγχώριας Βιομηχανίας
- τη δυνατότητα άσκησης άμεσης ενέργειας και χρήσης ρητρών διαφυγής όταν αντιμετωπίζονται προβλήματα στην οικονομίες των χωρών
- την αποθάρρυνση της χρήσης του μέτρου των ποσοτικών περιορισμών
- τη διεξαγωγή των διεθνών εμπορικών συναλλαγών χωρίς διακριτή μεταχείριση.

β) Κώδικες, που αποτελούν ξεχωριστές ειδικές συμφωνίες για τη μη στρέβλωση του εμπορίου και μερικοί από τους πιο σημαντικούς είναι:

Ο Κώδικας για τις επιδοτήσεις και το dumping, τις κρατικές προμήθειες, τις δημόσιες αγορές, θέματα αδειών εισαγωγής, τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο.

γ) Οι Ειδικές Τομεακές Συμφωνίες:

Περιλαμβάνουν ρυθμίσεις σχετικές με την αντιμετώπιση προβλημάτων σε συγκεκριμένους τομείς του διεθνούς εμπορίου.

Μέχρι τη δημιουργία του ΠΟΕ προηγήθηκαν 8 γύροι, οι οποίοι με χρονολογική σειρά και κύρια θέματα εργασίας, που είναι οι κάτωθι:

- Ο 1^{ος} γύρος στη Γενεύη το 1947 όπου υπογράφεται συμφωνία ,που προέβλεπε τη μείωση 45.000 δασμών
- Ο 2^{ος} γύρος στο Annecy της Γαλλίας το 1949, όπου 13 χώρες υπογράφουν συμφωνία που επηρεάζει 5.000 δασμούς.
- Ο 3^{ος} γύρος στο Torquay, το 1951, όπου 38 χώρες υπογράφουν συμφωνία για 8.700 δασμούς.
- Ο 4^{ος} γύρος στη Γενεύη, όπου 26 χώρες υπογράφουν συμφωνία για τη μείωση δασμών συνολικής αξίας 2,5 δις \$.
- Ο 5^{ος} γύρος στη Γενεύη και πάλι το 1960-61, όπου 26 χώρες υπογράφουν συμφωνία που επηρεάζει 4.400 δασμούς
- Ο 6^{ος} γύρος ξανά στη Γενεύη 1964/67, όπου 62 χώρες υπογράφουν συμφωνία που προβλέπει μείωση των δασμών κατά 50% σε βιομηχανικά προϊόντα
- Ο 7^{ος} γύρος στη Γενεύη 1973/79, όπου υπογραφήκαν συμφωνίες από 102 χώρες για μείωση των δασμών που κάλυπταν το εμπόριο αγαθών, οι δασμοί στις 9 μεγαλύτερες βιομηχανικά χώρες μειώθηκαν από 7% σε 4,7%.
- Ο 8^{ος} και τελευταίος γύρος της Ουρουγουάης, που διήρκησε σχεδόν 7 χρόνια 1986/94 όπου τέθηκε στο περιθώριο η GATT και αντικαταστάθηκε από το Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου αφού έγινε κατανοητό ότι το τροχοπέδη για τη ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου δεν ήταν μόνο οι δασμοί, αλλά χρειαζόταν γενικότερο σχεδιασμό αντιμετώπισης των νέων παγκόσμιων προκλήσεων στο οικονομικό γίνεσθαι μετά το τέλος του ψυχρού πολέμου.

Στα πλαίσια του τελευταίου γύρου, δημοσιεύθηκε η GATS, για να εκθέσει τις αρχές όπου είχαν θεσπίσει από αυτό το γύρο και να προσφέρει το μηχανισμό για τη συνέχιση του έργου των υπηρεσιών με μια ειδικευμένη διαπραγματευτική ομάδα να χειρίζεται την κάθε Υπηρεσία.

Έτσι δημιουργήθηκε η Ομάδα Διαπραγμάτευσης για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, για να διαχειριστεί τις ναυτιλιακές υποθέσεις.

Συμπερασματικά ο Γύρος της Ουρουγουάης ασχολήθηκε εκτός από θέματα μείωσης –κατάργησης των δασμών και με τα θέματα πνευματικής ιδιοκτησίας, τη γεωργία και τη κλωστοϋφαντουργία.

Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου



Ο ΠΟΕ ιδρύθηκε το 1995, σε συνέχεια των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης (1986-1994), και εδρεύει στην Γενεύη της Ελβετίας.

Τα ανώτερα όργανα του οργανισμού είναι, οι Υπουργικές Διασκέψεις, οι οποίες συνέρχονται σε τακτά χρονικά διαστήματα ανά ένα ή δύο έτη και το Γενικό Συμβούλιο σε επίπεδο μονίμων αντιπροσώπων, το οποίο εξειδικεύει τις λειτουργίες του κατ' αναλογία με τα θεματικά αντικείμενα προς εξέταση.

Η λειτουργία του συνίσταται στην προώθηση διεθνών πολυμερών εμπορικών συμφωνιών, στην οργάνωση εμπορικών διαπραγματεύσεων σε πολυμερές επίπεδο μεταξύ των κρατών μελών του, στην αντιμετώπιση και διαχείριση εμπορικών αντιπαραθέσεων μεταξύ των κρατών μελών του, στην εποπτεία εθνικών εμπορικών πολιτικών και τέλος στην παροχή τεχνικής βοήθειας σε αναπτυσσόμενα κράτη καθώς και στην συνεργασία σε αντικείμενα εμπορικού ενδιαφέροντος με άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Τέλος σημειώνεται, ότι η λειτουργία του ΠΟΕ βασίζεται στην αποδοχή κοινών κανόνων και διαδικασιών από τα μέλη του ως απόρροια πολυμερών διαπραγματεύσεων.

Παρόλο τη σπουδαιότητα των ναυτιλιακών μεταφορών οι διαπραγματεύσεις, για την απελευθέρωσή τους, οι οποίες διεξήχθησαν κατά τον γύρο της Ουρουγουάης, στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) και ολοκληρώθηκαν στις 3 Ιουλίου 1996 απέτυχαν να εξασφαλίσουν δεσμεύσεις έναντι των κρατών οι οποίες θα εξασφάλιζαν ικανοποιητική απελευθέρωση του τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Παρόλα αυτά και λόγω της σπουδαιότητας του συγκεκριμένου τομέα, αποφασίστηκε η επανέναρξη των διαπραγματεύσεων για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών με ημερομηνία έναρξης τους όχι πριν την 1η Ιανουαρίου 2000.

Η επανέναρξη των διαπραγματεύσεων, θα είχε σαν βάση τις υπάρχουσες προσφορές για απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών με στόχο την βελτίωσή τους και την ανάληψη ικανοποιητικών δεσμεύσεων από όσο το δυνατόν περισσότερα κράτη.

Ο νέος γύρος διαπραγματεύσεων, γνωστός ως “Doha Development Agenda” ξεκίνησε το Νοέμβριο του 2001.

Στο πλαίσιο του γύρου αυτού επισημάνθηκε η σπουδαιότητα της απελευθέρωσης των ναυτιλιακών μεταφορών, όρος απαραίτητος για την εξασφάλιση της απελευθέρωσης όλων των εμπορικών συναλλαγών.

Από την έναρξη του νέου γύρου διαπραγματεύσεων και έως τον Αύγουστο του 2005 παρατηρήθηκε περιορισμένη πρόοδος όσον αφορά την ανάληψη δεσμεύσεων από πλευράς κρατών για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών μεταφορών.

Τα ανωτέρω επισημάνθηκαν και στην Υπουργική Διάσκεψη του Χονγκ Κονγκ (13-18/12/2005) και αποφασίστηκε η εντατικοποίηση των διαπραγματεύσεων μέχρι 31 Οκτωβρίου 2006.

Ελληνικές Προτεραιότητες στα πλαίσια του ΠΟΕ

Η Ελλάδα, ως παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα με μεγάλα συμφέροντα στις ναυτιλιακές μεταφορές, στο πλαίσιο του ΠΟΕ, έχει πρωτοστατήσει στις διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ειδικότερα η Ελλάδα έχει υποστηρίξει την προσφορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία κατατέθηκε τον Ιούνιο του 2005 και στην ουσία της προτάσσει την πλήρη απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Η πλήρης απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί πάγια θέση της Ελλάδας, τονίζοντας την ανάγκη για την υιοθέτηση συμφωνίας, από όλα τα μέλη του ΠΟΕ, για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα (Consultative Shipping Group - C.S.G)

Το CSG συμπεριλαμβάνει τους φορείς της κεντρικής διοίκησης των θαλασσιών μεταφορών του Βελγίου, Δανίας, Φινλανδίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ελλάδας, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Σουηδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου.

Στις δραστηριότητές του συμμετέχει επιπλέον και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Συστήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '60 σαν μια άτυπη ομάδα πίεσης προκειμένου να παρακολουθήσει από κοινού με τις ΗΠΑ ναυτιλιακά ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

Παράλληλα, το CSG αναλαμβάνει συντονισμένες πρωτοβουλίες στην Αμερικανική Διοίκηση και στο Κογκρέσο, για θέματα που προκαλούν προβλήματα στα μέλη του.

Πιο πρόσφατα, χρησιμοποιείται επίσης για την ανταλλαγή απόψεων σε θέματα καταπολέμησης των περιοριστικών μέτρων που υιοθετούνται από τρίτα κράτη.

Ένας από τους κυριότερους στόχους του διαλόγου CSG –ΗΠΑ είναι η αμοιβαία εξασφάλιση πρόσβασης στα διεθνώς διακινούμενα φορτία.

Στο πλαίσιο αυτό το CSG έχει προβεί σε επίσημες παραστάσεις μέσω διπλωματικών διαύλων για ναυτιλιακά θέματα σε διάφορες, χώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Το φαινόμενο του προστατευτισμού στη διεθνή εμπορική Ναυτιλία

Το φαινόμενο του προστατευτισμού στη διεθνή εμπορική Ναυτιλία, δεν είναι πρόσφατο, αντιθέτως είναι μια συνηθισμένη πρακτική του παρελθόντος, την οποία την χρησιμοποιούν, όχι μόνο οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, για λόγους προστασίας της εθνικής τους ναυτιλίας, από ανερχόμενες ανταγωνίστριες χώρες και ενίσχυση της εγχώριας οικονομίας τους, διαμέσων τη βελτίωσης του εξωτερικού ισοζυγίου πληρωμών και της αύξησης των συναλλαγματικών εισροών, αλλά και οι αναπτυσσόμενες χώρες, για παράδειγμα, οι αποικίες μετά την ανεξαρτησία τους, για να ενισχύσουν την εθνική οικονομία και το κύρος τους, χρησιμοποίησαν ναυτιλιακή προστατευτική πολιτική.

Οι κυριότεροι λόγοι λήψης προστατευτικών πολιτικών μέτρων και παρεμπόδισης του ελεύθερου ανταγωνισμού μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- Ø Ενίσχυση της εγχώριας απασχόλησης
- Ø Αντιμετώπιση της προτιμησιακής πολιτικής, που εφαρμόζουν οι Ναυτιλιακές Διασκέψεις
- Ø Προώθηση και προστασία της εμπορικής Ναυτιλίας, για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας
- Ø Προστασία της εγχώριας Ναυτιλίας, ειδικά σε περιόδους σκληρού ανταγωνισμού
- Ø Αποζημίωση των εθνικών μεταφορέων, που ζημιώθηκαν από την υφιστάμενη υπερεκτιμμένη τιμή του συναλλάγματος
- Ø Βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων ναυτιλιακών υπηρεσιών με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας έναντι των ανταγωνιστικών στόλων
- Ø Εξοικονόμηση συναλλάγματος
- Ø Ενίσχυση των εμπορικών συναλλαγών με τις άλλες χώρες
- Ø Ενίσχυση της νηπιακής ναυτιλίας, επί τη βάση της προστασίας της νεαρής βιομηχανίας
- Ø Ενίσχυση του γοήτρου και του εθνικού κράτους.

Η προστατευτική πολιτική μπορεί να εμφανίζεται με μια από τις κάτωθι μορφές:

- Πλήρης διαφύλαξη του φορτίου
- Ανάθεση μεταφοράς στρατιωτικών αγαθών ή επισιτιστικής βοήθειας, από πλοία της εθνικής σημαίας
- Κρατική παρέμβαση στη διαμόρφωση των ναύλων
- Περιορισμοί στην ελευθερία εγκατάστασης και λειτουργίας εταιρειών διαχείρισης πλοίων υπό αλλοδαπή σημαία μέσω της αυξημένης γραφειοκρατίας³²
- Προνομακή μεταχείριση στα πλοία ,που φέρνουν την εθνική σημαία
- Επιδότηση καθώς και φορολογικές διευκολύνσεις στους πλοιοκτήτες της χώρας
- Διμερείς συμφωνίες με σκοπό την προστασία των εθνικών μεταφορέων και τον αποκλεισμό τρίτων χωρών, από συγκεκριμένες αγορές και θαλάσσια δρομολόγια
- Σύναψη περιφερειακών διακανονισμών με σκοπό την προάσπιση και προώθηση των κοινών ναυτιλιακών και εμπορικών συμφερόντων

Πολιτική Διαφύλαξης φορτίου και διάκρισης σημαίας (Cargo Reservation and Flag Discrimination)

Η συγκεκριμένη πολιτική διαφύλαξης φορτίου και διάκρισης σημαίας, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό ζήτημα για τη νηολόγηση των εμπορικών πλοίων.

Ως προτίμηση σημαίας, ορίζεται η κρατική ναυτιλιακή πολιτική μεταξύ διαφορετικών σημαιών, δίνοντας φορτία με προτίμηση ή με προτεραιότητα προς την εθνική τους σημαία.

Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιδιώκουν τη νηολόγηση των πλοίων τους σε χώρες με μεγάλο όγκο φορτίων.

Επίσης κερδίζουν το ναυτιλιακό προστατευτισμό, που παρέχουν τα κράτη σημαίας, που θα υψώσουν τα πλοία.

³² Π.χ. εμπόδια στη σύσταση εταιρείας ,έκδοσης απαραίτητων πιστοποιητικών και εγγραφών, περιορισμοί στα μέσα χρηματοδότησης ή στον επαναπατρισμό των κερδών

Οι κύριες κατηγορίες της προτίμησης σημαίας είναι:

Παρακράτηση ή Διαφύλαξη φορτίου

Επιμερισμός φορτίου

Είναι η πιο γνωστή, ήπια και πλέον αποδεκτή πρακτική περιορισμού στη Ναυτιλία.

Είναι ιστορικά, η πρώτη μορφή περιοριστικών μέτρων, αν και τα όρια ελάχιστα απέχουν από την διάκριση σημαίας.

Στον επιμερισμό, καταμερισμό ή διαμοίραση φορτίου ένα κράτος, δύναται να μοιράσει τα φορτία του με πλοία ,που φέρνουν τη σημαία κάποιου άλλου κράτους.

Σε γενικές γραμμές οι αρχές του επιμερισμού φορτίου περιλαμβάνουν ένα συγκεκριμένο αριθμό συμβαλλομένων μερών, όπως για παράδειγμα 2 κράτη, 50%-50% ή και 3 κράτη στη βάση του 40%-40%-20%, μέθοδος που υιοθετήθηκε από τον κώδικα των τακτικών γραμμών της UNCTAD.

Ο επιμερισμός φορτίου χρησιμοποιείται συνηθέστερα από αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες αποσκοπούν να δημιουργήσουν μεγαλύτερο εθνικό στόλο

Προτίμηση φορτίου

Στην προτίμηση φορτίου το σημείο αναφοράς είναι το ίδιο το φορτίο, δηλαδή η παρακράτηση γίνεται από το κράτος προς ορισμένους συγκεκριμένους μεταφορείς ,ενώ στη διάκριση σημαίας η προστατευτική πολιτική γίνεται ως προς τη σημαία του μεταφορέα.

Το κύριο χαρακτηριστικό της υπό εξέτασης πρακτικής είναι ,ότι υπάρχει κάποιο διαθέσιμο φορτίο η διανομή του οποίου δεν αφήνετε να λειτουργήσει σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς, αλλά λειτουργεί συμφωνά με τις παρεμβάσεις κάποιου κράτους που επιμερίζει με πρώτη προτεραιότητα τα πλοία με εθνική σημαία και μόνο όταν υπάρχει η απαραίτητη χωρητικότητα διατίθεται σε ξένους μεταφορείς , κατά σειρά προτεραιότητας φιλικών σημαίων και τελευταία σε λοιπούς μεταφορείς που είναι σημαία τρίτου κράτους.

Διαφύλαξη φορτίου

Οι αρχές, που διέπουν τη διαφύλαξη φορτίου είναι παρόμοιες με τις προηγούμενες δύο πρακτικές.

Τα σημεία αναφοράς της είναι η επίδραση, που έχει το φορτίο αυτό στην παρακράτηση ενός συγκεκριμένου μέρους των εξαγωγών και εισαγωγών του για πλοία με εθνική σημαία.

Αποτελεί μια πρακτική, που εφαρμόζουν κυρίως οι αναπτυσσόμενες χώρες αλλά και ορισμένες αναπτυγμένες³³.

Εμπορικές Συμφωνίες

Διμερείς συμφωνίες

Οι διμερείς συμφωνίες αποτελούν την πιο κοινή και αποδεκτή πρακτική στο διεθνές εμπόριο. Πρόκειται για εμπορικές συμφωνίες μεταξύ 2 κρατών, που επιζητούν να κατανεύμουν έτσι τα φορτία τους μεταξύ των εθνικών τους στόλων, χωρίς να σημαίνει, ότι αυτή η συμφωνία είναι περιοριστική ή όχι³⁴.

Περιοριστική πολιτική θεωρείται, όταν αναφέρεται ρητά ότι υπάρχει συγκεκριμένος ποσοστιαίος καταμερισμός φορτίων ανάμεσα στα 2 κράτη, π.χ. 50%-50% ή 60%-40%, με τον τρόπο αυτό δεν τηρείται η αρχή του ελευθέρου ανταγωνισμού.

Διμερείς συμφωνίες υπογράφουν συνήθως οι αναπτυσσόμενες χώρες για την ποντοπόρα Ναυτιλία τους, αλλά και για τα πλοία των τακτικών γραμμών τους.

Κίνητρο για τη σύναψη αναλογών συμφωνιών αποτελεί η μεγάλη έλλειψη σε ξένο συνάλλαγμα, που έχουν στο ισοζύγιο πληρωμών τους οι χώρες αυτές, και πιστεύουν με αυτό τον τρόπο ότι θα καλυφθεί.

³³ Π.χ. οι Η.Π.Α.

³⁴ Αυτό εξαρτάται από τους όρους που αναφέρονται σε αυτές τις συμφωνίες

Πολυμερείς συμφωνίες

Πρόκειται για εμπορικές συμφωνίες στις οποίες μετέχουν περισσότερα από δύο κράτη.

Αποτελεί την πλέον φιλελεύθερη μορφή, από όλους τους τύπους εμπορικών σχέσεων και περιοριστικών πρακτικών.

Όταν μια χώρα έχει μόνο διμερείς σχέσεις σε ένα περιβάλλον πολυμερών συμφωνιών, τότε αυτή η χώρα απομονώνεται σε σχέση με τις υπόλοιπες από το πλεονέκτημα του ελεύθερου εμπορίου

Εξάλλου σε ένα παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα με πανίσχυρες διεθνές ενώσεις και ομάδες συμφερόντων, που επηρεάζουν κυβερνήσεις και οργανισμούς, η μονομέρεια και ο απομονωτισμός δημιουργούν ασφυκτικές αδυναμίες στη διαμόρφωση των συνθηκών αγοράς, από τις χώρες που επιλέγουν ανεξάρτητη πορεία..

Μονομερής Περιορισμός

Η απόλυτη εξαίρεση ξένης σημαίας πλοίων από μια περιοχή το γνωστό **cabotage**, δηλαδή το προνόμιο μιας χώρας για αποκλειστική ακτοπλοΐα.

Όταν τα παράκτια ύδατα θεωρούνται ως εσωτερικά ύδατα, το εμπόριο στην περίπτωση αυτή είναι εσωτερικό και έτσι ένα κράτος εξαιρεί τις ξένες σημαίες από το εσωτερικό του εμπόριο, αποκλείει τον ανταγωνισμό και ενισχύει τον εθνικό του στόλο, με την προϋπόθεση, ότι μπορεί να ανταποκριθεί στην ανάλογη προσφορά και ζήτηση που δημιουργεί η αγορά.

Το cabotage μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει κοινά στοιχεία με τη διαφύλαξη φορτιού, με το εξής χαρακτηριστικό ότι σε αυτήν την περίπτωση η παρακράτηση φορτίου είναι στο 100%.

Οι μόνοι περιορισμοί υπόκεινται όταν τα παράκτια ύδατα μιας χώρας είναι μέρους κάποιου διεθνούς ναυτιλιακού δρόμου³⁵, όπου αν και το κράτος έχει την κυριαρχική δικαιοδοσία σε αυτό, η ναυσιπλοΐα καθορίζεται από διεθνείς κανονισμούς.

³⁵ Το κανάλι του Σουέζ, του Παναμά κ.α

Κρατικά Χρηματοδοτούμενα φορτία

Τα κυριότερα χρηματοδοτούμενα φορτία είναι τα εξής:

- Ø Προτίμηση φορτιών ξένης βοήθειας
- Ø Φορτία ανθρωπιστικής βοήθειας
- Ø Προτίμηση Κυβερνητικών-Χρηματοδοτούμενων Φορτίων.

Πολλές χώρες και κυριότερα οι ΗΠΑ, που είναι ο μεγαλύτερος χορηγός βοήθειας στον κόσμο, έχουν εφαρμόσει την πολιτική να επιχορηγούν τη μεταφορά φορτιών ανθρωπιστικής και επισιτιστικής βοήθειας στις αναπτυσσόμενες χώρες με κρατικά μέσα, με πλοία της εθνικής τους σημαίας με αποτέλεσμα εκτός από το ανθρωπιστικό έργο, που διατελείται, να τονώνεται και η εγχωρία εμπορική ναυτιλία της χώρας. Στην περίπτωση των ΗΠΑ όμως το ίδιο συμβαίνει και με την μεταφορά των επιδοτούμενων γεωργικών προϊόντων, που πρέπει να μεταφέρονται αποκλειστικά από πλοία με αμερικάνικη σημαία.

Διάκριση Σημαίας

Η διάκριση της σημαίας από την άλλη, αποτελεί πολιτικό μέτρο, που χρησιμοποιείται από κάποιο κράτος για να προσφέρει ευνοϊκή μεταχείριση στα πλοία που έχουν τη σημαία του.

Η διάκριση σημαίας είναι όρος ευρύτερος της προτίμησης σημαίας.

Το εύρος της διάκρισης 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 λιγότερη ανταγωνιστικά.

Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που νηολογούν τα πλοία τους αποβλέπουν να κερδίσουν τα οφέλη της σημαίας του κράτους.

Οι διαφορές κατηγορίες των πρακτικών που χρησιμοποιούνται στη διάκριση σημαίας μπορούν να κατανεμηθούν σε διάφορους τύπους, όπως:

Λιμενικές Επιβαρύνσεις

Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού:

Είναι ο πιο διαδεδομένος τύπος προστατευτισμού και η περιοριστική αυτή πολιτική χρησιμοποιείται για να δίνει από τη διοίκηση κάποιου λιμανιού τη χειρότερη θέση ελλιμενισμού στα πλοία με ξένη σημαία με αποτέλεσμα τη χρονική καθυστέρηση που καθιστά μη αποδοτική τη μεταφορά για τον επιχειρηματία.

Τέλη και επιβαρύνσεις

Αυτή είναι μάλλον η πιο άδικη εφαρμογή διάκρισης σημαίας για τα πλοία ξένης σημαίας .

Εφαρμόζεται κυρίως στις πιο φτωχές χώρες, καθώς η πρακτική της επιβολής φορολογικών τελών, καθιστούν ασύμφορη ειδικά για τις αναπτυσσόμενες χώρες τον κατάπλου στις χώρες, που εφαρμόζουν αυτά τα προστατευτικά μέτρα.

Προγραμματισμένα φορτία

Μοναδοποιημένα φορτία

Αυτός ο τρόπος διάκρισης χρησιμοποιείται για να εμποδίζει Ναυτιλίες άλλων χωρών με ξένη σημαία, να συμμετέχουν στη διακίνηση συγκεκριμένων και προγραμματισμένων φορτίων.

Μεταφορά ενέργειας

Στην περίπτωση αυτή, ο προστατευτισμός εκδηλώνεται έναντι ενός συγκεκριμένου φορτίου όπως π.χ. πετρέλαιο, λόγω και της στρατηγικής σημασίας να μεταφέρει η κάθε χώρα ενεργεία με πλοία εθνικής σημαίας

Μεταφορές για άμυνα και ασφάλεια

Εκτός από τους οικονομικοπολιτικούς λόγους , η διάκριση σημαίας αφορά και λόγους άμυνας και ασφάλειας ειδικά στη μεταφορά στρατιωτικού υλικού, που γίνεται αποκλειστικά με πλοία της εθνικής σημαίας.

Κυβερνητικές προμήθειες.

Είναι φορτία ελεγχόμενα από κάποια κυβέρνηση , συνήθως εισαγωγές που προορίζονται για κυβερνητική χρήση ή εξαγωγές και προορίζονται για διπλωματικά ή ερευνητικά προγράμματα.

Κύριες Εμπορικές Γραμμές

Η πρακτική αυτή εφαρμόζεται όταν κάποιο κράτος θέλει, για τους δικούς του λόγους, να αποκλείσει τα πλοία ξένης σημαίας από τη μεταφορά φορτίων προς συγκεκριμένους προορισμούς.

Διάφορες άλλες μορφές προτίμησης Σημαίας

Πέρα από τις προηγούμενες μορφές προστατευτισμού υπάρχουν και άλλες μορφές περιοριστικών μέτρων προτίμησης σημαίας, που έχουν όμως ελάχιστες διαφορές από τις παραπάνω τακτικές και έχουν να κάνουν με την διακρατική ισότιμη-προνομιακή μεταχείριση της μεταφοράς προϊόντων υστέρα από συμφωνία ανάμεσα σε 2 ή περισσότερες χώρες, με σκοπό τον ουσιαστικό αποκλεισμό των πλοίων ανταγωνιστικών χωρών από το ενδοκρατικό εμπόριο και την διευκόλυνση των εθνικών ή συνεργαζόμενων πλοιοκτητών, με το μέγιστο μερίδιο αγοράς που μπορεί και επηρεάζει το κάθε εθνικό κράτος.

Οι συνηθέστερες τέτοιες πρακτικές είναι :

- ✓ Η ρήτρα του Πλέον Ευνοούμενου Έθνους
- ✓ Η Εθνική Μεταχείριση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Πράσινη Βίβλος για μια θαλάσσια πολιτική

Τον Ιούνιο του 2006, η Επιτροπή εξέδωσε μια Πράσινη Βίβλο ,σχετικά με τις διάφορες πτυχές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής.

Η Πράσινη Βίβλος, τονίζει την ταυτότητα και την ηγετική θέση της Ευρώπης στον θαλάσσιο χώρο, την οποία πρέπει να διατηρήσει σε μια περίοδο κατά την οποία οι πιέσεις, που ασκούνται στο περιβάλλον απειλούν τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

Η θαλάσσια πολιτική πρέπει επομένως να αποσκοπεί στην επίτευξη ενός καινοτόμου, ανταγωνιστικού και φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου θαλάσσιας οικονομίας.

Εκτός από τις θαλάσσιες δραστηριότητες, η προτεινόμενη προσέγγιση αφορά επίσης την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές.

Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος ασχολείται με νέα εργαλεία και νέους τρόπους διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα.

Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής

Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση

Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες.

Η Πράσινη Βίβλος εντάσσεται άμεσα στη στρατηγική της Λισσαβόνας .

Στόχος είναι η επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης με τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αξιοποίησης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών.

Για το λόγο αυτό, οι πόροι αυτοί πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο της συζήτησης.

Οι θαλάσσιες δραστηριότητες αποτελούν ένα σημαντικό τομέα για τη στρατηγική της Λισσαβόνας, λαμβανομένης υπόψη της σημασίας της θαλάσσιας οικονομίας.

Εκτιμάται ότι ποσοστό περίπου 3 έως 5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), προέρχεται από τους τομείς που έχουν σχέση με τη θάλασσα.

Η Ε.Ε. αποτελεί ηγετική ναυτική δύναμη παγκοσμίως, ιδιαίτερα όσον αφορά:

- τις θαλάσσιες μεταφορές (χάρη στο μέγεθος των εμπορικών συναλλαγών δια θαλάσσης)·
- τον παράκτιο τουρισμό (χάρη στο γεγονός ότι τα δύο τρίτα των συνόρων της Ένωσης βρέχονται από θάλασσες)·
- την προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα (χάρη στους πόρους πετρελαίου και φυσικού αερίου της Βόρειας Θάλασσας)·
- τη ναυπηγική τεχνολογία (χάρη στην κατασκευή πλοίων τα οποία διακρίνονται από πλευράς πολυπλοκότητας, ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων)·
- τις συναφείς υπηρεσίες (χάρη στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας).

Επιπλέον, η Ε.Ε., κατέχει ηγετική θέση σε πολλούς τομείς με αναπτυξιακό δυναμικό, όπως η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και οι λιμένες.

Λαμβάνοντας υπόψη την κοινωνικοοικονομική σημασία των κλάδων αυτών καθώς και τη σημασία των αποτελεσματικών θαλάσσιων μεταφορών για μια Ευρώπη προσανατολισμένη στις εξαγωγές, είναι σημαντικό να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα στους τομείς αυτούς.

Για το λόγο αυτό, η Πράσινη Βίβλος εξετάζει τους παράγοντες ανταγωνιστικότητας: την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις επιστημονικές γνώσεις για όλες τις πτυχές που συνδέονται με τους ωκεανούς, την καινοτομία και τη τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού.

Το θαλάσσιο περιβάλλον

Το θαλάσσιο περιβάλλον αντιμετωπίζει, μεταξύ άλλων:

- τον επιταχυνόμενο περιορισμό της θαλάσσιας βιοποικιλότητας (με συνέπειες για την αξιοποίηση του δυναμικού της «γαλάζιας βιοτεχνολογίας»)
- την υπεραλίευση (με συνέπειες στην αλιεία).
- την κλιματική αλλαγή (με συνέπειες στην αλιεία και στον παράκτιο τουρισμό)
- τη ρύπανση από χερσαίες πηγές
- την όξυνση των θαλασσών
- τη ρύπανση που οφείλεται σε απορρίψεις από τη λειτουργία των πλοίων.
- τα ναυτικά ατυχήματα (λόγω ανεπαρκούς ασφάλειας στη θάλασσα).

Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να αμβλυνθούν οι πιέσεις αυτές.

Η θεματική στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον, θα αποτελέσει το βασικό εργαλείο.

Είναι επίσης ανάγκη:

- να ενισχυθεί περαιτέρω η νομοθεσία που αφορά την θαλάσσια ασφάλεια
- να καθιερωθεί η εκτίμηση των κινδύνων, ως μέσο για τη χάραξη πολιτικών στον τομέα αυτό
- να υποστηριχθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες ώστε να μπορέσουν να εφαρμόσουν το « Γενικό πρόγραμμα διαχείρισης του υδάτινου έρματος »

Έρευνα

Η έρευνα είναι σημαντική για να μπορούν να πραγματοποιούνται τεκμηριωμένες πολιτικές επιλογές. Θα μπορούσε να επωφεληθεί από το 7ο Πρόγραμμα-Πλαίσιο , το οποίο αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στους επιστημονικούς τομείς προτεραιότητας ,που καλύπτουν ταυτόχρονα περισσότερα του ενός θέματα.

Εντούτοις, τα κράτη μέλη δύνανται επιπλέον να συντονίσουν τα εθνικά ερευνητικά τους προγράμματα στο πλαίσιο ενός πανευρωπαϊκού χώρου έρευνας και να αποφύγουν την αλληλοεπικάλυψη.

Η συνεργασία μεταξύ των επιστημονικών κλάδων και εκείνων που παράγουν τεχνολογία είναι επίσης σημαντική.

Καινοτομία

Η καινοτομία, μπορεί να συμβάλει στην εξεύρεση λύσεων σε τομείς που βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη, όπως η ενέργεια και η κλιματική αλλαγή.

Εκτός από τα οφέλη για το περιβάλλον, οι λύσεις αυτές θα μπορούσαν να εξαχθούν επίσης προς τρίτες χώρες, εφόσον προσανατολίζονται προς μια αειφόρο ανάπτυξη. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα μπορούσαν να αποτελέσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Η αιολική ενέργεια, τα παλιρροϊκά ρεύματα και οι πόροι πετρελαίου και φυσικού αερίου βαθέων υδάτων μπορούν να αποτελέσουν νέες πηγές ενέργειας.

Η δέσμευση του άνθρακα, η μείωση των εκπομπών NO_x που προέρχονται από τα πλοία, η μετάβαση από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες, καθώς και το ένυδρο μεθάνιο μπορούν να συμβάλουν στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Η τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού

Η Πράσινη Βίβλος, εξετάζει τις δυνατότητες, που υπάρχουν για την κάλυψη των κενών σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, τα οποία δημιουργήθηκαν με την αλληλεπίδραση ορισμένων αρνητικών παραγόντων.

Οι «ομίλοι» και το κανονιστικό πλαίσιο

Οι παράγοντες αυτοί μπορούν επίσης να συνδράμουν στην αειφόρο ανάπτυξη.

Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να οργανωθεί στο πλαίσιο κοινών σχεδίων, όπως π.χ. στην εκπαίδευση σε δίκτυα ναυτιλιακής αριστείας - τους καλούμενους «ομίλους».

Από την πλευρά του, ο νομοθέτης θα πρέπει να απλοποιήσει περαιτέρω τη νομοθεσία, έτσι ώστε οι στόχοι μιας πολιτικής να μην έχουν ανεπιθύμητες και αντιφατικές επιπτώσεις σε άλλους στόχους συναφείς με τη θάλασσα.

Στόχος είναι να επιτευχθεί ένα σταθερό και συνεκτικό κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα έχει τη στήριξη των εμπλεκόμενων ενδιαφερομένων μερών.

Η Πράσινη Βίβλος αξιολογεί επίσης την προώθηση μηχανισμών για την παροχή κινήτρων για πλοιοκτήτες με καλές επιδόσεις ή ακόμα την επιτήρηση της εφαρμογής των διεθνών κανόνων στην ανοικτή θάλασσα, για την καταπολέμηση των σημαίων ευκαιρίας.

Η ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές

Η Πράσινη Βίβλος, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην εξέταση αυτού του παράγοντα, δεδομένου ότι το ήμισυ περίπου του πληθυσμού της Ευρώπης ζει κατά μήκος των ακτών ή κοντά σε αυτές και η ελκυστικότητα των παράκτιων περιοχών διαρκώς αυξάνει.

Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καταρτισθούν στατιστικές ειδικά για τις παράκτιες περιοχές, προκειμένου να προσδιοριστούν οι υποδομές μεταφορών και οι υπηρεσίες κοινής ωφέλειας που είναι κατάλληλες για τις τάσεις αυτές.

Επιπλέον, παράλληλα με την αύξηση του παράκτιου πληθυσμού, πολλαπλασιάζονται επίσης οι κίνδυνοι που πρέπει να αντιμετωπίσει ο πληθυσμός αυτός, οι οποίοι οφείλονται στην κλιματική αλλαγή.

Οι δημόσιες αρχές οφείλουν επομένως να αξιολογήσουν τους κινδύνους αυτούς ώστε να μπορέσουν να σχεδιάσουν τους μηχανισμούς προστασίας του πληθυσμού, των οικονομικών δραστηριοτήτων και του περιβάλλοντος, και να είναι σε θέση να διαχειριστούν τις δαπάνες που αυτό συνεπάγεται.

Η εξεύρεση λύσεων στους εν λόγω κινδύνους παρέχει στη συνέχεια τη δυνατότητα εξαγωγής της σχετικής τεχνογνωσίας.

Η Πράσινη Βίβλος εξετάζει επίσης τον ουσιαστικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει ο βιώσιμος τουρισμός στις τοπικές οικονομίες και μελετάει τη διασύνδεση μεταξύ των χερσαίων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνει για τις παραθαλάσσιες περιοχές μια ενιαία και ολοκληρωμένη διαχείριση της θάλασσας και της ξηράς, γεγονός που θα απαιτήσει την ενοποίηση όλων των επιπέδων διακυβέρνησης, ακόμη και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Μια τέτοια ολοκληρωμένη διαχείριση αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμη όσον αφορά τη διαχείριση της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές, καθώς και όσον αφορά τη διαχείριση της επέκτασης των λιμένων ως πολυλειτουργικών πλατφόρμων.

Νέα εργαλεία για τη διαχείριση των σχέσεων με τους ωκεανούς

Η Πράσινη Βίβλος προσδιορίζει την ανάγκη ενός ευρωπαϊκού δικτύου δεδομένων όσον αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο θα μπορούσε να περιλαμβάνει τα ήδη υπάρχοντα εθνικά δίκτυα.

Το δίκτυο αυτό θα έχει ως στόχο την εναρμόνιση και τη συστηματική συλλογή δεδομένων από διάφορες πηγές για την εξυπηρέτηση πολλαπλών δραστηριοτήτων. Εντάσσεται στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας» .

Καλύτερα δεδομένα πραγματικού χρόνου θα μπορούσαν να διευκολύνουν τη ναυσιπλοΐα και να βοηθήσουν στον ευκολότερο εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, είτε πρόκειται για παραβάσεις στον τομέα της αλιείας είτε για παραβάσεις που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία.

Η ΕΕ συμφωνεί με τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού επί του θέματος.

Ωστόσο, η διαλειτουργικότητα με τρίτα συστήματα μπορεί να βελτιωθεί.

Η Πράσινη Βίβλος προτείνει επίσης να δημιουργηθεί ένα σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού προκειμένου να καταστεί δυνατή η συνύπαρξη διαφόρων δραστηριοτήτων κατά μήκος των ακτών και να αντιμετωπιστούν οι αβεβαιότητες των επενδυτών όσον αφορά την απόκτηση αδειών.

Είναι σκόπιμο να καθοριστούν οι αρχές του χωροταξικού σχεδιασμού και να αντληθούν διδάγματα από την εμπειρία του Καναδά.

Όσον αφορά την οικονομική στήριξη, η Πράσινη Βίβλος υπογραμμίζει την ανάγκη να βελτιωθούν τα δεδομένα σχετικά με το συνολικό επίπεδο της οικονομικής βοήθειας και να εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο τα οικονομικά αυτά μέσα θα μπορούσαν να συμβάλουν στη θαλάσσια πολιτική.

Νέοι τρόποι διακυβέρνησης θεμάτων, που αφορούν τη θάλασσα

Η διακυβέρνηση, η οποία εφαρμόζεται σήμερα ανά τομέα ή γεωγραφική περιοχή, πρέπει να αντικατασταθεί από μια διατομεακή προσέγγιση.

Αυτό θα έχει συνέπειες για τη διακυβέρνηση θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα, τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό ή σε διεθνές επίπεδο.

Ορισμένα κράτη μέλη αναθέτουν ήδη πολλές κυβερνητικές αρμοδιότητες σε ενιαίες εθνικές αρχές. Ωστόσο τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να προωθήσουν περαιτέρω την ενοποίηση στον τελωνειακό τομέα ή στον τομέα της ασφάλειας των εμπορευμάτων, κατά το παράδειγμα του Οργανισμού Διαχείρισης Εξωτερικών Συνόρων ή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Η δημιουργία μιας ευρωπαϊκής υπηρεσίας ακτοφυλακής και η υλοποίηση ενός κοινού θαλάσσιου χώρου για την Ευρωπαϊκή Ένωση, που θα διέπεται από τους ίδιους κανόνες, αποτελούν άλλα προβλεπόμενα σχέδια.

Η ενοποίηση των πολιτικών παρέχει συχνά τη δυνατότητα δημιουργίας οικονομιών κλίμακας όσον αφορά τον εξοπλισμό.

Αυτό αποδεικνύεται αναγκαίο προκειμένου να καταστούν προσιτές, από οικονομική άποψη, ορισμένες δαπανηρές τεχνολογίες, όπως τα συστήματα επιτήρησης των θαλασσών.

Λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών των θαλασσών, η διαχείριση των οικοσυστημάτων μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε περιφερειακό επίπεδο.

Το ευρωπαϊκό επίπεδο είναι κατάλληλο όσον αφορά την προάσπιση κοινών συμφερόντων, καθώς και την προμήθεια εργαλείων χωροταξικού σχεδιασμού και την εποπτεία της χρήσης τους.

Η κλιματική αλλαγή, η προστασία της βιοποικιλότητας, η παράνομη μετανάστευση, η πειρατεία, η πρόσβαση στην αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών που δεν εισάγει διακρίσεις και άλλα φαινόμενα υποχρεώνουν την Ένωση να μοιραστεί τις νέες αυτές ιδέες με τη διεθνή κοινότητα και να προβληματιστεί σχετικά με τις καλύτερες μεθόδους για την προώθηση της θεώρησης των πραγμάτων.

Προστασία της θαλάσσιας κληρονομιάς και ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης

Εν κατακλείδι, η Πράσινη Βίβλος θέτει το θέμα της συνεργασίας των διάφορων θαλάσσιων κλάδων προκειμένου για να ευαισθητοποιήσει την κοινή γνώμη όσον αφορά τη θαλάσσια κληρονομιά και το ρόλο που διαδραματίζουν οι ωκεανοί και οι θάλασσες στη ζωή μας.

Η Επιτροπή προτείνει ότι η εκπαίδευση πρέπει να αποτελέσει μοχλό δράσης.

Μια θετικότερη εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος θα διευκολύνει την πρόσληψη ναυτικών.

Πλαίσιο

Η θαλάσσια πολιτική εντάσσεται άμεσα στη στρατηγική της Λισσαβόνας, προτείνοντας την αξιοποίηση των συνεργιών μεταξύ της περιφερειακής πολιτικής και των πολιτικών της αλιείας, της έρευνας και της καινοτομίας, των επιχειρήσεων, των θαλάσσιων μεταφορών, του περιβάλλοντος και της ενέργειας για την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης.

Επιπλέον, η Επιτροπή εξήγγειλε στους στρατηγικούς στόχους της για την περίοδο 2005-2009, την κατάρτιση μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής.

Η Πράσινη Βίβλος καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη μιας διατομεακής θεώρησης των ωκεανών και των θαλασσών.

Τα μέρη μπορούν να υποβάλουν έως τις 30 Ιουνίου 2007 τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή για τα θέματα που εθίγησαν.

Μέχρι το τέλος του 2007, η Επιτροπή θα ολοκληρώσει τη διαδικασία με την εκπόνηση ανακοίνωσης, η οποία θα εμπεριέχει τις προτάσεις της για το μέλλον.

Οι Ελληνικές Θέσεις

Σε εθνικό επίπεδο και προκειμένου η χώρα μας να ανταποκριθεί με επιτυχία στο στόχο για τη διαμόρφωση μιας ναυτιλιακής πολιτικής, που να ικανοποιεί τα εθνικά μας συμφέροντα, έχει συσταθεί ειδική Διυπουργική Επιτροπή, υπό την Προεδρία του Γεν. Γραμματέα του ΥΕΝ, των εμπλεκομένων Υπουργείων Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Αγροτικής Ανάπτυξης, Τουριστικής Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών, και Αιγαίου.

Η ομάδα αυτή, εξετάζει τα κατά περίπτωση ζητήματα προκειμένου να καθορίζονται οι θέσεις της χώρας μας.

Η ανωτέρω Διυπουργική Επιτροπή υπέβαλε εγκαίρως προς τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής τις Ελληνικές θέσεις επί του συνόλου των αντικειμένων που εξετάζονται στο πλαίσιο της Πράσινης Βίβλου.

Στην παρούσα φάση βρίσκεται σε εξέλιξη περίοδος διαβούλευσης μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων προκειμένου διαμορφωθεί η συνολική θέση της χώρας επί του τελικού κειμένου της Πράσινης Βίβλου.

Σημειώνεται, ότι το κείμενο της Πράσινης Βίβλου συμπεριλαμβάνει ένα ευρύτατο φάσμα θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής (σημαντικό μέρος των οποίων είχε προταθεί από την χώρα μας στο πλαίσιο της προηγηθείσας διαβούλευσης).

Ενδεικτικά αναφέρονται οι κάτωθι θεματικές ενότητες, οι οποίες αξιολογούνται ότι συνάδουν με τις επί μέρους Ελληνικές προτεραιότητες:

- (α) αναγκαιότητα εφαρμογής διεθνών μέτρων στις ναυτιλιακές μεταφορές,
- (β) υιοθέτηση μέτρων για την διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας,
- (γ) η πρόταση για την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής για την φύλαξη των θαλασσίων συνόρων και την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος,
- (δ) απόδοση πολιτικής προτεραιότητας στον επίκαιρο γύρο διαπραγματεύσεων του Π.Ο.Ε. (GATS, Doha Development Agenda) για την επίτευξη της απελευθέρωσης των ναυτιλιακών μεταφορών και
- (ε) η αναγνώριση της αναγκαιότητας χρήσης πόρων από τα Κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία για την ανάπτυξη των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών της Ε.Ε.

Αντίθετα ως προβληματικά μπορούν κατ' αρχήν να αξιολογηθούν μεταξύ άλλων τα κάτωθι θεματικά αντικείμενα:

- (α) η πρόταση για επανεξέταση του Κοινοτικού νηολογίου,
- (β) η προτεινόμενη επανεξέταση τροποποίησης διατάξεων της UNCLOS,
- (γ) η πρόταση για προσχώρηση της Κοινότητας στον IMO.

Η χώρα μας υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής.

Η Ε.Ε, ως μια από τις σημαντικότερες εμπορικές δυνάμεις παγκοσμίως, θα πρέπει να υιοθετήσει και εφαρμόσει μια πολιτική που θα ικανοποιεί τα συμφέροντα των φορέων που εμπλέκονται στις ευρύτερες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Ο πιο πάνω στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής του διεθνούς θεσμικού πλαισίου (UNCLOS και τις Δ.Σ. άλλων Διεθνών Οργανισμών όπως του IMO).

Επίσης η μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. πρέπει να συμβάλει στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μέσω της υιοθέτησης μέτρων για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας των στόλων υπό τις σημαίες των κρατών μελών αλλά και την υιοθέτηση θετικών μέτρων για τη βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας και του ναυτικού επαγγέλματος καθώς επίσης και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Ανάλυση και τα κυριότερα μέρη της συμφωνίας για τις θαλασσιές μεταφορές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της αφενός, και αφετέρου, της κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, ύστερα από μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις, κατέληξαν στις **6 Δεκεμβρίου του 2002** στις **Βρυξέλλες**, σε υπογραφή συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έλαβαν μέρος με τους αντίστοιχους επικεφαλείς των αντιπροσωπειών τους. (Παράρτημα II)

- **Την Ευρωπαϊκή Κοινότητα**, εκπροσώπησε ο Bendt Bendtsen, Υπουργός Οικονομίας, Εμπορίου και Βιομηχανίας της Δανίας και εν ενεργεία Πρόεδρος του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ο Loyla de Palacio, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- **Την κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας**, εκπροσώπησε, ο Chunxian Zhang, Υπουργός Επικοινωνιών.

Στις 21 Ιουνίου του 2004, το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, όσο αναφορά το Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της συμφωνίας σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η προσχώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση 10 νέων κρατών. (παράρτημα III)

Οι εν λόγω διαπραγματεύσεις ολοκληρώθηκαν επιτυχώς και η συμφωνία μονογράφηκε από την Επιτροπή στις 24 Σεπτεμβρίου του 2004.

Ανάλυση Συμφωνία

Προοίμιο

Στο προοίμιο της συμφωνίας γίνεται λόγος στο σεβασμό των υπαρχουσών διμερών σχέσεων, που υπάρχουν ήδη ανάμεσα σε αρκετά μέλη της Ε.Ε. και της Κίνας καθώς και στον σεβασμό των Διεθνών θεσμών και την κατανόηση της ανάγκης συνεργασίας

Πιο συγκεκριμένα οι 2 πλευρές αφού έλαβαν υπόψη :

- Ø Τη συμφωνία εμπορικής και οικονομικής συνεργασίας τον Μάιο του 1985
- Ø Τη σημασία των ναυτιλιακών σχέσεων, που υφίστανται μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και της Κίνας
- Ø Πιστεύοντας ,ότι η συνεργασία μεταξύ των μερών στο πεδίο της διεθνούς Ναυτιλίας θα ωφελήσει την ανάπτυξη των εμπορικών και οικονομικών τους σχέσεων
- Ø Επιθυμώντας να ενισχύσουν περαιτέρω και να παγιώσουν τις σχέσεις , με βάση την ισότητα και το αμοιβαίο όφελος
- Ø Αναγνωρίζοντας τη σημασία των θαλασσιών μεταφορών και επιθυμώντας να προωθήσουν ακόμη περισσότερο τις πολυτροπικές μεταφορές με σκέλος θαλασσιών μεταφορών, ώστε να αυξήσουν την απόδοση της αλυσίδας μεταφορών
- Ø Αναγνωρίζοντας, ότι είναι σημαντικό να αναπτυχθεί περαιτέρω μια ευέλικτη αντιμετώπιση με βάση την αγορά και να αυξηθούν τα οφέλη των οικονομικών φορέων από τον έλεγχο και την εκτέλεση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών στα πλαίσια ενός αποτελεσματικού διεθνούς συστήματος μεταφορών
- Ø Λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες διμερείς συμφωνίας στις θαλασσιές μεταφορές, μεταξύ των Κρατών Μελών της Κοινότητας και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας
- Ø Υποστηρίζοντας τις πολυμερείς διαπραγματεύσεις για τις θαλασσιές μεταφορές στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου.

Στόχος της συμφωνίας

Κύριος στόχος της συμφωνίας ήταν η βελτίωση των όρων, υπό τους οποίους εκτελούνται οι θαλασσιές μεταφορές από την Κίνα ,προς τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκή Ένωσης και αντίστροφα, προς όφελος των οικονομικών φορέων των μερών.

Η συμφωνία βασίζεται στις αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, της ελεύθερης πρόσβασης στα φορτία και το διακομιστικό εμπόριο, της απεριόριστης πρόσβασης και τη μη διακρισιακής μεταχείρισης στη χρήση των λιμένων και των επικουρικών υπηρεσιών, καθώς και όσον αφορά την εμπορική παρουσία.

Με την παρούσα συμφωνία καλύπτονται όλες οι πτυχές των μεταφορών, από πόρτα σε πόρτα.

Ανάλυση των κυριότερων σημείων των 15 άρθρων της συμφωνίας

Το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας, υσττέρα από τις διαπραγματεύσεις των 2 πλευρών αποφασίστηκε να είναι:

- Οι διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές με τις λογιστικές υπηρεσίες υποστήριξης
- Οι πολυτροπικές μεταφορές με σκέλος θαλασσίων μεταφορών
- Το διακομιστικό εμπόριο
- Η διακίνηση υλικών³⁶,

μεταξύ των λιμένων της Κίνας και των κρατών μελών της Κοινότητας, όπου όταν τα σκάφη αποπλέουν από ένα λιμένα του αλλού μέρους προς άλλο λιμένα τρίτης χώρας εκτός της παρούσας συμφωνίας , ο πλους αυτός θεωρείται μέρος των διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

³⁶Π.χ. άδεια εμπορευματοκιβώτια τα οποία δεν μεταφέρονται ως φορτίο έναντι αμοιβής

Διευκρινίζεται με σαφήνεια ότι η συμφωνία :

- Δεν εφαρμόζεται στις καθαρά εσωτερικές μεταφορές μεταξύ των λιμένων της μια ή της άλλης πλευράς³⁷
- Δεν θίγει την εφαρμογή των διμερών συμφωνιών για τις θαλάσσιες μεταφορές που έχουν συναφθεί μεταξύ της Κίνας και των κρατών μελών της Κοινότητας, οι οποίες αφορούν θέματα εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας.
- Δεν θίγει το δικαίωμα των σκαφών τρίτων χωρών να μεταφέρουν φορτία και επιβάτες μεταξύ των λιμένων των μερών ή μεταξύ των λιμένων ενός μέρους και ενός τρίτου μέρους .

Ορισμοί των εφαρμογών της συμφωνίας

Στη συνέχεια ,στο άρθρο 3 γίνεται σαφής ορισμός των εννοιών και των πεδίων δραστηριότητας των εμπορικών συναλλαγών της Κίνας και των χωρών της Κοινότητας που αφορούν τη συμφωνία

Αναλύονται με σαφήνεια οι οροί:

- i. Των διεθνών θαλασσιών μεταφορών και υπηρεσιών λογιστικής**
- ii. Οι πολυτροπικές μεταφορές³⁸**
- iii. Οι υπηρεσίες αποστολής εμπορευμάτων³⁹**
- iv. Οι υπηρεσίες ναυτικού πρακτορείου⁴⁰**
- v. Της Ναυτιλιακής εταιρείας⁴¹**
- vi. Της θυγατρικής εταιρείας**
- vii. Του Υποκαταστήματος**
- viii. Της Αντιπροσωπείας**
- ix. Του Σκάφους⁴²**

³⁷ Προφανώς για να προστατευτεί η εθνική ακτοπλοΐα, αν και δεν αναφέρεται στη συμφωνία

³⁸ Είναι οι μεταφορές εμπορευμάτων με πλείονες τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου του θαλάσσιου σκέλους, με μια μόνο φορτωτική

³⁹ Νοούνται δραστηριότητες συνιστάμενες στην οργάνωση και παρακολούθηση των αποστολών, της ετοιμασίας παραστατικών και της παροχής επιχειρηματικών πληροφοριών

⁴⁰ Νοούνται θαλασσιές εμπορικές δραστηριότητες συνιστάμενες στην αντιπροσώπευση μέσω πράκτορα

⁴¹ Αναφέρονται και οι νομικοί όροι που μια εταιρεία πληρεί τις προϋποθέσεις

⁴² Σκάφος νοείται κάθε πλοίο της εμπορικής ναυτιλίας νηολογημένο σύμφωνα με τη νομοθεσία των 2 μερών, που φέρνει εθνική σημαία, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών που φέρουν σημαία τρίτης χώρας αλλά ανήκουν ή εκμεταλλεύονται από εμπορική εταιρεία μία από τις 2 πλευρές, εξαιρουμένων των πολεμικών πλοίων.

Παροχή υπηρεσιών

Στο 4^ο άρθρο τη συμφωνίας, περιγράφονται οι διευκολύνσεις και η δέσμευση για μη διακρισιακή μεταχείριση στα σκάφη, που φέρνουν τη σημαία του ενός η του άλλου μέρους ή είναι υπό την εκμετάλλευση υπηκόων ή εταιριών του άλλου μέρους, σε σχέση με τη μεταχείριση, που παρέχει στα δικά του σκάφη όσο αναφορά:

- ο Την πρόσβαση στους λιμένες
- ο Τη χρήση των υποδομών και τις επικουρικές ναυτιλιακές υπηρεσίες
- ο Τα τέλη και τους δασμούς
- ο Τις τελωνιακές διατυπώσεις
- ο Την κατανομή αγκυροβολιών και των εγκαταστάσεων φορτοεκφόρτωσης.

Επίσης τα συμβαλλόμενα μέρη δεσμεύονται ,να εφαρμόζουν την αρχή της απεριόριστης πρόσβασης στην αγορά και την κυκλοφορία διεθνών θαλάσσιων μεταφορών σε μη διακρισιακή και εμπορική βάση.

Εμπορική Παρουσία

Όσο αναφορά τις δραστηριότητες των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών και την παροχή λογιστικής υποστήριξης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι πολυτροπικές μεταφορές από πόρτα σε πόρτα, κάθε μέρος επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρείες του αλλού, να εγκαθιστά πλήρως ή από κοινού ελεγχόμενες θυγατρικές εταιρείες, υποκαταστήματα ή αντιπροσωπείες και, όσο αναφορά τις θυγατρικές εταιρείες και τα υποκαταστήματα, να έχουν οικονομικές δραστηριότητες σύμφωνα με το δίκαιο και τους κανονισμούς του.

Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται ενδεικτικώς:

- § Η προσέλκυση φορτίου και η κράτηση χώρου
- § Η σύνταξη, επικύρωση, ο χειρισμός και η έκδοση φορτωτικής, συμπεριλαμβανομένης της φορτωτικής ,που είναι κοινά αποδεκτή στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές , η προετοιμασία τεκμηρίωσης σχετικά με τα έγγραφα μεταφοράς και τα τελωνειακά παραστατικά
- § Ο καθορισμός, είσπραξη και έμβαση των εξόδων μεταφοράς και άλλων εξόδων με βάση τις συμβάσεις υπηρεσιών ή τους ναύλους
- § Η διαπραγμάτευση και υπογραφή συμβάσεων υπηρεσιών
- § Η υπογραφή συμβάσεων ,για τη μεταφορά φορτίων οδικώς και σιδηροδρομικώς, την αγοραπωλησία φορτίων και υπηρεσιών
- § Καθορισμός και δημοσίευση των ναύλων
- § Η ανάληψη δραστηριοτήτων marketing, που σχετίζονται με τις υπηρεσίες τους
- § Κατοχή του αναγκαίου εξοπλισμού, για τις οικονομικές δραστηριότητες
- § Η παροχή επιχειρηματικών πληροφοριών με οποιαδήποτε μέσο⁴³
- § Η δημιουργία κοινοπραξιών

Διαφάνεια-Εσωτερικές Ρυθμίσεις-Βασικό Προσωπικό

Κατά το έκτο ,έβδομο και όγδοο άρθρο της συμφωνίας ,διατυπώνονται οι λεπτομέρειες, που αφορούν τη διαφάνεια, τις επιμέρους εσωτερικές ρυθμίσεις και τις διευκολύνσεις απόκτησης άδειας εργασίας του απασχολούμενου αλλοδαπού δυναμικού των εταιρειών, που ασχολούνται με τη Ναυτιλία, που δημιουργεί η σύσφιξη και ανάπτυξη των εμπορικών ναυτιλιακών σχέσεων των μερών.

Ειδικότερα όσο αναφορά τη Διαφάνεια συμφωνήθηκε ότι:

1. Κάθε μέρος ,κατόπιν διαβούλευσης και κατάλληλης προειδοποίησης, δημοσιεύει όλα τα σχετικά μετρά γενικής εφαρμογής , τα οποία αφορούν ή θιγούν τη λειτουργία της παρούσας συμφωνίας
2. Αν η δημοσίευση, που αναφέρεται παραπάνω είναι πρακτικώς αδύνατη, οι πληροφορίες δημοσιοποιούνται αλλιώς.

⁴³ Συμπεριλαμβανομένων των μηχανογραφημένων συστημάτων της και της ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων, υποκειμενική σε χωρίς διακρίσεις περιορισμούς όσο αναφορά την τηλεπικοινωνία

3. Κάθε μέρος ανταποκρίνεται ταχέως στα αιτήματα του αλλού μέρους, για την παροχή ειδικών πληροφοριών ,σχετικά με κάποια από τα μέτρα γενικής εφαρμογής υπό την έννοια της παραγράφου 1.

Σχετικά με το άρθρο για τις εσωτερικές ρυθμίσεις η συμφωνία αναφέρει:

- I. Τα μέρη εξασφαλίζουν ,ότι όλα τα μετρά γενικής εφαρμογής, που άπτονται του εμπορίου στις διεθνείς θαλασσιές μεταφορές εφαρμόζονται με λογικό αντικειμενικό και αμερόληπτο τρόπο.
- II. Όταν απαιτείται άδεια , οι αρμόδιες αρχές ενός μέρους πληροφορούν τον αιτούντα, για την απόφαση σχετικά με την αίτηση του, εντός εύλογης χρονικής περιόδου μετά την υποβολή μιας αίτησης θεωρημένης ,ότι είναι πλήρης με βάση τους εσωτερικούς νόμους και ρυθμίσεις. Εφόσον το ζητήσει ο αιτών, οι αρμόδιες αρχές ενός μέρους παρέχουν, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, πληροφορίες περί την έκβαση της αίτησης.
- III. Για να εξασφαλιστεί ,ότι τα μέτρα ,που σχετίζονται με τα τεχνικά πρότυπα και τις απαιτήσεις της άδειας, δεν είναι άσκοποι φραγμοί στο εμπόριο, τις απαιτήσεις και βασίζονται σε αντικειμενικά, χωρίς διακρίσεις, προδημοσιευμένα και διαφανή κριτήρια, όπως είναι η ικανότητα παροχής της συγκεκριμένης υπηρεσίας, στην περίπτωση των διαδικασιών αδειας, τα κριτήρια αυτά δεν πρέπει να περιορίζουν ή να παρακωλύουν την παροχή υπηρεσιών.

Στο 8^ο Άρθρο που αναφέρεται για το Βασικό Προσωπικό διευκρινίζεται ότι: Οι πλήρως ή από κοινού ελεγχόμενες θυγατρικές εταιρείες , τα υποκαταστήματα ή οι αντιπροσωπείες των ναυτιλιακών εταιρειών ενός μέρους, που εγκαθίσταται στο άλλο μέρος, δικαιούται να απασχολούν βασικό προσωπικό, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία στη χώρα υποδοχής, ανεξαρτήτως της εθνικότητα των απασχολουμένων.

Κάθε μέρος διευκολύνει την απόκτηση αδειών εργασιών, για αλλοδαπούς απασχολούμενους.

Πληρωμές και κινήσεις Κεφαλαίων-Ναυτιλιακή Συνεργασία

Όσο αναφορά τις πληρωμές και τις κινήσεις κεφαλαίων το 9^ο άρθρο, αναφέρει τα εξής:

- Τα έσοδα των υπηκόων ή εταιρειών ενός μέρους, που απορρέουν από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και τις πολυτροπικές μεταφορές στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος ,μπορούν να καθορίζονται σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα.
- Τα έσοδα και οι δαπάνες, από τις οικονομικές δραστηριότητες των θυγατρικών, των υποκαταστημάτων και των αντιπροσωπειών των ναυτιλιακών εταιρειών ενός μέρους ,που έχουν εγκατασταθεί στο άλλο μέρος μπορούν να καθορίζονται στο νόμισμα της χώρας υποδοχής. Το υπόλοιπο μετά την πληρωμή των τοπικών αμοιβών, από τις ναυτιλιακές εταιρείες, τις θυγατρικές, τα υποκαταστήματα τις αντιπροσωπείες μπορεί να εμβάζεται ελεύθερα στο εξωτερικό με τη συναλλαγματική ισοτιμία της ημέρας έμβασης.

Για τη Ναυτιλιακή συνεργασία και συγκεκριμένα για τη προώθηση της Ναυτιλίας, την ενθάρρυνση των αρμοδίων αρχών, των ναυτιλιακών εταιρειών, των σχετικών ερευνητικών ιδρυμάτων, των πανεπιστημίων, ώστε να συνεργάζονται στα ακόλουθα ενδεικτικά πεδία, το άρθρο 10 αναφέρει:

- i. Ανταλλαγή απόψεων, σχετικά με τις δραστηριότητες τους στο πλαίσιο των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών
- ii. Εκπόνηση και τελειοποίηση της νομοθεσίας, σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές και τη διαχείριση της αγοράς.
- iii. Προώθηση αποτελεσματικών μεταφορών ,για το διεθνές εμπόριο δια θαλάσσης, με αποτελεσματική εκμετάλλευση των λιμένων και των στόλων των μερών
- iv. Διασφάλιση της ασφάλειας της ναυτιλίας και την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης
- v. Την προώθηση της ναυτικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης, ειδικά των ναυτικών
- vi. Ανταλλαγή προσωπικού, επιστημονικών πληροφοριών και τεχνολογίας
- vii. Καταπολέμηση της πειρατείας και της τρομοκρατίας

Διαβουλεύσεις και διακανονισμός διαφορών

Στο άρθρο 11 διασφαλίζεται ότι:

- Ø Τα μέρη θεσπίζουν κατάλληλες διαδικασίες ,για να εξασφαλίσουν την ορθή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας
- Ø Αν προκύψει κάποια διαφορά μεταξύ των μερών περί την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, οι αρμόδιες αρχές επιζητούν την επίλυση της διαφοράς με φιλικές διαβουλεύσεις, εφόσον όμως δεν επιτευχθεί συμφωνία, η διαφορά διακανονίζεται μέσω της διπλωματικής οδού.

Στα άρθρα 12,13,14 αναφέρεται ότι:

- Û Η παρούσα συμφωνία, μπορεί να τροποποιηθεί με γραπτή συμφωνία μεταξύ των μερών
- Û Η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, γίνεται στα εδάφη στα οποία ισχύει η συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και υπό τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω συνθήκη, αφενός, και αφετέρου στο έδαφος της Κίνας.
- Û Η παρούσα συνθήκη μεταφράζεται σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ε.Ε και στη Κινέζικη και όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

Στο 15^ο και τελευταίο άρθρο της συνθήκης ,ορίζεται η διάρκεια και η έναρξη ισχύος της συμφωνίας.

Πιο συγκεκριμένα συμφωνήθηκε:

Η παρούσα συμφωνία συνάπτεται για μια περίοδο πέντε ετών. Ανανεώνεται σιωπηρά ετησίως ,εκτός εάν ένα από τα μέρη την καταγγείλει γραπτώς 6 μήνες πριν την ημερομηνία λήξεως της και εγκρίνεται από τα μέρη σύμφωνα με τις διαδικασίες τους. Αν σε ορισμένα θέματα η παρούσα συμφωνία είναι λιγότερη ευνοϊκή από τις υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες μεταξύ μεμονωμένων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κίνας, υπερέχουν οι πλέον ευνοϊκές διατάξεις με την επιφύλαξη της Κοινότητας και λαμβανομένη υπόψη της Συνθήκης.

Οι διατάξεις της παρούσας συμφωνίας αντικαθιστούν εκείνες προηγούμενων διμερών συμφωνιών που έχουν συναφθεί μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Κίνας, εφόσον οι διατάξεις των συμφωνιών αυτών είτε δεν συνάδουν με τις διατάξεις της, εξαιρουμένης της περίπτωσης που αναφέρεται στην προηγούμενη πρόταση, είτε είναι ταυτόσημες. Οι διατάξεις των υφιστάμενων διμερών συμφωνιών που καλύπτονται από τη συμφωνία εξακολουθούν να ισχύουν

Εμπορικό ισοζύγιο των 25 χωρών της Ε.Ε. με την Κίνα σε εκατ. ευρώ

Το 2006, η Κίνα παρέμεινε η 2^η μεγαλύτερη εμπορική εταίρος της Ε.Ε. και αντικατάστησε τις ΗΠΑ, σαν ο μεγαλύτερος εισαγωγέας της.

Σύμφωνα με τις κινεζικές κρατικές στατιστικές, η Ε.Ε. συνεχίζει να είναι ο πρώτος εμπορικός εταίρος της, μπροστά από την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ.

Η Ε.Ε. και η Κίνα, αντιπροσωπεύουν το ένα τέταρτο του πληθυσμού του πλανήτη.

Η Κίνα είναι η 4^η παγκόσμια οικονομική δύναμη, ο 3^{ος} μεγαλύτερος εξαγωγέας και το διεθνές πολιτικό βάρος της αυξάνεται συνεχώς.

Στο βαθμό, που αναπτύσσεται, μπαίνει σε νέα και δύσκολη περίοδο της διαδικασίας της οικονομικής και κοινωνικής μεταρρύθμισης.

Η Ευρώπη, έχει μεγάλο πολιτικό και οικονομικό συμφέρον, να υποστηρίξει την πλήρη και επιτυχή μετάβαση της Κίνας, προς μια ευημερούσα, σταθερή και ανοιχτή χώρα, που σέβεται το κράτος δικαίου και τις αρχές της ελεύθερης αγοράς.

Ως στρατηγικοί εταίροι από το 2003, η ΕΕ και η Κίνα, έχουν όλο και μεγαλύτερο συμφέρον να εργάζονται μαζί για την αντιμετώπιση των σημαντικότερων σύγχρονων γεωπολιτικών προκλήσεων, να προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη, την ειρήνη και την ευημερία προς όφελος και των δύο μερών.

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η Κίνα αξιοποίησε την πρόσβασή της στη παγκόσμια αγορά, πετυχαίνοντας μεγάλη οικονομική ανάπτυξη.

Ωστόσο, παρά την ανάδειξή της σε οικονομική υπερδύναμη, παραμένει μια αναπτυσσόμενη χώρα, η οποία δεν μπορεί να κρύψει τα μεγάλα δομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα που επέφερε η ταχύτατη αυτή ανάπτυξη. Το μέγεθός της καθιστά τα εσωτερικά προβλήματά της σε διεθνή προβλήματα.

Συνεπώς η Ευρώπη και η Κίνα έχουν πολλά να κερδίσουν από τη σύσφιξη της συνεργασίας τους και την εντατικοποίηση του διαλόγου.

Ωστόσο, η εμπορική παράμετρος στη σχέση της Ευρώπης με την Κίνα, παραμένει κεφαλαιώδης, λόγω της οικονομικής της αξίας και της απίστευτης ταχύτητας με την οποία αλλάζει πρόσωπο.

Η Κίνα αποτελεί τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο εμπορικό εταίρο της Ευρώπης και τον μεγαλύτερο προμηθευτή βιομηχανικών προϊόντων της Ευρώπης.

Η ανοικτή ευρωπαϊκή αγορά αποτέλεσε έναν από τους μεγαλύτερους μοχλούς για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης.

Οι ευρωπαϊκές χώρες και οι επιχειρήσεις επωφελήθηκαν ,από τις ανταγωνιστικές τιμές των εξαγωγίμων κινεζικών προϊόντων και από τα χαμηλά επιτόκια που αυτά συνεπάγονταν.

Ωστόσο, το μερίδιο ευθύνης της Κίνας για τη διατήρηση ενός ανοικτού ελεύθερου εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο αυξάνεται.

Η Ευρώπη, πρέπει να συνεχίσει να προσφέρει ανοικτή και ελεύθερη πρόσβαση στις κινεζικές εξαγωγές και να προσαρμοστεί στην πρόκληση του ανταγωνισμού.

Η Κίνα από την πλευρά της, πρέπει να εντείνει τις προσπάθειές της, για τη διατήρηση της ανοικτής οικονομίας ,μέσω της προώθησης οικονομικών μεταρρυθμίσεων.

Θα πρέπει να βελτιώσει την προστασία των ξένων εταιρειών και να απορρίψει τις μη ανταγωνιστικές πρακτικές και πολιτικές.

Σε αντίθετη περίπτωση ενδέχεται να αναπτυχθεί στην Ευρώπη ένα ισχυρό πνεύμα προστατευτισμού.

Η Ευρώπη οφείλει να θεμελιώσει τη συνεργασία με την Κίνα σε κοινές αξίες.

Όταν επιβάλλονται δασμοί αντι-ντάμπινγκ, για την αντιμετώπιση των πολύ φθηνών εισαγωγών θα πρέπει να έχουν, ως στόχο την αντιμετώπιση του αθέμιτου ανταγωνισμού και όχι την εκτροπή του υγιούς ανταγωνισμού.

Συμπεράσματα

Εξετάζοντας το κάθε κεφάλαιο χωριστά, παρατηρούμε ,ότι η Ναυτιλία είναι μια πολυδιάστατη οικονομική, αλλά και κοινωνική λειτουργία, με πολλές περίπλοκες πτυχές, που συνθέτουν ετερόκλητες, αλλά ουσιαστικές πτυχές της εμπορικής και χρηματοπιστωτικής δράσης σε κάθε τομέα της οικονομίας μιας χώρας ή ενός παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος.

Όσο και να μελετήσει κάποιος, από την πλευρά της θεωρίας ,τη λειτουργία και τη δομή του ναυτιλιακού γίνεσθαι, η αρτιότερη γνώση της Ναυτιλίας, κατακτιέται με την εμπειρική ενασχόληση με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως έχουν οι ναυτικοί, που βιώνουν τις πραγματικές συνθήκες καθημερινώς.

Βέβαια και το επιστημονικό κομμάτι είναι εξίσου σημαντικό, αλλά η εξ ιδίων άποψη και εμπειρία σε πραγματικές συνθήκες ,προσφέρει την πραγματική εικόνα για τη Ναυτιλία.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, έχουν μεταλλαχθεί ριζικά από την απαρχή της εμπορικής δραστηριότητας του ανθρώπου, τόσο όσο αναφορά την εξέλιξη τους στα μέσα όσο και τη φιλοσοφία, που διέπει τους πλοιοκτήτες, χωρίς όμως να χαθεί το πάθος και το μεράκι της ραχοκοκαλιάς της Ναυτιλίας, που είναι οι ναυτικοί.

Τα νεότευκτα πλοία με την τεράστια χωρητικότητα προϊόντων προς μεταφορά, έχουν δημιουργήσει νέες συνθήκες.

Νέοι εμπορικοί στόλοι, εκσυγχρονισμένοι, εισέρχονται διαρκώς την τελευταία δεκαετία στο παγκόσμιο ναυτιλιακό περιβάλλον, δημιουργώντας ανακατατάξεις και ενισχύοντας τον ανταγωνισμό.

Ένα σοβαρό ερώτημα, το οποίο είναι αντικείμενο συζήτησης αυτήν την εποχή διεθνώς, αλλά κυριότερα στην Ελλάδα, είναι η τύχη των μικρών εφοπλιστικών στόλων.

Κάποιοι ισχυρίζονται ότι σε αυτό το αδηφάγο ανταγωνιστικό περιβάλλον, που επικρατεί, οι μικρές εταιρείες δεν θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν, με αναπόφευκτο αποτέλεσμα τον οικονομικό τους μαρασμό ή την εξαγορά τους από κάποιο μεγάλο εφοπλιστικό όμιλο.

Η άποψη αυτή, όσο και λογική να φαίνεται, διαψεύδεται ριζικά, από τα στατιστικά στοιχεία των εταιρειών με μικρό στόλο, που δείχνουν τα τεραστία κέρδη ,που έχουν αυτές οι εταιρείες σε σχέση με το μέγεθος τους κάθε χρόνο, με όλο και αυξανόμενο ρυθμό.

Ένα ακόμα ερώτημα, πολύ επίκαιρο για τη χώρα μας ,είναι αν η Ελλάδα μπορεί να διατηρήσει τη διττή ηγεμονική θέση, της πρωτοπορίας στην Ναυτιλία, όσο αναφορά τα αριθμητικά μεγέθη, αλλά και της ποιοτικής λειτουργίας.

Η απάντηση, ίσως βρίσκεται στο πόσο ανταγωνιστική θα παραμείνει το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο απέναντι στις νέες ευκαιρίες, που προσφέρουν τρίτες χώρες και είναι πολύ ελκυστικές, προς τους επενδυτές.

Δεν πρέπει να λησμονείται, ότι η θαλάσσιες μεταφορές ,εκτός από την ουσία ,που είναι η οικονομική πράξη, έχει πλέον περισσότερες παραμέτρους , όπως η ταχύτητα, η ασφάλεια, η εξυπηρέτηση και κυρίως η προστασία του φυσικού θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Διαχρονικά παρατηρείται, η ραγδαία αλλαγή των κλιματικών συνθηκών, με τα σοβαρά προβλήματα, που προκαλεί τόσο στην υγεία όσο και την διαβίωση των ανθρώπινων κοινωνιών και συνολικά του οικοσυστήματος.

Οι θαλάσσιες μεταφορές ελλοχεύουν τεράστιο κίνδυνο για το περιβάλλον, ειδικά όταν δεν τηρούνται τα προληπτικά μέτρα, τα οποία περιορίζουν δραστικά την μόλυνση από κάποιο ενδεχόμενο ναυτικό ατύχημα.

Η ανθρωπότητα και τώρα πρόσφατα και η Ελλάδα, με το ναυάγιο στη Θήρα τον Μάιο του 2007, έχει γευτεί τις φοβερές συνέπειες, που έχει μια οικολογική καταστροφή, από θαλάσσιο ναυάγιο.

Προς αυτή την κατεύθυνση και η Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της Στρατηγικής της Λισαβόνας, έθεσε προς διαβούλευση την Πράσινη Βίβλο, με σκοπό την υγιή ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών, με την ταυτόχρονη προστασία του θαλάσσιου πλούτου.

Βεβαία ,δεν φτάνουν μόνο οι διακηρύξεις και οι θεωρητικές καλές προθέσεις των υπευθύνων.

Χρειάζεται παγκόσμια έμπρακτη στρατηγική και συναίνεση, προοπτική η οποία κωλύεται και από την απροθυμία των Η.Π.Α., γεγονός το οποίο φάνηκε καθαρά και από την άρνηση της ,να υπογράψει τη συμφωνία για το Περιβάλλον στο Κιότο.

Οικολογικές οργανώσεις, διεθνείς οργανισμοί, φορείς της Ναυτιλίας, πρέπει να συνεργαστούν ακόμα περισσότερο και μεθοδικότερα για την προάσπιση της οικολογικής ισορροπίας και στη θάλασσα.

Η θέση και η στάση της Ελληνικής Κυβέρνησης και των εθνικών πλοιοκτητών, είναι δεσπόζουσας σημασίας σε όλα τα επίπεδα, αναφορικά με τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική.

Η Ελλάδα, με το μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο, που είναι μέλος της Ε.Ε., του ΝΑΤΟ, του ΟΗΕ και όλων των ισχυρών διεθνών οργανισμών, έχει μεγάλη βαρύτητα στη λήψη αποφάσεων για το παρόν και το μέλλον της Ναυτιλίας.

Με πάνω από 3500 εταιρείες, με έδρα κυρίως τον Πειραιά, να ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές, και με σχεδόν το 30% του στόλου της Ε.Ε., οι Έλληνες εφοπλιστές και το Υ.Ε.Ν., είναι βασικοί παράγοντες και διαμορφωτές των εξελίξεων σε όλες τις διαπραγματεύσεις και συμφωνίες που έχουν να κάνουν με τη Ναυτιλία.

Πως μπορεί ένα κράτος, με μόλις 11 εκ. πληθυσμό να παίζει το κατεξοχήν ρυθμιστικό παράγοντα, στο συγκεκριμένο οικονομικό τομέα, και να συναποφασίζει τις εξελίξεις.

Το διεθνές οικονομικό πολιτικό σκηνικό στη Ναυτιλία διαφέρει αρκετά από τις συνήθεις διαπραγματεύσεις.

Είναι πολύ δύσκολο, να διεισδύσει κάποιος, στις εσωτερικές πηγές, και να λάβει πληροφορίες για τον τρόπο και τη μεθοδολογία των εφοπλιστών και των αρμοδίων υπουργείων, πριν και κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Το Know-How των ναυτιλιακών διαπραγματεύσεων εκτός από δύσκολο στο να το πληροφορηθείς, είναι και αποτέλεσμα της συνεχόμενης εμπειρίας και τριβής των διαπραγματευόμενων.

Η βιβλιογραφία για τις διαπραγματεύσεις είναι περιορισμένη, παρόλο τη συχνότητα και την ποσότητα των θαλάσσιων διαπραγματεύσεων.

Θα μπορούσαμε να κατηγοριοποιήσουμε τις διαπραγματεύσεις, σε πολλές υποκατηγορίες, ανάλογα με το αν είναι εθνικές, διεθνείς, τα πόσα μέρη συμμετέχουν, δηλαδή διμερείς ή πολυμερείς, σε ποιο επίπεδο και χώρο πραγματοποιούνται.

Με μια μικρή ανάλυση, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε, ότι οι εθνικές-εσωτερικές διαπραγματεύσεις, ανάμεσα σε μια κυβέρνηση και τους πλοιοκτήτες της χώρας, είναι πιο απλές να ερμηνευθούν, στο επίπεδο των συμμετεχόντων και του προσανατολισμού, που έχουν οι διαβουλεύσεις.

Για παράδειγμα, για ένα ζήτημα ναυτιλιακής πολιτικής στην Ελλάδα, τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι, το Υ.Ε.Ν. και όποιο άλλο Υπουργείο της Κυβέρνησης μπορεί να αφορά το ζήτημα, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ή τα αντίστοιχα επιμελητήρια και Ενώσεις και το συνδικάτο των ναυτεργατών.

Κύριας σημασίας, χωρίς φυσική παρουσία, είναι και η Ε.Ε. και οι δεσμεύσεις της Ελλάδας στους διεθνείς οργανισμούς, που μετέχει.

Δεν μπορεί η χώρα μας, παρόλο την πρωτοκαθεδρία της στη Ναυτιλία, να αυθαιρετεί στις αποφάσεις και στις πολιτικές της, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν έχει μεγάλα περιθώρια ελιγμών στις κινήσεις της.

Η ιδιαιτερότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας, είναι ο συνυπολογισμός του κοινωνικού κόστους, που μπορεί να έχει μια απόφαση, κρατική και μη.

Η πρόσφατη απεργία των λιμενεργατών στον Πειραιά και η επιστράτευση των πληρωμάτων των πλοίων κατέδειξαν το ρόλο και τη δυναμική, που έχουν τα ναυτικά συνδικάτα στην Ελλάδα.

Όσο αναφορά τις διεθνείς συμφωνίες, οι παράγοντες που εμπλέκονται είναι πολύ περισσότεροι και πιο σύνθετοι.

Τα εθνικά κράτη, οι διεθνείς οργανισμοί, οι εφοπλιστικοί κύκλοι, τα παγκόσμια οικονομικά lobbies, οι Μ.Κ.Ο., οι οικολογικές οργανώσεις, οι εργατικές ενώσεις, οι συμμαχίες και οι συνασπισμοί συμφερόντων, δημιουργούν ένα περίπλοκο ψηφιδωτό, στις πολύχρονες και σκληρές διαπραγματεύσεις για τη Ναυτιλία.

Σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές και τη διεθνή Ναυτιλιακή προοπτική, δεν θα μπορούσαμε να εξαιρέσουμε κανένα, από τους οργανισμούς, που αναφερθήκαν στο 3^ο κεφάλαιο, ως ελλάσσονας σημασίας, στη διαμόρφωση του ναυτιλιακού status quo. Ο κάθε οργανισμός, κρατικός ή ιδιωτικός, με εθνική ή διεθνή ακτινοβολία, μπορεί και επηρεάζει τη συνολική κατάσταση.

Ο Ι.Μ.Ο., η Ε.Ε, ο Π.Ο.Ε, η Διεθνής Ένωση Εργαζομένων, οι ΗΠΑ, αποτελούν τους πιο βασικούς ρυθμιστές των τεκτονόμενων και των εξελίξεων στη Ναυτιλία.

Ένα από τα σημαντικότερα θέματα των συμφωνιών και των συνασπισμών, που γίνονται, προέρχεται από την προστατευτική πολιτική, που εφαρμόζουν πολλές χώρες μεμονωμένα ή σε συνεννόηση με φιλικές προς αυτές χώρες.

Τα είδη του προστατευτισμού, όπως εξετάσαμε ποικίλλουν, αλλά αυτό, που πρέπει να αναλυθεί, είναι ο ρόλος και η αξία των διαπραγματεύσεων, πριν και κατά τη διάρκεια της άσκησης προστατευτικής πολιτικής.

Μια χώρα ή μια ομάδα χωρών αποφασίζουν να λάβουν μέτρα ενίσχυσης της εγχώριας Ναυτιλίας και ταυτόχρονης μείωσης του ανταγωνισμού, για πολλούς λόγους.

Κυριότερες αιτίες, ανάμεσα σε πολλές που καταγράφηκαν στο 4^ο κεφάλαιο, είναι η οικονομική στήριξη της εθνικής εφοπλιστικής κοινότητας, η ενίσχυση της απασχόλησης ή και η δημιουργία συνθηκών ανωμαλίας στα ναυτικά δρώμενα, που θα οδηγήσει σε επαναδιαπραγμάτευση κάποιων δυσμενών όρων σε διμερές ή πολυεθνικό επίπεδο.

Ειδικά η μελετημένη, συντονισμένη και ταυτόχρονη δημιουργία τεχνητής κρίσης με ακραίας μορφής προστατευτικής πολιτικής, σε συνδυασμένο με κάποιο πολιτικοοικονομικό γεγονός, όπως πετρελαϊκή κρίση ή κάποια πολεμική ανάφλεξη σε γεωστρατηγική περιοχή, μπορεί να οδηγήσει σε έντονες και ακραίες διαπραγματεύσεις και αναθεωρήσεις των υφιστάμενων συμφωνιών και συμμαχιών στη Ναυτιλία, αλλά και γενικότερα.

Η άρση ή ο περιορισμός των προστατευτικών μέσων μιας ασκούμενης θαλασσιάς πολιτικής, είναι ένα από τα πιο συχνά αντικείμενα διαπραγματεύσεων, ανάμεσα στις ενδιαφερόμενες χώρες και εμπλεκόμενους φορείς.

Το cabotage, η προτίμηση σημαίας και η διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού, από την πλευρά μιας χώρας, δημιουργούν αποκλεισμούς και ανισορροπία τόσο στις σχέσεις τόσο και έμπρακτα στο στόλο των χωρών που επιβάλλεται, αφού δυσχαιρένει ή και ακόμα αποκλείει την εμπορική τους θαλάσσια δραστηριότητα στην περιοχή.

Αυτές οι περιοριστικές πράξεις, δε σημαίνουν απλά προβληματική πρόσβαση σε κάποιο λιμάνι, αλλά και αύξηση του κόστους μεταφοράς, είτε επειδή οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να επιλέξουν ένα άλλο εναλλακτικό λιμάνι αυξάνοντας το χρόνο και τα έξοδα μεταφοράς, είτε απώλεια κερδών, αφού αναγκαστικά λόγω αυξημένου κόστους και χρόνου εκτέλεσης της μεταφοράς, θα χάσουν τους πελάτες, με τους οποίους συνεργάζονται.

Βέβαια προτίμηση σε συγκεκριμένους εφοπλιστές με ευνοϊκότερη αντιμετώπιση, υπάρχει και στον εγχώριο ανταγωνισμό, με πολλές κυβερνήσεις, διακριτικά ή και όχι, να χρησιμοποιούν τους στόλους για εθνικής ανάγκης μεταφορές ή να δίνουν αυξημένα προνόμια σε ημετέρους πλοιοκτήτες, φαινόμενο το οποίο δημιουργεί εσωτερική κρίση και ανομοιογένεια στην ναυτιλιακή αγορά.

Επίλογος

Κατά τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας, ο κύριος σκοπός ,ήταν να μεταφερθεί στον αναγνώστη η σημασία, που έχει η Ναυτιλία στην παγκόσμια οικονομία και το ρόλο των διαπραγματεύσεων στη διαμόρφωση της. Η Ναυτιλία, σαν οικονομικός κλάδος ,έχει πολλά ακόμα να προσφέρει στην ανάπτυξη και την ανέλιξη κάθε χώρας ,που ασχολείται παραδοσιακά αλλά και επιστημονικά με τις πτυχές της.

Είναι όμως ανάγκη να ενισχυθεί το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της, έτσι ώστε να μην υπάρχουν νομικά κενά, που να επιτρέπουν στους μεγάλους κατά κανόνα εφοπλιστές να φοροδιαφεύγουν, με αποτέλεσμα να χάνονται δεκάδες εκατομμύρια ευρώ για τις εθνικές οικονομίες ,που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε κοινωνικά προγράμματα και έργα υποδομής.

Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας ,αλλά και των μισθών των ναυτικών και λιμενεργατών, ειδικά στις αναπτυσσόμενες χώρες και στα καράβια με σημαίες ευκαιρίας ,είναι ένα ζήτημα άμεσης ανάγκης και αντιμετώπισης.

Δεν είναι δυνατόν ,στον 21^ο αιώνα το εργατικό δυναμικό να στοιβάζεται για πολλές μέρες ίσως και μήνες σαν αντικείμενο στα πλοία, εργαζόμενο σκληρά χωρίς τις υποτυπώδης συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ,είναι ένα ζήτημα που θα συνεχίσει με αυξανόμενο ρυθμό να απασχολεί την παγκόσμια ναυτιλιακή και όχι μόνο κοινότητα.

Η έλλειψη πρόνοιας στις κατασκευές των πλοίων και η αναλγησία των κρατούντων έχει οδηγήσει σε παρά πολλές οικολογικές καταστροφές ,από ναυάγια πλοίων, που μεταφέρανε εκατομμύρια τόνους ρυπογόνων υλικών.

Ο πλανήτης μας, έχει φτάσει σε οριακό σημείο, που αν και αργά ,μπορεί η πολιτεία μαζί με τους αρμόδιους φορείς να προστατεύσει ότι έχει διασωθεί.

Κλείνοντας την εργασία με την ευχή, ότι η ελληνική εμπορική Ναυτιλία, που εδώ και δεκάδες αιώνες πρωτοπορεί στις θάλασσες όλου του κόσμου, να γίνει παράδειγμα μίμησης για όλες τις ναυτικές χώρες ,ακολουθώντας τα χνάρια των αρχαίων Ελλήνων ναυτικών, προτάσσοντας την ανάπτυξη της χώρας ,το σεβασμό στον άνθρωπο και στο περιβάλλον και τη προσπάθεια για έναν αρμονικότερο αύριο για τις γενιές που έπονται.

Παράρτημα Ι

Ο ILO, από τα 41 μέλη που υιοθέτησαν τη Διακήρυξη της Φιλαδέλφειας απαριθμεί σήμερα τον τετραπλάσιο και πλέον αριθμό χωρών μελών και πιο συγκεκριμένα ο αριθμός ανέρχεται σε 178.

Οι χώρες μέλη παρατίθενται παρακάτω:

1. Αφγανιστάν	10. Αζερμπαϊτζάν
2. Αλβανία	11. Ακρωτήρι Βέρντε
3. Αλγερία	12. Μπαχάμες
4. Ανγκόλα	13. Μπαχρέιν
5. Αντίγουα και Μπαρμπούντα	14. Μπαγκλαντές
6. Αργεντινή	15. Μπαρμπάντος
7. Αρμενία	16. Λευκορωσία
8. Αυστραλία	17. Βέλγιο
9. Αυστρία	18. Μπελίζ
19. Μπενίν	59. Γκάνα
20. Βολιβία	60. Ελλάδα
21. Βοσνία- Ερζεγοβίνη	61. Γρενάδα
22. Μποτσουάνα	62. Γουατεμάλα
23. Βραζιλία	63. Γουινέα
24. Βουλγαρία	64. Γουινέα- Μπισσάου
25. Burkina Faso	65. Γουιάνα
26. Μπουρούντι	66. Αϊτή
27. Καμπότζη	67. Ονδούρα
28. Καναδάς	68. Ουγγαρία
29. Τσανι	69. Ισλανδία
30. Χιλή	70. Ινδία
31. Κίνα	71. Ινδονησία
32. Κολομβία	72. Ιράκ
33. Κομόρες	73. Ιρλανδία
34. Κόνγκο	74. Ισραήλ
35. Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό	75. Ιταλία
36. Κόστα Ρίκα	76. Τζαμάικα
37. Ακτή Ελεφαντοστού	77. Ιαπωνία
38. Κροατία	78. Ιορδανία
39. Κούβα	79. Καζακστάν
40. Κύπρος	80. Κένυα
41. Δημοκρατία της Τσεχίας	81. Κιριμπάτι
42. Δανία	82. Κουβέιτ

Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική: Συμφωνίες και Διαπραγματεύσεις

43. Τζιμπουτί	83. Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας
44. Δομίνικα	84. Κιργιζιστάν
45. Ισημερινός	85. Λαϊκή Δημοκρατία των Λαοτιανών Λαών
46. Αίγυπτος	86. Λετονία
47. Ελ Σαλβαδόρ	87. Λίβανος
48. Ισημερινή Γουινέα	88. Λεσόθο
49. Ερυθραία	89. Λιβερία
50. Εσθονία	90. Libyan Arab Jamahiriya
51. Αιθιοπία	91. Λιθουανία
52. Φίτζι	92. Λουξεμβούργο
53. Φινλανδία	93. Μαδαγασκάρη
54. Γαλλία	94. Μαλάουι
55. Γκαμπόν	95. Μαλαισία
56. Γκάμπια	96. Μαλί
57. Γεωργία	97. Μάλτα
58. Γερμανία	98. Μαυριτανία
99. Μεξικό	138. Νήσοι του Σολομώντος
100. Μολδαβία	139. Σομαλία
101. Μογγολία	140. Νότιος Αφρική
102. Μαρόκο	141. Ισπανία
103. Μοζαμβίκη	142. Σρι Λάνκα
104. Μύανμαρ	143. Σουδάν
105. Ναμίμπια	144. Σουρινάμε
106. Νεπάλ	145. Σουαζιλάνδη
107. Ολλανδία	146. Σουηδία
108. Νέα Ζηλανδία	147. Ελβετία
109. Νικαράγουα	148. Συρία
110. Νίγηρας	149. Τατζικιστάν
111. Νιγηρία	150. Τανζανία
112. Νορβηγία	151. Ταϊλάνδη
113. Ομάν	152. Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας
114. Πακιστάν	153. Τίμορ- Λέστε
115. Παναμάς	154. Τόνγκο
116. Παπούα- Νέα Γουινέα	155. Τρινιδάδ και Τομπάγκο
117. Παραγουάη	156. Τυνησία
118. Περού	157. Τουρκία
119. Φιλιππίνες	158. Τουρκμενιστάν
120. Πολωνία	159. Ουγκάντα
121. Πορτογαλία	160. Ουκρανία
122. Κατάρ	161. Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα
123. Ρουμανία	162. Ηνωμένο Βασίλειο

Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική: Συμφωνίες και Διαπραγματεύσεις

124. Ρωσία	163. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
125. Ρουάντα	164. Ουρουγουάη
126. Saint Kitts and Nevis	165. Ουζμπεκιστάν
127. Σαμόα	166. Βανουάτου
128. Σαν Μαρίνο	167. Βενεζουέλα
129. Σάο Τομέ και Πρίνσιπε	168. Βιετνάμ
130. Σαουδική Αραβία	169. Υεμένη
131. Σενεγάλη	170. Ζάμπια
132. Σερβία – Μαυροβούνιο	171. Ζιμπάμπουε
133. Σεϋχέλλες	172. Καμερούν
134. Σιέρα Λεόνε	173. Κεντρική Αφρική
135. Σιγκαπούρη	174. Δομινικανή Δημοκρατία
136. Σλοβακία	175. Αγία Λουκία
137. Σλοβενία	176. Ιράν
	177. Μαυροβούνιο
	178. Άγιος Βικέντιος

Παράρτημα II

Τα κράτη μέλη της Ε.Ε. που υπέγραψαν την Εμπορική συμφωνία με την Κίνα συμμετείχαν με τις εξής αντιπροσωπείες:

- Το Βασίλειο του Βελγίου με την Isabelle Durant, Αναπληρώτρια Πρωθυπουργό και Υπουργό Κινητικότητας και Μεταφορών
- Το Βασίλειο της Δανίας, με τον Bendt Bendtsen, Υπουργό Οικονομίας, Εμπορίου και Βιομηχανίας
- Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, με τον Manfred Stolpe, Ομοσπονδιακό Υπουργό Μεταφορών, Οικισμού και Πολεοδομίας
- Η Ελληνική Δημοκρατία, με τον Γεώργιο Ανωμερίτη, Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας
- Το Βασίλειο της Ισπανίας, με τον Francisco Al Varez-Cascos Fernandez, Υπουργό Χωροταξιακής Ανάπτυξης
- Η Γαλλική Δημοκρατία, με τον Pierre Sellaal, Πρέσβη, Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Γαλλικής Δημοκρατίας
- Η Ιρλανδία, με τον Peter Gunning, Αναπληρωτή Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Ιρλανδίας
- Η Ιταλική Δημοκρατία, με τον Pietro Lunardi, Υπουργό Έργων Υποδομής και Μεταφορών
- Το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, με τον Henri Grethen, Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, Υπουργό Μεταφορών
- Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών με τον Roelf Hendrik de Boer, Υπουργό Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων
- Η Δημοκρατία της Αυστρίας, με τον Mathias Reichhold, Ομοσπονδιακό Υπουργό Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας
- Η Πορτογαλική Δημοκρατία με τον, Luis Francisco Valente de Oliveir, Υπουργό Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Οικισμού
- Η Δημοκρατία της Φινλανδίας, με τον Kimmo Sasi, Υπουργό Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών
- Το Βασίλειο της Σουηδίας με τον Urlica Messing, Υπουργό Επικοινωνιών
- Το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βορείου Ιρλανδίας, με τον Danid Jameson, Κοινοβουλευτικό Υφυπουργό Μεταφορών.

Παράρτημα III

Οι δέκα νέες χώρες που εντάχθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση με την τελευταία διεύρυνση είναι:

- **Τσεχική Δημοκρατία**
- **Δημοκρατία της Εσθονίας**
- **Κυπριακή Δημοκρατία**
- **Δημοκρατία της Ουγγαρίας**
- **Δημοκρατία της Λετονίας**
- **Δημοκρατία της Μάλτας**
- **Δημοκρατίας της Πολωνίας**
- **Δημοκρατία της Λιθουανίας**
- **Δημοκρατία της Σλοβενίας και η**
- **Σλοβακική Δημοκρατία**

Ελληνική Βιβλιογραφία

Βλάχος Γ.Π, Αλεξόπουλος Α.Β.: Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς, 1996.

Βλάχος Γ.Π, Σαμιώτης Γ.Δ.: Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και Η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα 1997.

Βλάχος Γ.Π.: Η θαλάσσια διακίνηση των αγαθών και η Ρύπανση του θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλη, 1995, Πειραιάς 1995.

Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε.: Θεωρία και Πρακτική Ναυλώσεων: Ανάλυση Ναυλαγορών και Ναυλοσυμφώνων, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2000

Βλάχος Γ.Π.: Εξειδίκευση των πλοίων και Υποκατάσταση των Αγορών στην Εμπορική Ναυτιλία: Πρόσφατες εξελίξεις, Πειραιάς 1993. Άρθρο δημοσιευμένο στον τιμητικό τόμο του ομότιμου καθηγητή Φρ.Λέτσα.

Βλάχος Γ.Π, Νικολαΐδης Ε.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Τόμος Α', Εκδόσεις J.J. Hellas, Πειραιάς 1999.

Βλάχος Γ.Π., Σαμιώτης Γ.Δ.: Οι συνδιασκέψεις του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, και η Συμβολή τους στην εξέλιξη της Διεθνούς Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Άρθρο δημοσιευμένο στον τιμητικό τόμο καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιά, κ.Β.Ν. Μεταξά.

Βλάχος Γ.Π.: Τα οικονομικά της Μη-Συμμόρφωσης και ο Ρόλος του Κράτους Σημαίας, Άρθρο, που παρουσιάστηκε στο 2^ο Διεθνές Συνέδριο για την Ασφάλεια των Θαλασσιών Μεταφορών, Χίος 2001

Βλάχος Γ.Π.: Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς 2007

Γουλιέλμος Α.Μ.: Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1999.

Γουλιέλμος Α.Μ.: Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις ,Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2001

Εργαστήριο Ερευνών Ναυτιλιακών Ατυχημάτων Πανεπιστημίου Πειραιά:
Στατιστικοί Πίνακες.

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών: Εμπορική Ναυτιλία, Παρατηρητήριο 1996: Διορθωτικές στην Ε.Ε. και την Ελλάδα-Γζαμουζάκης Φ., Ιούνιος 1997 .

Κιόχος Π.: Ναυτασφάλιση και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση, Σημειώσεις για το Πρόγραμμα Σπουδών Επιλογής ,Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις και Μεταφορές, Πειραιάς 2000.

Νικολαΐδης Ε., Κοντόε Β.: Το κόστος των χρηστών από τη λειτουργία υποβαθμισμένων Πλοίων, 2^ο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλασσίων Μεταφορών, Χίος 2001.

Παπαγιαννούλης Κ.: Σύγχρονες Τάσεις της Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής και η Σημασία τους για την Ελληνική Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς 2002.

Σαμπράκος Ε.: Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1997

Σαμπράκος Ε.: Ο τομέας των Μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές Μεταφορές, Ειδική Εκδοτική Α.Ε., Πειραιάς 2002.

Παρδάλη Α.: Η Λιμενική Βιομηχανία, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2001.

Ψύχου Ε.: Ναυτιλία Tramp: Ανάλυση και Σύγκριση των κυριότερων μορφών Συμβολαίων Θαλάσσιας Μεταφοράς, Πτυχιακή Πανεπιστημίου Πειραιά, 1997.

Ξένη Βιβλιογραφία

Abrahamsson B.J.: The law of the sea convention and shipping, Political Geograpy,1996.

Clarkson: Oil and Tanker Trades Outlook, 2001.

Clarkson Research Studies: 1999-2002.

Moore Stephens Chartered Accountants Op Cost: 2002.

U.S. Coast Guard Port State Control: 2004.

Vlachos G.P.: Economic Approach on Substandard Vessel Effect to Ship owners: Article published in The Cyprus Journal of Science and Technology, Nicosia 2001.

Ηλεκτρονικές πηγές

- <http://europa.eu/>
- www.yen.gr
- www.naftemporiki.gr
- www.statistics.gr
- www.eliamep.gr
- www.imo.org
- www.ilo.org
- www.un.org
- www.us.gov
- www.oecd.org
- www.wto.org
- www.lloyds.com
- www.unctad.org

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

- **ΠΟΕ**-Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου
- **Ε.Ε**-Ευρωπαϊκή Ένωση
- **Υ.Ε.Ν** -Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- **ΗΠΑ**-Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
- **I.M.O** -International Maritime Organization -Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός
- **ΔΟΕ** -Διεθνής Οργανισμός Εργασίας
- **Μ.Κ.Ο.** -Μη Κυβερνητική Οργάνωση
- **Π.Α.Ι.**-Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου
- **Ο.Σ.Ε.Π** -Οικονομική Συνεργασία Εύξεινου Πόντου
- **Κ-Μ**-Κράτη Μέλη
- **Ε.Σ.Σ.Δ.**-Ένωση Σοσιαλιστικών Σοβιετικών Δημοκρατιών.
- **ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.**-Περιβάλλον Χωροταξία και Δημόσια Έργα
- **Λ.Σ.**-Λιμενικό Σώμα
- **Π.Δ.**-Προεδρικό Διάταγμα
- **ΝΠΙΔ**-Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
- **Κ.Κ.Χ.** -Κόροι Κλειστής Χωρητικότητας
- **Κ.Ο.Χ.** -Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
- **TEU**
- **I.L.O.** -International Labour Organization
- **Ο.Ο.Σ.Α.** -Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
- **OECD**-(Organization for Economic Co-operation and Development)
- **U.N.C.T.A.D**-United Nation Conference on Trade Development
- Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη
- **G.A.T.T.**-General Agreement for Trade and Tarriffs-Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου
- **C.S.G.**-Consultative Shipping Group -Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα
- **Dtw**-dead tone weight-**T.N.B**-Τόνοι Νεκρού Βάρους
- **TUE**-Twenty equivalent unity: ισοδύναμο είκοσι ποδών, διάσταση 8X8X20
- **π.Χ.** -προ Χριστού
- **κ.λ.π.** -και τα λοιπά
- **π.χ.**-παραδείγματος χάριν
- **κ.α.**- και άλλα

Βιογραφικό Σημείωμα



Γεννήθηκα στην Αθήνα το Νοέμβριο του 1980 και μεγάλωσα στην Παλαιά Φώκεια Αττικής.

Ο πατέρας μου Σπύρος είναι δάσκαλος και η μητέρα μου Άννα νηπιαγωγός.

Ο πολυαγαπημένος μου αδελφός Δημήτρης είναι αερολιμενικός στην Υ.Π.Α.

Αφού αποφοίτησα με άριστα το Λύκειο Αναβύσσου, εισήχθη το 1998, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά στο τμήμα Στατιστικής και Ασφαλιστικής Επιστήμης.

Μετά την αποφοίτηση μου εκπλήρωσα τις στρατιωτικές μου υποχρεώσεις και με την παρούσα εργασία ολοκληρώνω τις μεταπτυχιακές μου σπουδές στο τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών.

Μιλώ Αγγλικά και Γερμανικά.

Συνεχίζοντας τη συνδικαλιστική μου δράση στο Πανεπιστήμιο ως μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Φοιτητών, της Συγκλήτου και του Πρυτανικού Συμβουλίου του Πανεπιστημίου Πειραιά, στις Νομαρχιακές Εκλογές του 2006 εξελέγη Νομαρχιακός Σύμβουλος στην Ανατολική Αττική.