

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2005

**«Ναυτιλιακή πολιτική μεσογειακών κρατών
1995-2002 εξελίξεις και διαπιστώσεις»**

ΜΠΙΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

MN 05075

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω καταρχάς τον επιβλέποντα καθηγητή Γεώργιο Βλάχο, για το χρόνο που αφιέρωσε για να με καθοδηγήσει κατά τη διάρκεια της διπλωματικής εργασίας και για την αγάπη και το μεράκι που μου μετέδωσε για την επιστήμη της Ναυτιλίας κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών και προπτυχιακών μου σπουδών.

Την οικογένεια μου που με στήριξε κατά τη διάρκεια των σπουδών μου και ιδιαίτερα την αδερφή μου Βασιλική.

Τον Samir Moussa για την πολύτιμη εμπειρία και γνώσεις που αποκόμισα από την απασχόλησή μου στη Ναυτιλιακή του Εταιρεία.

Τον κύριο Φώτη Καντά από την ελληνική πρεσβεία της Αλγερίας για τις χρήσιμες πληροφορίες που μου παρείχε.

Τον Δημήτρη Κουβά για την πολύτιμη βοήθεια και το χρήσιμο υλικό που μου παρείχε κατά τη διάρκεια της εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία συγκεντρώνει τα βασικά σημεία της Ναυτιλιακής Πολιτικής των Μεσογειακών Κρατών. Διαφορετικές οικονομίες πλαισιώνουν διαφορετικές πολιτικές στο χώρο της ναυτιλίας και μετουσιώνονται σε πρακτικές με σκοπό την ευημερία που θα προκύψει από την άσκηση της ναυτιλίας σε κάθε χώρα. Ανοιχτές οικονομίες με ισχυρά νηολόγια και κίνητρα για ιδιωτικές επενδύσεις από τη μια πλευρά και ισχυρός κρατικός παρεμβατισμός, κρατικοί στόλοι από την άλλη. Η εξέλιξη της Ναυτιλιακής Πολιτικής των Μεσογειακών Κρατών και οι προοπτικές που διαγράφονται στην προσπάθειά τους να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη που προκύπτουν από τη δραστηριοποίησή τους με την εμπορική ναυτιλία.

(Λέξεις Κλειδιά :Ναυτιλιακή Πολιτική, Κρατικός Παρεμβατισμός, Εθνικοί Στόλοι, Κίνητρα προσέλκυσης σε νηολόγια)

ABSTRACT

The Mediterranean neighborhood is consisted of countries with common history but they have evolved in a completely different ways. The distance between the north and the south countries is relatively minor comparing to the great gap between perception and policies. Modern economies with strong privatization sector and bold structural policies are the main characteristics of North, and low privatization, national owned fleets and lack of investment frame in the other side. The national shipping policies of the main economies of the Mediterranean region are described during the period from 1995 to 2002.

(Key Words: National Maritime Policy, National fleets, Incentives to join shipping registries)

Περιεχόμενα

ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ.....	8
ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ.....	12
1.1 Η έννοια της πολιτικής.....	12
1.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Μεσόγειος και οικονομικά στοιχεία των σημαντικότερων κρατών.....	15
2. Η Μεσόγειος.....	15
2.1 Τα Μεσογειακά Κράτη.....	17
2.1.1 Μαρόκο	17
2.1.2 Αλγερία.....	17
2.1.3 Τυνησία	18
2.1.4 Λιβύη	18
2.1.5 Αίγυπτος.....	19
2.1.6 Ισραήλ.....	19
2.1.7 Λίβανος.....	20
2.1.8 Συρία.....	20
2.1.9 Τουρκία.....	20
2.1.10 Κύπρος.....	21
2.1.11 Ελλάδα.....	21
2.1.12 Ιταλία.....	21
2.1.13 Μάλτα.....	21
2.1.14 Γαλλία.....	22
2.1.15 Ισπανία	22
2.1.16 Γιβραλτάρ.....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ.....	23
3.1 Χώρες της Βορείου Αφρικής (Πλην Αιγύπτου) –Maghreb Countries.....	23
3.2 Μαρόκο.....	24
3.2.1 Εξελιξείς ναυτιλιακής πολιτικής στο Μαρόκο.....	26
3.3 Τυνησία	28
3.3.1 Ναυτιλιακή και Λιμενική Πολιτική	29
3.3.2 Αποτελέσματα Ναυτιλιακής και λιμενικής Πολιτικής της Τυνησίας.....	31
3.4 Αλγερία.....	32

3.4.1 Ναυτιλιακή και Λιμενική Πολιτική της Αλγερίας.....	32
3.5 Λιβύη	37
3.6 Αίγυπτος.....	41
3.6.1 Θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου των Υπηρεσιών στην Αίγυπτο	42
3.6.2 Ο κρατικός στόλος της Αιγύπτου	43
3.6.3 Λιμάνια στην Αίγυπτο	45
3.6.4 Suez Canal Authority	45
3.7 ΙΣΡΑΗΛ.....	46
3.7.1 Θεσμικό πλαίσιο ναυτιλίας και λιμένων στο Ισραήλ.....	46
3.7.2. Εθνικός Στόλος του Ισραήλ.....	47
3.7.3 Λιμάνια του Ισραήλ.....	48
3.8 Λίβανος.....	50
3.8.1 Ναυτιλιακό Πλαίσιο Λιβάνου.....	50
3.9 Συρία.....	52
3.9.1 Θεσμικό Πλαίσιο της Συρίας	52
3.9.2. Λιμάνια της Συρίας.....	53
3.10 Τουρκία.....	55
3.10.1 Θεσμικό Ναυτιλιακό Πλαίσιο της Τουρκίας	55
3.10.2 Λιμάνια στην Τουρκία	58
3.11 Κύπρος.....	60
3.11.1 Θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας στην Κύπρο	60
3.12 Ελλάδα.....	66
3.12.1 Το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας.	66
3.12.2 Ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα.....	71
3.9.3 Το Θεσμικό Πλαίσιο της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας	72
3.13 Ιταλία.....	74
3.13.1 Θεσμικό Πλαίσιο ναυτιλίας στην Ιταλία	74
3.14 Μάλτα.....	77
3.14.1 Το νηολόγιο της Μάλτας	77
3.15 Γαλλία.....	80
3.15.1 Θεσμικό πλαίσιο της Γαλλίας για τη ναυτιλία	80
3. 17 ΙΣΠΑΝΙΑ.....	84
3.17.1 Θεσμικό Πλαίσιο Ναυτιλίας στην Ισπανία.....	84
3.18 ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	89

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	91
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	95
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	97

ΓΑΛΕΡΙΟ ΓΕΡΑΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Πίνακας 1: Επίπεδα Ναυτιλιακής Πολιτικής.....	4
Πίνακας 2: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Μαρόκου 1996-2007	14
Πίνακας 3 Ποσοστιαία κατανομή εμπορικού στόλου υπό σημαία Μαρόκου 2002 ...	15
Πίνακας 4: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα του IMO που έχει υπογράψει το Μαρόκο έως το 2008	15
Πίνακας 5 : Συνολικός στόλος της Τυνησίας από 1996-200 σε dwt	15
Πίνακας 6: Πρωτόκολλα και συμβάσεις του IMO που έχει υπογράψει η Τυνησία έως το 2008	17
Πίνακας 7: Τα κυριότερα λιμάνια της Τυνησίας	19
Πίνακας 8 : Συνολικός στόλος της Αλγερίας 1996-2007	21
Διάγραμμα 1 : Η δομή της διοίκησης Εμπορικής Ναυτιλίας της Αλγερίας.....	23
Πίνακας 9 : Συμβάσεις IMO/ILO που έχει υπογράψει η Αλγερία ως το 2009.....	20
Πίνακας 10 : Ο στόλος υπό σημαία Λιβύης 1996-2007	22
Πίνακας 11: Κατανομή του στόλου της GNMTTC (2009)	24
Πίνακας 12: Ο κρατικός στόλος της Λιβύης (2009)	26
Διάγραμμα 2: Κατανομή του στόλου της GNMC	28
Πίνακας 13: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει το Μαρόκο (2008	30
Πίνακας 14 : Κατανομή του στόλου υπό σημαία Αιγύπτου 1996-2007.....	32
Πίνακας 15 : Ο στόλος της Εθνικής Ναυτιλιακής Εταιρείας της Αιγύπτου 2002..	34
Πίνακας 16: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Αίγυπτος έως το 2008.....	35
Πίνακας 17:Κατανομή στόλου υπό σημαία Ισραήλ 1996-2007	37
Πίνακας 18 : Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει το Ισραήλ έως το 2008.....	42
Πίνακας 19: Κατανομή στόλου υπό σημαία Λιβάνου 1996-2007.....	40
Πίνακας 20: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει ο Λίβανος έως το 2008.....	42
Πίνακας 21: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Συρίας 1996-2007.....	44
Πίνακας 22: Διμερές συμβάσεις της Συρίας	45
Πίνακας 23: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Συρία έως το 2008.	47
Πίνακας 24: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Τουρκίας 1996-2007.....	48
Πίνακας 25: Πλοιοκτησία και Ποσοστά τουρκικού στόλου στο εθνικό και σε ξένα νηολόγια.....	50
Πίνακας 26: Συμβάσεις και πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Τουρκία.....	54
Πίνακας 27: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Κύπρου 1996-2007	52
Πίνακας 28: Πλοιοκτησία και Ποσοστά στόλου κυπριακής ιδιοκτησίας στο εθνικό και σε ξένα νηολόγια	58
Πίνακας 29: Κατανομή υπό ελληνική σημαία στόλου 1996-2007	59
Πίνακας 30: Πλοιοκτησία και Ποσοστά στόλου ελληνικής ιδιοκτησίας στο εθνικό και σε ξένα νηολόγια	64
Πίνακας 31: Κατανομή υπό ιταλική σημαία στόλου 1996-2007.....	68

Πίνακας 32: Ιταλικής πλοιοκτησίας στόλος στο εγχώριο νηολόγιο και σε ξένες σημαίες	69
Πίνακας 33: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Ιταλία(2008)	69
Πίνακας 34: Κατανομή στόλου υπό σημαία Μάλτας 1996-2007.....	71
Πίνακας 35: Πρωτοκολλά και Συμβάσεις IMO που έχει υπογράψει η Μάλτα (2008)	73
Πίνακας 36: Κατανομή υπό γαλλική σημαία στόλου 1996-2007	74
Πίνακας 37 : Γαλλικός στόλος στο εγχώριο νηολόγιο και σε ξένες σημαίες	76
Πίνακας 38: Συμβάσεις και πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Γαλλία	77
Πίνακας 40: Κατανομή εμπορικού στόλου υπό Ισπανική σημαία 1996-2007.....	78
Πίνακας 41: Σύνολο Ισπανόκτητου στόλου στο εθνικό νηολόγιο και σε ξένες σημαίες.	81
Πίνακας 42 : Κατανομή χωρητικότητας στόλου υπό σημαία Γιβραλτάρ 1996-2005	83
Πίνακας 43 : Αριθμός Πλοίων και χωρητικότητα από το 1997 έως το 2006.....	84
Πίνακας 44: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει το Γιβραλτάρ έως το 2006	85
Πίνακας 45: Ποσοστά επί της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt των Μεσογειακών Κρατών στο τέλος του 2007	87
Πίνακας 46: Ποσοστιαία Κατανομή Πλοίων Μεσογειακών Κρατών σε εθνικά νηολόγια και ξένες σημαίες.....	89
Πίνακας 47: Κατανομή Πλοίων Μεσογειακών Κρατών σε εθνικά νηολόγια και ξένες σημαίες	90

ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ

Ε/Κ : ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΟΧ: Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Ε.Δ. : Εκτελεστικό Διάταγμα

Π.Δ. : Προεδρικό Διάταγμα

LPG: Liquid Petroleum Gas

LNG: Liquid Natural Gas

ICS: International Chamber of Shipping

WTO: World Trade Organization

UN: United Nations

IMF: International Maritime Fund

IMO: International Maritime Organization

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διαμόρφωση και η άσκηση της Ναυτιλιακής Πολιτικής σε μία χώρα καθορίζει την πορεία της ναυτιλίας και συνεπώς την οικονομίας της. Είναι περιττό να αναφερθούμε στη σημαντικότητα της ναυτιλίας για την παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο και πόσο αυτή συμβάλλει στην ευημερία των λαών και την ανάπτυξη. Επομένως η άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής είναι μείζονος σημασίας για την πρόοδο ενός κράτους. Ανάλογα με την κοινωνικοοικονομική δομή κάθε χώρας και τις ανάγκες της η ναυτιλιακή πολιτική διαφέρει, όμως ο σκοπός της πρέπει να είναι η κοινωνική ευημερία των λαών. Οι διαφορετικές χώρες που απαρτίζουν τη Μεσόγειο όσο κοντά βρίσκονται γεωγραφικά, άλλο τόσο μακριά βρίσκονται σε επίπεδο οικονομίας και λοιπών κοινωνικών δομών. Οι σύγχρονες ανάγκες επιβάλλουν τη δημιουργία σταθερότητας στην περιοχή η οποία στο παρελθόν έχει αποτελέσει πεδίο βίαιων συγκρούσεων με αποτέλεσμα τη δημιουργία οικονομικών κρίσεων και γεωπολιτικών αναβρασμών. Η Μεσογειακή Ένωση είναι μια προσπάθεια των χωρών της Μεσογείου για κοινή πορεία στην ανάπτυξη και την ευημερία. Στην εργασία αυτή επιχειρούμε να περιγράψουμε τα βασικά σημεία της Ναυτιλιακής Πολιτικής των Μεσογειακών κρατών τα τελευταία χρόνια τις εξελίξεις και τις προοπτικές. Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρουμε αρχικά βασικές έννοιες της πολιτικής για να φτάσουμε έπειτα σε επιλεγμένους ορισμούς της Ναυτιλιακής Πολιτικής. Επειδή η Ναυτιλιακή Πολιτική είναι ένας επιστημονικός κλάδος τόσο ευρύς που για να τον καλύψουμε θα χρειαστεί να ξεπεράσουμε τα όρια μια Διπλωματικής Εργασίας θα αναγκαστούμε να περιοριστούμε στο κομμάτι της Ναυτιλιακής Πολιτικής που ασκεί ένα κράτος και συγκεκριμένα στα κίνητρα και στα πλαίσια που δημιουργεί προκειμένου να προσελκύσει επενδυτές που θα διευκολύνουν την πορεία της ναυτιλίας και θα βελτιώσουν την οικονομία. Ακολουθεί μια μικρή περιγραφή της οικονομικής δομής των υπό εξέταση κρατών για να δούμε αργότερα εάν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ αυτής και της ασκούμενης ναυτιλιακής πολιτικής. Στο επόμενο κεφάλαιο περιγράφουμε τις βασικές εξελίξεις στη ναυτιλιακή πολιτική των Μεσογειακών κρατών και τα αποτελέσματα αυτής όπου αυτό είναι δυνατόν. Στο τελευταίο κεφάλαιο ακολουθούν οι διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα της παρούσης εργασίας. Το θέμα της Ναυτιλιακής Πολιτικής των Μεσογειακών Κρατών είναι άκρως ενδιαφέρον διότι παρατηρούμε τις διαφορετικές προοπτικές αλλά και τα κοινά σημεία στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής για όλα αυτά τα κράτη. Το θέμα της παρούσας εργασίας μου κέντρισε τόσο πολύ το ενδιαφέρον που επιφυλάσσομαι να συνεχίσω την έρευνα για τις μελλοντικές εξελίξεις της Ναυτιλιακής Πολιτικής των Μεσογειακών κρατών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

1.1 Η έννοια της πολιτικής

Με τον όρο πολιτική εννοούμε γενικά την ασχολία με τις υποθέσεις μιας κοινότητας, ιδιαίτερος του κράτους. Η λέξη ετυμολογικά παράγεται από το ουσιαστικό πόλις. Οι αρχαίοι Έλληνες στις πόλεις έθεσαν τις βάσεις της πολιτικής σκέψης¹. Η έννοια της πολιτικής όπως έχει προκύψει σήμερα είναι η δέσμη των σχεδιασμένων ενεργειών, μέτρων και άλλων ρυθμίσεων που αποσκοπούν στην επίτευξη συγκεκριμένων στόχων.

Η πολιτική επιστήμη έχει υιοθετήσει ένα εργαλείο γνωστό και ως κύκλος της πολιτικής (policy cycle) το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση και την ανάπτυξη της πολιτικής. Ο πολιτικός κύκλος σε μια απλή εκδοχή του περνάει από τα εξής πέντε στάδια² :

1. Καθορισμός του προβλήματος. Η άσκηση της πολιτικής προϋποθέτει την αναγνώριση του προβλήματος που πρέπει να λυθεί. Αφού αναγνωριστεί το πρόβλημα και έχει εκφραστεί η ανάγκη για κυβερνητική παρέμβαση, εντάσσεται το συγκεκριμένο πρόβλημα στην ατζέντα του κράτους.
2. Διατύπωση της πολιτικής. Θέτονται επιχειρήματα και μέθοδοι που θα χρησιμεύσουν στην αντιμετώπιση του προβλήματος. Μετά από αξιολόγηση των μεθόδων επιλέγεται η πολιτική που θα εφαρμοστεί.
3. Υιοθέτηση. Αφού έχει αποφασιστεί η πολιτική που θα ακολουθηθεί, θεσπίζονται μέτρα (νόμοι, διατάγματα κλπ) πάνω στα οποία θα κινηθεί η κυβέρνηση για τη λύση του προβλήματος
4. Εφαρμογή. Αφού έχει ενταχθεί η προτεινόμενη μέθοδος στη νομοθεσία του κράτους (η της κοινότητας) εφαρμόζεται από τα αρμόδια όργανα.
5. Αξιολόγηση. Μετά την επιτυχή έκβαση των παραπάνω βημάτων ακολουθεί η αξιολόγηση της πολιτικής και ο χαρακτηρισμός της ως επιτυχημένη πολιτική ή αποτυχημένη.

Ανάλογα με τον τομέα που ασκείται η πολιτική λαμβάνει και έναν αντίστοιχο χαρακτηρισμό. Έτσι η Πολιτική πάνω σε κοινωνικά θέματα ονομάζεται Κοινωνική Πολιτική. Αντίστοιχα η Πολιτική πάνω στην οικονομία Οικονομική Πολιτική κ.ο.κ. Συνεπώς η Πολιτική πάνω στον τομέα της Ναυτιλίας είναι η Ναυτιλιακή Πολιτική.

¹ Μεγάλη Παιδαγωγική Εγκυκλοπαίδεια-Herder, Εκδόσεις « Ελληνικά Γράμματα», Αθήνα 1968

² Theories of Policy Cycle, Handbook of Public Policy Analysis:Werner Jann and Kai Wegrich Theory, Politics, and Methods (Routledge) 2005

1.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ναυτιλιακή πολιτική ορίζουμε γενικά τον καθορισμό των δυνατών και ενδεχομένων μορφών συμπεριφοράς απέναντι στη ναυτιλία και τα μέσα υλοποίησης αυτής της συμπεριφοράς³.

Η ναυτιλιακή πολιτική μπορεί να ασκείται από ιδιωτικούς φορείς, δηλαδή εταιρείες και σαν επέκταση συνεργαζόμενους φορείς και οργανισμούς (πχ ενώσεις εφοπλιστών) και από κρατικούς φορείς και σαν επέκταση από διακρατικούς και υπερεθνικούς οργανισμούς. Ο στόχος των ιδιωτικών φορέων είναι κατά κανόνα η μεγιστοποίηση του κέρδους. Οι ιδιωτικοί φορείς – ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές συνασπίζονται σε διάφορες ενώσεις για να προασπίσουν τα συμφέροντά τους που δεν είναι άλλα από την αύξηση-διατήρηση της κερδοφορίας και της βιωσιμότητάς τους⁴.

Οι ναυτιλιακές πλοιοκτήτριες εταιρείες συνασπίζονται σε διεθνείς οργανισμούς όπως η INTERCARGO, INTERTANKO, ICS, E.E.E κ.ο.κ. Μέσω αυτών των οργανισμών εκπροσωπούνται σε διεθνή φόρα, προωθούν τα συμφέροντά τους σε διεθνές, υπερεθνικό και κρατικό επίπεδο, προσπαθώντας να διατηρήσουν το περιβάλλον λειτουργίας τους βιώσιμο και ανταγωνιστικό. Για παράδειγμα οι διεθνείς ενώσεις εφοπλιστών άσκησαν πρόσφατα πίεση σε κυβερνήσεις κρατών για να λάβουν μέτρα για την πειρατεία και για να βελτιώσουν την ναυτική εκπαίδευση.

Ο στόχος όμως των κρατικών φορέων κατά την άσκηση πολιτικής μέσω της υλοποίησης νομοθεσίας είναι η αύξηση της κοινωνικής ευημερίας. Το κράτος (και κατ επέκταση οι διακρατικοί και υπερεθνικοί οργανισμοί) στοχεύουν στην άντληση των ωφελειών που προκύπτουν από την ελεύθερη δράση των ναυτιλιακών εταιρειών (εισροή συναλλάγματος, δημιουργία θέσεων εργασίας κλπ) παράλληλα όμως έχει την ευθύνη για την διατήρηση ενός πλαισίου μέσα στο οποίο διατηρείται ο ελεύθερος ανταγωνισμός και η προστασία του περιβάλλοντος.

Σε αυτή την εργασία θα ασχοληθούμε με την κρατική συμπεριφορά απέναντι στη ναυτιλία και τον τρόπο που αυτή υλοποιείται. Συνεπώς σαν Ναυτιλιακή Πολιτική θα εννοούμε την πολιτική που ασκείται από το κράτος και όχι από άλλους ιδιωτικούς φορείς.

Η ναυτιλιακή πολιτική όπως έχει προκύψει στις μέρες μας έχει μεγάλο εύρος και διαφοροποιείται ανάλογα με :

A. Τη χώρα και τους σκοπούς που αυτή έχει θέσει σχετικά με τη Ναυτιλία. Κάθε χώρα έχει διαφορετική κοινωνικοοικονομική δομή και η ναυτιλία παίζει διαφορετικό ρόλο στο σύνολο της οικονομίας. Για παράδειγμα διαφορετικά προσανατολίζονται

³ Ιωάννου Κ. Χολέβα, Ναυτιλιακή Επιχείρησης και Ναυτιλιακή Πολιτική, Θεσσαλονίκη 1971

⁴ Michael Roe, Evangelia Selkou, Multilevel Governance Shipping Policy and Social Responsibility, 2006

χώρες που παραδοσιακά αγοράζουν ναυτιλιακές υπηρεσίες και διαφορετικά αυτές που παραδοσιακό προσφέρουν. Οι πρώτες συνήθως παίρνουν συνήθως προστατευτικά μέτρα ως προς τον εθνικό τους στόλο ενώ οι δεύτερες δημιουργούν ένα πλαίσιο ελεύθερης λειτουργίας του κλάδου⁵. Επίσης, διαφορετικά εκδηλώνεται η ναυτιλιακή πολιτική ενός κράτος όταν η ναυτιλία είναι έντονα ανεπτυγμένη από τον ιδιωτικό τομέα και διαφορετικά όταν ο ιδιωτικός τομέας παρουσιάζει μειωμένη η καθόλου δραστηριότητα. Συνήθως το κράτος παρεμβαίνει σε τομείς όπου η ιδιωτική πρωτοβουλία είναι ανεπαρκής. Ειδάλλως φροντίζει να παρέχει το θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της ναυτιλία κάτω από φιλελεύθερο καθεστώς.

Β. Τομείς Εφαρμογής. Η ναυτιλιακή πολιτική που ασκείται συνήθως έχει σχέση με τους κανόνες που ρυθμίζουν τις σχέσεις του κράτους (δικαιώματα και υποχρεώσεις) με τη ναυτιλία και με τις εμπορικές πρακτικές που διαμορφώνονται. Τα δύο παραπάνω διαμορφώνονται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα⁶:

Πίνακας 1: Επίπεδα Ναυτιλιακής Πολιτικής

	Εθνικό Επίπεδο	Διεθνές Επίπεδο
Υποχρεώσεις και Δικαιώματα του κράτους	Εργασιακοί νόμοι, Κυρίαρχο δικαίωμα στην ακτοπλοΐα(cabotage), Ανταγωνισμός, Πλοιοκτησία και κανόνες νηολόγησης.	Επιθεωρήσεις κράτους σημαίας-Λιμενικής αρχής, Δίκαιο της Θάλασσας, Ασφάλεια στη Θάλασσα και κανονισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος
Εμπορικές Πρακτικές	Κρατήσεις φορτίου, Εργασιακοί Νόμοι, Νηολόγηση Πλοίων, Φορολογία	Κανόνες του Αμβούργου, Διεθνής εργασιακοί κανόνες (ILO), Κώδικας UNCTAD για τις διασκέψεις πλοίων γραμμών.

Ο παραπάνω διαχωρισμός ωστόσο δεν είναι απόλυτος διότι ορισμένοι κανονισμοί δύναται να εκπίπτουν και στις τέσσερις κατηγορίες.

⁵ Γ.Π. Βλάχος, Μ. Νικολαΐδης :Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Τόμος Α, Εκδόσεις JJ Hellas, 1999

⁶ Gunnar K. Sletmo : The rise and fall of National Shipping Policies, Montreal, 2002

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Μεσόγειος και οικονομικά στοιχεία των σημαντικότερων κρατών.

2. Η Μεσόγειος

Η Μεσόγειος θάλασσα αποτελεί εδώ και χρόνια τόπο αντιπαράθεσης διαφορετικών λαών και πολιτισμών. Είναι η περιοχή που συνδέει τους λαούς της Νότιας Ευρώπης με τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή. Το γεγονός αυτό καθιστά τη Μεσόγειο σαν μια ζώνη εξαιρετικά ασταθής μιας και έχει υπάρξει το κέντρο σύγκρουσης των διαφορετικών αυτών πολιτισμών.

Κατά τη δεκαετία του '70 τα γεγονότα που απείλησαν τη σταθερότητα στη Μεσόγειο όπως οι Αραβοϊσραηλινοί πόλεμοι με ταυτόχρονα κλείσιμο του Σουέζ, καθώς επίσης και η αυξανόμενη τρομοκρατία έκανε έντονη την ανάγκη για διάλογο μεταξύ των Μεσογειακών κρατών. Το 1974 η ανάγκη αυτή οδήγησε στην έναρξη των συνομιλιών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του Αραβικού Συνδέσμου.

Οι πρώτες προσπάθειες να συμπεριληφθεί μια προσπάθεια ενοποίησης της Μεσογείου στην διεθνή ατζέντα χρονολογείται στο 1975 έπειτα από το πέρας των συναντήσεων της 1^{ης} Αυγούστου του 1975 όπου οι 35 αρχηγοί κρατών κυβερνήσεων⁷ υπέγραψαν την «Τελική Πράξη του Ελσίνκι» (Helsinki Final Act). Σε αυτή έγινε κατανοητό ότι χωρίς ασφάλεια στη Μεσόγειο, δεν μπορεί να υπάρξει ασφάλεια στην Ευρώπη.

Αργότερα το σχέδιο δράσης για τη μόλυνση στη Μεσόγειο οδήγησε στην σύμβαση της Βαρκελώνης το 1976, η οποία ήταν επιτυχημένη από την άποψη της συλλογικότητας. Συμμετείχαν σε αυτή 8 μη Ευρωπαϊκά κράτη (Αίγυπτος, Ισραήλ, Λίβανος, Λιβύη, Μαρόκο, Συρία, Τυνησία, Τουρκία) εκτός των Ευρωπαϊκών και της τότε Ε.Ε. . Από τότε και μέχρι τη δεκαετία του '90 ο ψυχρός πόλεμος καθώς και οι πιέσεις των αραβικών κρατών για να λυθεί τα Παλαιστινιακό εμπόδισαν περαιτέρω προσπάθειες για συνεργασία στη Μεσόγειο. Με τη λήξη όμως του ψυχρού πολέμου, τα εμπόδια για περιφερειακή συνεργασία έδειχναν να απομακρύνονται, και το 1990 η Διάσκεψη για την Συνεργασία στη Μεσόγειο (CSCE) ξεκίνησε για να προωθήσει την ανάπτυξη μέσω της συνεργασίας των Μεσογειακών κρατών. Την περίοδο 1990-1991 οι Γάλλοι ξεκίνησαν μια πρωτοβουλία για την Δυτική Μεσόγειο, και το 1994 το NATO διατύπωσε Μεσογειακή πολιτική δουλεύοντας με μη μέλη προκειμένου να αυξήσει τη σταθερότητα στην περιοχή. Η Ευρώ-Μεσογειακή συνεργασία ξεκίνησε το 1995 με την συνδιάσκεψη των υπουργών εξωτερικών των κρατών μελών της Ε.Ε.⁸

7 Federal Republic of Germany (West Germany) Democratic Republic of Germany (East Germany) United States of America Austria Belgium Bulgaria Canada Cyprus Denmark Spain Finland France United Kingdom Greece Hungary Republic of Ireland Iceland Italy Portugal Romania San Marino Holy See Sweden Switzerland Czechoslovakia Turkey Union of Soviet Socialist Republics Socialist Federal Republic of Yugoslavia

8 Αυστρία, Βέλγιο, Δανία, Γερμανία, Ισπανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πορτογαλία, Ηνωμένο, Βασίλειο και Σουηδία

και 12 Μεσογειακών κρατών⁹. Η Βασική υπόθεση της συνδιάσκεψης ήταν ότι η περιοχή αυτή της Μεσογείου είχε αρκετά στοιχεία (γεωγραφική γειτνίαση, κοινές αξίες, παραδόσεις, και συμφέροντα) που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν ένα ενιαίο περιφερειακό οικοδόμημα. Η βασικοί άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθεί η διακήρυξη της Βαρκελώνης είναι :

A. Προώθηση ειρήνης και σταθερότητας, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της δημοκρατίας και του σεβασμού στα ανθρώπινα δικαιώματα

B. Οικονομική συνεργασία με απώτερο σκοπό τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης εμπορίου

Γ. Κοινωνική και πολιτισμική συνεργασία.

⁹ Μαρόκο, Αλγερία, Τυνησία (Μαγκρέμπ)- Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Παλαιστινιακή Αρχή, Λίβανος, Συρία (Μασρέκ)- Τουρκία, Κύπρος και Μάλτα- και Μαυριτανία υπό το καθεστώς του παρατηρητή, ως μέλους του Μαγκρέμπ , αλλά ούσα χώρα ΑΚΕ. Η Λιβύη δεν προσκλήθηκε λόγω της Απόφασης 731 του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ για τον βομβαρδισμό στην Lockerbie. J-C.

2.1 Τα Μεσογειακά Κράτη

Στην ενότητα αυτή αναφέρουμε συνοπτικά τα Μεσογειακά κράτη και λίγες παρατηρήσεις για το οικονομικό τους περιβάλλον. Αυτό γίνεται προκειμένου να διαπιστωθεί αργότερα εάν υπάρχει κάποια σχέση μεταξύ της οικονομίας του κάθε κράτους και της Ναυτιλιακής του Πολιτικής.

2.1.1 Μαρόκο¹⁰

Το Μαρόκο από το 1990 και μετά ακολουθεί μια πολιτική προκειμένου να διαφοροποιήσει την οικονομία της και να την κάνει πιο εξωστρεφή προς της ξένες επενδύσεις. Το αποτέλεσμα είναι να γίνουν οι υπηρεσίες και ο τουρισμός η βασική πηγή εξωτερικού συναλλάγματος στην περιοχή. Εκτός από τις υπηρεσίες η οικονομία του Μαρόκου ενισχύεται και από την παραγωγή φωσφορικών λιπασμάτων. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του WTO η χώρα είναι πρωτοπόρος σε εξαγωγές λιπασμάτων σε όλο τον κόσμο και η τρίτη μεγαλύτερη παραγωγός. Μεγάλο επίσης ρόλο παίζει και ο αγροτικό τομέας ο οποίος απορροφά το μεγαλύτερο μέρος της κυβερνητικής προστασίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 40% του εργατικού δυναμικού απασχολείται στον αγροτικό τομέα.

Το Μαρόκο προωθεί πολιτικές απελευθέρωσης της οικονομίας και σύνδεσής της με το διεθνές εμπόριο. Ο νόμος 13-89 έθεσε τις βασικές αρχές για απελευθέρωση των εισαγωγών και εξαγωγών, εξάλειψη των ποσοτώσεων, και τη χρήση δασμολογίου ως κυρίαρχο μέτρο για την προστασία του εγχώριου εμπορίου. Ο παραπάνω νόμος τροποποιήθηκε σημαντικά έως το 1996 προκειμένου να είναι σύγχρονος των διεθνών απαιτήσεων. Η ενίσχυση του οικονομικού και επενδυτικού πλαισίου συνεχίστηκε με την υιοθέτηση τροποποιήσεων σε θέματα φορολογίας οικονομικής πολιτικής, εμπορικού κώδικα και παρέμβασης του κράτους στην οικονομία. Το 2004 το Μαρόκο έθεσε ένα πρόγραμμα με σκοπό τη διευκόλυνση των επιχειρηματικών διαδικασιών και την εισαγωγή ηλεκτρονικών συστημάτων πληροφόρησης στο δημόσιο τομέα. Το πρόγραμμα αυτό υιοθετήθηκε το 2006. Το Μαρόκο έως το 2004 άνηκε στους εξής διεθνής οργανισμούς: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, Αραβικός Σύνδεσμος, Οργανισμός για την ενότητα της Αφρικής, Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

2.1.2 Αλγερία

Η οικονομία της Αλγερίας βασίζεται κατά κύριο λόγο στην παραγωγή υδρογονανθράκων. Το 60% των εσόδων του προϋπολογισμού, το 30 % του ΑΕΠ και πάνω από το 95% των εισαγωγών προέρχεται κυρίως από την εκμετάλλευση του φυσικού αερίου. Η Αλγερία αποτελεί τη χώρα με το 10ο μεγαλύτερο απόθεμα

¹⁰ WTO Trade Policy Review Body - Trade Policy Review - Report by the Kingdom of Morocco, 2009

στοιχεία από BP statistical review σε φυσικό αέριο και είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εξαγωγέας¹¹. Οι υψηλές τιμές του πετρελαίου ενίσχυσαν τις προοπτικές ανάπτυξης της χώρας η οποία έχει τελευταία δημιουργήσει σημαντικά εμπορικά πλεονάσματα. Η κυβέρνηση της τα τελευταία χρόνια κάνει προσπάθειες να διαφοροποιήσει την οικονομία προωθώντας επενδυτικά προγράμματα πέρα από τον τομέα της ενέργειας. Οι διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομία που προωθούνται, όπως η βελτίωση του χρηματοπιστωτικού τομέα η δημιουργία καλύτερων υποδομών βαίνει με πολύ αργούς ρυθμούς εξαιτίας της μεγάλης διαφθοράς και της αυξημένης γραφειοκρατίας¹².

Η Αλγερία είναι μέλος του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, της Αφρικανικής Ένωσης, του OPEC, του Αραβικού συνδέσμου και της Αραβικής ένωσης των χωρών της Maghreb.

2.1.3 Τυνησία

Η οικονομία¹³ της Τυνησίας βασίζεται κατά κύριο λόγο στον τομέα των υπηρεσιών, της γεωργίας του τουρισμού και της βιοτεχνίας. Πρόσφατες διαρθρωτικές αλλαγές έφεραν αλλαγές στη δομή της οικονομίας καθιστώντας την πιο εξωστρεφή σε ιδιωτικές επενδύσεις. Ο νόμος περί ανταγωνισμού που είχε θεσπιστεί το 1991 τροποποιήθηκε το 2003 και περιορίζει τις μονοπωλιακές πρακτικές στην αγορά. Ένα επίτευγμα της χώρας είναι η πρωτοπορία της στην εισαγωγή ζώνης ελεύθερου εμπορίου. Η Τυνησία ξεκίνησε να μειώνει τους δασμούς της το 1996 πριν την έναρξη ισχύος της Συμφωνίας σύνδεσης της με την Ε.Ε.. Το 2000 υιοθετήθηκε Επενδυτικός Νόμος σύμφωνα με τον οποίο μειώθηκε ο ΦΠΑ για την εισαγωγή κεφαλαιουχικών αγαθών, ελαχιστοποιούνται οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και ενοποιούνται οι δημόσιοι οργανισμοί μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών δικτύων. Η Τυνησία έχει υπογράψει συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 46 χώρες.

Η Τυνησία ανήκει στους παρακάτω Διεθνείς Οργανισμούς:

Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου(WTO), του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, του Αραβικού Συνδέσμου (Arab League), της Αραβικής ένωσης των χωρών της Maghreb, της κοινότητας του Σάχελ και των Σαχάριων περιοχών, και της Αφρικανικής Ένωσης.

2.1.4 Λιβύη

Η Λιβύη είναι μια χώρα που στηρίζει την οικονομία της κυρίως στην εκμετάλλευση και εξαγωγή υδρογονανθράκων. Η εξαγωγή πετρελαίου αντιστοιχεί στο 95% των εσόδων από τις εξαγωγές της χώρας στο 25% του ΑΕΠ και επίσης στο 60% των

¹¹ BP Statistical Review of world energy 2007

¹² Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II: Country Issues, Module 1 Algeria, 2004

¹³ Commission of the European Communities: European Neighborhood Policy, Country Report: Tunisia 2004

εθνικών δαπανών. Είναι ένατη στην παγκόσμια κατάταξη σχετικά με το απόθεμα πετρελαίου με 41 δις bbl και η εντεκάτη μεγαλύτερη εξαγωγέας.

Την τελευταία πενταετία οι διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομία της Λιβύης την έκαναν πιο προσιτή στο διεθνές εμπόριο. Μετά το Δεκέμβριο του 2003 (όπου η Λιβύη απέσυρε το πρόγραμμα κατασκευής όπλων μαζικής καταστροφής) ήρθαν οι περιορισμοί από τα Ηνωμένα Έθνη και επομένως και οι εμπορικοί αποκλεισμοί εκ μέρους των ΗΠΑ. Οι προσπάθειες για περαιτέρω διεθνοποίηση της οικονομίας δεν έχουν πείσει ακόμα των Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου αν και έχουν μειωθεί αρκετά οι κρατικές επιχορηγήσεις και γίνονται σταθερά βήματα για απελευθέρωση των αγορών. (Μέλος του Οpec)

2.1.5 Αίγυπτος

Η Αίγυπτος¹⁴ στηρίζει την οικονομία της στις εξαγωγές πετρελαίου και φυσικού αερίου (40% των εσόδων από το σύνολο των εξαγωγών και 12 % του εθνικού ΑΕΠ) στη βιοτεχνία (19% του ΑΕΠ) στη γεωργία (16% του ΑΕΠ) και στις υπηρεσίες , οι οποίες αποτελούν και την ραχοκοκαλιά της οικονομίας (αποτελούν το 40% του ΑΕΠ)¹⁵ . Βασικό ρόλο στην οικονομία της Αιγύπτου παίζει η εκμετάλλευση της διώρυγας του Σουέζ. Το σύνολο των εσόδων από τη διαχείριση της διώρυγας του Σουέζ ανήλθε στα 5.38 δις δολάρια¹⁶.

Εδώ και μια δεκαετία σχεδόν το πρόγραμμα διαρθρωτικών αλλαγών που έχει ακολουθήσει η Αίγυπτος την έχουν καταστήσει ως «αναδυόμενη αγορά» με ισχυρές προοπτικές. Ωστόσο προβλήματα όπως η έντονη γραφειοκρατία του δημοσίου τομέα και η μεγάλη διαφθορά επιβραδύνουν την ανάπτυξη της χώρας.

2.1.6 Ισραήλ

Η οικονομία¹⁷ του Ισραήλ στηρίζεται στην εξαγωγή τεχνολογικά προηγμένων αγαθών (λογισμικό για υπολογιστές), κατεργασμένων διαμαντιών οπλικών συστημάτων, φαρμάκων καθώς επίσης γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων.

Μετά από συνεχής συγκρούσεις με τους γειτονικούς αραβικούς λαούς η οικονομία του Ισραήλ, κατάφερε να ανακάμψει κατά τη δεκαετία του 1990. Παράγοντες όπως η μαζική μετανάστευση από χώρες της πρώην Σοβιετικής ένωσης, η ειρηνευτικές συμφωνίες με την Παλαιστινιακή Αρχή και την Ιορδανία, η εξομάλυνση των σχέσεων με ορισμένα Αραβικά κράτη, οι αυξανόμενες εμπορικές συναλλαγές με χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία και τέλος η έναρξη της Συνεργασίας με την Ε.Ε. (υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 20 Νοεμβρίου 1995 και τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Ιουνίου του 2000 και επικυρώθηκε από τα 15 κράτη μέλη), έφεραν σταθερότητα στη χώρα και της έδωσαν την ευκαιρία να αναπτύξει μια δυναμική

14 WTO, Trade Policy Review, Part IV Trade Policies by Sector, 2005

15 WTO Trade Policy Review Body - Trade Policy Review – Egypt 2005

16 Υπουργείο Εξωτερικών, Συνοπτικό σημείωμα οικονομικών και εμπορικών σχέσεων Ελλάδος-Αιγύπτου, 2008

17 Cia FactBook: Israel 2008

οικονομία. Επίσης το ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτούργησε ο ιδιωτικός τομέας στο Ισραήλ, κατέστησε το κράτος ελκυστικό προς ξένες επενδύσεις¹⁸.

2.1.7 Λίβανος

Η Οικονομία του Λιβάνου στηρίζεται ουσιαστικά στον τομέα των υπηρεσιών του τουρισμού και λιγότερο στην αγροτική παραγωγή. Ουσιαστικά η χώρα προσπαθεί να ανασυγκροτηθεί από τον εμφύλιο πόλεμο 1975-1991¹⁹ και από τον πόλεμο με το Ισραήλ το 2006. Το 90% του ΑΕΠ προέρχεται από την δραστηριοποίηση ιδιωτών στην αγορά ενώ ο δημόσιος τομέας της χώρας είναι ουσιαστικά σε κατάσταση αποσάθρωσης. Η κυβέρνηση του Λιβάνου όντας γνώστης της κατάστασης προσπαθεί συνεχώς να εμπλέξει τον ιδιωτικό τομέα σε κλάδους όπως η ύδρευση η παροχή ηλεκτρισμού οι μεταφορές, προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση στη χώρα²⁰.

2.1.8 Συρία

Η οικονομία²¹ της Συρίας βασίζεται στην γεωργία στη βιομηχανία και την παραγωγή ενέργειας. Τα 2/3 των συνολικών εξαγωγών της αποτελούνται από προϊόντα διύλισης πετρελαίου. Σημαντικό ρόλο παίζουν ακόμα οι εξαγωγές βαμβακιού και υφασμάτων. Η Συρία κάνει προσπάθειες για να αναμορφώσει την οικονομία της και να προσελκύσει επενδύσεις. Ο νόμος 10/1991 δημιουργεί ένα πιο φιλελεύθερο πλαίσιο και δίνει τη δυνατότητα σε Σύριους και αλλοδαπούς πολίτες να επενδύσουν με ευνοϊκότερους όρους. Το διάταγμα 7/2000 ήρθε να τροποποιήσει και να διορθώσει τον αναπτυξιακό νόμο της Συρίας δίνοντας φορολογικά και λοιπά επενδυτικά κίνητρα. Το διάταγμα αυτό επέτρεψε τη δημιουργία ιδιωτικών τραπεζών κάτι το οποίο ήταν αδύνατο σύμφωνα με το προηγούμενο καθεστώς.

2.1.9 Τουρκία

Η οικονομία της Τουρκίας μέχρι και τις αρχές του 2000 χαρακτηριζόταν από υψηλό πληθωρισμό, μεγάλες ανάγκες δανεισμού, υψηλή διαφθορά, διαρθρωτικά προβλήματα σε τομείς από ο τραπεζικός, ασταθές πολιτικό περιβάλλον. Από το 2002 έως το 2007 τα μέτρα σχετικά με τη νομισματική και δημοσιονομική πολιτική που ελήφθησαν είχαν σαν αποτέλεσμα να φέρουν οικονομική σταθερότητα, μείωση το πληθωρισμού και μια διαρκή φάση ανάπτυξης. Τα αποτελέσματα βασίστηκαν στην πολιτική της Τουρκίας αυτό το διάστημα η οποία στηρίχτηκε στις διαρθρωτικές αλλαγές στο Δημόσιο Τομέα, στον κλάδο των Χρηματοοικονομικών και στην ενίσχυση του ρόλου του κράτους. Επίσης η πολιτική στον δημοσιονομικό τομέα,

¹⁸ Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II: Country Issues, Module 4 Israel, 2004

¹⁹ Wikipedia, article about Lebanon

²⁰ Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II: Country Issues, Module 6 Lebanon, 2004

²¹ Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II: Country Issues, Module 10 Syria, 2004

μείωσε το εθνικό χρέος, αύξησε την πιστοληπτική ικανότητα της χώρας και στην αύξηση πρωτογενούς πλεονάσματος. Ακόμα η επιτυχημένη νομισματική πολιτική της χώρας, επικεντρώθηκε στη μείωση των πληθωριστικών τάσεων και στο καθεστώς των ισοτιμιών²².

2.1.10 Κύπρος

Η οικονομία της Κύπρου βασίζεται κατά κύριο λόγο στην παροχή υπηρεσιών (74% του ΑΕΠ) όπως η χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, η ναυτιλία και ο τουρισμός. Η εισβολή των Τούρκων το 1974 δεν κατάφερε να επηρεάσει τη δυναμική ανάπτυξη της χώρας η οποία έχει καταφέρει να δημιουργήσει ένα διεθνές κέντρο υπηρεσιών παγκόσμιας εμβέλειας.

2.1.11 Ελλάδα

Η οικονομία της Ελλάδος βασίζεται κατά κύριο λόγο στον τομέα των υπηρεσιών (αποτελεί το 71,2% του ΑΕΠ) και λιγότερο στη βιομηχανία (22% του ΑΕΠ) και στη γεωργία (6,8%). Η ναυτιλία και ο τουρισμός αποτελούν τις βαριές βιομηχανίες της χώρας μας, με την ναυτιλία να αποτελεί τα τελευταία τριάντα χρόνια την κορωνίδα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ο Ελληνόκτητος στόλος είναι σταθερά πρώτος σε παγκόσμια κατάταξη σε όρους χωρητικότητας. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία, οι έλληνες διαχειρίζονται το 17-19% του παγκόσμιου στόλου τα 10 τελευταία χρόνια

2.1.12 Ιταλία

Η Ιταλία στηρίζει την οικονομία της στη βιομηχανία και ιδιαίτερα στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που ειδικεύονται σε παραγωγή προϊόντων υψηλής ποιότητας. Αποτελεί την 7^η μεγαλύτερη οικονομική δύναμη σύμφωνα με το ΔΝΤ. Η χώρα δεν είναι ανεπτυγμένη ομοιογενώς, με τον βορρά να είναι βιομηχανικά ανεπτυγμένος και σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένος από ιδιωτικές επενδύσεις και τις νότιες περιοχές εξαρτημένες από την αγροτική οικονομία και σε μεγάλο βαθμό από τις κρατικές εισφορές.

2.1.13 Μάλτα

Η οικονομία της Μάλτας στηρίζεται εξολοκλήρου στις υπηρεσίες (75% του ΑΕΠ) και συγκεκριμένα στον τουρισμό και στη ναυτιλία. Η κυβέρνηση της Μάλτας εφαρμόζει φιλελεύθερη πολιτική καθιστώντας το κράτος ανοιχτό σε ιδιωτικές και ξένες επενδύσεις. Το ευνοϊκό πλαίσιο που επικρατεί στην οικονομία δίνει την ευκαιρία σε επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν απολαμβάνοντας φορολογικά κίνητρα και γραφειοκρατικές ευκολίες.

²² <http://www.turkisheconomy.org.uk/economy/overview.html>

2.1.14 Γαλλία

Η Γαλλία είναι η 5^η πλουσιότερη χώρα με βάση το ΑΕΠ και σύμφωνα με την κατάταξη του ΔΝΤ. Η οικονομία της στηρίζεται στη βαριά βιομηχανία στον τουρισμό και στην παραγωγή ενέργειας. Ο τομέας της βιομηχανίας είναι ισχυροποιημένος και με μεγάλη διαφοροποίηση. Οι κυριότεροι τομείς που δραστηριοποιείται είναι η κατασκευή τηλεπικοινωνιακών συστημάτων (μεταξύ των οποίων και δορυφόροι), αεροσκαφών και πολεμικών πλοίων, αυτοκινήτων και φαρμακευτικών προϊόντων. Η παραγωγή πυρηνικής ενέργειας αποτελεί μεγάλο παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας της Γαλλίας, αφού αποτελεί το 78% της συνολικής ηλεκτρικής παραγωγής.

2.1.15 Ισπανία

Η Ισπανία στηρίζει την οικονομία της στους τομείς της βιοτεχνίας (τρόφιμα, κρασί, υφάσματα), στη βιομηχανία χημικών, στη ναυπηγική και στην κατασκευή των αυτοκινήτων. Είναι επίσης, ο τρίτος σημαντικότερος τουριστικός προορισμός (μετά τις Η.Π.Α. και τη Γαλλία) . Σήμερα²³ η Ισπανία είναι η πέμπτη μεγαλύτερη οικονομία της Ευρώπης, συγκεντρώνοντας περίπου το 9% της συνολικής παραγωγής της Ε.Ε. Από τις αρχές της δεκαετίας του '90 η Ισπανία έχει προχωρήσει σε μαζικές ιδιωτικοποιήσεις κρατικών εταιρειών όπως τραπεζών, διυλιστηρίων, εταιρειών τηλεπικοινωνίας κλπ. Ιδιαίτερη επίσης έμφαση δόθηκε στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων και στη δημιουργία ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου για την ανάπτυξη του τουρισμού και του ευρύτερου τομέα των υπηρεσιών.

2.1.16 Γιβραλτάρ

Το Γιβραλτάρ, η μικρότερη χώρα της Μεσογείου αποτελεί έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου και σημείο αντιπαράθεσης μεταξύ Ισπανίας και Αγγλίας. Με πληθυσμό μόλις 23,000 κατοίκους το Γιβραλτάρ στηρίζει την οικονομία του στο τομέα των υπηρεσιών και ειδικότερα στη ναυτιλία, στον τουρισμό και στα χρηματοοικονομικά²⁴.

²³ <http://www.andalucia.com>

²⁴ <http://en.wikipedia.org/wiki/Gibraltar>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

3.1 Χώρες της Βορείου Αφρικής (Πλην Αιγύπτου) –Maghreb Countries

Με τον όρο Maghreb, (τόπος που δύνει ο ήλιος) εννοούμε τις χώρες της Βορείου Αφρικής (συμπεριλαμβανομένης και της Μαυριτανίας) πλην της Αιγύπτου. Μετά την ανεξαρτησία της Τυνησίας και του Μαρόκου το 1956 άρχισαν οι πρώτες συζητήσεις για δημιουργία οικονομικής ένωσης²⁵. Στις 17 Φεβρουαρίου 1989, τα κράτη του Maghreb (Μαυριτανία, Μαρόκο, Αλγερία, Τυνησία και Λιβύη), συναντήθηκαν στο Marrakesh του Μαρόκου όπου και υπογράφηκε συμφωνία σύνδεσης.

Το 1990, τα μέλη της ένωσης υιοθέτησαν κοινή στρατηγική ανάπτυξης η οποία περιελάμβανε μέτρα που θα φέρουν οικονομική σταθερότητα στην περιοχή και με σκοπό τη δημιουργία²⁶:

- α. Ελεύθερης ζώνης εμπορίου για όλα τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παράγονται στην περιοχή του Maghreb.
- β. Τελωνειακής ένωσης και κοινής αγοράς
- γ. Οικονομικής ένωσης σαν τελικό στάδιο της διαδικασίας ενοποίησης των χωρών.

Η συνεργασία των χωρών της Maghreb επεκτείνεται και σε άλλους τομείς και ειδικότερα στη ναυτιλία και στους λιμένες. Για τη ναυτιλία οι δεσμεύσεις τους περιελάμβαναν :

- Κοινή εκμετάλλευση των εμπορικών γραμμών που συνδέουν τη Δυτική Αφρική με τη Μέση Ανατολή
- Δημιουργία προγράμματος για την προστασία του περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση της ρύπανσης
- Δημιουργία περιφερειακού ναυτιλιακού γραφείου για την εκπροσώπηση των χωρών σε διεθνείς οργανισμούς
- Δημιουργία ναυτικής ένωσης που προσανατολίζεται σε εκπαιδευτικούς σκοπούς.
- Υλοποίηση συστήματος ελέγχου πλοίων
- Δημιουργία ένωσης εφοπλιστών.

²⁵ <http://www.maghrebarabe.org>

²⁶ Defining and evaluating a strategic transport infrastructure network in the Western Mediterranean Swop Report with main findings and recommendations on interoperability, 2004

Οι προθέσεις των κρατών για κοινή πολιτική και σταθερότητα στην περιοχή δεν έχουν φέρει μέχρι τώρα καρπούς. Βασικότερη αιτία είναι η διαμάχη της Αλγερίας με το Μαρόκο σχετικά με την περιοχή της Δυτικής Σαχάρας η οποία οδήγησε στο κλείσιμο των συνόρων μεταξύ των δύο χωρών από το 1994.

3.2 Μαρόκο.

Ο στόλος υπό Μαροκινή σημαία έχει σταθερά από το 1996 ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξης του 0,05-0,03% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα τελευταία χρόνια το μερίδιο του Μαρόκου παρατηρούμε ότι μειώνεται από 0,05% το 1996 σε 0,03% το 2007. Παραδοσιακά η πλειοψηφία των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο Μαροκινό νηολόγιο ανήκει στην κατηγορία των Λοιπών Τύπων²⁷

Πίνακας 2²⁸: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Μαρόκου 1996-2007

ΕΤΟΣ	Σύνολο χωρητικότητας σε dwt	Δ/Ξ	Πλοία μτφ Ξηρών φορτίων	Γενικού Φορτίου	Ε/Κ	Λοιποί Τύποι	%επί της παγκόσμιας χωρητικότητας
1996	385.637	22.687	0	107.336	10.071	245.543	0,05%
1997	371.665	20.427	0	125.092	10.071	216.075	0,05%
1998	382.389	20.427	0	119.855	21.914	220.193	0,05%
1999	383.786	20.427	0	112.061	25.205	226.093	0,05%
2000	398.000	20.000	0	120.000	34.000	224.000	0,05%
2001	398.000	14.000	0	128.000	34.000	222.000	0,05%
2002	363.000	7.000	0	96.000	50.000	210.000	0,04%
2003	392.000	119.000	0	83.000	68.000	121.000	0,05%
2004	388.000	113.000	0	66.000	82.000	126.000	0,04%
2005	390.000	113.000	0	55.000	96.000	126.000	0,04%
2006	365.000	113.000	0	41.000	90.000	122.000	0,04%
2007	336.000	113.000	0	28.000	72.000	124.000	0,03%

Πηγή:UNCTAD, RMT 1996-2007

²⁷ Λοιπά πλοία σύμφωνα με το RMT του UNCTAD ορίζονται τα Δ/Ξ μεταφοράς προϊόντων διύλισης πετρελαίου, χημικών, πλοία μεταφοράς LPG/LNG, πλοία Ε/Γ ή Ο/Γ και λοιπά βοηθητικά ναυπηγήματα.

²⁸ Τα δεδομένα βασίζονται στο Review of Maritime Transport του UNCTAD, και αναφέρονται σε όλους τους αντίστοιχους πίνακες στο τέλος της κάθε χρονιάς.

Πίνακας 3 Ποσοστιαία κατανομή εμπορικού στόλου υπό σημαία Μαρόκου 2002

Tankers	1,93%
Bulk Carriers	0
General Cargo	26,45%
Container Ships	13,77%
Other Types	57,85%

Πηγή: UNCTAD, RMT 1996-2007

Η ναυτιλιακή πολιτική στο Μαρόκο ασκείται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (Ministere de l' équipement et des transports) και ειδικότερα από τη Διοίκηση Εμπορικής Ναυτιλίας και τη Διοίκηση Λιμένων, οι οποίες αποτελούν υποδιευθύνσεις του ανωτέρω υπουργείου.

Πίνακας 4: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα του IMO που έχει υπογράψει το Μαρόκο έως το 2008²⁹

IMO Convention 48
IMO amendments 91
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
LOAD LINES Convention 66
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
CSC Convention 72
STCW Convention 78
STCW-F Convention 95
SAR Convention 79
INMARSAT Convention 76
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
MARPOL 73/78 (Annex IV)
MARPOL 73/78 (Annex V)
London Convention 72
INTERVENTION Convention 69
INTERVENTION Protocol 73
CLC Protocol 92
FUND Protocol 76
FUND Protocol 92
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
OPRC Convention 90
HNS Convention 96

Πηγή: www.imo.org

²⁹ Η ερμηνεία της κάθε σύμβασης που αναφέρεται στον πίνακα ακολουθεί στο παράρτημα

Για να φέρει ένα πλοίο τη σημαία του Μαρόκου πρέπει³⁰ :

Να έχει νηολογηθεί σε κάποιο λιμάνι του Μαρόκου. Εάν πρόκειται για φυσικά πρόσωπα το πλοίο πρέπει να είναι κατά 75% σε μαροκινά χέρια. Για νομικά πρόσωπα, πρέπει η πλειοψηφία των μελών του διοικητικού συμβουλίου και ο προεδρεύων του διοικητικού συμβουλίου και ο να έχει μαροκινή εθνικότητα.

Ωστόσο, ένα πλοίο εάν ανήκει σε αλλοδαπά φυσικά πρόσωπα (σ.σ. όχι Μαροκινούς πολίτες) ή σε αλλοδαπή εταιρεία μπορεί να φέρει τη σημαία του Μαρόκου εάν έχει τη σημαία νηολόγησής του στο λιμάνι της Ταγγέρης και ανήκει σε φυσικά πρόσωπα που είναι κάτοικοι Μαρόκου ή σε εταιρεία που έχει τα γραφεία της στην Ταγγέρη ή διατηρεί μια θυγατρική εταιρεία της οποίας τα γραφεία είναι σε αυτό το λιμάνι και εισέρχεται στο λιμάνι της Ταγγέρης μία φορά τουλάχιστον κάθε εξάμηνο.

Σχετικά με το πλήρωμα ενός εμπορικού ή βοηθητικού πλοίου που φέρει Μαροκινή σημαία, πρέπει τουλάχιστον η μισή σύνθεση (συμπεριλαμβανομένων και των αξιωματικών) πρέπει να έχουν Μαροκινή εθνικότητα. Τέλος για τη διενέργεια εθνικών θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να απασχολούνται μόνο πλοία που διατηρούν την Μαροκινή σημαία(cabotage).

3.2.1 Εξελίξεις ναυτιλιακής πολιτικής στο Μαρόκο

Από το 2001 ξεκίνησαν οι προσπάθειες για τη δημιουργία ενός νέου ναυτιλιακού εμπορικού κώδικα σε συνεργασία με τον IMO με στόχο τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που αφορά την ιδιωτική δραστηριοποίηση στον τομέα της ναυτιλίας και την απελευθέρωση του κλάδου. Επίσης ξεκίνησε η δημιουργία νέου υπεράκτιου νηολογίου καθώς και οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης της κρατικής ναυτιλιακής εταιρείας COMANAV.

Μια δεύτερη φάση αναδιαρθρώσεων στον τομέα της ναυτιλίας διήρκησε από τον Μάιο του 2006 έως τον Ιούλιο του 2007.

Αυτή περιλάμβανε σε πρώτη φάση κατάργηση περιορισμών που επιβάλλονταν σε πλοία που έφεραν Μαροκινή σημαία. Σύμφωνα με τον νόμο της 30^{ης} Μαΐου 2006 τα πλοία που έφεραν την Μαροκινή σημαία μπορούσαν εφεξής να επιχειρούν ελεύθερα χωρίς προηγούμενη άδεια ή εξουσιοδότηση, σε όλους τους ναυτιλιακούς δίαυλους. Επίσης έχουν το δικαίωμα να προχωρήσουν σε ναύλωση του πλοίου οποιαδήποτε στιγμή εάν το απαιτούν οι συνθήκες της αγοράς. Ο δεύτερος χαρακτηριστικός νόμος τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου του 2006 και έδωσε τη δυνατότητα σε πλοία (είτε είναι ιδιόκτητα είτε είναι ναυλωμένα) ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν, να επιχειρούν άμεσα από και προς λιμάνια του Μαρόκου χωρίς περιορισμούς και προηγούμενες εξουσιοδοτήσεις. Το

³⁰ WTO: Trade Review Policy, Morocco 2009

τρίτο στάδιο των αναδιαρθρώσεων τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου του 2007 και όριζε ότι τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία (είτε ιδιόκτητα είτε ναυλωμένα) είναι ελεύθερα να δραστηριοποιούνται σε λιμενικές εργασίες και υπηρεσίες μεταφόρτωσης που αφορούν διακίνηση προϊόντων από και προς το Μαρόκο. Η μόνη προϋπόθεση που απαιτείται είναι ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει απλά να χορηγήσουν στις ναυτιλιακές αρχές προηγούμενη ειδοποίηση η οποία γνωστοποιεί την έναρξη νέων εργασιών. Οι προηγούμενες και πιο χρονοβόρες διατάξεις καταργήθηκαν και έδωσαν τη δυνατότητα σε 40 περίπου νέες υπηρεσίες (κυρίως μεταφορτώσεων) από ξένες και εγχώριες εταιρείες να ξεκινήσουν δουλειές. Το 2008 υπήρχαν 11 ναυτιλιακές εταιρείες που απασχολούσαν 33 πλοία εγγεγραμμένα στο Μαροκινό Νηολόγιο. Το 2007 τρεις ιδιωτικές εταιρείες απορροφούσαν τα 2/3 του ναυτιλιακού εμπορίου του Μαρόκου. Αυτές ήταν οι ακόλουθες:

- *Compagnie marocaine de la navigation* –
- COMANAV (Moroccan Navigation Company),
- International Maritime Transport Corporation (IMTC) and the
- Mediterranean Shipping Company (MSC Maroc).

Η μεγαλύτερη ναυτιλιακή κρατική εταιρεία του Μαρόκου η COMANAV ιδιωτικοποιήθηκε το 2007 περνώντας στον έλεγχο Μαροκινών εφοπλιστών (το 35% των μετοχών).

Η λιμενική πολιτική του Μαρόκου εκσυγχρονίζεται με την υιοθέτηση του νόμου 15-02 σχετικά με τα λιμάνια. Αποτέλεσμα αυτού είναι η ίδρυση δύο νέων δημόσιων εταιρειών τις ANP & SODEP. Η ANP λειτουργεί ως ο κύριος ρυθμιστής της λιμενικής πολιτικής με τις εξής αρμοδιότητες σε όλα τα λιμάνια του Μαρόκου.

A. Την χορήγηση αδειών για έναρξη και εξάσκηση λιμενικών επιχειρήσεων

B. Την συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών.

Γ. Την είσπραξη των λιμενικών τελών

Η SODEP, ή έταιρη κρατική λιμενική εταιρεία αναλαμβάνει την διαχείριση των εμπορικών δραστηριοτήτων στα λιμάνια όπως την φορτοεκφόρτωση και την αποθήκευση. Τέλος δραστηριότητες όπως τροφοδοσίες πλοίων, συλλογή απορριμμάτων, πώληση καυσίμων, ρυμουλκήσεις ναυαγιαρέσεις, διευθέτηση φορτίου ασκούνται και από ιδιωτικές εταιρείες.

Σχετικά με την λιμενική πολιτική Μαρόκου τον Ιούνιο του 2000 ψηφίστηκε νέος νόμος σχετικά με τον ελεύθερο ανταγωνισμό και στα λιμάνια. Τον Σεπτέμβριο του 2002 ιδρύθηκε μια νέα κρατική εταιρεία η TMSA (Special Tangiers-Mediterranean Port Agency) που στόχο είχε την έναρξη και διαχείριση της κατασκευής νέου λιμανιού στην Ταγγέρη. (Tanger-Med I and II). Το πρόγραμμα

αυτό προβλέπεται να δημιουργήσει νέο τερματικό διαχείρισης Ε/Κ που διαχειρίζεται έως και 8 εκατομμύρια Ε/Κ το χρόνο, 7 εκατομμύρια επιβάτες 700,000 φορτηγά και περίπου 10εκ τόνους πετρελαϊκών προϊόντων καθώς και δημιουργία ελεύθερης ζώνης εμπορίου.

3.3 Τυνησία

Η Τυνησία διατηρεί έναν μικρό ποσοστό πλοίων επί του παγκοσμίου τονάζ και συγκεκριμένα της τάξης του 0,02% - 0,01%. Τα πλοία ανήκουν στις κρατικές εταιρείες της Τυνησίας όπως θα δούμε παρακάτω.

Πίνακας 5 : Συνολικός στόλος της Τυνησίας από 1996-200 σε dwt (στο τέλος κάθε έτους)

Έτος	Συνολικός Στόλος	Oil Tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other Types	% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας
1996	174.510	10.368	58.573	60.248	-	45.321	0,02%
1997	169.880	10.368	58.573	50.022	-	50.917	0,02%
1998	199.192	35.465	42.459	44.726	-	76.542	0,02%
1999	199.547	19.675	17.066	25.094	-	137.709	0,02%
2000	177.000	32.000	26.000	38.000	-	81.000	0,02%
2001	173.000	32.000	26.000	30.000	-	85.000	0,02%
2002	193.000	60.000	26.000	12.000	-	94.000	0,02%
2003	132.000	75.000	26.000	5.000	-	25.000	0,01%
2004	133.000	79.000	26.000	3.000	-	25.000	0,01%
2005	124.000	70.000	26.000	3.000	-	25.000	0,01%
2006	122.000	67.000	26.000	3.000	-	25.000	0,01%

Πηγή Review of Maritime Transport 1996-2007

Πίνακας 6: Πρωτόκολλα και συμβάσεις του IMO που έχει υπογράψει η Τυνησία έως το 2008

IMO Convention 48
IMO amendments 91
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
SOLAS Protocol 88
LOAD LINES Convention 66
LOAD LINES Protocol 88
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
CSC Convention 72
STCW Convention 78
SAR Convention 79
INMARSAT Convention 76
INMARSAT OA 76
INMARSAT amendments 98
FACILITATION Convention 65
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
MARPOL 73/78 (Annex IV)
MARPOL 73/78 (Annex V)
London Convention 72
INTERVENTION Convention 69
INTERVENTION Protocol 73
CLC Protocol 92
FUND Protocol 92
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
SALVAGE Convention 89
OPRC Convention 90

Πηγή: www.imo.org

3.3.1 Ναυτιλιακή και Λιμενική Πολιτική³¹

Η Τυνησία διατηρεί επτά εμπορικά λιμάνια τα οποία διαχειρίζονται περίπου 28 εκατομμύρια τόνους το χρόνο(2002). Η αρχή που διαχειρίζεται τους λιμένες είναι η κρατική εταιρεία OMMP (Office de la marine marchande et des ports). Από το 1998 ο νέος εμπορικός ναυτικός κώδικας 98-109 ρυθμίζει και οργανώνει τις λιμενικές δραστηριότητες και ορίζει τους διαχειριστές των λιμένων. Επιπλέον η κρατική διαχείριση στα λιμάνια αποσύρεται προς όφελος των ιδιωτικών εταιρειών που αναλαμβάνουν το σύνολο των λιμενικών δραστηριοτήτων. Ο νέος εμπορικός κώδικας αναφέρει ακόμα ότι υπάρχει η δυνατότητα μακροχρόνιας μίσθωσης των λιμένων ή των τερματικών από ιδιωτικούς φορείς.

³¹ WTO: Trade Review Policy, Tunisia 2005

Πίνακας 7: Τα κυριότερα λιμάνια της Τυνησίας

ΛΙΜΑΝΙ	ΚΥΡΙΑ ΑΣΧΟΛΙΑ
BIZARTE	Τερματικό διαχείρισης Πετρελαίου και υγραερίου Γενικό φορτίο
LA GOULETTE	RoRo, Κρουαζιερόπλοια/ΟΓ
RADES	E/K
SFAX	Γενικό φορτίο, Εξαγωγή αλατιού
ZARZIS	Εξαγωγή Υδρογονανθράκων, αλάτι , γενικό φορτίου
GABES	Εξαγωγή χημικών, τσιμέντο, φωσφάτα, πετρέλαιο, γενικό φορτίο Εισαγωγές αμμωνίας, δημητριακών
SOUSSE	Εισαγωγές Γενικού φορτίου, Εξαγωγή άλατος
SKHURA	Εισαγωγή πετρελαιοειδών , Εξαγωγή χημικών και πετρελαίου στην Αλγερία.

Πηγή : European Commission

Η διαχείριση της εμπορικής ναυτιλίας και λιμένων ανήκουν σε υποτομέα του υπουργείου Μεταφορών, την Γενική Γραμματεία Εμπορικής ναυτιλίας (DGMM) και ειδικότερα στο γραφείο εμπορικής ναυτιλίας και λιμένων. Οι αρμοδιότητες της γενικής γραμματείας εμπορικής ναυτιλίας έχει τις εξής αρμοδιότητες:

- α. Συμμετέχει στην ανάπτυξη της μεταφορικής πολιτικής και των λιμένων.
- β. Επικυρώνει και εφαρμόζει τους κανόνες για την θαλάσσια μεταφορά
- γ. Λειτουργεί ως φορέας σύνδεσης μεταξύ της Τυνησίας και άλλων κρατών σε επίπεδο διμερούς πολυμερούς και διεθνούς συνεργασίας.

Το γραφείο εμπορικής ναυτιλίας και λιμένων (OMMP) λειτουργεί στα πλαίσια του νόμου 98-109 και είναι επιφορτισμένο με:

- α. με την άσκηση λιμενικής πολιτικής καθώς και την διαχείριση των λιμένων
- β. με την συντήρηση και ανάπτυξη των λιμένων

Οι κρατικές εταιρείες που διαχειρίζονται τον στόλο της Τυνησίας είναι η CTN και η SONOTRAK. Η CNT διαχειρίζεται έξι ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης δεξαμενοπλοίων μεταφοράς πετρελαίου η οποίες έχουν κύριο αντικείμενο τη ναύλωση πλοίων για την εξυπηρέτηση του εμπορίου της Αλγερίας. Ωστόσο η κρατικές αυτές εταιρείες δεν κατάφεραν να ανταγωνιστούν τις ξένες ναυτιλιακές στο

εμπόριο της Αλγερίας και μέχρι τώρα διατηρούν ένα μικρό ποσοστό. Ο εθνικός στόλος της Τυνησίας αποτελείται (σύμφωνα με στοιχεία του 2003) από 18 πλοία εννέα από τα οποία ανήκουν σε ιδιωτικές εταιρείες.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες διέπονται από τους νόμους 95-32 και 95-33 (Απρίλιος 1995), με τους οποίους ξεκίνησε ουσιαστικά η απελευθέρωση των επαγγελματιών διαχείρισης ναυτιλιακών επιχειρήσεων και λοιπών παραναυτιλιακών εργασιών. Το Μάρτη του 1998 θεσπίστηκε ο νόμος 98-21 και όριζε τα δικαιώματα τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του μεταφορέα, τις ευθύνες των φορτωτών καθώς επίσης και τις συνθήκες άσκησης του μεταφορικού έργου. Ο νόμος 98-109 του Δεκεμβρίου του 1998 ορίζει την OMMΡ ως την κυρίαρχη διαχειριστική και ρυθμιστική λιμενική αρχή. Θεσπίζεται επίσης το ίδιο έτος νόμος που ορίζει τις μέγιστες τιμές για τις λιμενικές υπηρεσίες καθώς και τις υπηρεσίες φόρτωσης πλοίων. Τέλος το 1999 ο νόμος 99-25 ορίζει τους γενικούς κανόνες που εξασφαλίζουν την ασφάλεια την προστασία και την διατήρηση εμπορικών λιμένων καθώς και των συνθηκών λειτουργίας τους.

3.3.2 Αποτελέσματα Ναυτιλιακής και λιμενικής Πολιτικής της Τυνησίας.

Με τη νέα λιμενική πολιτική της Τυνησίας επετεύχθη μεγαλύτερη παραγωγικότητα στα λιμάνια της καθώς και καλύτερες συνθήκες εργασίας για τους λιμενεργάτες. Επίσης απλοποιήθηκαν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες με αποτέλεσμα να αυξηθεί η ροή μετακίνησης των αγαθών από και προς τις αποβάθρες. Έτσι μειώθηκε ο μέσος όρος παραμονής των πλοίων στα λιμάνια από 11 ημέρες σε επτά.

-Η εμπορευματική κίνηση στα λιμάνια της Τυνησίας αυξήθηκε από τις αρχές του 1990 έως

-Αγορά 3 νέων πλοίων (2 ro-ro και 1 Ε/Γ Ο/Γ)

3.4 Αλγερία

Η Αλγερία περιλαμβάνει το 0,07% της παγκόσμιας χωρητικότητας μέχρι το 2007. Το 60% των πλοίων ανήκει στην κατηγορία Λοιποί τύποι, και συγκεκριμένα από πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου. Από το 1996 έως το 2007 ο στόλος της Αλγερίας έχει μειωθεί και σε όρους χωρητικότητας και σε ποσοστό επί του παγκοσμίου τονάζ. Το γεγονός δεν οφείλεται σε φυγή πλοίων σε ξένες σημαίες αλλά στις περιορισμένες επενδύσεις που γίνονται στη ναυτιλία από το κράτος. Η Αλγερία όπως θα δούμε παρακάτω διατηρεί κρατικό στόλο

Πίνακας 8 : Συνολικός στόλος της Αλγερίας 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ship	Other types	% επί της Παγκόσμιας Χωρητικότητας
1996	1.110.949	52.547	288.145	296.086		474.171	0,15%
1997	1.110.920	52.547	288.145	296.057		474.171	0,14%
1998	1.110.761	52.547	288.145	295.498		474.571	0,14%
1999	1.110.761	52.547	288.145	295.498		474.571	0,14%
2000	1.063.000	30.000	288.000	278.000		467.000	0,13%
2001	1.068.000	30.000	288.000	278.000		472.000	0,13%
2002	1.011.000	32.000	288.000	245.000	0	446.000	0,12%
2003	938.000	51.000	288.000	153.000	0	446.000	0,11%
2004	913.000	47.000	288.000	135.000	0	443.000	0,10%
2005	882.000	47.000	288.000	108.000	0	438.000	0,09%
2006	777.000	26.000	234.000	75.000	0	442.000	0,07%
2007	744.000	26.000	204.000	55.000	0	458.000	0,07%

Πηγή : Review of Maritime Transport 1996-2007

3.4.1 Ναυτιλιακή και Λιμενική Πολιτική της Αλγερίας

Οι θεσμικοί³² φορείς που αφορούν τη ναυτιλιακή και λιμενική πολιτική στην Αλγερία είναι το υπουργείο Μεταφορών, το οποίο ασχολείται με την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών και το υπουργείο Δημοσίων έργων, μέριμνα του οποίου είναι η κατασκευή και η διατήρηση των λιμενικών υποδομών. Για τη διαχείριση των λιμένων έχουν δημιουργηθεί δέκα δημόσιες εταιρείες οι οποίες λειτουργούν ως λιμενική αρχή και σαν πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών. Οι δέκα αυτές εταιρείες ανήκουν στην SOGERPORTS (Société de Gestion des Participations de l'Etat-Ports), η οποία είναι κρατική εταιρεία

³² <http://www.ministere-transport.gov.dz/>

υπεύθυνη για τη διαχείριση και χρηματοδότηση των λιμένων. Τμήμα του Υπουργείου Μεταφορών της Αλγερίας είναι η διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας.

Διάγραμμα 1 : Η δομή της διοίκησης Εμπορικής Ναυτιλίας της Αλγερίας



Πηγή: <http://www.ministere-transport.gov.dz/>

Ο ναυτιλιακός κώδικας της Αλγερίας (Code Maritime Algerien)³³

Η νομοθεσία που ορίζει τις σχέσεις που αναπτύσσονται στον τομέα της ναυτιλίας στην Αλγερία είναι λεγόμενος Code Maritime Algerien. Συντάχθηκε για πρώτη φορά στις 31 Δεκεμβρίου το 1962 και έπειτα αναθεωρήθηκε με τον 76/80 στις 23 Οκτωβρίου το 1976 για να φτάσει στην τελική του μορφή έπειτα από παρέμβαση του ΔΝΤ στις 25 Ιουνίου 1998 με τον 98/05.

Οι βασικότερες αλλαγές που έφερε ο νέος κώδικας του 98 είναι σχετικά με την εθνικότητα του πλοίου, το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα και απελευθέρωση των επιχειρήσεων στα λιμάνια. Ο κώδικας χωρίζεται σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος, ασχολείται με τη Ναυτιλία και τους ναυτικούς και το δεύτερο με την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Σύμφωνα με τον κώδικα οι προϋποθέσεις για την απόκτηση Αλγερινής σημαίας από ένα πλοίο είναι οι εξής

-Το πλοίο πρέπει να ανήκει σε ποσοστό τουλάχιστον 51% σε νομικά ή σε 100 %

33 Ministere des transports Algerienne, Direction de la Marine Marchande, Code Maritime Algerien, 1998

φυσικά πρόσωπα αλγερινής εθνικότητας

Απόκτηση αλγερινής εθνικότητας σύμφωνα με τον νέο κώδικα απαιτείται ακόμα και για εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Αλγερία καθώς και για τα διοικητικά στελέχη τους.

Παρακάτω ο κώδικας αναφέρει ότι ο μόνος πλοιοκτήτης μπορεί να είναι η κρατική εταιρεία CNAN (Compagnie Nationale Algérienne de Navigation)

Όλο το πλήρωμα που επιβαίνει στα αλγερινής σημαίας πλοία πρέπει να είναι αλγερινοί πολίτες. Ο υπουργός ναυτιλίας ωστόσο μπορεί να ορίσει ένα ποσοστό ξένων επί του συνολικού πληρώματος. (Η πρακτική όμως επιβεβαιώνει αυτό τον όρο διότι διμερής συμφωνίες που έχουν υπογραφεί επιτρέπουν την απασχόληση και μη αλγερινών ναυτικών όπως πχ Λίβυους).

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία που συγκεντρώνει το σύνολο του αλγερινού στόλου είναι η CNAN/HYPROC η οποία είναι θυγατρική της SONATRACH. Η SONATRACH είναι κρατική εταιρεία που δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση υδρογονανθράκων και κυρίως φυσικού αερίου. Η HYPROC δημιουργήθηκε έπειτα από την απόφαση n° 82-282 της 14^{ης} Αυγούστου 1982 και το 1997 έγινε θυγατρική της SONATRACH. Ο στόλος της HYPROC αποτελείται από 14 πλοία από τα οποία 8 είναι πλοία LNG συνολικής χωρητικότητας 933,369 κυβικών μέτρων, 4 πλοία συνολικής χωρητικότητας 58,635 κυβικών μέτρων και 2 πετρελαιοφόρα συνολικής χωρητικότητας 7,949 DWT. Εκτός από την Hyproc υπάρχει και ένας στόλος φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, η «INTERNATIONAL BULK CARRIER» η οποία διαχειρίζεται ο bulk carriers συνολικής χωρητικότητας 109,855grt.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9 : ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΙΜΟ/ΙΛΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΥΠΟΓΡΑΨΕΙ Η ΑΛΓΕΡΙΑ ΕΩΣ ΤΟ 2008

	Τίτλος Σύμβασης	Φορέας	Ημερομηνία	Νόμος Εφαρμογής
1	Διεθνής Σύμβαση για την αποφυγή ρύπανσης στη θάλασσα, OILPOL	ΙΜΟ	11/9/1963	Decree No. 63-344
2	Διεθνής Σύμβαση για την έρευνα και διάσωση SAE	ΙΜΟ	13/10/1982	Decree No. 82-340
3	Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια ζωής στη θάλασσα, SOLAS 1960 & 1974	ΙΜΟ	27/8/1983	Decree No. 83-510
4	Σύμβαση για την διευκόλυνση διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης	ΙΜΟ	19/9/1983	Decree No. 83-531
5	Διεθνής Σύμβαση για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα (COLREG 1972)	ΙΜΟ	1/8/1987	
6	Διεθνής Σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας	ΙΜΟ	4/8/1987	Decree No. 87-44
7	Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών	ΙΜΟ	26/4/1988	Decree No. 88-88
8	Διεθνής Σύμβαση για την αποτροπή πετρελαϊκής ρύπανσης όπως διορθώθηκε από το πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)	ΙΜΟ	31/5/1988	Decree No. 88-108
9	Διεθνής Σύμβαση για τις Δορυφορικές Επικοινωνίες, INMARSAT	ΙΜΟ	16/6/1990	Decree No. 90-178
10	Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων που στρέφονται εναντίον της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας	ΙΜΟ	30/9/1997	Decree No. 97-373
11	Πρωτόκολλο τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης αστικής ευθύνης, συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση 1992	ΙΜΟ	18/4/1998	Decree No. 98-123
12	Πρωτόκολλο τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο 1992	ΙΜΟ	18/4/1998	Decree No. 98-124
13	Σύμβαση για τον περιορισμό ευθύνης από ναυτιλιακές απαιτήσεις (LLMC 1976)	ΙΜΟ	19/4/2004	Decree No. 04-127
14	Διεθνής Σύμβαση για θέματα πρόληψης πετρελαϊκής ρύπανσης αντιμετώπισης και συνεργασίας (OPRC)	ΙΜΟ	10/10/2004	Decree No. 04-326
15	Σύμβαση αρ. 147 της Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις, 1976	ΙΛΟ	12/4/2006	Decree No. 06-134
16	Διεθνής Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης LL 1966	ΙΜΟ		
17	Διεθνής Σύμβαση ανοιχτής θαλάσσης για περίπτωση ατυχήματος που μπορεί να προκαλέσει πετρελαϊκή ρύπανση 1969	ΙΜΟ		Εκκρεμεί η επικύρωση
18	Διεθνής Σύμβαση για τη διάσωση, 1989	ΙΜΟ		Εκκρεμεί η επικύρωση
19	Πρωτόκολλο τροποποίησης της σύμβασης αρ. 147, 1996	ΙΛΟ		Εκκρεμεί η επικύρωση
20	Σύμβαση αρ. 178 σχετικά με την επιθεώρηση εργασίας ναυτικών, 1996	ΙΛΟ		Εκκρεμεί η επικύρωση

Πηγή : Ministère de Transports Algerienne

Ο επενδυτικός νόμος του 2006 (06-08), ο οποίος τροποποίησε σχετικά παλαιότερα νομοθετήματα, θέσπισε σημαντικά κίνητρα και κατέστησε το θεσμικό πλαίσιο ευμενέστερο και ελκυστικότερο για τους εγχώριους και ξένους επενδυτές, με αποτέλεσμα κατά τα έτη 2006 και 2007 να υπάρξει εξαιρετικά αυξημένος αριθμός υποβληθέντων επενδυτικών σχεδίων. Ωστόσο, στα τέλη Αυγούστου 2008 η αλγερινή κυβέρνηση επέβαλε περιοριστικά μέτρα στις ξένες επενδύσεις στη χώρα, τα οποία, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνουν υποχρέωση επανεπένδυσης μέρους των κερδών, φορολόγηση με συντελεστή 15% μεταφερόμενων στο εξωτερικό κερδών, δικαίωμα αγοράς κατά προτίμηση υπέρ του κράτους σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας εταιρείας που διέπεται από το αλγερινό δίκαιο, επανεκτίμηση όλων των πράξεων που αφορούν σε κτηματικές παραχωρήσεις, βιομηχανικές ή μη, οι οποίες μετατρέπονται σε χρονικά περιορισμένες παραχωρήσεις, διατήρηση σε ορισμένες περιπτώσεις πλειοψηφίας μετοχικού κεφαλαίου από το κράτος σε περιπτώσεις ιδιωτικοποιήσεων κ.α.

Παρά τα όποια κίνητρα έχει κατά καιρούς παράσχει η επενδυτική νομοθεσία της χώρας, παράγοντες όπως η αδιαφάνεια, η συχνή μεταβολή του θεσμικού πλαισίου, η έλλειψη ελεγκτικών μηχανισμών, φαινόμενα διαφθοράς, η αναποτελεσματικότητα της διοίκησης και οι χρονοβόρες διαδικασίες, ο κρατικός προστατευτισμός, δεν ευνοούν τη δραστηριοποίηση ξένων επενδυτών σε όλο το εύρος των δυνατοτήτων που προσφέρει η αλγερινή αγορά³⁴.

³⁴ Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών: Συνοπτικό σημείωμα, Οικονομικές σχέσεις Ελλάδας-Αλγερίας, 2009

3.5 Λιβύη

Η Λιβύη έχει στο νηολόγιό της πολύ μικρό ποσοστό πλοίων επί της παγκόσμιας χωρητικότητας (μόλις 0,01%). Από το 1996 έως το 2007 ο στόλος που είναι εγγεγραμμένος στο εθνικό νηολόγιο έχει μειωθεί σημαντικά, εξαιτίας της φυγής των πλοίων σε ξένες σημαίες. Αν και το σύνολο του στόλου ανήκει σε κρατικές εταιρείες εντούτοις τα πλοία είναι νηολογημένα στο Hong Kong και στη Μάλτα.

Πίνακας 10 : Ο στόλος υπό σημαία Λιβύης 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil Tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Containers Ships	Other Types	% επί του παγκοσμίου τονάζ
1996	1.138.641	1,002,761	-	92.000	-	45.000	0,15%
1997	1.147.534	1,011,716	-	92.000	-	45.000	0,15%
1998	909.906	780.000	-	91.000	-	39.000	0,12%
1999	667.000	537.000	-	91.000	-	39.000	0,08%
2000	661.000	537.000	-	85.000	-	39.000	0,08%
2001	291.000	165.000	-	84.000	-	42.000	0,04%
2002	117.000	10.000	-	74.000	-	330.000	0,01%
2003	116.000	10.000	-	740.000	-	310.000	0,01%
2004	100.000	10.000	-	620.000	-	280.000	0,01%
2005	104.000	13.000	-	63.000	-	270.000	0,01%
2006	99.000	13.000	-	62.000	-	24.000	0,01%
2007	97.000	13.000	-	57.000	-	27.000	0,01%

Πηγή : Review of Maritime Transport 1996-2007

Το σύνολο του στόλου της Λιβύης διαχειρίζεται από την κρατική εταιρεία GNMTC (General National Maritime Transport Company), η οποία έχει ιδρυθεί το 1975 με έδρα την Τρίπολη. Ο στόλος της GNMTC αποτελείται σήμερα από 23 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1,968,660 DWT. Από αυτά το 87,93% είναι δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, το 11,69% πλοία μεταφοράς προϊόντων διύλισης πετρελαίου και το 0,39 είναι πλοία μεταφοράς προπανίου. Τα 10 από τα 23 πλοία φέρουν τη σημαία της Μάλτας, 11 φέρουν σημαία Λιβύης και 2 φέρουν σημαία Χονγκ Κόνγκ.

Πίνακας 11: Κατανομή του στόλου της GNMTC (2009)

TANKERS	1730985	87,93%
PRODUCT CARRIERS	230073	11,69%
LPG	7602	0,39%
TOTAL	1968660	100,00%

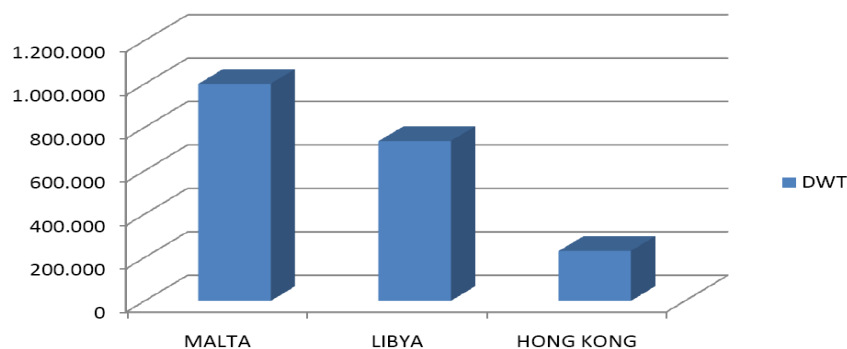
Πηγή: <http://www.gnmtc.com>

Πίνακας 12: Ο κρατικός στόλος της Λιβύης (2009)

OIL TANKERS			
NAME	DWT	YOB	FLAG
ADAFERA	105.215	2004	MALTA
AISHA	160.391	2008	LIBYA
AL AGILA	165.000	2009	MALTA
ALJALAA	115.577	2007	HONG KONG
ALHANI	114.858	2007	MALTA
ALQADISIA	115.000	2008	HONG KONG
ALYARMOUK	115.917	2008	LIBYA
ASHAHDA	105.215	2004	MALTA
BADR	115.917	2008	LIBYA
BARBAROSA	165.000	2009	LIBYA
EBN BATUTA	112.679	2002	MALTA
EL GURDABIA	112.679	2002	MALTA
INTISAR	112.679	2002	MALTA
SAMRAA ALKHALEEJ	114.858	2006	MALTA
PRODUCT CARRIERS			
ANWAAR AFRIQYA	34.647	2006	LIBYA
ANWAAR AL KHALIJ	28.987	2005	MALTA
ANWAAR AL NASER	28.987	2006	MALTA
ANWAAR LIBYA	34.647	2006	LIBYA
CARTAGENA	46.925	2009	LIBYA
MAETIGA	46.925	2009	LIBYA
MASHHOUDA	8.955	1997	LIBYA
LPG CARRIERS			
ATTAHADDI	4.392	1992	LIBYA
TAZERBO	3.210	1996	LIBYA

Πηγή: <http://www.gnmtc.com>

Διάγραμμα 2: Κατανομή του στόλου της GNMC



Πίνακας 13: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει το Μαρόκο (2008)

IMO Convention 48
IMO amendments 91
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
LOAD LINES Convention 66
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
CSC Convention 72
STCW Convention 78
STCW-F Convention 95
SAR Convention 79
INMARSAT Convention 76
INMARSAT OA 76
INMARSAT amendments 98
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
MARPOL 73/78 (Annex IV)
MARPOL 73/78 (Annex V)
London Convention 72
INTERVENTION Convention 69
INTERVENTION Protocol 73
CLC Protocol 92
FUND Protocol 76
FUND Protocol 92
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
OPRC Convention 90
HNS Convention 96

Πηγή: www.imo.org

Το 2000 με το νόμο 9/2000 η Λιβύη δημιουργεί ζώνη ελεύθερου εμπορίου στο λιμάνι της Misurata, όπου μπορούν να εγκατασταθούν ναυτιλιακές και λοιπές εταιρείες απολαμβάνοντας σημαντικά οφέλη, όπως φοροαπαλλαγές, μεταφορά κεφαλαίων

χωρίς περιορισμούς, ευκολία μεταβίβασης εταιρειών και κεφαλαίων και δέσμευση μη κρατικοποίησης των επενδύσεων.

Ο νόμος 328/2004 αναθεώρησε το καθεστώς λειτουργίας των ναυτικών πρακτόρων στα λιμάνια της Λιβύης και όρισε της αμοιβές για τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα κατάπλεοντα λιμάνια³⁵.

Το 2007 θεσπίστηκε ο νόμος 6/2007 ο οποίος επέτρεπε αλλοδαπούς να απασχολούνται στους κλάδους των μεταφορικών υπηρεσιών, σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε ναυτιλιακές και λιμενικές υποδομές³⁶.

Σε γενικές γραμμές η Λιβύη προσπαθεί να βελτιώσει το επιχειρηματικό της περιβάλλον με στόχο την προσέλκυση ξένων επενδύσεων. Ιδιαίτερα μετά την άρση των διεθνών κυρώσεων του ΟΗΕ το επιχειρηματικό πλαίσιο έγινε πιο ελκυστικό ιδίως στον τομέα της ενέργειας. Οι ξένοι επενδυτές ωστόσο αντιμετωπίζουν συχνά προβλήματα από την αστάθεια του θεσμικού πλαισίου και από την εθνικοποιημένη πολιτική που ακολουθείται³⁷.

³⁵ <http://www.germashipping.com>

³⁶ http://www.carim.org/public/legaltexts/LE2LIB011_EN.pdf

³⁷ Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών: Συνοπτικό σημείωμα, Οικονομικές σχέσεις Ελλάδα- Λιβύης, 2008

3.6 Αίγυπτος.

Ο στόλος υπό σημαία Αιγύπτου αντιπροσώπευε στο τέλος του 2007 το 0,15% του παγκοσμίου τονάζ. Το 30% του στόλου της αποτελείται από πλοία μεταφοράς πετρελαίου, το 40% πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου το 18% πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, το 8,5% λοιπούς τύπους πλοίων και μόνο το 3% αντιπροσωπεύει πλοία μεταφοράς Ε/Κ (ως το τέλος του 2007).

Πίνακας 14 : Κατανομή του στόλου υπό σημαία Αιγύπτου 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container ships	Other types	% επί της Παγκόσμιας Χωρητικότητας
1996	1.935.960	383.698	885.805	528.412		138.045	0,26%
1997	1.981.698	385.043	982.819	480.604		133.232	0,26%
1998	2.090.181	364.891	1.054.417	519.565	17.728	133.580	0,27%
1999	2.092.569	364.688	1.035.173	543.641	17.728	131.339	0,27%
2000	2.010.000	362.000	922.000	541.000	58.000	127.000	0,25%
2001	2.037.000	361.000	996.000	496.000	58.000	126.000	0,25%
2002	1.891.000	380.000	871.000	468.000	58.000	113.000	0,22%
2003	1.688.000	380.000	740.000	400.000	58.000	110.000	0,20%
2004	1.644.000	381.000	740.000	333.000	58.000	132.000	0,18%
2005	1.616.000	345.000	740.000	341.000	58.000	133.000	0,17%
2006	1.646.000	345.000	778.000	332.000	58.000	134.000	0,16%
2007	1.703.000	508.000	679.000	311.000	58.000	148.000	0,15%

Πηγή : Review of Maritime Transport 1996-2007

Το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας στην Αίγυπτος αποτελείται από τους εξής νόμους³⁸:

- Ο Νόμος 84/1949 που αφορά τη νηολόγηση των εμπορικών πλοίων στη σημαία της Αιγύπτου
- Ο Νόμος 232/1989 που αφορά την ασφάλεια των πλοίων
- Ο Νόμος 8/1990 που αφορά την διενέργεια ναυτιλιακού εμπορίου
- Ο Νόμος 94/1996 που αφορά της εξαιρέσεις από πληρωμές δασμών και φόρων επί των πωλήσεων

³⁸ WTO: Trade Review Policy, Egypt 2005

- Ο Νόμος 11/1998 που ορίζει την ίδρυση της Αιγυπτιακής Ναυτιλιακής Αρχής
- Το υπουργικό διάταγμα 105/1990 που ορίζει την εθνικότητα των Αιγυπτιακών πλοίων
- Το υπουργικό διάταγμα 21/1996 που ορίζει την ιδιοκτησία στον ιδιωτικό τομέα και την πρόσβαση ιδιωτικών φορέων σε υπηρεσίες.

Προϋποθέσεις Εγγραφής

Για να εγγραφεί πλοίο στο Αιγυπτιακό νηολόγιο πρέπει αυτό να ανήκει σε αιγυπτιακή εταιρεία. Το 95% του πληρώματος πρέπει να είναι πολίτες αιγυπτιακής εθνικότητας, (προεδρικό διάταγμα 105/1990) οι αμοιβές των οποίων δεν πρέπει να είναι λιγότερες από το 90% των συνολικών πληρωτέων μισθών. Ο νόμος 232/1989 αναφέρει τις τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων που φέρουν αιγυπτιακή σημαία και ορίζει τη μέγιστη ηλικία των πλοίων στα 20 χρόνια (και 15 χρόνια για τα επιβατηγά). Για εταιρείες που εκτελούν βοηθητικές ναυτιλιακές εργασίες τουλάχιστον το 25% των εργαζομένων πρέπει να είναι αιγύπτιοι.

3.6.1 Θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου των Υπηρεσιών στην Αίγυπτο

Από το 1996 η Αίγυπτος άρχισε να θεσπίζει μέτρα που θα ενισχύσουν τις ξένες επενδύσεις τις χώρας και θα τονώσουν το κλάδο της ναυτιλίας, της λιμενικής βιομηχανίας, και ευρύτερα των υπηρεσιών δημιουργώντας ανταγωνισμό.

Ο νόμος 8/1997 και ειδικότερα τα άρθρα 37 έως 46 που ορίζει ελεύθερες ζώνες εμπορίου μέσα στις οποίες μπορούν να δραστηριοποιηθούν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες. Όσες εταιρείες εγκαθίστανται σε αυτές εξαιρούνται από τους περιορισμούς που θέτει ο ναυτιλιακός κώδικας του 84/1949 σχετικά με τη νηολόγηση των πλοίων και ο νόμος 12/1964 σχετικά με την ίδρυση αιγυπτιακών εταιρειών³⁹.

Ωστόσο η αιγυπτιακή κυβέρνηση εκτός από τα κίνητρα που έδωσε με τους παραπάνω νόμους θέσπισε και ορισμένους περιορισμούς, σύμφωνα με τους οποίους:

Η εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και τα πλοία τους φέρουν την Αιγυπτιακή σημαία μπορούν να έχουν συμμετοχή έως και 49%

Ο νόμος 1/1998 αναθεώρησε τον νόμο για τους ναυτιλιακούς οργανισμούς (General Egyptian Maritime Organization Law) και επέτρεψε σε ιδιωτικούς φορείς (ημεδαπούς και αλλοδαπούς) να δραστηριοποιούνται στον ναυτιλιακό τομέα⁴⁰.

³⁹ WTO Trade Review Policy Egypt, 2005

⁴⁰ The General Authority for Investment and Free Zones, Law 8 of 1997, Egypt

Ο νόμος 22/1998 απελευθέρωσε και την αγορά των ναυτιλιακών γραμμών που μέχρι τότε επιχειρούσαν σε αυτόν κυβερνητικά μονοπώλια. Επίσης επέτρεψε σε εταιρείες να κατασκευάσουν λιμενικές υποδομές και να δραστηριοποιηθούν στο χειρισμό Ε/Κ.

Το προεδρικό διάταγμα 57/2002 το οποίο αναδιοργάνωσε το υπουργείο μεταφορών και δημιούργησε τη γενική γραμματεία Ναυτιλιακών μεταφορών η οποία επιβλέπει και οργανώνει τους τομείς των λιμένων και λοιπών υποδομών.

3.6.2 Ο κρατικός στόλος της Αιγύπτου⁴¹

Η Αίγυπτος διατηρεί κρατική ναυτιλιακή εταιρεία (National Navigation company) από το 1981 η οποία δραστηριοποιείται σαν :

- Πλοιοκτήτρια εταιρεία διατηρώντας οκτώ Bulk Carriers (2 Handy size και 6 Panamax) , πλοίο μεταφοράς Ε/Κ , 1 πλοίο γενικού φορτίου και 2 Ε/Γ Ο/Γ.
- Σαν εταιρεία διαχείρισης πλοίων , ναυλώνοντας άλλα πλοία προκειμένου να εξυπηρετήσουν το εθνικό εμπόριο
- Σας εταιρεία ναυλώσεων, αναζητώντας πλοία που θα εξυπηρετήσουν το εμπόριο.
- Σαν εταιρεία διαχείρισης πλοίων που εξυπηρετούν το εμπόριο τρίτων χωρών.

Πίνακας 15 : Ο στόλος της Εθνικής Ναυτιλιακής Εταιρείας της Αιγύπτου 2002

Τύπος Πλοίων	Αριθμός Πλοίων	Συνολική Χωρητικότητα
Bulk Carriers	8	169000 DWT
Containers	1	3000 TEU
General Cargo	2	748 TEU
Passengers	2	N/A

Πηγή: National Navigation Company Website

Το 1985 η εταιρεία απέκτησε από τα ναυπηγεία της Hyundai τα πρώτα έξι πλοία, όλα Bulk Carriers. Το 1993 απέκτησε ένα Ε/Γ- Ο/Γ το οποίο πραγματοποιούσε δρομολόγια από το Σουέζ προς την Τζέντα. Από το 1994 έως το 1997 αποκτήθηκαν από τα ναυπηγεία της Daewoo άλλα τέσσερα αδελφά πλοία (όλα Bulk carriers Panamax). Η δεύτερη πλοιοκτήτρια κρατική εταιρεία είναι η Egyptian Navigation Company (ENC). Η ENC διατηρεί έναν στόλο 12 πλοίων από τα οποία πλοία Multi Purpose, 2 πλοία μεταφοράς Ε/Κ 2 πλοία γενικού φορτίου και 2 Ro-Ro. Η ENC

⁴¹ www.nnc.egnet.net

δραστηριοποιείται και αυτή σαν εθνικός μεταφορέας κυρίως, αλλά και σαν μεταφορέας για το εμπόριο τρίτων χωρών.

Πίνακας 16: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Αίγυπτος έως το 2008

IMO Convention 48
IMO amendments 91
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
SOLAS Protocol 88
IMO Convention 48
IMO amendments 91
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
SOLAS Protocol 88
LOAD LINES Convention 66
LOAD LINES Protocol 88
COLREG Convention 72
STCW Convention 78
SAR Convention 79
STP Agreement 71
STP Protocol 73
INMARSAT Convention 76
INMARSAT OA 76
INMARSAT amendments 98
FACILITATION Convention 65
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
MARPOL 73/78 (Annex IV)
MARPOL 73/78 (Annex V)
London Convention 72
London Convention Protocol 96
INTERVENTION Convention 69
INTERVENTION Protocol 73
CLC Convention 69
CLC Protocol 76
CLC Protocol 92
PAL Convention 74
PAL Protocol 90
LLMC Convention 76
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
SALVAGE Convention 89
OPRC Convention 90
OPRC/HNS 2000
BALLASTWATER 2004

Πηγή: www.imo.org

3.6.3 Λιμάνια στην Αίγυπτο⁴²

Το σύνολο σχεδόν των εισαγωγών και εξαγωγών (περίπου το 99%) της Αιγύπτου εξυπηρετείται από τα λιμάνια και αυτό δείχνει τη σημαντικότητα της λιμενικής βιομηχανίας για την οικονομία της χώρας. Η Αίγυπτος έχει εννέα κύρια λιμάνια από τα οποία όλα είναι κρατικά.

Οι πολιτικές για προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων δεν έχουν ωστόσο αποδώσει ώστε τα λιμάνια να λειτουργούν σε ανταγωνιστικά πλαίσια. Η αποτυχία αυτή οφείλεται στον τρόπο διοίκησης των λιμανιών από τις κρατικές αρχές στην απουσία σαφούς νομικού και θεσμικού πλαισίου καθώς επίσης και στην έλλειψη εκτενούς χρήσης σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων.

Έτσι η αιγυπτιακή κυβέρνηση αποφάσισε να υιοθετήσει ένα μακροχρόνιο επιχειρηματικό πλάνο (2001-2017) προκειμένου να εκσυγχρονίσει τα λιμάνια της χώρας. Σύμφωνα με αυτό η διαχείριση των λιμανιών θα γίνεται από ανεξάρτητους ιδιωτικούς φορείς κάτω από την επίβλεψη των κρατικών λιμενικών αρχών (Land lord Model).

Αυτό έχει αρχίσει ήδη να εφαρμόζεται στο ανατολικό τερματικό του Port Said, την διαχείριση του οποίου έχει αναλάβει για τριάντα χρόνια η ECT International με την Maersk και στο τερματικό του λιμανιού El Ain El Sokha όπου οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης έχουν ανατεθεί στην Stevedoring Services of America and OCI. Στο λιμάνι της Damietta (κρατικό λιμάνι με διαχείριση από ιδιωτικούς φορείς) και στην Αλεξάνδρεια ιδιωτικές εταιρείες που αναλαμβάνουν φορτοεκφορτώσεις έχουν αρχίσει να ανταγωνίζονται τις αντίστοιχες κρατικές.

3.6.4 Suez Canal Authority⁴³

Η Suez Canal Authority (SCA), είναι η ανεξάρτητη αρχή που διαχειρίζεται, συντηρεί και βελτιώνει το κανάλι του Σουέζ. Από το 1956 λειτουργεί ως ξεχωριστό νομικό πρόσωπο χωρίς να περιορίζεται από κρατικούς νόμους και αρχές. Κατέχει όλες τις περιοχές του καναλιού καθώς επίσης και τα κτίρια που βρίσκονται εκεί. Οι αρμοδιότητες του SCA είναι οι εξής:

- Επικύρωση κανόνων ναυσιπλοΐας
- Καθορισμός τελών διέλευσης, χρήσης της διώρυγας και συλλογή αυτών
- Συντήρηση του λιμανιού και διατήρηση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας σε αυτό
- Ηλεκτρονική παρακολούθηση της διώρυγας

⁴² Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 3 : Egypt, 2004

⁴³ www.suezcanal.gov.eg

3.7 ΙΣΡΑΗΛ

Το Ισραήλ διατηρεί μικρή χωρητικότητα πλοίων στη σημαία του, το 98% της οποίας είναι πλοία μεταφοράς Ε/Κ και ανήκουν στη εταιρεία ναυτιλιακών γραμμών ZIM.

Πίνακας 17: Κατανομή στόλου υπό σημαία Ισραήλ 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας
1996	803.350	2.512	18.043	15.178	763.738	3.879	0,11%
1997	922.524	2.512	18.043	7.276	890.474	4.219	0,12%
1998	861.799	2.512		7.276	847.636	4.375	0,11%
1999	832.066	2.512		7.276	817.795	4.483	0,11%
2000	712.000	3.000		7.000	699.000	3.000	0,09%
2001	712.000	3.000		7.000	699.000	3.000	0,09%
2002	891.000	3.000	0	3.000	882.000	4.000	0,11%
2003	892.000	3.000	0	3.000	882.000	5.000	0,10%
2004	863.000	24.000	0	3.000	832.000	5.000	0,10%
2005	874.000	24.000	0	5.000	840.000	5.000	0,09%
2006	894.000	4.000	0	5.000	880.000	5.000	0,09%
2007	855.000	5.000	0	5.000	840.000	5.000	0,08%

Πηγή : Review of Maritime Transport 1996-2007

3.7.1 Θεσμικό πλαίσιο ναυτιλίας και λιμένων στο Ισραήλ⁴⁴

Η Διοίκηση της ναυτιλίας και λιμένων είναι τμήμα του υπουργείου μεταφορών του Ισραήλ. Το τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για την επίβλεψη των πλοίων των πληρωμάτων από την άποψη της διατήρησης ενός υψηλού επιπέδου ασφαλείας. Επιβλέπει την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων συντηρεί βελτιώνει και διαχειρίζεται κάποια από αυτά. Επίσης παρέχει τεχνικές υπηρεσίες σε μικρά πλοία και στα λιμάνια. Οργανώνει την εκπαίδευση των πληρωμάτων των πλοίων και παρέχει πιστοποιητικά ασφαλείας. Αναζητά πλοία που θα εξυπηρετήσουν το εμπόριο του Ισραήλ με τρίτες χώρες και τα εκμισθώνει με τη μέθοδο leasing.

Το μεγαλύτερο ποσοστό χρηματοδότησης της κρατικής Ναυτιλιακής Διοίκησης προέρχεται από τα τέλη που εισπράττονται από τα πλοία που χρησιμοποιούν τα λιμάνια του Ισραήλ.

⁴⁴ www.shipping.org.il

Εκτός από τη διοίκηση ναυτιλίας και λιμένων αξίζει να αναφέρουμε και το Ισραηλιτικό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο το οποίο για περισσότερα από 60 χρόνια εκπροσωπεί τα συμφέροντα ναυτιλιακών και τουριστικών επιχειρήσεων που δρουν στο Ισραήλ. Είναι το μόνο σώμα που εκπροσωπεί τα συμφέροντα πλοιοκτητών, ναυτιλιακών πρακτόρων και λοιπών επιχειρηματιών στο Κνεσέτ. Άλλες αρμοδιότητες του Ισραηλιτικού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου είναι οι εξής:

- Προώθηση και υποστήριξη προγραμμάτων που θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών. Ακόμα καταβάλλουν προσπάθειες για να εγκατασταθούν εξελιγμένα ηλεκτρονικά συστήματα επικοινωνιών και παρακολούθησης στα λιμάνια και τερματικά.
- Συνεχής βελτίωση των παρεχόμενων ναυτιλιακών υπηρεσιών μέσω διοργάνωσης εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε συνεργασία με πανεπιστήμια και λοιπά εκπαιδευτικά προγράμματα.
- Ενθαρρύνει την εισαγωγή τυποποιημένων μεθόδων εργασίας σε λιμάνια, ναυτικά πρακτορεία και λοιπές ναυτιλιακές εταιρείες, και την μέτρηση αποδοτικότητας των εργαζόμενων και των εταιρειών.

3.7.2. Εθνικός Στόλος του Ισραήλ

Ο στόλος που φέρει τη σημαία του Ισραήλ ουσιαστικά αποτελείται από την εταιρεία διεθνών μεταφορών ZIM. Η ZIM ιδρύθηκε το 1945 και απέκτησε το πρώτο της πλοίο το 1947 (το Kedmah) και ξεκίνησε να δραστηριοποιείται ως μεταφορέας επιβατών και γενικού φορτίου. Από το 1953 έως το 1968 απέκτησε 36 πλοία τύπων Bulk-Carrier, Δεξαμενόπλοια, Ε/Γ -Ο/Γ και πλοία γενικού φορτίου. Η ανάπτυξη των αερομεταφορών μετά τη δεκαετία του 1960 είχε σαν αποτέλεσμα να σταματήσει η δραστηριοποίηση της ZIM στην διεθνή επιβατηγό ναυτιλία. Τη δεκαετία του 1970 η ZIM μπαίνει δυναμικά στην αγορά των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ αγοράζοντας 6 πλοία και εγκαινιάζει την γραμμή Ισραήλ-Άπω Ανατολή-Ασία Αμερική Ευρώπη. Επίσης λειτούργησε ως μεταφορέας ακατέργαστου πετρελαίου από το Ιράν στο Ισραήλ και βιομηχανικών προϊόντων από το Ισραήλ στην Ευρώπη. Τη δεκαετία του 1980 ακολούθησε ένα πρόγραμμα ανανέωσης και επέκτασης του στόλου. Από το 1990 έως το 1997 η ZIM έχτισε 15 πλοία και καθιερώθηκε δυναμικά στον κλάδο της ναυτιλίας γραμμών. Το 1997 ακολούθησε ένα νέο πρόγραμμα βελτίωσης της αποδοτικότητας της εταιρείας προκειμένου να μειώσει τις επιπτώσεις από την τότε διαφαινόμενη κρίση. Την περίοδο αυτή αγόρασε 13 νεόκτιστα πλοία μεταφοράς Ε/Κ χωρητικότητας 5000TEU, διπλασιάζοντας με αυτόν τον τρόπο την στόλο της μέσα σε δύο χρόνια. Το 1999 το Group "Ofar Brothers" αγόρασε ένα ποσοστό γύρω στα 48,9% και απέκτησε τον έλεγχο της εταιρείας. Ένα ποσοστό της τάξης των 48,6% παρέμεινε στο κράτος και το υπόλοιπο ήταν στα χέρια λοιπών μετόχων. Αμέσως μετά την ιδιωτικοποίηση εφαρμόστηκε ένα νέο πλάνο επιθετικής στρατηγικής με τη βοήθεια αυξημένης κεφαλαιακής επάρκειας σύμφωνα με το οποίο έγιναν παραγγελίες για 13 νέα πλοία μεταφοράς Ε/Κ και εφαρμόστηκαν νέες τεχνολογίες υψηλής τεχνολογίας στο

σύστημα παρακολουθήσεων των πλοίων στις επικοινωνίες και στις γραφειοκρατικές εργασίες. Τέλος δόθηκε κατεύθυνση προς βοηθητικές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας προκειμένου να βελτιωθεί το συνολικό προϊόν και να αυξηθεί το μερίδιο της εταιρείας στον έλεγχο της εφοδιαστικής αλυσίδας⁴⁵.

3.7.3 Λιμάνια του Ισραήλ⁴⁶

Τα κυριότερα λιμάνια του Ισραήλ είναι η Χάιφα, το Ασντοτ, το Εϊλάτ, η Χαντέρα και το Άσσκελον.

Η Χάιφα είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ στη Μεσόγειο. Εξυπηρετεί επίσης εμπόριο καυσίμων, δημητριακών, χημικών καθώς και επιβατών

Το Άσντοτ που βρίσκεται 40 χλμ από το Τελ Αβίβ εξειδικεύεται στη διακίνηση γενικού φορτίου και μεταλλευμάτων.

Το Εϊλάτ είναι το νοτιότερο άκρο του Ισραήλ και η πύλη της χώρας προς την Ερυθρά Θάλασσα. Είναι ιδιαίτερης στρατηγικής και οικονομικής σημασίας λιμάνι διότι εξυπηρετεί το εμπόριο του Ισραήλ με την Νοτιοανατολική Αφρική την Ινδία την Κίνα την Αυστραλία, χωρίς τα πλοία της να χρειάζονται να περάσουν το Σουέζ. Το λιμάνι αυτό εξειδικεύεται στην διακίνηση ποτάσας και φωσφάτων. Εξυπηρετεί ωστόσο Ε/Κ και γενικό φορτίο.

Το λιμάνι του Τελ Αβίβ έχει σταματήσει τις δραστηριότητές του από τη στιγμή που άρχισε να λειτουργεί το λιμάνι του Ασντοτ.

Το λιμάνι Χαλντέρα είναι σχεδιασμένο για την φορτοεκφόρτωση πετρελαίου και άνθρακα αποκλειστικά για τις ανάγκες της Ηλεκτρικής Εταιρείας του Ισραήλ.

Το λιμάνι του Άσσκελον βρίσκεται 16 χιλιόμετρα νότια του Ασντοτ και ειδικεύεται στην εξυπηρέτηση φορτίων LPG/LNG, ακατέργαστου πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου.

Τα λιμάνια στο Ισραήλ ανήκουν και διαχειρίζονται από το κράτος. Πρόσφατες συζητήσεις για δημιουργία καθεστώτος ανεξαρτητοποίησης των λιμένων από τις κρατικές αρχές δεν απέδωσαν, επομένως προβλέπεται να συνεχίσουν τα λιμάνια να λειτουργούν υπό την εποπτεία του κράτους. Η λιμενική αρχή σκοπεύει να αντλήσει πόρους μέχρι και 160 εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή σε ορίζοντα τριών χρόνων στο λιμάνι του Ασντοτ ενός λιμενοβραχίονα 1,150 μέτρων, τερματικό γενικού φορτίου, αποβάθρες διαχείρισης Ε/Κ μήκους 1900 μέτρων και βοηθητικούς χώρους στην ενδοχώρα έκτασης 857,000 τμ. Επίσης σκοπεύει να αντλήσει πόρους

⁴⁵ <http://www.zim.co.il>

⁴⁶ Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II: Country Issues, Module 4 Israel, 2004

ύψους 750 εκατομμυρίων προκειμένου να κατασκευάσει στο λιμάνι της Haifa νέο τερματικό για πλοία μεταφοράς Ε/Κ με Post Panamax γερανούς και ράγες υποστήριξης.

Τα λιμάνια του Ισραήλ λόγω της γειτονίας του με τις γύρω χώρες δεν προσδοκά υψηλά κέρδη από τις εξαγωγές ή τις εξαγωγές του. Επομένως ο στόχος της χώρας είναι να καταστήσει τα λιμάνια της ισχυρούς κόμβους για μεταφορτώσεις, και να ανταγωνιστεί λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Η πολιτική του Ισραήλ για να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων του περιλαμβάνει τρεις κατευθύνσεις⁴⁷:

1. Σύναψη συμβάσεων με μεταφορικές εταιρείες για μεταφορτώσεις σε ετήσια βάση.
2. Δημιουργία συστήματος ευέλικτων τιμολογήσεων
3. Αύξηση της χωρητικότητας των λιμένων δημιουργώντας παράλληλα νέες θέσεις εργασίας.
4. Αλλάζοντας τη δομή της διοίκησης των λιμένων, δημιουργώντας ανεξάρτητες λιμενικές αρχές από την κεντρική κρατική εξουσία.

Πίνακας 18 : Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει το Ισραήλ έως το 2008.

IMO Convention 48
IMO amendments 91
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
LOAD LINES Convention 66
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
CSC Convention 72
STCW Convention 78
INMARSAT Convention 76
INMARSAT OA 76
INMARSAT amendments 94
INMARSAT amendments 98
FACILITATION Convention 65
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
CLC Protocol 92
FUND Protocol 92
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
OPRC Convention 90

Πηγή: www.imo.org

⁴⁷ www.mfa.gov.il

3.8 Λίβανος

Ο Λίβανος διατηρεί μικρό ποσοστό επί της παγκόσμιας χωρητικότητας, μόλις 0,01% (το 2007). Το 60 % περίπου του στόλου είναι πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου ενώ το 35% είναι πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

Πίνακας 19: Κατανομή στόλου υπό σημαία Λιβάνου 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	% ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
1996	413.817	2.811	125.658	280.744		4.604	0,05%
1997	453.160	2.811	210.785	234.960		4.604	0,06%
1998	394.130	1.490	181.617	199.134	7.285	4.604	0,05%
1999	482.216	1.490	253.750	216.087	7.258	4.604	0,06%
2000	546.000	1.000	312.000	223.000	0	10.000	0,07%
2001	429.000	1.000	204.000	214.000	0	10.000	0,05%
2002	310.000	2.000	133.000	166.000	0	9.000	0,04%
2003	247.000	1.000	80.000	156.000	0	9.000	0,03%
2004	239.000	1.000	80.000	154.000	0	3.000	0,03%
2005	215.000	1.000	80.000	130.000	0	3.000	0,02%
2006	191.000	1.000	80.000	102.000	0	8.000	0,02%
2007	154.000	1.000	54.000	92.000	0	8.000	0,01%

Πηγή : Review of Maritime Transport 1996-2007

3.8.1 Ναυτιλιακό Πλαίσιο Λιβάνου

Το ναυτιλιακό πλαίσιο της ναυτιλίας οργανώνεται από την Γενική Γραμματεία Οδικών και Ναυτιλιακών μεταφορών, η οποία είναι τμήμα του υπουργείου Δημοσίων Έργων και Μεταφορών. Ωστόσο εκτιμάται ότι στο άμεσο μέλλον ο τομέας της Ναυτιλίας θα αποτελέσει χωριστό τμήμα του υπουργείου.

Η κρατική νομοθεσία σχετικά με την ναυτιλία στον Λίβανο είναι ουσιαστικά απαρχαιωμένη ωστόσο το πρόβλημα λύνεται με την εφαρμογή των νόμων που προκύπτουν από τις συμβάσεις του IMO (έχει επικυρώσει σχεδόν όλες τις συμβάσεις), χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχει ανάγκη για δημιουργία νέου ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου⁴⁸.

Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του Λιβάνου είναι σε παλιά και κακή κατάσταση. Ωστόσο η χώρα δεν έχει κρατικό στόλο όπως άλλες αραβικές χώρες της Μεσογείου. Αξίζει να σημειώσουμε ότι η σημαία του Λιβάνου είναι στην μαύρη λίστα του MOU. Από το 1999 έως το 2001 είχε 83 κρατήσεις έπειτα από 250 ελέγχους, ενώ από το 2000 έως το 2002 σε 237 ελέγχους έγιναν 77 κρατήσεις . Ο

⁴⁸ Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 6 Lebanon, 2004

Λίβανος βρίσκεται στην έβδομη θέση στον πίνακα κατάταξης κρατήσεων πλοίων σύμφωνα με τον ΜΟU.(Προηγούνται η Αλβανία, Τόνγκα, Γεωργία, Κορέα, Μπελίζ και Κομόρος)⁴⁹.

Το 2002 ο Λίβανος θέσπισε μέτρα προκειμένου να αναμορφώσει τα λιμάνια και τη ναυτιλία του και τα οποία περιλαμβάνουν:

- Την εισαγωγή μοντέλου ανάπτυξης στα λιμάνια που να περιλαμβάνει την συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα (Public Private Partnerships). Το κράτος θα αναλάβει να φέρει εις πέρας την ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών, τη διοίκηση και τη δημιουργία θεσμικού πλαισίου, και ο ιδιωτικός τομέας θα αναλάβει το επιχειρησιακό κομμάτι.
- Τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας των λιμένων μέσω της βελτίωσης των υποδομών και της εισαγωγής δια-λιμενικού και ενδο-λιμενικού ανταγωνισμού.
- Την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών που αφορούν την ποιότητα και την ασφάλεια στα πλοία και της μεταφορές σε συνδυασμό με την πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού σε τμήμα της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακών Μεταφορών.
- Εισαγωγή ευνοϊκών κινήτρων για προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και για την ανανέωση του εθνικού στόλου.

Πίνακας 20: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει ο Λίβανος έως το 2008.

IMO Convention 48
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
LOAD LINES Convention 66
LOAD LINES Protocol 88
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
CSC Convention 72
STCW Convention 78
SAR Convention 79
INMARSAT Convention 76
INMARSAT OA 76
INMARSAT amendments 98
FACILITATION Convention 65
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
MARPOL 73/78 (Annex IV)
MARPOL 73/78 (Annex V)
INTERVENTION Convention 69
CLC Convention 69
CLC Protocol 92
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
OPRC Convention 90

Πηγή: www.imo.org

⁴⁹ Paris Mou Annual Report 2001 & 2002

3.9 Συρία

Η Συρία σε ποσοστό επί του παγκόσμιου τόνάζ καταλαμβάνει ένα ποσοστό της τάξης του 0.05% (στο τέλος του 2007). Ο Συριακός αποτελείται κυρίως από πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων και πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου.

Πίνακας 21: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Συρίας 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container ships	Other types	%επί της παγκόσμιας χωρητικότητας
1996	650.362		79.816	570.546			0,09%
1997	637.535		19.879	609.578		8.078	0,08%
1998	656.842		32.359	615.105		9.378	0,08%
1999	679.412		44.082	625.952		9.378	0,09%
2000	697.000	2.000	40.000	654.000		1.000	0,09%
2001	744.000	2.000	85.000	656.000		1.000	0,09%
2002	696.000	4.000	93.000	590.000	8.000	0	0,08%
2003	689.000	2.000	77.000	599.000	8.000	1.000	0,08%
2004	650.000	2.000	65.000	573.000	8.000	1.000	0,07%
2005	598.000	2.000	61.000	525.000	8.000	1.000	0,06%
2006	569.000	2.000	71.000	486.000	8.000	2.000	0,05%
2007	517.000	2.000	53.000	452.000	8.000	2.000	0,05%

Πηγή : UNCTAD Review of Maritime Transport 1996-2007

3.9.1 Θεσμικό Πλαίσιο της Συρίας

Το θεσμικό πλαίσιο για την ναυτιλία ρυθμίζεται από το τμήμα Ναυτιλιακών μεταφορών το οποίο αποτελεί μία από τις 15 υποδιευθύνσεις του υπουργείου μεταφορών. Αντίστοιχα η γενική γραμματεία λιμένων αποτελεί και αυτή τμήματα του υπουργείου μεταφορών ρυθμίζει το κρατικό θεσμικό λειτουργίας των λιμένων.

Το 1991 η κυβέρνηση της Συρίας θέσπισε τον νόμο 10/1991 ο οποίος προσέφερε φοροαπαλλαγές, καλύτερη δασμολογική πολιτική και αυξημένη ελευθερία μετακίνησης κεφαλαίων. Ο νόμος 7/2000 αναθεώρησε τον 10/1991 και έδωσε περισσότερα κίνητρα και ελευθερίες αυτή τη φορά όχι μόνο σε Σύριους πολίτες αλλά και σε αλλοδαπούς επενδυτές.

Η Συρία διατηρεί εθνικό στόλο ο οποίος αποτελείται από τα πλοία της εταιρείας Syriamar. Η εταιρεία Syriamar είναι μια κρατική εταιρεία που εντάσσεται στο πλαίσιο του διατάγματος 20/1994. Η Syriamar ιδρύθηκε με τον νόμο 88/1959 και το 2000 πέρασε στη γενική γραμματεία Ναυτιλιακών μεταφορών (410/2000). Ο κρατικός στόλος της Συρίας αποτελείται από μόλις τρία πλοία συνολικής

χωρητικότητας 18,500 μετρικούς τόνους⁵⁰. Επίσης η Συρία απασχολεί από κοινού με την Ιορδανία μια ακόμα πλοιοκτήτρια εταιρεία την λεγόμενη Syrian Jordanian Maritime Navigation.

Πίνακας 22: Διμερές συμβάσεις της Συρίας

Name and Parties	Date of Signature	Document of Approval
Agreement on Maritime Commercial Shipping with Lebanon	22/2/1999	Law No 9/2001
Agreement on Maritime Transport with Egypt		Law No 44/ 1990
Agreement on Cooperation in the field of Maritime Commercial Shipping with Cyprus	24/12/1990	Law No 12/1991
Agreement on Maritime Commercial Shipping with Iran	14/5/2000	Legislative Decree No 50/2000
Agreement on Maritime Commercial Shipping with Morocco		Legislative Decree No 15/1977
Agreement on Maritime Transport with Sudan	17/1/2000	Legislative Decree No 56/2000
Agreement on Shipping and Maritime Transport with Tunisia	6/7/1979	Legislative Decree No 7/1990
Agreement on Maritime Shipping with Jordan	18/8/2000	Legislative Decree No 2/2002
Agreement on Maritime Shipping With Algeria	10/4/2002	Legislative Decree No 39/2002
Agreement on Cooperation in the field of Maritime Transport with Iraq	1/3/2001	Legislative Decree No 55/2001
Agreement on Maritime Transport with Greece	31/1/2001	Law No 1/2002
Maritime Agreement with Pakistan		Legislative decree No 13/2002
Twinning Agreement between the Ports of Lattakia and Marseilles	23/1/2001	No ratification needed
Twinning Agreement between the Ports of Lattakia and Izmir	26/11/2001	No ratification needed
Twinning Agreement between the Ports of Lattakia and Alexandria	23/12/2003	No ratification needed

Source: EuroMed Transport Project (Main Contract)

Η Συρία έχει κάνει διμερές συμβάσεις κυρίως με γειτονικές χώρες όπως με την Αίγυπτο την Ιορδανία και την Ελλάδα. Το περιεχόμενό τους περιλαμβάνει κυρίως εμπορικές συνεργασίες.

3.9.2. Λιμάνια της Συρίας

Τα κυριότερα λιμάνια της Συρίας είναι το λιμάνι του Ταρτούς και το Λατάκια. Τα δύο άλλα λιμάνια μικρότερης σημαντικότητας είναι το λιμάνι του Μπανιάς και το Αρουάντ. Το λιμάνι του Ταρτούς ειδικεύεται κυρίως σε διαχείριση γενικών φορτίων και χύδην ξηρών φορτίων. Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Συρίας και διαχειρίζεται τον μεγαλύτερο όγκο φορτίου. Έχει προγραμματιστεί δανειοδότηση της Συριακής κυβέρνησης από την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων προκειμένου να⁵¹:

⁵⁰ <http://syriamar.com>

⁵¹ Government of the Syrian Arab Republic & United Nations Development Programme Preparatory Assistance for Modernizing of Syrian Seaports, 2005

- αποκτηθεί εξοπλισμός διαχείρισης Ε/Κ.
- αποκτηθεί εξοπλισμός διαχείρισης γενικού φορτίου
- αποκτηθούν ρυμουλκά σκάφη που θα βοηθούν στις εργασίες του λιμένα.

Το λιμάνι της Λατάκια εξειδικεύεται και αυτό στο γενικό και στο χύδην ξηρό φορτίο. Διαθέτει επίσης μια μικρή ζώνη ελεύθερου εμπορίου.

Σε γενικές γραμμές τα λιμάνια της Συρίας αντιμετωπίζουν σοβαρές ελλείψεις εξοπλισμού και χωρητικότητας με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μεγάλες καθυστερήσεις για τα πλοία που καταπλέουν. Ο μεγάλος αριθμός εργαζομένων δημιουργεί πρόσθετες δυσκολίες μειώνοντας ακόμα την αποδοτικότητα των λιμένων. Τέλος υπάρχει έλλειψη εξειδικευμένων μέσων επικοινωνίας χειρισμού και παρακολούθησης των φορτίων⁵².

Πίνακας 23: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Συρία έως το 2008.

IMO Convention 48
IMO amendments 91
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
SOLAS Protocol 88
LOAD LINES Convention 66
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
CSC Convention 72
STCW Convention 78
STCW-F Convention 95
SAR Convention 79
FACILITATION Convention 65
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
MARPOL 73/78 (Annex IV)
MARPOL 73/78 (Annex V)
MARPOL Protocol 97 (Annex VI)
INTERVENTION Convention 69
CLC Convention 69
CLC Protocol 92
FUND Protocol 92
PAL Protocol 02
LLMC Convention 76
LLMC Protocol 96
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
SALVAGE Convention 89
OPRC Convention 90
HNS Convention 96
OPRC/HNS 2000
BUNKERS CONVENTION 01
ANTI FOULING 01
BALLASTWATER 2004

Πηγή: www.imo.org

⁵² Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 10, Syria

3.10 Τουρκία

Τουρκία έχει ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό επί του παγκοσμίου στόλου και το 2007 κατείχε το 0,65%. Από το 1996 έως το 2007 η χωρητικότητα του στόλου της Τουρκίας σε dwt μειώθηκε από 1,39% σε 0,65%. Το 2007 το 50% περίπου του υπό Τουρκικής σημαίας στόλου ήταν Bulk Carriers, το 25% πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου το 17% δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και το υπόλοιπο 8% ήταν πλοία μεταφοράς Ε/Κ και λοιποί τύποι πλοίων. Έως το 2002 η Τουρκία είχε 27 ναυπηγεία συνολικής δυναμικότητας 550,000 dwt τα οποία απασχολούσαν γύρω στους 20,000 εργαζόμενους.

Πίνακας 24: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Τουρκίας 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	%επί της παγκόσμιας χωρητικότητας
1996	10.512.601	1.273.955	7.231.794	1.707.371	40.851	258.630	1,39%
1997	10.669.764	904.074	7.721.334	1.689.377	90.198	264.781	1,38%
1998	10.108.544	920.013	7.007.945	1.743.949	141.873	294.764	1,28%
1999	10.174.199	1.056.089	6.848.270	1.749.404	212.793	307.643	1,29%
2000	9.159.000	1.133.000	5.691.000	1.763.000	213.000	359.000	1,13%
2001	9.270.000	1.455.000	5.455.000	1.633.000	281.000	446.000	1,12%
2002	8.674.000	1.418.000	4.981.000	1.773.000	362.000	140.000	1,03%
2003	7.542.000	1.106.000	4.368.000	1.612.000	327.000	128.000	0,88%
2004	7.048.000	959.000	4.087.000	1.565.000	290.000	147.000	0,79%
2005	7.621.000	1.455.000	4.140.000	1.581.000	304.000	141.000	0,79%
2006	7.254.000	1.544.000	3.605.000	1.654.000	316.000	135.000	0,70%
2007	7.300.000	1.265.000	3.631.000	1.815.000	455.000	135.000	0,65%

Πηγή : UNCTAD Review of Maritime Transport 1996-2007

3.10.1 Θεσμικό Ναυτιλιακό Πλαίσιο της Τουρκίας

Το θεσμικό πλαίσιο της Τουρκίας διαμορφώνεται από την υποεπιτροπή Ναυτιλιακών Θεμάτων της Τουρκίας, (σύμφωνα με τον εμπορικό νόμο 6762, τον νόμο 815 σχετικά με τα αποκλειστικά δικαιώματα στην ακτοπλοΐα, σύμφωνα με τον νόμο 815 περί λιμένων και με την STCW 1978) η οποία είναι τμήμα του Υπουργείου Μεταφορών⁵³.

Τα λιμάνια στην Τουρκία διοικούνται από την γενική διοίκηση του Τούρκικου ναυτιλιακού οργανισμού. Ωστόσο μέχρι πρόσφατα τα λιμάνια του Bandırma, Derince, İzmir, Samsun, και İskenderun είχαν παραχωρηθεί προς εκμετάλλευση στην κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η παροχή μειωμένων πόρων προς τα λιμάνια αυτά με συνέπεια την έλλειψη ηλεκτρονικών συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης φορτίου.

⁵³ <http://www.mt.gov.tr>

Σύμφωνα με τον νόμο περί αποκλειστικού δικαιώματος της ακτοπλοΐας (Νόμος 815) υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας, επιβατηγές μεταφορές, ρυμούλκηση και άλλες λιμενικές υπηρεσίες μπορούν να παρέχονται μόνο από Τουρκικής σημαίας πλοία.

Η Τουρκία έχει δύο συστήματα νηολόγησης πλοίων. Το Εθνικό Νηολόγιο και το Διεθνές. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Εθνικού Τούρκικου Νηολογίου (Εμπορικός Νόμος 6462) προκειμένου ένα πλοίο να φέρει την Τουρκική σημαία πρέπει η αντίστοιχη πλοιοκτήτρια εταιρεία να ανήκει σε ποσοστό 51% από Τούρκους πολίτες. Οι υποπλοίαρχοι και οι πλοίαρχοι πρέπει να είναι Τούρκοι υπήκοοι. Εάν το πλοίο δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο (και δεν εμπίπτει στο νόμο περί cabotage) τότε μπορούν οι αξιωματικοί του πλοίου να είναι αλλοδαποί σε ποσοστό έως και 40%.

Μέχρι το 1999 το 60% των τουρκικών πλοίων ήταν εγγεγραμμένο σε τρίτα νηολόγια και έτσι μεγάλα ποσά χάνονταν από την έλλειψη ενός ανταγωνιστικού νηολογίου. Τον Δεκέμβριο του 1999 η τουρκική κυβέρνηση θέσπισε το νόμο 4499/1990 με τον οποίο δημιούργησε το Διεθνές Τούρκικο Νηολόγιο .

Στο Διεθνές Τούρκικο Νηολόγιο (το οποίο δημιουργήθηκε με τον νόμο 4490/99) μπορούν να εγγραφούν πλοία και θαλαμηγά σκάφη που ανήκουν σε Τούρκους ή αλλοδαπούς κάτοικους της Τουρκίας και εταιρείες που λειτουργούν σύμφωνα με την τουρκική νομοθεσία. Τα πλοία που φέρουν την τουρκική σημαία μπορούν να αλλάξουν νηολόγιο για περίοδο από ένα έως δύο χρόνια και για όσο χρόνο καλύπτονται από ναύλωση πλοίου γυμνού, ενώ πλοία που φέρουν ξένη σημαία μπορούν να εγγραφούν στο τουρκικό νηολόγιο για περίοδο από ένα έως δύο χρόνια και για όσο χρόνο καλύπτονται από σύμβαση ναύλωσης πλοίου γυμνού.

Τα πλοία που είναι γραμμένα στο Τουρκικό νηολόγιο επωφελούνται από πολιτική διάκρισης τιμών όταν είναι δεσμευμένα να μεταφέρουν εθνικά προϊόντα σε τρίτες χώρες ή πρώτες ύλες στην Τουρκία.

Επιτρέπεται η απασχόληση αλλοδαπών πλοίων στο Τουρκικό εμπόριο όταν η ναύλωσή κοστίζει λιγότερο από 10% από την προσφορά που θα κάνει οποιοδήποτε άλλο τουρκικό πλοίο, όταν η φόρτωση γίνεται σε λιμάνια που δεν επιτρέπεται να προσεγγίσουν τουρκικά πλοία, και όταν η τεχνολογία και/ή η χωρητικότητα των πλοίων δεν είναι ικανή να επιχειρήσει στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

Η τιμολογιακή πολιτική στα τουρκικά λιμάνια βασίζεται σε πολιτική μη διάκρισης τιμών μεταξύ πλοίων που φέρουν την τουρκική σημαία και πλοίων που φέρουν ξένη σημαία.

Οι μισθοί των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία εγγεγραμμένα στο Διεθνές Τουρκικό Νηολόγιο εξαιρούνται από τον φόρο εισοδήματος και κεφαλαίου. Τα έσοδα που προκύπτουν από τη δραστηριοποίηση αλλοδαπών πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο Διεθνές Τουρκικό Νηολόγιο εξαιρούνται από την προσωπική και εταιρική φορολογία.

Οι νόμοι που διέπουν τη ρυμούλκηση και τις λοιπές βοηθητικές λιμενικές εργασίες σε τουρκικά λιμάνια διέπονται από το νόμο του 1998 ο οποίος απελευθέρωσε τον κλάδο αυτό στον διεθνή ανταγωνισμό⁵⁴.

Το σύστημα φορολογίας στην Τουρκία όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες δεν έχει μεγάλη διαφορά από το σύστημα φορολογίας λοιπών εταιρειών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες φορολογούνται σε δύο στάδια. Στο πρώτο το εισόδημα που προκύπτει από ναυτιλιακές δραστηριότητες υπόκειται σε 30% φορολογία επί του εισοδήματος. Εάν τα κέρδη δεν διανεμηθούν στους μετόχους, εφαρμόζεται προοδευτική φορολογία επί των μερισμάτων. Παρακρατείται ο φόρος επί των μερισμάτων μόνο όταν υπάρχει διανομή μερισμάτων και ο παρακρατούμενος φόρος επί των μερισμάτων είναι 10%. Κέρδη που προκύπτουν από δραστηριότητες πλοίων εξαιρούνται από τον εταιρικό φόρο και τον παρακρατούμενο φόρο⁵⁵.

Πίνακας 25: Πλοιοκτησία και Ποσοστά τουρκικού στόλου στο εθνικό και σε ξένα νηολόγια

Έτος	Αριθμός πλοίων στην τούρκικη σημαία	Αριθμός πλοίων σε ξένες σημαίες	% χωρητικότητας στην τούρκικη σημαία	% χωρητικότητας σε ξένες σημαίες	% τούρκικης πλοιοκτησίας επί το παγκοσμίου τονάζ
1996	420	23	98,82	1,18	1,34
1997	440	34	96,11	3,89	1,34
1998	434	56	92,40	7,60	1,28
1999	465	82	91,25	8,75	1,32
2000	452	103	87,97	12,03	1,08
2001	447	116	83,66	16,34	1,22
2002	436	137	81,25	18,85	1,16
2003	405	171	74,54	25,46	1,12
2004	423	255	70,67	29,33	1,04
2005	436	365	66,02	33,98	1,13
2006	448	426	58,30	41,70	1,13
2007	495	531	48,87	51,13	1,12

Πηγή: Review of Maritime Transport 1996-2008

Στον πίνακα 25 παρατηρούμε την εξέλιξη του Τουρκικού στόλου από το 1996 έως το 2007 όσον αφορά την ένταξη πλοίων στο εθνικό νηολόγιο αλλά και την φυγή σε ξένα. Παρατηρούμε ότι από το 1996 όπου το σύνολο σχεδόν των τουρκικής πλοιοκτησίας πλοίων ήταν στο εγχώριο νηολόγιο μέχρι το 2007 το ποσοστό αυτό μειώθηκε σχεδόν στο μισό. Αυτός είναι ένας τρόπος να αξιολογηθεί η ναυτιλιακή πολιτική της Τουρκίας αναφορικά με το πόσο ελκυστικό είναι το νηολόγιό της έναντι ξένων. Το flagging out που παρατηρείται δείχνει ότι οι προσπάθειες της Τουρκίας για δημιουργία ευνοϊκού επενδυτικού πλαισίου σε συνδυασμό με το δεύτερο νηολόγιο όχι μόνο δεν απέδωσαν καρπούς αλλά είχαν αντίθετα αποτελέσματα. Στην τελευταία στήλη του πίνακα βλέπουμε το ποσοστό επί του παγκοσμίου τονάζ που ανήκει σε τούρκους πλοιοκτήτες.

⁵⁴ Funda Yercan, Maritime transport policy of Turkey Dokuz Eylul University, School of Maritime Business and Management, Turkey 1999

⁵⁵ Deloitte, Shipping Tax Overviews February 2006

3.10.2 Λιμάνια στην Τουρκία

Τα λιμάνια⁵⁶ στην Τουρκία χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τον φορέα διοίκησή του.

A. Στα λιμάνια που λειτουργούν υπό το καθεστώς της Κρατικής Εταιρείας Σιδηροδρόμων (TCDD). Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα λιμάνια :

1. HAYDARPAŞA PORT
2. DERINCE PORT
3. IZMIR
4. BANDIRMA
5. SAMSUN
6. MERSIN
7. ISKENDERUN

τα οποία είναι και τα μεγαλύτερα λιμάνια της Τουρκίας. Έχουν όλα πρόσβαση σε σιδηροδρομικό δίκτυο, και εξειδικεύονται στο γενικό φορτίο και στη διακίνηση Ε/Κ.

B. Σε αυτά που διοικούνται από την Τούρκικη Διοίκηση της Ναυτιλίας (TDI). Αυτά είναι λιμάνια μικρότερης δυναμικότητας τα οποία εξυπηρετούν τοπικό εμπόριο. Προσπάθειες για ιδιωτικοποίηση αυτών των λιμένων είχαν ποικίλα αποτελέσματα.

Γ. Σε ιδιωτικά λιμάνια που λειτουργούν από ανεξάρτητες αρχές. Αυτά είναι προσανατολισμένα στην διακίνηση πρώτων υλών για τη βιομηχανία της Τουρκίας και εξυπηρετούν κυρίως χύδην υγρά και ξηρά φορτία (πετρέλαιο, άνθρακα, μεταλλεύματα κλπ) Σε αυτή την κατηγορία διακινείται ο μεγαλύτερος όγκος εμπορίου.

Τέλος όσον αφορά τις εξελίξεις της ναυπηγικής βιομηχανίας, αξίζει να σημειώσουμε την επιτυχία της Τουρκίας να βρεθεί σε περίοπτη θέση στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Η επιτυχία έγκειται στην βοήθεια των τραπεζών και στην χρήση της μεθόδου των Refund Guarantees⁵⁷ για την χρηματοδότηση της κατασκευής των πλοίων

Ο Ευρωπαϊκός προσανατολισμός της Τουρκίας σπρώχνει τη χώρα σε βήματα συνεχόμενης ανάπτυξης και σύγκλισης με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες. Οι πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο έχει φέρει αλλαγές στην οικονομία της Τουρκίας καθιστώντας της ολοένα και πιο δυναμική και πιο εξωστρεφής. Οι προτεραιότητες που έχει θέσει κυβέρνηση μέσω του 8^{ου} πλάνου (2001-2005) πιστεύεται ότι θα φέρουν περαιτέρω αλλαγές στη δομή της οικονομίας και των μεταφορών.

⁵⁶ Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 12, Turkey 2004

⁵⁷ Τα refund guarantees είναι εγγυήσεις που δίνονται από την τράπεζα του ναυπηγείου προς τον πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της κατασκευής του πλοίου. Η τράπεζα του ναυπηγείου εγγυάται στον πλοιοκτήτη ότι θα του επιστρέψει όλες τις προκαταβολές στην περίπτωση που το ναυπηγείο αποτύχει να παραδώσει τελικά το πλοίο.

Πίνακας 26: Συμβάσεις και πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει η Τουρκία

IMO Convention 48
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
LOAD LINES Convention 66
LOAD LINES Protocol 88
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
STCW Convention 78
SAR Convention 79
INMARSAT Convention 76
INMARSAT OA 76
INMARSAT amendments 94
INMARSAT amendments 98
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex V)
CLC Protocol 92
FUND Protocol 92
LLMC Convention 76
SUA Convention 88
SUA Protocol 88
OPRC Convention 90

Πηγή: www.imo.org

3.11 Κύπρος

Ο στόλος υπό σημαία Κύπρου αποτελεί το 2007 ένα 2,63% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το 1996 η Κύπρος καταλάμβανε το 5,05%, ενώ από τότε το ποσοστό επί της παγκόσμιας χωρητικότητας συνεχώς μειώνεται. Παραπάνω από ο μισό του υπό κυπριακή σημαία στόλου αποτελείται από πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, το 22% περίπου είναι δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου το 15% περίπου είναι πλοία μεταφοράς Ε/Κ ενώ το υπόλοιπο ποσοστό είναι πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και λοιποί τύποι πλοίων. Αξίζει να σημειώσουμε ότι το 50% των πλοίων που είναι νηολογημένα στο κυπριακό νηολόγιο είναι πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Πίνακας 27: Κατανομή του εμπορικού στόλου υπό σημαία Κύπρου 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container ships	Other types	% επί της Παγκόσμιας Χωρητικότητας
1996	37.966.130	6.752.008	21.726.491	6.371.794	2.002.156	1.113.681	5,05%
1997	36.994.017	6.685.656	20.232.826	6.638.150	2.462.572	974.813	4,77%
1998	36.298.751	6.909.009	19.089.535	6.332.083	2.745.215	1.222.909	4,60%
1999	36.669.359	6.876.774	19.836.970	5.824.686	2.895.366	1.235.563	4,65%
2000	36.165.000	7.133.000	19.787.000	5.214.000	2.809.000	1.222.000	4,47%
2001	35.832.000	6.471.000	20.704.000	4.802.000	2.721.000	1.134.000	4,34%
2002	36.029.000	6.642.000	21.697.000	4.136.000	3.219.000	335.000	4,27%
2003	35.332.000	6.866.000	21.471.000	3.557.000	3.155.000	283.000	4,12%
2004	34.181.000	7.922.000	20.009.000	2.708.000	3.377.000	164.000	3,82%
2005	30.316.000	5.899.000	18.544.000	2.379.000	3.330.000	164.000	3,16%
2006	30.068.000	6.252.000	17.248.000	2.337.000	4.034.000	197.000	2,88%
2007	29.431.000	6.561.000	15.964.000	2.061.000	4.570.000	277.000	2,63%

Πηγή : UNCTAD Review of Maritime Transport 1996-2007

3.11.1 Θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας στην Κύπρο⁵⁸

Η Κύπρος απέκτησε την ανεξαρτησία της το 1960 και έπειτα από τρία χρόνια δημιουργήθηκε το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN). Με συντονισμένες κινήσεις δημιουργήθηκε το πλαίσιο που θα καθιστούσε αργότερα την Κύπρο σημαντική ναυτιλιακή δύναμη με κύριους πυλώνες τους νόμους 45/1963 (περί Νηολόγησης Πώλησης και υποθήκευσης πλοίων, 46/1963 (Περί πλοιάρχων και Ναυτικών) και ο νόμος 9/1968 περί φορολογικών διατάξεων. Από τότε και ως το 1974 συνεχιζόταν

⁵⁸ www.mof.gov.cy

αδιάκοπα η δυναμική πορεία του Κυπριακού στόλου. Η εισβολή του 1974 ανέκοψε την πορεία αυτή, ωστόσο τα μέτρα που πήρε η κυβέρνηση το 1978 είχαν σαν αποτέλεσμα, 1200 πλοία να εγγραφούν στο νηολόγιό της. Στα μέσα της δεκαετίας του 1980 η Κύπρος κατείχε ένα ποσοστό γύρω στα 3,5% του παγκοσμίου στόλου και το 1990 βρισκόταν στην τέταρτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης πίσω από τον Παναμά τη Λιβερία και την Ελλάδα.

Το θεσμικό πλαίσιο για τη ναυτιλία και τους λιμένες στην Κύπρο οργανώνεται από το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας το οποίο είναι κομμάτι του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Το TEN έδωσε νέα πνοή στην ναυτιλία της Κύπρου με κυριότερα επιτεύγματα:

- Τη δημιουργία ισχυρού και ανταγωνιστικού νηολογίου με αποτέλεσμα να βρίσκεται μέσα στα δέκα καλύτερα του κόσμου
- Τη δημιουργία ενός δυναμικού θεσμικού πλαισίου ιδανικού για τη λειτουργία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οι αρμοδιότητες του TEN είναι οι εξής:

- Οι νηολογήσεις πλοίων
- Έλεγχος κυπριακών πλοίων σχετικά με την ασφάλεια την πρόληψη της ρύπανσης τις ικανότητες των ναυτικών και τις συνθήκες εργασίας
- Επιθεώρηση αλλοδαπών πλοίων σε Κυπριακά Λιμάνια
- Εκπαίδευση ναυτικών
- Επιβολή φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο.
- Σύναψη διμερών και πολυμερών συμβάσεων και συμφωνιών, συμμετοχή σε διεθνής οργανισμού για την προάσπιση των Κυπριακών ναυτιλιακών συμφερόντων

Το Κυπριακό Νηολόγιο

Το Κυπριακό Νηολόγιο διέπεται από τους εξής νόμους :

1. περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολογήσεις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμος του 1963 (Ν. 45/63). (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963) όπως τροποποιήθηκε με τους αναθεωρητικούς νόμους από το 1963 έως και το 2005
2. Τον νόμο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) Νόμος του 1963 (Ν.46/63). (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963) όπως τροποποιήθηκε από το 1965 έως το 2002
3. Τον νόμο περί Κυπριακών Πλοίων (Απαγόρευσις Μεταφορών) Νόμος του 1966 (Ν. 26/66).(Ε.Ε. Αρ. 501, Παρ. Ι, ημερ. 16.06.1966) όπως αναθεωρήθηκε από το 1966 έως το 2009

4. Τον νόμο Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμος του 1989 (Ν. 207/89). (Ε.Ε. Αρ. 2463, Παρ. Ι, ημερ. 08.12.1989) όπως τροποποιήθηκε τελευταία το 2002
5. Τον νόμο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Νόμος του 2001 (Ν. 47(I)/2001). (Ε.Ε.Αρ. 3487, Παρ. Ι(I) , ημερ. 6.4.2001)
6. Τον νόμο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εξοπλισμός Πλοίων) Νόμος του 2002 (Ν. 55(I)/2002) . (Ε.Ε. Αρ. 3608 , Παρ. Ι(I) , ημερ. 31.05.2002)
7. Τον νόμο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ασφάλειας και Υγείας κατά την Εργασία στα Αλιευτικά Σκάφη) Νόμος του 2002.(Ν. 160(I) /2002).(Ε.Ε. Αρ. 3629 Παρ, Ι(I) , ημερ. 09.08.2002)
8. Τον νόμο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ασφάλειας και Υγείας κατά την Εργασία στα Αλιευτικά Σκάφη) Νόμος του 2002.(Ν. 160(I) /2002).(Ε.Ε. Αρ. 3629 , Παρ, Ι(I) , ημερ. 09.08.2002)

και ορίζει σχετικά με τις προϋποθέσεις κυριότητας

α . Παραπάνω από το 50% των μεριδίων του πλοίου πρέπει να ανήκουν σε Κύπριους πολίτες ή σε πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην περίπτωση που οι παραπάνω δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της Κύπρου θα πρέπει να έχουν διορίσει και να διατηρούν κάποιον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο στην Κύπρο.

β. Το 100% των μεριδίων του πλοίου ανήκει σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα τα οποία λειτουργούν :

- i. Σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου και έχουν εγγράψει την εταιρεία τους στην Κύπρο
- ii. Σύμφωνα με τους νόμους άλλου Κ-Μ και έχουν την έδρα τους σε κράτος εντός της ΕΟΧ και έχουν διορίσει εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο στην Κύπρο ή έχουν αναθέσει την διαχείριση του πλοίου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία η οποία έχει έδρα στην Κύπρο,
- iii. Εκτός της Κύπρου ή της Ε.Ε. αλλά έχουν διορίσει εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο στην Κύπρο ή σε εταιρεία διαχείρισης πλοίων που έχει έδρα την Κύπρο.

Συνεπώς όσοι δεν είναι πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να συστήσουν μια εταιρεία στην Κύπρο η οποία θα οριστεί ως πλοιοκτήτρια εταιρεία και ακολούθως η εταιρεία αυτή θα ναυλώσει το πλοίο με τη μέθοδο του πλοίου γυμνού. Η Κυπριακή πλοιοκτήτρια εταιρεία που δημιουργείται αποτελείται από ονομαστικό κεφάλαιο 1000€ και αξία κάθε μετοχής 1€. Η εγγραφή στο Κυπριακό Νηολόγιο ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης επιτρέπεται για :

A. Όλους τους τύπους των πλοίων χωρίς περιορισμούς χωρητικότητας και ηλικίας έως 15 χρονών εκτός από φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 1000κοχ με την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνα με τους νόμους που ορίζει το TEN.

B. Πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 1000κοχ κάτω από πρόσθετους όρους που ορίζει το TEN και θα πρέπει να τηρούνται σε όλη τη διάρκεια που το πλοίο είναι νηολογημένο στο Κυπριακό Νηολόγιο.

Επιτρέπεται επίσης η νηολόγηση φορτηγών πλοίων ηλικίας άνω των 15 ετών και μέχρι 20 με την προϋπόθεση ότι θα περάσει με επιτυχία του ελέγχους που θα γίνουν από την αρμόδια λιμενική αρχή.

Για πλοία μεταξύ 20 και 23 ετών επιτρέπεται η νηολόγηση εάν τα αποτελέσματα του αντίστοιχου ελέγχου είναι ικανοποιητικά και η εταιρεία διαχείρισης είναι κυπριακή ή έχει έδρα την Ε.Ε. και είναι πιστοποιημένη με τον κώδικα ISM.

Τέλος πλοία άνω των 23 ετών μπορεί να νηολογηθεί εάν εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο και επισκέπτεται τουλάχιστον 2 φορές το μήνα (ή 24 φορές ετησίως) κυπριακά λιμάνια δεν έχει κατακρατηθεί από λιμενικές αρχές άλλου κράτους παραπάνω από 1 φορά εντός ενός έτους, έχει περάσει με επιτυχία τον έλεγχο από τις λιμενικές αρχές και λειτουργεί με έδρα την Κύπρο ή άλλη χώρα της Ε.Ε. και είναι πιστοποιημένη με τον κώδικα ISM.

Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία :

Α. οποιασδήποτε ηλικίας που έχουν κατασκευαστεί με σκοπό να επιχειρούν αποκλειστικά στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Β. που έχουν αποκλειστεί από οποιοδήποτε Μνημόνιο Συνεννόησης για λόγους ασφάλειας ή πρόληψης της ρύπανσης.

Γ. που έχουν κατακρατηθεί μετά από λιμενικό έλεγχο περισσότερες από 3 φορές τα τελευταία 2 χρόνια πριν από την αίτηση για νηολόγηση.

Τέλη εγγραφής

Τα τέλη εγγραφής ενός πλοίου εκφράζονται σε € και υπολογίζονται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Για μη επιβατηγά πλοία

ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΕΞΟΔΑ (€)
Για κάθε μια μονάδα άνω των 5.000	0,170860
Για κάθε μια μονάδα μεταξύ 5.001-10.000	0,136688
Για κάθε μια μονάδα άνω των 10.000	0,068344
Το ελάχιστο ποσό ανέρχεται στα €213,58 και το μέγιστο στα €5.125,80	

ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΕΞΟΔΑ(€)
Για κάθε μονάδα χωρητικότητας	0,256290
Ελάχιστο έξοδα	427,15

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες φορολογούνται βάσει της ολικής χωρητικότητας των πλοίων τους που είναι εγγεγραμμένα στο Κυπριακό Νηολόγιο. Οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρίες που λειτουργούν στην Κύπρο έχουν την επιλογή είτε να φορολογούνται βάσει της χωρητικότητας των πλοίων που διαχειρίζονται ως ποσοστό του κανονικού συντελεστή (εξαιρούνται τα κυπριακά πλοία που βρίσκονται υπό την πλήρη διαχείριση τους), είτε να φορολογούνται με βάση τα έσοδα τους με ποσοστό 4,25%.

Φορολογία βάση της χωρητικότητας

Για όλα τα πλοία πλην των επιβατηγών ο τύπος υπολογισμού φορολογίας των πλοίων είναι ο ακόλουθος:

(Βασική χρέωση + Συντελεστής χωρητικότητας) X συντελεστή ηλικίας

Η βασική χρέωση είναι 170,86€ και ο συντελεστής χωρητικότητας είναι ο ακόλουθος

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΧ	ΕΞΟΔΑ ΣΕ €
Για κάθε μονάδα χωρητικότητας έως 1.600	0,444236
Για κάθε μονάδα χωρητικότητας μεταξύ 1.601-10.000	0,273376
Για κάθε μονάδα χωρητικότητας μεταξύ 10.001-50.000	0,102516
Για κάθε μονάδα χωρητικότητας άνω των 50.000	0,068344

Ο συντελεστής ηλικίας έχει ως εξής:

- Για πλοία ηλικίας έως 10 χρόνια είναι 0,75
- Για πλοία από 11-20 χρόνια είναι 0,75
- Για πλοία άνω των 20 ετών είναι 1,30

Εκτός από το ευέλικτο νηολόγιο και τις χαμηλές σχετικά χρεώσεις φορολογίας και νηολόγησης η επιτυχία του Κυπριακού νηολογίου έγκειται και στις διμερείς συμβάσεις που έχει υπογράψει για αποφυγή διπλής φορολογίας. Κύπρος έχει υπογράψει συμβάσεις διπλής φορολογίας με 36 χώρες όπως φαίνεται και στην παρακάτω λίστα.

Πίνακας 28: Πλοιοκτησία και Ποσοστά στόλου κυπριακής ιδιοκτησίας στο εθνικό και σε ξένα νηολόγια

Έτος	Αριθμός πλοίων στην κυπριακή σημαία	Αριθμός πλοίων σε ξένες σημαίες	Ποσοστό χωρητικότητας στην κυπριακή σημαία	Ποσοστό χωρητικότητας σε ξένες σημαίες	Ποσοστό % κυπριακής πλοιοκτησίας επί το παγκοσμίου τονάζ
2001	39	36	29.25	70.75	0.35
2002	30	38	29.48	70.52	0.36
2003	41	68	29.65	70.35	0.46
2004	22	54	14.81	85.19	0.37
2005	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2006	97	125	39.64	60,36	N/A
2007	111	144	38,68	61,32	0,08

Πηγή: Review of Maritime Transport 1996-2008

Ο παραπάνω πίνακας μας δείχνει τα ποσοστά του κυπριακής ιδιοκτησίας στόλου, που είναι εγγεγραμμένα στο εθνικό και σε ξένα νηολόγια. Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε ότι οι Κύπριοι πλοιοκτήτες σε ποσοστό 60-70% προτιμούν να εγγράψουν τα πλοία τους σε ξένες σημαίες ενώ ένα ποσοστό από 29 έως 38% προτιμούν το εθνικό νηολόγιο. Παρατηρούμε επίσης ότι το ποσοστό αυτό έχει αυξηθεί κατά 10% τονίζοντας την επιτυχία του κυπριακού κράτους στη δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου και ανταγωνιστικού πλαισίου. Η ανταγωνιστικότητα του έγκειται στη συνεχώς ανανεωμένη νομοθεσία του σχετικά με τη φορολογία τις επενδύσεις καθώς και με τις συνεχείς προσπάθειες που γίνονται για να καταστήσουν τον στόλο όλο και πιο ασφαλή.

3.12 Ελλάδα

Ο υπό ελληνική σημαία στόλος αντιπροσωπεύει στο τέλος του 2007 το 5,49% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το 62,3% είναι Δ/Ξ μεταφοράς πετρελαίου, το 30% είναι πλοία μεταφοράς χύδην ξυρού φορτίου, το 4,5% είναι πλοία μεταφοράς Ε/Κ και το υπόλοιπο ποσοστό μοιράζεται σε πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και λοιπούς τύπους πλοίων.

Πίνακας 29: Κατανομή υπό ελληνική σημαία στόλου 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας
1996	48.042.326	25.236.215	18.912.482	1.700.044	900.771	1.292.814	6,34%
1997	43.719.351	22.982.811	17.030.612	1.344.267	1.132.912	1.228.749	5,63%
1998	43.413.753	24.155.724	15.709.735	1.091.318	1.257.219	1.199.757	5,50%
1999	42.532.146	25.056.587	13.905.133	901.756	1.406.863	1.261.807	5,39%
2000	44.668.000	25.846.000	14.615.000	829.000	2.061.000	1.267.000	5,53%
2001	48.368.000	27.942.000	16.357.000	700.000	1.866.000	1.503.000	5,86%
2002	49.306.000	28.125.000	16.829.000	609.000	1.923.000	1.820.000	5,84%
2003	54.481.000	31.265.000	20.146.000	445.000	2.190.000	435.000	6,36%
2004	54.642.000	31.035.000	20.468.000	494.000	2.237.000	408.000	6,10%
2005	52.136.000	27.741.000	21.395.000	437.000	2.194.000	370.000	5,43%
2006	54.616.000	32.262.000	18.701.000	446.000	2.576.000	628.000	5,24%
2007	61.384.000	38.273.000	18.928.000	417.000	2.820.000	945.000	5,49%

Πηγή: UNCTAD, Review Of Maritime Transport 1996-2007

3.12.1 Το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο η ελληνική κυβέρνηση προσπάθησε να πάρει μέτρα για την ανασυγκρότηση του κατεστραμμένου ελληνικού εμπορικού στόλου. Οι εγγυήσεις που έδωσε το κράτος για την αγορά των περιφημων Liberties ήταν το πρώτο μέτρο που πήρε το ελληνικό κράτος για την ανασυγκρότηση της ναυτιλίας. Ωστόσο η βασικότερη μέριμνα που πήρε το κράτος μεταπολεμικά ήταν η δημιουργία σταθερού θεσμικού πλαισίου μέσα στο οποίο θα μπορούσε να αναπτυχθεί ο τομέας της ναυτιλίας. Οι κυριότεροι πυλώνες πάνω στους οποίους στηρίχτηκε ήταν ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973) ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

(3816/1958) και οι εγκριτικές πράξεις νηολόγησης από το άρθρο 13 του Νομοθετικού Διατάγματος 2687/1983⁵⁹.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου εισάγει την ευρύτερη έννοια του πλοίου και την εθνικότητα του ελληνικού πλοίου⁶⁰. Σύμφωνα με το άρθρο του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, θα αναγνωρίζεται ένα πλοίο ως ελληνικό όταν ανήκει σε έλληνες πολίτες ή νομικά πρόσωπα και το μετοχικό του κεφάλαιο θα ελέγχεται από έλληνες υπηκόους σε ποσοστό άνω του 50%.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΚΙΝΔ και του άρθρου 6 του ΚΔΝΔ προκύπτει ότι η αναγνώριση του πλοίου ως ελληνικού προκύπτει από την εγγραφή του στο ελληνικό νηολόγιο.

Η νηολόγηση πλοίων άνω των 1500grt που συμμετέχουν στο παγκόσμιο εμπόριο, αποτελούν πηγή σημαντικών συναλλαγματικών εισροών και θεωρούνται κεφάλαια εξωτερικού μπορεί να γίνει και σύμφωνα με το ΝΔ 2687/1953.

Σύμφωνα με τον 2687/1953 με κάθε νηολόγηση πλοίου στη ελληνική σημαία εκδίδεται εγκριτική πράξη (με την συνυπογραφή τριών υπουργείων) η οποία καθορίζει μεταξύ άλλων τη σύνθεση του πληρώματος και την ηλικία των πλοίων που νηολογούνται.

Η φορολόγηση των πλοίων που βρίσκονται στην ελληνική σημαία φορολογούνται με βάση το νόμο 27/1975 και το ΝΔ 2687/1953. Η φορολογία γίνεται με βάση τη χωρητικότητα ενώ απαλλάσσεται ο πλοιοκτήτης ή ο μέτοχος της εταιρείας από οποιουδήποτε τύπου φόρου εισοδήματος και φόρου επί των κερδών.

Υπάρχουν δύο κατηγορίες πλοίων σύμφωνα με το φορολογικό σύστημα.

Στην πρώτη περιλαμβάνονται τα πλοία που μεταφέρουν χύδην φορτία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία των οποίων η χωρητικότητα είναι άνω των 3000 κόρων. Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων και πλοία ψυγεία χωρητικότητας μεταξύ 500 και 3000 κόρων, τα οποία επιχειρούν σε εμπόριο μεταξύ τρίτων χωρών ή στο εμπόριο μεταξύ ξένων λιμένων και ελληνικών. Πλοία επιβατηγά που επιχειρούν σε λιμάνια τρίτων χωρών ή μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών. Κρουαζιερόπλοια άνω των 500 κόρων και πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων, ως και πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, που χρησιμοποιούνται, ως γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού για δύλιση και αποθήκευση πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

Στη δεύτερη περιλαμβάνονται όλα τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα των οποίων η φορολογία υπολογίζεται μόνο με τη χωρητικότητα.

⁵⁹ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2000 Εκδόσεις Σταμούλη

⁶⁰ Ν. Πουλάντζας Ναυτικό Δίκαιο Τεύχος Α, 1998 Εκδόσεις Σταμούλη

Ο φόρος για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας, υπολογίζεται με βάση την ηλικία και της εις κόρους ολικής χωρητικότητας αυτών, ως εξής:

Ηλικία Πλοίου	Δολάρια ανά κόρο
0-4	1,1236
5-9	2,0140
10-19	1,9716
20-29	1,8656
>30	1,4416

ΚΟΧ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
100-10,000	1,2
10,001-20,000	1,1
20,001-40,000	1
40,001-80,000	0,9
80,001+	0,8

Ο φόρος για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας, καθορίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ/ΚΟΡΟΥΣ	ΚΛΙΜΑΚΑ ΦΟΡΟΥ	ΚΟΡΟΙ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΦΟΡΟΣ
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	3	100	71

Όταν η χωρητικότητα υπερβαίνει τους 100 κόρους ο φόρος είναι 1€/κόρο. Ο παραπάνω φόρος μειώνεται κατά:

- 50% που δραστηριοποιούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ή ξένων λιμανιών ή μεταξύ μόνο ξένων λιμανιών
- 60% για επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα
- 75% για αλιευτικά σκάφη.

Διμερής Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας.

Η Ελλάδα έχει υπογράψει συμβάσεις για αποφυγή διπλής φορολογίας με 34 χώρες από το 1953 έως το 2002. Αυτές είναι:

- | | | |
|---------------------|------------------|--------------------|
| 1. ΗΠΑ | 4. Γαλλία | 8. Κύπρος |
| 2. Ηνωμένο Βασίλειο | 5. Ινδία | 9. Βέλγιο |
| 3. Σουηδία | 6. Ιταλία | 10. Αυστρία |
| 12. Ολλανδία | 7. Γερμανία | 11. Φινλανδία |
| 13. Ουγγαρία | 20. Βουλγαρία | 28. Ισπανία |
| 14. Ελβετία | 21. Λουξεμβούργο | 29. Γεωργία |
| 15. Τσεχοσλοβακία | 22. Κορέα | 30. Νότιος Αφρική. |
| 16. Πολωνία | 23. Ισραήλ | 31. Αρμενία |
| 17. Νορβηγία | 24. Κροατία | 32. Ουκρανία |
| 18. Δανία | 25. Ουζμπεκιστάν | 33. Ρωσία |
| 19. Ρουμανία | 26. Αλβανία | 34. Σλοβενία |
| | 27. Πορτογαλία | |

Ευνοϊκό πλαίσιο για την εγκατάσταση εθνικών και αλλοδαπών εταιρειών ορίζει και ο Αναγκαστικός Νόμος 89/1967. Σύμφωνα με αυτόν οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται με την διαχείριση πλοίων εκτός της ελληνικής επικράτειας εξαιρούνται από κάθε εταιρικό ή φόρο εισοδήματος επί των εσόδων που δημιουργήθηκαν από δραστηριότητες εκτός Ελλάδος. Εξαιρούνται επίσης από τη φορολογία εισοδήματος οι αλλοδαποί των εταιρειών αυτών.

Τέλος αξίζει να σημειώσουμε τον νόμο 959 του 1979 ο οποίος την ναυτική εταιρεία. Σύμφωνα με αυτόν, η ναυτική εταιρεία είναι μια ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία που στοχεύει στη διευκόλυνση της ναυτιλιακής εταιρείας με έναν πολύ εύκαμπτο πλαίσιο.

Το ελληνικό κράτος από τα τέλη του 1990 άρχισε να προετοιμάζει το έδαφος για την απελευθέρωση στον τομέα της εσωτερικής ακτοπλοΐας η οποία θεσμοθετείται με τον νόμο 2932/2001. (Νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές

Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών

Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001).

Σύμφωνα με αυτόν ορίζεται ότι από 1η Νοεμβρίου 2001 :

- απελευθερώνονται οι υπηρεσίες μεταφορών μέσα στην κοινότητα
- επιβάλλεται η σταδιακή μείωση της επιτρεπόμενης ηλικίας των επιβατηγών πλοίων από 35 σε 30 έτη
- Προβλέπονται Συμβάσεις Δημοσίας Υπηρεσίας μετά από Ευρωπαϊκό Διαγωνισμό για τη διασφάλιση της συγκοινωνίας στις γραμμές που δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον ελεύθερης δρομολόγησης.

- Δημιουργείται Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με γνωμοδοτικές αρμοδιότητες, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι όλων των ενδιαφερομένων φορέων καθώς και της Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.
- Δημιουργείται Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδομεταφορών για τον έλεγχο της λειτουργίας της νέας ακτοπλοϊκής αγοράς και το σεβασμό των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού.
- Μετατρέπονται τα Λιμενικά Ταμεία σε Α.Ε.
- Δίνονται περαιτέρω κίνητρα για αποφοίτους Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού

Ο νόμος 2843/2000 και ειδικά το τμήμα Β (Επενδύσεις στην ποντοπόρο ναυτιλία μέσω του χρηματιστηρίου Αθηνών) είναι μια πρώτη προσπάθεια για να ανακοπεί η πορεία των ναυτιλιακών κεφαλαίων προς διεθνής κεφαλαιαγορές. Ο νόμος 2992/2002 διόρθωσε τον 2843/2000 δημιουργώντας ένα πιο ευέλικτο επενδυτικό πλαίσιο.

Ψηφίζεται ο Νόμος 2881/2001 «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ Α' 16/6.2.2001), ο οποίος απλοποιεί τις διαδικασίες και μειώνει την γραφειοκρατία σε περιπτώσεις ναυαγίων

Με το ΦΕΚ 1393/14/11/2000 αναδιοργανώνεται ο κανονισμός σπουδών στις ΑΕΝ βελτιώνονται και εκσυγχρονίζονται οι συνθήκες εκπαίδευσης και διευκολύνεται ο τρόπος εισαγωγής σε αυτές.

Με τον νόμο 3091/2002 μειώνεται η φορολογία επί της χωρητικότητας κατά 40% σε φορτηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια που επιχειρούν μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή αποκλειστικά μεταξύ ξένων λιμανιών. Επιπλέον μειώνεται ο φόρος εισοδήματος των κατωτέρων πληρωμάτων μειώνεται στο 3% και των αξιωματικών στο 6%.

Τέλος το 2002 διαμορφώθηκε νέα στρατηγική για την Λιμενική Πολιτική εντάσσοντας στην ατζέντα τον Σχεδιασμό Διευρωπαϊκών Δικτύων, το πρόγραμμα Marco Polo και την Πολιτική Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Η χώρα μας μπορεί να έχει τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία στο κόσμο και ένα ευνοϊκό πλαίσιο ανάπτυξης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ωστόσο το μεγάλο αγκάθι της ναυτιλίας είναι σήμερα η διαρκής μείωση ελλήνων ναυτικών στα ελληνόκτητα πλοία. Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά ο αριθμός εισακτέων στις ΑΕΝ διαρκώς μειώνεται (βλ. παράρτημα) ενώ διογκώνεται συνεχώς το ποσοστό των φοιτητών που εγκαταλείπουν χωρίς να αποφοιτήσουν.

Πίνακας 30: Πλοιοκτησία και Ποσοστά στόλου ελληνικής ιδιοκτησίας στο εθνικό και σε ξένα νηολόγια

Έτος	Αριθμός πλοίων στην ελληνική σημαία	Αριθμός πλοίων σε ξένες σημαίες	% χωρητικότητας στην ελληνική σημαία	% χωρητικότητας σε ξένες σημαίες	% ελληνικής πλοιοκτησίας επί το παγκοσμίου τανάζ
1996	912	2003	39,23	60,77	17,41
1997	848	2240	34,37	65,63	17,63
1998	800	2353	32,95	67,05	17,90
1999	752	2495	30,50	69,5	18,21
2000	785	2476	30,45	69,55	19,09
2001	789	2374	31,35	68,65	19,2
2002	758	2345	29,93	70,07	19,52
2003	751	2363	31,88	68,12	20,26
2004	739	2245	32,87	67,13	18,48
2005	709	2318	29,05	70,95	18,02
2006	707	2377	29,25	70,75	17,39
2007	736	2379	31,94	68,06	16,81

Πηγή: Review of Maritime Transport 1996-2008

Από το 1996 έως το 2007 η ελληνική πλοιοκτησία έχει στην κατοχή της περίπου 17-18% του παγκόσμιου τανάζ. Το ποσοστό ελληγόκτητων πλοίων που βρίσκονται κάτω από την ελληνική σημαία κυμαίνεται από 39,23-31,94%.

3.12.2 Ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα οι κυριότερες κατά σειρά δυναμικότητας ναυπηγικές μονάδες είναι αυτή του Σκαραμαγκά, της Ελευσίνας, της Σύρου και της Αυλίδας και η Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος Ελευσίνας.

Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά από ιδρύθηκαν το Ελληνικό Ναυτικό το 1939 προκειμένου να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του πολεμικού ναυτικού. Το 1987 περνούν στην ιδιοκτησία του εφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου και διανύουν φάση ανάπτυξης έως τη δεκαετία του 1980 οπότε η διεθνής ναυτιλιακή κρίση επηρέασε σε μεγάλο την παραγωγή και τη βιωσιμότητα των ναυπηγείων. Το 1985 τα ναυπηγεία περνούν στα χέρια της ETBA ως και το 1995 όπου το 49% των ναυπηγείων δόθηκε μέσω μετοχών στους εργαζόμενους (Νόμος 2367/1995). Ο Νόμος αυτός όριζε τους όρους μεταβίβασης μετοχών στους εργαζομένους σε ποσοστό 49%. Το υπόλοιπο 51% παρέμεινε στην ETBA και σύμφωνα με τον νόμο απαγορεύετε η πώληση μετοχών σε τρίτους. Από το 1985 έως το 1999 το προσωπικό μειώθηκε κατά 5000 και το 1999 με την θέσπιση του 2367 αποχώρησαν 1000 εργαζόμενοι. Το 2002 τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά μετά από πλειοδοτικό διαγωνισμό πέρασαν στα χέρια της ναυπηγικής εταιρείας Howaldtswerke - Deutsche Werft GmbH (HDW) (η οποία αργότερα εξαγοράστηκε από την ThyssenKrupp Marine Systems).

Τα ναυπηγεία της Ελευσίνας ιδρύθηκαν το 1968 από τον εφοπλιστή Ανδρεάδη. Το 1975 κρατικοποιούνται ως το 1989, το 1992 περνούν στην κατοχή του Ομίλου Περατικού και το 1997 περνούν στον έλεγχο του Ομίλου Ταβουλάρη.

Το Νεώριο Σύρου είναι το παλαιότερο ναυπηγείο στην σύγχρονη ιστορία της Ελλάδος αφού ιδρύθηκε το 1861. Σήμερα λειτουργεί υπό τον όμιλο Ταβουλάρη.

Τα Ναυπηγεία της Αυλίδας ιδρύθηκαν το 1971 από τον εφοπλιστή Ι. Καρρά. Το 1975 η ΕΤΒΑ απέκτησε τον έλεγχο των ναυπηγείων οδηγώντας τα σε αδράνεια την τριετία 1986-1989. Το 1989 ενοικιάστηκαν για 10 χρόνια από στον όμιλο Δελάκη και το 1999 μετά από πλειοδοτικό διαγωνισμό περιήλθαν στον σημερινό ιδιοκτήτη τον Σταύρο Ηλία.

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος-Σαλαμίνας αποτελείται από τους εξής λιμένες :

1. Λιμένας Περάματος
2. Μώλος Δραπετσώνας
3. Λιμένας Ηρακλέους
4. Κεντρικός Λιμένας
5. Λιμένας Σαλαμίνας

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος Σαλαμίνας περιλαμβάνει μικρές και μεσαίες αυτόνομες επιχειρήσεις. Κατά καιρούς έχουν φτάσει σε σημείο να υπερβούν το συνολικό επισκευαστικό έργο όλης της ελληνικής βιομηχανίας εξαιτίας της απaráμιλλης τεχνογνωσίας των απασχολούμενων συνεργείων.

3.9.3 Το Θεσμικό Πλαίσιο της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας⁶¹

Η Ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα έχει συρρικνωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια εξαιτίας της έλλειψης σαφούς και συστηματικής πολιτικής ανάπτυξης. Μετά την κρίση την περίοδο του 1980 και την στροφή του όγκου της παραγωγής πλοίων προς τις ανατολικές χώρες της Ασίας δεν έγινε κάποιο ουσιαστικό βήμα για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Το 1998 το ελληνικό κράτος έκανε ένα βήμα για τη δημιουργία σαφούς θεσμικού πλαισίου για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Ο νόμος πλαίσιο 2642/98 (Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων και άλλες διατάξεις) θέτει το πεδίο για ανάπτυξη και ενίσχυση του κλάδου. Το 1999 θεσπίζεται ο νόμος 2742/1999 (Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις) ο οποίος αποσκοπεί στη σωστή και μακροπρόθεσμη

⁶¹ Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, 2002 JJ Hellas

διαχείριση των παραλιακών ζωνών με βασικό στόχο την επιδίωξη της βιώσιμης ανάπτυξης.

Το 2001 ο νόμος 2965/01 (Ν. 2965/2001 ΦΕΚ 270Α/23-11-2001 "Βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής" σε αντικατάσταση του Π.Δ. 84/84) προσδιορίζει τις προϋποθέσεις ιδρύσεως βιομηχανικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων στην περιοχή της Αττικής και δημιουργεί νομικό πλαίσιο λειτουργίας στις ναυπηγοεπισκευαστικές περιοχές.

Τα παραπάνω νομοθετήματα είναι ικανά να φέρουν μια σχετική ανάπτυξη στη βιομηχανία η οποία αντιμετωπίζει προβλήματα όπως :

- Έλλειψη πολιτικής
- Το υψηλό εργατικό κόστος
- Τα μέτρα προστασίας των εργαζομένων και του περιβάλλοντος
- Ο υψηλός βαθμός ανταγωνισμού στο κλάδο
- Η ασαφής δομή των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος
- Η αδυναμία του δημοσίου να υλοποιήσει επιδοτήσεις προερχόμενες από την Ε.Ε.
- Προβλήματα υποδομών και ανεπάρκεια κατάλληλου εξοπλισμού,
- Αδυναμίες χρηματοδότησης

3.13 Ιταλία

Από το 1996 έως το 2007 η Ιταλία έχει στη σημαία της ένα ποσοστό από 0,97% έως 1,36% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το μεγαλύτερο ποσοστό του υπό Ιταλικής σημαίας στόλου το 2007 είναι δεξαμενόπλοια (42,33%) και τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (27,5%). Το 11% περίπου είναι πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, το 9,8% είναι πλοία μεταφοράς Ε/Κ και το υπόλοιπο 9,2% ανήκει στην κατηγορία λοιποί τύποι πλοίων.

Πίνακας 31: Κατανομή υπό ιταλική σημαία στόλου 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	% επί της Παγκόσμιας Χωρητικότητας
1996	8.442.167	3.040.721	2.881.742	713.123	408.305	1.398.276	1,11%
1997	7.514.397	2.725.974	2.432.032	699.321	393.192	1.263.878	0,97%
1998	8.301.445	2.617.052	2.859.224	813.784	393.192	1.618.193	1,05%
1999	9.768.821	2.801.375	3.496.973	926.251	652.997	1.891.225	1,24%
2000	10.366.000	2.821.000	3.849.000	910.000	803.000	1.902.000	1,28%
2001	10.305.000	2.475.000	3.456.000	1.124.000	914.000	2.336.000	1,25%
2002	11.500.000	3.739.000	2.808.000	1.111.000	1.005.000	2.837.000	1,36%
2003	10.575.000	4.535.000	2.606.000	1.312.000	830.000	1.293.000	1,23%
2004	11.316.000	5.138.000	2.750.000	1.361.000	798.000	1.269.000	1,26%
2005	12.074.000	5.374.000	3.235.000	1.422.000	897.000	1.147.000	1,26%
2006	13.279.000	5.533.000	3.950.000	1.473.000	1.067.000	1.256.000	1,27%
2007	13.267.000	5.616.000	3.651.000	1.478.000	1.301.000	1.221.000	1,19%

Πηγή: UNCTAD, Review Of Maritime Transport 1996-2007

3.13.1 Θεσμικό Πλαίσιο ναυτιλίας στην Ιταλία

Το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας στην Ιταλία ασκείται από τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Μεταφορών και εσωτερικής ναυσιπλοΐας του τμήματος Μεταφορών ναυσιπλοΐας συστημάτων πληροφόρησης και στατιστικής το οποίο αποτελεί υποδιεύθυνση του υπουργείου μεταφορών και υποδομών⁶².

⁶² <http://www.mit.gov.it>

Στα τέλη του 2002 το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων που κατέχονται από Ιταλούς πλοιοκτήτες βρίσκεται στην Ιταλική σημαία σε ποσοστό 68,15% ενώ το ποσοστό των Ιταλικών πλοίων που βρίσκεται σε ξένες σημαίες είναι 31,85%. Το ποσοστό των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο βλέπουμε ότι έχει αυξηθεί κατά 50% από το 1997 μέχρι το 2002. Η αύξηση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι προτίμησαν το Διεθνές Ιταλικό Νηολόγιο (IRS INTERNATIONAL REGISTRY OF SHIPPING) , στο οποίο βρίσκεται το 72% του εθνικού στόλου⁶³.

Ο Ιταλικός στόλος χαρακτηρίζεται τεχνολογικά αναπτυγμένος και σχετικά μικρής ηλικίας. Το 52% των πλοίων είναι λιγότερο από 10 ετών, ενώ το 31% δεν έχει συμπληρώσει μέχρι τώρα 5 χρόνια υπηρεσίας. Ο εκσυγχρονισμός των πλοίων άρχισε από την προηγούμενη δεκαετία και συνεχίζεται. Από το 1992 έως το 2001 462 πλοία παρελήφθησαν, ενώ αναμένονται άλλες 78 νέες κατασκευές. Σύμφωνα με έρευνα του υπουργείου μεταφορών της Ιταλίας η ναυτιλία στην χώρα το 2000 έφερε έσοδα 26,3 δις ευρώ ποσό που αναλογεί με στο 2,3% του εγχώριου ΑΕΠ.

Φορολογία επί των πλοίων

Η Ιταλία ακολούθησε πρόσφατα ένα νέο φορολογικό σύστημα με βάση τη χωρητικότητα σύμφωνα με τα άρθρα 155 και 161 του Ιταλικού Φορολογικού Κώδικα. Ο κώδικας εφαρμόστηκε για πλοία χωρητικότητας άνω των 100 τόνων. Σύμφωνα με το καθεστώς φορολογίας, το εισόδημα που προκύπτει από την δραστηριοποίηση Ιταλών πλοιοκτητών στο διεθνές εμπόριο που έχουν εγγράψει τα πλοία τους στο Διεθνές Ιταλικό νηολόγιο, θα υπόκειται σε 33% για λόγους φορολογίας επί του εισοδήματος και 4.25% για τοπικούς φόρους.

Το παραπάνω σύστημα θα εφαρμόζεται σε πλοία:

- Που έχουν χωρητικότητα άνω των 100 τόνων
- Που είναι νηολογημένα στο Ιταλικό Διεθνές Νηολόγιο
- Και δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο αγαθών, στη μεταφορά επιβατών, στη διάσωση και σε λοιπές βοηθητικές ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Ο υπολογισμός της φορολογίας επί του εισοδήματος γίνεται ως εξής:

Πολλαπλασιάζουμε έναν συντελεστή που σχετίζεται με το ημερήσιο κέρδος ανά τόνο (το οποίο ποικίλει από 0,0070 € έως 0,0020 € ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου) με έναν συντελεστή που σχετίζεται με την ηλικία του πλοίου. Το παραπάνω αποτέλεσμα πολλαπλασιάζεται έπειτα από τις μέρες τις οποίες το πλοίο είναι ενεργό μέσα στο δημοσιονομικό έτος. Οι μέρες τις οποίες το πλοίο είναι ανενεργό εξαιτίας επισκευών, συντήρησης είναι προσωρινά παροπλισμένο όπως επίσης τις μέρες της ναύλωσης κατά παραχώρηση (demise charter) δεν λαμβάνονται υπ' όψιν.

⁶³ ECSCA (European Community Shipowners' Association) Annual Report 2006-2007

Πίνακας 32: Ιταλικής πλοιοκτησίας στόλος στο εγχώριο νηολόγιο και σε ξένες σημαίες

Έτος	Αριθμός πλοίων στην ιταλική σημαία	Αριθμός πλοίων σε ξένες σημαίες	Ποσοστό χωρητικότητας στην ιταλική σημαία	Ποσοστό χωρητικότητας σε ξένες σημαίες	Ποσοστό ιταλικής πλοιοκτησίας επί το παγκοσμίου τονάζ
1996	452	151	63,71	36,29	1,77
1997	429	152	56,79	43,21	1,68
1998	451	134	61,36	38,64	1,65
1999	489	142	64,49	35,51	1,85
2000	502	129	65,92	34,08	1,76
2001	518	128	65,99	34,01	1,72
2002	519	119	68,15	31,85	1,59
2003	531	121	71,51	29,49	1,60
2004	530	136	69,61	30,39	1,60
2005	543	159	71,34	29,66	1,60
2006	575	164	72,42	27,58	1,63
2007	559	214	64,37	35,63	1,71

Πηγή: Unctad Review of Maritime Transport 1997-2008

Η δημιουργία δεύτερου νηολογίου και η εφαρμογή του συστήματος φορολογίας βάση χωρητικότητας στην Ιταλία έχει διατηρήσει ένα σχετικά υψηλό ποσοστό πλοίων στο Ιταλικό νηολόγιο και έχει αποτρέψει σημαντικά τη φυγή πλοίων ιταλικής πλοιοκτησίας σε ξένες σημαίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 33: ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΙΜΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΥΠΟΓΡΑΨΕΙ Η ΙΤΑΛΙΑ (2008)

IMO Convention 48
IMO amendments 91
IMO amendments 93
SOLAS Convention 74
SOLAS Protocol 78
SOLAS Protocol 88
LOAD LINES Convention 66
LOAD LINES Protocol 88
TONNAGE Convention 69
COLREG Convention 72
CSC Convention 72
SFV Protocol 93
STCW Convention 78
SAR Convention 79
INMARSAT Convention 76

INMARSAT OA 76
INMARSAT amendments 98
FACILITATION Convention 65
MARPOL 73/78 (Annex I/II)
MARPOL 73/78 (Annex III)
MARPOL 73/78 (Annex IV)
MARPOL 73/78 (Annex V)
MARPOL Protocol 97 (Annex VI)
London Convention 72
London Convention Protocol 96
INTERVENTION Convention 69
INTERVENTION Protocol 73
CLC Protocol 76
CLC Protocol 92

ΠΗΓΗ: www.imo.org

3.14 Μάλτα

Ο στόλος υπό σημαία Μάλτας έφτασε στο 4,05% στο τέλος του 2007 και αποτελείται σχεδόν εξολοκλήρου από πλοία ξένης ιδιοκτησίας. Συγκεκριμένα μόνο το 57,5% του συνολικού στόλου της Μάλτας είναι πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Πίνακας 34: Κατανομή στόλου υπό σημαία Μάλτας 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	% επί της Παγκόσμιας Χωρητικότητας
1996	32.168.358	13.655.261	12.798.875	4.408.655	600.622	704.945	4,24%
1997	38.006.551	16.665.836	14.818.464	4.873.379	735.435	913.437	4,90%
1998	39.891.334	18.246.108	14.736.239	5.087.947	704.171	1.116.869	5,06%
1999	46.749.434	22.148.889	17.079.394	5.370.264	939.802	1.211.085	5,93%
2000	46.330.000	20.844.000	18.237.000	5.195.000	940.000	1.114.000	5,73%
2001	44.272.000	18.843.000	18.445.000	4.486.000	1.137.000	1.361.000	5,36%
2002	42.610.000	17.345.000	19.963.000	3.922.000	1.112.000	268.000	5,05%
2003	40.998.000	16.229.000	19.633.000	3.578.000	1.206.000	351.000	4,78%
2004	36.101.000	12.247.000	18.510.000	3.422.000	1.477.000	445.000	4,03%
2005	36.942.000	12.476.000	18.914.000	3.539.000	1.553.000	461.000	3,85%
2006	40.440.000	13.627.000	21.105.000	3.680.000	1.520.000	509.000	3,88%
2007	45.218.000	15.354.000	23.339.000	4.124.000	1.785.000	616.000	4,05%

Πηγή: Unctad Review of Maritime Transport 1997-2008

Το 33,95% των πλοίων που έχουν εγγραφεί στο Μαλτέζικο νηολόγιο είναι πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, το 51,60% είναι δεξαμενόπλοια, το 9,10% είναι πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου ενώ μόλις το 3,9% αποτελείται από πλοία μεταφοράς Ε/Κ.

3.14.1 Το νηολόγιο της Μάλτας⁶⁴

Η εγγραφή ενός πλοίου στο νηολόγιο της Μάλτας διέπεται από το νόμο Εμπορικής Ναυτιλίας του 1973, ο οποίος είναι βασισμένος σε Αγγλική νομοθεσία, και ισχύει σήμερα όπως διορθώθηκε με τους αντίστοιχους νόμους το 1986, 1988, 1990 και το 2000.

Σύμφωνα με την νομοθεσία της, όλα οι τύποι πλοίων μπορούν να εγγραφούν στο νηολόγιο της Μάλτας με την προϋπόθεση ότι ανήκουν εξολοκλήρου από

- Μαλτέζους πολίτες

⁶⁴ <http://www.kpmg.com.mt/>

- Εταιρείες που ιδρύονται σύμφωνα τους νόμους της Μάλτας
- Πολίτες της Ε.Ε. με την προϋπόθεση ότι έχουν ορίσει έναν Μαλτέζο πράκτορα
- Νομικά πρόσωπα που έχουν έδρα εκτός της Μάλτας και Ε.Ε.

Πλοία που έχουν χτιστεί πριν από περισσότερα από 25 χρόνια από το έτος αίτησης για νηολόγηση δεν μπορούν να εγγραφούν στο νηολόγιο της Μάλτας. Πλοία ηλικίας πάνω από 20 ετών και λιγότερο από 25 ετών απαιτείται να περάσουν από επιθεώρηση από τη διοίκηση του κράτους σημαίας πριν την προσωρινή νηολόγηση. Πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών και κάτω από 20 ετών απαιτείται να περάσουν επιθεώρηση πριν ή μέσα στο μήνα της προσωρινής νηολόγησης.

Διαδικασία νηολόγησης.

Ένα πλοίο εγγράφεται για πρώτη φορά στο προσωρινό νηολόγιο της Μάλτας για έξι μήνες (διάστημα το οποίο μπορεί να επεκταθεί όχι παραπάνω από άλλους έξι μήνες) μέσα στους οποίους πρέπει να ολοκληρωθούν όλες οι γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Ναύλωση πλοίου γυμνού είναι εφικτή για ξένα πλοία στη σημαία της Μάλτας και για Μαλτέζικα πλοία σε ξένη σημαία.

Έξοδα νηολόγησης και φόροι

Για πλοία μήκους πάνω από 24 μέτρα η χρέωση για άδεια ασυρμάτου είναι αυτή τη στιγμή 115€

Η φορολογία πλοίων υπολογίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Ship of Net Tonnage (NT)		Fee on Registration	Annual Tonnage Tax
Exceeding	Not Exceeding		
0	2,500	€ 575	€ 875
2,500	8,000	€ 575 plus 23 cents for every NT in excess of 2,500 NT	€ 875 plus 35cents for every NT in excess of 2,500 NT
8,000	10,000	€ 1,840 plus 7 cents for every NT in excess of 8,000 NT	€ 2,800 plus 19 cents for every NT in excess of 8,000 NT
10,000	15,000	€ 1,980 plus 7 cents for every NT in excess of 10,000 NT	€ 3,180 plus 14 cents for every NT in excess of 10,000 NT
15,000	20,000	€ 2,330 plus 7 cents for every NT in excess of 15,000 NT	€ 3,880 plus 12 cents for every NT in excess of 15,000 NT
20,000	30,000	€ 2,680 plus 7 cents for every NT in excess of 20,000 NT	€ 4,480 plus 9 cents for every NT in excess of 20,000 NT
30,000	50,000	€ 3,380 plus 7 cents for every NT in excess of 30,000 NT	€ 5,380 plus 7 cents for every NT in excess of 30,000 NT
Exceeding 50,000		€ 4,780 plus 7 cents for every NT in excess of 50,000 NT	€ 6,780 plus 5 cents for every NT in excess of 50,000 NT

Οι παραπάνω χρεώσεις αυξάνονται ή μειώνονται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου ως εξής:

Age of Ship		Reduction of Fee on Registration %	Reduction or Increase on Annual Tonnage Tax %	
Equal to or Exceeding	Less than			
Years				
0	5	50	-30	
5	10	25	-15	
10	15	-	-	
15	20	-	+5	
20	25	-	+10	Subject to Minimum Increase of € 1,164.69
25	30	-	+25	
Equal to or Exceeding 30		-	+50	

Όταν ο ετήσιος φόρος επί της χωρητικότητας καταβάλλεται μετά από ένα χρόνο από την εγγραφή στο νηολόγιο η χρέωση αυξάνεται κατά 10%.

Επιθεωρήσεις προσωρινής νηολόγησης υπόκεινται σε ελάχιστη χρέωση € 2330. Επιθεωρήσεις μέσα στο μήνα της προσωρινής νηολόγησης (για πλοία από 15 ετών και πάνω μικρότερα όμως των 20 ετών) υπόκεινται σε ελάχιστη χρέωση €1165 για πλοία με καθαρή χωρητικότητα κάτω από 5000 κόρους (πλοία πάνω από 5000 κόρους δεν υπόκεινται σε χρεώσεις αυτού του τύπου).

Από το 1998 η Μάλτα προωθεί συνεχή αλλαγές στον τομέα των μεταφορών και έχει καταβάλλει μεγάλες προσπάθειες για να καταστήσει τον στόλο της πιο ασφαλή. Μετά από διάφορα ατυχήματα που συνέβησαν σε πλοία με μαλτέζικη σημαία, με σημαντικότερο αυτό του Erika το Δεκέμβρη του 1999 η Μάλτα έχει κακή φήμη σαν σημαία ευκαιρίας. Αν και το ποσοστό κρατήσεων από λιμενικής αρχές παραμένει σημαντικά υψηλό το Paris MOU στην ετήσια έκθεση του 2000 το κατατάσσει στην κατηγορία Medium to High Risk flag state. Ωστόσο οι προσπάθειες για να απομονωθούν τα πλοία που τηρούν χαμηλά στάνταρ ασφαλείας πρέπει να ενταθούν. Το Μάιο του 2001 τέθηκε σε εφαρμογή ένα σχέδιο δράσης το οποίο έθεσε χρονοδιάγραμμα σύγκλισης με τις συνθήκες ασφάλειας στη ναυτιλία που ορίζει η Ε.Ε. . Το 2001 τα αναθεωρήθηκαν οι κανονισμοί σχετικά με τις ρυμουλκώσεις και προσδέσεις στα λιμάνι με αποτέλεσμα την εισαγωγή φορολογική διάκρισης τιμών προς όφελος δεξαμενοπλοίων με ξεχωριστές δεξαμενές για τοποθέτηση έρματος.

Πινάκας 35: Πρωτοκολλά και Συμβάσεις IMO που έχει υπογράψει η Μάλτα (2008)

SOLAS Protocol 78	INMARSAT OA 76	LLMC Protocol 96
SOLAS Protocol 88	INMARSAT amendments 98	SUA Convention 88
LOAD LINES Convention 66	FACILITATION Convention 65	SUA Protocol 88
LOAD LINES Protocol 88	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	OPRC Convention 90
TONNAGE Convention 69	MARPOL 73/78 (Annex III)	OPRC/HNS 2000
COLREG Convention 72	MARPOL 73/78 (Annex V)	BUNKERS CONVENTION 01
STCW Convention 78	London Convention 72	ANTI FOULING 01
SAR Convention 79	CLC Protocol 92	
INMARSAT Convention 76	FUND Protocol 92	

Πηγή: www.imo.org

3.15 Γαλλία

Ο υπό γαλλική σημαία στόλος από το 1996 έως το 2002 αποτελεί ένα 0,71% με 0,92% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το 58,84% του γαλλικού στόλου είναι δεξαμενόπλοια. Μόλις 10,80% είναι το ποσοστό των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων ενώ τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ αποτελούν το 11,37% και ένα 14,07 % είναι πλοία διαφόρων τύπων. Το ποσοστό του γαλλικής ιδιοκτησίας στόλου που βρίσκεται στο εθνικό νηολόγιο κυμαίνεται κατά μέσο όρο στο 50% τα τελευταία χρόνια. Το 2002 η μέση ηλικία του γαλλικού στόλου ήταν 8,1 χρόνια και αποτελώντας έναν από τους νεαρότερους στόλους στον κόσμο.

Πίνακας 36: Κατανομή υπό γαλλική σημαία στόλου 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	% επί της Παγκόσμιας Χωρητικότητας
1996	6.258.838	3.668.301	812.470	385.290	639.670	733.107	0,83%
1997	6.828.189	4.191.336	645.837	350.880	703.471	936.665	0,88%
1998	7.221.445	4.610.955	645.263	425.292	576.401	963.534	0,92%
1999	7.292.503	4.431.806	1.018.615	360.447	518.273	963.362	0,92%
2000	6.883.000	4.149.000	1.019.000	337.000	458.000	920.000	0,85%
2001	6.280.000	3.664.000	689.000	328.000	575.000	1.024.000	0,76%
2002	6.361.000	3.743.000	687.000	312.000	723.000	895.000	0,75%
2003	6.389.000	4.079.000	687.000	248.000	629.000	747.000	0,75%
2004	6.311.000	4.330.000	1.000	236.000	981.000	763.000	0,70%
2005	7.297.000	4.708.000	347.000	224.000	1.185.000	832.000	0,76%
2006	7.627.000	4.478.000	346.000	68.000	1.779.000	956.000	0,73%
2007	7.914.000	4.718.000	346.000	55.000	1.776.000	1.020.000	0,71%

Πηγή: Unctad Review of Maritime Transport 1997-2008

3.15.1 Θεσμικό πλαίσιο της Γαλλίας για τη ναυτιλία

Το θεσμικό πλαίσιο της Γαλλίας σχετικά με την ναυτιλία οργανώνεται από το υπουργείο Οικολογίας Ενέργειας αειφόρου ανάπτυξης και ναυτιλίας (de l'Ecologie, de l' L'Énergie, du Développement durable, et de la Mer).

Η Γαλλία διαθέτει έξι διαφορετικά νηολόγια τα οποία είναι τα εξής:

1. Νηολόγιο που έχει ισχύ στα εσωτερικά ύδατα της Γαλλίας και των υπερπόντιων περιοχών της
2. Το διεθνές Γαλλικό Νηολόγιο (GIR) το οποίο δημιουργήθηκε το Μάιο του 2005
3. Το TAAF (Νηολόγιο γαλλικών νότιων και ανταρκτικών εδαφών
4. Το Νηολόγιο της νέας Καληδονίας

5. Το Νηολόγιο Wallis and Futuna
6. Το Νηολόγιο της Γαλλικής Πολυνησίας

Ενδομεταφορές

Μέχρι το 1999 η ενδομεταφορές στη Γαλλία διεξάγονταν με περιορισμούς και σύμφωνα με το άρθρο 257 του Code des Douanes (11/05/1977). Σύμφωνα με τον Code des Douanes, μόνο πλοία με γαλλική σημαία μπορούν να συμμετέχουν σε μεταφορές μεταξύ γαλλικών λιμανιών. Ο περιορισμός αυτός ίσχυε και για ταξίδια μεταξύ λιμανιών στο υπερπόντιο διαμέρισμα της γαλλικής κυριαρχίας, δηλαδή μεταξύ λιμανιών Γουαδελούπης, Γουιάνας και Μαρτινίκας. Υπάρχει ωστόσο εξαίρεση αυτού του περιορισμού για όσα ξένα πλοία ζητήσουν να προσεγγίσουν τα γαλλικής κυριαρχίας λιμάνια για ένα ή δύο ταξίδια. Τέλος αξίζει να σημειώσουμε ότι δεν επιτρέπονται πλοία με σημαία ΤΑΑΦ (Terres australes et antarctiques françaises) να δραστηριοποιούνται στις ενδομεταφορές.

Εθνικότητα Πληρώματος

Η Γαλλία διατηρεί δύο νηολόγια. Σύμφωνα με το πρώτο ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος πρέπει να είναι γάλλοι υπήκοοι και το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να είναι όλοι υπήκοοι της Ε.Ε. ή της ΕΟΧ. Το δεύτερο νηολόγιο της Γαλλίας, το λεγόμενο ΤΑΑΦ ορίζει ότι το 35% του πληρώματος πρέπει να είναι Γάλλοι συμπεριλαμβανομένου και του 1^{ου} μηχανικού.

Απαιτήσεις για την Πλοιοκτησία

Πρέπει το 50% του πλοίου να ανήκει σε φυσικό πρόσωπο εθνικότητας Ε.Ε. ή ΕΟΧ. ή το 100% του πλοίου να ανήκει δε εταιρεία με έδρα την ΕΕ/ΕΟΧ και η διαχείριση λειτουργίας του να γίνεται με μόνιμη έδρα στη Γαλλία. Το ίδιο ισχύει και στο 2^ο νηολόγιο ΤΑΑΦ.

Φορολογικό Καθεστώς

Το φορολογικό καθεστώς, ισχύει και στα δύο νηολόγια και ορίζει⁶⁵:

- ότι θα υπάρχει μερική επιστροφή του εταιρικού φόρου που καταβάλλεται στις τοπικές αρχές για τις μη γνήσιες ενδομεταφορές
- μερική επιστροφή των ασφαλιστικών εισφορών θα υπάρχει στην περίπτωση των διεθνών μεταφορών.

Οι παραπάνω επιστροφές θα είναι ανάλογα με το ποσοστό των διεθνών μεταφορών στον κύκλο εργασιών του πλοιοκτήτη.

⁶⁵ <http://eur-lex.europa.eu>

Πρόσφατες Εξελίξεις

Η ένωση Γάλλων Εφοπλιστών (Armateurs de France) ξεκίνησε μια καμπάνια προκειμένου να γνωστοποιήσει τα οφέλη που προκύπτουν από τις θαλάσσιες μεταφορές και επομένως να πείσει την κυβέρνηση να πάρει πιο ευνοϊκά δημοσιονομικά μέτρα. Συγκεκριμένα πιέζουν για την εισαγωγή συστήματος φορολογίας βάση της χωρητικότητας και φοροαπαλλαγές για τους ναυτικούς. Επίσης γίνονται προσπάθειες αναπροσαρμογής του δεύτερου νηολογίου της Γαλλίας TAAF προκειμένου να εισηχθούν πιο ελαστικά μέτρα σύνθεσης πληρώματος.

Το Δεκέμβριο του 2002 το γαλλικό κοινοβούλιο υιοθετεί νομοθετικό πλαίσιο για την εφαρμογή συστήματος φορολογίας βάση της χωρητικότητας και αναμένεται να εγκριθεί το δεύτερο τρίμηνο του 2003. Την ίδια χρονιά (σ.σ. 2002) ανακοινώνεται η πρόθεση της γαλλικής κυβέρνησης να δημιουργήσει ένα νέο νηολόγιο για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Τον Μάρτιο του 2005 επικυρώνεται νόμος που ορίζει τη δημιουργία του διεθνούς Γαλλικού Νηολογίου το οποίο αντικαθιστά το TAAF και συμβαδίζει περισσότερο με τις οδηγίες της Ε.Ε.⁶⁶.

Πίνακας 37 : Γαλλικός στόλος στο εγχώριο νηολόγιο και σε ξένες σημαίες

Έτος	Αριθμός πλοίων στη γαλλική σημαία	Αριθμός πλοίων σε ξένες σημαίες	Ποσοστό χωρητικότητας στην γαλλική σημαία	Ποσοστό χωρητικότητας σε ξένες σημαίες	Ποσοστό γαλλικής πλοιοκτησίας επί το παγκοσμίου τανάζ
1996	178	105	55,59	44,41	1,14
1997	175	110	58,25	41,75	1,08
1998	175	103	50,66	49,34	0,64
1999	177	103	46,89	53,11	0,74
2000	174	91	61,65	38,35	0,74
2001	176	102	48,88	51,12	0,80
2002	168	101	49,38	50,62	0,78
2003	154	103	52,51	47,49	0,64
2004	161	114	34,63	65,37	0,80
2005	164	126	45,40	54,60	0,54
2006	168	141	48,02	51,98	0,61
2007	182	176	46,52	53,48	0,63

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 1997-2007

Σύμφωνα με τον πίνακα 34 το ποσοστό των γαλλικής πλοιοκτησίας πλοίων που βρίσκεται στο Γαλλικό νηολόγιο στο τέλος του 2007 ξεπερνά το 53%, ενώ σε σχέση με το 1996 έχει αυξητική πορεία. Αυτό δείχνει την επιτυχημένη πολιτική της Γαλλίας

⁶⁶ <http://www.rif.mer.equipement.gouv.fr>

σχετικά με την διατήρηση χωρητικότητας στο εγχώριο ναυολόγιο της και την αποφυγή προς άλλες σημαίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 38: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΙΜΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΥΠΟΓΡΑΨΕΙ Η ΓΑΛΛΙΑ

IMO Convention 48	MARPOL 73/78 (Annex IV)
IMO amendments 91	MARPOL 73/78 (Annex V)
IMO amendments 93	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)
SOLAS Convention 74	London Convention 72
SOLAS Protocol 78	London Convention Protocol 96
SOLAS Protocol 88	INTERVENTION Convention 69
LOAD LINES Convention 66	INTERVENTION Protocol 73
LOAD LINES Protocol 88	CLC Protocol 76
TONNAGE Convention 69	CLC Protocol 92
COLREG Convention 72	FUND Protocol 76
CSC Convention 72	FUND Protocol 92
SFV Protocol 93	FUND Protocol 2003
STCW Convention 78	NUCLEAR Convention 71
SAR Convention 79	LLMC Convention 76
STP Agreement 71	LLMC Protocol 96
STP Protocol 73	SUA Convention 88
INMARSAT Convention 76	SUA Protocol 88
INMARSAT OA 76	SALVAGE Convention 89
INMARSAT amendments 94	OPRC Convention 90
INMARSAT amendments 98	OPRC/HNS 2000
FACILITATION Convention 65	ANTI FOULING 01
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	BALLASTWATER 2004
MARPOL 73/78 (Annex III)	

ΠΗΓΗ: www.imo.org

3. 17 ΙΣΠΑΝΙΑ

Ο συνολικός υπό σημαία Ισπανίας στόλος από το 1996 έως το 2007 καταλαμβάνει ένα ποσοστό 0,26% κατά μέσο όρο. Το 2007, το 52,40% του στόλου αποτελείτο από πετρελαιοφόρα, το 16,68% από πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου ένα 20,96% από πλοία διάφορων τύπων, ενώ μόνο 6,97% αποτελείτο από πλοία μεταφοράς Ε/Κ . Τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων ήταν σχεδόν 3%.

Πίνακας 40: Κατανομή εμπορικού στόλου υπό Ισπανική σημαία 1996-2007

ΕΤΟΣ	Total Fleet	Oil tankers	Bulk Carriers	General Cargo	Container Ships	Other types	% επί της Παγκόσμιας Χωρητικότητας
1996	1.935.194	913.530	37.490	250.527	113.323	620.324	0,26%
1997	1.906.114	915.080	64.462	238.653	123.653	564.266	0,25%
1998	2.045.455	1.053.308	70.002	274.548	149.472	498.125	0,26%
1999	2.053.020	1.049.385	70.002	293.184	136.144	504.305	0,26%
2000	2.142.000	1.110.000	70.000	323.000	136.000	503.000	0,26%
2001	2.185.000	1.105.000	70.000	358.000	136.000	516.000	0,26%
2002	2.338.000	1.225.000	70.000	390.000	163.000	490.000	0,28%
2003	2.587.000	1.282.000	43.000	354.000	232.000	675.000	0,30%
2004	2.655.000	962.000	215.000	338.000	231.000	909.000	0,30%
2005	2.541.000	1.089.000	43.000	282.000	252.000	875.000	0,26%
2006	2.689.000	1.089.000	43.000	219.000	332.000	1.006.000	0,26%
2007	2.746.000	1.061.000	43.000	206.000	331.000	1.105.000	0,25%

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 1997 - 2008

3.17.1 Θεσμικό Πλαίσιο Ναυτιλίας στην Ισπανία

Η άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής στην Ισπανία γίνεται από το τμήμα εμπορικής ναυτιλίας το οποίο είναι κομμάτι του υπουργείου Δημοσίων Έργων. Οι αρμοδιότητες του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας είναι οι εξής:

Η Ισπανία έχει υιοθετήσει ένα δεύτερο νηολόγιο το λεγόμενο CIS (Special Canary Islands), προκειμένου να προσελκύσει την ισπανόκτητη χωρητικότητα που εγγράφεται σε ξένα νηολόγια. Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε ότι το ποσοστό του ισπανόκτητου στόλου σε ξένα νηολόγια ήταν το 2002 96,60%. Αυτό δείχνει την

αναποτελεσματικότητα του ισπανικού νηολογίου και το διαφυγόντα κέρδη που χάνει από τη μη θέσπιση ευνοϊκότερης πολιτικής.

Το CIS δημιουργήθηκε⁶⁷ με το άρθρο 15 του νόμου 27/1992 περί Κρατικών Λιμένων και Εμπορικής Ναυτιλίας και δημιούργησε μεγάλες προσδοκίες και ελπίδες για περιορισμό του flagging out των ισπανόκτητων πλοίων προς ξένες σημαίες. Ο Ισπανικός στόλος το 1981 αποτελείτο από 700 πλοία με συνολική χωρητικότητα παραπάνω από 7000,000 τόνους. Το 1992 ο εμπορικός στόλος της Ισπανίας μειώθηκε στο 1,000,000 τόνους ενώ αυξήθηκε ο στόλος που ήταν νηολογημένος σε ξένες σημαίες. Στην ουσία 27/1992 δεν παρείχε επαρκή κίνητρα για να επιστρέψει ο Ισπανικός στόλος σε εθνικό νηολόγιο. Το Βασιλικό Διάταγμα 897/93 επέτρεψε στα πλοία που εκτελούσαν δρομολόγια εντός της Ισπανικής χερσονήσου, να εγγραφούν στο νηολόγιο των Καναρίων. Από τον κανόνα 897/93 εξαιρέθηκαν τα πλοία που μετέφεραν πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου και πόσιμο νερό. Ο τροποποιητικός νόμος του 1994 έδωσε περισσότερα κίνητρα και άρχισε να προσελκύει πλοιοκτήτες, οι οποίοι άρχισαν να θεωρούν το νηολόγιο CIS ποιο ευνοϊκό. Από την 1^η Ιανουαρίου 1994 μπορούσαν να εγγραφούν και τα κρουαζιερόπλοια. Ο νόμος 392/96 ήρε τον περιορισμό για τα δεξαμενόπλοια που είχε επιβάλλει ο προηγούμενος νόμος. Το 1998 όλα τα πλοία και οι εταιρείες που εξυπηρετούσαν την εγχώρια ακτοπλοΐα, μπορούσαν εγγραφούν στο Νηολόγιο CRS και στο μητρώο επιχειρήσεων των Κανάριων Νήσων.

Οι νόμοι που αφορούν τα φορολογικά κίνητρα ενσωματώνονται στο νόμο 19/1994 ο οποίος τροποποίησε το ισχύον φορολογικό σύστημα των Κανάριων. Οι νόμοι 42/1994 και 13/1996 βελτίωσαν το φορολογικό καθεστώς του νηολογίου και τέλος ο νόμος 4/2006 θέσπισε σύστημα φορολογίας βάση της χωρητικότητας. Το 2002 το κράτος έδωσε τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να επιλέξουν μεταξύ ενός συστήματος φορολογίας επί της χωρητικότητας και ενός συστήματος φορολογίας επί των κερδών. Ο νόμος 53/2002 επέτρεψε στις εταιρείες που δεν είναι πλοιοκτήτριες αλλά ναυλώνουν πλοία να εγκατασταθούν στα Κανάρια όπως επίσης και σε εταιρείες που χρηματοδοτούν πλοία.

Η ακτοπλοΐα στην Ισπανία ρυθμίζεται από το νομοθετικό διάταγμα 27/1992 για τους κρατικούς λιμένες και την εμπορική ναυτιλία. Τα πλοία του νηολογίου CIS έχουν απεριόριστη πρόσβαση στην εσωτερική ακτοπλοΐα και σύμφωνα με το Βασιλικό Διάταγμα 2221/98 μπορούν να συμμετέχουν σε όλες τις εμπορικές γραμμές της Ισπανίας. Το άρθρο 81 του νόμου 27/1992 ρυθμίζει την δυνατότητα παρεκκλίσεων και τη μη χρησιμοποίηση ισπανικού πλοίου κατ' εξαίρεση, σε περίπτωση που δεν διατίθενται ισπανικά πλοία.

Όσον αφορά τις απαιτήσεις του πληρώματος, σύμφωνα με το πρώτο νηολόγιο ο πλοίαρχος και ο 1^{ος} μηχανικός πρέπει να είναι ισπανοί υπήκοοι, και το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να είναι υπήκοοι της Ε.Ε. Για το νηολόγιο των Κανάριων νήσων

⁶⁷ www.formento.es

ισχύει ότι ο πλοίαρχος και ο 1^{ος} μηχανικός πρέπει να είναι ισπανοί υπήκοοι, ενώ για το υπόλοιπο πλήρωμα ορίζεται ότι τουλάχιστον το 50% πρέπει να είναι υπήκοοι της Ε.Ε.. Ωστόσο υπάρχει ο όρος ότι εάν δεν υπάρχει διαθέσιμο πλήρωμα από την Ε.Ε. είναι δυνατόν να υπάρξει παρέκκλιση.

Σχετικά με τις απαιτήσεις πλοιοκτησίας, για το πρώτο νηολόγιο ισχύει ότι πρέπει ο πλοιοκτήτης να είναι ισπανός υπήκοος ή εταιρεία με αντιπρόσωπο διορισμένο στην Ισπανία (Άρθρο 76 του 27/1992). Στο νηολόγιο των Καναρίων πλοιοκτήτης μπορεί να είναι οποιαδήποτε εταιρεία εγκατεστημένη στην Ισπανία, την Ε.Ε. ή τρίτη χώρα εφόσον η διαχείριση του πλοίου γίνεται από τις Κανάριους Νήσους ή ν υπάρχει μόνιμος τόπος εγκατάστασης εκεί.

Ο νόμος 19/1994 όπως τροποποιήθηκε το Δεκέμβριο του 1996 επιτρέπει φορολογικές ελαφρύνσεις για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο των Καναρίων. Αυτές ορίζουν ότι:

- Υπάρχει μείωση κατά 90% των κοινωνικών εισφορών που καταβάλλει ο εργοδότης
- Υπάρχει μείωση 90% του φόρου απόδοσης
- Υπάρχει απαλλαγή 50% από το φόρο των ναυτικών.

Μετά το ατύχημα του Prestige εκδίδεται άμεσα Βασιλικό Διάταγμα που θέτει περιοριστικά μέτρα για την πρόσβαση δεξαμενοπλοίων στα ισπανικά λιμάνια. Από την άλλη πλευρά η κυβέρνηση συνεχίζει να προετοιμάζει το πλαίσιο για έναν νέο νόμο που σχετικά με το οικονομικό και δημοσιονομικό χαρακτήρα των λιμενικών αρχών. Αξίζει επίσης να αναφερθεί η προώθηση νέας πολιτικής για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων συμπεριλαμβάνοντας την εισαγωγή μιας διεθνούς τιμής που καλύπτει όλες τις παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες.

Τον Ιανουάριου του 2002 εισάγεται νέο σύστημα φορολόγησης πλοίων βάση της χωρητικότητας (tonnage tax system) των πλοίων. Η εφαρμογή του συστήματος αυτού δεν απαιτεί τη νηολόγηση των πλοίων αποκλειστικά σε ισπανικό νηολόγιο ή σε άλλο της Ε.Ε. αλλά η διαχειρίστρια εταιρεία πρέπει να είναι εγγεγραμμένη στην Ισπανία.

Σύμφωνα με το νέο σύστημα φορολόγησης, η φορολογία πλοίων καθορίζεται από τον παρακάτω πίνακα⁶⁸ :

Καθαρή Χωρητικότητα	Euro/100 tons ανά ημέρα
0-1,000	0.90
1,001-10,000	0.70
10,000-25,000	0.40
Από 25,000 και πάνω	0.20

Το γινόμενο της καθαρής χωρητικότητας με το ποσό σε ευρώ που αντιστοιχεί, το πολλαπλασιάζουμε με τον αριθμό των ημερών που το πλοίο εργάζεται και είναι στη

⁶⁸ <http://www.internationaltaxreview.com>

διάθεση του πλοιοκτήτη. Το φορολογητέο εισόδημα που καθορίζεται με αυτόν τον τρόπο υπόκειται σε φορολόγηση 35%. Η φορολογία επί της χωρητικότητας καλύπτει επίσης κέρδη κεφαλαίων για το ποσό αύξησης επί της αξίας του πλοίου, από την στιγμή που το πλοίο έχει υπαχθεί στο παρόν καθεστώς φορολόγησης. Το νέο αυτό σύστημα μπορεί να εφαρμόζεται σε κάθε πλοίο που διαχειρίζεται ναυτιλιακή εταιρεία είτε ανήκουν σε αυτήν είτε είναι ναυλωμένα από αυτήν. Επίσης το σύστημα αυτό εφαρμόζεται για όλα τα πλοία της εταιρείας που επιλέγει τη φορολογία επί της χωρητικότητας. Η παραμονή σε αυτό το καθεστώς φορολογίας διαρκεί δέκα χρόνια με δυνατότητα ανανέωσης.

Πίνακας 41: Σύνολο Ισπανόκτητου στόλου στο εθνικό νηολόγιο και σε ξένες σημαίες.

Έτος	Αριθμός πλοίων στην ισπανική σημαία	Αριθμός πλοίων σε ξένες σημαίες	Ποσοστό χωρητικότητας στην ισπανική σημαία σε dwt	Ποσοστό χωρητικότητας σε ξένες σημαίες σε dwt	Ποσοστό ισπανική πλοιοκτησίας επί το παγκοσμίου τονάζ
1996	127	173	19,21	80,79	0,50
1997	120	188	11,71	88,29	0,49
1998	116	183	9,24	90,76	0,50
1999	106	217	7,99	92,01	0,51
2000	100	223	5,82	94,18	0,51
2001	67	255	2,03	96,97	0,51
2002	67	263	3,4	96,60	0,56
2003	80	255	4.73	95.27	0.63
2004	88	231	5.68	94.32	0.52
2005	75	235	21.27	78.73	0.45
2006	186	161	20.77	79.23	0.45
2007	190	192	31.62	68.38	0.43

Πηγή: Unctad Review of Maritime Transport 1997-2008

Οι Ισπανοί πλοιοκτήτες σύμφωνα με τον πίνακα 37 κατέχουν το 2007 το 0,43% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας. Από αυτό το 31,62% είναι εγγεγραμμένο στο Ισπανικό νηολόγιο (CIS) και το υπόλοιπο 68,38 βρίσκεται σε ξένες σημαίες. Από το 1996 μέχρι το 2002 η χωρητικότητα που βρισκόταν στο CIS μειωνόταν ραγδαία ενώ από το 2002 έως το 2007 έχει σημειώσει σημαντική αύξηση. Η δημιουργία του νέου νηολογίου το 1992 δεν έφερε αποτελέσματα παρά μόνο μετά το 2002, τη χρονιά όπου εισήχθη το προαναφερθέν σύστημα φορολόγησης επί της χωρητικότητας.

Βασικό ρόλο στην άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής στην Ισπανία παίζει η ένωση ισπανών εφοπλιστών (Asociacion de Navieros Espanoles - ANAVE), η οποία ασκεί πίεση στην ισπανική κυβέρνηση για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της, εκπροσωπεί τους ισπανούς πλοιοκτήτες και εφοπλιστές στα διεθνή φόρα και

οργανισμούς, ασκεί εκπαιδευτικό έργο μέσω της έκδοσης εντύπων ετήσιων εκθέσεων, της διοργάνωσης εκπαιδευτικών σεμιναρίων κτλ.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

3.18 ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Το νηολόγιο του Γιβραλτάρ διατηρούσε στο τέλος του 2005 0,15% επί του παγκοσμίου τονάζ. Το 44,21% του στόλου ήταν πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, το 35,12% ήταν δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, το 18,76% ήταν πλοία μεταφοράς Ε/Κ, το 1,7% ανήκει σε λοιπούς τύπους πλοίων, και το 0,2% σε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων.

Πίνακας 42 : Κατανομή χωρητικότητας στόλου υπό σημαία Γιβραλτάρ 1996-2005

ΕΤΟΣ	Σύνολο χωρητικότητας σε dwt	Δ/Ξ	Πλοία μτφ Ξηρών φορτίων	Γενικού Φορτίου	Ε/Κ	Λοιποί Τύποι	%επί της παγκόσμιας χωρητικότητας
1996	579.854	536.119	0	29.919	0	13.816	0,08%
1997	566.948	520.190	0	33.930	0	12.828	0,07%
1998	561.000	451.628	0	4.011	62.579	42.782	0,07%
1999	728.470	553.526	27.048	35.961	62.445	49.490	0,09%
2000	922.000	650.000	27.000	95.000	70.000	80.000	0,11%
2001	816.820	342.991	84.619	162.732	82.959	143.519	0,10%
2002	1.396.000	698.000	30.000	289.000	227.000	152.000	0,17%
2003	1.256.000	477.000	30.000	453.000	284.000	12.000	0,15%
2004	1.471.000	542.000	30.000	531.000	350.000	19.000	0,16%
2005	1.418.000	498.000	3.000	627.000	266.000	25.000	0,15%

Πηγή: Unctad Review of Maritime Transport 1997-2006

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα το μερίδιο επί της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό σημαία Γιβραλτάρ δείχνει να αυξάνεται από το 1996 έως το 2005 από 0,08% σε 0,15% σε όρους χωρητικότητας.

Το ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο⁶⁹ βασίζεται στα πρότυπα του αγγλικού ναυτιλιακού δικαίου. Τα πλοία που φέρουν τη σημαία του Γιβραλτάρ θεωρούνται Βρετανικά πλοία. Το Γιβραλτάρ, ανήκει στο group νηολογίων REG (Red Ensign Group) το οποίο περιλαμβάνει το Ηνωμένο Βασίλειο το Isle of Man, τη Βερμούδα και τους νήσους Κάυμαν. Όλα αυτά τα νηολόγια όπως και του Γιβραλτάρ, διαχειρίζονται από την αρχή του Ηνωμένου Βασιλείου MCA (Maritime and Coast Guard Agency).

Στο νηολόγιο του Γιβραλτάρ μπορούν να εγγραφούν όλα τα πλοία εκτός από αυτά που δραστηριοποιούνται με την αλιεία και αυτά που φέρουν πυρηνικούς αντιδραστήρες. Οι δυνατότητες νηολόγησης στο Γιβραλτάρ είναι οι εξής:

1. Πλήρης Νηολόγηση

⁶⁹ Gibraltar Maritime Administration, Annual Report 2005-2006

2. Προσωρινή
3. Νηολόγηση υπό ναύλωση πλοίου γυμνού
4. Νηολόγηση σε πλοία που είναι υπό κατασκευή

Το Γιβραλτάρ έχει θεσπίσει ανταγωνιστική φορολογία επί του τονάζ, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

Χωρητικότητα σε Gross Tons	Σταθερό ποσό σε GBP	Επιβαλλόμενο ποσό ανά Gross Ton
Έως 50,000	800	0.07
50,001-100,000	800	0.04
100,001 και πάνω	800	0.07 X GT για τους πρώτους 50,000 + 0.04XGT για κάθε GT από 50,001 έως 100,000 + 0.02 για κάθε GT άνω των 100,000

Πίνακας 43 : Αριθμός Πλοίων και χωρητικότητα από το 1997 έως το 2006

YEAR	NO. OF VESSELS	TOTAL GT	NEW REGISTRATIONS
1997	27	330,000	*
1998	26	299,215	*
1999	39	529,542	13
2000	65	633,681	26
2001	93	751,402	28
2002	138	1,058,401	51
2003	170	1,041,597	47
2004	175	1,131,713	25
2005	187	1,173,552	37
2006	195	1,215,477	10

Πηγή: Gibraltar Maritime Administration, Annual Report 2005-2006

Πίνακας 44: Συμβάσεις και Πρωτόκολλα IMO που έχει υπογράψει το Γιβραλτάρ έως το 2006

SOLAS 1974
SOLAS Protocol 1978

SOLAS Protocol 1988
LL 1966
LL Protocol 1988
Tonnage 1969
Colreg 1972
STCW 1978
SAR 1979
MARPOL 73/78 A I/II
MARPOL 73/78 A III
MARPOL 73/78 A IV
MARPOL 73/78 A V
MARPOL Protocol 1997 A VI
Convention 1969
CLC Protocol 1992
FUND Protocol 1992
PAL 1974
PAL Protocol 1976
LLMC 1976

ΠΗΓΗ: Gibraltar Maritime Administration, Annual Report 2005-2006

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των υπό μελέτη Μεσογειακών κρατών αντιστοιχούν στο 15,53% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα κράτη της

βόρειας Αφρικής έχουν ένα μερίδιο της τάξης του 0,27%. Τα κράτη της Μέσης Ανατολής (Λίβανος, Συρία και Ισραήλ) έχουν 0,14% και τα κράτη της Ευρώπης συμπεριλαμβανομένης και της Τουρκίας το 15,12%.

Οι ευρωπαϊκές χώρες όντας ανοιχτές οικονομίες και διατηρώντας σταθερά επενδυτικά πλαίσια επιτρέπουν μεγαλύτερες επενδύσεις στη ναυτιλία και μεγαλύτερη ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα.

Από την άλλη πλευρά οι χώρες της Βορείου Αφρικής προσπαθούν να κάνουν βήματα προκειμένου να διεθνοποιήσουν την οικονομία τους να θεσπίσουν υγιές και σταθερό επιχειρηματικό πλαίσιο προκειμένου να προσελκύσουν επενδυτές είτε ημεδαπούς είτε αλλοδαπούς. Ωστόσο φαινόμενα όπως οι συχνές κρατικοποιήσεις, η διαφθορά, η αδυναμία διατήρησης σταθερού θεσμικού πλαισίου φρενάρουν την αναπτυξιακή πορεία των κρατών.

Οι χώρες της Μέσης Ανατολής έχουν πιο ανοιχτές οικονομίες και πιο σταθερό επενδυτικό πλαίσιο από τις χώρες της Βόρειας Αφρικής. Ωστόσο η αστάθεια στη Μέση Ανατολή λόγω των γεωπολιτικών αντιπαραθέσεων λειτουργεί σαν τροχοπέδη στη βελτίωση του οικονομικού κλίματος.

Οι ευρωπαϊκές χώρες ακολουθούν οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ασφάλεια και τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στη Ναυτιλία και της μεταφορές. Στον αντίποδα οι χώρες που βρίσκονται στην ένωση Maghreb δεν έχουν ακόμα καταφέρει να χαράξουν ουσιαστικά κοινή πορεία σχετικά με τις μεταφορές εξαιτίας γεωπολιτικών διαφορών της Αλγερίας και της Λιβύης. Ωστόσο έχει επιτευχθεί η δημιουργία ελεύθερων ζωνών εμπορίου στις χώρες αυτές καθώς και η θέσπιση κοινών εμπορικών πρακτικών.

Από το σύνολο των υπό εξέταση Μεσογειακών Κρατών, τα 7 διατηρούν εθνικούς στόλους. Αυτά είναι τα κράτη της Βορείου Αφρικής και η Συρία. Στο Ισραήλ το κράτος διατηρεί αυτή τη στιγμή μεγάλο ποσοστό επί της εταιρείας ZIM ενώ παλιότερα διατηρούσε την πλειοψηφία των μετοχών. Θα μπορούσαμε να διαπιστώσουμε γενικά ότι η απουσία ιδιωτικής πρωτοβουλίας στον τομέα της ναυτιλίας σημαίνει και αντίστοιχη παρέμβαση από το κράτος. Ωστόσο στη Συρία όπου το θεσμικό επενδυτικό πλαίσιο ευνοεί τις επενδύσεις το κράτος διατηρεί και εκεί κρατικό στόλο χωρίς όμως αυτός να αποτελεί την πλειοψηφία του συνολικού συριακού στόλου.

Στις χώρες της Βόρειας Αφρικής πλην της Αιγύπτου, η ιδιωτική πρωτοβουλία έχει ξεκινήσει να εμφανίζεται με τη μορφή συμπράξεων ιδιωτικού και δημοσίου τομέα. Αυτό συμβαίνει κυρίως σε τομείς όπως η διαχείριση λιμένων, η χρηματοδότηση κατασκευής και συντήρησης λιμενικών υποδομών καθώς επίσης και στη χρηματοδότηση αγοράς πλοίων.

Σχεδόν σε όλες τις χώρες η οργάνωση της Ναυτιλιακής Πολιτικής γίνεται από Υπουργεία Μεταφορών ή Υπουργεία Μεταφορών και Υποδομών. Μόνο στην

Ελλάδα υπήρξε μέχρι πρότινος υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ενώ στη Γαλλία η ναυτιλιακή πολιτική χαράσσεται από υπουργείο Οικολογίας Ενέργειας αειφόρου ανάπτυξης και ναυτιλίας.

Από τις υπό εξέταση χώρες μόνο 6 συγκαταλέγονται στις κορυφαίες 35 μεγαλύτερες χώρες σε όρους πλοιοκτησίας. Ο Ελληνόκτητος στόλος στο τέλος του 2007 κατείχε 16,81% επί της παγκόσμιας χωρητικότητας, ο υπό ιταλική πλοιοκτησία 1,71%, ο υπό τούρκικη πλοιοκτησία 1,12 % ο υπό γαλλική πλοιοκτησία 0,63% ο υπό ισπανική πλοιοκτησία 0,43% και ο υπό κυπριακή πλοιοκτησία 0,08%.

Από αυτές τις έξι χώρες το ιταλικό νηολόγιο φαίνεται να έχει προσελκύσει το 64,37% της ιταλικής πλοιοκτησίας, το τούρκικο νηολόγιο το 48,87% της τούρκικης πλοιοκτησίας και αντίστοιχα τα γαλλικά νηολόγια το 46,52% της γαλλικής πλοιοκτησίας, το Κυπριακό νηολόγιο το 38,68% της Κυπριακής πλοιοκτησίας, το ελληνικό νηολόγιο το 31,94 της ελληνόκτητης πλοιοκτησίας και το δευτερεύων νηολόγιο της Ισπανίας το 31,62% της ισπανικής πλοιοκτησίας.

Από τις 16 χώρες που εξετάσαμε διαπιστώσαμε ότι στις 6 (Κύπρος, Ελλάδα, Ιταλία, Μάλτα, Ισπανία και Γιβραλτάρ) εφαρμόζεται φορολογία βάση της χωρητικότητας, το λεγόμενο tonnage tax system ενώ η Γαλλία αναμένεται να το εφαρμόσει και αυτή στο προσεχές μέλλον.

Η εισαγωγή δευτέρων νηολογίων τα φορολογικά και λοιπά κίνητρα δεν φέρνουν άμεσα αποτελέσματα στη ναυτιλιακή πολιτική της εκάστοτε χώρας. Βασικό ρόλο παίζει και η διατήρηση σταθερού θεσμικού πλαισίου.

Επίσης 4 χώρες διατηρούν δευτερεύοντα νηολόγια. Αυτές είναι η Τουρκία, η Ιταλία η Γαλλία και η Ισπανία.

Στην Αλγερία και στη Λιβύη παρατηρείται το φαινόμενο όπου οι κρατικές χώρες παραγωγής και διαχείρισης υδρογονανθράκων δραστηριοποιούνται και στη μεταφορά αυτών προς τις χώρες εξαγωγής είτε χρησιμοποιώντας τα πλοία των κρατικών στόλων είτε διατηρώντας κρατικές εταιρείες οι οποίες ναυλώνουν ξένα πλοία.

Το Γιβραλτάρ η Μάλτα και η Κύπρος διατηρούν στο νηολόγιό τους πλοία αλλοδαπής πλοιοκτησίας σε ποσοστό 93,75%, 93,39% και 80,42% αντίστοιχα. Το 54,47% των πλοίων της Αλγερίας είναι αλλοδαπής ιδιοκτησίας και το 45,71% του Μαρόκου. Στα νηολόγια της Γαλλίας το 27,54% ανήκει σε ξένους πλοιοκτήτες και στη Λιβύη το 23,53%. Η Τυνησία και το Ισραήλ δεν έχουν καθόλου ξένης ιδιοκτησίας πλοία στα νηολόγια τους.

Τέλος η Μεσογειακή Ένωση φαίνεται να καθυστερεί αρκετά ακόμα λόγω της ανομοιογένειας στις κοινωνικοοικονομικές δομές μεταξύ κυρίως των κρατών της Ευρώπης και αυτών της Βορείου Αφρικής. Ωστόσο η επιτυχία της ένωσης είναι μείζονος σημασίας διότι θα πρέπει να εξασφαλιστεί η σταθερότητα σε μια πολύπαθη

και ασταθής περιοχή προς όφελος του διεθνούς εμπορίου και της κοινωνικής ευημερίας όχι μόνο των Μεσογειακών αλλά και άλλων γειτονικών λαών.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 45: ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ DWT ΤΩΝ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 2007

ΧΩΡΕΣ	% ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 2007
ΕΛΛΑΔΑ	5,49
ΜΑΛΤΑ	4,05
ΚΥΠΡΟΣ	2,63
ΙΤΑΛΙΑ	1,19
ΓΑΛΛΙΑ	0,71
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,65
ΙΣΠΑΝΙΑ	0,25
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	0,15
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	0,15
ΙΣΡΑΗΛ	0,08
ΑΛΓΕΡΙΑ	0,07
ΣΥΡΙΑ	0,05
ΜΑΡΟΚΟ	0,03
ΤΥΝΗΣΙΑ	0,01
ΛΙΒΥΗ	0,01
ΛΙΒΑΝΟΣ	0,01
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ	14,97

ΠΗΓΗ: Unctad Review of Maritime Transport 2008

ΠΙΝΑΚΑΣ 46: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

ΧΩΡΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΤΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΑΠΟ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ ΠΛΟΙΚΗΤΕΣ	%
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	240	225	93,75%
ΜΑΛΤΑ	1438	1343	93,39%
ΚΥΠΡΟΣ	858	690	80,42%
ΑΛΓΕΡΙΑ	33	18	54,55%
ΜΑΡΟΚΟ	35	16	45,71%
ΓΑΛΛΙΑ	138	38	27,54%
ΛΙΒΥΗ	17	4	23,53%
ΙΣΠΑΝΙΑ	158	26	16,46%
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	67	10	14,93%
ΛΙΒΑΝΟΣ	33	4	12,12%
ΙΤΑΛΙΑ	609	64	10,51%
ΣΥΡΙΑ	77	7	9,09%
ΕΛΛΑΔΑ	869	64	7,36%
ΤΟΥΡΚΙΑ	612	8	1,31%
ΙΣΡΑΗΛ	11	0	0,00%
ΤΥΝΗΣΙΑ	7	0	0,00%

Πηγή: Cia FactBook, Countries Report 2008

ΠΙΝΑΚΑΣ 47: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

ΧΩΡΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΧΩΡΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΤΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΑΠΟ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ ΠΛΟΙΚΗΤΗΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΕ ΑΛΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
ΜΑΛΤΑ	1438	4	1343	3
ΕΛΛΑΔΑ	869	12	64	2357
ΚΥΠΡΟΣ	858	13	690	256
ΤΟΥΡΚΙΑ	612	19	8	595
ΙΤΑΛΙΑ	609	20	64	208
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	240	32	225	7
ΙΣΠΑΝΙΑ	158	41	26	110
ΓΑΛΛΙΑ	138	43	38	127
ΣΥΡΙΑ	77	58	7	196
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	67	63	10	58
ΜΑΡΟΚΟ	35	81	16	4
ΑΛΓΕΡΙΑ	33	33	18	0
ΛΙΒΑΝΟΣ	33	84	4	55
ΛΙΒΥΗ	17	101	4	3
ΙΣΡΑΗΛ	11	112	0	60
ΤΥΝΗΣΙΑ	7	126	0	1

Πηγή: Cia FactBook, Countries Report 2008

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Μεγάλη Παιδαγωγική Εγκυκλοπαίδεια-Herder, Εκδόσεις « Ελληνικά Γράμματα», Αθήνα 1968
- Ιωάννου Κ. Χολέβα, Ναυτιλιακή Επιχείρησης και Ναυτιλιακή Πολιτική, Θεσσαλονίκη 1971
- Γ.Κ. Βλάχος, Εισαγωγή στην Πολιτική Επιστήμη, Πάντειο Πανεπιστήμιο Αθήνα, 1977
- Νικολάου Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Α', Εκδόσεις Σταμούλης 1998
- Γ.Π. Βλάχος, Μ. Νικολαΐδης :Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Τόμος Α, Εκδόσεις JJ Hellas, 1999
- Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλης, 2000
- Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Στρατηγική και Οικονομική, Εκδόσεις JJ Hellas, 2002
- Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Νικ. Γ. Φουρναράκης, Διεθνής Συμβάσεις Κανονισμοί και Κώδικες, Ίδρυμα Ευγενίδου, 2003
- Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Η Διοίκηση της Διαχείρισης & της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, 2001
- Υπουργείο Εξωτερικών, Συνοπτικό σημείωμα οικονομικών και εμπορικών σχέσεων Ελλάδος-Αιγύπτου, 2008
- Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών: Συνοπτικό σημείωμα, Οικονομικές σχέσεις Ελλάδας- Αλγερίας, 2009

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Werner Jann and Kai Wegrich Theories of Policy Cycle, Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods (Routledge) 2005
- Michael Roe, Evangelia Selkou, Multilevel Governance Shipping Policy and Social Responsibility, 2006
- Gunnar K. Sletmo : The rise and fall of National Shipping Policies, Montreal, 2002

- WTO Trade Policy Reviews 1995-2009
- Funda Yercan, Maritime transport policy of Turkey Dokuz Eylul University, School of Maritime Business and Management, Turkey 1999
- Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II: Country Issues, Module 1 Algeria, 2004
- Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II: Country Issues, Module 4 Israel, 2004
- Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 3 : Egypt, 2004
- Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 6 Lebanon, 2004
- Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 10, Syria 2004
- Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 12, Turkey 2004
- Euromed Transport Project, Diagnostic Study Part II, Module 2, Cyprus 2004
- Government of the Syrian Arab Republic & United Nations Development Programme Preparatory Assistance for Modernizing of Syrian Seaports, 2005
- WTO, Trade Policy Review, Part IV Trade Policies by Sector, 2005
- WTO: Trade Review Policy, Morocco 2009
- WTO: Trade Review Policy, Tunisia 2005
- WTO: Trade Review Policy, Egypt 2005
- BP Statistical Review of world energy 2007
- Michael Roe, Evangelia Selkou, Multilevel Governance Shipping Policy and Social Responsibility, 2006
- Defining and evaluating a strategic transport infrastructure network in the Western Mediterranean Swop Report with main findings and recommendations on interoperability, 2004
- Ministere des transports Algerienne, Direction de la Marine Marchande, Code Maritime Algerien, 1998
- The General Authority for Investment and Free Zones, Law 8 of 1997, Egypt
- ECSA (European Community Shipowners' Association) Annual Report 2006-2007
- Deloitte, Shipping Tax Overviews February 2006

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.wto.org>

<http://www.turkisheconomy.org.uk/economy/overview.html>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Gibraltar>

http://en.wikipedia.org/wiki/Arab_Maghreb_Union

<http://www.imo.org>

<http://www.andalucia.com>

<http://www.maghrebarabe.org>

<http://www.ministere-transport.gov.dz/>

<http://www.gnmtc.com>

<http://www.vesseltracker.com>

http://www.carim.org/public/legaltexts/LE2LIB011_EN.pdf

<http://www.freezone.ly/en/investment.html>

<http://www.germashipping.com>

http://www.carim.org/public/legaltexts/LE2LIB011_EN.pdf

<http://www.shipping.org.il>

<http://www.mfa.gov.il>

<http://syriamar.com>

<http://www.unescap.org>

www.mof.gov.cy

<http://www.mit.gov.it>

<http://www.internationaltaxreview.com>

<http://www.kpmg.com.mt/>

<http://eur-lex.europa.eu>

<http://www.rif.mer.equipement.gouv.fr>

<http://www.mer.gouv.fr>

<http://www.tunisiaonline.com/economy/economy3.html>

http://www.worldportsource.com/ports/TUN_Port_of_Rades_2160.php

http://www.ommp.nat.tn/liens_utiles.php

http://www.ctn.com.tn/english/carthage_info.php

www.unctad.org

www.ciafactbook.com

www.euromedtransport.org

<http://www.al-sham.com>

<http://www.mot.gov.sy>

<http://www.mt.gov.tr>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ