

**ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

GENEROSOS ANIMOS LABOR NUTRIT

L.SENECA

QUID EST BONUM? RERUM SCIENTIA

L.SENECA

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Είναι πολύ δύσκολο να εκφράσω με λόγια και εν συντομία το ΜΕΓΑΛΟ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ στον ακούραστο και πολυγραφέστατο δάσκαλό μου, ΚΑΘΗΓΗΤΗ κ. Γ. ΒΛΑΧΟ.

Ο καθηγητής Γ. ΒΛΑΧΟΣ με παρότρυνε και με καθοδήγησε σ' όλο αυτό το διάστημα που μεσολάβησε, μέχρι να τελειώσω αυτήν την διατριβή.

Τον ευχαριστώ θερμά για τις υποδείξεις του, που υπήρξαν για μένα οδηγοί στην συγγραφή του βιβλίου αυτού. Η πολυμέρεια και πολυμάθειά του υπήρξαν για μένα πολύτιμος οδηγός και σύμβουλος.

Χάρης στις δικές του παροτρύνσεις τέλειωσα την συγγραφή αυτής της διατριβής, προσπαθώντας να συνεισφέρω ένα ακόμη λιθάρι στον δύσκολο και νευραλγικό τομέα της ναυτιλιακής οικονομίας.

Έτσι επιβεβαιώνεται η διαχρονική ρήση του ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΥ:

ΟΥΤΕ ΤΕΧΝΗ, ΟΥΤΕ ΣΟΦΙΑ ΕΦΙΚΤΟΝ, ΗΝ ΜΗ ΜΑΘΗ ΤΙΣ

Κ.ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Σκοπός της διατριβής αυτής είναι η ανάλυση και η ερμηνεία της ναυτιλιακής πολιτικής της Ελλάδας στο νέο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, όπως αυτό σήμερα διαμορφώνεται. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, καθώς και η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων ως συνέπεια αυτής της παγκοσμιοποίησης, επηρεάζει σαφώς και την ναυτιλία, ελληνική και διεθνή, αν και η ναυτιλία από την φύση της είναι η πιο διεθνοποιημένη μορφή βιομηχανίας που υπάρχει.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο η Συμφωνία του **Bretton Woods** το 1944 έθεσε τις βάσεις για όλες τις εξελίξεις στον οικονομικό και εμπορικό τομέα στον κόσμο, αλλά ακόμη έμμεσα και στον πολιτικό αλλά και τον στρατιωτικό τομέα. Έτσι από την μία πλευρά δημιουργήθηκαν αρχικά οικονομικοί οργανισμοί όπως το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και η Παγκόσμια Τράπεζα καθώς επίσης ιδρύθηκε και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών. Το γνωστό ως Σχέδιο Μάρσαλ για την ανοικοδόμηση της Ευρώπης είχε ως αποτέλεσμα την ίδρυση στην Ευρώπη του Οργανισμού Οικονομικής Ανάπτυξης και Συνεργασίας. Λίγα χρόνια μετά με την Συνθήκη της Ρώμης έκανε τα πρώτα βήματά της και η Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά με την συμμετοχή έξι χωρών. Σχεδόν παράλληλα όμως η ίδρυση του Ο.Η.Ε. είχε ως αποτέλεσμα και την δημιουργία πολλών επί μέρους και ανά τομέα νέων Οργανισμών ή Συμφωνιών, όπως ήταν η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, γνωστή ως GATT, η Συνδιάσκεψη για το

Εμπόριο και την Ανάπτυξη, γνωστή ως UNCTAD, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός(ΙΜΟ) και τέλος την συνέχιση και την επαναδραστηριοποίηση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας(ΔΟΕ-ΙΛΟ).

Αυτός λοιπόν ήταν ο γνωστός κόσμος των διεθνών οργανισμών, συνθηκών και συμφωνιών στον οποίο μπορούσε να δραστηριοποιηθεί η Ελλάδα καθώς και άλλες χώρες για την επίλυση των ναυτιλιακών τους θεμάτων. Η κατάσταση όμως αυτή άλλαξε εντελώς το 1989/ 1990 μετά την πτώση των χωρών του Ανατολικού Συνασπισμού και ειδικά όσον αφορά παγκοσμίως τον οικονομικό τομέα με την πλήρη αναδόμηση της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου(GATT) και με την δημιουργία το 1995 του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου(Π.Ο.Ε.), που περιλαμβάνει για πρώτη φορά και τον τομέα των Υπηρεσιών, δηλαδή των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι σήμερα το βασικό ερώτημα για την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική είναι πως και κατά πόσον θα μπορούσε αυτή η αλλαγή, καθώς επίσης και η προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την νομισματική ένωσή της, να επηρεάσει την ελληνική, αλλά και την ελληνόκτητη ναυτιλία, μέσα σε μία νέα τάξη πραγμάτων όπως αυτή εξελίσσεται.

Όπως θα φανεί και στην εργασία- διατριβή αυτή ενώ το κέντρο βάρους της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής ήταν έως την δεκαετία του '80 σε διεθνές επίπεδο κυρίως η UNCTAD και λιγότερο ο Ο.Ο.Σ.Α. και φυσικά σε περιφερειακό επίπεδο η Ε.Ο.Κ., από τις αρχές της δεκαετίας του '90 και

ειδικότερα μετά το 1995 το κύριο κέντρο αποφάσεων ήταν η GATT και τώρα πλέον ο Π.Ο.Ε..

Η διατριβή αποτελείται λόγω του όγκου των θεμάτων που ασχολείται από τρεις τόμους(Τόμος Α, Β, Γ).

Στον δεύτερο τόμο (Τόμος Β) αναφέρονται οι πίνακες και τα αντίστοιχα διαγράμματα, που είναι ιδιαίτερα κατατοπιστικά για πάρα πολλά θέματα που αφορούν την ελληνική, ελληνόκτητη, ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλία με κύριες πηγές την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, το Lloyd's Register of Shipping, την UNCTAD, τον Ο.Ο.Σ.Α. και την Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης(Eurostat).

Στον τρίτο τόμο(Τόμος Γ) αναφέρονται όλα τα κύρια Παραρτήματα που ενδιαφέρουν σήμερα την ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία. Σ' αυτά συμπεριλαμβάνονται μεταξύ των άλλων πρωτότυπες μεταφράσεις διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων, όπως της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τους όρους νηολόγησης των πλοίων, που δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, και για τον Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων των Τακτικών Γραμμών. Ακόμη ιδιαίτερα σημαντικό είναι το κείμενο που αφορά τον Κώδικα Απελευθέρωσης Αδήλων Συναλλαγών του Ο.Ο.Σ.Α. και ειδικότερα την Σημείωση 1 του Παραρτήματος Α αυτού, που αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης πολύ σπουδαίες θεωρούνται οι Κοινές Αρχές που υιοθετήθηκαν το 1986 και διέπουν την ναυτιλιακή πολιτική των χωρών-μελών του Ο.Ο.Σ.Α..

Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση σημαντικός θεωρείται ο Κανονισμός 954/79, γνωστός ως «Πακέτο των Βρυξελλών».

Στον Τόμο Γ περιέχονται ακόμη οι τίτλοι των θεμάτων που αναφέρονται στην Τελική Πράξη του Γύρου της Ουρουγουάης, όπου για πρώτη φορά εισάγονται οι θαλάσσιες μεταφορές, ως τμήμα των Συναλλαγών στις Υπηρεσίες, στην Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου και η σημαντικότερη Απόφαση των Διαπραγματεύσεων για τις Υπηρεσίες των Θαλασσίων Μεταφορών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και η οποία δεσμεύει σήμερα διεθνώς όλες τις εξελίξεις στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Τέλος στον ίδιο Τόμο αναφέρονται οι πίνακες των Συμβαλλομένων χωρών όλων των Συμβάσεων του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, και όλοι οι Κώδικες και οι Αποφάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, καθώς επίσης και οι πίνακες που αναφέρονται στο καθεστώς των Συμβάσεων και Τροποποιήσεων του IMO, στα κράτη-μέλη του IMO με την ημερομηνία εισδοχής των σ' αυτόν και στους μη-κυβερνητικούς Οργανισμούς παρά τον IMO που έχουν μόνο συμβουλευτικό χαρακτήρα.

Ο πρώτος Τόμος(Τόμος Α) αποτελείται από πέντε Κεφάλαια.

Στο Κεφάλαιο 1 αναφέρονται γενικά εισαγωγικά ναυτιλιακά θέματα, όπως η σπουδαιότητα των θαλάσσιων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο και την επίπτωση που έχουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας και η κατάσταση στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις. Αναφέρονται ακόμη οι τομείς της ναυτιλίας με την σημερινή ορολογία ορισμένων τύπων πλοίων και τα είδη

ναυλώσεων και τέλος στην ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλασσίων μεταφορών οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση της ναυτιλιακής αγοράς, καθώς επίσης και τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς.

Το Κεφάλαιο 2, που αναφέρεται στον ναυτιλιακό προστατευτισμό και τον κρατικό παρεμβατισμό, μπορεί να θεωρηθεί πρωτότυπο για την ελληνική βιβλιογραφία, δεδομένου ότι για πρώτη φορά παρουσιάζονται συγκεντρωτικά όλοι οι τύποι του ναυτιλιακού προστατευτισμού, όπως δηλαδή η Προτίμηση Σημαίας, η Διάκριση Σημαίας, η Παρακράτηση Φορτίου, οι Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις και ο Κρατικός Παρεμβατισμός. Στο ίδιο Κεφάλαιο αναφέρεται γενικά και η αρχή της «ελευθερίας στις θάλασσες».

Το Κεφάλαιο 3, που αφορά τους οργανισμούς της ναυτιλίας, χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος αναφέρονται οι ιδιωτικοί οργανισμοί της ναυτιλίας, όπως επιμελητήρια, ενώσεις πλοιοκτητών και ναυτιλιακά συμβούλια. Στο δεύτερο μέρος, που είναι και ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, αναφέρονται οι κυβερνητικοί οργανισμοί που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα και ειδικότερα της σημαντικότερης χώρας που είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, καθώς και όλοι οι διακρατικοί οργανισμοί της ναυτιλίας. Στους τελευταίους γίνεται μια λεπτομερέστερη αναφορά όσον είναι δυνατόν, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ανάλυση σε ορισμένα σημαντικά σημεία, όπως π.χ. στις Συμβάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας που αφορούν την ναυτιλία, στην ανάλυση διεθνών Συμβάσεων της UNCTAD, όπως για την νηολόγηση

των πλοίων, καθώς και στην δομή και διάρθρωση αυτού του Οργανισμού. Μεγάλη σημασία επίσης δίνεται στην λειτουργική δομή της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του Ο.Ο.Σ.Α. και στην ερμηνεία και ανάλυση των Κοινών Αρχών Ναυτιλιακής Πολιτικής που αυτή υιοθέτησε.

Στο ίδιο Κεφάλαιο και όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στην ιστορική εξέλιξη της Ευρωπαϊκής ιδέας, στα όργανά της, στη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ο.Κ. έως το 1985 και τέλος είναι σημαντική η αναφορά στην ανάλυση του Κανονισμού 954/79, που είναι γνωστός και ως «Πακέτο των Βρυξελλών», καθώς και στην ανάλυση των τεσσάρων Κανονισμών της Ε.Ο.Κ. του 1986, που φορούσαν για πρώτη φορά Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική.

Τέλος επίσης για πρώτη φορά αναφέρεται η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, το ιστορικό δημιουργίας της, η λειτουργική δομή της και οι θεσμικοί μηχανισμοί της. Κατόπιν αναλύεται με την όσον το δυνατόν μεγαλύτερη λεπτομέρεια η εξέλιξη της GATT έως την αρχή των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης το 1986, στον ρόλο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σ' αυτές τις διαπραγματεύσεις, στην διαδικασία των διαπραγματεύσεων και στα αποτελέσματα του Γύρου της Ουρουγουάης.

Το Κεφάλαιο 4 αναφέρεται στην ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία κατά πρώτον λόγο, καθώς επίσης και στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Όσον αφορά την επισκόπηση της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας που

έχει για την ελληνική και διεθνή οικονομία, στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την ελληνική ναυτιλία, στις ιδιαιτερότητές της, καθώς επίσης γίνεται μια λεπτομερέστατη ανάλυση της σύνθεσης και δομής και της ελληνικής αλλά και της ελληνόκτητης ναυτιλίας με πάρα πολλούς πίνακες και διαγράμματα, που περιέχονται στον Τόμο Β.

Επίσης όσον αφορά την επισκόπηση της παγκόσμιας ναυτιλίας τα στατιστικά στοιχεία και οι ιδιαίτερα σημαντικοί πίνακες και διαγράμματα, που περιέχονται στον Τόμο Β, προέρχονται από την επίσημη Έκθεση για την Ναυτιλία της UNCTAD, ενώ άλλα επίσης σημαντικότερα στοιχεία προέρχονται από τον Ο.Ο.Σ.Α. .

Τέλος στο τελευταίο μέρος αυτού του Κεφαλαίου γίνεται αναφορά στην σημασία της ναυτιλίας γενικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στην μορφολογία της εμπορικής ναυτιλίας των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ο.Ο.Σ.Α., στην ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως διαμορφώθηκε μετά το 1985, σε μία πλήρη ανάλυση των ανοικτών ή/ και παράλληλων νηολογίων των χωρών της, καθώς επίσης και στο προνόμιο της ακτοπλοίας, γνωστό ως cabotage, των χωρών της Ε.Ε. και του Ο.Ο.Σ.Α..

Το Κεφάλαιο 5 ασχολείται με την ελληνική και διεθνή ναυτιλιακή πολιτική, όπως αυτές διαμορφώνονται σήμερα, την εξέλιξή της και τις προοπτικές που προβλέπεται ότι θα έχει στο νέο και υπό διαμόρφωση διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Έτσι αρχικά γίνεται μια πλήρης αναφορά στην παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων εντός των πλαισίων

της με όλες τις συνέπειες και τις επιπτώσεις που αυτή θα έχει και στην προοπτική της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Εξίσου σημαντική είναι και η αναφορά στις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς για όλα τα είδη φορτίων και τους τύπους πλοίων. Οι γενικές αρχές και οι στρατηγικοί στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι ένα θέμα που αποτελεί την βάση για οποιαδήποτε μελλοντική εξέλιξη και καθορίζει κάθε είδους και μορφής διαπραγμάτευση που θα έχει η Ελλάδα στα πλαίσια και της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά ιδιαίτερα του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.

Στο ίδιο Κεφάλαιο επίσης αναλύεται για πρώτη φορά και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου από την δημιουργία του μέχρι σήμερα, η λειτουργική δομή του, καθώς επίσης η υπ' αυτόν νεοδημιουργηθείσα Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον τομέα των Υπηρεσιών(GATS), που αφορά πλέον άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα. Οι πολυμερείς διαπραγματεύσεις στα πλαίσια της Συμφωνίας της GATT και η τακτική και πολιτική της Ελλάδας για την ναυτιλία εντός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ιδιαίτερα σημαντικό θέμα.

Τέλος συμπερασματικά είναι τα τρία τελευταία μέρη της διατριβής που αναφέρονται στην ναυτιλιακή πολιτική για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις εξελίξεις και στις προοπτικές της παγκόσμιας ναυτιλίας, καθώς επίσης και στο βασικότατο ερώτημα ειδικά για την ελληνική ναυτιλία για το ποια πρέπει να είναι η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις μελλοντικές διαπραγματεύσεις στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΟΜΟΣ Α

	Σελ.
<u>Κεφάλαιο 1ο - Εισαγωγή</u>	
1.1 Η σπουδαιότητα των θαλασσίων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο	33
1.2 Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις	41
1.3 Οι τομείς της ναυτιλίας	45
1.4 Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλασσίων μεταφορών	57
<u>Κεφάλαιο 2ο-Ναυτιλιακός Προστατευτισμός και Κρατικός Παρεμβατισμός</u>	
2.1. Γενικά περί του ναυτιλιακού προστατευτισμού	63
2.2. Η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες	66
2.3. Προτίμηση Σημαίας	70
2.3.1. Παρακράτηση Φορτίου	71
2.3.2. Εμπορικές Συμφωνίες	75
2.3.3. Κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία	79
2.3.4. Άλλοι τύποι Προτίμησης Σημαίας	81

2.4.	Διάκριση Σημαίας	83
2.4.1.	Επιβαρύνσεις λιμένων	85
2.4.2.	Προγραμματισμένα Φορτία	88
2.4.3.	Κύριες εμπορικές γραμμές	91
2.4.4.	Άλλοι τύποι Διάκρισης Σημαίας, CIF και FOB	91
2.5.	Επιχορηγήσεις στη ναυτιλία	93
2.5.1.	Άμεσες επιχορηγήσεις	95
2.5.2.	Έμμεσες επιχορηγήσεις	100
2.6.	Κρατικός παρεμβατισμός	107
2.6.1.	Κρατικός έλεγχος	110
2.6.2.	Κρατική συμμετοχή	112
2.6.3.	Κρατική βοήθεια στο ποντοπόρο εμπόριο	116
2.6.4.	Άλλοι τύποι κρατικού παρεμβατισμού	118

Κεφάλαιο 3ο - Οργανισμοί της Ναυτιλίας

3.1.	Ιδιωτικοί οργανισμοί της Ναυτιλίας	120
3.1.1.	Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών	120
3.1.2.	Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης (P and I Clubs)	122

3.1.3. Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS)	123
3.1.4. Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS)	125
3.1.5. Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών (CENSA)	127
3.1.6. Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων (FONASBA)	129
3.1.7. Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA)	129
3.1.8. Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO)	130
3.1.9. Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI)	132
3.1.10 Συνέλευση Επιμελητηρίων της Μεσογείου (ASCAME)	132
3.1.11 Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC)	133
3.1.12 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB)	134
3.1.13 Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ISF)	134
3.1.14 Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (IMIF)	135
3.1.15 Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Φορτηγών (Intercargo)	136
3.1.16 Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (Intertanko)	137

3.1.17	Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Εταιρειών Πετρελαίου (OCIMF)	138
3.2.	Διακυβερνητικοί και κυβερνητικοί οργανισμοί της Ναυτιλίας	139
3.2.1.	Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα	139
3.2.2	Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός(ΙΜΟ)	140
3.2.3	Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ΙΛΟ)	156
3.2.4	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.-Ο.Ε.Σ.Δ.)	171
3.2.5	Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)	183
3.2.6.	Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)	198
3.2.6.1	Ιστορική εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ιδέας	198
3.2.6.2	Τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης	201
3.2.6.3	Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ έως το 1985	209
3.2.6.4	Κανονισμός 954/79 της ΕΟΚ (« Πακέτο των Βρυξελλών»)	217
3.2.6.5	Ανάλυση των 4 Κανονισμών της ΕΟΚ	219

3.2.7. Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT)	225
3.2.7.1. Ιστορικό δημιουργίας της GATT	225
3.2.7.2 Λειτουργική Δομή της GATT	230
3.2.7.3 Θεσμικοί Μηχανισμοί της GATT	232
3.2.7.4 Εξέλιξη της GATT έως τον Γύρο της Ουρουγουάης	235
3.2.7.5 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στις διαπραγματεύσεις της GATT	238
3.2.7.6 Οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης μέχρι την ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ)	242
3.2.7.7 Αποτελέσματα του Γύρου της Ουρουγουάης	258

Κεφάλαιο 4ο - Ειδικό Μέρος-Επισκόπηση της Ελληνικής,

της Ευρωπαϊκής και της Παγκόσμιας Ναυτιλίας

4.1. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία	263
4.1.1. Η Σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην ελληνική και διεθνή οικονομία	263
4.1.2. Νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας	268
4.1.3. Σύνθεση και Δομή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας	280

4.1.3.1. Σύνθεση και δομή του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου	280
4.1.3.2. Σύνθεση και δομή του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου	285
4.1.3.3. Εμπορικός στόλος με σημαία χωρών Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου	299
4.1.3.4. Ναυτεργατικό δυναμικό της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας	300
4.1.3.5. Ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας	305
4.2. Παγκόσμια Εμπορική Ναυτιλία	306
4.2.1. Γενικά	306
4.2.2. Παγκόσμιος Οικονομία	309
4.2.3. Εξέλιξη Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου	309
4.2.4. Παραγωγικότητα του Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου- Προσφορά και Ζήτηση στη Παγκόσμιο Ναυτιλία	310
4.2.5. Ναυπηγήσεις, Αγορά Μεταχειρισμένων και Διαλύσεις πλοίων	311
4.2.6. Εμπορική κίνηση λιμένων εμπορευματοκιβωτίων	311

4.3.	Η Εμπορική Ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης	312
4.3.1.	Η σημασία της ναυτιλίας για την Ε.Ε.	312
4.3.2.	Μορφολογία της εμπορικής ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης(Ε.Ε.) και των χωρών-μελών του Ο.Ο.Σ.Α.	314
4.3.3.	Η ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε. μετά το 1985	318
4.3.4.	Τα ανοικτά Νηολόγια στην Ε.Ε.	322
4.3.5.	Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ε.Ε.	332

Κεφάλαιο 5ο - Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική

5.1	Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας	346
5.2	Ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, συνέπειες και επιπτώσεις	362
5.3	Η προοπτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης	373
5.4	Μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς	381
5.5	Γενικές αρχές και στρατηγικοί στόχοι της Ελληνικής ναυτιλιακής Πολιτικής	388

5.6 Η ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) και η Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον τομέα των Υπηρεσιών (GATS)	391
5.7 Οι πολυμερείς διαπραγματεύσεις για την ναυτιλία στα πλαίσια της GATT και του ΠΟΕ	398
5.8. Ναυτιλιακή πολιτική για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης	407
5.9 Εξελίξεις και προοπτικές στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική	412
5.10 Ελληνική ναυτιλία: Ναυτιλιακή πολιτική, εξελίξεις και προοπτικές μετά την Συμφωνία της GATT και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης	449
Βιβλιογραφικές Πηγές	480

ΤΟΜΟΣ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

- 2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟ 1914
- 2.2 ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ
- 3.1 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ
- 3.2 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ
ΕΘΝΩΝ(ως έχουν την 29.03.1996)
- 3.3 ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ
ΘΕΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ(ως έχουν την 30.12.1997)
- 4.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ
ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (σε αριθμό πλοίων και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των
100 Κ.Ο.Χ., ως έχει την 20/9/1998)
- 4.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (σε αριθμό πλοίων και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100
Κ.Ο.Χ., ως έχει την 31/12/1997)
- 4.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ (σε αριθμό
πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.)
- 4.4 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΣ (σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., για
πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., ως έχει την 20/9/1998)

- 4.5 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΣ (για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., ως έχει την 20/9/1998)**
- 4.6 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΣ (για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., ως έχει την 20/9/1998)**
- 4.7 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΣ (για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., ως έχει την 20/9/1998)**
- 4.8 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΛΟΙΠΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΣ(για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., ως έχει την 20/9/1998)**
- 4.9 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 Κ.Ο.Χ. ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13 ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ (ως έχει την 20/9/1998, σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ.)**
- 4.10 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 Κ.Ο.Χ. ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13 ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ (ως έχει την 20/9/1998, σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ.)**
- 4.11 ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΟ NAT(σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ.)**

4.12 ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ 100 Κ.Ο.Χ. ΚΑΙ ΑΝΩ

4.13 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 Κ.Ο.Χ. ΚΑΤΑ ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ (ως έχει την 20/9/1998, σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ.)

4.14 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 1600 Κ.Ο.Χ. ΚΑΤΑ ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ (ως έχει την 20/9/1998, σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ.)

4.15 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 1600 Κ.Ο.Χ. ΚΑΤΑ ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ (ως έχει την 20/9/1998, σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ.)

4.16 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1875 ΕΩΣ ΤΟ 1998

4.17 ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1997 (σε ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΝΟΥΣ)

4.18 ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1997 (σε ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΝΟΥΣ)

4.19 ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1997 (σε ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΝΟΥΣ)

- 4.20 ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ως έχει την 31/12/1997, σε αριθμό πλοίων, Τ.Ν.Β. και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)
- 4.21 ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ως έχει την 31/12/1997, σε αριθμό πλοίων, Τ.Ν.Β. και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)
- 4.22 ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ως έχει την 31/12/1997, σε αριθμό πλοίων, Τ.Ν.Β. και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)
- 4.23 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ως έχει την 31/12/1997, σε έτη)
- 4.24 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ (ως έχει την 31/12/1997, σε αριθμό πλοίων, Τ.Ν.Β. και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)
- 4.25 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ (ως έχει την 31/12/1997, σε αριθμό πλοίων, Τ.Ν.Β. και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)
- 4.26 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ (ως έχει την 31/12/1997, σε αριθμό πλοίων και Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)
- 4.27 ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΗΜΑΙΑ (ως έχει την 31/12/1997, σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

- 4.28 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ**
- 4.29 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ, ΕΤΩΝ 1970, 1975, 1980 και 1985-1995 (Υπολογισμοί σε φορτωθέντα εμπορεύματα)**
- 4.30 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ, ΕΤΩΝ 1970 1980, και 1985-1990 (Σε δισεκατομμύρια τονομύλια)**
- 4.31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ ΚΡΑΤΩΝ, ΕΤΩΝ 1970, 1993, 1994 και 1995. (Σε εκατομμύρια τόνους)**
- 4.32 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΩΝ 1993-1995 (Σε χιλιάδες T.N.B.)**
- 4.33 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ CONTAINERSHIPS ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΕΥ, ΕΤΩΝ 1993, 1994 και 1995**
- 4.34 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ (ως 31-12-1995)**
- 4.35 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΚΡΑΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΕΤΩΝ 1980, 1994 και 1995 (Σε εκατομμύρια Κ.Ο.Χ. και T.N.B.)**
- 4.36 ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ ΚΡΑΤΩΝ, ΕΤΩΝ 1980 (ως 1.7), 1994 και 1995 (ως 31.12) (Σε T.N.B.)**

- 4.37 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΚΡΑΤΩΝ (ως 31.12.1995) (Σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)**
- 4.38 ΤΑ 35 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΡΑΤΗ (ως 31.12.1995)**
- 4.39 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ (ως 31.12.1995)**
- 4.40 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΥΠΗΚΩΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ (ως 31.12.1995) (Σε χιλιάδες Τ.Ν.Β.)**
- 4.41 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΣΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΣΤΟΛΟΥΣ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ (ως 31.12.1995)**
- 4.42 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΕΤΩΝ 1985-1995 (Σε τονομία προς Τ.Ν.Β.)**
- 4.43 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΤΩΝ 1985-1995 (Σε τονομία προς Τ.Ν.Β.)**
- 4.44 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΤΩΝ 1985-1995 (Σε τόννους προς Τ.Ν.Β.)**
- 4.45 ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ, ΕΤΩΝ 1988-1995 (Σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)**
- 4.46 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΩΝ 1988 - 1995 (Σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)**

- 4.47 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ, ΕΤΩΝ 1980, 1985 και 1990-1995**
(Σε εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.)
- 4.48 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ,**
ΕΤΩΝ 1994-1995 (Σε αριθμό πλοίων και χιλιάδες Κ.Ο.Χ.)
- 4.49 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΚΡΑΤΩΝ**
ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ, ΕΤΩΝ 1994-1995 (Σε χιλιάδες Κ.Ο.Χ.)
- 4.50 ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** (ως 31.12.1995) (Σε
χιλιάδες T.N.B.)
- 4.51 ΤΙΜΕΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ** (5ετών) **ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΩΝ 1989-1995** (ως το
τέλος κάθε έτους) (Σε εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.)
- 4.52 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΓΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ,**
ΕΤΟΥΣ 1995 (Σε χιλιάδες T.N.B.)
- 4.53 ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΩΝ 1990-1995** (Σε
χιλιάδες T.N.B.)
- 4.54 ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΩΝ 1980 1988-1995** (Σε εκατομμύρια T.N.B.)
- 4.55 ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΩΝ**
1987-1995
- 4.56 ΤΙΜΕΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΩΝ 1993-1995** (Σε us dollars προς Light
Displacement Ton)
- 4.57 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ, ΕΤΩΝ**
1980, 1993 και 1994 (Σε εκατομμύρια τόννους)

- 4.58 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΡΑΤΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΟΜΑΔΕΣ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ (ως 31.12.1995) (Σε Κ.Ο.Χ.)
- 4.59 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΡΑΤΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΟΜΑΔΕΣ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ (ως 31.12.1995) (Σε Τ.Ν.Β.)
- 4.60 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ
ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΤΟΥ 1983-1995
(σε εκατομμύρια τόννους)
- 4.61 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ
ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΤΟΥ 1983-1995
(σε δισεκατομμύρια τονομίλια)
- 4.62 ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ : ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΚΑΤΑ ΤΟ
1994 (σε χιλιάδες τόννους)
- 4.63 ΑΝΘΡΑΚΑΣ : ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΟ 1994 (σε
χιλιάδες τόννους)
- 4.64 ΣΙΤΗΡΑ : ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΟ 1994 (σε χιλιάδες
τόννους)
- 4.65 ΒΩΞΙΤΗΣ ΚΑΙ ΑΛΟΥΜΙΝΙΑ : ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΟ
1994 (σε χιλιάδες τόννους)
- 4.66 ΦΩΣΦΟΡΙΚΟ ΑΛΑΣ : ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΟ 1994
(σε χιλιάδες τόννους)
- 4.67 ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΤΟΥ: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ
ΚΑΤΑ ΤΟ 1994 (σε χιλιάδες τόννους)

- 4.68 ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΟΥ : ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1994 (σε χιλιάδες τόννους)
- 4.69 ΠΛΟΙΑ ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ, 1995(σε αριθμό πλοίων)
- 4.70 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α. ΚΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ (για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., εξαιρουμένων των αλιευτικών)
- 4.71 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α. ΚΑΤΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ (για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., εξαιρουμένων των αλιευτικών)
- 4.72 ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, 1995 (σε εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.)
- 4.73 ΜΕΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ, 1995 (σε ποσοστά)
- 4.74 ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟ 1995 (σε αγοραστικές τιμές, για τα 15 κράτη-μέλη)
- 4.75 ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟ 1995 (για τα 15 κράτη-μέλη και εξαιρουμένων ενδοκοινοτικών συναλλαγών)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

- 1.1 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ
- 1.2 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- 2.1 ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ
- 3.1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ ΙΜΟ
- 3.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ UNCTAD
- 3.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ
- 3.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ GATT
- 4.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ (σε εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.)
- 4.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.3 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.4 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.5 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)

- 4.6 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.7 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.8 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.9 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.10 ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.)
- 4.11 ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.)
- 4.12 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.13 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.14 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 0-4 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.15 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 0-4 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)

- 4.16 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 5-9 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.17 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 5-9 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.18 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 10-14 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.19 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 10-14 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.20 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 15-19 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.21 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 15-19 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.22 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 20-24 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)

- 4.23 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 20-24 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.24 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 25-29 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.25 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 25-29 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.26 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.27 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.28 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.29 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.30 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)

- 4.31 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.32 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία
άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.33 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία
άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.34 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.35 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.36 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ
ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε αριθμό πλοίων,
για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.37 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ
ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε όρους Κ.Ο.Χ.,
για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.38 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ
ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.,
20/9/1998)

- 4.39 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.40 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΛΟΙΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.41 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΛΟΙΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.42 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΛΟΙΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.43 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΛΟΙΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., 20/9/1998)
- 4.44 ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ(σε αριθμό πλοίων)
- 4.45 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)
- 4.46 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ & ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ)
- 4.47 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.48 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.49 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΧΥΔΗΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.50 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.51 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.52 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.53 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 0-4 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.54 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 5-9 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.55 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 10-14 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.56 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 15-19 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.57 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 20-24 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.58 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 25 ΕΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ (σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.59 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

4.60 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ

4.61 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ(για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.62 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ(για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.63ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ (σε αριθμό πλοίων)

4.64 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ (σε όρους Κ.Ο.Χ.)

4.65 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ (σε αριθμό πλοίων άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.66 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ (σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.67 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΜΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ (σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

4.68 Ο ΥΠΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ(σε όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

- 4.69 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ, 1995 (σε εκατομμύρια τόνους)
- 4.70 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ, 1970-1995(σε εκατομμύρια τόνους)
- 4.71 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ, 1995(σε δισεκατομμύρια τονομύλια)
- 4.72 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ, 1970, 1980, 1985, 1990, 1994, 1995(σε δισεκατομμύρια τονομύλια)
- 4.73 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, 1995(σε χιλιάδες T.N.B.)
- 4.74 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ, 1995
- 4.75 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΕΥ, 1995
- 4.76 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ, 1995
- 4.77 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ, 1995(σε εκατομμύρια Κ.Ο.Χ.)
- 4.78 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (σε εκατομμύρια T.N.B.)
- 4.79 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, 1995(σε T.N.B.)

- 4.80 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΧΥΔΗΝ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, 1995(σε Τ.Ν.Β.)
- 4.81 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, 1995(σε Τ.Ν.Β.)
- 4.82 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, 1995(σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)
- 4.83 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, 1995(σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)
- 4.84 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, 1995(σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)
- 4.85 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, 1995(σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)
- 4.86 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ, 1995(σε εκατομμύρια Τ.Ν.Β.)
- 4.87 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΤΑ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ, 1995
- 4.88 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΤΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, 1995(σε χιλιάδες Τ.Ν.Β.)
- 4.89 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ(σε τονομύρια/Τ.Ν.Β.)

- 4.90 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ,1995(σε τονομύλια)
- 4.91 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ,ΕΤΩΝ 1988-1995(σε εκατομμύρια T.N.B.)
- 4.92 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ,ΕΤΩΝ 1988-1995(σε εκατομμύρια T.N.B.)
- 4.93 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΧΥΔΗΝ,ΕΤΩΝ 1988-1995(σε εκατομμύρια T.N.B.)
- 4.94 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ,ΕΤΩΝ 1988-1995(σε εκατομμύρια T.N.B.)
- 4.95 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ,ΕΤΩΝ 1988-1995(σε εκατομμύρια T.N.B.)
- 4.96 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε Κ.Ο.Χ.)
- 4.97 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ,1995(σε Κ.Ο.Χ.)

- 4.98 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε Τ.Ν.Β.)
- 4.99 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ,1995(σε Τ.Ν.Β.)
- 4.100 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε Τ.Ν.Β.)
- 4.101 ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ,1995
- 4.102 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ,1994(σε εκατομμύρια τόνους)
- 4.103 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΧΩΡΩΝ,1994(σε εκατομμύρια τόνους)
- 4.104 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε όρους Κ.Ο.Χ.)
- 4.105 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε όρους Τ.Ν.Β.)
- 4.106 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε όρους Κ.Ο.Χ.)
- 4.107 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΧΥΔΗΝ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε όρους Κ.Ο.Χ.)
- 4.108 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ,1995(σε όρους Κ.Ο.Χ.)

- 4.109 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ
ΚΑΤΑ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, 1995(σε όρους Κ.Ο.Χ.)
- 4.110 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΛΟΙΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, 1995(σε όρους Κ.Ο.Χ.)
- 4.111 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ-ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ
- 4.112 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟ 1995
- 4.113 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟ 1995
- 4.114 ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, 1982-1992(σε
δισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.)
- 4.115 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟ 1995
- 4.116 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑ
ΤΟ 1995
- 4.117 ΕΙΣΡΟΕΣ ΚΑΙ ΕΚΡΟΕΣ ΞΕΝΩΝ ΑΜΕΣΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (FOREIGN
DIRECT INVESTMENT-FDI) ΣΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ, ΕΤΩΝ 1992-
1995
- 5.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΕΙΚΤΗ ΒΙΦΦΕΧ ΕΤΩΝ 1954-1972 (ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΕΤΟΣ
1951=100)
- 5.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΕΙΚΤΗ ΒΙΦΦΕΧ ΕΤΩΝ 1973-1998(ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΕΤΟΣ
1972=100)

ΤΟΜΟΣ Γ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- Παράρτημα 1:** Συντημήσεις Οργανισμών της Ναυτιλίας (διεθνών, ιδιωτικών, διακρατικών και κρατικών)
- Παράρτημα 2:** Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τους όρους Νηολόγησης των Πλοίων
- Παράρτημα 3:** Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για ένα Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων των Τακτικών Γραμμών
- Παράρτημα 4:** Κώδικας Απελευθέρωσης των Τρεχουσών Αδήλων Συναλλαγών του Ο.Ο.Σ.Α.- Σημείωση 1 στο Παράρτημα Α
- Παράρτημα 5:** Κοινές Αρχές της Ναυτιλιακής Πολιτικής των χωρών-μελών του Ο.Ο.Σ.Α.
- Παράρτημα 6:** Κανονισμός 954/79 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Πακέτο των Βρυξελλών)
- Παράρτημα 7:** Περιεχόμενα της Τελικής Πράξης του Γύρου της Ουρουγουάης
- Παράρτημα 8:** Απόφαση των Διαπραγματεύσεων για τις Υπηρεσίες των Θαλασσιών Μεταφορών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (Π.Ο.Ε)

- Παράρτημα 9:** Α)Κώδικες του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας
Β)Αποφάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας
Γ)Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί παρά τον Διεθνή Οργανισμό
Ναυτιλίας με συμβουλευτικό χαρακτήρα
Δ)Κράτη-Μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας
Ε) Το καθεστώς των Συμβάσεων και Τροποποιήσεων του
Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας
- Παράρτημα 10:** Συμβαλλόμενες χώρες των Συμβάσεων του Διεθνούς
Οργανισμού Εργασίας

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 1^ο

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Η σπουδαιότητα των θαλασσίων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο

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

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

Μεταξύ αυτών των παραγόντων, δηλαδή της εθνικής ασφάλειας κάποιας χώρας από την μια πλευρά και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξής της από την άλλη πλευρά, υπάρχει μια τέτοια σχέση που δείχνει πόσο σημαντικός είναι γι' αυτήν ο τομέας των μεταφορών σε όλες τις μορφές της. Η σπουδαιότητα που έχουν οι μεταφορές μπορεί να διαφέρει από την μια χώρα στην άλλη ανάλογα με την μορφή των μεταφορών που εξυπηρετεί καλύτερα τα ζωτικά συμφέροντα κάθε χώρας, όπως θαλάσσιες, αεροπορικές, σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Η μορφή των μεταφορών που είναι προς το συμφέρον κάθε χώρας επηρεάζεται άμεσα από πολλούς συντελεστές, όπως:

- την γεωγραφική θέση της χώρας καθώς και την μορφολογία του εδάφους της
- την έκταση των δρόμων εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- την οικονομική και τεχνολογική κατάσταση της χώρας
- το είδος και μορφή της εσωτερικής αγοράς της χώρας
- την κατεύθυνση του κύριου όγκου του διεθνούς εμπορίου
- ακόμη και την νοοτροπία και την ψυχροσύνθεση των υπηκόων της χώρας

Ο δεσμός που υπάρχει μεταξύ των μεταφορών και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης κάποιας χώρας είναι οι συναλλαγές του διεθνούς εμπορίου.

Ο καλύτερος τρόπος των μεταφορών είναι η ανάπτυξη από μια χώρα των θαλασσίων μεταφορών.

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

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

Οι θαλάσσιες μεταφορές ή αλλιώς η ναυτιλιακή βιομηχανία των ποντοπόρων πλοίων είναι μια από τις λίγες αυθεντικές διεθνείς αν όχι υπερεθνικές, βιομηχανίες που υπάρχουν στον κόσμο σήμερα.

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

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

Από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο υπάρχουν δύο κύριες και διαφορετικές μεταξύ τους σχολές σκέψης για την λειτουργία και την διαχείριση της ναυτιλίας. Η μια σχολή σκέψης είναι η σχολή της ελεύθερης αγοράς, που επιθυμεί να

διατηρήσει το status quo και θεωρεί ότι οι ναυτιλιακές υπηρεσίες πρέπει να παρέχονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις στη βάση του ελεύθερου ανταγωνισμού και ότι η επιλογή του πλοίου και της σημαίας του αποτελεί απόφαση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου. Αυτή η σχολή σκέψης πιστεύει ακόμη ότι η ναυτιλία πρέπει να είναι όσο πιο πολύ διεθνής, αλλά με αυτόν τον τρόπο όσο το δυνατόν πιο λίγες χώρες μπορούν να λειτουργήσουν στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η άλλη σχολή σκέψης, που είναι ο ναυτιλιακός προστατευτισμός, θεωρεί ότι οι κυβερνήσεις των χωρών πρέπει να έχουν την τελική ευθύνη για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών υπό την εθνική τους σημαία και ότι αυτή η ευθύνη μπορεί να εκπληρωθεί με διάφορα μέσα προστατευτισμού όπως είναι η προτίμηση φορτίου, η διάκριση σημαίας, οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, οι διμερείς σχέσεις και οποιοδήποτε άλλο είδος.

Η πρώτη άποψη για την ναυτιλία, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, είναι ο οικονομικός φιλελευθερισμός και βασίζεται στην αρχή του Laissez-Faire, που αναπτύχθηκε ιστορικά στην μεταμερκαντιστική περίοδο από τον Adam Smith. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, που είναι γενικά η αρχή του ελεύθερου εμπορίου, όσον αφορά την ναυτιλία δεν πρέπει να υπάρχουν εθνικοποιημένες ή κρατικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή άλλες κρατικές βοήθειες και περιοριστικά μέτρα για την δημιουργία ή /και ανάπτυξη εθνικών στόλων από κάποια χώρα.

Η εξέλιξη του ελεύθερου εμπορίου ήταν στην αρχή η ελευθερία στις θάλασσες, που δημιουργήθηκε κατά τον 16^ο αιώνα από τους Ολλανδούς ως απάντηση στον ανταγωνισμό τους με τους Βρετανούς, κατόπιν ο ναυτιλιακός

φιλελευθερισμός που είχε ως συνέπεια την δημιουργία του συστήματος των Τακτικών Ναυτιλιακών Γραμμών και των Διασκέψεων των και μετέπειτα των εμπορικών στόλων με σημαίες ευκαιρίας.

Ο οικονομικός φιλελευθερισμός στη ναυτιλία, και ειδικότερα η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες, πρέπει να εξεταστεί και να αναλυθεί από δύο διαφορετικές σκοπιές. Η πρώτη αφορά την καθαρά εμπορική πλευρά, όπου όταν στην ναυλαγορά επικρατεί σχετική ισορροπία και οι αγοραστές με τους πωλητές έχουν σχεδόν την ίδια δύναμη, τότε η αρχή αυτή θεωρείται ως εξαιρετικά ικανοποιητική. Η δεύτερη αφορά την πολιτική πλευρά, σύμφωνα με την οποία η πραγματική ελευθερία στις θάλασσες είναι το δικαίωμα σε όλα τα εμπορικά πλοία, να πλέουν νόμιμα και ειρηνικά στις θάλασσες. Η άποψη αυτή σημαίνει τέλειες συνθήκες ισότητας και περιλαμβάνει το δίκαιο όλων των εθνών, αναπτυσσόμενων και αναπτυγμένων, να δημιουργήσουν ή /και να αναπτύξουν εθνικούς εμπορικούς στόλους με όλα τα μέσα. Έτσι η ελευθερία στις θάλασσες από πολιτικής πλευράς σχετίζεται με ερωτήματα θεμελιώδη όσον αφορά τα ανθρώπινα δικαιώματα και την κυριαρχία όλων των εθνών να κάνουν ότι θέλουν όποτε και όπως αυτά επιθυμούν.

Από την άλλη πλευρά αντίστοιχη ιστορικά ήταν και η εξέλιξη του προστατευτισμού στις θαλάσσιες μεταφορές. Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός, όπως τον γνωρίζουμε σήμερα, δεν είναι μια ιδέα του 20ου αιώνα, παρότι γιγαντώθηκε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, αλλά έχει πολύ παλαιά εξέλιξη και χρησιμοποιείτο διαχρονικά ανάλογα με τα συμφέροντα των μεγάλων

ναυτιλιακών κρατών. Έτσι στην πραγματικότητα η Βρετανία, που σήμερα είναι υπέρμαχος του ναυτιλιακού φιλελευθερισμού, ήταν αρχικά ο μεγάλος αντίπαλος της αρχής του ελεύθερου εμπορίου από τον 16^ο και 17^ο αιώνα και ήταν η πρώτη χώρα που ξεκίνησε τον ναυτιλιακό προστατευτισμό εφαρμόζοντας μια αυστηρή προστατευτική πολιτική για τους Βρετανικούς εμπορικούς στόλους και τους εμπορικούς τους συνεταίρους που διακινούσαν το εμπόριο της Αυτοκρατορίας τους. Ενδεικτικοί ήταν οι νόμοι του Όλιβερ Κρόμγουελ, σύμφωνα με τους οποίους έπρεπε, για να διασφαλιστεί το Αγγλικό θαλάσσιο εμπόριο από τους Ολλανδούς, να διακινείται από τα δικά του πλοία. Ο προστατευτισμός στη ναυτιλία παίρνει πολλές μορφές και δεν χρησιμοποιείται πάντοτε από κάθε πολιτική ή οικονομική ομάδα χωρών. Το καμποτάζ και η αρχή της διατήρησης φορτίου ή /και σημαίας στο ακτοπλοϊκό εμπόριο μιας χώρας για τα δικά της πλοία και τους δικούς της ναυτικούς είναι ευρέως διαδομένα. Επίσης ο νόμος Jones Act του 1919 των ΗΠΑ είναι άλλη μια χαρακτηριστική περίπτωση ναυτιλιακού προστατευτισμού, σύμφωνα με τον οποίο μόνο όλα τα ναυπηγηθέντα στις ΗΠΑ και επανδρωμένα με Αμερικανούς ναυτικούς πλοία μπορούσαν να εκτελούν το ακτοπλοϊκό εμπόριο των ΗΠΑ, συμπεριλαμβανομένης και της αγοράς των μεταφορών του πετρελαίου της Αλάσκας προς τις υπόλοιπες πολιτείες.

Είναι αξιοπρόσεκτο ότι ειδικά στις τακτικές γραμμές και ιδιαίτερα στις Διασκέψεις, υπάρχει μία μεγάλη αντίφαση των δυο σχολών σκέψης, που έχουν αναφερθεί παραπάνω, δεδομένου ότι οι διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες

των τακτικών γραμμών από την μία πλευρά επιθυμούν να λειτουργούν στα πλαίσια του ναυτιλιακού φιλελευθερισμού αλλά και από την άλλη επιζητούν με οποιοδήποτε τρόπο την κυβερνητική βοήθεια.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο ναυτιλιακός φιλελευθερισμός είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία του συστήματος των Τακτικών Ναυτιλιακών Γραμμών και κατόπιν των Διασκέψεων, όταν Βρετανοί πλοιοκτήτες θεώρησαν ότι είχαν πετύχει τον απόλυτο ανταγωνισμό με σκοπό να διατηρήσουν τον έλεγχο της ναυτιλιακής αγοράς. Ο Adam Smith είχε παρατηρήσει, ότι όταν δύο ή περισσότεροι άνθρωποι συνεργάζονται στην ίδια εμπορική σχέση, τότε θα αρχίσουν να ομιλούν για τους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσαν να βελτιώσουν την θέση τους στην αγορά, έμμεσα δηλαδή αυτό που σήμερα ονομάζουμε περιοριστικές πρακτικές.

Τέλος μια τέταρτη χρονικά εξέλιξη του οικονομικού φιλελευθερισμού μετά την αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες, τις Διασκέψεις και τον ναυτιλιακό φιλελευθερισμό, είναι η δημιουργία των ανοικτών νηολογίων ή αλλιώς των σημαιών ευκαιρίας.

Η απελευθέρωση των πρώην αποικιών και ο επακόλουθος ανερχόμενος εθνικισμός των οδήγησε τις αναπτυσσόμενες χώρες στη ζήτηση των εθνικών των στόλων. Τα αναπτυσσόμενα κράτη ήθελαν να δημιουργήσουν τους δικούς τους εθνικούς στόλους παρά να λειτουργούν ως σημαίες ευκαιρίας. Η δημιουργία και η ανάπτυξη εθνικών στόλων από αυτές ήταν μια απάντηση στις σημαίες ευκαιρίας.

Οι αναπτυσσόμενες χώρες, όμως λόγω της έλλειψης ικανού προσωπικού(πλοίου και γραφείου), κεφαλαίων, τεχνολογικής και διαχειριστικής τεχνογνωσίας, αναπτυγμένης δομής λιμανιών, βρήκαν στον ναυτιλιακό προστατευτισμό μια μέθοδο και ένα τρόπο για την δημιουργία ή την ανάπτυξη των δικών τους εθνικών στόλων. Με τον προστατευτισμό όμως εμφανίστηκαν διεθνώς νέα νομικά και οικονομικά προβλήματα.

Σήμερα οι αναπτυσσόμενες χώρες παράλο που παράγουν το 65% του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, οι εμπορικοί στόλοι αυτών των χωρών έχουν το 18% του παγκοσμίου στόλου χωρητικότητας και έχουν παραγγείλει το 14% των νέων κατασκευών πλοίων, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου είναι υπό σημαίες ευκαιρίας ή κάτω από τον έλεγχο μικρής ομάδας χωρών.

Σήμερα οι οπαδοί της ελεύθερης αγοράς βρίσκονται μεταξύ των πλοιοκτητών των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών που υποστηρίζονται από τις κυβερνήσεις αυτών των χωρών.

Οι μεγαλύτεροι όμως οπαδοί του ναυτιλιακού προστατευτισμού ήταν η Σοβιετική Ένωση και οι ΗΠΑ, η οποία συνεχίζει να τον εφαρμόζει, και για τις οποίες αυτού του είδους η πολιτική ήταν και είναι μέρος της παγκόσμιας πολιτικής ασφάλειας τους.

Οι αναπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες χρησιμοποιούν επίσης το ναυτεργατικό δυναμικό των αναπτυσσόμενων χωρών ως φθηνότερα πληρώματα. Επίσης πολλά λιμάνια των αναπτυσσόμενων χωρών επιδοτούνται από τις

κυβερνήσεις τους και έτσι οι στόλοι των αναπτυσσόμενων χωρών ως κύριοι χρήστες αυτών των λιμανιών ωφελούνται από αυτές τις επιδοτήσεις.

Τέλος πολλοί πλοιοκτήτες από αναπτυσσόμενες χώρες ίδρυσαν μικτές επιχειρήσεις σε αναπτυσσόμενες χώρες με τοπική συμμετοχή μειοψηφίας ή απλώς ονομαστική. Έτσι μ' αυτό τον τρόπο ωφελούνται και από όλα τα πλεονεκτήματα που χορηγούνται από τις κυβερνήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν εθνικούς στόλους.

1.2 Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις

Η παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία μέχρι το τέλος του Β' παγκόσμιου πολέμου αναπτύχθηκε ιστορικά κάτω από συνθήκες που ευνοούσαν τον φιλελευθερισμό και απέτρεπαν την λήψη προστατευτικών μέτρων.

Οι τρομακτικές απώλειες, που προκλήθηκαν στους παραδοσιακούς εμπορικούς στόλους κατά την διάρκεια του τελευταίου πολέμου καθώς επίσης και η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας, που δημιουργήθηκε για την κάλυψη των αναγκών ανασυγκρότησης των ευρωπαϊκών οικονομιών, ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά του διεθνούς περιβάλλοντος τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια.

Την δεκαετία του '60 μια σειρά από αναπτυσσόμενες χώρες άρχισαν να δείχνουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία διαβλέποντας σε αυτήν την δυνατότητα γρήγορης βελτίωσης του εμπορικού τους ισοζυγίου και γενικά την οικονομική τους ανάπτυξη.

Κατά την ίδια δεκαετία η ανάγκη για την διατήρηση της βιομηχανικής παραγωγής στα υψηλά επίπεδα των δύο προηγούμενων δεκαετιών, οδήγησε τις χώρες που διέθεταν σημαντική ναυπηγική βιομηχανία, στην προσφορά ιδιαίτερα ευνοϊκών όρων ναυπήγησης. Σε αυτό συνέβαλε αποφασιστικά και ο ανταγωνισμός των λεγομένων «νέων βιομηχανικών» χωρών και ιδιαίτερα αυτών της Άπω Ανατολής (Ταϊβάν, Νότια Κορέα κλπ.), που βασιζόνταν στο χαμηλό εργατικό κόστος και που ακολουθώντας το δυτικό οικονομικό μοντέλο στράφηκαν σε κλασικές βιομηχανικές μεθόδους για να πετύχουν πιο γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης.

Προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και το διεθνές τραπεζικό σύστημα, που διέθεσε, χωρίς την αναγκαία περίσκεψη, τα μεγάλα κεφάλαια για την δημιουργία νέων εθνικών στόλων.

Οι νέοι αυτοί ανταγωνιστές της ελληνικής ναυτιλίας, που διέθεταν εθνικά φορτία ή /και χαμηλόμισθο ναυτεργατικό δυναμικό, δεν δίστασαν να επιβάλουν προστατευτικά μέτρα για την ενίσχυση των νεοαποκτηθέντων εμπορικών στόλων τους. Τα μέτρα αυτά ήταν κυρίως, η παρακράτηση φορτίου (cargo reservation) και ο επιμερισμός (cargo sharing) των φορτίων, οι οικονομικές επιδοτήσεις στη ναυτιλία (financial assistance) καθώς και οι κάθε τύπου διοικητικές ρυθμίσεις (administrative restrictions).

Οι νέοι αυτοί εθνικοί στόλοι αναπτύχθηκαν είτε ως κρατικές είτε ως ιδιωτικές εθνικές επιχειρήσεις.

Ο στόχος, που οι αναπτυσσόμενες χώρες είχαν επιβάλλει στα πλαίσια της UNCTAD, για αύξηση της συμμετοχής των εθνικών τους στόλων στο 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας, σήμερα έχει ήδη επιτευχθεί. Παρ' όλα αυτά όμως δεν κατάφεραν να επωφεληθούν όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες και να αναπτύξουν εθνικούς κρατικούς ή ιδιωτικούς στόλους, πράγμα, που οδήγησε σε μια διαφοροποίηση των συμφερόντων ορισμένων χωρών αυτής της ομάδας έναντι των υπολοίπων. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό γεγονός του οποίου οι συνέπειες θα πρέπει να μελετηθούν με ιδιαίτερη προσοχή. Ωστόσο και σε σχέση με τις σημερινές συνθήκες θεωρείται πολύ δύσκολο στο μέλλον οι αναπτυσσόμενες χώρες να καταφέρουν να παρουσιάσουν ένα ενιαίο μέτωπο, όπως έκαναν στο παρελθόν, δηλαδή πριν από δέκα ή δεκαπέντε χρόνια.

Οι τέως χώρες κρατικού εμπορίου για να στηρίξουν και να αναπτύξουν τους εθνικούς τους στόλους στηρίχθηκαν, όπως θα αναφερθούμε σε επόμενο κεφάλαιο, σε διάφορες μορφές προστατευτισμού. Παρ' όλα αυτά πολιτική του προστατευτισμού δεν προσέφερε ενθαρρυντικές προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας των χωρών αυτών. Πράγματι αυτό συνέβη, όπως απέδειξαν και οι εξελίξεις στις χώρες της COMECON που σήμερα έχουν στραφεί προς τον φιλελευθερισμό.

Αντίστοιχα το ίδιο χρονικό διάστημα, οι βιομηχανικές χώρες έχασαν σιγά-σιγά το συγκριτικό πλεονέκτημα, που είχαν κυρίως εξαιτίας του ναυτεργατικού κόστους και της έντασης του ανταγωνισμού, και έτσι περιόρισαν τις διαμαρτυρίες τους κατά των μέτρων προστατευτικού χαρακτήρα που

έπαιρναν οι αναπτυσσόμενες χώρες και άρχισαν άλλοτε ρητά και άλλοτε σιωπηρά να υιοθετούν ανάλογες μεθόδους σε μια προσπάθεια διατήρησης ενός μέρους τουλάχιστον των εθνικών τους στόλων.

Από την παραπάνω πολύ γενική ανάλυση των συμφερόντων των διαφόρων ομάδων-κρατών, κατέστη φανερό, ότι ο συσχετισμός των δυνάμεων και των επιχειρημάτων τους υπέρ και κατά του προστατευτισμού στον χώρο της ναυτιλίας άλλαξε τα τελευταία χρόνια αισθητά. Αυτό αντανακλάται με σαφήνεια και στην αλλαγή των διεθνών ναυτιλιακών σχέσεων, όπου θα περιγραφούν παρακάτω.

Στα τέλη του 1981 η ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και την ζήτηση χωρητικότητας οδήγησε την παγκόσμια ναυτιλία στην πιο δραματική κρίση από το τέλος του Β' Παγκόσμιου πολέμου και μετά.

Ο ανταγωνισμός των μεγάλων ναυπηγικών δυνάμεων για την εξασφάλιση παραγγελιών και την επιβίωση σε συνδυασμό με την ανεξέλεγκτη χρηματοδότηση των ναυπηγήσεων και ταυτόχρονα η διάψευση των ελπίδων για ολοένα και ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησαν την ναυλαγορά στην κατάρρευση.

Οι παραδοσιακοί εμπορικοί στόλοι δέχτηκαν το τελικό πλήγμα. Μοναδική λύση ήταν οι σημαίες ευκαιρίας και τα ιδιότυπα διεθνή νηολόγια, που δημιούργησαν οι ίδιες οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες για να συγκρατήσουν την ραγδαία μείωση των εθνικών τους στόλων.

Επίσης, οι ζημιές που προκάλεσαν οι πετρελαϊκές κρίσεις στο διεθνές τραπεζικό σύστημα ήταν ανυπολόγιστες. Έτσι πολλές Τράπεζες αποσύρθηκαν πανικόβλητες από την ναυτιλία και δεν ήταν λίγοι εκείνοι, που πίστευαν και εξακολουθούν να πιστεύουν, ότι χρειάζεται μια γενική αναθεώρηση του χρηματοδοτικού συστήματος, ώστε να εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι πόροι για την συνέχιση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας.

Οι αναπτυσσόμενες χώρες προσπαθούν να πετύχουν αύξηση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας τους από διάφορους φορείς με στόχο την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αύξηση του μεριδίου τους στον παγκόσμιο στόλο, πριν συμφωνηθεί οποιαδήποτε συγκεκριμένη άρση οποιωνδήποτε προστατευτικών μέτρων. Όμως το διεθνές τραπεζικό σύστημα, που εξαιτίας της τελευταίας κρίσης έχει υποστεί τόσο μεγάλες ζημιές, καθώς επίσης και οι γενικές συνθήκες υπερχρέωσης των εθνικών οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, δεν ευνοούν τέτοιες επιδιώξεις ανάπτυξης εμπορικών στόλων εκ μέρους των.

1.3. Οι τομείς της ναυτιλίας

Η ταξινόμηση των εμπορικών πλοίων γίνεται λαμβάνοντας υπόψη πολλά και διαφορετικά κριτήρια. Η βασικότερη διάκριση αφορά τον τύπο του πλοίου και εξαρτάται από το είδος και τον όγκο του φορτίου(Διάγραμμα 1.1):

α) Φορτηγά πλοία (CARGO SHIPS). Προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τα οποία προσφέρονται είτε ως χύδην (BULK) είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία (GENERAL CARGOES). Τα πλοία αυτά εξυπηρετούν την

Ναυτιλία Χύδην(BULK SHIPPING) καθώς και την Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών(LINER SHIPPING).

β) Επιβατηγά πλοία (PASSENGER SHIPS). Πρόκειται για τύπο πλοίων που έχει ως κύρια ασχολία την μεταφορά επιβατών, χωρίς όμως να αποκλείεται και η παραλαβή μικρών ποσοτήτων φορτίου.

γ) Πλοία Ειδικού Προορισμού. Είναι πλοία που διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό, κατάλληλο για να επιτελούν ειδικές αποστολές. Ο γενικότερος λόγος που επέβαλε τη σχεδίαση των πλοίων αυτών είναι η ανάγκη για γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές φορτίων με πλοία που έχουν πολλαπλάσιο μέγεθος και κόστος κατασκευής, συγκρινόμενα με αυτά του παρελθόντος. Ο κυριότερος λόγος που ώθησε προς την κατασκευή πλοίων ειδικού προορισμού ήταν η ανάγκη μεταφοράς ή και επεξεργασίας εν πλω, φορτίων που απαιτούν ιδιαίτερη μεταχείριση.

δ) Πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας. Αυτά δεν ασχολούνται με μεταφορές, όχι τουλάχιστον με την έννοια που είδαμε στους δύο πρώτους τύπους πλοίων. Γενικός τους προορισμός είναι να συντελούν στην εύρυθμη και ανεμπόδιστη λειτουργία των θαλασσίων μεταφορών.

Ειδικότερα και πιο αναλυτικά για κάθε τύπο πλοίου ισχύει:

1) Τα Φορτηγά πλοία διακρίνονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, σε φορτηγά υγρών φορτίων και σε πλοία συνδυασμένων μεταφορών.

Α) Τα φορτηγά ξηρών φορτίων αντίστοιχα διακρίνονται ανάλογα με το είδος δρομολόγησής τους σε ελεύθερα φορτηγά (TRAMPS) και σε φορτηγά

γραμμής (CARGO LINERS). Τα TRAMPS δρομολογούνται σε σχέση με τον ναύλο, ενώ τα LINERS εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια. Τα Ελεύθερα φορτηγά μεταφέρουν συνήθως χύδην φορτία μεγαλύτερα των 2-3000 τόνων που είναι ξηρά, υγρά ή ειδικά. Πλοία της παραπάνω κατηγορίας που μεταφέρουν Γενικά Φορτία είναι τύπου SD 14, FREEDOM, CONCORD και FORTUNE, ενώ αυτά που μεταφέρουν Ομοειδή Φορτία είναι BULK CARRIERS, ORE CARRIERS, GRAIN CARRIERS και SUGAR CARRIERS. Τα φορτηγά Τακτικών Γραμμών είναι αυτά που μεταφέρουν συνήθως φορτία κάτω των 2-3000 τόνων, όπως εμπορευματοκιβώτια και κατεψυγμένα και εξυπηρετούνται από πλοία κλασσικού τύπου πλοία και τα φορτηγιδοφόρα (BARGE CARRIERS) που υποδιαιρούνται σε LASH και SEABEES. Πάντως, η πιο σημαντική κατηγορία πλοίων είναι τα CONTAINERSHIPS, REEFERS, ROLL-ON/OFF κ.λ.π. Τα Φορτηγά Υγρών Φορτίων διακρίνονται σε δεξαμενόπλοια πετρελαίου(OIL TANKERS), σε PRODUCT CARRIERS, σε GENERAL PURPOSE TANKERS, σε CHEMICAL CARRIERS και σε υγραεριοφόρα(LIQUID GAS CARRIERS). Τέλος τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών είναι συνήθως του τύπου ORE/OIL CARRIERS και O.B.O. CARRIERS, όπου τα ORE CARRIERS είναι τα μεταλλευματοφόρα, τα OIL CARRIERS είναι δεξαμενόπλοια και τα O.B.O. CARRIERS είναι σύντμηση που προέρχεται από το ORE-BULK-OIL CARRIERS.

B) Το χαρακτηριστικό γνώρισμα των εταιρειών που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές είναι η εκ των προτέρων αναγγελία συγκεκριμένων δρομολογίων του

πλοίου μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών και σε συγκεκριμένο χρόνο. Οι ναύλοι που εισπράττουν είναι κι αυτοί εκ των προτέρων καθορισμένοι για κάθε είδος εμπορεύματος που μεταφέρουν.

Οι εταιρείες τακτικών γραμμών έχουν πολύ υψηλό λειτουργικό κόστος δεδομένου ότι: α)τα πλοία που χρησιμοποιούν είναι πιο ακριβά από τα άλλα φορτηγά, και β)έχουν υψηλό κόστος για την αγορά, δημιουργία και συντήρηση δικών τους τερματικών σταθμών(terminals) και αποθηκών.

Ο όρος CONTAINERS αποδίδεται στα Ελληνικά ως εμπορευματοκιβωτιοφόρα. Εμπορευματοκιβώτια είναι ένα τυποποιημένο σιδερένιο κιβώτιο που στη συνηθισμένη του μορφή είναι ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο με διαστάσεις 20Χ8Χ8 ή 40Χ8Χ8 ποδών. Τα CONTAINER SHIPS είναι τα πιο κατάλληλα πλοία για τη μεταφορά ξηρών φορτίων, με εξειδικευμένο εξοπλισμό και χώρους για τη διακίνηση των εμπορευμάτων. Μπορούν να παραλάβουν από βιομηχανικά μέχρι γεωργικά προϊόντα, καθώς και ελαφρά χύδην φορτία. Εξασφαλίζουν ταχύτερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη μεταφορά αφού το συνολικό κόστος είναι μικρότερο από εκείνο των παραδοσιακών τρόπων και μέσων.

Σε σύγκριση με το συμβατικό πλοίο γραμμής, το πλοίο CONTAINER παρόλο που έχει κατά 50% υψηλότερο κόστος ναυπήγησης και κατά 25% μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων, πλεονεκτεί:

- κατά 80% ως προς τη μείωση των νεκρών χρόνων
- κατά 80% ως προς τη μείωση της απώλειας ωφέλιμου φορτίου

- κατά 30% ως προς την εξοικονόμηση κεφαλαίου εξ εργασίας

- κατά 15% ως προς την παραγωγικότητα.

Γ) Η Ορολογία ορισμένων τύπων πλοίων σήμερα είναι η εξής:

Φορτηγά ξηρού φορτίου:

Handy : 20.000 - 34.999 T.N.B.

Handymax : 35.000 - 49.999 T.N.B.

Panamax : 50.000 - 79.999 T.N.B.

Capesize : άνω των 80.000 T.N.B.

Δεξαμενόπλοια ακατέργαστου πετρελαίου:

Aframax : 50.000 - 99.999 T.N.B.

Suezmax : 100.000 - 149.999 T.N.B.

VLCC : 150.000 - 299.999 T.N.B.

(very-large crude carrier)

ULCC άνω των 300.000 T.N.B.

(ultra - large crude carrier)

Πλοία Κοντέϊνερς

Feeder : 100-499 TEU

Feedermax : 500-999 TEU

Handy : 1000-1999 TEU

Sub-Panamax : 2000-2999 TEU

Panamax : 3000-3999 TEU

Post-Panamax : άνω των 4000 TEU

Στη συνέχεια είναι χρήσιμο να αναφερθούμε στις διακρίσεις και τις μονάδες μέτρησης χωρητικότητας ενός πλοίου. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε καθαρή και ολική. Καθαρή ονομάζεται η χωρητικότητα όλων των οικονομικά εκμεταλλεύσιμων χώρων του πλοίου και μετριέται σε κόρους καθαρής χωρητικότητας (Κ.Κ.Χ.) ενώ ολική χωρητικότητα καλείται το σύνολο της χωρητικότητας όλων των κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα χώρων του πλοίου, καθώς και των κλειστών υπερκατασκευών. Ένας κόρος ισούται προς 100 κυβικά πόδια. Στην ολική χωρητικότητα περιλαμβάνεται εκτός από την καθαρή και η χωρητικότητα του λεβητοστάσιου, του μηχανοστασίου, των χώρων φορτηγού του πληρώματος, του μαγειρείου, των αποθηκών και λοιπών χώρων, εφόσον είναι νόμιμοι και κλειστοί. Μονάδα μέτρησης της ολικής χωρητικότητας είναι ο κόρος ολικής χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ).

Έννοια σχετική με την χωρητικότητα είναι το Νεκρό Βάρος (DEAD WEIGHT) του πλοίου, δηλαδή το σύνολο του βάρους του φορτίου και όλων των υλικών, αποσκευών, μηχανημάτων που ανήκουν στο πλοίο ή στο πλήρωμα (π.χ. καύσιμα, προμήθειες, ανταλλακτικά μηχανών κλπ.). Το νεκρό βάρος μετριέται σε τόνους νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT TONS ή T.N.B.). Ως παραγωγικότητα ενός πλοίου εννοείται οι ναυτιλιακές υπηρεσίες που αυτό παρέχει, δηλαδή το φορτίο που μεταφέρει σε τόνους (t) πολλαπλασιαζόμενες επί την μέση απόσταση που διανύει σε μίλια (mi), διαιρούμενες δια του νεκρού βάρους (T.N.B.).

Κίνητρο για να προσφέρουν οι πλοιοκτήτες τις υπηρεσίες τους στο θαλάσσιο διαμετακομιστικό εμπόριο είναι ο ναύλος. Ναύλος είναι το έσοδο που προέρχεται από τη ναύλωση του πλοίου. Με τον όρο «Ναύλωση» (CHARTERING), εννοούμε τη συμφωνία που γίνεται ανάμεσα στον εκναυλωτή (πλοιοκτήτη) και στο ναυλωτή (φορτωτή) βάσει της οποίας ο εκναυλωτής υποχρεώνεται να διαθέτει στο ναυλωτή τη χρησιμοποίηση του πλοίου του, για θαλάσσιες μεταφορές, έναντι του ναύλου (FREIGHT). Η ναύλωση είναι μια σύμβαση που αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο (CHARTER PARTY). Η διαπραγμάτευση των ναυλώσεων κι ο καθορισμός των ναύλων, γίνεται στις διεθνείς ναυλαγορές με τον ίδιο σχεδόν τρόπο που γίνονται διαπραγματεύσεις αγοραπωλησίας εμπορευμάτων στις διεθνείς εμπορικές αγορές. Εκείνο που υπόκειται σε ναύλωση είναι ο προσφερόμενος για τη μεταφορά φορτίου χώρος του πλοίου, ενώ στη τιμή του ναύλου συνήθως περιλαμβάνεται το κόστος πλεύσης υπό έρμα (IN BALLAST) από ένα δεδομένο λιμάνι στο λιμάνι φόρτωσης ή από το λιμάνι εκφόρτωσης σε κάποιο άλλο. Συνέπεια του ανταγωνισμού και της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών είναι η ομοιομορφία των ναύλων για το ίδιο είδος εμπορεύματος και την ίδια διαδρομή, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου και τα συμφέροντα του κεφαλαιούχου. Η έλλειψη μονοπωλιακών συνθηκών στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, οδηγεί τις εταιρίες στο να ακολουθούν μια δυναμική επενδυτική πολιτική για συνεχή βελτίωση του στόλου τους.

Τα κυριότερα είδη ναύλωσης είναι:

α) Ναύλωση Ταξιδιού(VOYAGE CHARTERING)

β)Χρονοναύλωση (TIME CHARTERING)

γ)Σύμβαση Ναύλωσης(CONTRACT OF AFFREIGHTMENT)

δ)Ναύλωση Γυμνού Πλοίου(BAREBOAT CHARTER).

Ειδικότερα:

α) Ναύλωση Ταξιδιού: Πρόκειται για ναύλωση του πλοίου για ένα μόνο ταξίδι. Ο ναύλος υπολογίζεται βάσει της πραγματικής ποσότητας φορτίου που φορτώθηκε στο πλοίο. Για τον υπολογισμό των συνολικών εσόδων κάθε ταξιδιού προστίθεται ή αφαιρείται από το αρχικό ποσό, τα ποσά που οφείλονται σε μέρες υπεραναμονής ή επίσπευσης.

β) Χρονοναύλωση: Με τη χρονοναύλωση, που συνήθως γίνεται σε ετήσια βάση, ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να διαχειρίζεται το πλοίο και να καταβάλλει ποσά για τη μισθοδοσία και τις άλλες δαπάνες του πληρώματος, για τις ασφαλιστικές δαπάνες καθώς και όλα τ' άλλα χρηματικά ποσά που είναι απαραίτητα για την ομαλή λειτουργία του πλοίου, δηλαδή επισκευές κι έξοδα συντήρησης καθώς και δαπάνες για αγορά υλικών κι εφοδίων. Στο είδος αυτό της ναύλωσης η πληρωμή γίνεται με τη μέρα. Επίσης, ο ναυλωτής επιβαρύνεται με τα έξοδα του ταξιδιού που περιλαμβάνουν την αγορά καυσίμων, ορισμένα λιμενικά τέλη, τα έξοδα φόρτωσης κι εκφόρτωσης του πλοίου, τα ρυμουλκά κ.α.

γ) Σύμβαση ναύλωσης: η ναύλωση δια συμβολαίου για την μεταφορά εμπορευμάτων αναφέρεται, όταν ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του για την

μεταφορά ενός ειδικού φορτίου για μία συγκεκριμένη διαδρομή και για μία δεδομένη χρονική περίοδο χρησιμοποιώντας πλοία της επιλογής του.

δ) Ναύλωση Γυμνού πλοίου: στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το ίδιο το πλοίο, γυμνό όπως λέγεται, σε κάποιο άλλο πρόσωπο νομικό ή φυσικό, και το οποίο είναι πλέον ο διαχειριστής του ως να του ανήκε.

Οι ναύλοι των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, ειδικότερα, διαμόρφωναν και με βάση ορισμένες γενικές κι ειδικές συνθήκες. Η προσφορά κι η ζήτηση χωρητικότητας που διαμορφώνεται στη ναυλαγορά και γενικά οι κοινωνικοπολιτικές συνθήκες που επικρατούν και σχετίζονται με την οικονομική εικόνα της αγοράς, αποτελούν τις γενικές συνθήκες διαμόρφωσης των ναύλων. Το είδος, το βάρος, η αξία, η επικινδυνότητα κι άλλες ιδιότητες του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο, η κατάσταση του πλοίου όσον αφορά την ταχύτητα, την ηλικία και το μέγεθός του, οι συνθήκες που επικρατούν στα διάφορα λιμάνια που αγκυροβολεί και διάφοροι άλλοι λόγοι (πόλεμοι, απεργίες, προστριβές κλπ.) αποτελούν τις ειδικές συνθήκες που επηρεάζουν άμεσα και σε μεγάλο βαθμό το ύψος των ναύλων.

Τα τελευταία χρόνια οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν πρόβλημα ναύλωσης των πλοίων τους, γιατί έχουν εκδηλωθεί οι επιδράσεις τριών βασικών ανασταλτικών παραγόντων για τη ναύλωση:

α) Αύξηση του όγκου μεταφορικής ικανότητας προϊόντος σε κάθε κατηγορία πλοίων. Έτσι, η ποσότητα που θα μπορούσε να μεταφερθεί στο παρελθόν με δύο ή και τρία πλοία, σήμερα μπορεί να μεταφερθεί μόνο με ένα.

β) Βελτίωση των συνθηκών εκφόρτωσης. Παλιά χρειάζονταν πολλές μέρες για να ξεφορτώσουν τα πλοία το φορτίο τους στα λιμάνια. Το χρονικό αυτό διάστημα έχει περιοριστεί δραστικά, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση από πλευράς πλοιοκτητών για μεταφορά φορτίου.

γ) Πολλές από τις ναυλώσεις που προσφέρονται είναι για περιοχές μη γόνιμες. Δηλαδή, ενώ το πλοίο βρίσκει ναύλο για να μεταφέρει φορτίο σε ένα λιμάνι, δε μπορεί να βρει ναύλο για να επιστρέψει πίσω, αυξάνοντας έτσι κατά πολύ τα έξοδα λειτουργίας του.

Συναφής με την έλλειψη ναύλων είναι κι ο παροπλισμός των πλοίων. Παροπλισμένο ονομάζεται εκείνο το πλοίο που αργεί σε κάποιο λιμάνι ή ασφαλή όρμο. Βασικό χαρακτηριστικό των παροπλισμένων πλοίων είναι το ότι δεν επανδρώνονται από κανονικό πλήρωμα παρά μόνο από έναν ή περισσότερους φύλακες (ανάλογα με τους κανονισμούς λιμένα που ισχύουν κατά περίπτωση), οι οποίοι φροντίζουν για την ασφάλεια των πλοίων. Τα πλοία παροπλίζονται είτε για οικονομικούς, είτε για τεχνικούς και λοιπούς λόγους.

Οικονομικά αίτια που ωθούν σε παροπλισμό δημιουργούνται όταν η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών είναι πιο μικρή από την αντίστοιχη προσφορά, οπότε αναγκαστικά παροπλίζεται ένα μέρος από την προσφερόμενη χωρητικότητα, κάτω από τις πιέσεις της αγοράς. Οι λόγοι που μπορεί να υποχρεώσουν ένα πλοίο σε παροπλισμό είναι η έλλειψη

απασχόλησης και η σχετικά μικρή τιμή των ναύλων, η οποία καθιστά αντιοικονομική τη ναύλωση του πλοίου.

Ο φόβος του παροπλισμού με τη σειρά του ωθεί τους πλοιοκτήτες στην αναζήτηση μεθόδων αύξησης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιτευχθεί με τη μείωση του συνολικού κόστους της μεταφοράς (κι αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη μείωση των αμοιβών του πληρώματος, των φορολογικών υποχρεώσεων και την ανεξέλεγκτη διαχείριση του πλοίου που εξασφαλίζει η προσφυγή σε μια σημεία ευκαιρίας.

Η έννοια των σημαιών ευκαιρίας (Flag of convenience) γεννήθηκε όταν ορισμένες χώρες πρώτος ο Παναμάς επέτρεψαν έναντι ενός εφ' άπαξ τέλους νηολόγησης κι ενός συμβολικού τέλους, ετησίου, επί της χωρητικότητας, τη νηολόγηση πλοίων ξένης ιδιοκτησίας στο νηολόγιό τους χωρίς κανένα περιορισμό σε ό, τι αφορά τη διοίκηση, επάνδρωση, τους κανόνες ασφαλείας ή τη διαχείριση των εισοδημάτων του πλοίου. Νηολόγηση ενός πλοίου υπό μια σημεία ευκολίας εξασφαλίζει στον πλοιοκτήτη μεγάλη ελευθερία στη διαχείριση των υποθέσεων της επιχείρησής του, ανάλογα βέβαια με τη νομοθεσία που ισχύει κατά περίπτωση. Ο θεσμός αυτός αποδείχτηκε οικονομικά πετυχημένος και για τις δύο πλευρές, αν και υποβαθμίζει τη ναυτιλία, και τελικά υιοθετήθηκε κι από άλλες χώρες π.χ. Λιβερία, Ονδούρα, Κόστα-Ρίκα, Μάλτα κλπ. Η προσφυγή για παράδειγμα στο νηολόγιο του Παναμά δίνει τη δυνατότητα εξοικονόμησης 1000 \$ περίπου την ημέρα από το ισχύον κόστος επάνδρωσης. Το γεγονός αυτό επιτρέπει να εξυπηρετηθούν κάπως οι πιεστικές

τοκοχρεολυτικές υποχρεώσεις προς τις τράπεζες. Εκτός απ' αυτό, σημαντική αιτία αύξησης του στόλου του Παναμά και της Λιβερίας, φαίνεται ότι αποτελεί η σταθερή πολιτική γραμμή που ακολουθούν οι χώρες αυτές στο ναυτιλιακό τομέα. Αν τώρα λάβουμε υπόψη ότι η Ελλάδα έχει θέση CROSS TRADER (εκτελεί υπερπόντιες μεταφορές για λογαριασμό τρίτων) στη διεθνή ναυλαγορά, καταλαβαίνουμε την αιτία που ο αθέμιτος ανταγωνισμός από τις σημαίες ευκολίας, πλήττει ιδιαίτερα το ελληνικό νηολόγιο.

- 2) Τα Επιβατηγά πλοία διακρίνονται σε ωκεανοπόρα, ακτοπλοϊκά, επιβατηγά περιηγητικών πλόων, επιβατηγά οχηματαγωγά καθώς και ειδικών μεταφορών.
- 3) Τα πλοία Ειδικού Προορισμού διακρίνονται σε αλιευτικά, φαλινοθηρικά, ωκεανογραφικά, μετεωρολογικά, καλωδιακά, εκπαιδευτικά, αναψυχής και φάρόπλοια.
- 4) Τα πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας διακρίνονται σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας, όπως ποταμόπλοια και λιμνόπλοια, σε πλωτά ναυπηγήματα, όπως φορτηγίδες, βυθοκόρους, πλωτούς γερανούς και πλωτές δεξαμενές και σε πλοία ειδικού τύπου, όπως ρυμουλκά, παγοθραυστικά, ναυαγοσωστικά και πλοηγίδες.

1.4. Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλάσσιων μεταφορών

Στο προηγούμενο μέρος αυτού του κεφαλαίου ορίστηκαν οι διάφορες κατηγορίες πλοίων και τα διάφορα μεγέθη που έχουν σχέση με την κατασκευή του πλοίου καθώς και με την αγορά θαλασσίων μεταφορών. Στη συνέχεια θα αναφερθούν οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο και θα εξεταστούν τα βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς των θαλασσίων μεταφορών.

Η ναυτιλιακή αγορά (shipping market) γενικά επηρεάζεται από τους εξής παράγοντες (Διάγραμμα 1.2):

Ζήτηση (Demand)

1. Παγκόσμια οικονομία (world economy)
2. Θαλάσσιο Εμπόριο (seaborne commodity trade)
3. Μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων (average haul)
4. Μεταφορικό κόστος (transport cost)
5. Πολιτικά γεγονότα (political events)

Προσφορά (Supply):

1. Παγκόσμιος στόλος (world fleet)
2. Ναυπηγική παραγωγή (shipbuilding output)
3. Διαλύσεις και απώλειες πλοίων (scrapping and losses)
4. Παραγωγικότητα των πλοίων (fleet performance)
5. Λειτουργικό περιβάλλον πλοίου (operating environment)

Αναλυτικότερα, όσον αφορά την ζήτηση των θαλασσίων μεταφορών, όπως είναι κατανοητό η κατάσταση της, παγκόσμιας οικονομίας είναι ο πρώτος και ο σημαντικότερος παράγοντας από όλους που επηρεάζει με την σειρά του την ποσότητα και την ποιότητα του θαλάσσιου εμπορίου. Διάφορα πολιτικά γεγονότα επίσης που μπορούν ανά πάσα στιγμή να συμβούν, όπως π.χ. το κλείσιμο το 1956 της Διώρυγας του Σουέζ, ο πόλεμος του Κόλπου το 1990 κ.α., επηρεάζουν άμεσα, λόγω της αλλαγής πολλών διαφορετικών δρομολογίων στην ναυσιπλοία, και την παγκόσμια οικονομία αλλά και το θαλάσσιο εμπόριο με συνέπεια να επηρεάζεται άμεσα και η ζήτηση των θαλασσίων μεταφορών. Τέλος το μεταφορικό κόστος και η μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων επηρεάζουν και αυτά με την σειρά τους την ζήτηση των θαλασσίων μεταφορών λόγω των διακυμάνσεων και αλλαγών που μπορεί να έχουν αυτά.

Όσον αφορά την προσφορά των θαλασσίων μεταφορών, αυτή αφορά περισσότερο το ίδιο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο, εν αντιθέσει με την φορτίο που αναφερόταν στην ζήτηση. Στην προσφορά των θαλασσίων μεταφορών σημαντικοί παράγοντες είναι η ολική χωρητικότητα (Κ.Ο.Χ.) ή /και η μεταφορική ικανότητα(Τ.Ν.Β.) του παγκόσμιου στόλου, όπου τον μεγαλύτερο ρόλο παίζει ο μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων κατά τύπο και κατηγορία. Επίσης η ναυπηγική παραγωγή νέων κατασκευών πλοίων καθώς και οι διαλύσεις και οι απώλειες πλοίων είναι πολύ μεγάλης σημασίας, επειδή έτσι υπολογίζεται η συνολική υπερπροσφορά χωρητικότητας στο παγκόσμιο στόλο,

που δείχνει και την ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην ναυτιλία. Τέλος ιδιαίτερα μεγάλης σπουδαιότητας για την προσφορά των θαλασσίων μεταφορών είναι η παραγωγικότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών που υπολογίζεται σε Τόνους Νεκρού Βάρους προς Ναυτικά Μίλια(T.N.B. /ν.μ.) ή σε Τόνους επί Ναυτικά Μίλια(Τονομίλια), καθώς και το λεγόμενο λειτουργικό περιβάλλον του πλοίου, το οποίο εξαρτάται από τις διάφορες συνθήκες Διεθνών Οργανισμών, όπως IMO, ΔΟΕ κ.α.

Τα βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς θαλασσίων μεταφορών είναι τα εξής:

α) Οι συντελεστές που επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση των θαλασσίων μεταφορών είναι πάρα πολλοί, αλλά κανένας απ' αυτούς από μόνος του δεν μπορεί να επηρεάσει τους ναύλους των θαλασσίων μεταφορών.

β) Οι περιοριστικές πρακτικές(restrictive practices), που θα αναλυθούν αναλυτικά στο επόμενο κεφάλαιο, εμποδίζουν πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να εισέλθουν αλλά ακόμη και να εξέλθουν από την ναυτιλιακή αγορά. Παρ' όλα αυτά όμως η παρεμβατική ναυτιλιακή πολιτική ορισμένων κρατών (π.χ. διάκριση σημαίας, κρατικοί εμπορικοί στόλοι) δεν έχει σοβαρές συνέπειες στη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα.

γ) Οι φορείς της προσφοράς και της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές αντίστοιχα, έχουν τέλεια γνώση των συνθηκών των ναυτιλιακών αγορών. Σ' αυτό συντελεί η πολύ οργανωμένη μορφή της διεθνούς αγοράς των φορτηγών πλοίων και κυρίως

των TRAMPS, ιδιαίτερα με λειτουργία της ναυλαγοράς του BALTIC EXCHANGE στο Λονδίνο, στην οποία συνάπτονται τα 2/3 των παγκοσμίων ναυλώσεων και υπάρχει ευρύτατη διάδοση των πληροφοριακών δελτίων των ναυλομεσιτών, καθώς και έκδοση ειδικού ναυτιλιακού τύπου.

δ) Οι βραχυχρόνιες καμπύλες προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας είναι ανελαστικές ως προς τους ναύλους.

Ειδικότερα όσον αφορά την καμπύλη ζήτησης ισχύουν τα εξής:

Η ζήτηση υπηρεσιών φορτηγών πλοίων είναι ανελαστική ως προς τους ναύλους για τους εξής λόγους:

i) Με τις σημερινές τεχνολογικές συνθήκες δεν υπάρχει αξιόλογο υποκατάστατο του φορτηγού σκάφους για τη διενέργεια μαζικών μεταφορών σε μεγάλες αποστάσεις και από τεχνολογικής και οικονομικής άποψης.

ii) Η ζήτηση των θαλασσίων ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί έμμεση ζήτηση και εξαρτάται από την άμεση ζήτηση των μεταφερομένων προϊόντων. Έτσι, η ελαστικότητα της έμμεσης ζήτησης αποτελεί συνάρτηση της ελαστικότητας ζήτησης των μεταφερομένων προϊόντων και της ποσοστιαίας συμμετοχής των ναύλων στις τιμές διάθεσης των προϊόντων αυτών. Έχει αποδειχθεί εμπειρικά ότι και η ελαστικότητα ζήτησης των μεταφερομένων προϊόντων καθώς και η ποσοστιαία συμμετοχή του ναύλου στην τιμή τους, είναι σχετικά μικρά μεγέθη. Έτσι η ζήτηση των θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών τείνει να είναι ελαστική ως προς τις μεταβολές των ναύλων, τουλάχιστον σε μικροπρόθεσμη περίοδο. Η ζήτηση χωρητικότητας είναι

συνάρτηση πολλών παραγόντων όπως η απόσταση μεταφοράς, τα φυσικά χαρακτηριστικά των φορτίων, οι οικονομικές και πολιτικές συνθήκες των πηγών της ζήτησης, κ.α.

Όσον αφορά την καμπύλη προσφοράς ισχύουν τα εξής:

Η προσφορά χωρητικότητας είναι ανελαστική ως προς τους ναύλους λόγω της ύπαρξης μεγάλης χρονικής υστέρησης μεταξύ της λήψης αποφάσεων για τη ναυπήγηση σκάφους και της εισόδου του σκάφους στην αγορά. Ο χρόνος κατασκευής ενός σύγχρονου φορτηγού πλοίου είναι αρκετά μεγάλος, τουλάχιστο 6-9 μήνες. Έτσι σε περιόδους μεγάλων ζήτησης νέων σκαφών, τα ναυπηγεία είναι κατειλημμένα και εκτός του χρόνου κατασκευής θα πρέπει να προσθέσουμε και τον χρόνο αναμονής, που μπορεί να ανέλθει και σε 5 χρόνια.

ε) Οι νέες επενδύσεις κεφαλαίων σε ποντοπόρα σκάφη αποτελούν συνάρτηση των προσδοκιών των επενδυτών για το ύψος των ναύλων στις περιόδους στις οποίες θα εισέλθουν τα σκάφη στην αγορά. Σύμφωνα με εμπειρικές ενδείξεις οι επενδυτές κεφαλαίων στη ναυτιλία, διαμορφώνουν τις προσδοκίες τους με βάση κυρίως το τρέχον ύψος των ναύλων και τους πρόσφατους ρυθμούς μεταβολής τους. Έτσι η ετήσια παραγωγή σκαφών αποτελείται από παραγγελίες σε παρελθούσες περιόδους και προσδιορίζεται κυρίως από τους ναύλους που επικρατούσαν στην περίοδο παραγγελίας.

στ) Ο ναύλος προσδιορίζεται από το ύψος της ζήτησης θαλασσιών μεταφορικών υπηρεσιών και από το υφιστάμενο απόθεμα χωρητικότητας. Το

απόθεμα αυτό, δηλαδή ως συνολική προσφορά χωρητικότητας, αποτελείται από την ετήσια παραγωγή σκαφών πολλών ετών, γιατί τα σύγχρονα φορτηγά σκάφη έχουν μεγάλη ωφέλιμη ζωή (τουλάχιστον 20-25 έτη, κάτω από κανονικές συνθήκες).

ζ) Ειδικότερα για τα ελεύθερα φορτηγά πλοία η αγορά τους έχει ενοποιηθεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι φορείς της ζήτησης υπηρεσιών των ελεύθερων φορτηγών πλοίων δε βρίσκονται συγκεντρωμένοι σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, αλλά είναι διασκορπισμένοι σε ολόκληρη την υφήλιο. Αυτό αποτελεί συνέπεια της παραγωγικής δραστηριότητας των TRAMPS, δηλαδή της εκτέλεσης μη προγραμματισμένων πλόων και δρομολογίων προς αναζήτηση φορτίου και κατάλληλων ναύλων.

Από τα παραπάνω βασικά χαρακτηριστικά συνάγεται το συμπέρασμα ότι η αγορά των θαλασσίων μεταφορών προσεγγίζει την μορφή του τέλειου ανταγωνισμού. Σχετικά με την λειτουργία της αγοράς των ναυτιλιακών υπηρεσιών πρέπει να αναφερθεί ότι οι φορείς της προσφοράς χωρητικότητας, δηλαδή οι πλοιοκτήτες, προσδιορίζουν την προσφορά χωρητικότητας στηριζόμενοι στο ύψος των ναύλων που επικρατούσε την προηγούμενη περίοδο.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 2^ο

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ

2.1 Γενικά περί του ναυτιλιακού προστατευτισμού

Η εξέλιξη του ναυτιλιακού προστατευτισμού, όπως αυτός διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές, και μη, χώρες αποτελεί το αντικείμενο ανάλυσης και εξέτασης του παρόντος κεφαλαίου. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στην επίδραση που άσκησαν σ' αυτόν οι βιομηχανικές χώρες της Δύσης, οι οποίες στη μεταπολεμική περίοδο πρωταγωνίστησαν στη σχετική απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και των διεθνών συναλλαγών. Επίσης, επισημαίνονται ιδιαίτερα οι μηχανισμοί που διέπουν και χρησιμοποιούν οι κυβερνήσεις των διαφόρων χωρών για να διαμορφώσουν και να τροποποιήσουν τις οικονομικές και εμπορικές συνθήκες προς όφελος του δικού τους εθνικού εμπορικού στόλου.

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όμως, στις οποίες ορισμένες χώρες παρενέβησαν προστατευτικά με σκοπό να εξασφαλίσουν από τεχνικής πλευράς την ασφάλεια που πρέπει να έχει ο στόλος τους, όπως επίσης και από την πλευρά της ναυτιλιακής ευθύνης τους. Πράγματι, μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου και μετά την πτώση πολλών αποικιακών κρατών, αναπτύχθηκε ένας έντονος εθνικισμός σε πολλές πρώην αποικίες, ο

οποίος στον τομέα των Μεταφορών εκφράστηκε κατ' αρχήν με τη δημιουργία εθνικής αεροπορικής γραμμής και στη συνέχεια, με τη δημιουργία εθνικής ναυτιλιακής γραμμής με κύριο σκοπό την διασφάλιση και διακίνηση των δικών τους εθνικών φορτίων και προϊόντων.

Οι πρώτες από τις λεγόμενες αναπτυσσόμενες χώρες που δημιούργησαν εθνικές ναυτιλιακές γραμμές στα τέλη του 1950 και αρχές του 1960 ήταν οι νοτιοαμερικανικές χώρες και ακολούθησαν οι χώρες της Δυτικής Αφρικής και μετά πολλά άλλα αναπτυσσόμενα κράτη, όπως η Ινδία κ.ά. Έτσι, πολλές αναπτυσσόμενες χώρες επέτυχαν να έχουν, για διάφορους λόγους, μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους συγκριτικά με πολλές αναπτυγμένες χώρες, οι οποίες μέχρι τότε επικρατούσαν σε ναυτιλιακή δύναμη. Το πιο αξιοσημείωτο είναι ότι αναπτυγμένες χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, που λειτουργούσαν ως τα μέσα του δεκάτου ενάτου αιώνα με καθεστώς προστατευτισμού, ανακάλυψαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ότι αυτός δεν ήταν πλέον προς το συμφέρον τους και ότι ο ναυτιλιακός χάρτης είχε αλλάξει.

Μόνον χώρες όπως η Ελλάδα και η Νορβηγία, η ναυτιλία των οποίων αποτελεί για αυτές τη μεγαλύτερη βιομηχανία τους, υποστηρίζουν σήμερα σαφώς τις αρχές του ελεύθερου εμπορίου και του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Λέγοντας ναυτιλιακός προστατευτισμός εννοούμε τα παρακάτω:

- Διάκριση Σημαίας
- Προτίμηση σημαίας

- Παρακράτηση Φορτίου
- Κρατικός Παρεμβατισμός
- Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις

Οι μεταφορές αποτελούν ένα αναπόσπαστο μέρος της παραγωγικής διαδικασίας σε κάθε οικονομία και γι' αυτό έχουν άμεση σχέση με την εθνική οικονομία και την ανάπτυξη ενός κράτους. Κατά συνέπεια, πρέπει να έχουμε υπόψη μας τη στενή σχέση που έχει η διεθνής ναυτιλία με το διεθνές εμπόριο στη βελτίωση της θέσης ενός κράτους όσον αφορά το Ισοζύγιο Πληρωμών δεδομένης της εξάρτησης από τη διακίνηση των αγαθών που παράγει και παίρνει ένα κράτος ανταλλάσσοντάς τα από άλλα κράτη. Επίσης σε αυτό το πλαίσιο των αλληλένδετων σχέσεων υφίσταται και η σχέση μεταξύ της εθνικής ασφάλειας, με την ευρύτερη έννοια του όρου, και της εθνικής και κοινωνικής ανάπτυξης σε όλα τα επίπεδα που την αφορούν, δηλαδή κοινωνικό οικονομικό, πολιτικό και στρατιωτικό. Είναι, λοιπόν, σαφές ότι οι μεταφορές αποτελούν ένα ζωτικό κομμάτι στην εθνική επιβίωση κάθε κράτους.

Η ζωτική όμως αυτή σπουδαιότητα εξαρτάται και από πολλούς άλλους τομείς, όπως γεωγραφική θέση, εδαφικές συνθήκες και μορφολογίας εδάφους, μέγεθος εσωτερικής αγοράς και κατευθύνσεις των κυρίων ρευμάτων του εμπορίου.

2.2 Η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες

Στην οικονομική επιστήμη η έννοια της ναυτιλίας ορίζεται ως ελευθερία στις θάλασσες (freedom of the high seas), δηλαδή το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας στις ανοιχτές θάλασσες υπό την προϋπόθεση ότι οι θάλασσες αυτές παρέχουν τα απαραίτητα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των κρατών και είναι απαραίτητη η ελεύθερη χρήση τους για τις διεθνείς συναλλαγές και το εμπόριο. Θα πρέπει όμως να επισημανθεί και να γίνει αποδεκτό ότι τα παράκτια κράτη έχουν ως ένα βαθμό το δικαίωμα ελέγχου και δικαιοδοσίας σε αυτές τις ανοιχτές θάλασσες.

Ο Ολλανδός Γκρότιους (Grotius) ήταν ο πρώτος ιστορικά που μίλησε για το δικαίωμα ελεύθερης ναυσιπλοΐας και δημιούργησε τη νομική αρχή της ελευθερίας ναυσιπλοΐας στις θάλασσες. Το 16ο αιώνα ο Γκρότιους διαφώνησε στην απαίτηση των Πορτογάλων να απαγορεύσουν σε άλλους το θαλάσσιο εμπόριο με τις Ανατολικές Ινδίες και υποστήριξε νομικά με το βιβλίο του «Ελεύθερη Θάλασσα» πως οι Πορτογάλοι δεν είχαν καταλάβει «νομικά» τις Ινδίες και, άρα, δεν είχαν το δικαίωμα να κατέχουν τις θάλασσες. Έτσι δημιουργήθηκε η νομική αρχή ότι η ναυσιπλοΐα είναι ελεύθερη για όλους και πως καμιά χώρα δεν μπορούσε να διεκδικήσει τις θάλασσες εφόσον οι ναυτικοί της ήταν οι πρώτοι που ταξίδεψαν σ' αυτές.

Αυτό που σήμερα ονομάζεται Κώδικας ναυτικού δικαίου και αναφέρεται σε στοιχεία για τις μεταφορές αγαθών και επιβατών μέσω της θάλασσας, στην ασφάλιση και αποζημίωση των ναυτικών, στους κανονισμούς σχετικά με τη

διάσωση της ζωής στη θάλασσα και γενικά διευθετεί ναυτιλιακά θέματα, ιστορικά ξεκίνησε στη Μεσόγειο από τους Φοίνικες και τους Έλληνες.

Ο πρώτος λοιπόν ναυτιλιακός κώδικας αναφέρεται από τη Ρόδο, η οποία ταξινόμησε τις τότε γνωστές νομικές αρχές του δίκαιου της θάλασσας που αφορούσαν στη ναυσιπλοΐα και στο εμπόριο.

Ο επόμενος γνωστός κώδικας προέρχεται από τη Ρώμη η οποία κωδικοποίησε όλες τις νομικές αρχές που αφορούσαν στη θάλασσα, στο πλοίο, στο φορτίο, στη ευθύνη για τη ναύλωση και στις ρυθμίσεις επιμέρους εμπορικών διαφορών. Είναι γεγονός επίσης ότι, λόγω της δύναμης της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ο κώδικας αυτός ήταν τέτοιος που ευνοούσε το δικό της εμπόριο και τις συναλλαγές της με άλλες χώρες και της παρείχε το δικαίωμα να προστατεύει ή να περιορίζει όποτε και όπως αυτή ήθελε την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στους άλλους.

Μετά την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και έπειτα από πολλούς αιώνες, πόλεις-κράτη -όπως η Βενετία, η Γένοβα, το Αμάφι, η Πίζα και άλλες- έγιναν εμπορικά κέντρα και ανέπτυξαν δικούς τους ναυτιλιακούς κώδικες με σκοπό να εξυπηρετούν τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα. Κατά τον 15ο και 16ο αιώνα, δηλαδή κατά την περίοδο των εξερευνήσεων και ανακαλύψεων, χώρες όπως η Ισπανία και η Πορτογαλία έγιναν τα εμπορικά κέντρα του τότε γνωστού κόσμου. Χαρακτηριστικό αυτών των ιστορικών συνθηκών είναι μια παπική απόφαση σύμφωνα με την οποία οι τότε γνωστοί ωκεανοί μοιράστηκαν ανάμεσα στις δύο αυτές χώρες. Η απόφαση αυτή δεν έγινε αποδεκτή από τη

Γαλλία και την Αγγλία, γεγονός που οδήγησε στον αγγλο-ισπανικό πόλεμο και τη μετέπειτα πτώση της ισπανικής ναυτικής δύναμης.

Την ίδια εποχή στη Βαλτική θάλασσα, όπου το εμπόριο ήταν επίσης ιδιαίτερα αξιόλογο, δημιουργήθηκε για πρώτη φορά η Ένωση HANSA μια εξαιρετικά δυνατή πολυεθνική συμμαχία μεταξύ πόλεων, όπως το Αμβούργο, η Βρέμη, η Λυβέκη κ.ά.. Οι πόλεις-μέλη της Hansa ενώθηκαν μεταξύ τους με σκοπό τις συναλλαγές και το εμπόριο αλλά και τον έλεγχο της πειρατείας στην περιοχή δράσης τους, δημιουργώντας έτσι έναν περιεκτικό ναυτιλιακό κανονισμό που κάλυπτε τις σχέσεις μεταξύ τους σε θέματα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.

Από το 17ο αιώνα που άρχισε να κυριαρχεί η Αγγλία στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο άρχισαν να δημιουργούνται και οι πρώτοι νόμοι που έδιναν προνομιακή μεταχείριση στα αγγλικά σκάφη, αναγκάζοντας τα άλλα σκάφη να μεταφέρουν φορτία από και προς την Αγγλία. Έτσι επινοήθηκε για πρώτη φορά η αρχή της διάκρισης σημαίας και της διαφύλαξης φορτίου. Το ίδιο διάστημα άρχισαν να κυριαρχούν και οι Ολλανδοί στο θαλάσσιο εμπόριο και ιδιαίτερα στην περιοχή των Ινδιών.

Η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες δεν σημαίνει απαραίτητα και την απουσία κανονισμών. Σημαίνει όμως ρητά και ξεκάθαρα ότι κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να νομοθετεί μονομερώς και κάθε κανονισμός πρέπει να γίνεται από όλους και για το καλό όλων.

Η αρχή της «ελευθερίας στις θάλασσες» περιλαμβάνει αποδοχή των γενικών αρχών της ελεύθερης επιχείρησης, του ανοιχτού ανταγωνισμού και της οικονομικής ελευθερίας, ειδικά όμως όσον αφορά την ναυσιπλοία περιλαμβάνει:

α) Ελευθερία συναλλαγής με άλλα έθνη διενεργώντας είτε άμεσο εμπόριο ανάμεσα στα δύο κράτη είτε ως τρίτη σημαία είτε ως διαμετακομιστής. Αυτό σημαίνει ελευθερία στην εμπορική συναλλαγή μεταξύ δύο κρατών χωρίς να είναι αναγκαίο τα πλοία που διακινούνται να φέρουν την σημαία κάποιου απ' αυτά αλλά μπορεί να έχουν την σημαία κάποιου τρίτου κράτους που διακινεί το μεταξύ τους εμπόριο.

β) Ελευθερία από κυβερνητικούς κανονισμούς σε σχέση με τις εμπορικές και οικονομικές ρυθμίσεις επιμερισμού της αγοράς των ναυτιλιακών εταιρειών.

γ) Ελευθερία λειτουργίας κάτω από σημαία της επιλογής τους, με πλήρωμα της επιλογής τους και επιλέγοντας μόνοι τους την πιο εύκολη και οικονομική οργάνωση και διεύθυνση. Με τη σημερινή όμως ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, η ελευθερία στις θάλασσες χρειάζεται και κάποιες μορφές κρατικού και διακρατικού παρεμβατισμού με σκοπό την ασφάλεια της κατασκευής των πλοίων, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος και άλλους κανονισμούς που ρυθμίζουν ναυτεργατικά ζητήματα. Οι κανονισμοί αυτοί που αφορούν αυτά τα θέματα καθώς και άλλα πολλά, οδήγησαν στη δημιουργία διακρατικών οργανισμών,

όπως θα αναφερθεί σε επόμενα κεφάλαια. Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ILO) ρυθμίζει τα ναυτεργατικά ζητήματα, ενώ ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) ρυθμίζει, μεταξύ των άλλων, την ασφάλεια κατασκευής των πλοίων, την ευπάθειά τους, την υποδιαίρεση και τον εξοπλισμό τους, την αποθήκευση των φορτίων καθώς και τους τρόπους μεταφοράς των φορτίων.

2.3 Προτίμηση Σημαίας

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

Η προτίμηση σημαίας είναι μια συνήθης περιοριστική πρακτική πολλών χωρών, ανεξάρτητα με το αν η εν λόγω χώρα ανήκει στις αναπτυσσόμενες χώρες ή στις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις των αναπτυγμένων χωρών.

Οι κύριες κατηγορίες της Προτίμησης Σημαίας είναι:

1. Παρακράτηση (ή Διαφύλαξη) Φορτίου

α) Επιμερισμός (ή καταμερισμός ή διαμοίραση) φορτίου

β) Προτίμηση φορτίου

γ) Διαφύλαξη φορτίου

2. Εμπορικές Συμφωνίες

α) Μονομερής περιορισμός

β) Διμερείς συμφωνίες

γ) Πολυμερείς συμφωνίες

3. Κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία

α) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας

β) Φορτία επισιτιστικής(ανθρωπιστικής) βοήθειας

γ) Προτίμηση κυβερνητικών-χρηματοδοτούμενων φορτίων

4. Διάφορα

Ειδικότερα:

2.3.1. Παρακράτηση Φορτίου

α) Επιμερισμός φορτίου

Το είδος αυτό της παρακράτησης φορτίου αποτελεί την αρχική ιδέα και θεωρείται ιστορικά η πρώτη απ' όλες τις μορφές περιοριστικών ναυτιλιακών πρακτικών, αν και πολλές φορές επειδή τα όρια είναι ελάχιστα διακριτά μεταξύ τους, συχνά εκλαμβάνονται και ως Διάκριση Σημαίας Είναι γενικά η γνωστότερη από παλιά και η πιο αποδεκτή ως περισσότερο ήπια από όλες τις πρακτικές περιορισμού στη ναυτιλία. Στον επιμερισμό, καταμερισμό ή διαμοίραση φορτίου κάποιο κράτος Α μπορεί για κάποιους συγκεκριμένους

λόγους να διαμοιράσει τα φορτία του με πλοία που φέρουν την σημαία κάποιου άλλου κράτους Β αντί με τα αντίστοιχα του κράτους Γ. Ο επιμερισμός φορτίου εμπεριέχει πολλά στοιχεία της παρακράτησης φορτίου αλλά η βασική διαφορά μεταξύ τους είναι, για παράδειγμα, όταν ένα κράτος σε δεδομένο φορτίο του θα μπορούσε να παρακρατήσει π.χ. το 50% από αυτό για τον εθνικό του στόλο ενώ για το υπόλοιπο 50% να συμμετέχει στον επιμερισμό του ίδιου φορτίου χωρίς όμως να το παρακρατεί. Γενικά οι αρχές του επιμερισμού φορτίου περιλαμβάνουν ένα συγκεκριμένο αριθμό συμβαλλόμενων μερών, όπως για παράδειγμα 2 κράτη στη βάση του 50%-50% ή και διαφορετικών πρακτικών όπως στη βάση του 40% προς 40% προς 20% (για κάποια πλοία τρίτης χώρας) όπως υιοθετήθηκε από τον Κώδικα Τακτικών Γραμμών της UNCTAD (U.N. Code of Conduct for liner conferences)

Ο επιμερισμός φορτίου, όπως και όλοι οι άλλοι μηχανισμοί περιοριστικών πρακτικών, χρησιμοποιείται συνήθως από αναπτυσσόμενες χώρες με σκοπό να δημιουργήσουν ή /και να αναπτύξουν μεγαλύτερους εθνικούς στόλους, δεδομένου ότι έτσι υπάρχει αμέσως ζήτηση για πλοία με τη σημαία του κράτους του εν λόγω φορτίου, λόγω της προσφοράς των από αυτά παραγόμενων αγαθών και φορτίων.

Τέλος, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο επιμερισμός φορτίου είναι η πιο δίκαιη μορφή όλων των περιοριστικών ναυτιλιακών πρακτικών, δεδομένου ότι βρίσκεται πιο κοντά στις φιλελεύθερες αρχές της αμοιβαιότητας και της

μεταχείρισης του πλέον ευνομούμενου κράτους, καθώς και στις αρχές της ισότητας μεταξύ δύο κρατών.

β) Προτίμηση φορτίου

Η Προτίμηση Φορτίου, σε σχέση με τον επιμερισμό φορτίου της προηγούμενης παραγράφου, είναι ένας λίγο πιο περιοριστικός τύπος Προτίμησης Σημαίας. Στην πραγματικότητα, και οι δύο αποτελούν μία μορφή κυβερνητικής παρέμβασης ενός κράτους στην ίδια τη δομή του ναυτιλιακού συστήματος και ειδικότερα στην ναυλαγορά, δεδομένου ότι για να αντιμετωπιστεί η προτίμηση από κάποιο κράτος στη μεταφορά φορτίων πρέπει να υπάρξουν διεθνείς συνθήκες και να υιοθετηθούν κατάλληλες νομοθεσίες.

Η Προτίμηση Φορτίου έχει πολλές ομοιότητες με τη Διάκριση Σημαίας και τα όρια μεταξύ τους δεν είναι εύκολα διακριτά. Στην Προτίμηση Φορτίου το σημείο αναφοράς στη διακριτική πρακτική από κάποιο κράτος είναι το ίδιο το φορτίο, δηλαδή η παρακράτηση γίνεται από το κράτος προς ορισμένους συγκεκριμένους μεταφορείς, ενώ στη Διάκριση Σημαίας η αναφορά στην προτίμηση γίνεται προς την σημαία κάποιου μεταφορέα.

Γενικά στη ζήτηση των ναυτιλιακών μεταφορών, η Διάκριση Σημαίας αλλά και η Προτίμηση Σημαίας θεωρούνται πολύ ισχυροί μηχανισμοί που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία και την ανάπτυξη συγκεκριμένων εμπορικών ναυτιλιών, κυρίως για οικονομικούς ή/και πολιτικούς λόγους. Ειδικότερα, η Προτίμηση Φορτίου αποτελεί μια υποκατηγορία της Προτίμησης

Σημαίας που με τη σειρά της είναι μία υποκατηγορία της Διάκρισης Σημαίας. Η Προτίμηση Φορτίου αποτελεί μία διάκριση που εφαρμόζεται μόνο σε φορτία και χαρακτηρίζεται από το ότι μπορεί να δίνει προτεραιότητα πρώτα στην εθνική σημαία, μετά σε σημαίες που απολαμβάνουν εθνικής μεταχείρισης, κατόπιν σε σημαίες των πλέον ευνομούμενων εθνών και τέλος σε σημαίες άλλων εμπορικών εταιρών. Αντίθετα, στη Διάκριση Σημαίας δεν είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η παραπάνω σειρά προτεραιοτήτων.

Το κύριο χαρακτηριστικό της Προτίμησης Φορτίου είναι ότι υπάρχει κάποιο διαθέσιμο φορτίο η διανομή του οποίου δεν αφήνεται να λειτουργήσει σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς, αλλά λειτουργεί σύμφωνα με τις παρεμβάσεις κάποιου κράτους που κατανέμει αυτό το φορτίο με πρώτη προτεραιότητα τα πλοία με εθνική σημαία και όταν δεν υπάρχει η απαραίτητη χωρητικότητα, τότε διατίθεται σε ξένους μεταφορείς κατά προτεραιότητα φιλικών σημαιών, λόγω της ύπαρξης συμφωνιών, και μετά σε κάποιους μεταφορείς τρίτου κράτους.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους Προτίμησης Σημαίας είναι η χορήγηση των υψηλής ποιότητας φορτίων σε εθνικούς μεταφορείς ενώ των φορτίων χαμηλής ποιότητας σε άλλους.

γ) Διαφύλαξη Φορτίου

Ένας ακόμη μηχανισμός για τη δημιουργία και την ανάπτυξη εθνικών στόλων αποτελεί η Διαφύλαξη Φορτίου και χρησιμοποιείται κυρίως από τα

αναπτυσσόμενα κράτη αλλά και από ορισμένα αναπτυγμένα όπως είναι οι Η.Π.Α.

Οι αρχές που διέπουν τη Διαφύλαξη Φορτίου είναι παρόμοιες με εκείνες του Επιμερισμού Φορτίου και της Προτίμησης Φορτίου και, όπως η τελευταία, αποτελεί μία υποκατηγορία της Προτίμησης Σημαίας και της Διάκρισης Σημαίας.

Το σημείο αναφοράς της Διαφύλαξης Φορτίου ενός κράτους σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές του είναι η επίδραση που έχει το φορτίο αυτό στην παρακράτηση ενός συγκεκριμένου μέρους των εξαγωγών και εισαγωγών του για πλοία με εθνική σημαία.

2.3.2 Εμπορικές Συμφωνίες

Οι εμπορικές συμφωνίες στις περιοριστικές πρακτικές διάκρισης αναφέρονται στους διάφορους τρόπους εξαίρεσης ή αποκλεισμού που προσπαθεί να εφαρμόσει κάποιο κράτος ή ομάδα κρατών προς ένα άλλο ή άλλα.

Διακρίνονται σε τρεις κύριες κατηγορίες. Η πρώτη είναι ο ολικός αποκλεισμός όλων των ξένων σημαίων από μία συγκεκριμένη περιοχή, δηλαδή η απαγόρευση της ναυσιπλοΐας στα παράκτια ύδατα κάποιας χώρας, γνωστή και ως *cabotage*. Η δεύτερη κατηγορία αναφέρεται σε εμπορικούς κανονισμούς μεταξύ δύο κρατών, τους οποίους ονομάζουμε διμερείς συμφωνίες, ενώ όταν οι κανονισμοί αναφέρονται σε ομάδα κρατών ονομάζονται πολυμερείς συμφωνίες και αποτελούν την τρίτη κατηγορία..

α)Μονομερής περιορισμός

Η απόλυτη εξαίρεση ξένης σημαίας πλοίων από μια περιοχή, είναι το γνωστό *cabotage*, δηλαδή το προνόμιο της ακτοπλοΐας. Αποτελεί την πιο κλασσική περίπτωση μονομερούς περιορισμού φορτίων στην προσπάθεια κάποιας χώρας να διακινήσει τα φορτία της εντός των παράκτιων υδάτων της μόνον με πλοία της εθνικής της σημαίας εις βάρος άλλων με ξένη σημαία.

Ο όρος *cabotage* είναι ναυτικός όρος, ισπανικής προέλευσης, και σημαίνει ναυσιπλοΐα από ακρωτήριο σε ακρωτήριο κατά μήκος της ακτής χωρίς να εισέρχεται σε ανοικτή θάλασσα. Έτσι, στη διεθνή ορολογία γενικά και ειδικότερα στο ναυτιλιακό εμπόριο, *cabotage* ονομάζεται το ακτοπλοϊκό εμπόριο, δηλαδή η ναυσιπλοΐα και το εμπόριο κατά μήκος της ακτής κάποιου κράτους και μεταξύ των λιμανιών του.

Εφόσον τα παράκτια ύδατα θεωρούνται ως εσωτερικά ύδατα, το εμπόριο του *cabotage* θεωρείται, ως εκ τούτου, ως εσωτερικό εμπόριο. Έτσι όταν κάποιο κράτος εξαιρεί τις ξένες σημαίες από το εσωτερικό του εμπόριο, αποκλείει αυτόματα και τον ξένο ανταγωνισμό. Με τον τρόπο αυτό το συγκεκριμένο κράτος προάγει τη δημιουργία ή/ και την περαιτέρω ανάπτυξη του εθνικού του εμπορικού στόλου στη συγκεκριμένη περιοχή και έχει εξασφαλίσει την αγορά σ' αυτή υποκαθιστώντας τις δυνάμεις της αγοράς όσον αφορά την προσφορά και την ζήτηση. Από την άποψη αυτή οι περιορισμοί στο *cabotage* αποτελούν μία μορφή Προτίμησης Σημαίας αλλά και Διάκρισης Σημαίας.

Επίσης το cabotage μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει κοινά χαρακτηριστικά με τη Διαφύλαξη Φορτίου, δεδομένου ότι στο παράκτιο εμπόριο τα φορτία παρακρατούνται για τα πλοία με εθνική σημαία. Διαφέρει όμως στο ότι το cabotage αφορά κατά κανόνα 100% παρακράτηση φορτίων και όχι μόνο ενός μέρους τους όπως συμβαίνει στην περίπτωση του Επιμερισμού και της Διαφύλαξης Φορτίου. Οι μόνοι περιορισμοί που έχει το cabotage είναι στη περίπτωση που τα παράκτια ύδατα κάποιου κράτους αποτελούν μέρος διεθνούς ναυτιλιακού διαδρόμου, όπως π.χ. το Κανάλι του Σουέζ, του Παναμά ή άλλος διεθνής πορθμός, όπου αν και το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχική δικαιοδοσία σ' αυτό, η ναυσιπλοία καθορίζεται από διεθνείς κανονισμούς.

β) Διμερείς Συμφωνίες

Πρόκειται για εμπορικές συμφωνίες μεταξύ δύο κρατών που επιζητούν να κατανείμουν τα φορτία τους μεταξύ των δύο αντίστοιχων εθνικών εμπορικών στόλων, χωρίς να σημαίνει ότι αυτή η συμφωνία είναι περιοριστική ή όχι. Αυτό εξαρτάται από τους όρους που εμπεριέχονται σε αυτές τις συμφωνίες. Οι Διμερείς συμφωνίες αποτελούν την πιο κοινή και αποδεκτή πρακτική στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο. Θεωρείται όμως περιοριστική πρακτική από τη στιγμή που αναφέρεται ρητά ότι π.χ. υπάρχει καταμερισμός φορτίων σε μία βάση ποσοστών 50/50 ή 60/40 μεταξύ των δύο κρατών και κατ' αυτόν τον τρόπο δεν τηρείται η αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Διμερείς συμφωνίες επιζητούν και υπογράφουν συνήθως οι αναπτυσσόμενες χώρες για την ποντοπόρο ναυτιλία τους αλλά και για τις τακτικές γραμμές. Ο βασικός λόγος που γίνεται αυτό είναι η μεγάλη έλλειψη σε ξένο συνάλλαγμα που έχουν στο Ισοζύγιο Πληρωμών τους, το οποίο πιστεύουν ότι με αυτό τον τρόπο θα καταφέρουν να καλύψουν.

Μία από τις πλέον σημαντικές διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες που υπογράφηκε στη διεθνή ναυτιλία ήταν το 1972 μεταξύ της Σοβιετικής Ένωσης και των Η.Π.Α., κυρίως επειδή η συμφωνία συνάφθηκε μεταξύ των δύο ηγετικών δυνάμεων του τότε κόσμου.

γ) Πολυμερείς Συμφωνίες

Πρόκειται για εμπορικές συμφωνίες μεταξύ περισσότερων από δύο κρ. Είναι η πιο φιλελεύθερη μορφή από όλους τους τύπους εμπορικών σχέσεων και περιοριστικών πρακτικών, ακριβώς επειδή οι οποιεσδήποτε διακρατικές συμφωνίες περιλαμβάνουν πολλές χώρες. Όταν μία χώρα έχει μόνο διμερείς συμφωνίες με άλλες και οι υπόλοιπες εμπορεύονται βάσει πολυμερών συμφωνιών, τότε αυτή απομονώνεται σε σχέση με τις άλλες από τα πλεονεκτήματα του ελεύθερου εμπορίου κι έτσι μειώνεται το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της. Η ίδρυση της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου, γνωστής ως GATT, σκοπό είχε να αποκαταστήσει το ελεύθερο πολυμερές εμπόριο.

Η διαμοίραση φορτίων του Κώδικα Τακτικών Γραμμών της UNCTAD βάσει της ποσοστιαίας κατανομής του 40/40/20 αποτελεί το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα πρακτικής χρησιμοποίησης των πολυμερών συμφωνιών. Αποτελεί επίσης συνήθη τρόπο συμφωνιών για περιφέρειες ομάδων κρατών και οικονομικές κοινότητες, όπως οι πρώην χώρες της COMECON, ΕΟΚ, χώρες της Συνθήκης Λομέ(δηλαδή των χωρών της Δυτικής Αφρικής), της Συνθήκη LAFTA (Latin American Free Trade Association), καθώς επίσης και η Βρετανική Κοινοπολιτεία (British Commonwealth-Merchant Shipping Agreement).

2.3.3 Κρατικά- Χρηματοδοτούμενα Φορτία

Ο τύπος αυτός Προτίμησης Σημαίας χρησιμοποιείται κυρίως από τα πιο πλούσια κράτη προς τα πιο φτωχά, δηλαδή αυτά που προσφέρουν βοήθεια (aid) κάποιου είδους και για κάποιους λόγους προς αυτά. Εφαρμόστηκε για πρώτη φορά από τις Η.Π.Α. (Δημόσιος Νόμος αρ. 17 - 26.03.1934), όταν για τη μεταφορά φορτίων που χρηματοδοτήθηκαν με δάνεια από αμερικανικούς ιδιωτικούς τραπεζικούς οργανισμούς εγγυήθηκαν Αμερικανικές Κρατικές Τράπεζες. Ο τύπος αυτός της Προτίμησης Σημαίας, δηλαδή των κρατικά-χρηματοδοτούμενων φορτίων, αποτελεί ό,τι πιο εξεζητημένο υπάρχει στις προσπάθειες κάποιου κράτους να δημιουργήσει και να αναπτύξει τη μεταφορά φορτίων με την εθνική του σημαία. Επίσης ο τύπος αυτός συνιστά μια ευρεία κατηγορία που περιλαμβάνει προτίμηση φορτίου για ξένη βοήθεια, βοήθεια

που αφορά πλεόνασμα αγροτικών προϊόντων από κάποιο κράτος ή ακόμη και κάποια φορτία που προσφέρονται ως βοήθεια και έχουν αγοραστεί με χρηματοδότηση του κράτους και, τέλος, ανθρωπιστική και επισιτιστική βοήθεια.

α) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας

Οι Η.Π.Α., ως ο μεγαλύτερος χορηγός βοήθειας στον κόσμο, εφάρμοσε για πρώτη φορά αποστολές ξένης βοήθειας προς άλλα κράτη. Το κύριο χαρακτηριστικό του τύπου αυτού Προτίμησης Σημαίας είναι ότι η αμερικανική βοήθεια παρέχεται προς τα άλλα κράτη χωρίς κάποιους συγκεκριμένους όρους για ανταπόδοση και περιλαμβάνει συνήθως βοήθεια από φορτία ή εμπορεύματα ξεπερασμένης τεχνολογίας, τα οποία στην πραγματικότητα πωλούνται στην ονομαστική τους αξία ή δίνονται ως δείγματα πωλήσεων. Σύμφωνα με την Αμερικανική Νομοθεσία, όποτε οι Η.Π.Α. χρηματοδοτούν, πωλούν ή δωρίζουν εξοπλισμό, υλικό ή εμπορεύματα ή επίσης εγγυώνται τη μετατροπή ξένου συναλλάγματος, τότε η αρμόδια Ομοσπονδιακή Υπηρεσία πρέπει να εξασφαλίσει τη μεταφορά τους με ποντοπόρα πλοία τουλάχιστον κατά 50% της χωρητικότητας με πλοία της εθνικής σημαίας, όταν υπάρχουν τέτοια διαθέσιμα και σε λογικές τιμές.

β) Φορτία Ανθρωπιστικής (Επισιτιστικής) Βοήθειας

Αυτός ο τύπος Προτίμησης Σημαίας αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά από τις Η.Π.Α. ε. Η Αμερικανική Νομοθεσία αναφέρει ρητά ότι οι

εξαγωγές όλων των αγροτικών προϊόντων που χρηματοδοτούνται από κυβερνητικά δάνεια πρέπει να μεταφέρονται αποκλειστικά με πλοία Αμερικανικού Νηολογίου, εκτός αν καθορίσει αλλιώς η Διεύθυνση Ναυτιλίας (MARAD-MARITIME ADMINISTRATION). Αν, δηλαδή, δεν υπάρχει ικανή χωρητικότητα για τη μεταφορά τους ή οι ναύλοι δεν είναι σε λογικές τιμές, τότε μπορούν να μεταφερθούν από τρίτους.

Ιστορικά, οι Η.Π.Α. χρησιμοποίησαν για πρώτη φορά το πλεόνασμα που είχαν στην αγροτική τους παραγωγή ως επισιτιστική και ανθρωπιστική βοήθεια στον πόλεμο της Κορέας. Επισημαίνεται ακόμη ότι τον τύπο αυτής της βοήθειας τον διαπραγματεύεται με τις ξένες χώρες μόνο το Υπουργείο Εξωτερικών.

γ) Προτίμηση κυβερνητικών-χρηματοδοτούμενων φορτίων

Αυτός ο τύπος Προτίμησης Σημαίας έχει πολλές ομοιότητες με τους δύο προηγούμενους και εφαρμόζεται συνήθως μεταξύ αναπτυσσόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών. Η βασική διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι η κυβέρνηση κάποιας αναπτυσσόμενης χώρας χρηματοδοτεί με δάνεια τον αγοραστή από την ξένη χώρα, δηλαδή έμμεσα την ίδια την ξένη χώρα.

2.3.4. Διάφορα

Υπάρχουν επίσης πολλές άλλες κατηγορίες περιοριστικών πρακτικών Προτίμησης Σημαίας, τα χαρακτηριστικά των οποίων είναι ελάχιστα διακριτά μεταξύ τους αλλά και όλων των προηγούμενων τύπων.

Ιδιαίτερη σημασία όμως πρέπει να δοθεί στους δύο παρακάτω όρους:

α) Ρήτρα του Πλέον Ευνοούμενου Έθνους (Most Favoured Nation Clause)

β) Εθνική Μεταχείριση (National Treatment)

Στην πραγματικότητα και οι δύο έννοιες έχουν άμεση σχέση με τις Πολυμερείς και τις Διμερείς Συμφωνίες αντίστοιχα. Η εφαρμογή της εθνικής μεταχείρισης από ένα κράτος θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει ένα πολύ υψηλό επίπεδο χορήγησης προς ένα άλλο, δεδομένου ότι παρέχει, μετά από μία συμφωνία, ακριβώς την ίδια μεταχείριση που έχουν οι υπήκοοί του και στους υπηκόους του άλλου κράτους. Στην εμπορική ορολογία και ειδικότερα στις διεθνείς εμπορικές συμφωνίες, στις οποίες ανήκουν και οι ναυτιλιακές, έχει την έννοια της Αμοιβαιότητας (*reciprocity / inland parity*). Η ρήτρα του μάλλον ή πλέον ευνοούμενου έθνους, που ονομάζεται στη διεθνή εμπορική ορολογία και *foreign parity*, βρίσκει έδαφος στις Πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ περισσότερων των δύο κρατών. Σύμφωνα μ' αυτή, μεταξύ μιας χώρας Α και μιας άλλης Β, τα προϊόντα της Β που εισέρχονται στα λιμάνια της Α δεν υπόκεινται σε δασμούς υψηλότερους από τον επιβαλλόμενο δασμό για όμοια αγαθά από οποιαδήποτε άλλη χώρα και το αντίστροφο. Αξίζει ακόμη να επισημανθεί για καθαρά ιστορικούς λόγους, ότι τα σημαντικά πλεονεκτήματα που είχαν στη διεθνή πρακτική οι ρήτρες αυτές οδήγησαν μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο στην ίδρυση της GATT.

2.4 Διάκριση Σημαίας

Η Διάκριση Σημαίας μπορεί να θεωρηθεί ως η συνέχεια της Προτίμησης Σημαίας δεδομένου ότι έχουν σχεδόν κοινά χαρακτηριστικά, είναι όμως ένας λιγότερο φιλελεύθερος μηχανισμός ανάπτυξης εθνικής σημαίας.

Η Διάκριση Σημαίας είναι ένας τρόπος προστατευτισμού που έχει τις ρίζες της στις Η.Π.Α., όπου αναπτύχθηκε και χρησιμοποιήθηκε ως ένας προστατευτικός αλλά και επεκτατικός μηχανισμός κατά των ξένων σημαιών στο εισαγωγικό αλλά και στο εξαγωγικό εμπόριο.

Η Διάκριση Σημαίας είναι ένα μέτρο που χρησιμοποιείται από κάποιο κράτος για να προσφέρει λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση σε άλλες σημαίες από ό,τι στη δική του. Σε γενικές γραμμές, η Διάκριση Σημαίας είναι πιο ευρύτερη έννοια από την Προτίμηση Σημαίας παρ' όλο που τα όρια μεταξύ τους δεν είναι τελείως εμφανή, δεδομένου ότι η τελευταία καλύπτει μόνο τις περιοριστικές πρακτικές που καλύπτουν τα φορτία. Αντίθετα, η Διάκριση Σημαίας μπορεί να αναφέρεται και να καλύπτει επιβαρύνσεις λιμενικών τελών, επιβαρύνσεις τελών καταμέτρησης χωρητικότητας από τις αρχές διαφορετικών κρατών (κλασσικό παράδειγμα αποτελεί ο τρόπος καταμέτρησης χωρητικότητας από τις αρχές της Διώρυγας του Σουέζ), προξενικά τέλη και γενικά άλλου είδους επιβαρύνσεις οικονομικού χαρακτήρα.

Παρ' όλο που δεν υπάρχει συγκεκριμένος και κατάλληλος ορισμός για τη Διάκριση Σημαίας, θα μπορούσε να σημαίνει μια σειρά δραστηριοτήτων που κατευθύνονται κυρίως προς μια ξένη σημαία σε σχέση με την πρόσβαση των

πλοίων της στα φορτία, λιμάνια ή υπηρεσίες με αντικειμενικό στόχο να τα κάνει λιγότερο ανταγωνιστικά.

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

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

1. Λιμενικές Επιβαρύνσεις

α) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού

β) Τέλη και Επιβαρύνσεις

2. Προγραμματισμένα φορτία

α) Μοναδοποιημένα φορτία

β) Μεταφορά ενέργειας

γ) Μεταφορές για άμυνα και ασφάλεια

δ) Κυβερνητικές προμήθειες

3. Κύριες εμπορικές γραμμές

4. Άλλοι τύποι Διάκρισης, CIF και FOB

Σε ορισμένες από τις παραπάνω κατηγορίες και επειδή τα όρια είναι ελάχιστα διακριτά μεταξύ τους μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις Διάκρισης

Σημαίας που περιλαμβάνονται στις υποκατηγορίες της Προτίμησης Σημαίας και του Κρατικού Παρεμβατισμού. Για παράδειγμα, τα προγραμματισμένα φορτία έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά με τα κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία, όπως αυτά θα αναλυθούν παρακάτω. Αν και υπάρχουν βασικές διαφορές, και οι δύο αυτές κατηγορίες έχουν αντικειμενικό στόχο να προστατεύσουν τους εθνικούς στόλους από τον εξωτερικό ανταγωνισμό και να βοηθήσουν τις χώρες τους στην ανάπτυξη και επέκταση της Σημαίας τους.

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

2.4.1 Λιμενικές Επιβαρύνσεις

α) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού

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

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

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

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

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

Τέλος, πολιτική απόφαση αποτελεί ακόμη και η απαγόρευση ελλιμενισμού πλοίων ξένης σημαίας όταν πρόκειται για διεθνείς κυρώσεις κατά κάποιας χώρας, σύμφωνα με αποφάσεις των Ηνωμένων Εθνών, όπως ήταν

για παράδειγμα εναντίον πλοίων της Νοτίου Αφρικής ή και του Ισραήλ. Το ίδιο μπορεί να συμβαίνει επίσης όταν κάποια χώρα χρησιμοποιεί τη Διάκριση Σημαίας για αμυντικούς ή άλλους λόγους ασφαλείας ζωτικών συμφερόντων της.

β) Τέλη και επιβαρύνσεις

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

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

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

2.4.2. Προγραμματισμένα φορτία

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

α) Μοναδοποιημένα φορτία

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

Έτσι, για ορισμένες χώρες υπάρχουν συγκεκριμένα φορτία που είναι ζωτικής και στρατηγικής σπουδαιότητας και θεωρούν ότι πρέπει να μεταφερθούν με

πλοία της εθνικής τους σημαίας. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η Ιαπωνία που θεωρεί ότι οι μεταφορές φορτίων υψηλής αξίας, όπως computers, συστήματα Hi Fi, ηλεκτρονικά, τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός, πρέπει να γίνεται με πλοία της δικής της σημαίας. Άλλο παράδειγμα είναι η Ισπανία, που περιορίζει πολλές εισαγωγές συγκεκριμένων φορτίων, όπως καπνό, πετρέλαιο, βαμβάκι και επιβάλλει να μεταφέρονται με πλοία της εθνικής της σημαίας.

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

β) Μεταφορά ενέργειας

Αυτός ο τύπος Διάκρισης Σημαίας αναφέρεται κυρίως σε συγκεκριμένο φορτίο, όπως π.χ. το πετρέλαιο, και στην σε πολλές περιπτώσεις ζωτικής και στρατηγικής σημασίας προτεραιότητα κάποιας χώρας να μεταφέρει ενέργεια με πλοία της εθνικής της σημαίας. Έτσι για παράδειγμα, σύμφωνα με τον Νόμο περί Ασφαλείας Ενεργειακών Μεταφορών των Η.Π.Α. (Energy Transportation

Security Act of 1974) διατηρείται το δικαίωμα μεταφοράς τέτοιου φορτίου σε ποσοστό 20% κατ' ελάχιστο σε πλοία της σημαίας τους. Γενικά η Διάκριση Σημαίας που αφορά στη μεταφορά ενέργειας χρησιμοποιείται περισσότερο για λόγους άμυνας και ασφάλειας κάποιας χώρας και λιγότερο για καθαρά οικονομικούς λόγους.

γ)Μεταφορές άμυνας και ασφάλειας

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

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

δ)Κυβερνητικές αγορές

Οι κυβερνητικές προμήθειες, που δεν εντάσσονται κατ' ανάγκη στις προηγούμενες περιπτώσεις, είναι φορτία ελεγχόμενα από κάποια κυβέρνηση, συνήθως εισαγωγές και προορίζονται για κυβερνητική χρήση ή εξαγωγές και

προορίζονται για διπλωματική χρήση ή ερευνητικά προγράμματα. Τέτοιου είδους φορτία είναι κυρίως υλικό επιστημονικών ερευνών, όπως για παράδειγμα διάφορα διαστημικά προγράμματα προς την Αρκτική και την Ανταρκτική, κ.ά..

2.4.3. Κύριες εμπορικές γραμμές

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

2.4.4. Άλλοι τύποι Διάκρισης, CIF και FOB

Ανάμεσα σε πολλούς άλλους τρόπους Διάκρισης Σημαίας που μπορούν να λειτουργήσουν από διάφορα κράτη με σκοπό την ανάπτυξη του εθνικού εμπορικού στόλου τους, δύο ακόμη, εκτός από τους άλλους που αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι κάποιας σημασίας. Ο πρώτος είναι αυτός που εφαρμόζεται στις φορτωτικές CIF (cost, insurance, freight), κι εκφράζει τη φόρτωση

εμπορευμάτων, κατά την οποία η συμφωνία μεταξύ αγοραστή και πωλητή περιέχει το κόστος, την ασφάλεια και το ναύλο του φορτίου.

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

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

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

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

οργανισμούς και ιδρύματα που κάνουν διάκριση σημαίας χωρίς να φαίνονται και καλύπτουν την διακριτική πολιτική της χώρας από την οποία προέρχονται.

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

2.5. Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις

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

Πολλές χώρες χορηγούν σημαντική βοήθεια στη ναυτιλιακή τους βιομηχανία, άλλες γενικά προς όλα τα είδη βιομηχανίας τους και άλλες ειδικά προς την εμπορική τους ναυτιλία. Σε ορισμένες περιπτώσεις ένα μεγάλο μέρος

της όλης βοήθειας τους δίνεται ειδικά προς την ακτοπλοία. Οι κυριότερες αιτίες για τις διάφορες μορφές οικονομικής βοήθειας και φορολογικής απαλλαγής προς τη ναυτιλία είναι η δημιουργία και ανάπτυξη εμπορικού πόλου, η υψηλού λειτουργικού κόστους και η ειδική περίπτωση στρατιωτικών υπηρεσιών.

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

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

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

Οι επιχορηγήσεις γενικά, και ειδικότερα στη ναυτιλία, δεν είναι ούτε κάποιες νέες ιδέες αλλά ούτε και νέες πρακτικές. Όσον αφορά ειδικότερα τις ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, η πρώτη χώρα που έδωσε τέτοιες από τον 17ο και 17ο αιώνα ήταν η Μεγάλη Βρετανία. Το ίδιο έκανε και η Ιαπωνία από τον 18ο αιώνα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο Πίνακας 2.1 που αναφέρει ποιες ήταν οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Σύμφωνα με αυτόν τον Πίνακα οι λειτουργικές και κατασκευαστικές επιχορηγήσεις θεωρούνται σήμερα ως άμεσες, ενώ η προτίμηση φορτίου τότε εθεωρείτο ως επιχορήγηση.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι ακόμη και πριν τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο χορηγούνταν ναυπηγικές επιχορηγήσεις από την Ελλάδα, Αυστρία, Ιαπωνία, Ιταλία και Ρωσία. Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες χορηγούσαν επιδοτήσεις διαφόρων τύπων για να διατηρήσουν τη δύναμή τους την περίοδο της μεγάλης οικονομικής ύφεσης. Η πιο γνωστή και πρώτη μορφή άμεσης επιχορήγησης ήταν παλαιότερα η λεγόμενη ταχυδρομική επιδότηση. Τώρα πλέον δεν χρησιμοποιείται από σχεδόν όλες τις χώρες και εδώ αναφέρεται απλώς για ιστορικούς λόγους.

2.5.1. Άμεσες επιχορηγήσεις

Οι άμεσες ή εμφανείς επιχορηγήσεις δίνονται συνήθως και στην ακτοπλοΐα αλλά και στην ποντοπόρο ναυτιλία, με σκοπό να βελτιώσουν τη θέση τους στο διεθνή ανταγωνισμό. Ως βασική αιτιολογία παρουσιάστηκε το υψηλό ποσοστό αναλογικά του κόστους κεφαλαίου προς το ολικό κόστος, γεγονός το οποίο καθιστά τη ναυτιλία ιδιαίτερα ευαίσθητη στους οικονομικούς όρους του διεθνούς ανταγωνισμού.

Δεδομένου ότι τα νεοναυπηγηθέντα πλοία βασίζονται περισσότερο στους όρους της κεφαλαιαγοράς, οι συνθήκες είναι αρκετά ευαίσθητες ώστε να

χρειάζονται μεγαλύτερη βοήθεια. Άμεσες επιχορηγήσεις δίνονται και από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη αλλά και από τα αναπτυσσόμενα ναυτιλιακά κράτη. Τα τελευταία προβαίνουν σε τέτοιου είδους ενέργειες συνήθως για λόγους εκσυγχρονισμού της εμπορικής τους ναυτιλίας και προσαρμογής τους στις σημερινές ανταγωνιστικές συνθήκες. Τέτοιοι λόγοι ανταγωνιστικότητας μπορεί να είναι τα υψηλά λειτουργικά κόστη, οι μισθοί, το κοινωνικό ασφαλιστικό σύστημα κάποιου κράτους, ή το φορολογικό σύστημα του κράτους νηολόγησης.

Οι κατηγορίες των μορφών άμεσης επιχορήγησης είναι:

- Λειτουργικές Επιχορηγήσεις
- Κατασκευαστικές Επιχορηγήσεις
- Επιχορηγήσεις εκσυγχρονισμού
- Επιχορηγήσεις Απόσβεσης
- Δάνεια
- Επιχορηγήσεις Επιτοκίων

Ειδικότερα:

α) Λειτουργικές επιχορηγήσεις

Η λειτουργική επιχορήγηση αφορά τη διατήρηση χαμηλού λειτουργικού κόστους στο πλοίο, δηλαδή την ασφάλεια, τη συντήρηση, τις επισκευές που δεν αποζημιώνονται από την ασφάλεια, τους μισθούς των αξιωματικών και του πληρώματος.

β) Κατασκευαστικές επιχορηγήσεις

Πολλές χώρες, και ιδιαίτερα οι παραδοσιακές ναυτιλιακές, εκτός από τις άμεσες λειτουργικές επιχορηγήσεις, επιδοτούν την κατασκευή πλοίων στα ναυπηγεία τους με σκοπό τη διατήρηση θέσεων εργασίας. Σχεδιάζονται έτσι ώστε να μειώνουν το κόστος κατασκευής στα ναυπηγεία τους για να είναι περισσότερο ανταγωνιστικό ως προς το κόστος άλλων ξένων ναυπηγείων. Ο τρόπος αυτός βοήθειας δεν αφορά άμεσα τους πλοιοκτήτες παρά μόνον τις ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες και μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη ναυπήγηση πλοίων νέας τεχνολογίας και τη βελτίωση της παραγωγικότητας.

γ) Επιχορηγήσεις εκσυγχρονισμού

Ένας από τους λόγους κρατικής βοήθειας προς τη ναυτιλία είναι και η ανανέωση του εμπορικού στόλου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πολιτική που εφάρμοσε η Γερμανία και η Ιταλία μεταπολεμικά για να ανανεώσουν τον χαμένο στόλο τους. Άλλες χώρες, κατά την πορεία τους στη βιομηχανική ανάπτυξη, χορήγησαν τέτοιου τύπου βοήθεια αποβλέποντας στον εκσυγχρονισμό των στόλων τους, ειδικά της ποντοπόρου ναυτιλίας, και στην προσαρμογή τους στις σημερινές ανταγωνιστικές συνθήκες. Έτσι, χώρες μεταξύ των άλλων όπως η Σουηδία, η Γαλλία και οι Η.Π.Α. έδωσαν επιχορηγήσεις εκσυγχρονισμού και προς την ακτοπλοϊκή ναυτιλία τους και προς την ποντοπόρο ναυτιλία αποσκοπώντας στην προώθηση της ναυπήγησης πλοίων νέας τεχνολογίας.

Ο γνωστότερος τύπος επιχορήγησης εκσυγχρονισμού είναι η διάλυση του παλαιού πλοίου για να ναυπηγηθεί ένα άλλο νεότερης τεχνολογίας (scrap and build). Με τον όρο εκσυγχρονισμός εννοείται η εγκατάσταση ή αντικατάσταση νέας και προηγμένης τεχνολογίας στη θέση της παλιάς.

δ) Επιχορηγήσεις πραγματικής απόσβεσης

Το ετήσιο ποσό της απόσβεσης εξαρτάται από την αρχική τιμή αγοράς κάποιου περιουσιακού στοιχείου και την κατ' εκτίμηση ωφέλιμη ζωή του. Με τη γνωστή μέθοδο σταθερής απόσβεσης μετά την αφαίρεση της υπολειμματικής αξίας, η υπόλοιπη αξία ενός περιουσιακού στοιχείου διαιρείται με τον αριθμό των ετών ζωής ή λειτουργίας του. Είναι η πιο διαδεδομένη και απλή μέθοδος αλλά πολλές φορές δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Η ωφέλιμη ζωή όμως ενός πλοίου είναι περισσότερο συνάρτηση της χρήσης του παρά του χρόνου της λειτουργίας του και έτσι η μέθοδος σταθερής απόσβεσης δεν χρησιμοποιείται στη ναυτιλία. Με την μέθοδο της πραγματικής απόσβεσης, η απόσβεση για ένα πλοίο υπολογίζεται αναλογικά με την χρήση του, δηλαδή το χρόνο λειτουργίας του. Η Γερμανία, για παράδειγμα, θεωρεί ότι η ωφέλιμη ζωή ενός πλοίου ξηρού φορτίου είναι 14 έτη, ενώ για δεξαμενόπλοια, containerships, reefers και LASH-ships είναι 12 έτη.

Οι επιχορηγήσεις που δίνονται με βάση την πραγματική απόσβεση χρησιμοποιούνται από τους πλοιοκτήτες ως φορολογική απαλλαγή για τη ναυπήγηση πλοίου στα ναυπηγεία ενός κράτους.

ε) Επιχορηγήσεις ταχύτερης απόσβεσης

Το είδος της επιχορήγησης ταχύτερης απόσβεσης χρησιμοποιείται επίσης στη ναυτιλία ως μια μορφή φορολογικής απαλλαγής. Η μέθοδος ταχύτερης απόσβεσης γενικά αναφέρεται σε απόσβεση με ποσοστό μεγαλύτερο από το συνηθισμένο και εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ειδικών συνθηκών ή κατόπιν κρατικών φορολογικών διευκολύνσεων, με σκοπό την απόσβεση στοιχείων του ενεργητικού σε χρονικό διάστημα μικρότερο από το κανονικό. (Διάγραμμα 2.1)

στ) Επιχορηγήσεις δανείων

Είναι η πιο συχνή και γνωστή μορφή επιχορηγήσεων προς τη βιομηχανία γενικά, αλλά και προς τη ναυτιλία για τη ναυπήγηση νέων πλοίων ή ακόμη και την επισκευή ή μετασκευή τους. Αυτό που ποικίλει από χώρα σε χώρα είναι οι όροι που δίνονται τέτοια δάνεια, δηλαδή τα επιτόκια, οι περίοδοι χάριτος, οι περίοδοι πληρωμής τους καθώς και τα ποσοστά επί της αξίας κατασκευής ή επισκευής του πλοίου.

Τέτοια δάνεια δίνονται συχνότερα κι ευκολότερα για ναυπηγήσεις, επισκευές ή μετασκευές ακτοπλοϊκών πλοίων, ενώ για πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας δίνονται εάν οι παραπάνω εργασίες γίνονται σε εθνικά ναυπηγεία.

ζ) Επιχορηγήσεις επιτοκίων

Η επιχορήγηση επιτοκίου αποτελεί κατά κάποιο τρόπο τη συνέχεια της επιχορήγησης δανείου, δηλαδή μπορεί να δοθεί επιπρόσθετα μ' αυτό. Στην

περίπτωση όμως που δίνεται ανεξάρτητα, τότε αφορά την επιχορήγηση επιτοκίου ενός καθαρά εμπορικού δανείου με σκοπό την αγορά πλοίων, ναυτικών μηχανών και μηχανημάτων από την εγχώρια αγορά του κράτους.

2.5.2. Έμμεσες επιχορηγήσεις

Οι διαφορές μεταξύ των άμεσων και των έμμεσων επιχορηγήσεων είναι ότι είναι πολύ μικρές και δυσδιάκριτες πολλές φορές μεταξύ τους. Μπορούμε να πούμε όμως ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις αφορούν την οικονομική βοήθεια, ενώ οι έμμεσες τις φορολογικές ελαφρύνσεις. Κυριότερη μορφή έμμεσων επιχορηγήσεων είναι η επιδότηση επενδύσεων, οι φορολογικές ελαφρύνσεις, οι τελωνειακές απαλλαγές κ.ά.

α) Επιδότηση επενδύσεων

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι επιδοτήσεις προώθησης επενδύσεων καθώς και οι επιχορηγήσεις επενδύσεων. Είναι ένα είδος φορολογικής απαλλαγής που σχετίζεται στενά με την άμεση οικονομική βοήθεια προς τη ναυτιλία. Ειδικότερα στην επιδότηση επενδύσεων υπάρχουν τέτοιες απαλλαγές στην απόσβεση ενός νεοναυπηγηθέντος πλοίου που λειτουργούν ακόμη και πάνω από την τιμή του. Οι επιδοτήσεις επενδύσεων είναι γνωστές σε κάθε χώρα με διαφορετική ονομασία και έχουν εφαρμογή ανάλογα με το φορολογικό σύστημα της καθεμίας. Στη Γερμανία, για παράδειγμα, ο τύπος αυτός επιχορήγησης ονομάζεται χορηγία προώθησης βιομηχανικών επενδύσεων.

Στην Αυστραλία επιδοτείται η επένδυση για τη ναυπήγηση ενός νέου πλοίου έως και 40% επί της αξίας του, ειδικά εάν παραδοθεί σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, έτσι ώστε μαζί με τις απαλλαγές από την απόσβεσή του μπορεί να φθάσει έως και 140% επί της αξίας του. Στις Η.Π.Α. τα πιο συνήθη εμπορικά δάνεια που χρησιμοποιούνται και για τη ναυτιλία είναι οι χορηγίες επενδύσεων και οι πιστωτικές εγγυήσεις, οι οποίες δίνονται με χαμηλότερο επιτόκιο από το τραπεζικό με το κράτος να εγγυάται τη διαφορά επιτοκίου.

β) Εγγύηση επενδύσεων και προθεσμιακές πιστώσεις

Το είδος αυτό της εγγύησης των επενδύσεων, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο, εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στις Ηνωμένες Πολιτείες. Πρέπει να αναφερθεί ότι αποκτά ιδιαίτερη χρησιμότητα όταν οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να επενδύσουν σε κάποια ξένη χώρα, δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση να ναυπηγήσουν ένα πλοίο, όπως για παράδειγμα σε μια αναπτυσσόμενη χώρα, για να προστατευτούν από τους πολλούς και ποικίλους κινδύνους, όπως η αδυναμία συναλλαγματικής μετατροπής ή ακόμη και η εξαγωγή των κερδών τους καθώς επίσης και από τον κίνδυνο κατάσχεσης, απαλλοτρίωσης και εθνικοποίησης της επένδυσής τους. Στη Σιγκαπούρη εφαρμόζεται συνήθως το είδος της επιχορήγησης με προθεσμιακές πιστώσεις για πλοία που θα χρηματοδοτηθούν και πρέπει να κατασκευαστούν εξ ολοκλήρου στη χώρα, κάτω όμως από ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα που καθορίζει, εκτός από τα οικονομικά στοιχεία, και τον τύπο των

πλοίων που επιδοτούνται. Όπως είναι γνωστό, στην προθεσμιακή πίστωση μεταφέρονται για φορολογική ελάφρυνση οι ζημιές προηγούμενων χρήσεων από τα κέρδη της τρέχουσας και των επομένων. Συνεπώς, σε επιχειρήσεις, όπως είναι οι ναυτιλιακές, είναι καθοριστικής σημασίας η δυνατότητα ελάττωσης των μελλοντικών κερδών. Στην περίπτωση που η προθεσμιακή πίστωση που χορηγήθηκε από ένα ναυπηγείο υπερβαίνει το 50% της αξίας του συμβολαίου, τότε μπορεί να δοθεί πρόσθετη χρηματοδότηση στο ναυπηγείο με καθαρά όμως εμπορικούς όρους.

γ) Φορολογικά οφέλη

Αυτό το είδος της επιχορήγησης αφορά το φορολογικό σύστημα που εφαρμόζει κάθε χώρα στις ναυτιλιακές εταιρείες και συνίσταται συνήθως στα οφέλη από την άμεση φορολογία αλλά και στις απαλλαγές από τα τελωνειακά τέλη.

δ) Κατασκευαστικές προκαταβολές

Αφορά την περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης επιθυμεί να προκαταβάλει τα ποσά για την κατασκευή ενός σκάφους, τα οποία όμως δεν μειώνουν άμεσα το φορολητέο εισόδημα αλλά θεωρούνται ότι είναι απαλλαγή και έτσι υπολογίζονται στην μείωση της φορολογίας.

ε) Τελωνειακές απαλλαγές

Αυτό το είδος των τελωνειακών απαλλαγών έχει τα ίδια χαρακτηριστικά και πολλές ομοιότητες με την προαναφερθείσα κατηγορία των φορολογικών οφελών και αναφέρεται σε διάφορα κράτη με διαφορετικές ονομασίες. Στην Αυστραλία, που είναι γνωστός ως τέλη, όταν ο μηχανολογικός και ναυπηγικός εξοπλισμός πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή ενός νέου πλοίου σε ναυπηγεία της Αυστραλίας και δεν είναι διαθέσιμος από αντίστοιχους κατασκευαστές ή /και προμηθευτές της χώρας, τότε μπορεί να εισαχθεί αφορολόγητα. Στον Καναδά επίσης αυτό το είδος έμμεσης επιχορήγησης προς την εμπορική ναυτιλία διατυπώνεται ως τελωνειακά τέλη και αφορά κατά κύριο λόγο τα πλοία που εισάγονται στη χώρα για να χρησιμοποιηθούν για την ποντοπόρο ναυτιλία. Όσον αφορά την ακτοπλοϊκή ναυτιλία, με εξαίρεση τις Μεγάλες Λίμνες και τον ποταμό St. Lawrence, ισχύει το ίδιο καθεστώς όταν πρόκειται για πλοία που έχουν ναυπηγηθεί και νηολογηθεί σε χώρες της Βρετανικής Κοινοπολιτείας. Τέλος, στην Ισπανία, που αυτό το είδος τελωνειακής απαλλαγής αναφέρεται ως έκπτωση τελωνειακών τελών, οποιοδήποτε εισαγόμενο υλικό, μηχανολογικό και ναυπηγικό, που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή πλοίων, τα οποία προορίζονται για εξαγωγή, θεωρείται προσωρινή εισαγωγή και ως εκ τούτου απαλλάσσεται από την πληρωμή φορολογικών τελών. Για να αντισταθμιστεί το παραπάνω όφελος στο εισαγόμενο υλικό και τον εξοπλισμό για τα υπό ναυπήγηση πλοία που προορίζονται για την εσωτερική αγορά της χώρας, χορηγείται μία έκπτωση της

τάξης του 7% στα τιμολόγια τους. Στην περίπτωση εισαγόμενου εξοπλισμού και ειδικότερα προπέλας για αλιευτικά σκάφη, η χορηγούμενη έκπτωση ανέρχεται στο 4,5%, ενώ στην περίπτωση εισαγόμενου εξοπλισμού για πλοία που προορίζονται για εξαγωγή, η έκπτωση χορηγείται μετά την αφαίρεση από την αξία του πλοίου της αξίας των εισαχθέντων υλικών.

στ) Επιχορήγηση αποζημίωσης

Η περίπτωση αυτή είναι πολύ γενική και αφορά περισσότερο στην οικονομική πολιτική της κυβέρνησης ενός συγκεκριμένου κράτους προς τους υπηκόους του και ειδικότερα στη φορολογική και εισοδηματική πολιτική της. Προκειμένου να διατηρήσει μία χώρα ένα επιθυμητό υψηλό βιοτικό επίπεδο στους κατοίκους της και ανάλογα την κατάσταση της εθνικής της οικονομίας, όπως δηλαδή την αύξηση του εθνικού εισοδήματος και τα ποσοστά ανεργίας, τότε αυτή λαμβάνει διάφορα μέτρα που ρυθμίζουν το εθνικό εισόδημα και την απασχόληση. Αυτή η οικονομική κρατική πολιτική επηρεάζει έστω και πολύ έμμεσα και την εμπορική ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας και γι αυτό πρέπει να αναφερθεί τελείως ξεχωριστά.

ζ) Επιχορηγήσεις τιμαριθμικές και ασφάλειας

Αν και έχει πολλές ομοιότητες με το προηγούμενο είδος έμμεσης επιχορήγησης, πρέπει να αναφερθεί εδώ ξεχωριστά, όσον αφορά την τιμαριθμική αναπροσαρμογή για οποιοσδήποτε αυξήσεις στο κόστος

ναυπήγησης όταν αυτές υπερβαίνουν ένα ορισμένο όριο. Έτσι, για παράδειγμα, στη Γαλλία υπάρχει συγκεκριμένο πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών που επιδοτεί τέτοιες αυξήσεις στο ναυπηγικό κόστος, ενώ αντίθετα στη Δανία και στη Μεγάλη Βρετανία για προστασία και πρόβλεψη για οποιοσδήποτε πιθανές αυξήσεις επιδοτούν την ασφάλεια (insurance) ότι στα ναυπηγεία τους θα διατηρηθούν περίπου οι αρχικά συμφωνημένες τιμές του συμβολαίου.

η) Κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς

Όλοι οι τύποι έμμεσων επιχορηγήσεων έχουν ως κύριο σκοπό τους την προστασία και την ανάπτυξη των στόλων της εμπορικής ναυτιλίας των κρατών που τις εφαρμόζουν. Οι κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς μιας χώρας αποσκοπούν στη διατήρηση ενός υψηλού αριθμού αυτών των επαγγελματιών με σκοπό να συνεχιστεί η απασχόλησή τους και να δοθούν νέα κίνητρα για περαιτέρω αύξησή τους ή /και για να αποτραπεί η απασχόλησή τους σε πλοία υπό ξένη σημαία αφενός, και αφετέρου να ενθαρρυνθεί η επαναφορά τους στα υπό εθνική σημαία πλοία. Τα καλύτερα παραδείγματα αυτού του είδους έμμεσης επιχορήγησης είναι το πρόγραμμα κοινωνικής ασφάλειας και πρόνοιας προς τους ναυτικούς της Γαλλίας αλλά και οι γνωστές, και πολύ ενδιαφέρουσες, κοινωνικές παροχές της Ελλάδας προς τους ναυτικούς της. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ενώ σε άλλες μεγάλες και παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όπως της Δυτικής Ευρώπης, η πολιτική

τους είναι να επιχορηγούνται οι ναυπηγήσεις πλοίων για τη διατήρηση της απασχόλησης καθώς να υπάρχουν και άλλα είδη προστατευτισμού προς την εμπορική ναυτιλία τους, στην Ελλάδα κινούνται ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση και γίνεται η προσπάθεια προσέλκυσης και επανόδου των ναυτικών της που εργάζονται σε πλοία υπό ξένη σημαία να στελεχώσουν τα υπό ελληνική σημαία νηολογημένα πλοία. Έτσι Έλληνες υπήκοοι που έχουν μόνιμη διαμονή στο εξωτερικό ή απασχολούνται στο εξωτερικό ή είναι ναυτικοί που εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία, εξαιρούνται από την πληρωμή δασμών για αγορά ακινήτων (11-13%) και οικοσκευής όταν εισάγουν ξένο συνάλλαγμα έως και 5 χρόνια από την επιστροφή τους από το εξωτερικό. Αντίστοιχες ρυθμίσεις ισχύουν για Έλληνες εργαζόμενους, υπαλλήλους και μη, που έχουν συμπληρώσει συνεχή τριετή απασχόληση στο εξωτερικό και έχουν πληρωθεί σε ξένο συνάλλαγμα. Το ίδιο ισχύει για Έλληνες ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει τριετή υπηρεσία σε υπό ξένη σημαία πλοίο και μπορούν να αποδείξουν ότι πληρώθηκαν σε ξένο συνάλλαγμα.

θ) Επιχορηγήσεις προς ερευνητικά ναυπλιακά κέντρα

Αν και ως επί το πλείστον η εμπορική ναυτιλία καλύπτεται από ιδιωτικά συμφέροντα, οι κυβερνήσεις των κρατών έχουν επίσης άμεσο ενδιαφέρον να διατηρηθεί ή /και να αναπτυχθεί περαιτέρω για λόγους γενικά εθνικού οικονομικού συμφέροντος. Έτσι οι μεγάλες και παραδοσιακά ισχυρές ναυπλιακές χώρες επιχορηγούν κάθε σημαντική ερευνητική προσπάθεια στο

χώρο της ναυτιλίας μέσω διαφόρων ναυτιλιακών ερευνητικών κέντρων και ινστιτούτων. Στον Καναδά, για παράδειγμα, το κράτος επιδοτεί έως και το 50% του κόστους ερευνητικών προγραμμάτων, ενώ χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς το ότι στην Ιαπωνία το Υπουργείο Μεταφορών, Επιστημών, Παιδείας και Βιομηχανίας (Ministry of Transport, Science, Education and Industry) έχει υπό την εποπτεία του ένα Πανεπιστήμιο ειδικά για την Εμπορική Ναυτιλία και ένα Ερευνητικό Ινστιτούτο, τα οποία και επιδοτεί σε ετήσια βάση. Στην Ολλανδία μεγάλο μέρος των προγραμμάτων του Ολλανδικού Ναυτιλιακού Ινστιτούτου (Netherlands Maritime Institute) χρηματοδοτείται από κρατικές επιχορηγήσεις, ενώ το ίδιο συμβαίνει και στη Νορβηγία και στη Σουηδία όπου τα ερευνητικά προγράμματα ιδιωτικών ερευνητικών κέντρων που αφορούν τη ναυπηγική έρευνα καλύπτονται εν μέρει από το κράτος. Τέλος, στη Μεγάλη Βρετανία το κρατικό ερευνητικό κέντρο (National Physical Laboratory) διενεργεί έρευνες για τη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ σημαντική βοήθεια δίνεται από το κράτος και προς ιδιωτικούς ερευνητικούς οργανισμούς, όπως το British Ship Research Association, για συγκεκριμένα συναφή προγράμματα.

2.6. Κρατικός παρεμβατισμός

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

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

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

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

Αμερικής, που είχαν πολλά φορτία και τα οποία είχαν ανάγκη οι αναπτυσσόμενες χώρες της Ευρώπης και της Βορείου Αμερικής.

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

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

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

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

2.6.1. Κρατικός Έλεγχος

Πολλές χώρες στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν και να αναπτύξουν εθνικούς στόλους επέβαλαν μέσω των κυβερνήσεών τους τέτοιους κανονισμούς στη ναυτιλία που επηρέασαν άμεσα τον έλεγχό της. Τέσσερις από τους κανονισμούς αυτούς αναφέρονται παρακάτω:

α) Εποπτικός σχεδιασμός

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

β) Κυβερνητικές οδηγίες και εγκρίσεις

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

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του Ισραήλ, όπου πριν την ναύλωση οποιουδήποτε πλοίου με ξένη σημαία χρειάζεται έγκριση από την Κυβέρνηση. Επίσης, για να νηολογηθεί κάποιο πλοίο υπό τη σημαία του

Ισραήλ πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον 50% πλοιοκτησία από υπηκόους του κράτους.

γ) Ρυθμιστικές υπηρεσίες

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

δ) Έλεγχος ξένης συμμετοχής

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

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

2.6.2. Κρατική Συμμετοχή

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

Πιο συγκεκριμένα, οι μορφές κρατικής παρέμβασης είναι οι ακόλουθες:

α) Μικτές επιχειρήσεις

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

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

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

β)Εθνικοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων

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

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

γ)Κρατική ναυτιλία

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

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

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

δ)Κρατικές αγορές

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

ε)Κρατικές συμβάσεις

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

2.6.3. Κρατική Βοήθεια στο Ποντοπόρο Εμπόριο

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

α)Κίνητρα εξαγωγών

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

β)Προώθηση εξαγωγών

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

γ)Εξαγωγικές πιστώσεις πλοίων

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

δ)Απαλλαγές ξένου συναλλάγματος

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

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

ε) Περιορισμοί ξένου συναλλάγματος

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

στ) Περιορισμοί στις εισαγωγές

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

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

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

2.6.4. Άλλοι Τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού

α) Εθνικό Νηολόγιο

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

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

β) Ξένο Νηολόγιο

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

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

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 3^ο
Γ Ε Ν Ι Κ Ο Μ Ε Ρ Ο Σ
Ο Ρ Γ Α Ν Ι Σ Μ Ο Ι Τ Η Σ Ν Α Υ Τ Ι Λ Ι Α Σ

3.1. Ιδιωτικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας

3.1.1. Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών (The Baltic and Mercantile Shipping Exchange)

Η ιστορία της Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Συναλλαγών ή της Βαλτικής, όπως είναι γενικά πιο γνωστό, άρχισε τον 17ο αιώνα στα καφενεία του Λονδίνου, που ήταν τόπος συνάντησης εμπόρων και πλοιοκτητών με κύριο θέμα την ανταλλαγή ναυτιλιακών πληροφοριών σχετικά με τα φορτία και τους ναύλους των. Από τότε μέχρι σήμερα συνεχίζεται αδιάλειπτα με μόνη διαφορά την χρήση σύγχρονων συστημάτων τεχνολογίας και πληροφορικής. Η κύρια δραστηριότητα των μελών του δεν είναι ο τομέας των δεξαμενόπλοιων και άλλων ειδικών πλοίων καθώς επίσης και ότι αφορά τους ναύλους των πλοίων τακτικών γραμμών αλλά μόνο ο τομέας των πλοίων του ξηρού φορτίου.

Τα μέλη του Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Συναλλαγών είναι συνήθως ναυλομεσίτες φορτίων, καθώς επίσης και μεσίτες με ειδίκευση στην αγοραπωλησία πλοίων. Τα τελευταία χρόνια, το Χρηματιστήριο επέκτεινε τις συναλλαγές του και στο λεγόμενο εμπόριο των «μελλοντικών ναυλώσεων»(futures trade) λόγω της αβεβαιότητας που διακατείχε πολλούς

φορτωτές και ναυλομεσίτες. Οι πρώτες ναυλώσεις που έγιναν με τον τρόπο αυτό, δηλαδή των μελλοντικών ναυλώσεων, ήταν για φορτία δημητριακών, σιταριού, πατατών και χοιρινού κρέατος. Για να κατανοηθεί καλύτερα η έννοια των μελλοντικών ναυλώσεων, μπορεί να αναφερθεί το παράδειγμα ενός εμπόρου που αγοράζει τον Ιανουάριο κάποιου συγκεκριμένου έτους μια συνήθως μεγάλη ποσότητα δημητριακών, τα οποία θα πρέπει να μεταφερθούν από κάποιο λιμάνι των Η.Π.Α. προς κάποιο άλλο λιμάνι της Ευρώπης το ερχόμενο Ιούλιο του ίδιου έτους. Στην περίπτωση αυτή ο έμπορος αντί να περιμένει να φθάσει ο Ιούλιος για να ναυλώσει κάποιο πλοίο, δηλαδή χρονικό διάστημα αρκετό μεγάλο κατά το οποίο η τιμή του ναύλου θα μπορούσε να αυξηθεί τόσο ώστε η αγορά που έκανε τον προηγούμενο Ιανουάριο να είναι πλέον τελείως ασύμφορη ή και ζημιογόνος.

Το Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών χρησιμοποιεί τον δείκτη BIFFEX (Baltic International Freight. Futures Exchange) για να ενημερώνει τους φορτωτές, ναυλομεσίτες και πλοιοκτήτες σε ότι αφορά στην αγορά των ναύλων ξηρού φορτίου. Έτσι δημοσιεύεται καθημερινά ένας δείκτης τιμών φορτίων, που βασίζεται στην στατιστική ανάλυση ναύλων και καλύπτει 13 συγκεκριμένες αλλά διαφορετικές μεταξύ τους εμπορικές διαδρομές (trade routes) και οι οποίες αφορούν τα εξής φορτία: δημητριακά (5 διαδρομές), άνθρακας, ποτάσα, σιδηρομετάλλευμα, πετρέλαιο, λιγνίτης και φωσφορικό άλας. Ο δείκτης αυτός υπολογίζεται με την μέθοδο του μαθηματικού μέσου όρου στις τρέχουσες τιμές ναύλων των 13 προαναφερθέντων διαδρομών.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι από το Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών η έννοια της μελλοντικής ναύλωσης των φορτίων εισήχθη αργότερα και στα Χρηματιστήρια Αξιών που είναι γνωστή ως «Futures», δηλαδή η προαγορά πακέτου μετοχών ή και αιμοιβαίων κεφαλαίων.

3.1.2. Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης - P and I Clubs (Protection and Indemnity Clubs)

Πρόκειται για ομίλους αλληλασφάλισης των πλοιοκτητών για διάφορες απαιτήσεις από τρίτους.

Το πρώτο P & I Club ήταν το «Britannia Association» που ιδρύθηκε το 1855 στο Λονδίνο. Οι όμιλοι αλληλασφάλισης δημιουργήθηκαν τον 19ο αιώνα δεδομένου ότι οι τότε υπάρχουσες ασφαλιστικές εταιρείες σε περίπτωση ζημιών πλήρωναν μόνο έως τα 75% αυτών. Έτσι οι όμιλοι αυτοί ασφάλιζαν για να προστατεύσουν τους πλοιοκτήτες για το υπόλοιπο 25% των ζημιών στο σκάφος, ενώ αργότερα επέκτειναν και την ασφάλιση τους για αποζημίωση από τις διάφορες διεκδικήσεις και τις απαιτήσεις των φορτωτών ή και άλλων.

Σήμερα εκτός από την Μ. Βρετανία P & I Clubs υπάρχουν και στις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και τις Σκανδιναβικές χώρες, καλύπτουν δε συνολικά το 90% της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τα έσοδα των P & I Clubs προέρχονται από τις εισφορές των μελών εκτός εάν υπάρχει ειδική συμφωνία κατά περίπτωση.

Ο ρόλος των P & I Clubs είναι πολύ σημαντικός για την ναυτιλιακή βιομηχανία και γι' αυτό οι απόψεις τους εισακούγονται σε όλους τους εθνικούς και διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς που συμμετέχουν.

Οι καλύψεις που προσφέρουν είναι μεταξύ των άλλων:

- αποζημίωση για απώλεια ζωής ή τραυματισμό
- αποζημίωση στα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση ασθένειας και τραυματισμού με κάλυψη των νοσοκομειακών και ιατρικών εξόδων καθώς και των εξόδων του επαναπατρισμού
- αποζημίωση μέχρι συγκεκριμένου ποσού για ζημιές προκλήθηκαν μετά από σύγκρουση με άλλο πλοίο
- αποζημίωση του ασφαλιζόμενου πλοίου για θαλάσσια ρύπανση μέχρι ενός ανώτατου καθορισμένου ποσού
- έξοδα ρυμούλκησης ναυαγίου
- αποζημίωση για απώλεια μισθών του πληρώματος λόγω ναυαγίου
- αποζημίωση καθυστέρησης φορτίου
- αποζημίωση απωλειών που προκαλούνται από απεργίες εν πλω ή στην ξηρά από το πλήρωμα

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

Η Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων ή εταιρειών κατάταξης όπως ακριβέστερα ονομάζεται έχει 11 Νηογνώμονες ως πλήρη μέλη και 2 ως συνδεδεμένα μέλη.

Ειδικότερα τα 11 πλήρη μέλη είναι:

1. Lloyd's Register of Shipping (LR) - Βρετανικός Νηογνώμονας
2. American Bureau of Shipping (ABS) - Αμερικανικός Νηογνώμονας
3. Det Norske Veritas (DNV) - Νορβηγικός Νηογνώμονας
4. Germanischer Lloyd (GL) - Γερμανικός Νηογνώμονας
5. Bureau Veritas (BV) - Γαλλικός Νηογνώμονας
6. Registro Italiano Navale (RINA) - Ιταλικός Νηογνώμονας
7. China Classification Society (CCS) - Κινεζικός Νηογνώμονας
8. Nippon Kaiji Kyokai (NK) - Ιαπωνικός Νηογνώμονας
9. Korean Register of Shipping (KR) - Κορεατικός Νηογνώμονας
10. Russian Register of Shipping (RS) - Ρωσικός Νηογνώμονας
11. Polski Rejestr Statkow (PRS) - Πολωνικός Νηογνώμονας

Τα δύο συνδεδεμένα μέλη είναι:

1. Croatian Register of Shipping (CRS) - Κροατικός Νηογνώμονας
2. Indian Register of Shipping (IRS) - Ινδικός Νηογνώμονας

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας δεν είναι ακόμη μέλος του IACS.

Στους κυριότερους σκοπούς της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων συμπεριλαμβάνονται:

- να προωθεί πρότυπα ασφάλειας στη θάλασσα
- να συνεργάζεται με άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς εθνικούς και διεθνείς

- να διατηρεί στενή συνεργασία με τις ναυτιλιακές βιομηχανίες σε όλο τον κόσμο.

Η IACS είναι ένας από τους κυριότερους συμβούλους του IMO για τεχνικά θέματα και γι' αυτό το σκοπό έχει δημιουργήσει δικές της ομάδες εργασίας που παρακολουθεί όλες τις υποεπιτροπές του IMO.

Τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του IMO ένα σύστημα πιστοποίησης ποιότητας για την ναυτιλία με απαιτήσεις που βασίζονται στο πρότυπο ISO 9000. Το νέο αυτό σύστημα για την ναυτιλία, που ονομάζεται ISM, καθιστά την θέση όλων των Νηογνωμόνων, ιδιαίτερα όμως των ισχυρότερων που είναι και τα μέλη του IACS, πολύ σημαντική δεδομένου ότι η αρμόδια Αρχή του κράτους, που για την Ελλάδα είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έχει το δικαίωμα να εξουσιοδοτεί σ' αυτούς την εποπτεία της αξιολόγησης των ναυτιλιακών εταιρειών.

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

Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο είναι ο παλαιότερος φορέας εφοπλιστικών ενώσεων με έδρα το Λονδίνο. Ιδρύθηκε το 1921 ως Διεθνής Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη (International Shipping Conference), μετά όμως την δημιουργία των Διασκέψεων των πλοίων τακτικών γραμμών, δημιουργήθηκε σύγχυση σχετικά με την ονομασία του και γι' αυτό άλλαξε σε Επιμελητήριο το 1948. Μέλη του είναι εφοπλιστικές ενώσεις πολλών χωρών, προς το παρόν

40, που πληρώνουν εισφορές ανάλογα με τη χωρητικότητα που εκπροσωπούν. Μέλη είναι επίσης και τα Ναυτικά Επιμελητήρια διαφόρων χωρών, όπου υπάρχουν, όπως για παράδειγμα είναι το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος που εκπροσωπεί όλες τις ελληνικές ενώσεις εφοπλιστών. Πιο συγκεκριμένα της ποντοπόρο ναυτιλίας, την μεσογειακή ναυτιλία, την επιβατηγό και την επιβατηγό ακτοπλοϊκή ναυτιλία, να ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά, τα επαγγελματικά σκάφη θαλάσσιου τουρισμού και την φορτηγό ακτοπλοϊκή ναυτιλία. Όταν σε κάποια χώρα δεν υπάρχει ένωση πλοιοκτητών, τότε στο Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο μπορεί να συμμετέχει και κάποια ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρεία. Τα μέλη του αντιπροσωπεύουν συνολικά πάνω από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Σκοπός του Ναυτικού Επιμελητηρίου είναι:

- να εκπροσωπεί τα ναυτιλιακά συμφέροντα όλων των μελών του σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς καθώς και στα συνέδρια που μετέχει ως μέλος ή ως παρατηρητής
- να προωθεί τα συμφέροντα των μελών του και σε άλλα θέματα εκτός των ναυτιλιακών
- να συνεργάζεται με άλλους αρμόδιους φορείς για θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος
- να αναπτύσσει και να υποστηρίζει τις απόψεις του διαμέσου των κυβερνήσεων των χωρών-μελών του

Στο Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο λειτουργούν πολλές ειδικές επιτροπές, όπως:

- για κοντέϊνερς και πολυμερείς μεταφορές
- για τις διαδικασίες διευκόλυνσης του θαλάσσιου εμπορίου
- για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης
- για όλους τους τομείς της θαλάσσιας ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων και των ειδικών θεμάτων που αφορούν τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία χημικών μεταφορών και τα πλοία μεταφοράς υγραερίου
- για την ναυτιλιακή νομοθεσία ειδικότερα όσον αφορά την ευθύνη των πλοιοκτητών

Όπως είναι εμφανές το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο διατηρεί στενούς δεσμούς με όλους τους διεθνείς οργανισμούς που συμμετέχει, ειδικά όμως με τον IMO και τις αντίστοιχες επιτροπές του λόγω των κοινών θεμάτων που ενδιαφέρουν άμεσα τα μέλη του.

3.1.5. Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών (Council of European and Japanese National Shipowners' Associations-CENSA)

Μετά από συγχώνευση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών με την Επιτροπή Ευρωπαίων Πλοιοκτητών ιδρύθηκε το 1974 το Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών. Αποτελείται από ευρωπαϊκές εθνικές ενώσεις πλοιοκτητών και από αντίστοιχες

Ιαπωνικές Ενώσεις πλοιοκτητών, που εκπροσωπούν ναυτιλιακές εταιρίες πλοίων τακτικών γραμμών που συναλλάσσονται με τις ΗΠΑ.

Ο βασικός λόγος της ίδρυσής του είναι να έχει θέση συμβούλου των κυβερνήσεων που συμμετέχουν στην Συμβουλευτική Ναυτιλιακή Ομάδα (Consultative Shipping Group) και στις συνομιλίες που αυτή έχει με τις ΗΠΑ (γνωστός ως διάλογος CSG/ΗΠΑ).

Επίσης έχει συμβουλευτικό ρόλο στην UNCTAD και στον ΟΟΣΑ για τα ναυτιλιακά θέματα που αφορούν τις κυβερνήσεις των αναπτυσσόμενων κρατών.

Αντικειμενικοί του σκοποί είναι:

- να προωθεί και να προστατεύει την ναυτιλιακή επιχείρηση μέσω φιλελεύθερης ναυτιλιακής πολιτικής σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας.
- να συντονίζει και να παρουσιάζει τις απόψεις των μελών του στους διακυβερνητικούς φορείς
- να ανταλλάσσει απόψεις και να τις συντονίζει με άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς

Τα έσοδα του Συμβουλίου προέρχονται από τις εισφορές που συμφωνούνται κατά περίπτωση από τα μέλη του, που είναι ενώσεις και μεμονωμένοι πλοιοκτήτες. Τέλος το Συμβούλιο διατηρεί γραφείο τοπικού αντιπροσώπου στην Ουάσινγκτον στις ΗΠΑ λόγω των ειδικών θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής που ασχολείται και κυρίως έχουν να κάνουν με τις ναυτιλιακές σχέσεις των μελών του με τις ΗΠΑ.

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

Η ομοσπονδία αυτή που έχει έδρα το Λονδίνο, έχει ως μέλη εθνικές ενώσεις ναυλομεσιτών και ναυτικών πρακτόρων. Τα 11 ιδρυτικά της μέλη προέρχονταν όλα από παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Η νομική του μορφή είναι αυτή του μη κερδοσκοπικού οργανισμού και τα έσοδά του καλύπτονται από εγγραφές και συνδρομές.

Οι κύριοι σκοποί της ομοσπονδίας είναι:

- να συνεργάζεται με άλλους φορείς της ναυτιλίας
- να εκπροσωπεί τα μέλη της στη διεθνή ναυτιλία
- να προωθεί τις επαγγελματικές επιδιώξεις των μελών της συμπεριλαμβανομένων και του εκσυγχρονισμού και της βελτίωσης των ναυτιλιακών συμβολαίων και εγγράφων.

3.1.7. Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowners' Assosiation-ECSA)

Είναι ο φορέας των εθνικών ενώσεων πλοιοκτητών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδρύθηκε το 1962 με έδρα το Παρίσι. Μέλη του είναι οι εθνικές Ενώσεις Πλοιοκτητών όλων των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εκτός του Λουξεμβούργου, που δεν έχει τέτοια Ένωση) και τώρα έχει ως έδρα τις Βρυξέλλες.

Τα έσοδά του προέρχονται από τις εισφορές των μελών του που συμφωνούνται κατά περίπτωση.

Οι κύριοι σκοποί του είναι:

- να παρακολουθεί τις εξελίξεις των ναυτιλιακών θεμάτων εντός της Κοινότητας, της Επιτροπής, του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που άπτονται της εμπορικής, πολιτικής, τεχνικής και εργασιακής πλευράς των.
- να εκπροσωπεί τις απόψεις των μελών του στους αντίστοιχους φορείς της Ε.Ε. και όπου αλλού χρειάζεται.
- να διατηρεί σχέσεις με άλλους διεθνείς οργανισμούς πλοιοκτητών και να συζητά μαζί τους θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

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

Ο οργανισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Συμβουλίου και της Βαλτικής ιδρύθηκε το 1905 από Ομάδα Πλοιοκτητών της Βαλτικής και είχε αρχικά την ονομασία Baltic and White Sea Conference. Είναι ο φορέας όλων των επαγγελματιών της παγκόσμιας ναυτιλίας και μέλη του μπορούν να γίνουν πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων, ναυλομεσίτες και ναυτικοί πράκτορες.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο που είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός οργανισμός στο ναυτιλιακό κόσμο και ο πιο ανοικτός επαγγελματικός

οργανισμός για όλους τους ανθρώπους της θάλασσας, μπορεί να έχει ως μέλη του ακόμη και εφοπλιστικές ενώσεις, P & I Clubs, κ.α.

Ο BIMCO είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός, με έδρα την Κοπεγχάγη, τα δε έσοδά του προέρχονται από τις εισφορές των μελών του που συνήθως είναι πολύ χαμηλές λόγω των πολυάριθμων μελών του. Λόγω της πολύ μεγάλης συμμετοχής σ' αυτόν πολλών μελών διαφορετικών ναυτιλιακών συμφερόντων, ο Οργανισμός αυτός έχει ιδιαίτερη βαρύτητα σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και ιδιαίτερα στον IMO και στην UNCTAD.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο συνήθως ασχολείται με :

- υπηρεσίες που προσφέρει στα μέλη του είναι μεταξύ άλλων η έκδοση ενός εβδομαδιαίου και ενός δίμηνου ενημερωτικού δελτίου με πληροφορίες για μια ευρεία ποικιλία θεμάτων όπως διευκολύνσεις λιμένων, επικίνδυνα φορτία και ναυτιλιακοί κανονισμοί, κ.α.
- συμβουλές για θέματα διπλής φορολογίας, αμοιβές ναυτιλιακών πρακτορείων, χρεώσεις λιμένων.
- συμβουλές για θέματα ναύλωσης φορτίων και ενημέρωση με διάφορες νομικές αποφάσεις

Στο καταστατικό του μεταξύ των άλλων αναφέρονται ως κύριοι σκοποί του:

- να ενημερώνει τα μέλη του για περιπτώσεις αθέμιτων χρεώσεων, διεκδικήσεων κ.α.
- να συντονίζει τους πλοιοκτήτες και τους άλλους απασχολούμενους στη ναυτιλία και να ενεργεί για τα συμφέροντά τους

- να εκδίδει και να διαθέτει στα μέλη του ναυτιλιακά έγγραφα, και κείμενα που εγκρίνονται από τον οργανισμό αυτό ή άλλους παρεμφερείς οργανισμούς.
- να διαπραγματεύεται, αλληλογραφεί και να διαβουλεύεται με άλλους φορείς της ναυτιλίας για θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

3.1.9 Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή(Comite Maritime International-CMI)

Η Επιτροπή αυτή είναι ένας καθαρά ιδιωτικός οργανισμός με έδρα την Αμβέρσα και ιδρύθηκε το 1897.

Μέλη του είναι ενώσεις ή σύλλογοι ναυτικού δικαίου από διάφορες χώρες με ιδρυτικά του μέλη από την Ευρώπη, την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ.

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή λόγω της μεγάλης της εμπειρίας σε θέματα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ήταν ο κατ' εξοχήν φορέας που διοργάνωνε νομικά συνέδρια και επιτροπές για θέματα της αρμοδιότητάς της, έως την ίδρυση της Νομικής Επιτροπής του IMO. Η CMI συνεχίζει να έχει σημαντικό ρόλο στα νομικά ζητήματα της ναυτιλίας με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα αλλά ακόμη και για την διεθνή ναυτιλιακή διαιτησία.

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

Ιδρύθηκε το 1985 και έχει έδρα την Βαρκελώνη. Μέλη του είναι όλα τα παραλιμένα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια όλων των χωρών που

περιβάλλουν την Μεσόγειο θάλασσα, καθώς επίσης και τα Ναυτικά Επιμελητήρια των ίδιων χωρών. Επιδιώξεις του είναι η ανάπτυξη των σχέσεων των χωρών-μελών, η πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου και η διάθεση πόρων εκ μέρους των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον σκοπό αυτό. Από Ελληνικής πλευράς μέλη του είναι τα Ε.Β.Ε. Πειραιά, Πάτρας, Βόλου, Ρόδου καθώς και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

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

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο με έδρα το Παρίσι έχει κυρίως τους ακόλουθους σκοπούς :

- να εκπροσωπεί την επιχειρηματική κοινότητα σε διεθνές επίπεδο, ειδικά για θέματα που αφορούν τις επιχειρήσεις στον ΟΗΕ και στα εξειδικευμένα κυβερνητικά όργανα.
- να προωθεί το παγκόσμιο εμπόριο και τις επενδύσεις που βασίζονται στον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό.
- να εναρμονίζει τις πρακτικές εμπορίου και να διατυπώνει οδηγίες και ορολογία για τους εισαγωγείς και εξαγωγείς.
- να παρέχει πρακτικές υπηρεσίες στους επιχειρηματίες.

Μέλη του είναι μεγάλος αριθμός εμπορικών επιμελητηρίων και συλλόγων πολλών χωρών αναπτυσσόμενων καθώς και αναπτυσσομένων και τα έσοδά του προέρχονται από εισφορές και συνδρομές των μελών του καθώς

και από τις προμήθειες από τις διάφορες εργασίες που αναλαμβάνει. Η σημασία του για τους επιχειρηματίες της ναυτιλίας είναι πολύ μεγάλη λόγω ακριβώς της ευρείας του εξάπλωσης σε όλους τους τομείς των υπηρεσιών, όπως την εμπορική πολιτική, την ενεργειακή και περιβαλλοντική πολιτική, τις ασφάλειες, τις τραπεζικές υπηρεσίες, την διαφήμιση κλπ., που κάνει δυνατή την επικοινωνία με τους εκπροσώπους των άλλων φορέων για την επίλυση κοινών προβλημάτων. Στο ICC λειτουργεί μία Επιτροπή Θαλασσιών Μεταφορών (Sea Transport Commission) και η οποία δημιούργησε τα Συμβούλια Φορτωτών (Shippers Councils - 1956) καθώς και το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau - 1981)

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

Το Γραφείο αυτό, όπως ήδη αναφέρθηκε ιδρύθηκε το 1981, και είναι ένα εξειδικευμένο τεχνικό παράρτημα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου με έδρα το Λονδίνο. Η κύρια ασχολία του είναι η αποτροπή και ο περιορισμός της ναυταπάτης, καθώς επίσης και η καταγραφή της με σκοπό να ενημερώνει τα μέλη της.

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

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία έχει ως μέλη, όπως και το ICS (Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο), ενώσεις πλοιοκτητών. Ιδρύθηκε το 1909 με

έδρα το Λονδίνο και ασχολείται κυρίως με θέματα των εργοδοτών, δηλαδή των πλοιοκτητών, που αφορούν τα εργασιακά και κοινωνικά ζητήματα του προσωπικού των, των πλοίων και των γραφείων. Σκοπός της ομοσπονδίας είναι να προστατεύει τα συμφέροντα των μελών του όπως για παράδειγμα από τις απεργίες των λιμενεργατών και των ναυτικών. Θέματα που επίσης απασχολούν την Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία είναι η μισθολογική πολιτική και οι εργασιακές συνθήκες των μελών του ανώτερου (αξιωματικούς) και κατώτερου πληρώματος για κάθε χώρα, οι σχέσεις των εργοδοτών-πλοιοκτητών με τα σωματεία, η καλύτερη οργάνωση των πληρωμάτων, η οργάνωση των ναυτιλιακών γραφείων, ναυτιλιακή εκπαίδευση και πρακτικές ασφαλούς εργασίας κ.α. Τέλος σημαντικό ρόλο παίζει στις διακυβερνητικές διαβουλεύσεις και συνελεύσεις σε επίπεδο IMO και UNCTAD και φυσικά με τον ΔΟΕ-ILO.

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

Ο οργανισμός αυτός που ιδρύθηκε το 1975 με έδρα το Λονδίνο, σκοπό έχει να διατηρήσει ένα υγιές εμπορικό και οικονομικό καθεστώς σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας και ιδιαίτερα σε σχέση με το πρόβλημα της υπερχωρητικότητας των πλοίων. Το θέμα ξεκίνησε με τα δεξαμενόπλοια και πιο συγκεκριμένα για την ανισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης της παγκόσμιας χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων μεταξύ των 4

εμπλεκόμενων φορέων, δηλαδή των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων, των τραπεζών - χρηματοδοτών, των ναυπηγικών μονάδων - κατασκευαστών και των πετρελαϊκών εταιριών - χρηστών. Η πολιτική που είχε αποφασιστεί για το συγκεκριμένο θέμα της υπερχωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων αφορούσε:

- μια συγκεκριμένη πολιτική διάλυσης πλοίων
- την ανάπτυξη χώρων διάλυσης πλοίων και την μεγαλύτερη χρήση των διαλυμένων ανακλημένων πλοίων
- την ανάγκη για υψηλότερη διεθνή ασφάλεια και λειτουργικά πρότυπα και την εξάλειψη των υποσυντήρητων πλοίων μέσω λιμενικού κρατικού ελέγχου (port state control) καθώς και με άλλους τρόπους.

3.1.15. Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών (Intercargo)

Πρόκειται για έναν καθαρά ιδιωτικό οργανισμό με ανεξάρτητα μέλη ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ασχολούνται διεθνώς στον τομέα των ξηρών φορτίων. Ιδρύθηκε το 1980 και έχει έδρα το Λονδίνο. Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες-μέλη πρέπει να έχουν πλοία άνω των 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας και να υποστηρίζουν τις αρχές του ελεύθερου και αθέμιτου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές. Μέλη επίσης μπορούν να γίνουν Τράπεζες και Ναυλομεσίτες. Τα έσοδά του προέρχονται από εισφορές που συμφωνούνται κατά περίπτωση ανάλογα με τον αριθμό των πλοίων, δηλαδή

όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των πλοίων των μελών τόσο μειώνεται η εισφορά που πληρώνει ο πλοιοκτήτης.

Οι κύριοι σκοποί του οργανισμού αυτού είναι:

- να προωθεί και να προστατεύει τα συμφέροντα των μελών του διεθνώς
- να εντείνει το διεθνές ενδιαφέρον για τον τομέα των ξηρών φορτίων, καθώς και να ανταλλάσσει απόψεις με άλλους συναφείς οργανισμούς με κοινά συμφέροντα
- να συνεργάζεται με άλλους φορείς, εθνικούς και διεθνείς.

3.1.16. Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Shipowners-Intertanko)

Ο οργανισμός αυτός είναι επίσης καθαρά ιδιωτικός, είχε ως πρώτη έδρα το Λονδίνο, μεταφέρθηκε όμως το 1970 στο Όσλο. Μέλη του είναι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων, δηλαδή των πλοίων που δεν ανήκουν στις εταιρείες πετρελαίων και σήμερα εκπροσωπεί μια χωρητικότητα της τάξεως περίπου 140 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας.

Τα έσοδά του προέρχονται από εισφορές των μελών ανάλογα με την χωρητικότητα των πλοίων των. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν επίσης και οι πλοιοκτήτες πλοίων υγραερίου, καθώς και οι πλοιοκτήτες πλοίων οge/oil και bulk/oil. Έχει ενεργό συμμετοχή ως οργανισμός στις Τεχνικές Επιτροπές και τις Ομάδες Εργασίας του IMO και ειδικά σε όλους τους φορείς που ασχολούνται με θέματα σχετικά με την βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, την πρόληψη

της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο καθώς επίσης και σχετικά με την αστική ευθύνη της ρύπανσης.

Επίσης έχει ενεργό συμμετοχή ως παρατηρητής και στην UNCTAD με κύριο ενδιαφέρον την διατήρηση ενός ανοικτού ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

Μεταξύ των σκοπών του είναι:

- να προωθεί τα συμφέροντα των μελών του διεθνώς
- να συνεργάζεται με άλλους εμπορικούς, βιομηχανικούς και τεχνικούς οργανισμούς με κοινά συμφέροντα.
- να συμμετέχει στις συζητήσεις άλλων διεθνών φορέων με τον σκοπό να βοηθήσει τις γενικές επιδιώξεις των.

3.1.17. Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Εταιρειών Πετρελαίου

(Oil Companies International Marine Forum-OCIMF)

Μετά το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Torrey Camron και την επακόλουθη πετρελαϊκή ρύπανση που δημιουργήθηκε, ιδρύθηκε ο οργανισμός αυτός το 1970, με έδρα τις Βερμούδες. Μέλη του είναι πετρελαϊκές εταιρείες από όλο τον κόσμο. Κύριος σκοπός των είναι να προωθήσουν και να διατηρήσουν πρότυπα ασφάλειας στην θάλασσα καθώς επίσης και κατά την διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης πετρελαίου στα λιμάνια και την πρόληψη και αποτροπή της ρύπανσης. Συμμετέχει σε τεχνικές επιτροπές και ομάδες εργασίας, που τον αφορούν, δηλαδή και συνεργάζεται άμεσα με τον IMO και επίσης με τις υπηρεσίες του ICS.

3.2. Διακυβερνητικοί και κυβερνητικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστούν διάφοροι διεθνείς οργανισμοί ορισμένοι εκ των οποίων είναι όργανα των Ηνωμένων Εθνών, ενώ άλλοι είναι υπερεθνικοί διακυβερνητικοί οργανισμοί. Αρχικά θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερη αναφορά στους μηχανισμούς που διέπουν τα ναυτιλιακά θέματα στις ΗΠΑ λόγω του ότι αποτελεί την μεγαλύτερη οικονομική δύναμη στον κόσμο. Κατόπιν κατά την παρουσίαση του IMO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να τονιστεί ότι δεν θα δοθεί ιδιαίτερο βάρος στη λεπτομερή ανάλυση της δομής και διάρθρωσης των οργάνων τους, διότι δεν θεωρείται αναγκαίο στα πλαίσια αυτής της εργασίας.

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

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

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

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

- α) Η Επιτροπή Εμπορίου και η Υποεπιτροπή της επί θεμάτων Εμπορικής Ναυτιλίας.
- β) Η δικαστική Επιτροπή

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

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

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

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

3.2.2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization- IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ για τα τεχνικά θέματα που απασχολούν την ναυτιλία και ιδρύθηκε το

1958 στο Λονδίνο. Σήμερα έχει 147 κράτη-μέλη καθώς και 2 συνδεδεμένα μέλη, ενώ υπάρχουν πολλοί διεθνείς μη-κυβερνητικοί οργανισμοί που έχουν επίσημα συνδεθεί μαζί του με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα(Παραρτήματα 9Γ και 9Δ) .

- Ο βασικότερος σκοπός του IMO από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του ήταν να αναπτύξει Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Συστάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη-μέλη. Η αποτελεσματικότητα των διαφόρων μέτρων του IMO εξαρτάται από το πόσο αποδεκτά μπορεί να είναι αυτά και πώς πρέπει να εφαρμοστούν. Η μεγάλη ως τώρα επιτυχία του IMO αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι σπουδαιότερες Συμβάσεις έχουν γίνει αποδεκτές από κράτη των οποίων οι εθνικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν το 98% του παγκόσμιου στόλου.
- Το κυρίαρχο όργανο είναι η Συνέλευση (Assembly) που συνεδριάζει κάθε 2 χρόνια(Διάγραμμα 3.1). Το Συμβούλιο (Council) που αποτελείται από 32 μέλη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που εκλέγεται από τη Συνέλευση είναι η Διοικούσα Αρχή του IMO. Στις εργασίες των Επιτροπών (Committees) και Υποεπιτροπών (Sub-committees) συμμετέχουν εκτός από τα κράτη-μέλη και εκπρόσωποι πολλών διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών που ασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας και έχουν συμβουλευτική θέση στον IMO, χωρίς δικαίωμα ψήφου αλλά με δικαίωμα συμμετοχής. Τα

32 μέλη του Συμβουλίου απαρτίζονται από 3 κατηγορίες χωρών. Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από 8 συνολικά χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην παροχή διεθνών θαλάσσιων υπηρεσιών. Η κατηγορία αυτή, σύμφωνα με την τελευταία (21.11.1997) Γενική Συνέλευση, απαρτίζεται από τις ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ρωσία, την Νορβηγία, την Ιαπωνία, την Ιταλία, την Κίνα και την Ελλάδα. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οκτώ επίσης χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην χρησιμοποίηση Θαλασσιών υπηρεσιών, που είναι η Αργεντινή, η Βραζιλία, ο Καναδάς, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ινδία, η Ολλανδία και η Σουηδία.

Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν 16 χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται και στην παροχή και στην χρησιμοποίηση των διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών. Έτσι στην Γενική Συνέλευση εξελέγησαν η Σιγκαπούρη, το Μεξικό, η Ισπανία, η Αυστραλία, η Αίγυπτος, η Ινδονησία, οι Φιλιππίνες, ο Παναμάς, η Πολωνία, η Αλγερία, η Κύπρος, η Ν. Αφρική, η Φινλανδία, η Τунησία και η Λιβερία.

Το πρώτο διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο έγινε στην Ουάσιγκτον το 1889 και για πρώτη φορά συζητήθηκε η καθιέρωση μιας μόνιμης διεθνούς επιτροπής ναυτιλιακών θεμάτων. Στη συνέχεια το 1926 ο Σύνδεσμος Διεθνούς Δικαίου (International Law Association) και το 1934 το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου (Institute of International Law) προσπάθησαν ανεπιτυχώς να

διοργανώσουν κάποια επιτροπή για τα διεθνή ναυτιλιακά ζητήματα. Το 1948 όμως, 4 χρόνια μετά την ίδρυση του ICAO (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας), ο ΟΗΕ ίδρυσε τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό που είχε ως κύριους σκοπούς:

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

Ο Οργανισμός αυτός, ο IMCO, ήταν τότε καθαρά συμβουλευτικού χαρακτήρα, και περιοριζόταν μόνο στις διαβουλεύσεις επί τεχνικών θεμάτων, γιατί ούτε οι κυβερνήσεις αλλά ούτε και οι πλοιοκτήτες ήταν έτοιμοι να ασχοληθούν με τα εμπορικά, ανταγωνιστικά και οικονομικά θέματα της ναυτιλίας. Ο IMCO δεν τέθηκε σε ισχύ τότε παρά μόνο το Μάρτιο του 1956

λόγω της μη επικύρωσής του από πολλές κυβερνήσεις, που είχαν πολλές επιφυλάξεις. Υπήρχε ακόμη η κοινή συμφωνία μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών ότι ο IMCO θα αναμειγνυόταν μόνο σε τεχνικά θέματα και όχι σε άλλα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, πράγμα που έγινε μεταγενέστερα με την ίδρυση της UNCTAD. Η πρώτη Επιτροπή που ιδρύθηκε στον IMCO ήταν εκτός από την Νομική Επιτροπή και την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας (MSC - Maritime Safety Committee) η Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee) λόγω του ότι η πρώτη Σύμβαση με την οποία ασχολήθηκε ήταν σχετικά με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από το πετρέλαιο. Μετά από λίγο χρονικό διάστημα ιδρύθηκε και η Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee) που ασχολείται με την βελτίωση των κυβερνητικών εγγράφων, των απαιτήσεων και διαδικασιών που έχει ένα πλοίο όταν εισέρχεται ή αναχωρεί από λιμάνια, σχετικά με τους επιβάτες και τα φορτία. Η τελευταία Επιτροπή που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο είναι η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Co-operation Committee) και ασχολείται με την τεχνική βοήθεια προς τις αναπτυσσόμενες χώρες με σκοπό να αναπτύξουν καλύτερα την ναυτιλιακή βιομηχανία τους. Εποπτεύει κυρίως στην χρηματοδότηση προς τις χώρες αυτές που προέρχεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) μέσω του Προγράμματος Τεχνικής Βοήθειας. Αυτό συνίσταται κυρίως στις συμβουλευτικές υπηρεσίες, στη βοήθεια με ειδικά

προγράμματα, καθώς και σε συμβουλές σχετικά με νέο εξοπλισμό και τη διενέργεια εκπαιδευτικών σεμιναρίων.

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

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

Σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του ο IMO έχει συζητήσει, υιοθετήσει και επικυρώσει τα σημαντικότερα θέματα που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία. Οι Συμβάσεις (Conventions) και τα αντίστοιχα Πρωτόκολλα (protocols) του IMO παρατίθενται στο Παράρτημα 9Ε(Τόμος Γ).

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

κανονισμούς (Resolutions). Ορισμένοι από τους Κώδικες σύστασης καθώς και τις αποφάσεις-κανονισμούς παρατίθενται στον Τόμο Γ και στα Παραρτήματα 9Α και 9Β.

Η τελευταία Σύνοδος της Γενικής Συνέλευσης (20η Σύνοδος, 21.11.1997) υιοθέτησε Κανονισμούς, όπως μεταξύ των άλλων για την εφαρμογή του Κώδικα ISM, τον Κώδικα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, την κατανομή αρμοδιοτήτων και ευθυνών για την μεταχείριση των λαθρεπιβατών και τις Οδηγίες για την πρόληψη και καταστολή λαθρεμπορίου ναρκωτικών. Οι κυριότερες όμως πρόσφατες υιοθετηθείσες Συμβάσεις είναι ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code) και η αναθεωρημένη το 1995 Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Παρακολούθησης των Πληρωμάτων (Standard of Training, Certification and Watchkeeping - STCW). Η δεύτερη σύμβαση STCW αναφέρεται στη σωστή εκπαίδευση του πληρώματος και στην εξοικείωσή του με τα συστήματα του πλοίου που σε συνδυασμό με συνεχή μετεκπαίδευση καθώς και τον συνεχή έλεγχο από τον IMO των πιστοποιητικών των ναυτικών που συμβάλλουν θετικά στον περιορισμό των ατυχημάτων στα πλοία. Το πλήρωμα επίσης πρέπει να έχει μέσα από την άσκηση και τα γυμνάσια την ικανότητα να ενεργεί συλλογικά για να μπορεί να αντιμετωπίζει έκτακτα περιστατικά.

Σύμφωνα με την Απόφαση Α.836 (19) στην Σύνοδο της Γενικής Συνελεύσεως το 1995 υιοθετήθηκε το μακροπρόθεσμο πρόγραμμα εργασιών του ΙΜΟ έως το 2002 και οι εργασίες που πρέπει να γίνουν από τις διάφορες επιτροπές του.

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

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

πράξεων, τον ρόλο των γυναικών στην ανάπτυξη, την χρήση ναρκωτικών ουσιών και την κατάχρηση του αλκοόλ και τέλος την πειρατεία.

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

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

συμφωνιών για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, την προαγωγή της εκπαίδευσης και την μεταφορά τεχνολογίας, την ανάπτυξη οδηγιών για την αντιμετώπιση των διαφόρων μέτρων και την ενημέρωση διαμέσου αντιρρυπαντικών εγχειριδίων και τέλος την επέκταση της Σύμβασης για να περιλαμβάνει και άλλες βλαβερές ουσίες εκτός από το πετρέλαιο.

3. Αναθεώρηση των προτύπων των δεξαμενόπλοιων πετρελαίου και χημικών όσον αφορά την μελέτη, την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία τους.

4. Τον προσδιορισμό και την προστασία Ειδικών Περιοχών και ειδικά ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών.

5. Την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) όσον αφορά την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης.

6. Την εφαρμογή του Κώδικα INF για την ετοιμότητα και αντιμετώπιση της θαλάσσιας μεταφοράς ραδιενεργού υλικού και καταλοίπων.

7. Την πρόληψη από την εισαγωγή ανεπιθύμητων υδρόβιων οργανισμών στο θαλάσσερμα.

8. Την βελτίωση της διαθεσιμότητας ευκολιών για την υποδοχή ακαθάρτου έρματος, πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων και απορριμμάτων πλοίων και της συμμόρφωσης όλων των χωρών με τις σχετικές απαιτήσεις των Παραρτημάτων I, II και V της MARPOL.

9. Την εξέταση των επιβλαβών συνεπειών από την χρήση υφαλοχρωμάτων στα πλοία.

10. Την αναθεώρηση του καταλόγου ουσιών που αφορά τις επιβλαβείς υγρές ουσίες σύμφωνα με τους Κώδικες IBC, IGC και IMDG.

11. Την ανάπτυξη μέτρων για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από επιβλαβείς στερεές ουσίες που μεταφέρονται χύδην.

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

1. Την εφαρμογή, εκτέλεση, παρακολούθηση, τεχνική ερμηνεία και βελτίωση των Συμβάσεων, Κωδίκων. Συστάσεων και Οδηγιών που αφορούν την Επιτροπή αυτή.
2. Την εξέταση του ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα (human factor) στα ναυτικά ατυχήματα
3. Την ασφαλή λειτουργία του πλοίου
4. Πιθανές νέες προσεγγίσεις που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου
5. Τον ασφαλή έλεγχο του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και πιθανών ελλείψεων
6. Στατιστική μελέτη των σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων
7. Θέματα που αφορούν ασφαλείς εργασιακούς όρους στα αλιευτικά σκάφη
8. Την εναρμόνιση των απαιτήσεων που αφορούν επιθεωρήσεις και πιστοποιητικά
9. Την εκπαίδευση, τήρηση φυλακών του ναυτιλιακού προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων των ναυτικών, των αλιέων, των πιλότων του

προσωπικού που είναι υπεύθυνο για τις κινητά υπεράκτια σκάφη(mobile offshores vessels) καθώς και του προσωπικού των λιμανιών

10. Μέτρα για την βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοίας,
11. Θέματα που αφορούν ναυτιλιακές τηλεπικοινωνίες
12. Την ασφαλή φορτοεκφόρτωση και μεταφορά δια θαλάσσης των στερεών φορτίων χύδην, καθώς και υγρών
13. Την αναθεώρηση του Κώδικα INF
14. Την μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων
15. Θέματα που αφορούν πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις ατυχημάτων σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία
16. Την άθικτη ευστάθεια, υποδιαίρεση και τις γραμμές φόρτωσης των πλοίων
17. Την μέτρηση χωρητικότητας
18. Τον ασφαλή μηχανολογικό και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό των πλοίων
19. Την ασφάλεια από πυρκαγιές
20. Θέματα που αφορούν την ασφάλεια την μελέτη, την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία ειδικών τύπων πλοίων, όπως Ro-Ro, oil tankers, δεξαμενόπλοιων χημικών, υγραεριοφόρων, υψηλής ταχύτητας, αλιευτικών, κινητές πλωτές εξέδρες, πλοίων ειδικών χρήσεων, πυρηνικών εμπορικών, barge carriers και barges που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύδην
21. Την πρόληψη πειρατείας και παρανόμων πράξεων κατά πλοίων

22. Την συνεργασία με τα Ηνωμένα Έθνη και άλλους διεθνείς οργανισμούς για θέματα κοινού ενδιαφέροντος

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

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA
(SOLAS)

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ
ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ**

CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA (COLREG)

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ
ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ**

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
OF THE SEA BY OIL (OILPOL)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
FROM SHIPS (MARPOL)

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΚΙΝΗΣΗΣ**

CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME
TRAFFIC (FAL)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES (LL)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS
(TONNAGE)

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΝΟΙΚΤΕΣ
ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ**

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE
HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES (INTERVENTION)

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΕ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ
ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ**

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION
DAMAGE (CLC)

ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

SPECIAL TRADE PASSENGER SHIPS AGREEMENT (STP)

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

**CONVENTION RELATING TO CIVIL LIABILITY IN THE FIELD OF MARITIME
CARRIAGE OF NUCLEAR MATERIAL (NUCLEAR)**

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΕΝΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**

**INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN
INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION
DAMAGE (FUND)**

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC)

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ**

**ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE BY SEA (PAL)**

ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

CONVENTION ON THE INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION (INMARSAT)

ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS (LLMC)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΡΡΕΜΟΛΙΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

TORREMOLINOS INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF FISHING VESSELS (SFV)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE (SAR)

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΤΑ
ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ**

CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST
THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION (SUA)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΑΓΑΙΡΕΣΗ
INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE (SALVAGE)

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ, ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ
ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ**
INTERNATIONAL CONVENTION ON OIL POLLUTION PREPAREDNESS,
RESPONSE AND CO-OPERATION

**3.2.3. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας-ΔΟΕ (International Labour
Organization- ILO)**

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ILO), πού πολλές φορές αναφέρεται και ως Διεθνές Γραφείο Εργασίας (International Labour Office-Bureau International de Travail), ιδρύθηκε το 1919 στη Διάσκεψη για την Ειρήνη, που έγινε στο Παρίσι, και είχε αρχικά 45 κράτη-μέλη, ενώ τώρα έχει ξεπεράσει τα 150(Πίνακας 3.3-Τόμος Β). Οι αντικειμενικοί του στόχοι ήταν:

- η καθιέρωση της ειρήνης μέσω της κοινωνικής δικαιοσύνης

- η ανακούφιση από διάφορες κοινωνικές αδικίες όσον αφορά τις ώρες και τις συνθήκες εργασίας μέσω της καθιέρωσης της μέγιστης απασχόλησης κατά ημέρα και εβδομάδα.
- η πρόληψη της ανεργίας και η παροχή ενός επαρκούς μισθού
- η προστασία των εργατών και των εργαζομένων από αρρώστιες, ασθένειες και τραυματισμούς που συμβαίνουν στο χώρο εργασίας τους
- η προστασία των παιδιών, των νεαρών ατόμων καθώς και των γυναικών

Η πρώτη συνεδρίαση της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας έγινε στην Ουάσινγκτον τον Οκτώβριο του 1919. Στο διάστημα μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, η ΔΟΕ αποτελούσε αυτόνομο τμήμα της Κοινωνίας των Εθνών. Οι πρώτες αποφάσεις που έλαβε η οργάνωση αφορούσαν σημαντικά προβλήματα της εποχής, όπως:

- α) η προώθηση της οκτάωρης εργασίας ανά ημέρα
- β) ο αγώνας κατά της ανεργίας
- γ) η κοινωνική ασφάλιση
- δ) η προστασία της μητρότητας
- ε) οι συνθήκες εργασίας των γυναικών καθώς και των νεαρών ατόμων

Το 1944, η Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας στην Φιλαδέλφεια των Η.Π.Α. ενημέρωσε τον ΔΟΕ για τα προβλήματα που θα ακολουθούσαν μετά τον πόλεμο και καθόρισε πληρέστερα τους στόχους του οργανισμού, εγκρίνοντας

την λεγόμενη «Διακήρυξη της Φιλαδέλφειας», που σήμερα αποτελεί παράρτημα του Καταστατικού του ΔΟΕ. Σε αυτήν διακηρύσσεται το δικαίωμα όλων των ανθρώπων, να επιδιώκουν την υλική και πνευματική τους πρόοδο υπό συνθήκες ελευθερίας και αξιοπρέπειας, οικονομικής, ασφάλειας και ίσων ευκαιριών ανεξαρτήτως φυλής, δόγματος ή φύλου.

Το 1946, ο ΔΟΕ ήταν ο πρώτος εξειδικευμένος οργανισμός που συνδέθηκε με τα Ηνωμένα Έθνη, έχοντας συγκεκριμένες αρμοδιότητες για τα κοινωνικά και τα εργατικά ζητήματα.

Οι αντικειμενικοί στόχοι του ΔΟΕ είναι οι εξής:

- Διατύπωση διεθνών πολιτικών και προγραμμάτων για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ζωής, την αύξηση των θέσεων εργασίας και την προώθηση των βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων
- Δημιουργία διεθνών όρων εργασίας, τους οποίους θα πρέπει να προσπαθούν να πετύχουν τα κράτη κατά την εφαρμογή των πολιτικών αυτών
- Ανάληψη διεθνούς συνεργασίας για παροχή βοήθειας στις κυβερνήσεις ώστε να εφαρμόσουν αποτελεσματικά τις πολιτικές αυτές, και
- Ερευνητικές και εκδοτικές δραστηριότητες για την προώθηση όλων των παραπάνω των προσπαθειών

Η διάρθρωση του ΔΟΕ αποτελείται από την Γενική Διάσκεψη (General Conference), το Διοικητικό Σώμα (Governing Body) και το Μόνιμο Γραφείο (Permanent Office).

Η μεγάλη και μοναδική δύναμη του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας προέρχεται από το λεγόμενο «Τριμερές Σύστημα». Το σύστημα αυτό επιτρέπει στους εκπροσώπους των εργαζομένων καθώς και των εργοδοτών να συμμετέχουν όχι μόνο σε όλες τις συζητήσεις αλλά και στην λήψη των αποφάσεων, έχοντας τα ίδια δικαιώματα με τους εκπροσώπους των κυβερνήσεων. Ο ΔΟΕ είναι ο μόνος εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, όπου οι εκπρόσωποι των εργαζομένων και των εργοδοτών έχουν δικαίωμα ψήφου και διαδραματίζουν ενεργό ρόλο στην διαδικασία λήψης των αποφάσεων.

Η Γενική Διάσκεψη συνεδριάζει μια φορά το χρόνο, κάθε Ιούνιο στην Γενεύη, και κάθε κράτος-μέλος εκπροσωπείται από 4 άτομα, δύο από το κράτος-μέλος, ένα από τους εργοδότες και ένα από τους συνδικαλιστικούς φορείς των εργαζομένων, ανάλογα με το θέμα που ασχολείται. Η Γενική Διάσκεψη συζητά τις αναφορές που ετοιμάζει ο Γενικός Γραμματέας, το πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό. Συζητά επίσης πληροφορίες και αναφορές για την εφαρμογή των συνθηκών και συστάσεων και εγκρίνει νέους όρους εργασίας.

Το Διοικητικό Σώμα συνεδριάζει τρεις φορές το χρόνο, είναι επίσης τριμερές και είναι γενικά υπεύθυνο για την κατάρτιση του προγράμματος του οργανισμού, καθώς επίσης και του προϋπολογισμού. Συγκροτείται από 28 εκπροσώπους

κυβερνήσεων, 14 εκπροσώπους των εργοδοτών και 14 εκπροσώπους των εργαζομένων.

Το Μόνιμο Γραφείο έχει το ρόλο της μόνιμης Γραμματείας του Οργανισμού, συλλέγει και διανέμει πληροφορίες για τα θέματα που θα απασχολήσουν τις συνεδριάσεις μελλοντικών συνδιασκέψεων, αλλά και Συμβάσεων. Ο ΔΟΕ ασχολείται στο ναυτιλιακό τομέα με θέματα που αφορούν την ναυτική εργασία. Στο χρονικό διάστημα μεταξύ των συνεδριάσεων των Γενικών Ναυτιλιακών Διασκέψεων λειτουργεί πάντοτε μία Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Joint Maritime Commission), που αποτελείται, μόνο αυτή, από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και συμβουλεύει το Διοικητικό Σώμα όσον αφορά ναυτιλιακά θέματα και ειδικά τις επιλογές τους για υποβολή προτάσεων στη Σύνοδο της Διάσκεψης σχετικά με την ναυτιλία.

Μέχρι σήμερα έχουν συνέλθει δέκα σύνοδοι της Γενικής Διάσκεψης αποκλειστικά για ναυτιλιακά θέματα, οι οποίες κατέληξαν στην έγκριση 53 Συμβάσεων (Conventions). Αυτές αποτελούν στο σύνολό τους μια ολοκληρωμένη σειρά θεμάτων αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας στη ναυτιλία, η οποία έχει την γενική ονομασία «Διεθνής Ναυτεργατικός Κώδικας» και καλύπτει στην πράξη όλες τις πλευρές της ζωής καθώς και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών επί πλοίου.

Για να τεθεί σε ισχύ μια Σύμβαση που έχει εγκριθεί από την Σύνοδο του ΔΟΕ, πρέπει να επικυρωθεί από ένα ελάχιστο αριθμό εθνικών κυβερνήσεων. Κάθε κράτος που επικυρώνει κάποια από αυτές τις Συμβάσεις υποχρεούται να

εισαγάγει τις βασικές αρχές των στην εθνική του νομοθεσία. Πολλές φορές για να είναι αυτές οι επικυρωμένες Συμβάσεις πιο εύκολα εφαρμόσιμες στην επικράτειά τους ορισμένες κυβερνήσεις ψηφίζουν νέους παρεμφερείς νόμους ή απλώς τροποποιούν άλλους παλαιότερους. Άλλα κράτη όμως είτε δεν επιθυμούν να επικυρώσουν κάποιες από αυτές τις Συμβάσεις είτε παρότι τις έχουν επικυρώσει δεν τις λαμβάνουν καθόλου υπόψη τους καθιστώντας αυτές ανενεργείς.

Στη ναυτιλία όμως, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της, προκύπτουν μεγάλες δυσκολίες εφαρμογής των Συμβάσεων του ΔΟΕ λόγω των πολλών διαφορετικών αρμοδιοτήτων και δικαιοδοσιών που μπορεί να υπάρχουν μεταξύ τους όπως είναι:

- η εθνικότητα του πλοιοκτήτη,
 - η σημαία του πλοίου,
 - η διαφορετική εθνικότητα του πληρώματος του πλοίου, ακόμη και μεταξύ των,
 - το λιμάνι που βρίσκεται για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το πλοίο.
- Επιπλέον, πολλές χώρες, συνήθως ανοικτού νηολογίου, όπως και αναπτυσσόμενων χωρών, όχι μόνο δεν επιθυμούν να υιοθετήσουν αυτές τις Συμβάσεις, αλλά ούτε είναι και σε θέση να τις επιβάλλουν παρόλο που πιθανόν οι ίδιες να τις έχουν επικυρώσει.

Παρακάτω αναφέρονται οι Συμβάσεις που αφορούν θέματα της ναυτιλίας σχετικά με τους όρους εργασίας και ζωής στη θάλασσα επί πλοίου:

- **Σύμβαση αρ. 7** σχετικά με τα Κατώτατα Όρια Ηλικίας για τα Ναυτικά Επαγγέλματα. Υιοθετήθηκε το 1920 και τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 1921. Σ' αυτήν καθορίζεται ότι τα παιδιά κάτω των 14 ετών δεν θα πρέπει να εργάζονται σε πλοία, εκτός εάν απασχολούνται στο ίδιο πλοίο μέλη της οικογένειάς τους ή εάν πρόκειται για επίσημα εκπαιδευτικά πλοία. Επίσης καθορίζεται ότι ο κυβερνήτης κάθε πλοίου θα πρέπει να διατηρεί κατάλογο με τα άτομα κάτω των 16 ετών που εργάζονται στο πλοίο του.
- **Σύμβαση αρ. 9** σχετικά με την Εύρεση Εργασίας των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1920 τέθηκε σε ισχύ στις 23 Νοεμβρίου 1921. Σ' αυτή προβλέπεται η κατάργηση των γραφείων ευρέσεως εργασίας για τους ναυτικούς, επειδή λειτουργούν ως εμπορικές επιχειρήσεις και έχουν μοναδικό σκοπό το κέρδος. Αυτά τα ιδιωτικά γραφεία εργασίας προτείνεται να αντικατασταθούν από γραφεία δημοσίων υπηρεσιών που θα αναλαμβάνουν δωρεάν την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς. Καθορίζεται επίσης ότι οι ναυτικοί μπορούν ελεύθερα να επιλέγουν το πλοίο που επιθυμούν να εργαστούν, όπως επίσης, και αντίστοιχα, ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν ελεύθερα να επιλέγουν το πλήρωμα που θα επανδρώνει το πλοίο τους.
- **Σύμβαση αρ. 22** σχετικά με τα Συμφωνητικά Εργασίας των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1926 και τέθηκε σε ισχύ στις 4 Απριλίου 1928. Σύμφωνα μ' αυτήν καθορίζονται οι ακριβείς διαδικασίες για την υπογραφή των

συμφωνητικών εργασίας μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυτικών, καθώς επίσης και οι όροι εργασίας σύμφωνα με τους νόμους του εκάστοτε κράτους.

- **Σύμβαση αρ. 23** σχετικά με τον Επαναπατρισμό των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1926 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Απριλίου 1928. Σ' αυτήν αναφέρεται ότι οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα επαναπατριsmού όταν για κάποιους έκτακτους λόγους κατά τη διάρκεια που ισχύει αυτή η σύμβαση τους όπως επίσης και μετά την λήξη της σύμβασης εργασίας τους αφήσουν το πλοίο που εργάζονται και χρειάζεται να επαναπατριστούν.
- **Σύμβαση αρ. 53** σχετικά με τα Πιστοποιητικά Ικανότητας των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1936 και τέθηκε σε ισχύ στις 29 Μαρτίου 1939. Σ' αυτήν καθορίζονται τα κριτήρια για την απονομή πιστοποιητικών ικανότητας στους πλοιάρχους και στους αξιωματικούς των εμπορικών πλοίων.
- **Σύμβαση αρ. 55** σχετικά με την Ευθύνη των Πλοιοκτητών που αφορά τους Ασθενείς και Τραυματίες Ναυτικούς. Υιοθετήθηκε το 1936 και τέθηκε σε ισχύ στις 29 Οκτωβρίου 1939. Σύμφωνα μ' αυτήν καθορίζονται οι ευθύνες των πλοιοκτητών, σύμφωνα με τις διατάξεις των εθνικών νόμων και κανονισμών, στην περίπτωση που ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο τους τραυματιστούν, ασθενήσουν καθώς και υπάρξει επακόλουθος θάνατος.
- **Σύμβαση αρ. 56** σχετικά με την Ασφάλιση κατά Ασθενειών που αφορά τα Ναυτικά Επαγγέλματα. Υιοθετήθηκε το 1936 και τέθηκε σε ισχύ στις 9 Δεκεμβρίου 1949. Σ' αυτήν προβλέπεται η υποχρεωτική ασφάλιση γι' ασθένεια σε όλα τα άτομα που εργάζονται σε πλοίο, καθώς επίσης

καθορίζονται οι όροι και οι διατάξεις που πρέπει να διέπουν μια τέτοια ασφάλιση.

- **Σύμβαση αρ. 58** σχετικά με τα Κατώτατα Όρια Ηλικίας που αφορούν την Εργασία των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1936 και τέθηκε σε ισχύ στις 11 Απριλίου 1939. Στην Σύμβαση αυτή, που αναθεωρεί την προηγούμενη Σύμβαση αρ. 7 του 1920, καθορίζεται ως κατώτατο όριο ηλικίας των παιδιών που εργάζονται σε πλοία τα 15 χρόνια, αντί τα 14, εκτός εάν απασχολούνται στο ίδιο πλοίο μέλη της οικογένειάς τους ή εάν απασχολούνται σε επίσημα εκπαιδευτικά πλοία. Σε ορισμένες και ειδικές περιπτώσεις επίσης προβλέπεται ότι ως κατώτατο όριο ηλικίας εργασίας των παιδιών, εφ' όσον πιστοποιείται επίσημα ότι παρόμοια εργασία είναι προς όφελός τους, μπορεί να θεωρηθούν τα 14 έτη.
- **Σύμβαση αρ. 68** σχετικά με την Τροφή και την Τροφοδοσία των Πληρωμάτων των Πλοίων. Υιοθετήθηκε το 1946 και τέθηκε σε ισχύ στις 24 Μαρτίου 1957. Σύμφωνα μ' αυτήν τα κράτη, την σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία, που συμμετέχουν και έχουν επικυρώσει την σύμβαση είναι υποχρεωμένα να παρέχουν τα κατάλληλα και απαραίτητα τρόφιμα καθώς και τις ανάλογες υπηρεσίες στα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων. Προβλέπεται επίσης ότι μια αρμόδια αρχή, που θα διαθέτει επιθεωρητές με εκτενείς εξουσίες, θα επιβλέπει την τήρηση των παραπάνω υποχρεώσεων και οφείλει να υποβάλει γι' αυτό προς τον ΔΟΕ ετήσια αναφορά.

- **Σύμβαση αρ. 69** σχετικά με την Πιστοποίηση των Μαγείρων των Πλοίων. Υιοθετήθηκε το 1946 και τέθηκε σε ισχύ στις 22 Απριλίου 1953. Σ' αυτήν την σύμβαση καθορίζονται τα προσόντα που πρέπει να έχει κάθε άτομο που προσλαμβάνεται ως μάγειρας σε πλοίο καθώς επίσης και ότι πρέπει οπωσδήποτε να διαθέτει ανάλογο πιστοποιητικό προσόντων.
- **Σύμβαση αρ. 71** σχετικά με τις Συντάξεις των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1946 και τέθηκε σε ισχύ στις 10 Οκτωβρίου 1962. Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή καθιερώνεται για πρώτη φορά ένα πρόγραμμα που αφορά την συνταξιοδότηση των ναυτικών όταν αποσύρονται από την ενεργό υπηρεσία.
- **Σύμβαση αρ.73** σχετικά με τις Ιατρικές Εξετάσεις των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1946 και τέθηκε σε ισχύ στις 17 Αυγούστου 1955. Στην σύμβαση αυτή καθορίζεται ότι κάθε άτομο που επιθυμεί να ακολουθήσει το επάγγελμα του ναυτικού οφείλει να περάσει από ιατρικές εξετάσεις και να προσκομίσει στην πλοιοκτήτρια εταιρεία ένα ιατρικό έγγραφο που να πιστοποιεί ότι είναι υγιής και σε θέση να αναλάβει εργασία. Τα πιστοποιητικά αυτά ισχύουν για δύο χρόνια.
- **Σύμβαση αρ. 74** σχετικά με την Πιστοποίηση των Προσόντων του Ναύτη. Υιοθετήθηκε το 1946 και τέθηκε σε ισχύ στις 14 Ιουλίου 1951. Σύμφωνα μ' αυτήν κάθε κράτος, που έχει επικυρώσει την σύμβαση αυτή, οφείλει να θεσπίσει στην εθνική του νομοθεσία τους κατάλληλους και απαραίτητους κανονισμούς σχετικά με τα προσόντα που πρέπει να έχουν οι ναύτες που επιθυμούν να εργαστούν στα πλοία του κράτους του οποίου φέρουν την

σημαία. Έτσι προβλέπεται ότι για να προσληφθεί κανείς ως ναύτης πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό προσοντούχου ναύτη, που να βεβαιώνει όλα τα προηγούμενα χρόνια υπηρεσίας του, καθώς και ότι πέρασε επιτυχώς μια εξέταση.

- **Σύμβαση αρ. 91** σχετικά με τις Διακοπές Μετά Αποδοχών των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1949 και τέθηκε σε ισχύ στις 14 Σεπτεμβρίου 1967. Σ' αυτήν καθορίζονται οι περίοδοι των διακοπών μετά αποδοχών για κάθε βαθμίδα των ναυτικών και ανά χρόνο υπηρεσίας. Οι περίοδοι αυτοί είναι για μεν τους αξιωματικούς και τους ασυρματιστές 18 ημέρες, ενώ για τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος είναι 12 ημέρες. Τέλος οι περίοδοι αυτοί υπόκεινται σε συγκεκριμένους νόμους και κανονισμούς του κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο που απασχολείται ο ναυτικός, καθώς και σε συλλογικές συμβάσεις εργασίας του ίδιου κράτους.
- **Σύμβαση αρ. 92** σχετικά με την Ενδιαίτηση των Πληρωμάτων των Πλοίων(Αναθεωρημένη). Υιοθετήθηκε το 1949 και τέθηκε σε ισχύ στις 23 Ιανουαρίου 1953. Στην σύμβαση αυτή που αποτελείται από 21 άρθρα καθορίζονται όλες οι διατάξεις που αφορούν την ασφαλή διαμονή του πληρώματος πλοίου.
- **Σύμβαση αρ.108** σχετικά με τα Ναυτικά Φυλλάδια. Υιοθετήθηκε το 1958 και τέθηκε σε ισχύ στις 19 Φεβρουαρίου 1961. Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή όλες οι χώρες που έχουν την επικυρώσει υποχρεούνται να εκδίδουν ένα φυλλάδιο για κάθε ναυτικό, που απασχολείται σε πλοίο της σημαίας

των. Το έγγραφο όμως αυτό όταν εκδίδεται για κάποιο αλλοδαπό ναυτικό, που εργάζεται σε πλοίο της σημαίας του κράτους, τότε δεν θα αποτελεί αποδεικτικό της εθνικότητάς του.

- **Σύμβαση αρ.109** σχετικά με τους Μισθούς, τις Ώρες Εργασίας και την Επάνδρωση που αφορούν την Ναυτιλία. Υιοθετήθηκε το 1958 και απαρτίζεται από 27 άρθρα. Σ' αυτήν καθορίζονται τα κατώτατα όρια των μισθών των ναυτικών για διαφορετικές κατηγορίες δουλειάς, καθώς και το ανώτατο όριο ωρών εργασίας επί πλοίου. Τέλος απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη όπως θεσπίσουν ειδική νομοθεσία που να αφορά την ικανοποιητική και αποτελεσματική επάνδρωση των πλοίων της σημαίας των.
- **Σύμβαση αρ. 133** σχετικά με την Ενδιαίτηση των Πληρωμάτων των Πλοίων(συμπληρωματικές διατάξεις). Υιοθετήθηκε το 1970 και αποτελεί συνέχεια με νέες συμπληρωματικές διατάξεις της σύμβασης αρ. 92.
- **Σύμβαση αρ.134** σχετικά με την Πρόληψη των Ατυχημάτων των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1970 και τέθηκε σε ισχύ στις 17 Φεβρουαρίου 1973. Σύμφωνα μ' αυτήν τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα και τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη των ατυχημάτων των ναυτικών επί πλοίου. Απαιτείται επίσης να αναφέρονται και να ερευνούνται όλα τα εργατικά ατυχήματα που συμβαίνουν επί πλοίου, καθώς και να κρατούνται όλα τα στατιστικά στοιχεία των παρόμοιων ατυχημάτων

- **Σύμβαση αρ.146** σχετικά με την Ετήσια Άδεια μετά Αποδοχών των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1976 και τέθηκε σε ισχύ στις 13 Ιουνίου 1979. Η Σύμβαση αυτή αποτελεί αναθεώρηση της σύμβασης αρ. 91. Σύμφωνα μ' αυτήν καθορίζονται τα νέα κατώτατα όρια ετήσιας αδείας μετά αποδοχών που δικαιούνται οι ναυτικοί, η οποία δεν μπορεί να είναι λιγότερη από 30 ημέρες για ένα χρόνο υπηρεσίας.

- **Σύμβαση αρ. 147** σχετικά με τα Κατώτατα Όρια που αναφέρονται στην Εμπορική Ναυτιλία. Υιοθετήθηκε το 1976 και τέθηκε σε ισχύ στις 28 Νοεμβρίου 1981. Η σύμβαση αυτή είναι πολύ γενική και αναφέρεται σε πολλά θέματα της εμπορικής ναυτιλίας. Έτσι τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να θεσπίσουν ειδικούς νόμους και κανονισμούς που να αφορούν:
 - τα όρια ασφάλειας των ναυτικών επί πλοίου,
 - τα μέτρα κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών,
 - τις συνθήκες ζωής και εργασίας επί πλοίου

Η σύμβαση αυτή ήταν σε άμεση σχέση με αντίστοιχες συμβάσεις του IMO, αποτελεί συμπλήρωμα αυτών όσον αφορά τον ίδιο τον ναυτικό, και γι' αυτό την σύμβαση αυτή μπορούσαν να επικυρώσουν τα κράτη-μέλη που συμμετείχαν στις διεθνείς συμβάσεις του IMO περί Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1960 και 1974, στην διεθνή σύμβαση περί Γραμμών Φόρτωσης του 1966 και στους κανονισμούς περί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα καθώς επίσης και στις αναθεωρήσεις των παραπάνω συμβάσεων.

- **Σύμβαση αρ.163** σχετικά με την Κοινωνική Πρόνοια των Ναυτικών στη Θάλασσα και στο Λιμάνι. Η σύμβαση αυτή που υιοθετήθηκε το 1987 καθορίζει τις διατάξεις που αφορούν την δημιουργία υπηρεσιών που να αφορούν την κοινωνική πρόνοια για ναυτικούς τόσο στο λιμάνι όσο και στην θάλασσα.
- **Σύμβαση αρ. 164** σχετικά με την Προστασία της Υγείας και την Ιατρική Περίθαλψη των Ναυτικών. Υιοθετήθηκε το 1987 και καθορίζει τα κριτήρια για την προστασία της υγείας των ναυτικών επί του πλοίου.
- **Σύμβαση αρ. 165** σχετικά με την Κοινωνική Ασφάλιση των Ναυτικών (Αναθεωρημένη). Υιοθετήθηκε το 1987 και αποτελεί αναθεώρηση της σύμβασης αρ. 71 του 1946. Σύμφωνα μ' αυτήν πρέπει να παρέχεται στους ναυτικούς κοινωνική ασφάλιση ίδια με αυτήν που παρέχεται και στους υπόλοιπους εργαζόμενους της ξηράς.
- **Σύμβαση αρ. 166** σχετικά με τον Επαναπατρισμό των Ναυτικών (Αναθεωρημένη). Υιοθετήθηκε το 1987, αποτελεί αναθεώρηση της σύμβασης αρ. 23 του 1926 και εκσυγχρονίζει το δικαίωμα των ναυτικών για επαναπατρισμό.

Οι ναυτικοί καλύπτονται επίσης και από άλλες γενικές συμβάσεις που δεν αφορούν μόνο την ναυτιλία:

- **Σύμβαση αρ. 87** σχετικά με την Ελεύθερη Συγκρότηση Συλλόγων και την Προστασία του Δικαιώματος του Συνδικαλισμού. Υιοθετήθηκε το 1948 και τέθηκε σε ισχύ στις 4 Ιουλίου 1950. Σύμφωνα μ' αυτήν οι εργαζόμενοι

δικαιούνται να συγκροτούν και να γίνονται μέλη των δικών τους συνδικαλιστικών οργανώσεων, ελεύθεροι από κάθε διοικητικό η εξωτερικό έλεγχο. Οι κυβερνήσεις οφείλουν να επιτρέπουν στους πολίτες τους να εγγράφονται στα σωματεία της επιλογής τους αλλιώς παραβιάζουν αυτή την σύμβαση. Αποτελεί επίσης παραβίαση της σύμβασης αυτής το να μην επιτρέπεται στα σωματεία εργαζομένων να συνδέονται με διεθνείς ομοσπονδίες.

- **Σύμβαση αρ. 98** σχετικά με το Δικαίωμα του Συνδικαλισμού και το Δικαίωμα των Συλλογικών Διαπραγματεύσεων. Υιοθετήθηκε το 1949 και τέθηκε σε ισχύ στις 18 Ιουλίου 1951. Σύμφωνα μ' αυτήν πρέπει να προστατεύονται οι εργαζόμενοι από οποιοσδήποτε διακρίσεις στον χώρο της εργασίας τους και απαγορεύεται στους εργοδότες να θέτουν ως προϋπόθεση πρόσληψης τους την μη συμμετοχή των εργαζομένων σε σωματείο. Τέλος απαιτείται από τα συμβαλλόμενα κράτη να θεσπίσουν αντίστοιχους νόμους στο εθνικό τους δίκαιο.
- **Σύμβαση αρ.111** σχετικά με τις Διακρίσεις στην Απασχόληση. Υιοθετήθηκε το 1958 και τέθηκε σε ισχύ στις 15 Ιουνίου 1960. Η σύμβαση αυτή υποχρεώνει τις κυβερνήσεις των συμβαλλομένων κρατών να εξασφαλίζουν ίδιες ευκαιρίες και ίση μεταχείριση στην απασχόληση των εργαζομένων. Βασικός σκοπός είναι να καταργηθούν όλων των ειδών οι διακρίσεις στην απασχόληση και ειδικότερα όσον αφορά την οποιαδήποτε μεροληπτική

συμπεριφορά όσον αφορά το φύλο, την θρησκεία, την πολιτική τοποθέτηση, την εθνική καταγωγή και την κοινωνική προέλευση των εργαζομένων.

Όλες οι Συμβάσεις του Δ.Ο.Ε. και οι συμβαλλόμενες χώρες παρατίθενται στο Παράρτημα 10- Τόμος Γ.

3.2.4. Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης - ΟΟΣΑ

(Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD)

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

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

α) Η επίτευξη της υψηλότερης δυνατής οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης και ενός υψηλού βιοτικού επιπέδου στα κράτη-μέλη,

διατηρώντας όμως οικονομική σταθερότητα, ώστε κατ' αυτόν τον τρόπο να συμβάλλει στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

β) Η συμβολή στη σωστή οικονομική διεύρυνση στα κράτη-μέλη, όπως επίσης και στα μη μέλη, κατά την πορεία της οικονομικής ανάπτυξης.

γ) Η συμβολή στη διεύρυνση του παγκοσμίου εμπορίου πάνω σε μία 'πολυμερή και χωρίς διακρίσεις βάση σύμφωνα με διεθνείς υποχρεώσεις.

Η ταυτότητα του ΟΟΣΑ θα ήταν δυνατόν με λίγα λόγια να καθοριστεί με μία δήλωση του πρώην Γενικού Γραμματέα του ΟΟΣΑ. Σύμφωνα μ' αυτήν ο ΟΟΣΑ δεν είναι ένας υπερεθνικός οργανισμός, αλλά ένας τόπος όπου εμπειρογνώμονες διαφόρων κρατών μπορούν να συζητήσουν τα προβλήματά τους, όπου κυβερνήσεις μπορούν να συγκρίνουν τις απόψεις τους και την εμπειρία τους με άλλες. Ο ρόλος της Γραμματείας δεν είναι να επιβάλλει τις απόψεις της, αλλά η δύναμή της έγκειται στην ικανότητά της να πείθει με λογικά επιχειρήματα.

Αρχικά ο ΟΟΣΑ αποτελείτο από 24 κράτη-μέλη, τα 15 κράτη δηλαδή της ΕΟΚ και τις ΗΠΑ, τον Καναδά, την Ιαπωνία, την Αυστραλία, την Νέα Ζηλανδία, την Ελβετία, την Νορβηγία, την Ισλανδία και την Τουρκία, ενώ τα τελευταία χρόνια έχουν ενσωματωθεί και το Μεξικό, η Πολωνία, η Ουγγαρία, η Τσεχία και η Δημοκρατία της Κορέας (Νότιος Κορέα), οπότε ο αριθμός των κρατών-μελών ανέρχεται πλέον στα 29. Επίσης η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λαμβάνει μέρος με εκπροσώπους της στις διάφορες συνόδους του Οργανισμού και ακόμη η Ρωσία συμμετέχει σε αρκετές δραστηριότητές του ως

παρατηρητής, ενώ αντίστοιχα η Ρουμανία δεν έγινε δεκτή τουλάχιστον προς το παρόν.

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

Στον ΟΟΣΑ λειτουργούν πάνω από 20 Επιτροπές, καθώς επίσης και αρκετές Ομάδες Εργασίας και ομάδες εμπειρογνομώνων. Κύρια θέματα που απασχολούν αυτές τις Επιτροπές είναι η ενέργεια, το εμπόριο, η τεχνική συνεργασία, το περιβάλλον, η γεωργία, η τεχνολογία και η βιομηχανία και άλλα. Μία από αυτές τις Επιτροπές είναι και η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών η οποία ανήκει στη Διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών θεμάτων (Financial, Fiscal and Enterprise affairs), δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στα πλαίσια της διεύρυνσης των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο, σε ένα δηλαδή από τους κυρίους σκοπούς του ΟΟΣΑ, όπως ήδη αναφέρθηκε, έχουν καταταχθεί στην κατηγορία των αδήλων επιχειρήσεων (invisible transactions). Επί των αδήλων επιχειρήσεων ο ΟΟΣΑ εφαρμόζει τον Κώδικα Απελευθερώσεως Αδήλων Συναλλαγών (Code of Liberalisation of Invisible Operations-CLIO), με τον οποίο ρυθμίζεται η

συμπεριφορά των κρατών-μελών στον τομέα των συναλλαγών και καθιερώνεται γι' αυτές καθεστώς ελευθερίας(Παράρτημα 4-Τόμος Γ).

Ο Κώδικας λοιπόν και ειδικότερα η Σημείωση I του άρθρου C/I και C/5 του παραρτήματος Α αναφέρεται καθαρά στην αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των πλοίων στο διεθνές εμπόριο υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού (free and fair competition). Στη σημείωση αυτή επίσης καθορίζεται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εμποδίζονται από διάφορα μέτρα περιοριστικών πρακτικών για την προστασία εθνικών σημαιών. Σημειωτέον ακόμη ότι η ίδια σημείωση αναφέρεται σε θαλάσσιες μεταφορές σε διεθνή ύδατα, εξαιρείται δηλαδή ρητά η ακτοπλοΐα (cabotage).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι κατά τον ΟΟΣΑ οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να διέπονται μόνο από καθαρά εμπορικά κριτήρια, δηλαδή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πολιτική που τόσο βοήθησε την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, που είναι ένα όργανο του ΟΟΣΑ για τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών-μελών, άρχισε την λειτουργία της από τις 30.9.1961 όπως και οι περισσότερες κύριες Επιτροπές του Οργανισμού. Η σπουδαιότητά της είναι ιδιαίτερα μεγάλη, διότι προετοιμάζει και επεξεργάζεται την ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούν τα κράτη-μέλη της σε άλλους διεθνείς οργανισμούς, που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα, όπως είναι η UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development - Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη), ο IMO (International Maritime Organization - Διεθνής

Ναυτιλιακός Οργανισμός), ο ILO (International Labour Organization - Διεθνής Οργανισμός Εργασίας) και τελευταία ο WTO (World Trade Organization- Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου - ΠΟΕ) μετεξέλιξη της πρώην GATT. Ο ILO ασχολείται περισσότερο με ναυτεργατικά θέματα, ο IMO είναι τεχνοκρατικού χαρακτήρα και η UNCTAD προσπαθεί να προωθήσει την ανάπτυξη της ναυτιλίας των αναπτυσσομένων χωρών με την λήψη αποφάσεων και την εφαρμογή ανάλογων μέτρων, ενώ στον ΠΟΕ παίζεται πλέον το σοβαρότερο παιχνίδι για το μέλλον της ναυτιλίας. Οι κατ' εξοχήν, δηλαδή, Διεθνείς Οργανισμοί που ασχολούνταν με την ναυτιλιακή πολιτική και την παγκόσμια ναυτιλία ήταν η UNCTAD και ο ΠΟΕ. Στην UNCTAD υπάρχει το χαρακτηριστικό, οι διασκέψεις να συγκροτούνται από ομάδες κρατών, οι οποίες έχουν κοινά συμφέροντα. Επειδή λοιπόν για τα κοινά συμφέροντα πρέπει να υπάρχουν και κοινές απόψεις τα κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ συγκρότησαν την Ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών ή αλλιώς Group B. Εκτός απ' αυτή την Ομάδα υπάρχουν το Group 77, η οποία υποδηλοί την Ομάδα των αναπτυσσομένων χωρών και η οποία όταν διαμορφώθηκε αριθμούσε 77 μέλη- και γι' αυτό ονομάστηκε έτσι-, ενώ τώρα ξεπερνά τα 120. Άλλη ομάδα ήταν το Group D, η Ομάδα δηλαδή των τέως σοσιαλιστικών χωρών που τώρα αποτελείται μόνο από τη Ρωσία και τις άλλες χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ενώ τέταρτη ξεχωριστή Ομάδα αποτελεί η Κίνα. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι οι χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ στο σύνολό τους αποτελούν μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, δεδομένου ότι κατέχουν σύμφωνα

με στοιχεία του Lloyd's Register περίπου το 29% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων. Στα πλαίσια της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών δημιουργήθηκαν από τις 17.11.1976 και άρχισαν να λειτουργούν από την 1.1.77 δύο Ομάδες Εργασίας.

Η πρώτη ήταν η Ομάδα Εργασίας της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών (Working Group of Maritime Transport Committee), έργον της δε ήταν η εξέταση ειδικών θεμάτων που παραπέμπονταν σ' αυτήν από την Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών.

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

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

μέτρων διάκρισης. Για την καλύτερη αντιμετώπιση των μέτρων διάκρισης είχε καταρτισθεί από τον ΟΟΣΑ ολοκληρωμένος πίνακας αναπτυσσομένων χωρών με όλες τις περιοριστικές πρακτικές.

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

προνόμια και τις υποθήκες, με τις διακυβερνητικές ομάδες εργασίας της UNCTAD και τώρα της WTO.

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

Το κείμενο αποτελείται από δύο ξεχωριστά μέρη, δηλαδή ένα πρώτο μέρος ως Σχέδιο Σύστασης (Draft Recommendation) και ένα δεύτερο μέρος ως Σχέδιο Απόφασης (Draft Resolution)(Παράρτημα 5-Τόμος Γ).

Το Σχέδιο Σύστασης αποτελείται από προοίμιο (preamble), παραγράφους που καθορίζουν την λειτουργία των Αρχών (operative paragraphs), τις 13 Κοινές Αρχές (Common Principles) και τα Παραρτήματα I

και ΙΙ. Στο προοίμιο αναφέρονται μεταξύ των άλλων η ιδιαιτερότητα της ναυτιλίας στις διεθνείς δραστηριότητες, τα προβλήματα που υπάρχουν στη ναυτιλιακή πολιτική των τακτικών γραμμών η όσον το δυνατόν μεγαλύτερη εναρμόνιση που πρέπει να έχει η ναυτιλιακή πολιτική των χωρών-μελών στις μεταξύ τους σχέσεις αλλά και με τρίτα κράτη. Επίσης η σπουδαιότητα που έχει ο Κώδικας Απελευθερώσεως Αδήλων Συναλλαγών στις θαλάσσιες μεταφορές και οι υποχρεώσεις που απορρέουν απ' αυτόν και τέλος η σπουδαιότητα που θα είχε κάποια πιθανή επέκταση του Κώδικα, ώστε να γίνει περισσότερο αποτελεσματικός. Το τελευταίο αυτό σημείο είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Ελλάδα, διότι κατ' αυτόν τον τρόπο ο Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών της UNCTAD θα επεκτεινόταν και στις μη διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Οι επόμενες παράγραφοι στο Σχέδιο Σύστασης (operative paragraphs) καθορίζουν τη λειτουργία των Κοινών Αρχών αναφέροντας ότι τα κράτη-μέλη δεν θα έπρεπε να θεσπίσουν νέα ή πρόσθετα προστατευτικά μέτρα που θα αφορούν την είσοδο τρίτων κρατών στο διεθνές εμπόριο και όταν υιοθετούν νέους νόμους θα έπρεπε να συμμορφώνονται με τις Κοινές Αρχές και τα Παραρτήματά των. Οι Κοινές Αρχές, που καλύπτουν όλες τις ελληνικές θέσεις, αναφέρονται μεταξύ των άλλων στην ελευθερία των μεταφορών χύδην, στην προστασία των ανεξάρτητων τακτικών γραμμών(outsiders), των τακτικών γραμμών δηλαδή που δεν ανήκουν σε Διασκέψεις(conferences), στη σωστή εφαρμογή κανόνων ανταγωνισμού ώστε να εξασφαλίζεται ελεύθερη πρόσβαση

στα φορτία, στην ορθή μεταχείριση διμερών συμφωνιών κατανομής φορτίων που συνάπτουν κράτη-μέλη με τρίτες χώρες, και τέλος στην ανάληψη κοινής δράσης για εφαρμογή αντιμέτρων όταν πρέπει να αντιμετωπιστεί ο προστατευτισμός με λήψη μέτρων κατά κρατών μη μελών.

Το Παράρτημα I αναφέρεται σε οδηγίες για τις δραστηριότητες των Κινητών Υπεράκτιων Σκαφών (Mobile Offshore), θέμα που δεν ενδιαφέρει δηλαδή ιδιαίτερα την Ελλάδα. Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί ως μεγάλη επιτυχία της Ελλάδος η απαλοιφή του θέματος του cabotage απ' αυτό το Παράρτημα, δεδομένου ότι στο αρχικό κείμενο μέχρι τελευταίως συμπεριλαμβάνονταν και οι δραστηριότητες της ακτοπλοΐας.

Το Παράρτημα II περιλαμβάνει οδηγίες που αφορούν την πολιτική ανταγωνισμού, όπως αυτή εφαρμόζεται στις τακτικές γραμμές.

Το Σχέδιο Απόφασης αποτελείται και αυτό από προοίμιο, παραγράφους και το Παράρτημα, που αναφέρεται στη διαδικασία εφαρμογής της πρώτης παραγράφου.

Οι παράγραφοι αναφέρονται μεταξύ των άλλων στις υποχρεώσεις που έχουν οι χώρες του ΟΟΣΑ από τον Κώδικα στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών ώστε να επιτευχθεί ομοιόμορφη ερμηνεία του Κώδικα από όλα τα κράτη-μέλη, τα δε υπάρχοντα μέτρα αυτών να εξεταστεί κατά πόσον είναι συνεπή με τον Κώδικα. Επίσης γίνεται και πάλι λόγος για κάποια επέκταση του Κώδικα, όπως ήδη αναφέρθηκε, αφήνοντας το θέμα αυτό ανοικτό για το μέλλον.

Το κατ' αυτόν τον τρόπο διαμορφωμένο τελικό κείμενο, που συμφωνήθηκε από την Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο των Υπουργών του Οργανισμού, αφού προηγουμένως εξετάστηκε από κοινή ομάδα εργασίας μεταξύ της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών και της Επιτροπής Κινήσεως Κεφαλαίων και Αδήλων Επιχειρήσεων (Committee on Capital Movements and Invisible Transactions - CMIT), αρμοδιότητα της οποίας είναι να εξετάζει τα τελικά κείμενα πριν υποβληθούν στο Συμβούλιο, κατά πόσον δηλαδή αυτά συμβιβάζονται με τον Κώδικα Απελευθερώσεως Αδήλων Συναλλαγών.

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

Τα τελευταία χρόνια συμμετέχουν ενεργά στις συζητήσεις της Επιτροπής Μεταφορών (MTC) του ΟΟΣΑ η BIAC (Business and Industry Advisory Committee), δηλαδή η Συμβουλευτική Επιτροπή για τις Επιχειρήσεις και την Βιομηχανία, που εκπροσωπεί την εργοδοσία και η TUAC (Transport Union Advisory Committee), δηλαδή η Συμβουλευτική Επιτροπή των Ενώσεων Μεταφορών, που εκπροσωπεί την ναυτεργασία. Ιδιαίτερη σημασία έχει η πολιτική που ασκεί η TUAC, που στην πραγματικότητα είναι η ITF με άλλη

ονομασία έτσι ώστε να ικανοποιεί τις διαδικασίες του ΟΟΣΑ. Σύμφωνα με την πολιτική της προσπαθεί να καταπολεμήσει τις σημαίες ευκαιρίας και τα δεύτερα νηολόγια, τα οποία αντιμετωπίζει με τον ίδιο τρόπο. Η BIAC συνήθως ασχολείται με θέματα ανταγωνισμού των πλοίων τακτικών γραμμών και με τις εξελίξεις στην Παγκόσμια Οργάνωση Εμπορίου.

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

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

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

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

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

- την πολιτική ανταγωνισμού στη ναυτιλία Τακτικών Γραμμών.

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

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

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

τον σκοπό να επιταχύνουν τις διαδικασίες της εμπορικής και οικονομικής τους ανάπτυξης.

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

Η UNCTAD ιδρύθηκε το 1964 στη Γενεύη και η Ναυτιλιακή Επιτροπή (Shipping Committee) αποτελεί μια από τις 6 διαφορετικές επιτροπές της, που ασχολούνται με θέματα ανάπτυξης των κρατών-μελών και ιδιαίτερα των αναπτυσσομένων χωρών(Διάγραμμα 3.2). Έτσι δημιουργήθηκε για πρώτη φορά ένα επίσημο όργανο του ΟΗΕ, στο οποίο συζητούνται θέματα της παγκόσμιας ναυτιλίας σε βάθος και η ναυτιλιακή πολιτική με σκοπό να καλύπτει τους εμπορικούς και οικονομικούς τομείς της και όχι τα καθαρώς τεχνικά θέματα, όπως κάνει ο IMO(Διάγραμμα 3.3).

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

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

Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι όπως φαίνεται και από το Πίνακα 4.28, με τις πολιτικές αλλαγές που έχουν στο μεταξύ γίνει στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες, η κατάσταση των Ομάδων δεν είναι πλέον η ίδια, ειδικά όσον αφορά το Group D.

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

- α) Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών (Code of Conduct on Liner Conferences)
- β) Πολυμερείς Μεταφορές (Multimodal transport)
- γ) Ανάπτυξη Λιμένων, ειδικά των αναπτυσσομένων χωρών
- δ) Προστασία των συμφερόντων των φορτωτών (shippers)
- ε) Συνεργασία στην εμπορική ναυτιλία

στ) Ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμιο ναυτιλία

ζ) Τα Φορτία Χύδην (ξηρά και υγρά)

η) Όροι Νηολόγησης των πλοίων

Από τα παραπάνω θέματα ως σημαντικότερα κρίνονται, δεδομένου ότι κατέληξαν σε Διεθνείς Συμβάσεις (Conventions), ο Κώδικας Τακτικών Γραμμών και οι Όροι Νηολόγησης των πλοίων(Πίνακας 3.2).

A. Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών

(Παράρτημα 2-Τόμος Γ)

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

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

- στις τιμές των ναύλων των φορτίων των, οι οποίοι κανονίστηκαν μονομερώς χωρίς να ληφθούν υπόψη των τα ειδικά προβλήματά των

- στις πρακτικές των conferences που ήταν μεροληπτικές εις βάρος τους

- στην δύσκολη και ανεπαρκή συμμετοχή τους στις Τακτικές Γραμμές

- στις νομοθετικές ρυθμίσεις που είχαν δημιουργήσει τα αναπτυσσόμενα κράτη για το δικό τους συμφέρον και για να διατηρήσουν την ειδική τους θέση.

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

α) Το σύστημα των Τακτικών Γραμμών (Liner Conference system) είναι απαραίτητο για να διασφαλιστούν οι σταθεροί ναύλοι και οι τακτικές υπηρεσίες. Για να μπορεί όμως το σύστημα να λειτουργήσει κανονικά είναι απαραίτητο να υπάρχει μία συνεργασία μεταξύ των φορτωτών και των Διασκέψεων. Γι' αυτό έπρεπε να δημιουργηθεί ένας συμβουλευτικός μηχανισμός που θα συζητούνται όλα τα μεταξύ των θέματα.

β) Θα πρέπει να δοθούν προτεραιότητες στη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στα λιμάνια και στις διευκολύνσεις των εσωτερικών μεταφορών μέσω διεθνούς χρηματοδότησης και τεχνικής βοήθειας για την ανάπτυξη των λιμένων. Όλα αυτά γιατί έτσι θα μειωνόταν το ολικό κόστος μεταφοράς, ουσιαστικά ποσοστό του οποίου είναι το κόστος των εσωτερικών μεταφορών, καθώς και το κόστος των φορτοεκφορτώσεων στα λιμάνια και το κόστος παραμονής του πλοίου σε αυτά.

Πριν αναφερθούμε πιο ειδικά στον Κώδικα Τακτικών Γραμμών πρέπει να σημειωθεί ότι το θέμα των liner conferences δεν αφορούσε άμεσα την Ελληνική Εμπορική ναυτιλία, δεδομένου ότι το ποσοστό της ελληνικής ναυτιλίας στην Liner shipping γενικά ήταν της τάξεως του 10% περίπου επί του συνόλου της και ειδικότερα το μεγαλύτερο ποσοστό ανήκε στους outsiders. Η αρνητική στάση της Ελλάδας απέναντι στον Κώδικα οφειλόταν κυρίως στο φόβο ότι μια παρόμοια ρύθμιση μπορούσε να επεκταθεί και στους Outsiders ιδιαίτερα στα φορτία χύδην, δηλαδή στις μεταφορές bulks, όπου ανήκε ο μεγάλος όγκος της ελληνικής ναυτιλίας. Κατά δεύτερο λόγο στην νοοτροπία και την εσφαλμένη αντίληψη ότι στα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να συμπλέουμε με την Μεγάλη Βρετανία ανεξάρτητα του εάν πραγματικά τα συμφέροντά μας συμπίπτουν ή όχι με τα δικά τους.

Τα κύρια σημεία του Κώδικα Τακτικών Γραμμών είναι τα εξής:

α) Συμμετοχή στις conferences: οι εθνικές ναυτιλιακές γραμμές έχουν το δικαίωμα με βάση συγκεκριμένα κριτήρια να γίνουν μέλη των conferences που εξυπηρετούν το εξωτερικό εμπόριο στις χώρες τους.

β) Συμμετοχή: οι εθνικές γραμμές των δύο συναλλασσομένων χωρών έχουν ίσα δικαιώματα να συμμετέχουν στο εμπόριο μέσω των conferences. Τρίτες χώρες μπορούν να συμμετέχουν μέχρι το ποσοστό του 20%. Αυτός ακριβώς είναι ο γνωστός κανόνας του 40/40/20, που σημαίνει ότι το 40% της εμπορικής διακίνησης με conferences μεταξύ δύο χωρών ανήκει στην μία από τις δύο χώρες, το 40% στην άλλη και το 20% σε κάποια τρίτη χώρα.

γ) Ναύλοι φορτίων: οι ναύλοι έπρεπε να είναι σε χαμηλό επίπεδο τιμών αλλά να επέτρεπαν ένα λογικό κέρδος στους πλοιοκτήτες.

δ) Μηχανισμοί αμφισβήτησης: όλες οι αμφισβητήσεις μεταξύ των φορτωτών και των conferences πρέπει να λύνονται μέσω διαπραγματεύσεων ή μέσω των εθνικών δικαστηρίων. Σε περίπτωση μη επίλυσης μέσω αυτών των μεθόδων ο Κώδικας προβλέπει μία διαδικασία που ονομάζεται «Υποχρεωτική Διεθνής Συνδιαλλαγή» με στόχο την επίλυση του θέματος από μία Σύσταση (Recommendation) που θα προστίθετο στον Κώδικα.

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

Παρ' όλα αυτά όμως ο Κώδικας έγινε μία από τις πιο έντονες διαμφισβητούμενες διεθνείς Συμβάσεις. Η ασαφής διατύπωση του κειμένου, οι αντιφατικές και δυσεφάρμοστες διατάξεις του, η μη επικύρωσή του στην αρχή από ορισμένες σημαντικές και παραδοσιακές χώρες της παγκόσμιας ναυτιλίας με επικεφαλής τις ΗΠΑ, η επικύρωση του από την ΕΟΚ με επιφυλάξεις (Brussels Package), στις οποίες θα αναφερθούμε παρακάτω, και ακόμη η επικύρωσή του από ορισμένες χώρες με επιφυλάξεις δημιούργησαν για πολλά χρόνια σύγχυση. Σχεδόν κάθε τομέας της ναυτιλιακής βιομηχανίας είχε μια

διαφορετική άποψη για το τι σημαίνει στην πράξη ο Κώδικας αυτός. Έτσι άλλη γνώμη είχαν οι φορτωτές, άλλη οι conferences και άλλη οι κυβερνήσεις, που προσπαθούσαν να λειτουργήσουν μέσα στα πλαίσια των πολλαπλών ερμηνειών των διατάξεων του Κώδικα που αυτά έδιναν. Το βέβαιο είναι, ότι ενώ το 1974 η πεποίθηση ήταν ότι οι conferences θα διατηρούσαν την κυριαρχία τους στις σημαντικότερες γραμμές του κόσμου, αυτό τελικά δεν συνέβη με αποτέλεσμα το σύστημα των conferences να αποδιοργανωθεί στις περισσότερες διαδρομές υπό την επίδραση των τεχνολογικών εξελίξεων, όπως από την τεχνολογία των containers. Η αλματώδης αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων containers, που συνέπεσε με την παγκόσμια οικονομική ύφεση, δημιούργησε μεγάλη υπερεπάρκεια στην χωρητικότητα με αποτέλεσμα να διαταραχθεί η ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση των πλοίων. Έτσι τελικά στις περισσότερες διαδρομές (routes) οι Outsiders απέσπασαν το μεγαλύτερο ποσοστό στη διακίνηση φορτίων, κυρίως στις διαδρομές με τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 52 παρ.1 της Σύμβασης αναφέρεται ότι 5 χρόνια μετά την θέση σε ισχύ αυτής, θα συγκληθεί Αναθεωρητική διάσκεψη κατά την οποία θα εξεταστούν και θα υιοθετηθούν τροποποιήσεις της. Πράγματι τον Νοέμβριο του 1988 συγκλήθηκε η Πρώτη Αναθεωρητική Διάσκεψη του Κώδικα, η σημασία της οποίας για την ελληνική ναυτιλία ήταν τεράστια και θα μπορούσε να επηρεάσει σημαντικά και μακροπρόθεσμα την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική.

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

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

α) θέματα της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής και στα Φορτία Χύδην,

β) τον ορισμό της εθνικής ναυτιλιακής γραμμής με τέτοιες διατάξεις που έδιναν το δικαίωμα στις αναπτυσσόμενες χώρες να καθιερώνουν Εθνικές γραμμές χωρίς να κατέχουν δικά τους πλοία.

Η τελική όμως Απόφαση (Resolution) αυτής της Αναθεωρητικής Διάσκεψης δεν περιείχε καμία ρητή επέκταση και περιελάμβανε μόνο ορισμένες κατευθυντήριες οδηγίες που αφορούσαν θέματα ναυλώσεων, μεταφορτώσεων, σύνθετων μεταφορών και εκκλήσεως στα συμβαλλόμενα μέρη για συνεργασία μεταξύ των. Η Δεύτερη Αναθεωρητική Διάσκεψη του Κώδικα Τακτικών Γραμμών έγινε τον Ιούνιο του 1991. Μετά την κατάρρευση του ανατολικού συνασπισμού οι μόνες παρατάξεις που διατύπωναν θέσεις ήταν η Ομάδα Β και

η Ομάδα των 77.Οι θέσεις της Ομάδας Β παρέμειναν οι ίδιες, ενώ η Ομάδα των 77 επέμενε και πάλι στην επέκταση του πεδίου εφαρμογής του Κώδικα στα χύδην φορτία, στον περιορισμό όλων των outsiders, κ.α.

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

Μετά τις δύο αναθεωρητικές Διασκέψεις του Κώδικα, όπως ήδη αναφέρθηκε, τα θέματα που τον αφορούν δεν αποτελούν πλέον κύρια ζητήματα λόγω της συζήτησης που γίνεται στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη για την αναδιάρθρωση των διαφόρων οργάνων του. Κατά την σύνοδο της UNCTAD στην Καρθαγένη το 1991 αποφασίσθηκε μεταξύ άλλων και η αναστολή εργασιών της Ναυτιλιακής Επιτροπής της UNCTAD και η

δημιουργία τεσσάρων νέων επιτροπών, μία εκ των οποίων ήταν η Επιτροπή Υιοθέτησης Ανταγωνιστικών Υπηρεσιών (Committee on Fostering Competitive Services), που ανέλαβε τις εργασίες των ναυτιλιακών θεμάτων. Εν τω μεταξύ οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης της GATT, η τελική Συμφωνία της GATT και η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (WTO-ΠΟΕ) άλλαξαν τελείως τα πράγματα έτσι ώστε να υπάρχουν προτάσεις ακόμη και για κατάργηση της UNCTAD.

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

α) Σε αυτούς που υποστηρίζουν ότι ο ρόλος της UNCTAD έχει πλέον τερματιστεί και ως εκ τούτου τα θέματα που αφορούν την ναυτιλία θα πρέπει να εξετάζονται στο μέλλον στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.

β) Σε αυτούς που υποστηρίζουν ότι η UNCTAD θα πρέπει να συνεχίσει να υφίσταται καθώς η δραστηριότητά της συνέβαλε ουσιαστικά στην προώθηση των ζητημάτων που αφορούν το διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο.

Υπέρ της κατάργησης της UNCTAD τάσσονται οι χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ και φυσικά και η Ελλάδα, που εδώ και χρόνια ήταν από τους ισχυρούς πολέμιους του Οργανισμού, ενώ υπέρ της συνέχισης της λειτουργίας της τάχθηκαν οι αναπτυσσόμενες χώρες. Το θέμα αυτό απασχόλησε την Σύνοδο των χωρών-μελών της UNCTAD το 1995 και κατέληξε σε μια συμβιβαστική λύση αναγνωρίζοντας ότι η δραστηριότητα της UNCTAD θα συνεχιστεί με

στόχο την προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία η ύπαρξη της Γραμματείας του Οργανισμού αλλά και η συμμετοχή των αναπτυσσομένων χωρών.

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

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

Β. Σύμβαση για τους Όρους Νηολόγησης των Πλοίων

(Παράρτημα 3-Τόμος Γ)

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου άρχισαν να αναπτύσσονται συστηματικά και να δημιουργούνται εκ του μηδενός οι λεγόμενες χώρες με σημαία ευκαιρίας (flag of convenience -FOC) ή αναγκαιότητας (necessity),

όπως έλεγαν άλλοι ή αλλιώς ανοικτού νηολογίου (open registry). Φυσικά, όπως φαίνεται και στον Πίνακα..... σχετικά με την ιστορική αναδρομή της δημιουργίας των χωρών ανοικτού νηολογίου, αυτή ανάγεται στον 16ο αιώνα, αλλά ξεκίνησε συστηματικά τον 20ο αιώνα και ιδιαίτερα τα τελευταία 50 χρόνια.

Οι βασικοί λόγοι ύπαρξης των χωρών ανοικτού νηολογίου, όπως θα δούμε και σε επόμενο κεφάλαιο, είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος και κυρίως το εργατικό κόστος που έχουν τα πλοία στις χώρες προέλευσης των πλοιοκτητών ή της έδρας της διαχείρισής των που καθιστούν δύσκολη την νηολόγηση στην σημαία του κράτους, από όπου προέρχονται, που είναι συνήθως κάποιες παραδοσιακές ναυτιλιακές ή αναπτυσσόμενες χώρες. Επίσης οι πλεονεκτικά χαμηλοί έως ανύπαρκτοι φόροι που ισχύουν σε αυτά τα κράτη καθιστούν ελκυστική την νηολόγησή τους σε αυτά, παρόλο που κατηγορούνται για λιγότερο αυστηρούς κανονισμούς ασφαλείας των πλοίων (substandard ships - υποσυντήρητα πλοία).

Η εξέλιξη της χωρητικότητας των χωρών ανοικτού νηολογίου είναι θεαματική. Από 8, 1 εκατομμύρια Κ.Ο.Χ. το 1955 ο εμπορικός στόλος των αυξήθηκε στα 111 εκατομμύρια Κ.Ο.Χ. το 1977 ενώ το 1995 ο εμπορικός στόλος των μεγάλων χωρών ανοικτού νηολογίου αριθμούσε 204 εκατ. Κ.Ο.Χ. δηλαδή το 42% του παγκόσμιου πόλου ή σε T.N.B. αριθμούσε 321 εκατ. τόνους, δηλαδή το 44% αντίστοιχα. Ειδικότερα όσον αφορά τα ποσοστά των κατά τύπους πλοίων σε T.N.B. το 1995 σε σχέση με την παγκόσμια χωρητικότητα ήταν στα δεξαμενόπλοια 50,2%, στα φορτηγά ξηρού φορτίου

45,6%, στα φορτηγά γενικού φορτίου 33,9%, στα πλοία containers 33,8% και στα υπόλοιπα πλοία 30,2%. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι στις χώρες ανοικτού νηολογίου ελάχιστο ποσοστό της χωρητικότητας των πλοίων που φέρουν την σημαία τους ανήκει σε υπηκόους τους, εκτός από τις αναπτυσσόμενες χώρες που έχουν διπλά νηολόγια, όπως θα εξετάσουμε παρακάτω. Έτσι λοιπόν, το ποσοστό αυτό στην Λιβερία, στο Βανουάτου, στις Βερμούδες και στον Παναμά είναι 0%, στις Μπαχάμες 0,6%, στη Μάλτα 0,8% και μόνο στην Κύπρο ανέρχεται στο 2,7%.

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

Στο Παράρτημα 2 (Τόμος Γ) αναφέρεται το Τελικό Κείμενο της Σύμβασης. Στόχος της Διπλωματικής Διάσκεψης της UNCTD, που κατέληξε σε Σύμβαση στις 7.2.1986 και που δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ λόγω διαφωνιών των ισχυρών ναυτιλιακών κρατών, ήταν να υιοθετηθεί μια Συμφωνία που να

ρυθμίζει ενιαία τις προϋποθέσεις νηολόγησης των πλοίων και να καθορίζει τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την δημιουργία σωστής ναυτιλιακής διοίκησης, έτσι ώστε να υπάρχει πραγματικός γνήσιος δεσμός μεταξύ του πλοίου και της χώρας την σημαία της οποίας φέρει.

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

α) Διοίκηση - Management: Η πλοιοκτήτρια εταιρία θα πρέπει ή να ιδρυθεί ή να έχει ως κύριο τόπο της επιχείρησής της στη χώρα της σημαίας ή να έχει έναν εκπρόσωπο (ή manager) της ίδιας εθνικότητας ή να έχει ως κατοικία του στη χώρα της σημαίας. Το πρόσωπο αυτό θα είναι υπεύθυνο για την διοίκηση και την λειτουργία του πλοίου και πρέπει να μπορεί να εκπληρώνει τις οικονομικές του υποχρεώσεις, όταν αυτές παρέλθουν.

β) Πλοιοκτησία και /ή Επάνδρωση (Ownership and/or Manning): Υποχρεωτική είναι μόνο μια εκ των δύο επιλογών. Οι πλοιοκτήτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δεν χρειάζεται να έχουν την εθνικότητα του κράτους της σημαίας, Αντίθετα το κράτος της σημαίας πρέπει να περιλαμβάνει στους νόμους και κανονισμούς του κατάλληλες διατάξεις για την συμμετοχή του εν λόγω κράτους ή των υπηκόων του ως πλοιοκτητών ή για την πλοιοκτησία πλοίων που φέρουν την σημαία του, καθώς επίσης και τον βαθμό αυτής της συμμετοχής. Οι νόμοι αυτοί και οι κανονισμοί οφείλουν να είναι επαρκείς ώστε, να επιτρέπουν στο κράτος της σημαίας να εξασκεί αποτελεσματικά την

δικαιοδοσία και τον έλεγχο του επί πλοίων που φέρουν την σημαία του (Άρθρο 8 του Παραρτήματος 2).

Όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων αναφέρεται ότι κάθε κράτος νηολόγησης κατά την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης πρέπει να τηρεί την αρχή ότι ένα ικανοποιητικό μέρος της σύνθεσης του προσωπικού αποτελούμενο από τους αξιωματικούς και το υπόλοιπο πλήρωμα των πλοίων που φέρουν την σημαία του είναι υπήκοοι ή πρόσωπα εγκατεστημένα ή νόμιμα έχοντα μόνιμη διαμονή στο εν λόγω κράτος (Άρθρο 9 παρ.1 του Παραρτήματος 2)

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

3.2.6.1 Ιστορική εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ιδέας

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

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

- η Ελβετική Συνομοσπονδία(τέλος Μεσαίωνα έως το 1848)
- οι ενωμένες επαρχίες της Ολλανδίας(1579-1795)
- η Γερμανική Bund (1815-1866)

- η Αμερικανική Συνομοσπονδία(1781-1789)

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

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

α) ένωση κρατών χωρίς να υπάρχει εξάλειψη της εθνικής ταυτότητας των μελών της,

β) ένωση κρατών που αποτελούν ομοσπονδίες(Foedus=Συνθήκη) μεταξύ των κρατών αυτών.

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

Ο πρώτος θεωρητικός της συνομοσπονδίας ήταν ο Samuel Pufendorf, που στο τέλος του 17^{ου} αιώνα με το έργο του «De Jure Naturae» προσπάθησε να ορίσει το «σύστημα κρατών». Οι πρώτοι όμως που μίλησαν για την έννοια του κράτους ήταν ο Jean Bodin(Les six livres de la Republique-1576) και ο Johannes Althusius(Politika methodice digesta-1603). Επίσης σημαντικό θεωρητικό έργο προσέφεραν και οι Emmanuel Kant, Abbe de Saint Pierre, Jean Jacques Rousseau.

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

Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα στην Γερμανία γινόταν μεγάλη συζήτηση για τις έννοιες Bundestaat (ομοσπονδία) και Staatebund(συνομοσπονδία) με κυριότερους εκφραστές τους Georg Waitz(The Essence of the Federal State-1853), Max von Seydel(The Concept of the Federal State-1872) και άλλους.

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

Η πρόταση Marshall, λίγο πριν ανακοινωθεί το γνωστό ως Σχέδιο Μάρσαλ στις 5^η Ιουνίου 1947, αφορούσε κατ' αρχή όλη την Ευρωπαϊκή ήπειρο, αλλά κατόπιν παρέμβασης της Σοβιετικής Ένωσης οι χώρες του Ανατολικού Συνασπισμού δεν συμμετείχαν.

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

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

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

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

3.2.6.2 Τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

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

α) Συμβούλιο Υπουργών(Council)

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η πολιτική εξουσία ανήκει ουσιαστικά σε δύο θεσμούς, δηλαδή στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει αναβαθμιστεί και ο ρόλος του Κοινοβουλίου.

Το Συμβούλιο των Υπουργών, το οποίο αποτελείται από τους Υπουργούς των Κρατών-μελών, είναι *de facto* το νομοθετικό όργανο της Ένωσης, δηλαδή εκείνος ο θεσμός ο οποίος αποφασίζει. Όσον αφορά ειδικότερα τα θέματα ναυτιλίας, υπεύθυνο είναι το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών, όπου η Ελλάδα μετέχει με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η προεδρία στο Συμβούλιο εναλλάσσεται μεταξύ των κρατών-μελών κάθε έξι μήνες με αλφαβητική σειρά. Για την λήψη αποφάσεων απαιτείται ειδική πλειοψηφία ή ομοφωνία, ανάλογα με το θέμα και ό,τι προβλέπεται στη Συνθήκη της Ε.Ε. Στην πράξη, όμως, για την λήψη αποφάσεων σχεδόν πάντα επιδιώκεται η ομοφωνία, ώστε να φαίνεται προς τα έξω καλύτερη η εικόνα της Ένωσης. Το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών συνεδριάζει τουλάχιστον δύο φορές τον χρόνο στις Βρυξέλλες.

Το Συμβούλιο εκδίδει τις ακόλουθες πράξεις:

- Κανονισμός(Regulation), είναι ο κατ' εξοχήν νόμος της Ένωσης. Είναι δεσμευτικός προς όλα τα μέρη και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος-μέλος. Έχει γενικό χαρακτήρα και δεν αφορά συγκεκριμένα πρόσωπα ή περιπτώσεις. Επίσης ισχύει σε όλη την περιοχή της Ένωσης και υπερισχύει κάθε εθνικής νομοθεσίας.
- Οδηγία που είναι το δεύτερο κατά σειρά σπουδαιότητας νομικό εργαλείο πολιτικής της Ένωσης. Η Οδηγία είναι δεσμευτική μόνο ως προς το αποτέλεσμα που επιδιώκεται από το κράτος-μέλος, αλλά αφήνει την επιλογή του τρόπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των κρατών-μελών.

Απευθύνεται μόνον προς τα κράτη-μέλη και αντίθετα από τον Κανονισμό όχι άμεσα προς τους ιδιώτες.

- Απόφαση, που είναι δεσμευτική στο σύνολό της μόνον για αυτούς προς τους οποίους απευθύνεται.

Οι συνεδριάσεις του Συμβουλίου Υπουργών προετοιμάζονται από την γραμματεία του που εδρεύει στις Βρυξέλλες και από την λεγόμενη COREPER (Comite des Representants Permanents), δηλαδή την Επιτροπή Μονίμων Αντιπροσώπων. Η Επιτροπή αυτή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι πολύ σημαντική, διότι ουσιαστικά στο επίπεδο αυτό λαμβάνονται οι αποφάσεις σε όλα τα θέματα καθώς και την ναυτιλία. Μετά από πρόταση της Γαλλίας υπάρχουν δύο ειδών COREPER:

- η COREPER II που αποτελείται από τους Πρέσβεις των Μονίμων Αντιπροσωπειών των 15 χωρών διαπιστευμένους στην Ένωση, οι οποίοι υποβοηθούνται από τεχνικούς συμβούλους, και ασχολούνται με πολιτικά θέματα καθώς και τις εξωτερικές σχέσεις της Ένωσης και
- η COREPER I, με μέλη τους αναπληρωτές Μονίμους Αντιπροσώπους, που ασχολείται με άλλα θέματα περισσότερο τεχνικής φύσεως.

Η COREPER I, στην περίπτωση της ναυτιλίας, έχει ως μέλη ναυτιλιακούς ακολούθους ή τους ακολούθους μεταφορών των χωρών-μελών που αποτελούν την λεγόμενη ομάδα μεταφορών(transport group). Σημειωτέον ότι η Ελλάδα διαθέτει ναυτιλιακό ακόλουθο στην Μόνιμη Αντιπροσωπεία των Βρυξελλών. Στην COREPER συζητούνται τα διάφορα σχέδια κοινοτικών

οδηγιών, κανονισμών και αποφάσεων που έχει υποβάλλει η Επιτροπή για την ναυτιλία και μετά υποβάλλονται στους Υπουργούς προς τελική απόφαση.

β) Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης(Commission)

Το δεύτερο σημαντικό όργανο, είναι η Επιτροπή, που όπως και το Συμβούλιο εδρεύει στις Βρυξέλλες. Οι λειτουργίες και οι αρμοδιότητες της Επιτροπής αφορούν:

α) την πρωτοβουλιακή(initiative)λειτουργία, που αναφέρεται στην πιο σημαντική αρμοδιότητα της Επιτροπής, στην ανάληψη πρωτοβουλίας για την δημιουργία νομοθεσίας. Για τον σκοπό αυτό στην Επιτροπή έχουν δημιουργηθεί πολλές συμβουλευτικές επιτροπές, στις οποίες συμμετέχουν ανάλογα με το υπό συζήτηση θέμα εκπρόσωποι διαφόρων ομάδων συμφερόντων, που αποτελούν μεγάλη πηγή πληροφόρησης για την ανάπτυξη της κοινοτικής πολιτικής.

β) την κανονιστική(normative) λειτουργία, που αποτελεί τον θεματοφύλακα των Συνθηκών που διέπουν την Ευρωπαϊκή Ένωση.

γ) την διοικητική (administrative) λειτουργία, που αφορά την διαχείριση των ήδη συμφωνημένων κοινών πολιτικών, όπως π.χ. την Κοινή Αγροτική Πολιτική και την Τελωνειακή Ένωση.

Από την Επιτροπή ξεκινούν όλες οι κοινοτικές πράξεις υπό μορφή σχεδίου, οι οποίες αφού διέλθουν διάφορα στάδια επεξεργασίας, υποβάλλονται στο Συμβούλιο για την τελική απόφαση. Οι εργασίες της Επιτροπής προετοιμάζονται από τις 23 διαφορετικές Γενικές Διευθύνσεις(General

Directorate). Στην περίπτωση της ναυτιλίας, πρόκειται συνήθως για την Γενική Διεύθυνση VII των Μεταφορών ή κατά περίπτωση, και για άλλες, όπως η Γενική Διεύθυνση IV του Ανταγωνισμού. Στην Γενική Διεύθυνση 7 (DG VII) υφίσταται ένα τμήμα που ασχολείται με την ναυτιλία, απ' όπου ουσιαστικά ξεκινούν όλες οι κοινοτικές πράξεις της ναυτιλίας.

Οι Γενικές Διευθύνσεις της Επιτροπής είναι:

- DG I: Εξωτερικές Σχέσεις**
- DG II: Οικονομικά και Χρηματοδοτικά ζητήματα**
- DG III: Εσωτερική Αγορά και Βιομηχανικά ζητήματα**
- DG IV: Ανταγωνισμός**
- DG V: Απασχόληση, Κοινωνικά ζητήματα, Εκπαίδευση**
- DG VI: Γεωργία**
- DG VII: Μεταφορές**
- DG VIII: Ανάπτυξη**
- DG IX: Προσωπικό και Διοίκηση**
- DG X: Πληροφορίες, Επικοινωνία, Πολιτισμός**
- DG XI: Περιβάλλον, Προστασία Καταναλωτών, Ασφάλεια από την πυρηνική ενέργεια**
- DG XII: Επιστήμη, Έρευνα και Τεχνολογία**
- DG XIII: Τηλεπικοινωνίες, Πληροφορική**
- DG XIV: Αλιεία**
- DG XV: Χρηματοοικονομικοί θεσμοί, Εμπορικό Δίκαιο**

- DG XVI: Περιφερειακή Πολιτική**
- DG XVII: Ενέργεια**
- DG XVIII: Πιστώσεις και Επενδύσεις**
- DG XIX: Προϋπολογισμός**
- DG XX: Χρηματοοικονομικός Έλεγχος**
- DG XXI: Τελωνειακή Ένωση και Έμμεση φορολογία**
- DG XXII: Συντονισμός Διαρθρωτικών Μέσων**
- DG XXIII: Επιχειρήσεις**

γ) Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Το τρίτο όργανο, είναι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο όπως ήδη αναφέρθηκε μετά την Συμφωνία του Μάαστριχτ έχει αναβαθμιστεί με σημαντικές πλέον αρμοδιότητες ιδιαίτερα όσον αφορά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής. Οι εργασίες στο Κοινοβούλιο διεκπεραιώνονται ως επί το πλείστον στις 18 μόνιμες επιτροπές του, μεταξύ των οποίων είναι η 10η επιτροπή που αφορά τις Μεταφορές που ασχολείται με την ναυτιλία. Το Κοινοβούλιο δεν έχει μόνιμη έδρα. Έτσι ενώ υποστηρίζεται από Γραμματεία που εδρεύει στο Λουξεμβούργο, η ολομέλειά του συνεδριάζει στο Στρασβούργο και οι επιτροπές του στις Βρυξέλλες. Οι Ευρωβουλευτές μπορούν να υποβάλλουν ερωτήσεις προφορικές και γραπτές προς την Επιτροπή.

Οι επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι οι εξής:

1. επιτροπή Πολιτικών Υποθέσεων

2. επιτροπή Γεωργίας, Αλιείας και Τροφίμων
3. επιτροπή Προϋπολογισμού
4. επιτροπή Οικονομικών και Νομισματικών ζητημάτων και βιομηχανικής πολιτικής
5. επιτροπή Ενέργειας, Έρευνας και Τεχνολογίας
6. επιτροπή Εξωτερικών Οικονομικών Σχέσεων
7. επιτροπή Νομικών ζητημάτων και Δικαιωμάτων του Πολίτη
8. επιτροπή Κοινωνικών Δικαιωμάτων και Απασχόλησης
9. επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής και Περιφερειακού Σχεδιασμού
10. επιτροπή Μεταφορών
11. επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Προστασίας Καταναλωτή
12. επιτροπή Νεότητας, Πολιτισμού, Εκπαίδευσης, Πληροφοριών και Αθλητισμού
13. επιτροπή Ανάπτυξης και Συνεργασίας
14. επιτροπή Ελέγχου του Προϋπολογισμού
15. επιτροπή Θεσμικών θεμάτων
16. επιτροπή Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ελέγχου Εντολής και Ασυλιών
17. επιτροπή Δικαιωμάτων των Γυναικών
18. επιτροπή Αναφορών

δ) Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

Το τέταρτο όργανο, είναι το Δικαστήριο που εδρεύει στο Λουξεμβούργο και αποτελείται από δικαστές κάθε χώρας. Το Δικαστήριο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της νομιμότητας των πράξεων των κοινοτικών θεσμών, δηλαδή των κανονισμών, των οδηγιών και των αποφάσεων. Στο Δικαστήριο, όμως επειδή δεν μπορεί να λάβει μόνο του κάποια πρωτοβουλία, πρέπει να προηγηθεί αίτηση από τους ενδιαφερόμενους για να έλθουν σ' αυτό διάφορες υποθέσεις προσφυγών. Τέτοιες προσφυγές μπορούν να είναι π.χ. της Επιτροπής κατά κάποιων κρατών-μελών που δεν συμμορφώνονται με την Κοινοτική νομοθεσία ή των κρατών-μελών κατά της νομιμότητας κάποιων πράξεων του Συμβουλίου ή υποθέσεις που υποβάλλονται από εθνικά δικαστήρια προς ερμηνεία του Κοινοτικού Δικαίου.

Εκτός των 4 παραπάνω βασικών οργάνων σημαντικό ρόλο σε ότι αφορά την ναυτιλία έχουν ακόμη:

ε) Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή είναι ένα είδος συμβουλίου που αποτελείται από αντιπροσώπους ομάδων συμφερόντων όλων των παραγωγικών τάξεων με εκπροσώπους εργοδοτών, εργαζομένων και ελευθέρων επαγγελματιών. Το όργανο αυτό έχει συμβουλευτικές αρμοδιότητες προς την Επιτροπή και η γνωμοδότησή του είναι υποχρεωτική όταν αυτή απαιτείται.

στ) ECSA

Από πλευράς εργοδοτών τα θέματα της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρακολουθεί η ECSA, δηλαδή η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων. Στο διοικητικό της συμβούλιο μετέχουν οι ενώσεις εφοπλιστών όλων των χωρών της Ε.Ε., εκτός του Λουξεμβούργου.

ζ) Συνδικαλιστική Επιτροπή Εργαζομένων στις Μεταφορές

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση μια αντίστοιχη ομάδα πίεσης από την πλευρά των ναυτικών, αποτελεί η Συνδικαλιστική Επιτροπή Εργαζομένων στις Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Committee of Transport Workers Unions in the European Community), στην οποία μετέχει η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Συχνά πραγματοποιούνται τριμερείς συναντήσεις μεταξύ της Επιτροπής, της ECSA και της Συνδικαλιστικής Επιτροπής Εργαζομένων στις Μεταφορές.

3.2.6.3 Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΟΚ έως το 1985

Όπως θα αναφερθεί και σε παρακάτω κεφάλαιο το 1985 αποτελεί σημαντικό έτος για την ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ, δεδομένου ότι από τότε άρχισε κυρίως να κινητοποιείται η Επιτροπή και το Συμβούλιο για θέματα που αφορούσαν την ναυτιλία. Το έτος αυτό ήταν κρίσιμο γιατί τότε υπεβλήθη (και υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 1986) από την Επιτροπή προς το Συμβούλιο

Υπουργών η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία αναφέρεται με την λεγόμενη Λευκή Βίβλο στην ολοκλήρωση της Εσωτερικής Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Πριν όμως γίνει αναφορά στις προτάσεις της Λευκής Βίβλου για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής κοινής ναυτιλιακής πολιτικής θα πρέπει ιστορικά να δούμε τις ως τότε ενέργειες της ΕΟΚ όσον αφορά διάφορα ναυτιλιακά θέματα.

Η Συνθήκη της Ρώμης είχε προβλέψει με το Άρθρο 74 την επιδίωξη μιας κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Το Άρθρο 84 παρ.1 της Συνθήκης αναφέρει ρητά ότι οι διατάξεις του Άρθρου 74 ισχύουν μόνο για τις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Έτσι, όπως είναι σαφές, είχαν εξαιρεθεί οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Το Συμβούλιο όμως διατηρούσε στην παράγραφο 2 του ίδιου Άρθρου το δικαίωμα να αποφασίσει, με την τότε ισχύουσα ομοφωνία, εάν θα θεσπιστούν και τι είδους μέτρα σχετικά με τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Το 1975 η Γαλλία υπέβαλε υπόμνημα στο Κοινοτικό Συμβούλιο, στο οποίο πρότεινε να διατυπωθεί κοινή ναυτιλιακή πολιτική, ενεργοποιώντας έτσι το άρθρο 84, παράγραφος 2. Η Γαλλική πρόταση κάλυπτε θέματα όπως την εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας στα κοινοτικά σκάφη, το να θεωρούν υποβαθμισμένα τα πλοία που δεν ανήκουν στην Ε.Ο.Κ., και επίσης να εναρμονιστούν οι ναυτιλιακές πολιτικές των χωρών μελών. Μια περιεκτική έκθεση περί θαλασσιών μεταφορών στην Κοινότητα εκπονήθηκε για λογαριασμό της Κοινοτικής Επιτροπής που είναι αρμόδια για θέματα περιφερειακής πολιτικής,

περιφερειακού σχεδιασμού και μεταφορών. Η έκθεση υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κι ακολούθως έγινε δεκτή (23/3/1977) κι αυτό θεωρείται ως το πρώτο βήμα για τη θέσπιση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

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

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

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

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

Αναφορικά με τον αθέμιτο ανταγωνισμό ορισμένων τρίτων χωρών το Συμβούλιο δεν κατονόμασε τους στόλους της COMECON, ούτε αποφάσισε τη λήψη ανταποδοτικών μέτρων που προτάθηκαν, όπως παρεμπόδιση των δραστηριοτήτων της COMECON στο ναυτιλιακό τομέα σε χώρες της Ε.Ο.Κ., θέσπιση κατωτάτων αμοιβών, κλπ. Συμφωνήθηκε απλώς να δημιουργηθεί ένας φορέας παρακολούθησης που θα δίνει πληροφορίες στα μέλη για τις κινήσεις σκαφών που εκτελούν εμπόριο για λογαριασμό του κράτους τους, ή φέρουν σημαία ευκαιρίας. Επίσης ο φορέας αυτός να δίνει πληροφορίες για το φορτίο και τους ναύλους που ζητούν τα προαναφερθέντα πλοία. Έτσι, το συμβούλιο θα αποκτούσε στοιχεία για να λάβει τα αντίμετρα. Η παραπάνω απόφαση ήταν αποτέλεσμα συμβιβασμού μεταξύ των απόψεων κάποιων χωρών-μελών όπως η Γαλλία και η Μ. Βρετανία, που ο στόλος της ασχολείται κατά μεγάλο μέρος με διαμετακομιστικό εμπόριο τρίτων χωρών. Η Γαλλία δεν ήθελε να διαφοροποιήσουν τα μέλη της Ε.Ο.Κ. τη συμπεριφορά τους μόνο

προς τη ναυτιλία της Ε.Σ.Σ.Δ. μια και δεν ήταν ανταγωνιστική προς τη ναυτιλία της Γαλλίας. Αν όμως οι χώρες της COMECON έκαναν αντίποινα, τότε η Γαλλία θα έχανε πολλά. Η έλλειψη συμφωνίας των μελών της Ε.Ο.Κ., ευθύνεται για την ανικανότητα του Συμβουλίου τότε να πάρει ομόφωνη θέση ως προς τον UNCTAD LINER CODE.

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

κατανομής φορτίου, όπως προβλέπει ο UNCTAD LINER CODE. Γι' αυτό ενδιαφέρονταν για τη διατύπωση μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών μελών, που να ασχολείται κυρίως με διεθνή ναυτιλιακά θέματα. Παρακάτω σε άλλο κεφάλαιο θα γίνει εκτενής αναφορά στο «Πακέτο των Βρυξελλών» (Brussels Package), όπως ονομάζεται η κοινή θέση των κρατών-μελών της τότε ΕΟΚ, στην οποία δεν ανήκε ακόμη η Ελλάδα, σχετικά με τον Κώδικα Τακτικών Γραμμών της UNCTAD (Κανονισμός 954/79).

Με την ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ., ο κοινοτικός στόλος αυξήθηκε σε 28% του παγκόσμιου στόλου και σε 33% αν ληφθεί υπόψη το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου. Έτσι η ΕΟΚ, έγινε τότε η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Χαρακτηριστικό είναι ότι το μερίδιο των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και των αναπτυσσομένων χωρών της Ασίας ήταν αντίστοιχα 9% και 8%.

Η προσθήκη του ελληνικού στον κοινοτικό στόλο δυνάμωσε τότε τη διαπραγματευτική δύναμη της Ε.Ο.Κ. σε διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με τη ναυτιλία, όπως π.χ. UNCTAD, IMO, ILO και στη συνέχεια GATT, καθώς και σε παγκόσμιες συνδιασκέψεις όπου συζητούνταν ναυτιλιακά θέματα. Το ότι η Ε.Ο.Κ. έγινε η ισχυρότερη ομάδα πίεσης στην παγκόσμια ναυτιλία ήταν ένα σημαντικό εμπόδιο εναντίον των αποπειρών που για τις χώρες επιθυμούσαν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά θαλασσίων μεταφορών ήταν πλέον ένας σημαντικός αντίπαλος (σταδιακό DUMPING από χώρες κρατικού εμπορίου ή ανάπτυξη στόλων για καθαρά

εθνικούς σκοπούς από αναπτυσσόμενες χώρες, διακρίσεις σημαιών κλπ.). Επίσης λόγω της ενίσχυσης της διαπραγματευτικής δύναμης της Ε.Ο.Κ. αποτέλεσε έναν πιο αποτελεσματικό τρόπο αντιμετώπισης καταστάσεων όπως αυτές που περιγράφηκαν προηγουμένως, δεν ήταν πλέον αναγκαία η προσφυγή της σε ανταποδοτικά μέτρα. Τελική κατάληξη μπορεί να είναι η πλήρης εγκατάλειψη της αρχής περί ελευθερίας των θαλασσών και μια δραματική μείωση της σημασίας των δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η είσοδος της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ., είχε ως αποτέλεσμα η αναλογία δυνάμεων στον τομέα της ναυτιλίας να κλίνει προς το μέρος των CROSS TRADERS, οι οποίες έλεγχαν πια τη ναυτιλιακή πολιτική. Έτσι, η Ε.Ο.Κ. διαδραμάτισε πιο ενεργό ρόλο σε διεθνή ναυτιλιακά θέματα όπως π.χ. στην προσπάθεια αναθεώρησης του UNCTAD LINER CODE, όπου αυτός βρισκόταν σε αντίθεση με τη Συνθήκη της Ρώμης (Brussels Package). Η αύξηση της χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου που επέφερε η είσοδος της Ελλάδας, δημιούργησε μια κατάσταση στην οποία η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών της Ε.Ο.Κ. υπερέβαινε τις ανάγκες του διαμετακομιστικού της θαλασσίου εμπορίου. Εξάλλου όσον αφορά τις εξαγωγές της ΕΟΚ, που αποτελούνταν κυρίως από βιομηχανικά προϊόντα, τα οποία διακινούνται βασικά με πλοία τακτικών γραμμών, η ελληνική ναυτιλία, υστερούσε στον τομέα των εξαγωγών της ΕΟΚ. Η ελληνική ναυτιλία απασχολείται σήμερα κατά 95% σε μεταφορές ξηρών φορτίων χύδην καθώς και υγρών φορτίων, ενώ μόνο

κατά 5% απασχολείται σε τακτικές γραμμές. Η ελληνική ναυτιλία διενεργεί σχεδόν αποκλειστικά υπερπόντιες μεταφορές για λογαριασμό τρίτων χωρών (CROSS TRADER) και έτσι δεν δημιουργεί προβλήματα για τις ναυτιλίες άλλων χωρών-μελών, οι οποίες απασχολούνται αποκλειστικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς την δική τους χώρα.

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη με το Άρθρο 16 τροποποιεί αρκετά άρθρα της Συνθήκης της Ρώμης. Έτσι στο Κεφάλαιο IV, με τίτλο Μεταφορές, το Άρθρο 74 παρέμεινε και έχει ως εξής: «Τα κράτη μέλη επιδιώκουν τους στόχους της συνθήκης όσον αφορά το αντικείμενο του παρόντος τίτλου στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών».

Το Άρθρο 84 παρ.2 όπως τροποποιήθηκε έχει ως εξής: «Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές».

«Είναι εφαρμοστέες οι διαδικαστικές διατάξεις του Άρθρου 75, παράγραφοι 1 και 3».

Όπως ήδη αναφέρθηκε οι τροποποιήσεις αφορούν την εφαρμογή οποιασδήποτε απόφασης του Συμβουλίου με βάση την ειδική πλειοψηφία, αντί της ομοφωνίας και στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2, που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 3 του Άρθρου 75, στις οποίες ειδικά στην παράγραφο 3 η λήψη αποφάσεων θα γίνεται με βάση την ομοφωνία όταν η εφαρμογή τους θα ήταν δυνατό να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση

σε ορισμένες περιοχές όπως και την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών. Η παράγραφος αυτή ήταν η κύρια επιχειρηματολογία της Ελλάδας κατά τις συζητήσεις του θέματος της άρσης του προνομίου της ακτοπλοΐας.

3.2.6.4 Κανονισμός 954/79 (Πακέτο των Βρυξελών-Brussels Package)

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

Τρεις χώρες-μέλη της τότε ΕΟΚ, δηλαδή το Βέλγιο, η Γαλλία και η Δυτική Γερμανία, επιζητούσαν να επικυρώσουν τον Κώδικα και να αρχίσουν τις διαδικασίες της εφαρμογής του. Άλλες χώρες όμως όπως η Μ. Βρετανία,

επεδίωκαν να προχωρήσουν όλες οι χώρες-μέλη μαζί και να θέσουν κοινή επιφύλαξη αποδοχής του.

Έτσι λοιπόν τα τότε κράτη-μέλη με τον Κανονισμό 954/79 (Παράρτημα 6-Τόμος Γ) ανέλαβαν την πολιτική δέσμευση κύρωσης του Κώδικα με τις εξής επιφυλάξεις:

α) Ο Κώδικας εφαρμόζεται καθ' ολοκληρίαν στο εμπόριο μεταξύ αναπτυσσόμενων χωρών και των χωρών της ΕΟΚ.

β) Η κατανομή φορτίων 40/40/20 δεν εφαρμόζεται στο εμπόριο μεταξύ χωρών της ΕΟΚ και βάσει αμοιβαιότητας είναι δυνατόν να μην εφαρμόζεται μεταξύ ΕΟΚ και των άλλων χωρών του ΟΟΣΑ (δηλαδή τότε ακόμη της Ελλάδας).

γ) Το μερίδιο που ανήκει στις ναυτιλιακές εταιρίες Τακτικών Γραμμών των κρατών-μελών της ΕΟΚ στο Εμπόριο με τις αναπτυσσόμενες χώρες ανακατανέμεται μεταξύ των εταιριών της ΕΟΚ με ομόφωνη απόφαση Εμπορικών κριτηρίων.

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

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

μπορέσει η Ελλάδα να συμμετάσχει στην εκπόνηση και στην διαπραγμάτευση του Κανονισμού αυτού.

3.2.6.5 Ανάλυση των 4 Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

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

α) Κανονισμός Νο 4055/86

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

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

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

Ειδικότερα για την Ελλάδα ισχύει ότι:

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

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

Το καμποτάζ αίρεται για εκείνους τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος (άρθρο 1):

Στην έννοια του «κοινοτικού πλοιοκτήτη» περιλαμβάνονται και οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι μεν εγκατεστημένες, εκτός Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών-μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος-μέλος (άρθρο 2, παρ.2γ).

Το καμποτάζ αίρεται και για τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία θα νηολογηθούν στο νηολόγιο EUROS, αφότου το Συμβούλιο θα εγκρίνει το νηολόγιο αυτό.

Η απελευθέρωση γίνεται κατά στάδια και όχι, κατ' ανάγκην, ενιαία για όλες τις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές (άρθρ.6).

Ειδικότερα παρέχεται δυνατότητα να ανασταλεί προσωρινά η εφαρμογή του κανονισμού:

- στις κρουαζιέρες, μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1995.
- στις μεταφορές πετρελαίου, πετρελαιοειδών και ποσίμου νερού, μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1997
- στις μεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1998.

- στις τακτικές επιβατικές γραμμές και στις τακτικές πορθμειακές γραμμές μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1999.

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

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

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

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

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

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

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

Επίσης η νομοθεσία του κράτους υποδοχής διέπει την επάνδρωση πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή τύπου, που διενεργούν εσωτερικές

μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων των νήσων ή μεταξύ λιμένων των νήσων του κράτους υποδοχής.

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

β) Κανονισμός 4056/86

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

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

γ) Κανονισμός 4057/86

Αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις Θαλάσσιες μεταφορές.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό δημιουργείται ένας μηχανισμός για την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών dumping των ναύλων από εφοπλιστές τρίτων χωρών, που απολαμβάνουν διάφορα μη εμπορικής φύσης

προνόμια στη χώρα τους, όπως οι κρατικές επιδοτήσεις ή ο καταμερισμός φορτίων. Ο μηχανισμός αυτός προβλέπει την επιβολή αντισταθμιστικών τελών όταν θίγονται κοινοτικοί εφοπλιστές σε συγκεκριμένα εμπόρια.

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

δ) Κανονισμός 4058/86

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

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

3.2.7 Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου

(GATT - General Agreement on Trade and Tariffs)

3.2.7.1 Ιστορικό δημιουργίας της GATT

Για να παρουσιαστεί σωστά το ιστορικό δημιουργίας της GATT πρέπει πρώτα να περιγραφούν η πολιτική κατάσταση και οι οικονομικές συνθήκες λίγο πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, λίγο πριν από το τέλος του καθώς και λίγο μετά. Ήδη λίγο πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και όσον αφορά τις εμπορικές συμφωνίες μεταξύ των διαφόρων κρατών φαινόταν ότι η επίλυση των πολλών προβλημάτων θα ήταν εφικτή μόνο μέσω πολυμερών διαπραγματεύσεων, και όχι μέσω των διμερών ή /και ολιγομερών διαπραγματεύσεων. Οι πολυμερείς διαπραγματεύσεις αποτελούν ως γνωστόν το πρώτο στάδιο της απελευθέρωσης του εμπορίου.

Μετά την Συμφωνία της Γιάλτας και την λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι ΗΠΑ στήριξαν την οικονομική ανασυγκρότηση της Δυτικής Ευρώπης με το σχέδιο Μάρσαλ, καθώς και εκείνη της Ιαπωνίας, με το σκεπτικό της οικονομικής ενίσχυσης των χωρών αυτών ενάντια στον ανερχόμενο και αναδυόμενο τότε ανατολικό συνασπισμό.

Την εποχή εκείνη είχαν αρχίσει να επικρατούν όσον αφορά τον τομέα του διεθνούς εμπορίου οι νεοφιλελεύθερες αντιλήψεις των ΗΠΑ, οπότε η περαιτέρω απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου γινόταν πια περισσότερο αποδεκτή.

Έτσι τότε οι διεθνείς συνθήκες θεωρήθηκαν πλέον ώριμες για την δημιουργία του κατάλληλου διεθνούς καθεστώτος, δηλαδή την ίδρυση ενός διεθνούς οργανισμού που θα εξέφραζε την φιλελεύθερη οικονομική πολιτική και θα ήταν σε στενή συνεργασία με τους άλλους αντίστοιχους οργανισμούς που δημιουργήθηκαν μετά την Συμφωνία του BRETTON WOODS. Σύμφωνα με την συμφωνία αυτή που έγινε το 1944 και στην οποία επισημοποιήθηκε η πρωτοκαθεδρία των ΗΠΑ στον διεθνή εμπορικό και οικονομικό χώρο, δημιουργήθηκαν δύο άλλοι οργανισμοί το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (International Monetary Fund) και η Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank), που σκοπό είχαν την ανάπτυξη των γεωπολιτικών συμφερόντων των αμερικανικών επιχειρήσεων αρχικά στην Δυτική Ευρώπη και την Ιαπωνία.

Ιστορικά αξίζει να αναφερθεί ότι οι πρώτες απόψεις των ΗΠΑ για την δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού εμπορίου εκφράστηκαν το 1945, κατά την διάρκεια διμερών διαπραγματεύσεων μεταξύ των ΗΠΑ και της Μ.Βρετανίας, τα αποτελέσματα των οποίων δημοσιεύτηκαν στο φυλλάδιο με τον τίτλο: «Proposals for Expansion of World Trade and Employment», (Department of State, Publication 2411, Commercial Policy Series 79, 1945).

Από το 1947 οι ΗΠΑ είχαν την πρωτοβουλία και ξεκίνησαν την προσπάθεια δημιουργίας ενός διεθνούς οργανισμού εμπορίου με αποτέλεσμα το 1948 την υιοθέτηση του «Χάρτη της Αβάνας» (Havana Charter), λόγω του ότι η σύνοδος αυτή είχε συνέλθει στην Αβάνα της Κούβας. Σύμφωνα με αυτόν συνεστήθη ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου (International Trade Organization-ITO). Κατά

την διάρκεια όμως των διαβουλεύσεων για την τελική μορφή των διατάξεων του ΙΤΟ, 23 κράτη που συμμετείχαν στη σύνοδο αυτή με ηγέτη τις ΗΠΑ και ακολουθούμενες από άλλες αναπτυγμένες χώρες, με την δικαιολογία ότι οι διεθνείς συνθήκες δεν ήταν ακόμη ώριμες για την διεθνοποίηση του εμπορίου, αποφάσισαν να υιοθετήσουν και να θέσουν προσωρινά σε λειτουργία μόνο το Μέρος IV του Χάρτη της Αβάνας, που στην πραγματικότητα ήταν οι αρχικές διατάξεις της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (General Agreement on Tariffs and Trade-GATT). Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι ο κύριος λόγος της αλλαγής της πολιτικής των ΗΠΑ, όσον αφορά την δημιουργία ενός Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου (που ήταν πολιτική του τότε ευρισκόμενου στην εξουσία Δημοκρατικού Κόμματος των ΗΠΑ), ήταν η ανάληψη της κυβέρνησης από το Ρεπουμπλικανικό Κόμμα και η μη κύρωση από το Αμερικανικό Κογκρέσο των διατάξεων της ίδρυσής του. Την ίδια περίοδο είχαν αρχίσει διάφορες κινήσεις πολλών κρατών για την δημιουργία εμπορικών ενώσεων με υπερεθνικό χαρακτήρα, όπως και εφαρμόστηκε λίγο μετά από το Σύμφωνο των Άνδεων, δηλαδή την Κοινή Αγορά των χωρών της Λατινικής Αμερικής (LAFTA) και το Σύμφωνο της Ρώμης, την Κοινή Αγορά ορισμένων ευρωπαϊκών χωρών.

Έτσι από την 1/1/1948 ιδρύθηκε στην Γενεύη η GATT, αρχικά με την συμμετοχή των πρώτων 23 κρατών και αμέσως μετά με 32 κράτη. Τα ιδρυτικά μέλη ήταν: Αυστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, Βιρμανία, Καναδάς, Σρί Λάνκα, Χιλή, Κίνα, Κούβα, Τσεχοσλοβακία, Γαλλία, Ινδία, Λίβανος, Λουξεμβούργο,

Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πακιστάν, Ζιμπάμπουε, Συρία, Ν. Αφρική, Ηνωμένο Βασίλειο και ΗΠΑ. Από αυτές αποχώρησαν λίγο αργότερα η Κίνα, η Συρία και ο Λίβανος. Την ίδια εποχή αποφασίστηκε η εγκατάσταση της Γραμματείας της στην Γενεύη και η προσωρινή ανάθεση της παρακολούθησης εφαρμογής και εξέλιξης των συμφωνιών για το ελεύθερο εμπόριο στην GATT έως ότου θα επικυρώνονταν από τα συμβαλλόμενα μέρη ο ITO (International Trade Organization).

Σύμφωνα με τα στοιχεία Μαρτίου 1992, τα Συμβαλλόμενα Μέρη(Parties) της GATT (και όχι μέλη -members- λόγω του ότι η GATT αποτελεί μία πολυμερή συμφωνία και όχι διεθνή οργανισμό) είναι 103 τακτικά μέρη και 29 συνδεδεμένα. Σ' αυτά ανήκουν το σύνολο των αναπτυσσόμενων χωρών, ένα μεγάλο μέρος των αναπτυσσόμενων χωρών, και μερικές από πρώην σοσιαλιστικές χώρες, όπως η Γιουγκοσλαβία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Ρουμανία και η Τσεχοσλοβακία καθώς επίσης και η Κούβα.

Μετά τα παραπάνω είναι κατανοητό ότι η GATT δεν είναι ένας διεθνής οργανισμός, αν και de facto θεωρείται ως ένας εξειδικευμένος Οργανισμός για θέματα διεθνούς εμπορίου, αλλά μία Συμφωνία που χρησιμοποιούνταν ως πλαίσιο για τις εμπορικές διαπραγματεύσεις. Η GATT περιέχει το σύνολο των αρχών και κανονισμών που ρυθμίζουν την διενέργεια του διεθνούς εμπορίου μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών και ως εκ τούτου χαρακτηρίζεται ως το Σύνταγμα του Διεθνούς Εμπορίου, δεδομένου ότι:

α) περιέχει το σύνολο των βασικών κανόνων που διέπουν το διεθνές εμπόριο,

β) επηρεάζει τις οικονομικές επιλογές των κυβερνήσεων και τις ανάλογες εθνικές διατάξεις ενθαρρύνοντας, ουσιαστικά, την προστασία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και την περαιτέρω απελευθέρωση του εμπορίου,

γ) βοηθά στο συντονισμό και την συνεργασία των εθνικών οικονομικών πολιτικών, προς ένα διεθνές σύστημα, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην ορθολογικότερη κατανομή των πόρων,

δ) αποθαρρύνει τις προσπάθειες επηρεασμού των εθνικών επιλογών προς την λήψη μέτρων που οδηγούν στον προστατευτισμό και απομονωτισμό, από τις λεγόμενες «ομάδες συμφερόντων ή πίεσης», σε συντεχνιακό ή πολιτικό επίπεδο.

Για την ακρίβεια η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου είναι ο μόνος θεσμός στο διεθνές εμπόριο παγκοσμίου εμβέλειας, που περιέχει ορισμένους κανόνες υποχρεωτικού χαρακτήρα. Γι' αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως το σημαντικότερο διεθνές καθεστώς στο χώρο του εμπορίου. Στην διεθνή βιβλιογραφία ορίζεται ότι διεθνές καθεστώς είναι οι πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών, με στόχο την ρύθμιση και τον συντονισμό των εθνικών ενεργειών οι οποίες λαμβάνουν χώρα σε ένα συγκεκριμένο πεδίο των διεθνών σχέσεων.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι περίπου 50 χρόνια μετά τον Χάρτη της Αβάνας και την παραλίγο δημιουργία του ΙΤΟ, ιδρύθηκε μετά τις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου-ΠΟΕ (World Trade Organization-WTO).

Από τότε που ιδρύθηκε η GATT και με την πάροδο του χρόνου η ανταγωνιστική και τεχνολογική υπεροχή των ΗΠΑ άρχισε να μειώνεται, ενώ αντίστοιχα αυξανόταν η οικονομική δύναμη της Ιαπωνίας και της Δυτικής Ευρώπης. Σ' όλα αυτά τα χρόνια εφαρμόστηκε χωρίς κανένα εμπόδιο στο διεθνές εμπόριο η πρακτική του ελεύθερου εμπορίου, η οποία χρησιμοποιήθηκε από τις ΗΠΑ για την διεύρυνση των εξαγωγών τους.

3.2.7.2. Λειτουργική Δομή της GATT

Η λειτουργική δομή της GATT εμφανίζεται στο Διάγραμμα 3.4-Τόμος Β.

Η Γραμματεία της GATT, που εδρεύει στη Γενεύη και που συνεχίζει να αποτελεί την Γραμματεία της ΠΟΕ, έχει περίπου 400 στελέχη που στην πλειοψηφία τους είναι υψηλοτάτου επιπέδου εμπειρογνώμονες με επικεφαλής τον Γενικό Διευθυντή.

Το ανώτατο όργανο της GATT είναι η Σύνοδος των Συμβαλλομένων Μερών και που συνέρχεται μία φορά τον χρόνο.

Το Συμβούλιο των Αντιπροσώπων, που αποτελείται από τους επικεφαλής των αντιπροσωπειών των Συμβαλλομένων Μερών, συνέρχεται 9 φορές τον χρόνο και οι αρμοδιότητές του είναι να αποφασίζει για όλα τα τρέχοντα θέματα καθώς και για τα πιθανά επείγοντα θέματα.

Η πιο σημαντική εργασία των επιμέρους θεμάτων όμως γίνεται στις Ειδικές Επιτροπές, την Συμβουλευτική Ομάδα των 18, την Ομάδα 7+7, τις Ομάδες

Εργασίας (working groups) και τις Ειδικές Ομάδες Εμπειρογνομόνων, γνωστές ως panels.

Οι Ειδικές Επιτροπές ασχολούνται με την μελέτη των σημαντικών και ζωτικών θεμάτων της GATT. Οι κυριότερες είναι η Επιτροπή Εμπορίου και Ανάπτυξης, η Επιτροπή Ισοζυγίου Πληρωμών και οι ad hoc επιτροπές για τις εμπορικές διαπραγματεύσεις. Έργο τους είναι μεταξύ άλλων οι αιτήσεις προσχώρησης στην GATT, η εξασφάλιση της ομαλότητας στην άσκηση της πολιτικής των Συμβαλλομένων Μερών σε σχέση με τους κανόνες της GATT, η όπως στις πρακτικές anti-dumping, στις δασμολογικές παραχωρήσεις, στις δασμολογικές αξίες, στις κρατικές προμήθειες, στις επιδοτήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα κ.λ.π., και η εξέταση των εμπορικών και οικονομικών συνθηκών των Συμβαλλομένων Μερών που χρησιμοποιούν εμπορικούς περιορισμούς προκειμένου να προφυλάξουν το ισοζύγιο πληρωμών τους, καθώς επίσης η επίλυση οικονομικών και διοικητικών θεμάτων και η κατάρτιση του προϋπολογισμού της GATT.

Η συμβουλευτική Ομάδα των 18, ονομάζεται έτσι επειδή αποτελείται από αντιπροσώπους των 18 κυριότερων Συμβαλλομένων Μερών και η σύνθεση της, που ανανεώνεται ανά διετία, περιλαμβάνει υποχρεωτικά 10 από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αποτελεί ένα από τα 18 μόνιμα μέλη της. Ο σκοπός αυτής της Ομάδας είναι η παρακολούθηση των εξελίξεων του διεθνούς εμπορίου και ο συντονισμός των εργασιών της GATT

με εκείνες των άλλων δύο αντίστοιχων Οργανισμών, δηλαδή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και της Παγκόσμιας Τράπεζας.

Η Ομάδα 7+7, ονομάζεται έτσι επειδή απαρτίζεται από 7 εκπροσώπους των αναπτυγμένων χωρών και 7 των αναπτυσσόμενων. Κύριο έργο της είναι η ισορροπία στις σχέσεις μεταξύ των αναπτυγμένων και των αναπτυσσόμενων χωρών και η διευθέτηση πιθανών προβλημάτων ή ακόμη και κρίσεων μεταξύ των.

Οι Ομάδες Εργασίας λειτουργούν κατά περίπτωση με σκοπό να επιλύουν συγκεκριμένα προβλήματα και να εκπονούν συγκεκριμένες μελέτες.

Τέλος, οι Ειδικές Ομάδες Εμπειρογνομόνων (panels) αποτελούνται από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες που λειτουργούν ως διαιτητές στα πλαίσια του μηχανισμού επίλυσης διαφορών της GATT και έργο τους είναι η επίλυση διαφορών μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.

3.2.7.3. Θεσμικοί Μηχανισμοί της GATT

Οι βασικές αρχές της GATT είναι:

- η απελευθέρωση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών
- η απουσία κάθε είδους διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ των μελών της και
- η αμοιβαιότητα σε κάθε είδους συναλλαγές και παραχωρήσεις μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών

Για να υλοποιηθούν οι βασικές αρχές υπάρχουν στην GATT 3 κύριοι τομείς θεσμικών μηχανισμών:

1. Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου

2. Οι Κώδικες

3. Οι Τομεακές Συμφωνίες

Οι κυριότεροι κανόνες λειτουργίας της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου αφορούν:

α) την διεξαγωγή των διεθνών εμπορικών συναλλαγών χωρίς διακριτική μεταχείριση (Ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους-Most Favoured Nation Clause)

Η Ρήτρα αυτή, που θεωρείται και ο ακρογωνιαίος λίθος της φιλοσοφίας της GATT, αναφέρεται στην περίπτωση που κάποιο Συμβαλλόμενο Μέρος πραγματοποιεί κάποια ευνοϊκή εμπορική προσφορά σε κάποιο άλλο. Τότε υποχρεούται να διευρύνει την προσφορά του και σε όλα τα υπόλοιπα Συμβαλλόμενα Μέρη. Με τον τρόπο αυτό οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών γίνεται πολυμερής.

β) την προστασία της εγχώριας βιομηχανίας, αποκλειστικά μέσω δασμολογικών ρυθμίσεων και όχι μέσω άλλων εμπορικών μέτρων, και την προοδευτική κατάργησή των

γ) την αποθάρρυνση της χρήσης του μέτρου των ποσοτικών περιορισμών

δ) την δυνατότητα άσκησης άμεσης ενέργειας και χρήσης ρητρών διαφυγής όταν αντιμετωπίζονται προβλήματα στην οικονομία τους μέσω εξαιρέσεων που δίνονται προς τα Συμβαλλόμενα Μέρη είτε όταν αναφέρονται ρητά στο κείμενο

της GATT (exemptions) είτε όταν δίνονται μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου κράτους (waivers).

Οι Κώδικες, που αποτελούν ξεχωριστές ειδικές συμφωνίες στα πλαίσια της GATT, ισχύουν μόνο για ορισμένα Συμβαλλόμενα Μέρη και η λειτουργία τους είναι ανεξάρτητη από τις παραδοσιακές λειτουργίες της GATT. Ο κύριος σκοπός τους είναι ο περιορισμός και ο έλεγχος συγκεκριμένων περιοριστικών προστατευτικών πρακτικών που οδηγούν σε στρέβλωση του εμπορίου.

Στα πλαίσια της GATT οι σημαντικότεροι Κώδικες θεωρούνται οι εξής:

- Κώδικας για τις επιδοτήσεις και το dumping
- Κώδικας για την τελωνειακή εκτίμηση της αξίας των εισαγόμενων προϊόντων
- Κώδικας για τις δημόσιες αγορές ή τις κρατικές προμήθειες
- Κώδικας για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο
- Κώδικας για τις διαδικασίες σχετικά με θέματα αδειών εισαγωγής

Τέλος, στα πλαίσια της GATT υπάρχουν ειδικές Τομεακές Συμφωνίες που περιλαμβάνουν ρυθμίσεις σχετικές με την αντιμετώπιση προβλημάτων σε συγκεκριμένους κρίσιμους τομείς του διεθνούς εμπορίου, όπως:

-Η Πολυϊνική Συμφωνία

-Η Συμφωνία για το Εμπόριο Αεροσκαφών

-Η Συμφωνία για τα Γαλακτομικά Προϊόντα

Η Συμφωνία για το Βόειο Κρέας

3.2.7.4.Εξέλιξη της GATT έως τον Γύρο της Ουρουγουάης

Στο διάστημα που μεσολάβησε από την δημιουργία της GATT έως την έναρξη των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης ή του Μοντεβιδεο, (που άρχισε τον Σεπτέμβριο του 1986 και ονομάστηκε έτσι επειδή η Υπουργική Σύνοδος συνήλθε στο θέρετρο της πρωτεύουσας της Ουρουγουάης Punta del Este), η δομή και ο γενικότερος μηχανισμός της GATT διευρύνθηκε, τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από επτά Γύρους πολυμερών διαπραγματεύσεων. Στον Πρώτο Γύρο των διαπραγματεύσεων, όπως ονομάστηκαν τότε οι κύκλοι διαβουλεύσεων, που έγινε στη Γενεύη το 1947, η Συμφωνία της GATT κάλυπτε το 60% των τότε δασμών. Στην Γενεύη το 1947 υπογράφηκε συμφωνία που προέβλεπε την μείωση 45.000 διαφορετικών δασμών που επηρέαζαν την διακίνηση αγαθών στην παγκόσμια αγορά αξίας τότε 10 δισεκατομμυρίων Δολαρίων. Επόμενοι Γύροι πραγματοποιήθηκαν:

- το 1949 στο Annecy της Γαλλίας, πόλη κοντά στη Γενεύη (Δεύτερος Γύρος), όπου 13 χώρες υπογράφουν συμφωνία που επηρεάζει 5.000 δασμούς
- το 1951 στο Torquay (Τρίτος Γύρος), όπου 38 χώρες υπογράφουν συμφωνία που επηρεάζει 8.700 δασμούς
- το 1956 στη Γενεύη (Τέταρτος Γύρος), όπου 26 χώρες υπογράφουν συμφωνία για μείωση δασμών συνολικής αξίας 2, 5 δισεκατ. Δολαρίων
- το 1960/61 στη Γενεύη (Πέμπτος Γύρος-Γύρος DILLON), όπου 26 χώρες υπογράφουν συμφωνία που επηρεάζει 4.400 δασμούς συνολικής αξίας 4, 9 δισεκατ .Δολαρίων

- το 1964/67 στη Γενεύη (Έκτος Γύρος-Γύρος KENNEDY), όπου 62 χώρες υπογράφουν συμφωνία που προβλέπει την μείωση κατά 50% των δασμών σε βιομηχανικά προϊόντα συνολικής αξίας 40 δισ. Δολαρίων. Παράλληλα υπογράφηκαν συμφωνίες που αφορούσαν τον τομέα των χημικών και άλλα μέτρα αντιντάμπινγκ.
- το 1973/79 στη Γενεύη (Έβδομος Γύρος-Γύρος TOKYO), όπου υπογράφηκαν συμφωνίες από 102 χώρες για μείωση δασμών που κάλυπταν το εμπόριο αγαθών συνολικής αξίας 300 δισ. Δολαρίων. Οι δασμοί στις εννέα μεγαλύτερες βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες μειώθηκε από 7% σε 4,7%.

Ο Όγδοος Γύρος και ο τελευταίος ως GATT πριν από την δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) ήταν ο Γύρος της Ουρουγουάης.

Το κύριο αντικείμενο και των επτά πρώτων Γύρων ήταν η μείωση των δασμολογητέων εισαγωγών μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, που έγινε πραγματικότητα με πολύ γρήγορους ρυθμούς έως τον Τρίτο Γύρο.

Κατά τον Τέταρτο και Πέμπτο Γύρο αντίστοιχα η μείωση των δασμών ήταν πολύ μικρότερη λόγω της τότε διεθνούς οικονομικής κατάστασης, που άρχιζε να παρουσιάζει σημεία ύφεσης. Η ύφεση αυτή είχε ως αποτέλεσμα μία αμφισβήτηση των αρχών του φιλελεύθερου οικονομικού συστήματος και των πολυμερών συμφωνιών και κατά συνέπεια έξαρση του προστατευτισμού.

Στο λεγόμενο γύρο του Κέννεντυ (1963-67), που θεωρήθηκε ένας από τους επιτυχεστέους, οι τότε 32 χώρες που παρείχαν δασμολογικές παραχωρήσεις,

πραγματοποίησαν μειώσεις στο 70% των δασμολογητέων εισαγωγών τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μείωση δασμών για τα μεν βιομηχανικά προϊόντα 35% ενώ για τα αγροτικά 20%.

Στον ίδιο Γύρο για πρώτη φορά συζητήθηκαν και άλλα θέματα εκτός από τα δασμολογικά, που αφορούσαν την αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών στο διεθνές εμπόριο, όπως το dumping και τις επιδοτήσεις, καθώς και τις θέσεις των αναπτυσσόμενων χωρών.

Στον επόμενο Έβδομο Γύρο του Τόκιο, που άρχισε με Υπουργική Σύνοδο στο Τόκιο τον Σεπτέμβριο του 1973 και τελείωσε το 1979 στη Γενεύη, συμμετείχαν 99 χώρες και είχε ως αποτέλεσμα μία μέση μείωση δασμών της τάξης του 25%.

Έτσι, συνοπτικά, ο μέσος εισαγωγικός δασμός στις εμπορευματικές συναλλαγές μεταξύ των αναπτυγμένων χωρών ήταν το 1940 40%, το 1950 25%, το 1960 15%, το 1970 10% και το 1990 5%, ενώ μετά τον Γύρο της Ουρουγουάης και την γνωστή Συμφωνία της GATT που υπογράφηκε στις 15.11.1994 στο Μαρακές, ο μέσος δασμός στις αναπτυγμένες χώρες θα μειωθεί μέχρι το 2005 στο 3,9%.

Τα έξη χρόνια που διήρκεσε ο Γύρος του Τόκιο και έως την έναρξη των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης η κατάσταση στην παγκόσμια οικονομία άλλαξε πολύ γρήγορα. Έτσι η πολύ μεγάλη επιδείνωση του ισοζυγίου πληρωμών των ΗΠΑ έφερε ως αποτέλεσμα να μην έχουν πλέον αυτές τον ηγετικό και προστατευτικό ρόλο που είχαν ως τότε στην GATT. Κατά

το ίδιο διάστημα η οικονομική άνοδος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ιαπωνίας στο διεθνή χώρο ήταν τόσο μεγάλη που η θέση της Αμερικανικής εμπορικής πολιτικής έγινε πιο αμυντική. Τέλος, παρατηρήθηκε ότι για πρώτη φορά στο Γύρο του Τόκιο οι αναπτυσσόμενες χώρες που συμμετείχαν σ' αυτόν ήταν περισσότερο οργανωμένες από κάθε άλλη φορά και είχαν συγκεκριμένες θέσεις.

Όλα τα παραπάνω καταδεικνύουν ότι όλοι οι τότε γνωστοί συνασπισμοί δυνάμεων, όπως δηλαδή οι ΗΠΑ, οι χώρες της ΕΟΚ και οι αναπτυσσόμενες χώρες επιθυμούσαν μία αλλαγή του ισχύοντος συστήματος λειτουργίας της GATT.

Να επισημάνουμε ότι ενώ οι προηγούμενοι Γύροι της GATT (Τόκιο, Κένεντυ, Ντίλλαν) αφορούσαν κυρίως το παραδοσιακό εμπόριο, ο Γύρος της Ουρουγουάης κάλυψε για πρώτη φορά και τα αγροτικά προϊόντα και τις υπηρεσίες και τα δικαιώματα πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας.

3.2.7.5. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στις διαπραγματεύσεις της GATT

Τα τελευταία χρόνια η παρουσία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή τώρα πια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτη σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς, στους οποίους παίζει και ενεργό ρόλο. Ο ρόλος αυτός λόγω της διεθνούς αλληλεξάρτησης και συνεργασίας μεταξύ των κρατών στον οικονομικό και πολιτικό χώρο έχει διευρυνθεί τόσο ώστε η διαπραγματευτική

της δύναμη στον διεθνή εμπορικό χώρο είναι σημαντική και μάλιστα στα πλαίσια όλων των Γύρων διαπραγματεύσεων της GATT και ειδικότερα στο Γύρο της Ουρουγουάης ήταν πρωταγωνιστικός. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι ένας από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους εμπορικούς εταίρους στο κόσμο με εμπορικές συναλλαγές που καλύπτουν το 20% περίπου του παγκόσμιου εμπορίου και άνω του 40% αν συμπεριληφθεί και το ενδοκοινοτικό εμπόριο.

Γι' αυτό πρέπει να εξεταστεί ξεχωριστά ο Κοινοτικός Μηχανισμός λήψης αποφάσεων, δηλαδή ο τρόπος που λαμβάνονται οι αποφάσεις στα πλαίσια των Κοινοτικών διαδικασιών και να προσδιοριστούν τα βασικά χαρακτηριστικά στις σχέσεις της Επιτροπής και των κρατών-μελών, όσον αφορά την προπαρασκευή, την υποβολή και την υποστήριξη των Κοινοτικών θέσεων. Οι πολυμερείς διαπραγματεύσεις στην GATT ήταν και θα συνεχίσουν να είναι ειδικά για τα θέματα της ναυτιλίας ιδιαίτερα σύνθετες λόγω των πολλών και διαφορετικών συμφερόντων που υπάρχουν μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. ανάλογα με το υπό διαπραγμάτευση θέμα, αλλά και με το ότι η Κοινότητα πρέπει να εμφανίζεται ως μία ενιαία δύναμη.

Η Επιτροπή (Commission) ως ένα από τα βασικά όργανα της Ε.Ε., είχε ουσιαστικό ρόλο στις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης, δεδομένου ότι ήταν ο κύριος εκφραστής των θέσεων των κρατών-μελών. Η Επιτροπή είχε να αντιμετωπίσει δύο μέτωπα διαπραγματεύσεων. Το ένα ήταν το εσωτερικό με τα κράτη-μέλη και από την άλλη το εξωτερικό με τις τρίτες

χώρες. Ο ρόλος της Επιτροπής γενικά είναι να προσπαθεί να εκφράζει το Κοινοτικό συμφέρον από μία φιλελεύθερη και πιο υπερεθνική σκοπιά. Αντίθετα το άλλο κύριο όργανο, το Συμβούλιο (Council), που είναι αυτό που εκδίδει τις διαπραγματευτικές οδηγίες και λαμβάνει τις τελικές πολιτικές αποφάσεις, εκφράζει το Κοινοτικό συμφέρον από μία πιο συντηρητική και προστατευτική άρα και πιο εθνική σκοπιά. Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί το πρόβλημα που ανέκυψε στην Επιτροπή λόγω της προστατευτικής πολιτικής που από την μία πλευρά επιθυμούσαν ορισμένα κράτη , όπως η Γαλλία, καθώς και η Γενική Διεύθυνση VI, ενώ από την άλλη πλευρά η επίσημη πολιτική της Επιτροπής και της Γενικής Διεύθυνσης I ήταν φιλελεύθερη και χωρίς προστατευτικές θέσεις στο θέμα της γεωργίας.

Αναπόφευκτα δημιουργείται γενικά μία θεσμική αντιπαράθεση μεταξύ αυτών δύο κυρίων οργάνων, δεδομένου ότι η Επιτροπή επιδιώκει να ισχυροποιήσει την διαπραγματευτική της δύναμη μέσω των δικών της πιο φιλελεύθερων και υπερεθνικών απόψεων και χειρισμών, ενώ αντίθετα το Συμβούλιο ελέγχει το τελικό έργο της διαπραγμάτευσης της Επιτροπής και λαμβάνει την τελική πολιτική απόφαση.

Η Γενική Διεύθυνση I (DG I) της Επιτροπής για τις Εξωτερικές Σχέσεις (Foreign Relations) κατά τις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης ήταν ο κύριος συντονιστής και εκφραστής της Κοινοτικής πολιτικής. Γενικός εκπρόσωπος της ΕΟΚ ήταν ο Επίτροπος Εξωτερικών Σχέσεων. Η Γενική Διεύθυνση I είναι η μόνη υπεύθυνη για όλες τις εξωτερικές σχέσεις της ΕΟΚ και

φυσικά και για τις διαπραγματεύσεις στο επίπεδο της GATT. Αυτό σημαίνει και ότι και όλες οι άλλες Διευθύνσεις της Επιτροπής, όπως για παράδειγμα η υπεύθυνη για θέματα Γεωργίας Γενική Διεύθυνση VI (DG VI) καθώς και η για θέματα Ναυτιλίας, Γενική Διεύθυνση VII (DG VII), αναφέρονται στα θέματα της GATT, μέσω της DG I. Οι αντιλήψεις της Γενικής Διεύθυνσης Εξωτερικών Σχέσεων είναι γενικά αντιπροστατευτικές και επιθυμούν την περαιτέρω φιλελευθεροποίηση του εμπορίου μέσω της ενδυνάμωσης των κανόνων της GATT.

Λόγω της πολυπλοκότητας και κρισιμότητας των θεμάτων που αντιμετώπιστηκαν στις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης τα κράτη-μέλη που είχαν συγκεκριμένα εθνικά συμφέροντα και τα οποία ήθελαν να τα προστατέψουν, ενεργοποίησαν την «επιτροπή 113» προκειμένου να τα διασφαλίσουν με την επιδίωξη της όσον το δυνατόν μεγαλύτερης δέσμευσης και τον συνεχή έλεγχο της Επιτροπής.

Στην Συνθήκη της Ρώμης περιλαμβάνονται στα άρθρα 110-116 οι βασικές διατάξεις που αφορούν τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της Κοινής Εμπορικής Πολιτικής. Ειδικότερα στο άρθρο 113 αναφέρεται η Κοινοτική αρμοδιότητα στα θέματα άσκησης εμπορικής πολιτικής. Η Επιτροπή του άρθρου 113 ή αλλιώς «επιτροπή 113» θεσμοθετήθηκε στις 5/2/1970, αποτελείται από επισήμους εκπροσώπους των κρατών-μελών, συνήθως υψηλά ιστάμενους υπηρεσιακούς παράγοντες, που έχουν όμως και πολιτική κάλυψη από τις κυβερνήσεις τους. Ο κύριος σκοπός της είναι να ασχολείται με

τα εμπορικά συμφέροντα των κρατών-μελών και να υποβάλει τις εθνικές θέσεις, καθώς και να επιδιώκει την εξεύρεση συνολικών τεχνοοικονομικών λύσεων σε προβλήματα που προκύπτουν κατά την διαμόρφωση των κειμένων των σχετικών προτάσεων της Επιτροπής προς το Συμβούλιο.

Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης στα πλαίσια της «επιτροπής 113» και για λόγους μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας δημιουργήθηκαν διάφορες υποεπιτροπές ανά τομέα, όπως για παράδειγμα για την ναυτιλία και την γεωργία.

3.2.7.6. Οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης μέχρι την ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η έναρξη του Όγδοου Γύρου των διαπραγματεύσεων της GATT, που αποφασίστηκαν μετά την Υπουργική Σύνοδο της GATT τον Νοέμβριο του 1982, έγινε στο Μοντεβίδεο της Ουρουγουάης τον Σεπτέμβριο του 1986, σε επίπεδο Υπουργών Εμπορίου, οι οποίοι και αποφάσισαν τους γενικούς όρους και κανόνες καθώς και τους κύριους στόχους που έπρεπε να έχουν οι μελλοντικές διαπραγματεύσεις.

Αποφασίστηκε οι διαπραγματεύσεις να περατωθούν έως το τέλος του 1990 και να αφορούν κυρίως το εμπόριο αγαθών (goods) και για πρώτη φορά το εμπόριο των υπηρεσιών (services).

Γενικότερα, όσον αφορά το εμπόριο αγαθών θα ασχολείτο με την βελτίωση των ήδη υπάρχοντων άρθρων και κωδίκων της GATT, δηλαδή της παλαιάς

Συμφωνίας του 1948, την βελτίωση και επέκταση του ρόλου της GATT στο διεθνή χώρο και την ανάμιξή της σε θέματα οικονομικής πολιτικής που σχετίζονται με το εμπόριο και την στενότερη συνεργασία της GATT με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και την Διεθνή Τράπεζα και τέλος την βελτίωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος επίλυσης διαφορών μεταξύ των μελών της.

Ειδικότερα όμως όσον αφορά και πάλι το εμπόριο αγαθών ο Γύρος της Ουρουγουάης θα έπρεπε να επιδιώξει συμφωνίες για την άμεση ή προοδευτική κατάργηση των δασμολογικών μέτρων και τον περιορισμό οποιωνδήποτε εμποδίων στην διενέργεια του διεθνούς εμπορίου. Επιμέρους θέματα του Γύρου ήταν οι δασμοί, τα τροπικά προϊόντα, τα προϊόντα φυσικών πόρων, τα κλωστοϋφαντουργικά, τα μέτρα διασφάλισης και οι επιδοτήσεις.

Η βασική όμως καινοτομία των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης ήταν που έγιναν για πρώτη φορά διαβουλεύσεις σε επίπεδο διαπραγματεύσεων της GATT για θέματα που αφορούσαν την διενέργεια του διεθνούς εμπορίου στον τομέα των Υπηρεσιών.

Αυτό ήταν απαίτηση των αναπτυσσόμενων χωρών, που επιθυμούσαν τον προσδιορισμό, την οριοθέτηση και την δημιουργία εμπορικών κανόνων για τις Υπηρεσίες, δεδομένου ότι προέβλεπαν, όπως και έχει γίνει ήδη πραγματικότητα, ότι στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές τα επόμενα χρόνια ένα πολύ μεγάλο ποσοστό θα ανήκε στον τομέα των Υπηρεσιών.

Στα νέα θέματα που περιελάμβαναν οι διαπραγματεύσεις εκτός των Υπηρεσιών ανήκε και η Γεωργία ως αυτοτελής διαπραγματευτικός τομέας, παρόλο που στους προηγούμενους Γύρους της GATT είχαν συζητηθεί και συμφωνηθεί επιμέρους θέματα που αφορούσαν κατηγορίες αγροτικών προϊόντων.

Τέλος, για πρώτη φορά επίσης συζητήθηκαν θέματα που αφορούσαν τα επενδυτικά μέτρα που σχετίζονται με το εμπόριο (TRIMS) και τα Δικαιώματα Πνευματικής Ιδιοκτησίας που σχετίζονται με το εμπόριο (TRIPS).

Ακριβέστερα οι κατευθυντήριες οδηγίες που εδόθησαν από την αρχική Υπουργική Σύνοδο στο Μοντεβίδεο για τους στόχους στο εμπόριο αγαθών ήταν:

α)η μεγαλύτερη φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου, μέσω μείωσης και κατάργησης των δασμών, των ποσοτικών περιορισμών και των λοιπών μη δασμολογικών μέτρων και

β)η ισχυροποίηση των αρχών, κανόνων και του ρόλου της GATT

Αντίστοιχα, όσον αφορά το εμπόριο Υπηρεσιών, η Υπουργική Διακήρυξη αναφέρει ότι: «οι διαπραγματεύσεις στον τομέα των υπηρεσιών θα αποσκοπούν στην δημιουργία πολυμερούς πλαισίου αρχών και κανόνων, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται η επεξεργασία πιθανών επιμέρους διατάξεων για εξατομικευμένους τομείς, με στόχο την εξάπλωση του εμπορίου αυτού υπό συνθήκες διαφάνειας και προοδευτικής απελευθέρωσης και ως μέσο για την προώθηση της οικονομικής μεγέθυνσης όλων των εμπορικών εταίρων και την

ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών. Το πλαίσιο αυτό θα σέβεται τους πολιτικούς στόχους των εθνικών νόμων και κανονισμών που εφαρμόζονται στις υπηρεσίες και θα λαμβάνει υπόψη τις εργασίες αρμοδίων διεθνών οργανισμών. Η διαδικασία και η πρακτική της GATT θα εφαρμόζεται στις διαπραγματεύσεις αυτές.....»

Αξίζει να σημειωθεί ότι για κάθε τομέα υπεύθυνη για την διεξαγωγή και την εποπτεία των διαπραγματεύσεων ήταν για μεν το εμπόριο αγαθών η Ομάδα Διαπραγματεύσεων στον Τομέα των Αγαθών (GNG-Group of Negotiations of Goods) και για δε το εμπόριο υπηρεσιών η Ομάδα Διαπραγματεύσεων στον Τομέα των Υπηρεσιών (GNS-Group of Negotiations of Services), ενώ την γενική ευθύνη και εποπτεία είχε η Επιτροπή Εμπορικών Διαπραγματεύσεων (TNC-Trade Negotiations Committee).

Πριν γίνει εκτενέστερη αναφορά στην πολυετή εξέλιξη των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης και στις διάφορες διαπραγματευτικές τακτικές διαφόρων μεμονωμένων χωρών ή ομάδων κρατών , καλόν είναι να αναλυθεί κατά κάποιον τρόπο η διεθνής οικονομική και η σε ορισμένα κράτη πολιτική κατάσταση που επικρατούσε τότε. Η ανάλυση αυτή πρέπει να ξεκινήσει από την δεκαετία του '70, δηλαδή κατά την διάρκεια του Γύρου του Τόκιο, μετά στις εξελίξεις της δεκαετίας του '80, δηλαδή λίγο πριν από την έναρξη των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης καθώς και κατά την διάρκεια αυτών και τέλος στην αρχή της δεκαετίας του '90, όπου περατώθηκαν οι

διαπραγματεύσεις και έγιναν μεγάλες πολιτικές και οικονομικές μετατροπές και μεταβολές στην Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη.

Κατά την δεκαετία του '70 άρχισε να γίνεται πιο εμφανής η αλληλεξάρτηση στις εμπορικές συναλλαγές των οικονομιών πολλών χωρών, που είχε ξεκινήσει αργά αλλά σταθερά μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ιδιαίτερη σημασία όμως πρέπει να δοθεί στην διεθνοποίηση της παραγωγής σε όλους τους τομείς της οικονομίας και όσον αφορά το εμπόριο αγαθών αλλά και τις συναλλαγές στις υπηρεσίες.

Η δημιουργία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο πολλών νέων εθνικών κρατών από τους αναπτυσσόμενους έφερε στην επιφάνεια την τάση τους να επιθυμούν μεγαλύτερο ποσοστό στην διανομή των αγαθών και εμπορευμάτων που παράγουν. Ειδικότερα όσον αφορά την ναυτιλία, όπως ήδη αναφέρθηκε, η τάση αυτή των νέων εθνικών κρατών των αναπτυσσομένων στις θαλάσσιες μεταφορές των παραγόμενων απ' αυτούς φορτίων έφερε στο επίπεδο των Ηνωμένων Εθνών πολλές νέες Συμβάσεις.

Κατά την διάρκεια αυτής της δεκαετίας κύριες μορφές στην διεθνοποίηση της παραγωγής ήταν η ανάπτυξη του ενδοεπιχειρησιακού εμπορίου μεταξύ της μητρικής εταιρείας και της θυγατρικών εταιρειών της, καθώς και η καθετοποίηση της παραγωγής, που είχαν δυσμενή αποτελέσματα στα αναπτυσσόμενα κράτη, που παρήγαγαν τις πρώτες ύλες αλλά και τα ημικατεργασμένα προϊόντα.

Την ίδια χρονική περίοδο άρχισε να γίνεται αισθητή η πετρελαϊκή κρίση του 1973, που είχε ως αποτέλεσμα την επιβράδυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και την μείωση του βιοτικού επιπέδου και αντίστοιχα την σημαντική αύξηση του ποσοστού ανεργίας. Ιδιαίτερα στην Ευρώπη και στις Η.Π.Α., λόγω της αρχόμενης οικονομικής κρίσης άρχισαν να σκέφτονται κάποιες αλλαγές που έπρεπε να κάνουν στην δομή του οικονομικού τους συστήματος, όπως και έγιναν αρχικά στις ΗΠΑ με τον οικονομικό φιλελευθερισμό.

Έτσι το υψηλό κόστος παραγωγής στις αναπτυσσόμενες χώρες οδήγησε στη λύση της μετακίνησης της παραγωγής ορισμένων και συγκεκριμένων κλάδων, όπως π.χ. την κλωστοϋφαντουργία, προς άλλα κυρίως αναπτυσσόμενες χώρες, ειδικότερα της Νοτιοανατολικής Ασίας, στις οποίες επικρατούσε χαμηλό κόστος παραγωγής κυρίως λόγω χαμηλού επιπέδου μισθών.

Η μετακίνηση αυτή πολλών παρεμφερών κλάδων με υψηλό κόστος παραγωγής καλύφθηκε στις αναπτυσσόμενες χώρες από την ανάπτυξη νέων κλάδων προηγμένης τεχνολογίας με υψηλή προστιθέμενη αξία. Το αποτέλεσμα αυτής της μετάβασης σε τομείς παραγωγής που έχουν περισσότερη τεχνογνωσία παρά εργασία ήταν η σημαντική μείωση του ρόλου της βιομηχανικής παραγωγής σε κάποια χώρα σε σχέση με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) της χώρας και αντίστοιχα η αλματώδης εξέλιξη του τομέα των υπηρεσιών.

Επίσης λόγω του ότι πολλές αναπτυγμένες χώρες εφάρμοζαν στον τομέα της γεωργίας συστηματικά πολιτική επιδοτήσεων, πράγμα που σήμαινε ότι πολλές αναπτυσσόμενες έχαναν πάρα πολλά από την μείωση των εξαγωγών τους στο εμπόριο των αγροτικών προϊόντων.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, από την πρώτη Υπουργική Σύνοδο στο Μοντεβίδεο της Ουρουγουάης είχε αποφασιστεί ο Γύρος των διαπραγματεύσεων να περατώσει τις εργασίες του έως το τέλος του 1990. Όμως αυτό δεν έγινε εφικτό όχι μόνο λόγω της διαμάχης και της διαφωνίας για το θέμα της γεωργίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των ΗΠΑ, αλλά κυρίως λόγω των πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων και μεταβολών που συνέβησαν το ίδιο χρονικό διάστημα στην Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη.

Τα γεγονότα αυτά σήμαναν και το τέλος της παγκόσμιας τάξης που είχε δημιουργηθεί με την συμφωνία της Γιάλτας, και όσον αφορά την παγκόσμια οικονομία το τέλος της συμφωνίας του Bretton Woods, μέρος της οποίας ήταν και η τότε συμφωνία της GATT, η οποία έπρεπε πια να εκσυγχρονιστεί και να ανανεωθεί.

Σε ό,τι αφορά το διεθνές εμπόριο, η μείωση της δύναμης του εξαγωγικού εμπορίου των ΗΠΑ και από την άλλη πλευρά η αύξηση των ποσοστών στο εξαγωγικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ιαπωνίας μετέβαλαν ουσιαστικά την όλη κατάσταση. Άρα τότε υπήρχαν μόνο δύο επιλογές. Η πρώτη ήταν η περαιτέρω φιλελευθεροποίηση του παγκόσμιου εμπορίου, δηλαδή η βελτίωση, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου

της GATT και από την άλλη πλευρά στον οικονομικό τομέα η δημιουργία και η ανάπτυξη εμπορικών περιφερειακών σφαιρών επιρροής (trading blocks). Κύριο χαρακτηριστικό αυτών είναι ότι η καθεμία πρέπει να έχει για τον εαυτό της τον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό επάρκειας, όσον αφορά τις πρώτες ύλες, την επεξεργασία των, και την διάθεση του τελικού προϊόντος. Έτσι αναδημιουργήθηκε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα σε Ευρωπαϊκή Ένωση με την συνθήκη του Μάαστριχτ και μετέπειτα του Άμστερνταμ, δημιουργήθηκε το 1989 η ζώνη μεταξύ ΗΠΑ- Καναδά- Μεξικού (NAFTA), δημιουργήθηκε η MERCOSUR (από τις ισπανικές λέξεις mercado-αγορά και sur-νότος, αποτελείται από την Αργεντινή, την Βραζιλία, την Ουρουγουάη και την Παραγουάη, ιδρύθηκε το 1992 και λειτουργεί πλήρως από το 1995) και επαναδραστηριοποιήθηκε η LAFTA, που είχε ιδρυθεί το 1960 και περιλαμβάνει τα 11 μεγαλύτερα κράτη της περιοχής, και η CARICOM, που ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '70 και περιλαμβάνει τα 13 αγγλόφωνα κράτη της περιοχής της Καραϊβικής.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι ΗΠΑ μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν ο κύριος κινητήριος μοχλός στο οικοδόμημα της GATT. Παρ' όλα αυτά τα εσωτερικά και εξωτερικά οικονομικά των προβλήματα, ιδιαίτερα όσον αφορά τα δημόσια ελλείμματα, κατά την δεκαετία του '80 άλλαξαν κυριολεκτικά την στάση των ΗΠΑ σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς μεταξύ των οποίων φυσικά και στην GATT.

Κατά την δεκαετία του '60 οι ΗΠΑ παρήγαγαν το 33,4% του παγκόσμιου ακαθάριστου εθνικού προϊόντος έναντι 15% της Σοβιετικής Ένωσης και 1,8% της Ιαπωνίας, ενώ κατά την δεκαετία του '80 οι ΗΠΑ παρήγαγαν αντίστοιχα το 22,4% του παγκόσμιου ΑΕΠ και η Ιαπωνία το 10%.

Έτσι κατά τις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης οι ΗΠΑ για πρώτη φορά δεν επεδίωξαν την επιτυχή κατάληξη των διαβουλεύσεων ώστε να ισχυροποιήσουν θεσμικά την GATT, αλλά αντίθετα προσπάθησαν να περιορίσουν την εμπορική πολιτική πολλών ανταγωνιστικών της χωρών για να επιλύσουν τα δικά τους οικονομικά προβλήματα, κυρίως λόγω των ελλειμμάτων τους.

Η τακτική των ΗΠΑ κατά τις διαπραγματεύσεις χαρακτηρίστηκε από δύο αντίθετες μεταξύ τους πρακτικές που ονομάστηκε αλλιώς «τακτική διπλής πίεσης». Ενώ δηλαδή από την μία πλευρά μιλούσε κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων συνεχώς για την άμεση και πλήρη απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, παράλληλα από την άλλη πλευρά στο εσωτερικό των ΗΠΑ νομοθετούσε περιοριστικές πρακτικές σχεδόν για όλους τους τομείς των υπό συζήτηση διαπραγματεύσεων, όπως έγινε με το Agriculture Bill και το Trade Bill. Έτσι κατά κάποιο τρόπο οι αποσταθεροποιούσαν ή εκβίαζαν θέλοντας να δείξουν προς τους ανταγωνιστές τους, κυρίως προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και την Ιαπωνία, ότι αν δεν γίνονταν αποδεκτές οι προτάσεις τους, τότε θα υπήρχαν από μέρους τους ισχυροί περιορισμοί σε όλα τα θέματα.

Η Ιαπωνία, από την άλλη πλευρά, κατά τον Γύρο της Ουρουγουάης επιθυμούσε απλώς να συμμετέχει στις διαπραγματεύσεις πιο πολύ ως παρατηρητής των εξελίξεων στο διεθνές εμπόριο, παρά να συμμετέχει ενεργά για την θεσμική ή μη βελτίωση κάποιων από τους υπό διαπραγμάτευση τομείς.

Η Ιαπωνία μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο δεν ήταν ιδιαίτερα ευπρόσδεκτη στους διεθνείς οργανισμούς και γι' αυτό εντάχθηκε στην GATT μόλις το 1955 με την βοήθεια των ΗΠΑ. Σήμερα όμως οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ Ιαπωνίας και ΗΠΑ, για τις οποίες η Ιαπωνία είναι ο μεγαλύτερος μετά τον Καναδά εμπορικός εταίρος των ΗΠΑ με 17% του συνολικού εξωτερικού εμπορίου χαρακτηρίζονται από ένα τεράστιο έλλειμμα εις βάρος των ΗΠΑ, λόγω κυρίως της πρωτοπορίας της Ιαπωνίας στην έρευνα και την τεχνολογική της ανάπτυξη.

Όσον αφορά οι σχέσεις της Ιαπωνίας με την ΕΟΚ στον εμπορικό τομέα παρουσιάζουν μεγάλη άνοδο ήδη από την δεκαετία του '50. Οι σχέσεις όμως αυτές δεν χαρακτηρίζονται από ισορροπία μεταξύ τους λόγω του έντονου προστατευτισμού που ισχύει στην Ιαπωνία και από την άλλη πλευρά λόγω της διεισδυτικότητας των Ιαπωνικών προϊόντων και επενδύσεων στις χώρες της Κοινότητας με αποτέλεσμα την ραγδαία αύξηση του εμπορικού ελλείμματος εις βάρος της.

Ο κύριος λόγος της επενδυτικής δραστηριότητας των Ιαπωνικών επιχειρήσεων στην ΕΚ είναι ο φόβος της για τις εξελίξεις όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση των χωρών-μελών της και η Οικονομική Νομισματική Ένωση και

η πιθανή απομόνωσή της από το λεγόμενο «Οχυρό της Ευρώπης-Fortress Europe».

Η Ιαπωνία για την προστασία της εσωτερικής αγοράς της εφαρμόζει δασμολογικά μέτρα καθώς επίσης και άλλα μέτρα με αυστηρές προδιαγραφές εισαγόμενων προϊόντων που καταστούν αδύνατες τις εξαγωγές από άλλες χώρες ακόμη και τεχνολογικά προηγμένες όπως οι ΗΠΑ και η ΕΕ. Εκτός όμως απ' αυτά η εσωτερική Ιαπωνική αγορά χαρακτηρίζεται από την ιδιαίτερη νοοτροπία και ψυχολογία των καταναλωτών της, ενώ επίσης υπάρχει πλήρης ανταγωνιστική απουσία ορισμένων προϊόντων, κυρίως από τις ΗΠΑ και την ΕΕ.

Τέλος, σημαντικότερη είναι η επενδυτική διείσδυση των Ιαπωνικών επιχειρήσεων στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, όπως η Ταϊβάν, η Νότιος Κορέα, η Ταϊλάνδη, η Σιγκαπούρη, η Μαλαισία κ.λ.π.

Η αύξηση της εμπορικής δύναμης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας από την δεκαετία του '70, δηλαδή από τις διαπραγματεύσεις του Γύρου του Τόκιο στις οποίες πρωτοστάτησε για την περαιτέρω διαμόρφωση, εξέλιξη και ενίσχυση των κανόνων και διατάξεων της GATT, ήταν τόσο σημαντική που επηρέασε πολύ όλες τις μελλοντικές εξελίξεις. Στον Γύρο του Τόκιο επίσης η Κοινότητα κατάφερε να πετύχει σημαντικούς περιορισμούς στην εφαρμογή αθέμιτων εμπορικών πρακτικών και έτσι να προστατεύσει την βιομηχανία της στις σχέσεις της με άλλες αναπτυσσόμενες αλλά και αναπτυσσόμενες χώρες. Παρ' όλα αυτά η Κοινότητα είχε την ιδιαιτερότητα να είναι μία ένωση διαφόρων

κρατών με διαφορετικές προτεραιότητες μεταξύ των ως μεμονωμένα κράτη αλλά και ως εσωτερικές υπο-ομάδες, όπως π.χ. ήταν τα κράτη του Ευρωπαϊκού Νότου. Έτσι η βασική επιδίωξη της Κοινότητας ήταν μέσω των διαπραγματεύσεων να αυξήσει την επιρροή της στο διεθνή εμπορικό χώρο και γι' αυτό είχε ζωτικά συμφέροντα σε όλα σχεδόν τα υπό διαπραγμάτευση θέματα, σε άλλα περισσότερο και σε άλλα λιγότερο. Ο γενικός στόχος της Κοινότητας όμως ήταν η ενδυνάμωση της GATT μέσω ενός πλαισίου οριοθέτησης και θεσμοθέτησης του διεθνούς εμπορίου με συγκεκριμένες αρχές και κανόνες καθώς και διαδικασίες επίλυσης των διαφορών που θα προέκυπταν μεταξύ όλων των συμβαλλομένων μερών. Επιθυμούσε επίσης μία νέα συμφωνία για τις υπηρεσίες δεδομένου ότι σ' αυτόν τον τομέα έβλεπε την μελλοντική της ενασχόληση και όχι τόσο στην μεταποίηση. Έτσι μπορεί εύκολα να γίνει κατανοητό ότι από όλες τις αναπτυγμένες χώρες ή περιφερειακές δυνάμεις η Κοινότητα είχε τα μεγαλύτερα συμφέροντα απ' όλες αλλά και το μεγαλύτερο ενδιαφέρον να πετύχουν και να έρθουν σε πέρας οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης. Υπήρχαν όμως και χώρες-μέλη της που ήθελαν να προστατεύσουν παραδοσιακούς κλάδους, όπως για παράδειγμα η κλωστοϋφαντουργία και η γεωργία και η ναυτιλία που είχαν και συνεχίζουν να έχουν για την Ελλάδα σημαντικό ρόλο στην εθνική της οικονομία.

Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων ο μηχανισμός λειτουργίας των διαφόρων κρατών ήταν πρώτα στο επίπεδο των εθνικών κυβερνήσεων, οι

οποίες με ομάδες υπαλλήλων και εμπειρογνωμόνων ανά τομέα και θέμα προετοίμαζαν τις απόψεις τους.

Μετά αυτές διαβιβάζονταν στις διάφορες υποεπιτροπές στα πλαίσια της «επιτροπής113» και κατόπιν στην ίδια την «επιτροπή 113», όπως έχει ήδη αναλυθεί, η οποία και διαμόρφωνε τις τελικές και συνολικές θέσεις της. Τις απόψεις αυτές, που έπρεπε να έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο, αναλάμβανε να υποστηρίξει στις διαπραγματεύσεις η Επιτροπή. Ο τρόπος αυτός ήταν πολύ πολύπλοκος και χρονοβόρος και γι' αυτό υπήρχαν πολλές διαμάχες και διαφωνίες μεταξύ των κρατών ιδιαίτερα για τις πρωτοβουλίες που λάμβανε πολλές φορές μόνη της η Επιτροπή, χωρίς να έχει την απαραίτητη σχετική εντολή από το Συμβούλιο. Ειδικότερα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, σημαντική ήταν η διαφωνία της Γαλλίας στο ζωτικό γι' αυτήν θέμα της Γεωργίας. Έτσι δημιουργήθηκε το παράδοξο ο τομέας της Γεωργίας να είναι ο ρυθμιστικός παράγοντας για την επιτυχή ή μη έκβαση των διαπραγματεύσεων και παράλληλα η Επιτροπή να εμφανίζει κακή εικόνα προς τα έξω ως ενιαίος και ευέλικτος διαπραγματευτής.

Μετά την ανάλυση που έγινε για την τακτική των τριών μεγαλύτερων οικονομικών δυνάμεων στη διάρκεια των διαπραγματεύσεων θα αναφερθούμε και σε άλλες ομάδες χωρών που πρωτοστάτησαν σ' αυτές.

Η πρώτη και φυσικά η μεγαλύτερη, δεδομένου ότι αντιπροσωπεύει περίπου τα δύο τρίτα του συνόλου των μελών της GATT, είναι η ομάδα των αναπτυσσόμενων. Η ομάδα αυτή παρ' όλη την ως τότε απροθυμία

συμμετοχής που είχαν σε διαπραγματεύσεις, διότι γνώριζαν εκ των προτέρων ότι οι όροι και οι κανόνες θα απέβαιναν πάντοτε εις βάρος τους, προσήλθε στο Γύρο της Ουρουγουάης αποφασισμένη για ενεργό συμμετοχή. Οι λόγοι γι' αυτή την αλλαγή στάσης ήταν κυρίως ότι στα μέσα της δεκαετίας του '80 οι τιμές βασικών πρώτων υλών, που αποτελούσαν και το σημαντικότερο μέρος των εξαγωγών τους μαζί με τα αγροτικά προϊόντα, όπως χαλκός, μόλυβδος, αλουμίνιο κ.α., είχαν πέσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Αντίστοιχα, το ίδιο συνέβαινε και με τα αγροτικά προϊόντα λόγω υπερεπάρκειας προσφοράς των. Κατά τις διαπραγματεύσεις επιθυμούσαν όμως την δέσμευση εκ μέρους των αναπτυσσόμενων χωρών για τις ειδικές ανάγκες των αναπτυσσόμενων για την ανάπτυξη τους, καθώς και ότι στις προτεραιότητες των διαβουλεύσεων θα συμπεριλαμβάνονταν και οι δικές τους προτεραιότητες, που ήταν τα τροπικά προϊόντα, η γεωργία και η κλωστοϋφαντουργία.

Άλλη ομάδα συμφερόντων εντός του κόλπου των αναπτυσσόμενων ήταν και οι Νέες Βιομηχανικές Χώρες της Ασίας (NICs-Newly Industrialized Countries), που περιλάμβαναν όλες τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και του Ειρηνικού, που είχαν έντονη βιομηχανική δραστηριότητα σε προϊόντα μεσαίας και υψηλής τεχνολογίας με υψηλή προστιθέμενη αξία, κυρίως από επενδύσεις των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας αλλά και της Κοινότητας λόγω του φθηνού εργατικού δυναμικού. Τα συμφέροντα των χωρών αυτών στην προσπάθειά τους να απεξαρτηθούν από τις ΗΠΑ λόγω της αδυναμίας απορρόφησης των εξαγωγών τους είναι -όσο και αν φαίνεται παράξενο- να προσεγγίζουν τις χώρες της

Κοινότητας, διότι ακριβώς όπως η Ιαπωνία θεωρούν ότι μετά την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση η πρόσβασή τους στην αγορά τους θα είναι προβληματική.

Τέλος μία παράξενη συνύπαρξη αναπτυσσόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών με όμοια συμφέροντα στον τομέα της γεωργίας αποτέλεσε η λεγόμενη ομάδα CAIRNS, από το όνομα της ομώνυμης πόλης της Αυστραλίας. Η ομάδα αυτή ήταν τελείως ανομοιογενής όσον αφορά τις δομές της οικονομίας των χωρών της, τις ένωσε όμως η κοινός στόχος, που ήταν η κατάργηση της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) της Κοινότητας. Επιθυμούσαν δηλαδή την φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου για τα αγροτικά προϊόντα και την κατάργηση κάθε είδους προστατευτικών μέτρων και επιδοτήσεων. Η ομάδα αυτή αποτελείτο από χώρες της Λατινικής Αμερικής, όπως η Αργεντινή, η Βραζιλία, η Ουρουγουάη, η Κολομβία και η Χιλή, χώρες της περιοχής της Ασίας και του Ειρηνικού, όπως η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία, οι Φιλιππίνες, τα νησιά Φίτζι, η Ινδονησία, η Μαλαισία και η Ταϊλάνδη, καθώς και ο Καναδάς και η Ουγγαρία.

Οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης διήρκεσαν περίπου οκτώ χρόνια και γι' αυτό στο μέσο των έγινε Υπουργική Διάσκεψη στο Μόντρεαλ του Καναδά τον Δεκέμβριο του 1988, που ονομάστηκε Mid-Term Review, για να εξεταστούν οι ως τότε εξελίξεις των. Στα θέματα της ημερήσιας διάταξης συμπεριλαμβάνονταν μόνο αυτά στα οποία δεν είχε επέλθει ακόμη κάποια συμφωνία, δηλαδή στους τομείς της Γεωργίας, των Υπηρεσιών, της κλωστοϋφαντουργίας και των Δικαιωμάτων Πνευματικής Ιδιοκτησίας. Οι ΗΠΑ

διαφωνούσαν με την Κοινότητα, κυρίως με την Γαλλία, για τα θέματα της Γεωργίας και πίεζαν για να γίνουν αποδεκτές οι θέσεις τους αλλιώς απειλούσαν με διακοπή των διαπραγματεύσεων. Τελικά λόγω του αδιεξόδου που επήλθε αποφασίστηκε να παγώσουν οι διαπραγματεύσεις μέχρι τα μέσα του επόμενου έτους για να γίνει νέα σύνοδος στην Γενεύη. Επειδή όμως τα προβλήματα ομοφωνίας στα παραπάνω θέματα συνέχιζαν να υπάρχουν εξουσιοδοτήθηκε ο Γενικός Διευθυντής της GATT A. Dunkel να πραγματοποιήσει διερευνητικές επαφές με τα διαφωνούντα μέρη για τα επίμαχα θέματα και να παρουσιάσει στην επόμενη σύνοδο βελτιωμένες προτάσεις. Έτσι τον Δεκέμβριο του 1990 στις Βρυξέλλες, δηλαδή κατά το χρόνο που προβλεπόταν η λήξη του Γύρου της Ουρουγουάης, παρουσιάστηκε η έκθεση Dunkel για τους 4 τομείς που δεν είχε ακόμη επιτευχθεί συμφωνία. Η έκθεση αυτή αποτελεί το έναυσμα για την περαιτέρω εξέλιξη και περάτωση των διαπραγματεύσεων και είχε ως αποτέλεσμα σε πρώτη φάση την λεγόμενη συμφωνία Blair House, όπου μετά από κοινή συνάντηση μόνο των αντιπροσωπειών των ΗΠΑ και της Κοινότητας, γνωστοποιήθηκε η επίτευξη κοινού συμφωνητικού. Με βάση την συμφωνία αυτή επιταχύνθηκαν οι διαπραγματεύσεις αφού θεωρήθηκε ότι έληξαν οι λόγοι διαφωνίας. Έτσι στην Υπουργική Σύνοδο στο Μαρακές του Μαρόκου στις 15.4.1994 περατώθηκαν οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης, του Όγδοου και τελευταίου Γύρου της GATT, και υπογράφηκε από 125 κράτη η τελική Συμφωνία ή η Τελική Πράξη (Final Act) όπως αλλιώς ονομάζεται.

3.2.7.7. Αποτελέσματα του Γύρου της Ουρουγουάης

Η πολυμορφία του Γύρου της Ουρουγουάης σήμαινε ότι κάθε συμφωνία (που ούτως ή άλλως προϋποθέτει αμοιβαίες υποχωρήσεις) περιλάμβανε πλαίσιο από υποχωρήσεις και κέρδη σε διαφορετικά μεταξύ τους επίπεδα.

Τα θέματα του διεθνούς εμπορίου γενικά είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την οικονομική ευημερία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σήμερα οι τρεις μεγάλες εμπορικές δυνάμεις (ΕΟΚ, ΗΠΑ, Ιαπωνία) καλύπτουν το 60% του διεθνούς εμπορίου. Ειδικότερα και πιο αναλυτικά τα ποσοστά συμμετοχής στο διεθνές εμπόριο αγαθών των σημαντικότερων χωρών και περιφερειών που είναι το 80% επί του συνόλου του διεθνούς εμπορίου είναι:

ΕΟΚ	38%
ΗΠΑ	15%
ΙΑΠΩΝΙΑ	7%
ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ	40%

Τα ποσοστά συμμετοχής στο διεθνές εμπόριο υπηρεσιών, που είναι αντίστοιχα το 20% επί του συνόλου του διεθνούς εμπορίου είναι:

ΕΟΚ	44%
ΗΠΑ	16%
ΙΑΠΩΝΙΑ	6%
ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ	34%

Η Ελλάδα κατέχει στο διεθνές εμπόριο υλικών αγαθών την 55η θέση, ενώ στο διεθνές εμπόριο υπηρεσιών κατέχει την 25η θέση και είναι μεταξύ των σημαντικότερων εξαγωγέων λόγω των μεγάλων εσόδων από την ναυτιλία και τον τουρισμό.

Η παρουσία της όμως στις λεγόμενες δραστηριότητες αιχμής είναι πολύ περιορισμένη. Η θέση του εμπορίου των υπηρεσιών στο διεθνές εμπόριο διευρύνεται, καθώς η αλληλεξάρτηση μεγαλώνει, η διεθνής αγορά ενοποιείται ολοένα και πιο πολύ και με την εξέλιξη της τεχνολογίας οι υπηρεσίες δεν είναι πια δυνατό να σταματήσουν με προστατευτικά μέτρα στα σύνορα γιατί μπορούν να τα διασκελίζουν μέσω των δορυφορικών συστημάτων.

Οι ΗΠΑ παρόλο που καλύπτουν μόνο 16% στο διεθνές εμπόριο υπηρεσιών έχουν ηγετική παρουσία γιατί προπορεύονται αποφασιστικά σε δραστηριότητες αιχμής, μεταξύ των οποίων είναι και οι οπτικοακουστικές υπηρεσίες, όπου η υπεροχή τους είναι συντριπτική.

Η Συμφωνία της GATT επεκτάθηκε όπως ήδη αναφέρθηκε εκτός από το εμπόριο και την απελευθέρωσή του και σε άλλους τομείς όπως στην απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, τα πνευματικά δικαιώματα, τις Θαλάσσιες μεταφορές, τις ρήτρες διασφάλισης, τις περιβαλλοντικές και εργασιακές ρήτρες, τις άμεσες επενδύσεις, τις κρατικές αγορές και τις επιχορηγήσεις.

Όσον αφορά τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων της GATT και της μετέπειτα Συμφωνίας, οι επιπτώσεις που αυτή θα έχει στην Ευρωπαϊκή

Ένωση και φυσικά στην Ελλάδα, στους κυριότερους τομείς που την ενδιαφέρουν άμεσα, είναι σημαντικότερες. Ο τομέας της ναυτιλίας ως ο πλέον ενδιαφέρων σ' αυτή την μελέτη θα εξεταστεί αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο. Στον τομέα της γεωργίας αποφασίστηκε να μειωθούν οι κοινοτικές εξαγωγικές επιδοτήσεις κατά 21% σε όγκο και 36% σε αξία, να μειωθούν επίσης οι δασμοί κατά 20% ενώ για ορισμένα άλλα μεσογειακά προϊόντα που ενδιαφέρουν άμεσα την Ελλάδα η μείωση στους δασμούς ανέρχεται σε 36-50%.

Για τα κλωστούφαντουργικά προϊόντα αποφασίστηκε η κατάργηση της πολυϊνικής συμφωνίας. Γενικά για την Ελλάδα θεωρείται ότι η νέα Συμφωνία θα έχει αρνητικές επιπτώσεις. Τέλος, όσον αφορά τον τομέα των οπτικοακουστικών, επιτυχία θεωρείται η διατήρηση του δικαιώματος της ελευθερίας εφαρμογής εθνικών επιδοτήσεων, θέση που υποστηρίχτηκε από την Κοινότητα και ιδιαίτερα την Γαλλία σε αντίθεση με τις ΗΠΑ που επιθυμούσαν την πλήρη απελευθέρωση του τομέα αυτού.

Η Ελλάδα έγινε Συμβαλλόμενο Μέρος στην GATT το 1950 με τον Αναγκαστικό Νόμο 1419/27-2-1950, στον οποίο προστέθηκε το 1965 και το μέρος IV της GATT, που αφορούσε το εμπόριο και την ανάπτυξη, το οποίο κυρώθηκε με τον Α.Ν. 563/28-9-1968. Σε γενικές γραμμές μπορεί να θεωρηθεί ότι για την Ελλάδα η έκβαση της Συμφωνίας ήταν επιτυχής σχεδόν σε όλους τους τομείς και ιδιαίτερα στην ναυτιλία. Ειδικότερα αυτό γιατί πρέπει να λάβει κανείς υπόψη του ότι οι προτεραιότητες των περισσότερων χωρών της Κοινότητας ήταν τελείως διαφορετικές από αυτές της Ελλάδας, η οποία κυρίως λόγω της

χαμηλής ανταγωνιστικότητας των προϊόντων της και γενικά της βιομηχανίας της επιθυμούσε την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προστασία των.

Στον τομέα των Υπηρεσιών μέχρι την υπογραφή της Συμφωνίας της GATT δεν υπήρχαν διεθνείς εμπορικοί κανόνες που να διέπουν την προσφορά υπηρεσιών του τραπεζικού και ασφαλιστικού τομέα, των μεταφορών, του τουρισμού, των εταιρειών παροχής συμβουλών, των τηλεπικοινωνιών, των λογιστικών εταιριών, τις κατασκευές στην οικοδομή και των οπτικοακουστικών μέσων. Η κάθε χώρα προστάτευε μόνη της τις βιομηχανίες της από τον ξένο ανταγωνισμό.

Με τη νέα Συμφωνία δημιουργείται θεσμικό πλαίσιο για την ισχύ θεμιτών εμπορικών συναλλαγών ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα, όπως οι διακρίσεις σε βάρος κάποιας χώρας. Θεσπίζονται ειδικοί όροι για τους τομείς των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, των τηλεπικοινωνιών, των αερομεταφορών και της διακίνησης των εργαζομένων. Πολλές χώρες δεσμεύονται να διανοίξουν τις αγορές τους σε ευρύ τομέα υπηρεσιών ενώ θα συνεχιστούν οι διαπραγματεύσεις για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών και των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

Οι κύριες επιπτώσεις που θα έχει η Συμφωνία στον τομέα των υπηρεσιών, είναι η ενίσχυση του εμπορίου των υπηρεσιών που σήμερα έχει αξία 900 δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως σε επίπεδο διασυνοριακών συναλλαγών και άλλο ένα τρισεκατομμύριο δολάρια που αφορά τις δραστηριότητες των θυγατρικών των ίδιων επιχειρήσεων στις εσωτερικές

αγορές. Οι διαπραγματεύσεις για την περαιτέρω φιλελευθεροποίηση του τομέα των υπηρεσιών συνεχίζονται μέχρι σήμερα.

Ιδιαίτερη σημασία έχει για τον τομέα των υπηρεσιών, δηλαδή κατά συνέπεια και της ναυτιλίας, οι αλλαγές και οι επιπτώσεις που φέρνει η νέα Συνθήκη στο θέμα των επιδοτήσεων.

Ως γνωστόν ως σήμερα, οι επιδοτούμενες εξαγωγές αντιμετώπιζονταν με αντισταθμιστικούς δασμούς, αλλά αυτοί όπως και οι δασμοί αντι-ντάμπινγκ αποτελούν εστία εντεινόμενων εμπορικών τριβών και αυξανόμενων διαμαχών.

Με την νέα Συμφωνία επίσης ορίζονται ποιες επιδοτήσεις είναι νόμιμες και ποιες όχι, δεδομένου ότι ορισμένες θεωρούνται ότι δεν είναι επιτρεπτές.

Τέλος, γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι με την νέα Συμφωνία και όσον αφορά όχι μόνο τις υπηρεσίες αλλά και το εμπόριο αγαθών, οι αναπτυσσόμενες χώρες θα έχουν περισσότερες ανοικτές αγορές και ανάμεσά τους αλλά και με τις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι αναπτυσσόμενες χώρες σε σχέση με τις αναπτυσσόμενες χώρες έχουν ήδη συγκριτικά πλεονεκτήματα στους τομείς των τραπεζικών, των χρηματοπιστωτικών και των ασφαλιστικών υπηρεσιών, ενώ αντίθετα οι αναπτυσσόμενες χώρες προσδοκούν να διασφαλίσουν προσβάσεις στις αγορές των αναπτυσσόμενων χωρών για να μπορέσουν να εξάγουν βασικά προϊόντα των κυρίως δηλαδή αγροτικά και πρώτες ύλες.

Στο Παράρτημα 7-Τόμος Γ παρατίθεται ένας πίνακας περιεχομένων της Τελικής Πράξης του Γύρου της Ουρουγουάης επί των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°

ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ, ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

4.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1.1. Η σημασία της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική και διεθνή οικονομία

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των Μεταφορών επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και συμβάλλει αποφασιστικά σ' αυτήν.

Στο χώρο της χύδην (tramp) ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα διεθνώς θέση. Εάν δε συμπεριληφθούν στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Εάν λάβουμε επίσης υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται διαμέσου της θάλασσας, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς Εμπορίου. Είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό εάν αναλογισθεί κανείς την σημασία και την συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας που θα είχε στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας, εάν αυτή δεν υπήρχε, δεδομένου ότι το μέγεθος του

ελληνικού εμπορικού στόλου δεν δικαιολογείται από τον μικρό πληθυσμό της Ελλάδας καθώς επίσης και από το μικρό όγκο των εμπορικών της συναλλαγών.

Η συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, το οποίο ανέρχεται περίπου στα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, ποσό που αντιπροσωπεύει το 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος όταν το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών είναι της τάξεως των 3, 9 δισεκατομμυρίων. Δολαρίων(Διάγραμμα 4.1).

Ναυτικό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό τις επισκευές και τις μετασκευές των πλοίων, τις εισφορές προς το ΝΑΤ καθώς και οι φόροι προς το Δημόσιο. Σημαντική είναι όμως η συμβολή της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς. Σύμφωνα με Ολλανδική μελέτη το 70% της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς και μόνο το 30% στις υπηρεσίες της θάλασσας. Σύμφωνα με αντίστοιχη μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά από όσες στη θάλασσα. Οι θέσεις εργασίας στη ξηρά είναι σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α.

Σήμερα απασχολούνται περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί στη θάλασσα, στα γραφεία των εταιρειών περίπου 10.000 και άλλοι τόσοι σε

παραναυτιλιακές εργασίες. Επίσης η ελληνική ναυτιλία ενισχύει την δραστηριότητα μιας σειράς συναφών με το πλοίο επιχειρήσεων, επιτρέπει την διακίνηση αγαθών στο εσωτερικό της χώρας με χαμηλό κόστος και αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Η συμβολή όμως της ελληνικής ναυτιλίας είναι μεγάλη και ως παράγοντας εθνικής πολιτικής και πολιτιστικής προβολής. Έτσι η Ελλάδα γίνεται γνωστή στα πέρατα της γης και προβάλλει διεθνώς τα ήθη και έθιμα των κατοίκων της, τον πολιτισμό της και τις παραδόσεις της.

Τέλος, στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, ιδιαίτερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και λιγότερο του ΟΟΣΑ, η άποψη της Ελλάδας σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα είναι αρκετά σημαντική και γι' αυτό συνήθως υιοθετούνται πλήρως οι θέσεις της.

Οι τομείς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν απορροφά πόρους από την εγχώρια εθνική οικονομία. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυσσόμενων χωρών οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων, σε αντίθεση με την Ελλάδα. Στην Μ. Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν σε 6-8% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στην τριτογενή παραγωγή και

φυσικά ακόμα λιγότερο στο σύνολο των ακαθαρίστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου σ' όλους τους τομείς της οικονομίας αυτής της χώρας.

Στην οικονομία είναι γνωστό το θεμελιώδες αξίωμα, σύμφωνα με το οποίο επιδιώκεται σχεδόν πάντοτε το μεγαλύτερο οικονομικό αποτέλεσμα με τη μικρότερη δυνατή θυσία. Έτσι από την άποψη αυτή στην ελληνική οικονομία δεν υπάρχει άλλος κλάδος της που να είναι περισσότερο επιδεκτός σύγκρισης από την εμπορική ναυτιλία.

Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας προσδίδει υψηλή ανταγωνιστική ικανότητα στην ελληνική οικονομία, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αξιόλογη είναι η αυξημένη εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με το ταξιδιωτικό συνάλλαγμα και το συνάλλαγμα από εξαγωγές εμπορευμάτων. Η εισροή ταξιδιωτικού συναλλάγματος απαιτεί εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για την εισαγωγή του ξενοδοχειακού μηχανολογικού εξοπλισμού και για τις κάθε είδους εκτεταμένες διαφημίσεις της χώρας στο εξωτερικό. Ανάλογα είναι και τα μειονεκτήματα στο συνάλλαγμα από εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης. Το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαιουχικού και τεχνολογικού εξοπλισμού που χρησιμοποιεί η βιομηχανία εισάγεται από το εξωτερικό. Αντίθετα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν έχει τα παραπάνω χαρακτηριστικά. Οι μόνες εκροές συναλλάγματος είναι για την αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα, για τις επισκευές και τις μετασκευές καθώς και η εξαγωγή συναλλάγματος για όλα τα λειτουργικά έξοδα των ναυτιλιακών εταιρειών για την διακίνηση στο εξωτερικό, που όμως είναι

πολύ μικρή σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα (ποσοστό 1-2% του ναυτιλιακού συναλλάγματος).

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για τη παραγωγή του μέρους του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό, προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Όπως δείχνουν οι κάθε φορά πραγματοποιούμενες έρευνες στην αγορά, το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, δαπανάται στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις και για αγορά υπηρεσιών που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά ν' αγοραστούν στο εξωτερικό για το λόγο ότι εκεί εργάζεται και κινείται το ελληνικό πλοίο.

Εκτός όμως από πηγή συναλλάγματος, η ναυτιλία επιτελεί και κοινωνικό έργο. Το επάγγελμα του ναυτικού αποτελεί πόλο έλξης του πληθυσμού επειδή το επίπεδο των αποδοχών είναι μεγαλύτερο στην εμπορική ναυτιλία από εκείνο των επαγγελματιών της ξηράς. Με το θέμα αυτό πάντως θα ασχοληθούμε διεξοδικότερα στο κεφάλαιο αντιμετώπισης της ναυτιλιακής κρίσης.

4.1.2. Το Νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας

Ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά και το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική, και που βοήθησε να γιγαντωθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταπολεμικά παρότι ήταν κατεστραμμένη, είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953, περί «προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, και ειδικότερα το άρθρο 13 αυτού. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού, όπως αναφέρεται στα υπόλοιπα άρθρα του Ν.Δ., που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. εάν νηολογηθούν υπό την ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να εγγράψουν πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο του να ανήκει άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας που κατέχει το συγκεκριμένο πλοίο σε Ελληνικά συμφέροντα.

Έτσι τα υπό ελληνική σημαία νηολογούμενα πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. θεωρούνται επενδύσεις κεφαλαίου από το εξωτερικό και κατ' αυτό τον τρόπο ο παραπάνω νόμος παρέχει προς αυτά παρόμοια προστασία ή ελεύθερη μεταπώληση χωρίς την άδεια του Δημοσίου, και ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό. Σκοπός του νόμου αυτού ήταν η προσέλκυση πλοίων ελληνικών συμφερόντων που ανήκαν σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, όπως εταιρείες του Παναμά, Λιβερίας κ.λ.π. και

ήταν νηολογημένα στα νηολόγια τους. Σημειώνεται ότι ο Ν.2687/53 αποτελεί την συνέχιση και την επεξήγηση του Νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 1936 σύμφωνα με τον οποίο ως ελληνικό πλοίο θεωρείται μόνο αυτό που ανήκει σε Έλληνες ανεξάρτητα αν ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Κατά την νηολόγηση οι ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης επιπρόσθετα των συνήθως προβλεπομένων και που προέρχονται από τον Αστικό και Εμπορικό Κώδικα καθώς επίσης και από διατάξεις περί Δημόσιας Τάξης. Τέτοια σημεία μπορεί να αναφέρονται:

- α) στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον ελληνικό στόλο
- β) στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του εμπορικού και αστικού κώδικα
- γ) στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων χωρίς να χρειάζεται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων
- δ) στα δικαιώματα αυτών που δανείζουν με υποθήκη του πλοίου και ειδικά αυτά που αφορούν την κατά προτίμηση, ικανοποίηση των υποθηκών είτε από αναγκαστική διαχείριση του υποθηκευμένου πλοίου είτε από πώληση του σε δημοπρασία
- ε) στην αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί κάποιου πλοίου, αν οι ενέργειες αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του εμπορικού κώδικα και του κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών

στ) στην ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό.

Με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση αυτό το Ν.Δ. ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρίας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι για να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εισέρχονται τα ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Υπάρχουν όμως και σε άλλες χώρες-μέλη της Ε.Ε παρόμοιοι νόμοι με τους ελληνικούς. Για παράδειγμα, ο νόμος της Μ. Βρετανίας περί εμπορικής ναυτιλίας του 1894, όπως τροποποιήθηκε από το νόμο περί βρετανικής υπηκοότητας του 1948, ορίζει ότι για να έχει ένα πλοίο το δικαίωμα να φέρει τη βρετανική σημαία, πρέπει να ανήκει σε Βρετανούς πολίτες ή να ανήκει σε επιχείρηση που έχει συσταθεί βάσει του βρετανικού νόμου. Οι νομοθεσίες του Βελγίου, της Γαλλίας και της Ιταλίας περιέχουν αντίστοιχους όρους σχετικά με το 51% όπως στον ελληνικό νόμο, ενώ στην Ολλανδία το ποσοστό είναι 67%. Μερικά μέλη της Ε.Ε έχουν δηλώσει ότι επιτρέπουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων

άλλων χωρών-μελών στο έδαφός τους, χωρίς όμως να έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τη σημαία της εν λόγω χώρας, γιατί κάτι τέτοιο θα σήμαινε παραχώρηση της εθνικότητας.

Το άρθρο 5 του ΚΑΝΔ θεωρείται ασυμβίβαστο με την Συνθήκη της Ρώμης, γιατί έχει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι όμως σύμφωνο με ότι συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ε.Ε. Έτσι πριν λίγο καιρό το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφασή του θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αφορούσε γενικά όλα τα πλοία, αλλά το άμεσο ενδιαφέρον των αλλοδαπών πλοιοκτητών υπηκόων κράτους-μέλους της Ε.Ε είναι να εισέλθουν στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και να εκτελούν μεταφορές και δρομολόγια τις Ελληνικές θάλασσες. Αυτό μπορεί να συμβεί μετά την άρση του Ελληνικού προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage), δηλαδή μετά την από 1.1.1999 για τα κρουαζιερόπλοια και την από 1.1.2004 για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά.

Μετά την απόφαση αυτή τόσο από Ελληνικής πλευράς η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας που την αφορά άμεσα καθώς και ο Επίτροπος Μεταφορών της ΕΕ πήραν θέση και διευκρίνισαν ότι οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες πρέπει να συμμορφώνονται ως προς την σύνθεση των πληρωμάτων και την

ελληνική γλώσσα που πρέπει να ομιλούν, το ναυολόγιο, τις άδειες σκοπιμότητας, την ετήσια ακινησία, τα δρομολόγια κ.α.

Ειδικότερα όμως στο πολύ σημαντικό αυτό θέμα, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ανακοίνωσε τους παρακάτω όρους και τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τους οποίους δρομολογούνται τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία που ανήκουν σε Έλληνες και οι οποίοι θα ισχύουν και για όσους αλλοδαπούς θελήσουν να δρομολογήσουν πλοία στην Ελλάδα:

1. Πρέπει να υποβληθεί αίτηση στην αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, με την καταβολή του προβλεπόμενου παραβόλου του Δημοσίου και του τέλους υπέρ του ΝΑΤ, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να μεταφέρουν.

2. Εφόσον εκδοθεί η αιτούμενη άδεια σκοπιμότητας, εκτός της υποχρέωσης να έχει αναγνωριστεί το πλοίο ως επιβατηγό, πρέπει να τηρηθούν επακριβώς οι όροι που προβλέπονται από την άδεια αυτή σχετικά με τα λιμάνια προσέγγισης, τις άγονες προσεγγίσεις, την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων, τη διαρκή εξυπηρέτηση της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τον εφοδιασμό με ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, την απαγόρευση μεταβολής ποσοστού κυριότητας για μία πενταετία, την ανάκληση της άδειας σκοπιμότητας σε περίπτωση μη απόδοσης εισφορών ΝΑΤ, ΟΛΠ, ΦΠΑ κλπ. και μεταφοράς υπεράριθμων

επιβατών, καθώς και ακινησίας του πλοίου πέραν του μηνός λόγω κατάσχεσης.

3. Στη συνέχεια πρέπει να υποβληθεί αίτηση για έγκριση των ετήσιων δρομολογίων, τα οποία πρέπει οπωσδήποτε να τηρούνται.

4. Για τη σύνθεση του πλοίου πρέπει να εφαρμόζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία, η οποία προβλέπει την επάνδρωσή του εξ ολοκλήρου με Έλληνες ή κοινοτικούς ναυτικούς, πλην του πλοιάρχου που υποχρεωτικά πρέπει να είναι Έλληνας.

5. Για την ακινησία ενός τέτοιου κοινοτικού πλοίου λόγω ετήσιας επιθεώρησης συντήρησης πρέπει να ισχύουν όσα και για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά σκάφη των Ελλήνων υπηκόων.

6. Πρέπει να ισχύουν και για τα πλοία των κοινοτικών υπηκόων, πέρα από τους διεθνείς κανονισμούς, οι τυχόν πρόσθετες απαιτήσεις που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία (π.χ. σκάφη με διπλούς έλικες).

7. Το ελληνικό ναυολόγιο επιβατών και τροχοφόρων, οι προβλεπόμενες εκπώσεις και η υποχρέωση δωρεάν μεταφοράς του ταχυδρομείου πρέπει να ισχύουν και για τα πλοία αυτά.

8. Τέλος, πρέπει να ισχύει κατά τα ελληνικά δεδομένα η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Παρόλο που οι περισσότερες ναυτιλιακές ελληνικές εταιρίες, ιδίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 (Πίνακες 4.9, 4.10), υπάρχουν και άλλοι νόμοι που διέπουν την οργάνωση και διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Έτσι πολλές εταιρίες κυρίως της ακτοπλοΐας χρησιμοποιούν τους νόμους περί ανωνύμων εταιριών (Ν. 2190/20) και περί εταιριών περιορισμένης ευθύνης (Ν. 3190/55).

Πολλές μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, συνήθως οικογενειακού χαρακτήρα, έχουν ως θεσμικό πλαίσιο τον Ν. 959/79, περί της Ναυτικής Εταιρείας, ο οποίος έχει την δομή της ανωνύμου εταιρίας αλλά χωρίς δυσκίνητους μηχανισμούς και με μεγαλύτερη ευελιξία στην διαχείρισή της και ψηφίστηκε και αυτός για να προσελκύσει τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Στο άρθρο 10 του νόμου αυτού αναφέρεται ρητά και το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ., που όπως προαναφέρθηκε απαγορεύει σε αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών πάνω από 50%. Επίσης με το άρθρο 1 του Νόμου αυτού περιορίζεται ο σκοπός των ναυτικών εταιρειών στην διαχείριση και εκμετάλλευση μόνο εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία. Ισχύουν επίσης οι διατάξεις του Ν. 27/75 σχετικά με την φορολογία των πλοίων τους.

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ο πολύ σημαντικός Αναγκαστικός Νόμος 89/67, σύμφωνα με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα, δηλαδή τα κίνητρα, να

εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός Ελλάδας, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδά τους.

Ο Αναγκαστικός Νόμος 89/67 επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο Α.Ν. 378/68 και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό την μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα για την διαχείριση των πλοίων τους και έτσι να αποφύγουν το υψηλό κόστος λειτουργίας των γραφείων τους στο εξωτερικό.

Επίσης με τον Αναγκαστικό Νόμο 465/68 αντικαταστάθηκε το ως τότε ισχύον φορολογικό σύστημα της ελληνικής ναυτιλίας, που καθοριζόταν με βάση τα έσοδα της επιχείρησης, με ένα νέο, στο οποίο η φορολογία ήταν με βάση τα μεγέθη και την ηλικία των πλοίων που διαχειριζόταν η ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η γενικότητα των διατάξεων των δύο προηγούμενων νόμων Α.Ν. 89/67 και 378/68 είχε ως αποτέλεσμα από την μια πλευρά να δοθεί μεγάλος αριθμός αδειών για εγκατάσταση των γραφείων των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα, αλλά από την άλλη πλευρά, αυτές είχαν όλα τα ευεργετήματα των Νόμων χωρίς όμως να δραστηριοποιούνται πραγματικά και χωρίς να γίνεται αξιόλογη εισαγωγή συναλλάγματος. Έτσι θεσπίστηκε ένας νέος Νόμος, ο Ν. 27/75, που αφορά τους όρους διαχείρισης των πλοίων ελληνικών

συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με την μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος και πρακτορείου ανεξάρτητα από την σημαία που φέρει το πλοίο των. Τα πλοία των εταιριών αυτών πληρώνουν φόρο σύμφωνα με τον Ν. 27/75, καθώς και τις εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ Ελληνικού Δημοσίου, ενώ δεν τηρούν βιβλία στην Ελληνική γλώσσα. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.27/75 καθορίστηκε ότι:

α)οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά την διαχείριση πλοίων, αποκλεισμένων των άλλων συναφών ναυτιλιακών εργασιών,

β)οι εταιρείες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών έπρεπε να εισάγουν και να δραχμοποιούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον \$30.000, που θα διέθεταν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας του γραφείου τους,

γ)η κατάθεση εκ μέρους των εταιρειών αυτών τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$5000 για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου από τυχόν παραβάσεις είναι υποχρεωτική.

Επίσης με τον Ν.27/75 τροποποιήθηκαν οι συντελεστές φορολογίας του πλοίου, σε σχέση με τον Α.Ν.465/68.

Ο Ν.27/75 και ειδικότερα οι διατάξεις του άρθρου 25 είχαν ως αποτέλεσμα την μείωση των εταιρειών που είχαν ως αντικείμενο εργασιών άλλες εργασίες ναυτιλιακής φύσης με την κάλυψη της διαχείρισης των πλοίων. Το συγκεκριμένο άρθρο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Νόμου 814/78, με τον οποίο τροποποιήθηκαν οι κανονισμοί εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και έγιναν αυστηρότεροι και στο οποίο καθοριζόταν τα κάτωθι:

α) διεύρυνση του αντικειμένου εργασίας των ναυτιλιακών εταιρειών ώστε να περιλαμβάνει διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμούς αβαριών και μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ασφαλίσεων ή ναυλώσεων ή ναυπηγήσεων πλοίων άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., με εξαίρεση τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά, καθώς και με αντιπροσώπευση επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις πιο πάνω δραστηριότητες,

β) ελάχιστο όριο για τα ετήσια έξοδα λειτουργίας του γραφείου με την εισαγωγή του ποσού των \$50000, καθώς και υποχρέωση κάλυψης όλων των πληρωμών στην Ελλάδα σε συνάλλαγμα, μη υποχρεωτικά εκχωρητέο,

γ) υποχρεωτική κατάθεση τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$5000 για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου από τυχόν παραβάσεις των εταιρειών και τα οποία δύνανται να αυξάνονται με κοινή υπουργική απόφαση,

δ) φορολογικές απαλλαγές από τέλη χαρτοσήμου, εισφορές κ.λ.π.

ε) διατήρηση του δικαιώματος απασχόλησης αλλοδαπού προσωπικού και δικαίωμα ταχυδρόμησης συστημένων επιστολών, χωρίς ταχυδρομικό έλεγχο,

στ) παγιοποίηση για μια πενταετία των όρων των εκδιδόμενων κοινών υπουργικών αποφάσεων, με τις οποίες χορηγούνται άδειες εγκατάστασης, τυχόν δε τροποποίησή τους απαιτεί και την σύμφωνη γνώμη της ενδιαφερόμενης εταιρείας,

ζ) καθιέρωση του θεσμού της διαιτησίας για κάθε διαφορά μεταξύ Δημοσίου και εταιρείας, που ανάγεται στην ερμηνεία των διατάξεων του νόμου και των όρων της εγκριτικής απόφασης ή την ανάκληση της άδειας εγκατάστασης,

η) παροχή του δικαιώματος στους συναρμοδίους υπουργούς, όταν διαπιστώνονται παραβάσεις από τις εταιρείες, να μην ανακαλούν την σχετική άδεια εγκατάστασης, αλλά να επιβάλλουν άλλες διοικητικές κυρώσεις, όπως κατάπτωση εγγύησης, καταλογισμός φόρων κ.λ.π.

Το γενικό συμπέρασμα από την όλη παραπάνω ανάλυση είναι ότι:

Α) με τους νόμους 2687/53 (άρθρο 13), 89/67, 378/68, 465/68, 27/75 και 814/78 δημιουργήθηκε ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα,

Β) με τους ίδιους νόμους δόθηκε η δυνατότητα σε πολλές ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα,

Γ) τους παραπάνω νόμους χρησιμοποιούν κυρίως ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς και της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, που συνήθως φέρουν ξένη σημαία

Δ) στο αντικείμενο των εργασιών του Ν.814/78 δεν συμπεριλήφθηκαν συγκεκριμένες ναυτιλιακές εργασίες, όπως η πρακτόρευση, η πραγματογνωμοσύνη, ο εφοδιασμός, η πετρέλευση πλοίων κ.λ.π. για να προστατευτούν οι αντίστοιχες ελληνικές επιχειρήσεις από πιθανό ανταγωνισμό,

Ε)όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες του τύπου Α.Ε., Ε.Π.Ε., Ε.Α.Ν.Ε. μπορούν να υπαχθούν στο καθεστώς των διατάξεων των Α.Ν. 89/67, 378/68, 465/68 και των Ν. 27/75, 814/78.

4.1.3 Σύνθεση και Δομή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας

Η μορφολογία της ελληνικής ναυτιλίας θα αναλυθεί παρακάτω σε όλο το εύρος που την αφορά. Επειδή όμως τα στατιστικά στοιχεία προέρχονται από διαφορετικές πηγές και από διαφορετικά μεταξύ τους χρονικά διαστήματα, θα γίνει ξεχωριστή ανάλυση των στοιχείων αυτών σε σχέση με τις πηγές τους. Οι πηγές αυτές είναι η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (Ε.Σ.Υ.Ε.), το Lloyd's Register of Shipping και η Ένωση Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCΣΑ).

4.1.3.1. Σύνθεση και Δομή του υπό Ελληνική σημαία εμπορικού στόλου (Πίνακες 4.1 έως 4.16, Διαγράμματα 4.1 έως 4.44)

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας (ΕΣΥΕ), (Πίνακας 4.1) ο υπό ελληνικός εμπορικός στόλος στις 20-9-1998 ανερχόταν στα 1913 πλοία (για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.) με συνολική ολική χωρητικότητα 25.825.310 Κ.Ο.Χ..

Από τον ίδιο πίνακα φαίνεται ότι για τα πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.. ο αριθμός των πλοίων ανέρχεται στα 892 πλοία και στα 25.447.481 Κ.Ο.Χ..

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι παρακάτω υπολογισμοί:

Α) Το σύνολο των φορτηγών πλοίων είναι 635 και 11.443.340 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 100 Κ.Ο.Χ.) και 494 πλοία και 11.374.066 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

Β) Το σύνολο των δεξαμενόπλοιων είναι 398 πλοία και 13.071.452 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 100 Κ.Ο.Χ.) και 252 πλοία και 12.988.316 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

Γ) Το σύνολο των επιβατηγών είναι 545 πλοία και 1.178.473 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 100 Κ.Ο.Χ.) και 138 πλοία και 1.034.443 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

Δ) Το σύνολο των λοιπών πλοίων ανέρχεται στα 335 πλοία και 132.045 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 100 Κ.Ο.Χ.) και μόνο 8 και 50.658 Κ.Ο.Χ. (για άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)

Έτσι σύμφωνα με τα Διαγράμματα 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 η ποσοστιαία κατανομή του Ελληνικού εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ. και άνω των 1000 Κ.Ο.Χ. είναι:

A. Κατά τύπο πλοίου:

A.1 Για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ..

Φορτηγά: 33, 2%

Δεξαμενόπλοια: 20, 8%

Επιβατηγά: 28, 5%

Λοιπά: 17, 5%

A.2 Για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.:

Φορτηγά: 55, 4%

Δεξαμενόπλοια: 28, 3%

Επιβατηγά: 15, 5%

Λοιπά: 0, 9%

B. Κατά χωρητικότητα

B.1 Για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.:

Φορτηγά: 44, 3%

Δεξαμενόπλοια: 50, 6%

Επιβατηγά: 4, 6%

Λοιπά: 0, 5%

B.2 Για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.:

Φορτηγά: 44, 7%

Δεξαμενόπλοια: 51, 0%

Επιβατηγά: 4, 1%

Λοιπά: 0, 2%

Σύμφωνα με τον Πίνακα 4.3 παρουσιάζεται μια φθίνουσα κατάσταση στην εξέλιξη του υπό Ελληνικής Σημαίας Εμπορικού Στόλου. Έτσι εάν θεωρήσουμε ως μέγιστη τιμή εκείνη του Δεκεμβρίου 1985 (2456 πλοία) τότε παρουσιάζεται μία μείωση τον Δεκέμβριο του 1997 κατά 529 πλοία, δηλαδή κατά 21, 5% , ενώ αντίστοιχα για την ολική χωρητικότητα τον Δεκέμβριο του 1997 σε σύγκριση με την ανώτατη τιμή του Δεκεμβρίου του 1994 η μείωση ανέρχεται μόνο στο 16% και σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 1998 κατά 543 πλοία, δηλαδή κατά 22, 1% μείωση και για την ολική χωρητικότητα κατά 15, 4% αντίστοιχα. Στις τιμές μεταξύ του Δεκεμβρίου του 1997 και του Σεπτεμβρίου του 1998 παρουσιάζεται μια μείωση της τάξης των 14 πλοίων , δηλαδή το 0,73%, όσον αφορά τον αριθμό πλοίων και μια αύξηση όσον αφορά την ολική χωρητικότητα κατά 117.236 Κ.Ο.Χ., δηλαδή κατά 0,46%. Σύμφωνα με νεότερα στοιχεία η συρρίκνωση του ελληνικού νηολογίου συνεχίστηκε καθ' όλο το 1998. Έτσι στο τέλος του 1998, δηλαδή τον Δεκέμβριο, τα πλοία υπό ελληνική σημαία ήταν κατά 51 λιγότερα από τα εγγραμμένα πλοία στα ελληνικά νηολόγια στο τέλος του 1997 και ανέρχονταν σε 1876 πλοία με συνολική χωρητικότητα 25.689.500 κόρων ολικής χωρητικότητας.

Στον στο Διάγραμμα 4.1 εμφανίζονται οι εισροές του ναυτιλιακού συναλλάγματος από τον Ιανουάριο του 1973 έως τον Ιανουάριο του 1995. Οι εισπράξεις αυτές σε ονομαστικές τιμές αντιστοιχούν περίπου στο 15% του Ισοζυγίου Πληρωμών. Έτσι παρότι οι εισροές σε ονομαστικές τιμές φαίνονται

4.1.3.2.Σύνθεση και Δομή του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου (Πίνακες 4.20 έως 4.63, Διαγράμματα 4.44 έως 4.64)

Η Ελληνόκτητος Ναυτιλία παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., μια συνεχή αύξηση και μια βελτίωση σε ότι αφορά όλους τους δείκτες. Έτσι σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping κατά το Φεβρουάριο 1998 ο Ελληνόκτητος Στόλος ανερχόταν σε 3358 πλοία παντός τύπου, μεταφορικής ικανότητας (Τ.Ν.Β.) 133.646.831 Τ.Ν.Β. και ολικής χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ.) 78.900.843 Κ.Ο.Χ..

Οι δείκτες αυτοί είναι σύμφωνα με τον Διάγραμμα 4.44 οι μεγαλύτεροι της τελευταίας δεκαετίας, αλλά και των τελευταίων 25 ετών από το 1974 και μετά. Σημειωτέον ότι άλλα 89 πλοία, χωρητικότητας 4.095.405 Κ.Ο.Χ. και μεταφορικής ικανότητας 6.889.748 Τ.Ν.Β., βρίσκονται υπό ναυπήγηση (Πίνακας 4.20)

Έτσι, ο Ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει σε ότι αφορά τον αριθμό πλοίων το 9,3% του παγκόσμιου στόλου, και την ολική χωρητικότητα το 14,0% την μεταφορική ικανότητα το 14,58% αντίστοιχα.

Στον Πίνακα 4.25 παρουσιάζονται αναλυτικά οι σημαίες Νηολογίου που καλύπτουν τα ελληνικών συμφερόντων πλοία. Τα κράτη που είναι νηολογημένα τα ελληνόκτητα πλοία έχουν αυξηθεί από 30 το 1996, σε 34 το 1997. Από τον ίδιο πίνακα φαίνεται ότι από τα 3358 πλοία, τα 946, (ποσοστό 28%), είναι υπό ελληνική σημαία, 753 (ποσοστό 22,4%) είναι υπό κυπριακή

σημαία, 513 (ποσοστό 15,3%) είναι υπό σημαία Παναμά, 505 (ποσοστό 15,0%) υπό σημαία Μάλτας, 185 (ποσοστό 5,5%) υπό σημαία Λιβερίας, 177 (ποσοστό 5,3%) υπό σημαία Μπαχάμες, και 135 (ποσοστό 4,0%) υπό σημαία Αγίου Βικεντίου και Γρεναδίνων.

Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά την ολική χωρητικότητα έχουμε ότι υπό ελληνική σημαία είναι το 35,2% του ελληνόκτητου στόλου, υπό σημαία Κύπρου το 19%, υπό σημαία Παναμά το 11,8%, υπό σημαία Μάλτας το 14,5%, υπό σημαία Λιβερίας το 8,6%, υπό σημαία Μπαχάμες το 5,6% και υπό σημαία Αγ. Βικεντίου και Γρεναδίνων το 2,3%. Εάν συγκρίνουμε μόνο τα υπό ελληνική σημαία πλοία με τον παγκόσμιο στόλο τότε αυτά αντιπροσωπεύουν το 2,6%, σε ό,τι αφορά την ολική χωρητικότητα το 4,93% και την μεταφορική ικανότητα το 5,67%.

Στον Πίνακα 4.24 εμφανίζονται οι Νηογνώμονες που καλύπτουν την ελληνόκτητη ολική χωρητικότητα. Στην πρώτη θέση βρίσκεται ο Βρετανικός Νηογνώμονας με 803 πλοία και 22.456.871 Κ.Ο.Χ., στην δεύτερη ο Αμερικανικός Νηογνώμονας με 631 πλοία και 20.928.220 Κ.Ο.Χ., στην Τρίτη ο Γαλλικός με 474 πλοία και 8.368.126 Κ.Ο.Χ., στην τέταρτη ο Ιαπωνικός με 333 πλοία και 8.039.910 Κ.Ο.Χ. και στην Πέμπτη ο Ελληνικός Νηογνώμονας με 331 πλοία αλλά μόνο 3.661.279 Κ.Ο.Χ...

Τα 2954 πλοία από τα 3358 πλοία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, δηλαδή ποσοστό 88%, καλύπτονται από τους 11 Νηογνώμονες που είναι μέλη του

κατά πολύ αυξημένες από παλαιότερα, η ποσοστιαία αναλογία τους ως προς το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου έχει μειωθεί στο μισό ποσοστό, δεδομένου ότι ενώ το 1974 ήταν στο 30% και μετά μέχρι το 1983, περίπου στο 25%. Ο βασικός λόγος για την παραπάνω κατάσταση οφείλεται στην διόγκωση του ελλείμματος στο Ισοζύγιο Πληρωμών, ειδικά κατά την δεκαετία 1985-1995.

Τέλος, ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι πίνακες 4.11 και 4.12, που αφορούν τον αριθμό και την ολική χωρητικότητα των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το NAT, καθώς και τον αριθμό των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν στα υπό ελληνική σημαία και στα συμβεβλημένα με το NAT υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.

Ο αριθμός των συμβεβλημένων με το NAT πλοίων παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια μια πολύ ελαφρά μείωση, ενώ αντίθετα η ολική χωρητικότητά των είναι σταθεροποιημένη έως ελαφρώς αυξημένη.

Όσον αφορά το σύνολο των ναυτικών, Ελλήνων και ξένων, που υπηρετούσαν στα ελληνικών συμφερόντων πλοία, ο αριθμός των ευρίσκεται σταθεροποιημένος ή ελαφρώς μειωμένος. Το μεγάλο πρόβλημα όμως φαίνεται πως είναι γενικά η μείωση των Ελλήνων ναυτικών, που ανέρχεται σε απόλυτους αριθμούς περίπου σε 2000 έως 2500 ναυτικούς ενώ σε ποσοστά είναι μειωμένος κατά 7-8% περίπου. Ανάλογα είναι τα ποσοστά των Ελλήνων ναυτικών και σ' αυτούς που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία καθώς και στα ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το NAT.

IACS, ενώ εάν προστεθούν και τα δύο συνδεδεμένα μέλη του, ο Κροατικός και ο Ινδικός Νηογνώμονας, τότε τα πλοία ανέρχονται στα 2966, δηλαδή ποσοστό 88,3%.

Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά την μεταφορική ικανότητα οι Νηογνώμονες του IACS των 11 μελών αντιπροσωπεύουν με 130,3 εκατ. T.N.B. το 97,5% και του IACS των 13 με 131,2 εκατομμύρια T.N.B. το 98,2% του Ελληνόκτητου στόλου. Επίσης, σε σχέση με την ολική χωρητικότητα οι Νηογνώμονες του IACS των 11 αντιπροσωπεύουν με 76,1 εκατ. Κ.Ο.Χ. το 96,5% και του IACS των 13 με 76,6 εκατ. Κ.Ο.Χ. το 97% αντίστοιχα.

Τα παραπάνω αποδεικνύουν ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες καλύπτουν τα πλοία τους με τους αυστηρότερους και πιο απαιτητικούς Νηογνώμονες.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν οι Πίνακες 4.20, 4.21, 4.22 και 4.23 που αναλύουν όλες τις κατηγορίες και τύπους πλοίων του Ελληνόκτητου και του Παγκόσμιου στόλου σε σχέση με την ηλικία τους.

•Στο σύνολο των 3358 πλοίων του Ελληνόκτητου στόλου τα 390 (ποσοστό 11,6%) είναι πετρελαιοφόρα (oil tankers) με χωρητικότητα 22.782.039 Κ.Ο.Χ., ενώ βρίσκονται υπό παραγγελία άλλα 29 με 3.591.360 Κ.Ο.Χ...

•Τα πλοία που μεταφέρουν χημικά και προϊόντα πετρελαίου (chemical and tankers) ανέρχονται σε 314 (ποσοστό 9,3%) με 7.689.980 Κ.Ο.Χ., και υπό παραγγελία είναι 29 με 943.316 Κ.Ο.Χ...

•Τα πλοία υγροποιημένου αερίου (liquid gas) είναι 35 με 643.159 Κ.Ο.Χ.. χωρίς να υπάρχουν κάποια υπό παραγγελία.

•Τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (combination carriers) ανέρχονται σε 38 με 2.170.602 Κ.Ο.Χ.. χωρίς παραγγελίες.

•Τα πλοία που μεταφέρουν μέταλλευμα και χύδην (ore and bulk) είναι 1312, ποσοστό 39,1% με χωρητικότητα 33.625.316 Κ.Ο.Χ.. (ποσοστό 42,6%), ενώ υπάρχουν και 18 υπό παραγγελία με 902.930 Κ.Ο.Χ...

•Τα πλοία που μεταφέρουν αμιγώς κοντέϊνερς (pure containers) είναι 102 με 2.198.891 Κ.Ο.Χ., χωρίς παραγγελίες.

•Τα φορτηγά πλοία (cargo) ανέρχονται σε 934, ποσοστό 28%, με 7.506.791 Κ.Ο.Χ.. και μόνο 7 πλοία και 66.700 Κ.Ο.Χ.. είναι υπό παραγγελία.

•Τα επιβατηγά πλοία είναι 194 (ποσοστό 5,8%) με 1.897.783 Κ.Ο.Χ.. ενώ υπό παραγγελία βρίσκονται 8 με 232.052 Κ.Ο.Χ...

Τα ποσοστά της συμμετοχής των Ελληνόκτητων πλοίων στο παγκόσμιο στόλο ανά κατηγορία είναι:

•Τα δεξαμενόπλοια(oil tankers) 14,9% σε αριθμό πλοίων και 17,4% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα πλοία χημικών και προϊόντων πετρελαίου(chemical and products) 8,6% σε αριθμό πλοίων και 16,2% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα υγραεριοφόρα(liquid gas) 4,2% σε αριθμό πλοίων και 4,2% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών(combination carriers) 15,45% σε αριθμό πλοίων και 18,6% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα πλοία μεταλλεύματος χύδην(ore and bulk) 21,7% σε αριθμό πλοίων και 20,7% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα πλοία κοντέϊνερς(pure containers) 4,0% σε αριθμό πλοίων και 3,5% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα φορτηγά πλοία 7,0% σε αριθμό πλοίων και 9,8% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα επιβατηγά πλοία 10,1% σε αριθμό πλοίων και 10,7% σε μεταφορική ικανότητα

•Τα λοιπά πλοία 8,0% σε αριθμό πλοίων και 2,5% σε μεταφορική ικανότητα

Έτσι έχουμε στο σύνολο 9,3% σε αριθμό πλοίων και 15,8% σε μεταφορική ικανότητα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η ανάλυση των στοιχείων των Πινάκων 4.20, 4.21, 4.22 και 4.23 καθώς και των Διαγραμμάτων 4.34, 4.46, 4.47, 4.48, 4.49, 4.50, 4.51, 4.52, 4.53, 4.54, 4.55, 4.56, 4.57, 4.58, 4.59 και 4.60 όσον αφορά την ηλικία των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου καθώς και του παγκόσμιου.

- Στα πετρελαιοφόρα τα περισσότερα από τα συνολικά 390 πλοία και συγκεκριμένα τα 162, δηλαδή ποσοστό 41,5%, έχουν ηλικία 20-24 ετών, ενώ άλλα 80 πλοία, ποσοστό 20,5%, έχουν ηλικία άνω των 25 ετών. Χειρότερη είναι η κατάσταση όσον αφορά την παλαιότητα για την ηλικία 20-24 ετών των πλοίων αυτών σε σχέση με την χωρητικότητά τους που δείχνουν ότι το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί στο 56,8% και στο 59,5% σε σχέση με την μεταφορική τους ικανότητα. Αντίθετα, για τα πλοία άνω των 25 ετών, το ποσοστό σε σχέση με την χωρητικότητα ανέρχεται στο 3,7% και σε σχέση με τους T.N.B. στο 3,6%.

Όσον αφορά τον παγκόσμιο στόλο η κατάσταση είναι πολύ καλύτερη, ειδικότερα για τις πιο μεγάλες ηλικίες, συγκριτικά με τον ελληνόκτητο στόλο. Έτσι για την ηλικία των 20-24 ετών τα 711 πλοία αντιστοιχούν στο 27,2% του παγκόσμιου στόλου των πετρελαιοφόρων ενώ και τα ποσοστά σε σχέση με την χωρητικότητα είναι μόνο 33,2% και σε σχέση με τους T.N.B. 35,2%, πολύ καλύτερα δηλαδή από τα ελληνόκτητα. Για την ηλικία όμως άνω των 25 ετών η

κατάσταση είναι ανάλογη με αυτήν της Ελληνόκτητου με ποσοστά 22,3% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 4,2% σε σχέση με την χωρητικότητα και 4,2% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

Γενικά, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 4.23 οι μέσοι όροι ηλικίας των Ελληνόκτητων πετρελαιοφόρων είναι κατά δύο χρόνια μεγαλύτεροι σε σχέση με τον αριθμό πλοίων και 4 χρόνια σε σχέση με την χωρητικότητα και την μεταφορική τους ικανότητα από τον αντίστοιχο Παγκόσμιο στόλο. Οι μέσοι όροι ηλικίας ανέρχονται για τα ελληνόκτητα τα 20,5 έτη και 18,5 έτη για τον παγκόσμιο στόλο σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, 18,3 έτη και 14,3 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 18,5 έτη και 14,6 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. αντίστοιχα.

- Τα περισσότερα από τα πλοία που μεταφέρουν χημικά και προϊόντα πετρελαίου έχουν ηλικίες 20-24 ετών (74 πλοία-ποσοστό 23,5%), ενώ τα ποσοστά σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. είναι 20,8% και 19,7% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β.. Υψηλά όμως ποσοστά φαίνονται στις ηλικίες 15-19 ετών, όπου τα 64 πλοία αντιστοιχούν στο 20,4%, ενώ σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. το ποσοστό είναι 19,5% και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 19,2%.

Αντίστοιχα, στον παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία έχουν μέσο όρο ηλικίας 15-19 ετών και 10-14 ετών, στις οποίες έχουμε 663 πλοία, ποσοστό 18,2% και 542 πλοία αντίστοιχα, ποσοστό 14,9%. Σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. τα

ποσοστά για τις δύο αυτές κατηγορίες ανέρχονται στο 16,9% και 16% αντίστοιχα, ενώ σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. τα ποσοστά είναι 16,7% και 15,6%.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων αυτών είναι 16,9 έτη για τον ελληνόκτητο στόλο και 13,9 έτη για τον παγκόσμιο σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, ενώ σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. είναι 13,2 και 12,4 έτη αντίστοιχα και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 13,3 και 12,5 έτη.

- Ο τύπος των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο δεν ενδιαφέρει πολύ, όπως φαίνεται, την ελληνόκτητο ναυτιλία, δεδομένου ότι έχει μόνο 35 πλοία σε σχέση με τα 840 του παγκόσμιου στόλου, δηλαδή μόνο το 4,1%. Από τα 35 πλοία τα περισσότερα είναι άνω των 25 ετών, δηλαδή όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων 13 (ποσοστό 37%), αλλά μόνο 17,1% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και τους Τ.Ν.Β.. Άλλα 10 πλοία (ποσοστό 28,6%) είναι στην κατηγορία της ηλικίας 20-24 ετών, όπου όμως τα ποσοστά σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. είναι 52,3% και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 54,6%. Στον παγκόσμιο στόλο η κατάσταση είναι διαφορετική, πολύ πιο ισομερής μεταξύ όλων των κατηγοριών των ηλικιών, που σημαίνει ότι πολλές χώρες επενδύουν στην κατασκευή τέτοιου τύπου νέων πλοίων και θεωρούν ότι έχουν επιχειρηματικό μέλλον. Έτσι τα περισσότερα πλοία είναι μεν στην κατηγορία της ηλικίας 15-19 ετών, 155 τον αριθμό με 3.545.115 Κ.Ο.Χ., δηλαδή ποσοστό 18,5% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων, 18,5% σε σχέση με το σύνολο των Κ.Ο.Χ. και 20,3% σε σχέση με το σύνολο των Τ.Ν.Β.. Ανάλογη όμως είναι η κατάσταση

στην ηλικία 0-4 ετών με 136 πλοία, 16,2% και 18,7% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 16,5% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

Ο μέσος όρος ηλικίας για τα ελληνόκτητα πλοία ανέρχεται στα 21 έτη και για τις τρεις κατηγορίες αξιολόγησης, ενώ για τον παγκόσμιο στόλο είναι από 13 έως 13,9 έτη.

- Για τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών ο ελληνόκτητος στόλος αντιστοιχεί στο 15,5% του παγκόσμιου στόλου, όσον αφορά τον αριθμό πλοίων, και 18,65% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και τους Τ.Ν.Β.. Τα περισσότερα από τα ελληνόκτητα πλοία είναι παλιά, δηλαδή 20-24 ετών, είναι 20 πλοία όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, που αντιστοιχεί στο 52,6% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων, 59,1% σε σχέση με το σύνολο των Κ.Ο.Χ.. και 60,1% σε σχέση με το σύνολο των Τ.Ν.Β..

Αντίστοιχα, στο παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία έχουν ηλικίες 15-19 και 20-24 ετών, όπου τα ποσοστά ανέρχονται σε 28% και 27,6% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 23,8% και 29,2% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και τέλος 23,0% και 29,8% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

Οι μέσοι όροι ηλικίας είναι 19,1, 19,7 και 19,9 έτη για τον ελληνόκτητο στόλο και για τις τρεις κατηγορίες αξιολόγησης, ενώ για τον παγκόσμιο στόλο αντίστοιχα είναι στα 15,7/ 15,3 και 15,4 έτη(Διαγραμμα 4.23).

- Για τα πλοία που μεταφέρουν μεταλλεύματα και χύδην και που ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό όλων των τύπων πλοίων στον παγκόσμιο στόλο με 21,7% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 20,75% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και τους Τ.Ν.Β. η κατάσταση για την ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει η ίδια με τα περισσότερα πλοία, 523 τον αριθμό, (ποσοστό 40%), να ανήκουν στην ηλικία 20-24 ετών. Σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. στην ίδια ηλικία το ποσοστό είναι 35,5% και σε 35% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β.. Λίγο καλύτερη όμως είναι η κατάσταση για την ηλικία 15-19 ετών, όπου ενώ τα πλοία αντιστοιχούν στο 22,8% όσον αφορά το Κ.Ο.Χ. το ποσοστό είναι 25,85% και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 25,9%.

Στον παγκόσμιο στόλο στην ηλικία 10-14 ετών, ο αριθμός των πλοίων ανέρχεται στα 1006 πλοία (ποσοστό 16,6%) ενώ σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. 17,8% και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 17,7%. Αντίθετα στην ηλικία 20-24 ετών, τα πλοία ανέρχονται στα 1305, ποσοστό 21,5%, αλλά σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. το ποσοστό είναι 16,8% και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 16,4%

Για τα ελληνόκτητα πλοία ο μέσος όρος ηλικίας ανέρχεται στα 19,2 έτη σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 18,1 και 18,0 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και τους Τ.Ν.Β. αντίστοιχα, ενώ για τον παγκόσμιο στόλο οι μέσοι όροι είναι κατά 4-6 έτη μικρότεροι, δεδομένου ότι είναι 15,1 έτη σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 12,9 και 12,7 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και τους Τ.Ν.Β..

- Τα πλοία κοντέϊνερς είναι επίσης ένας τύπος πλοίου στον οποίο η ελληνόκτητος ναυτιλία κατέχει μικρό ποσοστό, πιθανόν επειδή αυτού του τύπου τα πλοία απασχολούνται περισσότερο στην ναυτιλία τακτικών γραμμών ενώ η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία στην ναυτιλία χύδην. Ο αριθμός των πλοίων της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι 102, δηλαδή ποσοστό 4% σε σχέση με την παγκόσμιο ναυτιλία, ενώ 3,85% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και 3,5% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β.. Τα περισσότερα πλοία στην ελληνόκτητο ναυτιλία ανήκουν και πάλι στην ηλικία 20-24 ετών, με 43 πλοία, δηλαδή 42,2%, όσον αφορά το σύνολο του αριθμού πλοίων, 35,4% σε σχέση με το σύνολο των Κ.Ο.Χ. και 35,8% σε σχέση με το σύνολο των Τ.Ν.Β..

Αντίθετα στον παγκόσμιο στόλο η κατάσταση είναι πολύ διαφορετική, όπου τα περισσότερα πλοία, 783 τον αριθμό έχουν την ηλικία 0-4 ετών, δηλαδή 31% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων, 31,8% σε σχέση με το σύνολο των Κ.Ο.Χ. και 33,25% σε σχέση με την συνολική μεταφορική ικανότητα. Δηλαδή 1 στα 3 πλοία του παγκόσμιου στόλου των πλοίων κοντέϊνερς είναι στην ηλικία 0-4 ετών. Η τάση αυτή πλήρους ανανέωσης του στόλου φαίνεται και από το μεγαλύτερο ποσοστό όλων των τύπων πλοίων, όσον αφορά τις νέες ναυπηγήσεις που ανέρχονται στο 12,6% σε σχέση με τα υπάρχοντα πλοία, 13% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και τους Τ.Ν.Β..

Όλα αυτά για τον παγκόσμιο στόλο κάνουν τον μέσο όρο ηλικίας των πλοίων κοντέϊνερς να ανέρχεται σε 10,3 έτη σε σχέση με τον αριθμό πλοίων,

9,5 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 9,1 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β., τον μικρότερο δηλαδή όλων των τύπων πλοίων. Για την ελληνόκτητη ναυτιλία αντίστοιχα η μέση ηλικία είναι 18,8 έτη σε σχέση με το συνολικό αριθμό πλοίων, 18,4 έτη σε σχέση με το σύνολο των Κ.Ο.Χ.. και 18,1 έτη σε σχέση με το σύνολο των Τ.Ν.Β., δηλαδή ακριβώς η διπλάσια από την μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου.

- Τα φορτηγά πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ανέρχονται σε 934, δηλαδή ποσοστό 7% του παγκόσμιου στόλου σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 8,2% σε σχέση με το σύνολο των Κ.Ο.Χ.. και 9,8% σε σχέση με το σύνολο των Τ.Ν.Β.. Τα περισσότερα πλοία βρίσκονται στην ηλικία 20-24 ετών με 336 πλοία, δηλαδή ποσοστό 36% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 41,4% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 43,4% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

Στον παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία από πλευράς αριθμού είναι στην ηλικία άνω των 25, αλλά όσον αφορά την χωρητικότητα και την μεταφορική ικανότητα στις ηλικίες 15-19 και 20-24 ετών. Έτσι στην ηλικία άνω των 25 αντιστοιχούν 3340 πλοία, ποσοστό 25% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, αλλά μόνο 15,4% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 18,6% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β.. Αντίθετα, στην ηλικία 20-24 ετών, τα 2786 πλοία αντιστοιχούν στο 20,9% του αριθμού πλοίων, ενώ σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. το ποσοστό είναι 21,9% και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 24,8%.

Στον μέσο όρο ηλικίας η διαφορά βρίσκεται περίπου στα 3 έτη μεταξύ της ελληνόκτητης ναυτιλίας και της παγκόσμιας, είναι δηλαδή η μικρότερη όλων των τύπων πλοίων. Έτσι στην ελληνόκτητη ναυτιλία είναι 21 έτη σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, 19,8 σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και 20,1 σε σχέση με τους Τ.Ν.Β., ενώ στην παγκόσμια η μέση ηλικία είναι 18,2 έτη σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, 16,6 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και 17,4 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

- Στα επιβατηγά πλοία επικρατεί η χειρότερη κατάσταση για την ελληνόκτητη ναυτιλία από όλους τους τύπους πλοίων. Τα ελληνόκτητα επιβατηγά ανέρχονται σε 194 πλοία, δηλαδή ποσοστό 10,1% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων του παγκόσμιου στόλου, 10,2% όσον αφορά το σύνολο της ολικής χωρητικότητας και 10,7% όσον αφορά το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας. Το 70% των 194 Ελληνόκτητων πλοίων είναι στην ηλικία άνω των 25 ετών, ενώ σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. το ποσοστό μειώνεται στο 57,2%. Στον παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία βρίσκονται επίσης στην άνω των 25 ετών ηλικία, με 688 πλοία, με ποσοστό όμως 35,6% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων και 25% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ., δηλαδή ποσοστιαία ο ελληνόκτητος είναι ακριβώς διπλάσιος.

Οι διαφορές στις μέσες ηλικίες είναι επίσης οι μεγαλύτερες από όλους τους τύπους πλοίων και ανέρχονται περίπου στα 10 έτη. Ακριβέστερα η μέση ηλικία στην ελληνόκτητη ναυτιλία είναι 27,8 έτη σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 26,4

έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 27,3 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β., ενώ η μέση ηλικία στη παγκόσμιο ναυτιλία είναι 19,6 έτη όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, 16,7 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 18,4 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

- Στα λοιπά πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ο αριθμός των πλοίων ανέρχεται στα 39 που αντιστοιχεί σε ποσοστό 0,8% του παγκόσμιου στόλου, ενώ σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. το ποσοστό είναι 1,9% και σε σχέση με τους Τ.Ν.Β. 2,5%. Τα 19 από τα 39 πλοία είναι στην ηλικία άνω των 25 ετών, δηλαδή το 48, 7% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 38,3% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 16,2% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β.

Αντίθετα στον παγκόσμιο στόλο η κατανομή είναι σχετικά πιο ήπια, όπου όμως και εδώ στην ηλικία άνω των 25 ετών βρίσκονται 1247 πλοία, δηλαδή 24,5% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των πλοίων, 23,7% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 26,3% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

Η μέση ηλικία των έστω λίγων ελληνόκτητων πλοίων είναι 28,2 έτη όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, 28 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 23,9 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β., ενώ αντίστοιχα στον παγκόσμιο στόλο η μέση ηλικία ανέρχεται στα 18,5 έτη σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, 18,1 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και 19,3 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β..

- Στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου τα περισσότερα πλοία βρίσκονται στην ηλικία 20-24 ετών, 1206 τον αριθμό που αντιστοιχούν σε ποσοστό 35,9% όσον αφορά τον συνολικό αριθμό πλοίων, 41% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ.. και

43% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β., ενώ αντίστοιχα στο παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία είναι μεν άνω των 25 ετών, 7421 τον αριθμό, αλλά η μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα και ολική χωρητικότητα βρίσκονται στην ηλικία 20-24 ετών, όπου τα 6969 πλοία αντιστοιχούν σε 19,2% σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, 20,4% σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και 22,6% σε σχέση με τους Τ.Ν.Β.

Η μέση ηλικία στον ελληνόκτητο στόλο ανέρχεται στα 20,2 έτη σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, 18,2 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και 18 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β., ενώ αντίστοιχα στον παγκόσμιο στόλο η μέση ηλικία είναι 16,8 έτη σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, 13,8 έτη σε σχέση με τα Κ.Ο.Χ. και 13,8 έτη σε σχέση με τους Τ.Ν.Β., δηλαδή υπάρχει μια μέση διαφορά περίπου 4 ετών.

4.1.3.3 Εμπορικός στόλος με σημαία χωρών Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου (Πίνακες 4.26, 4.27 και Διαγράμματα 4.65, 4.66, 4.67 και 4.68)

Σύμφωνα με στοιχεία της ECSA ο ευρωπαϊκών συμφερόντων στόλος ελέγχει το 33% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Για την ακρίβεια ο ευρωπαϊκών συμφερόντων στόλος υπολογίζεται ότι έχει υπερβεί τα 187 εκατ. Κ.Ο.Χ. εκ των οποίων 75,3 εκατ. Κ.Ο.Χ. βρίσκονται υπό διαχείριση ευρωπαϊκών σημαιών και

112,36 εκατ. Κ.Ο.Χ.. υπό διαχείριση ευρωπαϊκών συμφερόντων αλλά υπό σημαίες τρίτων χωρών.

Ως ευρωπαϊκός στόλος σύμφωνα με την ECSA είναι ο συνολικός εμπορικός στόλος των ναυτιλιών των κρατών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου, δηλαδή των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών ΕΖΕΣ. Η ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει 5164 πλοία με 56,3 εκατομμύρια Κ.Ο.Χ., ενώ ο στόλος του Ευρωπαϊκού Ενιαίου Χώρου έχει 6640 πλοία με 78,3 εκατ. Κ.Ο.Χ...

Ο στόλος της Ε.Ε αντιστοιχεί στο 11% του παγκόσμιου, ενώ ο αντίστοιχος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου στο 15, 8% του παγκόσμιου στόλου.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία ελέγχει το 50% της παγκόσμιας αγοράς σε πλοία Ro-Ro, 22% της αγοράς σε πλοία κοντέϊνερς και το 25% σε επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια.

4.1.3.4 Ναυτεργατικό δυναμικό της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. την 20-9-1996 απογράφηκαν 1997 πλοία υπό ελληνική σημαία, από ένα σύνολο 2061 εμπορικών πλοίων, εκ των οποίων τα 1472 ήταν σε εργασία και τα 525 σε αργία ή παροπλισμό, ενώ 64 δεν απογράφηκαν γιατί ήταν ναυπηγούμενα.

Επιπρόσθετα απογράφηκαν τα 132 συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία, όσα ήταν και τα εγγεγραμμένα στα Μητρώα Πλοίων του NAT , εκ των οποίων τα 92 ήταν σε εργασία και τα 40 σε αργία.

Στα παραπάνω πλοία απασχολούνταν κατά την ημέρα της απογραφής (Πίνακας 4.12) 36766 ναυτικοί (οι 23992, ποσοστό 65,26%, ήταν Έλληνες και οι 12774, ποσοστό 34,74%, αλλοδαποί) , εκ των οποίων οι 30749 εργάζονταν σε υπό ελληνική σημαία πλοία (οι 22556, ποσοστό 73,35% ήταν Έλληνες και οι 8193, ποσοστό 26,65%, ξένης εθνικότητας) και οι 6017 ναυτικοί (οι 1436, ποσοστό 23,9%, ήταν Έλληνες και οι 4581, ποσοστό 76,1%, αλλοδαποί).

Από τους 36766 ναυτικούς , οι 14394 (ποσοστό 39,15%) υπηρετούσαν σε φορτηγά πλοία , οι 7620 (ποσοστό 20,73%) σε δεξαμενόπλοια, οι 13980 (ποσοστό 38,02%) σε επιβατηγά πλοία και οι 772 (ποσοστό 2,1%) σε λοιπά πλοία.

Επίσης από τους 36766 ναυτικούς, οι 22280 (ποσοστό 60,6%) υπηρετούσαν σε πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας, οι 6325 (ποσοστό 17,2%) στην μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία και οι 7724 (ποσοστό 21%) σε πλοία της ακτοπλοϊκής και επιβατηγού ναυτιλίας.

Η συμμετοχή των γυναικών ναυτικών ήταν μόνο 848 γυναίκες, δηλαδή ποσοστό 2,3% που θεωρείται ως πολύ χαμηλό. Οι ειδικότητες που είχαν οι γυναίκες αυτές ήταν 67 (ποσοστό 7,9%) ως επίκουροι, 79 (ποσοστό 9,3%)

ως θαλαμηπόλοι, 539 (ποσοστό 63,6%) δεν είχαν καμία ειδικότητα ναυτικού και οι υπόλοιπες είχαν διάφορες άλλες ειδικότητες.

Όσον αφορά την σύνθεση των ναυτικών που εργαζόταν στα υπό ελληνική σημαία πλοία προκύπτει ότι από τους 30749 Έλληνες και ξένους ναυτικούς, οι 9383, δηλαδή το 30,5%, ανήκαν στο ανώτερο προσωπικό (πλοίαρχοι έως και φροντιστές), οι 19545, ποσοστό 63,6% στο κατώτερο, οι 1502, ποσοστό 4,9%, στους δόκιμους και το υγειονομικό προσωπικό και οι 319, ποσοστό 1%, στους άνευ ειδικότητας.

Από τους 22556 Έλληνες ναυτικούς που αποτελούσαν το 73,35% του συνόλου, οι 9679 ανήκαν στο ανώτερο προσωπικό, δηλαδή ως ποσοστά το 42,9% ως προς το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών και το 94% ως προς το σύνολο του ανώτερου προσωπικού, ενώ οι 12605 στο κατώτερο προσωπικό, δηλαδή το 55,9% ως προς το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών και το 64,5% ως προς το σύνολο του κατώτερου προσωπικού.

Αντίστοιχα από τους 8193 ξένης εθνικότητας ναυτικούς που αποτελούσαν το 26,65% του συνόλου, μόνο οι 438, ποσοστό 5,3% ανήκαν στο ανώτερο προσωπικό και οι υπόλοιποι στο κατώτερο ως ναύτες, βοηθοί θαλαμηπόλοι, καθαριστές, λιπαντές ή άνευ ειδικότητας.

Σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης επί του συνόλου των 23442 Ελλήνων ναυτικών που είχαν περατώσει την γενική εκπαίδευση, οι 14376, ποσοστό

61,3%, ήταν απόφοιτοι της Μέσης Εκπαίδευσης και οι 9066, ποσοστό 38,7%, της Δημοτικής Εκπαίδευσης.

Επίσης από τους 8947 Έλληνες ναυτικούς που αποτελούσαν το ανώτερο προσωπικό των πλοίων, οι 6133, ποσοστό 68,5%, είχαν αποφοιτήσει από Επαγγελματικές Σχολές, όπως ΑΔΣΕΝ και Δημόσια και Ιδιωτικά Τεχνικά Λύκεια.

Όσον αφορά τις ομάδες ηλικιών των ναυτικών που υπηρετούσαν σε πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., το μεγαλύτερο ποσοστό 31,4% ήταν στην ομάδα 31-40 ετών και 26,6% στην ομάδα 21-30 ετών. Το 80,5% των ηλικιών 21-50 ετών αποτελείται από Έλληνες ναυτικούς, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των ξένων ναυτικών περιλαμβάνεται στις ηλικίες 21-40 ετών.

Τέλος όσον αφορά την γεωγραφική προέλευση του προσωπικού των πλοίων από τα στατιστικά στοιχεία φαίνεται ότι το 39,2% των ναυτικών ξένης εθνικότητας προέρχεται από τις Φιλιππίνες και μόλις το 3,2% από το Πακιστάν. Για τους Έλληνες ναυτικούς ισχύει ο παρακάτω πίνακας της ποσοστιαίας αναλογίας των κατά τόπο καταγωγής και κατά τόπο μόνιμης κατοικίας ανά γεωγραφικό διαμέρισμα:

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟ ΜΟΝΙΜΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ- ΕΥΒΟΙΑ (ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ)	36, 3 (27, 8)	54, 2 (47, 8)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	12, 2	8, 4
ΙΟΝΙΟΙ ΝΗΣΟΙ	7, 2	4, 8
ΗΠΕΙΡΟΣ	2, 4	1, 5
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	4, 7	3, 7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	5, 1	4, 3
ΘΡΑΚΗ	4, 7	4, 1
ΝΗΣΟΙ ΑΙΓΑΙΟΥ	19, 8	13, 4
ΚΡΗΤΗ	6, 7	5, 7

4.1.3.5. Ιδιαιτερότητες της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Ελληνική ναυτιλία έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Αυτές αφορούν το πεδίο δραστηριοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και την χρηματοδότησή της.

Ως γνωστόν η ελληνική ναυτιλία απασχολείται κυρίως στις χύδην (bulk) μεταφορές κατά περίπου 95%, ενώ η συμμετοχή της στην ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι πολύ περιορισμένη, περίπου 5% της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ακόμη, θα πρέπει να επισημανθεί ένας άλλος διαχωρισμός της ελληνικής ναυτιλίας όσον αφορά την ποντοπόρο ή ωκεανοπόρο φορτηγό ναυτιλία για πλοία άνω των 3000 Κ.Ο.Χ., την μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία για πλοία από 500 έως 2999 Κ.Ο.Χ., την ακτοπλοϊκή φορτηγό ναυτιλία για πλοία έως 500 Κ.Ο.Χ., την ακτοπλοϊκή επιβατηγό ναυτιλία, την επιβατηγό ναυτιλία πλοίων διεθνών πλόων και κρουαζιερόπλοιων και τέλος τα ρυμουλκά και τα ναυαγοσωστικά.

Επίσης, το υπό ελληνική σημαία πλοίο μη διαθέτοντας σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει τις υπηρεσίες του για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Αποτελεί έτσι ένα καθαρά εξαγωγικό κλάδο όπου όμως, σε αντίθεση με άλλους κλάδους, όπως η γεωργία και η βιομηχανία, η δραστηριοποίησή του και η παραγωγική του διαδικασία γίνεται κυρίως εκτός της ελληνικής επικράτειας.

Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας γίνεται συνήθως από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ενώ δεν ισχύουν στην Ελλάδα όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία διάφορα άλλα οικονομικά και δημοσιονομικά συστήματα που ισχύουν σε άλλες χώρες, όπως, π.χ., επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κ.α.

Τα παραπάνω σημαίνουν ότι η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία εξαρτάται άμεσα από την ξένη αγορά ναύλων και την χρηματαγορά και οι οποιοσδήποτε διεθνείς οικονομικές κρίσεις έχουν επίπτωση σε αυτήν.

Οι παράμετροι αυτοί επηρεάζουν τις επιλογές του πλοιοκτήτη και στον τρόπο της εκμετάλλευσης και δραστηριοποίησης του πλοίου του αλλά και στον τρόπο και χρόνο της ανανέωσής του.

4.2 Παγκόσμιος ναυτιλία

(Πίνακες 4.29 έως 4.71, Διαγράμματα 4.69 έως 4.110)

4.2.1 Γενικά

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της UNCTAD, εξειδικευμένου οργάνου για την ναυτιλιακή πολιτική του ΟΗΕ, και για την καλύτερη χρήση των πολλών πινάκων που θα καλύψουν το θέμα της παγκόσμιας ναυτιλίας, όλες οι χώρες μέλη της UNCTAD έχουν ταξινομηθεί σύμφωνα με το Πίνακα 4.28.

Η ταξινόμηση αυτή γίνεται μόνο για στατιστικούς λόγους και δεν αναφέρεται στο επίπεδο ανάπτυξης ή στην πολιτική κατάσταση κάθε χώρας.

Οι Ομάδες χωρών που αναφέρονται στους παρακάτω πίνακες είναι:

1. Αναπτυγμένες χώρες (Κωδικοί 1, 2, 3, 4, 5)
2. Χώρες Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και Δημοκρατίες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης (Κωδικός 6)
3. Σοσιαλιστικές χώρες της Ασίας (Κωδικός 7)
4. Αναπτυσσόμενες χώρες (Κωδικοί 8, 9, 10, 11, 12)

ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ:

- α. από την Αφρική (Κωδικοί 8.1, 8.2, 8.3)
- β. από την Αμερική (Κωδικοί 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5)
- γ. από την Ασία (Κωδικοί 10.1, 10.2)
- δ. από την Ευρώπη (Κωδικός 1.1)
- ε. από την Ωκεανία (Κωδικός 1.2)

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι οι Μεγάλες Χώρες Ανοικτού Νηολογίου αναφέρονται στους Πίνακες ξεχωριστά και είναι: οι Μπαχάμες, οι Βερμούδες, η Κύπρος, η Λιβερία, η Μάλτα, ο Παναμάς και το Βανουάτου.

Οι διάφοροι τύποι πλοίων κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

A/A	Κατηγορία	Τύποι πλοίων
1.	Δεξαμενόπλοια	Δεξαμενόπλοια (oil tankers)
2.	Φορηγά Χύδην φορτίου	ore and bulk carriers ore/bulk/oil carriers
3.	Γενικού φορτίου πλοία	Ψυγεία, γενικού φορτίου, ειδικού φορτίου, RO-RO φορηγά
4.	Πλοία κοντέινερς	Containerships
5.	Λοιπά πλοία	δεξαμενόπλοια χημικών άλλα δεξαμενόπλοια αλιευτικά Ro-Ro επιβατηγά επιβατηγά ποταμόπλοια (barges)

Τέλος ως Κύρια Ξηρά Φορτία θεωρούνται τα εξής:

Σιδηρομετάλλευμα, Άνθρακας, Σιτηρά, Βωξίτης/ Αλουμίνα, Φωσφορικό Άλας.

4.2.2 Παγκόσμιος Οικονομία

(Πίνακες 4.29 έως 4.31, Διαγράμματα 4.73-4.78)

α) Το πραγματικό Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) το 1995 αυξήθηκε κατά 3,7% σε σχέση με το 1994. Οι βιομηχανικές χώρες είχαν να επιδείξουν μια αύξηση της τάξεως του 2,5% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο, ενώ οι αναπτυσσόμενες χώρες είχαν μια αύξηση περίπου της τάξεως του 6%.

β) Ο όγκος των παγκόσμιων εξαγωγών αυξήθηκε κατά 8% το 1995 σε σχέση με το 1994.

γ) Ο συνολικός δείκτης της βιομηχανικής παραγωγής των χωρών μελών του ΟΟΣΑ αυξήθηκε το 1995 κατά 2,8% σε σχέση με το 1994.

δ) Το παγκόσμιο θαλάσσιο Εμπόριο το 1995 συνέχισε για δέκατο συνεχή χρόνο να αυξάνεται και έφθασε τα 4,65 δισεκατομμύρια τόνους. Η ετήσια αύξηση ήταν της τάξεως του 3,7%.

ε) Οι συνολικές ναυτιλιακές υπηρεσίες που εκφράζονται σε τόνους-μίλια ήταν το 1995 20.190 δισεκατομμύρια τονομίλια, δηλαδή σε σχέση με τα 19.600 δισεκατομμύρια τονομίλια του 1994 αύξηση κατά 3%.

4.2.3 Εξέλιξη Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου

(Πίνακες 4.32 έως 4.41, Διαγράμματα 4.73 έως 4.88)

α) Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έφθασε το 1995 τους 734,9 εκατομμύρια T.N.B., δηλαδή παρουσίασε μία αύξηση σε σχέση με το 1994 κατά 2,1%.

β) Το συνολικό ποσοστό στον παγκόσμιο στόλο των αναπτυγμένων χωρών καθώς και των μεγάλων χωρών ανοικτού νηολογίου ήταν το ίδιο με το 1994, δηλαδή 71,5%. Οι αναπτυσσόμενες χώρες αντίστοιχα κατέχουν το 1995, το 18,7%.

4.2.4 Παραγωγικότητα του Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου. Προσφορά και Ζήτηση στην Παγκόσμιο Ναυτιλία

(Πίνακες 4.42 έως 4.46, Διαγράμματα 4.89 έως 4.95)

α) Οι κύριοι δείκτες της παραγωγικότητας του Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου κατά το 1995 έδειξαν βελτίωση. Έτσι ο δείκτης τόνοι/ Τ.Ν.Β. (δηλαδή τόνοι φορτίων που μεταφέρθηκαν προς Τ.Ν.Β.) ήταν 6,33, ενώ το 1994 ήταν 6,23. Επίσης ο δείκτης τονομίλια/ Τ.Ν.Β. έφθασε τις 27.473 μονάδες.

β) Η υπερχωρητικότητα μειώθηκε το 1995 στα 50,8 εκατομ. Τ.Ν.Β., που είναι το χαμηλότερο από το 1988, και είναι πλέον το 6,9% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Η υπερχωρητικότητα στον τομέα των δεξαμενόπλοιων μειώθηκε σε σχέση με το 1994 κατά 26,2% στους 28,8 εκατ. Τ.Ν.Β. και στον τομέα των πλοίων ξηρού φορτίου κατά 11,8% στους 17,9 εκατ. Τ.Ν.Β..

4.2.5 Ναυπηγήσεις, Αγορά Μεταχειρισμένων και Διαλύσεις Πλοίων (Πίνακες 4.47 έως 4.56, Διαγράμματα 4.96 έως 4.101)

α) Τα συμβόλαια για ναυπηγήσεις νέων πλοίων μειώθηκαν σε σχέση με το 1994 και έφθασαν τους 41,4 εκ. T.N.B.. Οι νέες ναυπηγήσεις ήταν για πλοία φορτηγά ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοια και πλοία κοντέϊνερς, και αντιπροσώπευαν αντίστοιχα το 50,5%, το 21,8% και το 20,5% της συνολικής χωρητικότητας.

β) Οι παραδόσεις ναυπηγηθέντων πλοίων αυξήθηκαν το 1995 κατά 17,9% σε Κ.Ο.Χ. σε σχέση με το 1994, αντιπροσωπεύοντας 22,2 εκατ. Κ.Ο.Χ. Τα πλοία αυτά ναυπηγήθηκαν σε ναυπηγεία αναπτυγμένων χωρών σε ποσοστό 62%.

γ) Στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων οι τιμές βελτιώθηκαν για τα 5 ετών δεξαμενόπλοια σε σχέση με το 1994. Για τα φορτηγά ξηρού φορτίου υπήρξε μια αύξηση τιμών για πλοία 70.000 T.N.B., ενώ σημαντική ήταν η μείωση για πλοία των 150.000 T.N.B..

4.2.6 Εμπορική κίνηση λιμένων εμπορευματοκιβωτίων

Η συνολική κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια αυξήθηκε το 1994 κατά 10,4% σε σχέση με το 1993 και έφθασε τα 124.964.000 TEU, εκ των οποίων το 49,5% διεκπεραιώθηκε σε λιμάνια αναπτυσσομένων χωρών.

4.3 Η ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση

4.3.1 Η σημασία της ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η συμβολή της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ιδιαίτερα σημαντική. Οι λόγοι γι' αυτό είναι εκτός από τους καθαρά οικονομικούς των κρατών-μελών της Ε.Ε., και αυτοί που αφορούν την εθνική ασφάλειά τους. Η ναυτιλία επίσης αφορά την ευρύτερη οικονομία των χωρών-μελών, δεδομένου ότι συνδέεται άμεσα και έμμεσα με ένα ευρύ φάσμα ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και παραναυτιλιακών βιομηχανιών της ξηράς.

Η συμβολή αυτή γίνεται πιο κατανοητή εάν λάβει κανείς υπόψη του τις παρακάτω επισημάνσεις:

α) Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η σημαντικότερη εμπορική περιοχή του κόσμου, δεδομένου ότι οι εμπορικές της συναλλαγές με τρίτες χώρες αντιπροσωπεύουν περίπου το 20% του συνολικού διεθνούς εμπορίου.

β) Η Ευρωπαϊκή Ένωση καλύπτει σε βάρος περίπου το ένα τρίτο των παγκόσμιων εισαγωγών, και το ένα έβδομο των παγκόσμιων εξαγωγών εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης.

γ) Πάνω από το 90% περίπου του συνολικού όγκου του εμπορίου της Ε.Ε. με τρίτες χώρες και το 25% σχεδόν του όγκου των εσωτερικών ευρωπαϊκών συναλλαγών διακινείται μέσω της θάλασσας.

δ) Τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. μετέφεραν και συνεχίζουν να μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων τους με πλοία που φέρουν την εθνική

τους σημαία, ενώ αρκετά από αυτά τα κράτη ήταν και είναι ιδιαίτερα σημαντικοί μεταφορείς εμπορευμάτων ανάμεσα σε τρίτες χώρες.

ε) Ο τομέας της ναυτιλίας είναι πολύ σημαντικός για την Ε.Ε., λόγω του ότι αποφέρει συνάλλαγμα και δημιουργεί απασχόληση τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Η ναυτιλία έχει ζωτική σπουδαιότητα λόγω των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχει τόσο στο εξωτερικό εμπόριο προς και από την Ε.Ε., όσο και στις εσωτερικές συναλλαγές. Γι' αυτό η βιωσιμότητα της ναυτιλίας της Ε.Ε. είναι απαραίτητη προκειμένου οι υπηρεσίες που παρέχονται σε εξαγωγείς και εισαγωγείς της Ε.Ε. να μην ελέγχονται από ναυτιλιακά συμφέροντα τρίτων χωρών.

στ) Η ναυτιλία της Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα σημαντική επίσης για την συνεισφορά της σε περίπτωση στρατιωτικής ανάγκης. Στην περίπτωση αυτή τα κράτη-μέλη μπορούν να έχουν στη διάθεσή τους μία άμεσα κινητοποιήσιμη ναυτική ικανότητα. Για τον σκοπό αυτό χρειάζονται εκτός από τα κατάλληλα πλοία και οι έμπειροι ναυτικοί, υπήκοοι των χωρών-μελών, που θα συμμετάσχουν σε στρατιωτικές επιχειρήσεις. Η στρατηγική εφεδρεία τέτοιου στόλου ανήκει προς το παρόν στην δικαιοδοσία του ΝΑΤΟ και πιθανόν μελλοντικά στην Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση. Εξαρτάται όμως από την γεωγραφική θέση, τις γεωπολιτικές της δεσμεύσεις και τις στρατιωτικές προτεραιότητες κάθε χώρας.

ζ) Τέλος, η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ευρύτερη οικονομία της ΕΕ μέσω των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών βιομηχανιών της ξηράς είναι πολύ

μεγάλη. Έτσι λοιπόν για παράδειγμα έχει υπολογιστεί ότι στην Ολλανδία για κάθε 100 ECU προστιθεμένης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία, τα 35 ECU καλύπτουν ευρύτερου φάσματος συναφείς βιομηχανίες καθώς επίσης 44 ECU αυτής της προστιθεμένης αξίας επιστρέφει στις δημόσιες αρχές υπό μορφή φόρων και συνεισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Εκτός αυτού διατηρούνται μέσω της ναυτιλίας πολλές θέσεις εργασίας στις χώρες-μέλη της ΕΕ. Για παράδειγμα, στη Γερμανία, στα τέλη του 1993 υπήρχαν 16.000 θέσεις εργασίας επί των πλοίων, 44.000 στη ναυπηγική βιομηχανία και 70.000 στους συναφείς κλάδους. Αντίστοιχα, στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας οι θέσεις εργασίας στην εμπορική ναυτιλία υπολογίζονται σε 80.000 από ένα σύνολο 416.000 θέσεων εργασίας σε όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους.

4.3.2 Μορφολογία της εμπορικής ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης(Ε.Ε) και των χωρών-μελών του Ο.Ο.Σ.Α.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της UNCTAD για το 1995 ο εμπορικός στόλος των 15 χωρών της Ε.Ε. ανέρχεται, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ. σε 103.119.307 Τ.Ν.Β. ή 71.900.221 Κ.Ο.Χ., δηλαδή αποτελεί το 14% και 14, 6% της παγκοσμίου ναυτιλίας αντίστοιχα. Για τις 5 κατηγορίες πλοίων, σύμφωνα με τον ορισμό της UNCTAD, όπως δόθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η κατάσταση καταγράφεται ως κατωτέρω:

	T.N.B.	%	K.O.X.	%
α. Δεξαμενόπλοια (oil tankers)	41.707.193	15,6	22.038.143	15,2
β. Πλοία ξηρού φορτίου (bulk carriers)	29.710.793	11,4	16.631.132	11,1
γ. Πλοία Γενικού φορτίου (general cargo)	10.062.883	9,7	9.136.987	10,3
δ. Πλοία κοντέϊνερς (containerships)	10.657.104	24,3	9.343.921	23,9
ε. Άλλοι τύποι πλοίων (other types)	11.181.227	19,4	14.750.038	21,2

Οι χώρες του Ο.Ο.Σ.Α. (developed market - economy countries) κατέχουν το 27,8% σε T.N.B. και 28,8% σε K.O.X. της παγκοσμίου ναυτιλίας, χωρίς φυσικά να υπολογίζονται ούτε στην ναυτιλία της Ε.Ε. αλλά ούτε του Ο.Ο.Σ.Α. τα υπό ξένη σημαία αντίστοιχων συμφερόντων πλοία.

Η Ελλάδα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, κατέχει το 7,1% σε T.N.B. και το 6% σε K.O.X. της παγκόσμιας ναυτιλίας. Επίσης κατέχει το 50,4% σε T.N.B. της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και το 25,5% σε T.N.B. της ναυτιλίας των χωρών του ΟΟΣΑ και αντίστοιχα σε K.O.X. το 41,1% και 20,9%.

Αξιοσημείωτο είναι όμως ότι στα δεξαμενόπλοια η Ελλάδα κατέχει το 60% σε Τ.Ν.Β. και το 58,3% σε Κ.Ο.Χ. της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας, στα πλοία ξηρού φορτίου το 76,7% σε Τ.Ν.Β. και το 77% σε Κ.Ο.Χ., στα πλοία γενικού φορτίου το 20,3% σε Τ.Ν.Β. και το 15,7% σε Κ.Ο.Χ. στα πλοία κοντέϊνερς το 7,6% σε Τ.Ν.Β. και το 7,9% σε Κ.Ο.Χ. και τέλος στα πλοία άλλου τύπου το 12,3% σε Τ.Ν.Β. και το 11,6% σε Κ.Ο.Χ.

Αντίστοιχα τα ποσοστά της Ελλάδας σε σχέση με τις χώρες του ΟΟΣΑ ανέρχονται σε 29,7% σε Τ.Ν.Β. και 28,9% σε Κ.Ο.Χ. για τα δεξαμενόπλοια, σε 38,9% σε Τ.Ν.Β. και 39% σε Κ.Ο.Χ. για τα πλοία ξηρού φορτίου, σε 9,9% σε Τ.Ν.Β. και 7,6% σε Κ.Ο.Χ. για τα πλοία γενικού φορτίου, σε 7,6% σε Τ.Ν.Β. και 4,9% σε Κ.Ο.Χ. για τα πλοία κοντέϊνερς και 12,3% σε Τ.Ν.Β. και 5,6% για τα πλοία άλλου τύπου.

Εκτός αυτού μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. η Ελλάδα είναι πρώτη στη χωρητικότητα στην κατηγορία των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων ξηρού φορτίου, τρίτη στη κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου με πρώτη την Ολλανδία και δεύτερη την Σουηδία, τρίτη στη κατηγορία των πλοίων άλλου τύπου με πρώτη την Μεγάλη Βρετανία και δεύτερη την Ιταλία και πέμπτη στην κατηγορία των πλοίων κοντέϊνερς με σειρά κατάταξης Γερμανία-Δανία-Μ.Βρετανία και Ολλανδία.

Αντίστοιχα, μεταξύ των χωρών του Ο.Ο.Σ.Α. η Ελλάδα παραμένει μακράν πρώτη στις κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων ξηρού

φορτίου και κατέχει το 29,8% σε Τ.Ν.Β. και το 38,9% σε Τ.Ν.Β. αντίστοιχα του εμπορικού τους στόλου.

Από τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. η Γερμανία είναι πρώτη στον κόσμο στα πλοία κοντέϊνερς με 4.127.369 Τ.Ν.Β., δηλαδή ποσοστό 9,4% του παγκόσμιου στόλου.

Το Ηνωμένο Βασίλειο της Μ. Βρετανίας όσον αφορά τα συμφέροντα των υπηκόων του κατέχει ανά σημαία χώρας ανοικτού νηολογίου (όπως ορίζονται από την UNCTAD, οι 7 Μεγάλες Χώρες Ανοικτού Νηολογίου) 10.307.000 Τ.Ν.Β. με 306 πλοία, η Γερμανία 7.679.000 Τ.Ν.Β. με 422 πλοία, η Σουηδία 8.249.000 Τ.Ν.Β. με 76 πλοία, η Γαλλία με 2.830.000 Τ.Ν.Β. και 64 πλοία, η Δανία με 1.551.000 και 93 πλοία, η Ιταλία με 2.969.000 και 105 πλοία και το Βέλγιο με 1.001.000 Τ.Ν.Β. και 64 πλοία.

Αντίστοιχα, οι ίδιες χώρες στο σύνολό τους των υπό τις ιδιοκτησίας υπηκόων των και για το σύνολο των χωρών ανοικτού νηολογίου (δηλαδή όχι μόνο των 7 προαναφερθέντων), κατέχουν:

Μεγ. Βρετανία	16.767.000 Τ.Ν.Β.	με 485 πλοία
Γερμανία	11.098.000 Τ.Ν.Β.	με 926 πλοία
Σουηδία	10.939.000 Τ.Ν.Β.	με 142 πλοία
Γαλλία	3.420.000 Τ.Ν.Β.	με 99 πλοία
Δανία	4.653.000 Τ.Ν.Β.	με 198 πλοία
Ιταλία	3.828.000 Τ.Ν.Β.	με 150 πλοία
Βέλγιο	3.841.000 Τ.Ν.Β.	με 142 πλοία

Έτσι για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ. από τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. στον πίνακα των σημαντικότερων ναυτιλιών, που περιλαμβάνει την χωρητικότητα σε Τ.Ν.Β. των υπό την δική του σημαία καθώς και υπό ξένη σημαία πλοίων του κόσμου, εκτός της Ελλάδος που είναι πρώτη, η Μεγάλη Βρετανία κατέχει την έβδομη θέση με 21.963.652 Τ.Ν.Β. και 3,27% της παγκόσμιας ναυτιλίας, ενώ αντίστοιχα η Γερμανία είναι 10η με 17.266.785 Τ.Ν.Β. και 2,57% και:

η Σουηδία 12η με 13.074.166 Τ.Ν.Β. και 1,95%

η Δανία 15η με 11.857.570 Τ.Ν.Β. και 1,77%

η Ιταλία 16η με 11.446.865 Τ.Ν.Β. και 1,71%

η Γαλλία 20η με 7.023.862 Τ.Ν.Β. και 1,05%

η Ολλανδία 21η με 6.166.272 Τ.Ν.Β. και 0,92%

το Βέλγιο 28ο με 4.044.920 Τ.Ν.Β. και 0,60%

η Φινλανδία 30η με 3.613.343 Τ.Ν.Β. και 0,56%

η Ισπανία 31η με 3.560.337 Τ.Ν.Β. και 0,53%

δηλαδή οι χώρες της Ε.Ε. συνολικά κατέχουν το ένα τρίτο της παγκόσμιας χωρητικότητας.

4.3.3 Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ μετά το 1985

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας θεωρείται ότι άρχισε να υφίσταται από το 1985. Και αυτό γιατί μέχρι τότε διαπιστώθηκε ότι ενώ το Συμβούλιο Υπουργών όφειλε σύμφωνα με το Άρθρο 75 της Συνθήκης της Ρώμης να

εκδώσει νομοθετικές διατάξεις για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών δεν είχε ποτέ κάνει κάτι τέτοιο.

Έτσι για πρώτη φορά αναπτύχθηκε και υιοθετήθηκε μια πρώτη δέσμη μέτρων (ΕΕ αρ. L 378, 31.12.1986) και η οποία αποτελείται από τους 4 Κανονισμούς, 4055/86, 4056/86, 4057/86 και 4058/86, που έχουν ήδη αναλυθεί. Ακολουθώντας, το 1989, η Κοινότητα πρότεινε νέα μέτρα για την ανάπτυξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν την θέσπιση ενός παράλληλου νηολογίου με τα υπόλοιπα των κρατών-μελών, το γνωστό ως EUROS. Στην κοινοτική σημαία του EUROS προβλέπονταν διάφορες φορολογικές ελαφρύνσεις σχετικά με τον φόρο εισοδήματος που έπρεπε να πληρώνει μόνο το κοινοτικό πλήρωμα καθώς και κάποιες αλλαγές στη σύνθεση του πλοίου. Παρ' όλες τις πολυετείς διαβουλεύσεις, η πρόταση αυτή δεν εγκρίθηκε ποτέ. Παρότι η πρόταση σχετικά με το EUROS τροποποιήθηκε το 1991, αποσύρθηκε τελικά. Το ίδιο προβλέπεται και για την πρόταση για κανονισμό του 1989/1991 σχετικά με τον ορισμό του κοινοτικού πλοιοκτήτη.

Η δέσμη μέτρων του 1989 περιελάμβανε και μία πρόταση που εγκρίθηκε ως Κανονισμός 3577/92 και αφορούσε το γνωστό θέμα της απελευθέρωσης των εσωτερικών μεταφορών (Κανονισμός αρ. 3577/92, 7.12.1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών, ΕΕ.Λ αρ. 364, 12.12.1992). Τέλος, το 1989 εκδόθηκαν οδηγίες για πρώτη φορά

σχετικά με την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων προς τον ναυτιλιακό τομέα. Στη συνέχεια, τον Φεβρουάριο του 1993 ανακοινώθηκε η κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Η κοινή πολιτική που έχει εγκριθεί πλήρως και από το Συμβούλιο Υπουργών αλλά και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναφέρεται:

- στην ενίσχυση του ρόλου του κράτους ελλιμενισμού όσον αφορά την επιθεώρηση πλοίων όλων των σημαιών
- στην προώθηση κατάλληλης και τεχνολογικά προηγμένης υποδομής ναυτικής ασφάλειας
- στην εξασφάλιση της εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας στα ευρωπαϊκά ύδατα
- στην υποστήριξη των διεθνών οργανώσεων στον θεμελιώδη τους ρόλο καθορισμού διεθνών προτύπων.

Με βάση την κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα έως σήμερα έχουν εγκριθεί οι εξής Οδηγίες:

α) Οδηγία 94/57 (για τους Νηογνώμονες - Classification societies), που αναφέρεται στις υποχρεώσεις των αρχών του κράτους της σημαίας και των οργανισμών που ενεργούν εξ ονόματός τους, και αφορά την διενέργεια επιθεωρήσεων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος από εξουσιοδοτημένους από τις κρατικές υπηρεσίες κάθε κράτους Νηογνώμονες.

β) Οδηγία 94/58 σχετικά με την κατάρτιση και τα προσόντα των ναυτικών που απασχολούνται σε ποντοπόρα πλοία με σημαία κράτους-

μέλους. Η Οδηγία βασίζεται στην Διεθνή Σύμβαση του IMO, STCW και αφορά την επιθεώρηση των πιστοποιητικών των ναυτικών επί πλοίων που εισέρχονται σε λιμάνια της ΕΕ ανεξαρτήτως σημαίας.

γ) Οδηγία 95/21 σχετικά με τον έλεγχο στο κράτος ελλιμενισμού (ισχύει από 1/7/1996). Η Οδηγία αυτή έχει ως σκοπό την μείωση των πλοίων που θεωρούνται υποσυντήρητα (sub-standards) και δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα.

δ) Οδηγία 93/75 σχετικά με τις υποχρεώσεις κοινοποίησης (ισχύει από 1/9/95). Αναφέρεται στην υποχρέωση κοινοποίησης που έχουν οι ναυλωτές και οι πλοιοκτήτες επικίνδυνων φορτίων προς τις αρχές του κράτους ελλιμενισμού.

ε) Κανονισμός 2978/94 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (ισχύει από 1/1/1996). Αναφέρεται στο ότι τα δεξαμενόπλοια που έχουν διπλή γάστρα (double bottom) ή δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος θα πληρώνουν χαμηλότερα τέλη προς τις λιμενικές αρχές και τις υπηρεσίες πλοήγησης του κράτους ελλιμενισμού.

στ) Κανονισμός 3051/95 σχετικά με τον Κώδικα ISM (ισχύει από 1/7/1996). Αναφέρεται στην πιστοποίηση ποιότητας της διαχείρισης των πλοίων επιβατηγών οχηματαγωγών Ro-Ro που διακινούνται από και προς Κοινοτικά λιμάνια, καθώς επίσης και των εταιριών που ανήκουν.

Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ επεδίωκε πάντοτε την απελευθέρωση της ναυτιλίας και την άρση κάθε είδους προστατευτισμού. Για τον λόγο αυτό από

το 1992 και την συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) ισχύει η κοινοτική ναυτιλιακή νομοθεσία σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της ΕΖΕΣ.

Σχετικά με την Συμφωνία της GATT το 1994 και την πιθανή απελευθέρωση των υπηρεσιών, στις οποίες υπάγονται και οι θαλάσσιες μεταφορές θα γίνει ιδιαίτερη αναφορά σε επόμενο κεφάλαιο.

4.3.4. Τα ανοικτά νηολόγια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τους όρους νηολόγησης των πλοίων που υιοθετήθηκε το 1986, αναμένεται ότι θα καθυστερήσει αρκετά. Παρά την αρχική πρόθεση της UNCTAD να εξαλείψει τις σημαίες ευκαιρίας και τα ανοικτά νηολόγια, στην πραγματικότητα τις νομιμοποίησε με την ρητή αναγνώριση του δικαιώματος κάθε χώρας να οργανώνει το δικό της νηολόγιο κάτω από ορισμένους όρους και προϋποθέσεις. Παράλληλα όμως η Σύμβαση προβλέπει και προϋποθέσεις προστασίας των συμφερόντων των αναπτυσσομένων χωρών που προσφέρουν εργατικό δυναμικό. Η ανισορροπία που υπάρχει ακόμη και σήμερα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλία δημιούργησε μεγάλη χωρητικότητα παροπλισμένων πλοίων, αύξηση των διαλύσεων και μείωση των τιμών των νέων κατασκευών ιδιαίτερα στις χώρες της Ανατολικής Ασίας. Οι συνέπειες φάνηκαν ιδιαίτερα στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης και της ΕΟΚ, στις οποίες η μείωση των εθνικών τους στόλων ήταν σημαντική. Η μείωση του εθνικού εμπορικού στόλου της Ελλάδας ήταν επίσης σημαντική, παρ' όλα αυτά όμως διατηρήθηκε στις

πρώτες θέσεις των μεγαλύτερων στόλων του κόσμου. Έτσι οι ναυτιλιακές χώρες της ΕΟΚ αλλά και άλλες Βορειοδυτικές χώρες της Ευρώπης μέλη του ΟΟΣΑ, αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν τα λεγόμενα OFFSHORE REGISTRIES, με σκοπό να μειώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο την διαρροή των πλοίων τους υπό εθνική σημαία προς σημαίες τρίτων χωρών ή σημαίες ευκαιρίας. Κύριο χαρακτηριστικό αυτών των OFFSHORE REGISTRIES είναι ότι οι απαιτήσεις για την νηολόγηση των πλοίων, ιδιαίτερα όσον αφορά την επάνδρωσή τους και τις φορολογικές διευκολύνσεις είναι μειωμένες σε σχέση με το εθνικό νηολόγιο. Τα χαρακτηριστικά τους είναι:

1) Ίδρυση σε εδάφη που συνδέονται με την κύρια χώρα με κάποιο αποικιακού τύπου καθεστώς, έτσι ώστε να θεωρείται ανεξάρτητο νηολόγιο, αλλά στην ουσία να είναι εθνικό αφού παρέχεται η Σημαία της κύριας Χώρας, και

2) Λιγότερες απαιτήσεις για τη νηολόγηση των πλοίων, π.χ., λιγότερο αυστηροί Κανόνες ασφαλείας, φορολογικές ελαφρύνσεις κλπ., απ' ότι απαιτεί το γνήσιο εθνικό νηολόγιο.

Έτσι λοιπόν σήμερα σε πολλές χώρες της Ε.Ε αλλά και του ΟΟΣΑ έχουν δημιουργηθεί και λειτουργούν θυγατρικές Σημαίες Ευκολίας ή αλλιώς Παράλληλα ή Δεύτερα (OFFSHORE) Νηολόγια.

Κατωτέρω αναφέρονται οι χώρες που έχουν τέτοια Ανοικτά Νηολόγια και ενδεικτικά μερικές από τις διευκολύνσεις που παρέχουν, οι οποίες τις περισσότερες φορές είναι ανομοιόμορφες:

α) Δανία

Έχει δημιουργήσει το Danish International Ship Registry (DIS). Το Νηολόγιο αυτό απαιτεί μόνο ο κυβερνήτης του πλοίου να είναι Δανικής Εθνικότητας, ενώ επειδή τα εισοδήματα των ναυτικών απαλλάσσονται από τον φόρο, το 80% των πληρωμάτων των εγγεγραμμένων πλοίων αποτελείται από ευρωπαϊκής εθνικότητας.

β) Γαλλία

Έχει δημιουργήσει ένα Νηολόγιο στην νήσο Kerguelen, που βρίσκεται νοτίως της Νοτίου Αφρικής. Τα νησιά βρίσκονται υπό Γαλλική διοίκηση στην Ανταρκτική και σε αυτά δεν εφαρμόζεται η Γαλλική εργατική νομοθεσία.

Εκεί νηολογούνται Γαλλικά πλοία (bulk carriers) κατόπιν προηγουμένης εγκρίσεως του Γάλλου Υπουργού Θαλάσσης, τα οποία θα μπορούν να ναυτολογούν ξένους ναυτικούς μέχρι το 75% του πληρώματος (εξαιρούνται τα crude oil carriers) και 25% Γάλλους ναυτικούς, από τους οποίους 4 τουλάχιστον αξιωματικοί.

Σύμφωνα με υπολογισμούς της Γαλλικής Κυβερνήσεως, ένα πλοίο φορτίων χύδην 140.000 T.N.B. με 24 άτομα ως μέλη πληρώματος, μπορεί να μειώσει τα ημερήσια έξοδα πληρώματος από \$ 4.000 σε \$ 2.100.

γ) Φινλανδία

Έχει δημιουργήσει Νηολόγιο στην νήσο Aland σύμφωνα με τα Νορβηγικά πρότυπα. Στο νηολόγιο αυτό η Φινλανδία κατόρθωσε να

προσελκύσει και πάλι τα φινλανδικών συμφερόντων πλοία μεταφοράς φορτίων χύδην.

δ) Ισπανία

Έχει δημιουργήσει Νηολόγιο στις Καναρίους Νήσους με ρυθμίσεις όμοιες με τον αντίστοιχο Νηολόγιο της Νορβηγίας. Σκοπός του Νηολογίου είναι η μείωση του κόστους των πλοίων και η αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους μέσω της φορολογικής και εργατικής πολιτικής του.

Υπολογίζεται ότι έχει απορροφήσει περίπου το 50% της Ισπανικής ολικής χωρητικότητας.

ε) Πορτογαλία

Έχει ιδρύσει αντίστοιχα δεύτερο νηολόγιο, με την ονομασία MAR, στα πρότυπα του Ισπανικού.

στ) Γερμανία

Έχει δημιουργηθεί από το 1989 στο επίσημο Νηολόγιο της Γερμανίας ένα διεθνές τμήμα του, με την ονομασία International Ship Registry (ISR). Κυριότεροι λόγοι εγγραφής πολλών πλοίων σε αυτό το διεθνές τμήμα του εθνικού νηολογίου της Γερμανίας και της σημαντικής φυγής σε άλλες χώρες με πρώτη την Κύπρο είναι η υψηλή φορολογία, οι υψηλές εργατικές αμοιβές και τα επιβαλλόμενα πρότυπα ασφαλείας. Στο ISR οι πλοιοκτήτες μπορούν να συνάπτουν συμφωνίες με αλλοδαπούς ναυτικούς με ημερομίσθια της χώρας καταγωγής τους και έτσι να μειώνεται το εργατικό κόστος και κατ' επέκταση το

λειτουργικό κόστος του πλοίου. Η Γερμανία πέτυχε να σταθεροποιήσει την χωρητικότητα της υπό την σημαία της μέσω του ISR.

ζ) Ολλανδία

Έχει δημιουργηθεί στις Ολλανδικές Αντίλλες ένα ειδικού τύπου Νηολόγιο, το οποίο διαθέτει αυτόνομη διαχείριση και έτσι δεν θεωρείται ως δεύτερο νηολόγιο της Ολλανδίας. Οι Ολλανδικές Αντίλλες στην Καραϊβική αναπτύσσονται σαν σημαία ευκολίας και γίνεται προσπάθεια προσελκύσεως Ευρωπαϊών πλοιοκτητών, ιδίως από την Ολλανδία, τη Γερμανία και τις Σκανδιναβικές χώρες.

Η διαδικασία νηολογήσεως είναι παρόμοια της Ολλανδικής και τα πλοία φέρουν την Ολλανδική σημαία, διαφορετική φορολογική μεταχείριση και δεν εφαρμόζεται η εργατική νομοθεσία της Ολλανδίας.

Μόνο ο Πλοίαρχος πρέπει να είναι υποχρεωτικά Ολλανδός.

η) Ηνωμένο Βασίλειο Μεγάλης Βρετανίας

Οι βρετανικές εταιρίες μπορούν να νηολογούν πλοία τους σε όλα τα νηολόγια της επικράτειας του Ηνωμένου Βασιλείου ή του Commonwealth, ανάλογα με τα φορολογικά καθεστώτα κάθε χώρας και δι' αυτού του τρόπου να έχουν την διπλωματική προστασία της Μεγάλης Βρετανίας μόνο με την ύψωση της βρετανικής σημαίας. Για τον λόγο αυτό δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι το Ηνωμένο Βασίλειο έχει κάποιο συγκεκριμένο ειδικού τύπου δεύτερο Νηολόγιο.

Ένα από τα πιο γνωστά τέτοιου τύπου νηολόγιο είναι επί της νήσου του Μάν (Isle of Man), όπου τα πλοία είναι στην ουσία Βρετανικά και καλύπτονται από τις ισχύουσες στην Μεγάλη Βρετανία ναυτιλιακές συμβάσεις. Τα εκεί νηολογούμενα Βρετανικά πλοία έχουν καλύτερη φορολογική μεταχείριση και μείωση του εργατικού κόστους περίπου κατά 10%. Πρόσφατα παρατηρείται μεγάλη κίνηση μεταφοράς Βρετανικών πλοίων, ιδίως δεξαμενόπλοιων, στο νέο αυτό νηολόγιο.

Το νηολόγιο αυτό δεν χαρακτηρίζεται ως σημαία ευκολίας από την National Union of Seamen (NUS) ούτε από την ITF.

θ) Νορβηγία

Αν και η Νορβηγία δεν είναι μέλος της Ε.Ε., παρ' όλα αυτά όμως οι ναυτιλιακές σχέσεις της με την Ε.Ε. είναι μεγάλες ως συνδεδεμένο μέλος και η ναυτιλιακή της πολιτική επηρεάζει πολλές άλλες χώρες. Η Νορβηγία έχει ιδρύσει ένα δεύτερο Νηολόγιο στις νήσους Spitzbergen. Ιδρύθηκε το ανοικτό νηολόγιο στο Αρχιπέλαγος Svalbard, που προσφέρει στους πλοιοκτήτες ευνοϊκούς όρους, παραπλήσιους προς αυτούς της Λιβερίας και Παναμά (μειωμένη φορολογία μειωμένη σύνθεση κλπ.).

Το Svalbard (Σπιντσβέργκεν) είναι ένας αραιοκατοικημένο σύμπλεγμα νησιών στην Αρκτική, που διοικείται από την Νορβηγία, αλλά στο οποίο δεν εφαρμόζονται οι Νορβηγικοί νόμοι.

Πλοία που δεν προσεγγίζουν στην Νορβηγία μπορούν να απασχολούν αλλοδαπά πληρώματα, με μισθολόγια των χωρών προελεύσεώς τους.

Από τις άλλες χώρες η Ιταλία εξετάζει την περίπτωση δημιουργίας ενός δευτέρου νηολογίου, ενώ η Σουηδία κατόρθωσε να καθιερώσει φορολογικές εκπτώσεις και μειωμένη συμμετοχή των εργοδοτών στις επιβαρύνσεις κοινωνικής ασφάλισης, οπότε δεν δημιούργησε κάποιο νέο νηολόγιο για τους σκοπούς αυτούς. Η Αυστρία, το Βέλγιο, η Ελλάδα, η Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο δεν έχουν προς το παρόν δημιουργήσει δεύτερο νηολόγιο. Όσον αφορά την Ελλάδα η εκτεταμένη χρήση ξένων σημαίων ευκαιρίας είναι βασικό χαρακτηριστικό της μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλίας. Στα 1950 περίπου το ήμισυ από το σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλίας, όσον αφορά τα σκάφη που δεν έπλεαν υπό τη σημαία της χώρας τους, ήταν ελληνόκτητο. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες τότε δεν έβαζαν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία γιατί δεν είχαν εμπιστοσύνη στην χτυπημένη από τον πόλεμο Ελλάδα, ούτε και υπήρχε συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική, ενώ οι υπάρχουσες διοικητικές διαδικασίες ήταν πολύ χρονοβόρες.

Οι λόγοι φυγής της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στη σημερινή εποχή είναι τελείως διαφορετικοί, έχουν να κάνουν με την ανταγωνιστικότητα των πλοίων και το υψηλό κόστος λειτουργίας τους.

Ιστορική αναδρομή της δημιουργίας του Ανοικτού Νηολογίου

Χρονική περίοδος	Σημαία	Γεγονότα
16ος αιώνας	Ισπανία	Άγγλοι Έμποροι καταστρατηγούν περιορισμούς που αποκλείουν σε μη ισπανικά πλοία να έχουν εμπορικές σχέσεις με τις Δυτικές Ινδίες
17ος αιώνας	Γαλλία	Άγγλοι αλιείς χρησιμοποιούν το γαλλικό νηολόγιο ως μέσο συνέχισης των επιχειρήσεών τους μαζί με υπό Βρετανική σημαία αλιευτικά στο New found land
19ος αιώνας	Νορβηγία	Βρετανοί πλοιοκτήτες αλιευτικών σκαφών αλλάζουν το νηολόγιο για να ψαρέψουν εκτός των ακτών του Moray Firth
Ναπολεόντειοι Πόλεμοι	Γερμανία	Άγγλοι πλοιοκτήτες αλλάζουν το νηολόγιό τους για να αποφύγουν τον Γαλλικό αποκλεισμό
Πόλεμος του 1812	Πορτογαλία	Πλοιοκτήτες των ΗΠΑ από την Μασαχουσέτη αλλάζουν νηολόγιο για να αποφύγουν την σύλληψη από τον Βρετανούς
1922	Παναμάς	Δύο πλοία της εταιρίας United American Lines έφυγαν από το Αμερικανικό Νηολόγιο για να αποφύγουν τον νόμο για την ποτοαπαγόρευση επί των Αμερικανικών Πλοίων

1920-1930	Παναμάς, Ονδούρες	Αμερικανοί πλοιοκτήτες αλλάζουν νηολόγιο για να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα απασχολώντας φθηνότερο πλήρωμα
Δεκαετία του 1930	Παναμάς	Πλοιοκτήτες με υπό γερμανική σημαία πλοία έφυγαν από το νηολόγιο του Παναμά για να αποφύγουν πιθανή σύλληψη
1939-1941	Παναμάς	Με την ενθάρρυνση της Αμερικανικής Κυβέρνησης πλοιοκτήτες άλλαξαν με το νηολόγιο του Παναμά για να βοηθήσουν τους Συμμάχους χωρίς να παραβιάζουν τη ουδετερότητά τους. Το ίδιο έκαναν και Ευρωπαϊκοί πλοιοκτήτες για να αποφύγουν την επίταξη των πλοίων τους κατά την διάρκεια του πολέμου
1946-1949	Παναμάς	Πάνω από 150 πλοία που πουλήθηκαν σύμφωνα με τη Νομοθετική Πράξη των ΗΠΑ του 1946 νηολογήθηκαν στον Παναμά, καθ' όσον αυτός προσέφερε ελεύθερη νηολόγηση και φορολογικά πλεονεκτήματα
1949	Λιβερία	Χαμηλά τέλη νηολόγησης, έλλειψη φόρων, έλλειψη λειτουργικών περιορισμών και πληρώματος κατέστησε την νηολόγηση οικονομικά ελκυστική.

1950	Λιβερία, Παναμάς, Ονδούρες, Κόστα Ρίκα, Αγ. Μαυρίκιος, Σιέρρα Λεόνε, Λίβανος, Κύπρος, Ακτή Ελεφαντοστούν, Σομαλία κλπ.	Καθόσον η νηολόγηση στις ΗΠΑ και στις άλλες χώρες κατέστη σταδιακά όχι συμφέρουσα πολλές χώρες ανταγωνίζονται για την νηολόγηση πλοίων αναγνωρίζοντας τα οικονομικά οφέλη για τα υπό ξένη σημαία πλοία αλλά τελικά μόνο λίγες χώρες απ' αυτές κατάφεραν να προσελκύσουν αξιόλογες νηολογήσει πλοίων.
------	--	--

ΠΗΓΗ: MARITIME ECONOMICS, M. STOPFORD, UNWIN HYMAN, LONDON.

4.3.5. Το Προνόμιο της Ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση¹

Τα τελευταία χρόνια στους διεθνείς οργανισμούς (ΕΟΚ, ΟΟΣΑ) συζητήθηκε έντονα το γνωστό θέμα του cabotage, ειδικότερα η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών και η άρση των περιοριστικών μέτρων που διατηρούν αρκετές χώρες - μέλη της ΕΟΚ ή και του ΟΟΣΑ.

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως γνωστόν μετά από πολύχρονες συζητήσεις αποφασίστηκε η άρση του cabotage σύμφωνα με τον κανονισμό 4055/86 από 1/1/1993, ενώ ειδικότερα για την Ελλάδα αίρεται από 1/1/1999 το προνόμιο για τα επιβατηγά πλοία και από την 1/1/2004 για τα επιβατηγά-ακτοπλοϊκά.

Φυσικά είναι γνωστό όσον αφορά την Ελλάδα ότι αν και ο στόλος της των ακτοπλοϊκών μεταφορών αποτελείται και από τα επιβατηγά-ακτοπλοϊκά και τα φορτηγά-ακτοπλοϊκά, το οικονομικό ενδιαφέρον άλλων χωρών συγκεντρώνεται περισσότερο στα επιβατηγά πλοία, δηλαδή τα κρουαζιερόπλοια.

Επίσης στα πλαίσια του ΟΟΣΑ πολλές χώρες - μέλη της, όπως η Νορβηγία, θα επιθυμούσαν και αυτές μελλοντικά κάποια ανάλογη μεταχείριση και διευθέτηση του θέματος.

Παρακάτω θα παρουσιαστούν για καθαρά ενημερωτικούς σκοπούς οι διατάξεις που ίσχυαν στις νομοθεσίες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το cabotage καθώς επίσης και αυτές που ισχύουν ακόμη στις υπόλοιπες χώρες του ΟΟΣΑ και καλύπτουν το ακτοπλοϊκό τους εμπόριο.

¹ Το κεφάλαιο αυτό είναι άρθρο του Κ.ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ στο περιοδικό ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Το σημαντικό σημείο που απορρέει απ' αυτά τα στοιχεία είναι ότι οι περισσότερες χώρες διατηρούσαν και διατηρούν κάποιας μορφής περιοριστικά μέτρα. Έτσι, εάν εξαιρεθούν οι Αυστρία, Ελβετία, Λουξεμβούργο, ως μεσόγειες ή περικλειστές(land-locked) χώρες, και η Ισλανδία, από τις υπόλοιπες 20 χώρες του ΟΟΣΑ μόνον πέντε είχαν να επιδείξουν πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, δηλαδή Μεγάλη Βρετανία, Ιρλανδία, Βέλγιο, Ολλανδία και Νορβηγία. Αντίστοιχα από τις 11 χώρες της ΕΟΚ (εξαιρείται το Λουξεμβούργο) μόνον οι τέσσερις δεν είχαν κανένα περιοριστικό μέτρο στη νομοθεσία τους.

Επίσης όπως αναφέρεται και στα παρακάτω στοιχεία οι περιορισμοί που είχαν στο cabotage κάθε χώρα και σε σχέση με τις άδειες (waivers) και εξαιρέσεις(derogations) που παρέχονταν από τις Αρχές τους, διέφεραν μεταξύ τους. Έτσι η Σουηδία και η Γερμανία παρείχαν άδειες με βάση την αμοιβαιότητα(on a reciprocity basis), ενώ άλλες χώρες ανά περίπτωση(on a case by case basis).

1. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Η ναυτιλιακή νομοθεσία της χώρας καλύπτεται από τον «Navigation Act» του 1912. Σε αυτόν τον Νόμο, αν και δεν υπάρχει ορισμός του cabotage, το ακτοπλοϊκό εμπόριο καθώς, επίσης και οι άδειες των πλοίων που το διακινούν, καθορίζονται από το Section 288. Σύμφωνα μ' αυτό απαιτείται, οι διαχειριστές των πλοίων που κάνουν αυτό το εμπόριο, να ακολουθούν για τα πληρώματά τους μισθολογικά τις συμβάσεις εργασίας που ισχύουν για την χώρα. Το παραπάνω δεν ισχύει για την ναυτιλία κινητών υπεράκτιων

σκαφών(offshore industry). Στο Section 288 ακόμη υπάρχει μία διάταξη, με την οποία ορισμένα δρομολόγια ακτοπλοΐας μπορούν να εξαιρούνται απ' αυτό. Σύμφωνα μ' αυτήν εξαιρούνται τώρα τα Norfolk Islands και τα Cocos Islands.

Επίσης το Section 288 δεν εφαρμόζεται για πλοία, τα φορτία των οποίων -αν και διακινούνται σε δρομολόγια μεταξύ Εθνικών λιμένων-, αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου και προορίζονται για αλλοδαπό λιμάνι ή προέρχονται από αλλοδαπό λιμάνι.

Τέλος, με το Section 286 του ίδιου Νόμου επιτρέπεται να χορηγούνται άδειες για την μεταφορά φορτίου και επιβατών, εφόσον υπάρχει ανεπάρκεια σε ακτοπλοϊκά πλοία.

2. ΒΕΛΓΙΟ

Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός.

3. ΓΑΛΛΙΑ

Σύμφωνα με την γαλλική νομοθεσία η εμπορική ναυσιπλοΐα αποτελείται από την ωκεανοπόρο ναυσιπλοΐα, το cabotage, την ακτοπλοϊκή ναυσιπλοΐα (coastal navigation), και την πλοήγηση (pilotage).

Με τον όρο ακτοπλοϊκή ναυσιπλοΐα εννοούνταν τα μέχρι 300 Κ.Ο.Χ. πλοία, τα οποία πρέπει να πλέουν έως 100 ναυτικά μίλια από το λιμάνι νηολογήσεως και έως 20 ν.μ. από την ακτή. (Άρθρο 5, Νόμος 1/4/1942, όπως τροποποιήθηκε με το Διάταγμα της 30/5/1951).

Όσον αφορά το cabotage η γαλλική νομοθεσία όριζε τρεις (3) ζώνες κατά γεωγραφικό πλάτος (γ.π.) και γεωγραφικό μήκος (γ.μ.) γύρω από την

Γαλλία (Metropolitan France), αλλά ακόμη και από τις κτήσεις της (Overseas departments). Εντός των ζωνών αυτών ως εθνική ακτοπλοΐα (national cabotage) θεωρούνται οι μεταφορές μεταξύ εθνικών γαλλικών λιμένων (ως γαλλικά θεωρούνται φυσικά και τα λιμάνια των διαφόρων κτήσεων) και ως διεθνής ακτοπλοΐα (international cabotage) εάν οι μεταφορές γίνονται μέσω και κάποιου άλλου αλλοδαπού, μη γαλλικού, λιμένα.

Οι ζώνες είναι οι εξής:

α) Γύρω από την Γαλλία (Metropolitan France)

γ.π. 72° Β, 30° Β, 10° Β, 30° Β

γ.μ. 12° $40'$ Δ, 27° Δ, Greenwich, 46° $20'$ Α.

Η ζώνη αυτή καλύπτει την Μεσόγειο Θάλασσα, την Μαύρη Θάλασσα, την Βαλτική, Barents Sea, και από την Βορειοατλαντική ακτή της Νορβηγίας έως την Γουϊνέα (Άρθρο 2, Νόμος 1/4/1942, όπως τροποποιήθηκε με το Διάταγμα 29/11/1949).

β) Γύρω από τις Αντίλλες και την Γουιάνα

γ.π. 52° Β, 5° Ν

γ.μ. 32° $40'$ Δ, American Continent.

Η ζώνη αυτή καλύπτει από την Δυτική Ακτή των ΗΠΑ (Newfoundland) έως το Ακρωτήριο Saint Rock της Βραζιλίας (Διάταγμα της 27/8/1951).

γ) Γύρω από την νήσο Reunion

γ.π. 15° Β, 37° Ν, Ερυθρά Θάλασσα

γ.μ. 17° Α, 65° Α.

Η ζώνη αυτή καλύπτει το δυτικό μέρος του Ινδικού Ωκεανού (Διάταγμα της 27/8/1951).

Τα άρθρα 257 και 258 του Τελωνειακού Κώδικα (Code des Douanes) του Νόμου περί Ναυσιπλοΐας (Act de Navigation, 21/9/1973) επιτρέπουν να εξασκεΐται η εθνική ακτοπλοΐα (national cabotage) μόνον από πλοία με γαλλική σημαία. Ο Νόμος όμως 85-104 (30/12/1985) δίνει την δυνατότητα κάποιων εξαιρέσεων (derogations), όπως όταν τα διαθέσιμα γαλλικά πλοία δεν επαρκούν. Κατ' αυτόν τον τρόπο το 1986 εδόθησαν 116 άδειες σε πλοία με σημαία χωρών του ΟΟΣΑ.

4. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Σύμφωνα με τον Γερμανικό Νόμο (Coastal Shipping Act 26/7/1957) η ακτοπλοΐα επιτρέπεται μόνο σε εθνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και για φορτία που διακινούνται μεταξύ δύο εθνικών λιμένων, ανεξάρτητα εάν παρεμβάλλεται στο δρομολόγιο και αλλοδαπό λιμάνι.

Η ακτοπλοΐα (coastal shipping) επίσης ορίζεται ως η μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων εντός της περιοχής που έχει εφαρμογή ο παραπάνω νόμος. Τα πλοία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην ακτοπλοΐα είναι:

α) Τα ποντοπόρα πλοία που μπορούν να φέρουν την σημαία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας (Flag Act, 8/2/1951), και

β) Τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας (inland craft), το νηολόγιο των οποίων ευρίσκεται εντός της ζώνης εφαρμογής του παραπάνω Νόμου.

Τέλος ο ίδιος Νόμος δίνει το δικαίωμα να χορηγούνται άδειες, σε άλλα κράτη - μέλη της ΕΟΚ και του ΟΟΣΑ με βάση την αμοιβαιότητα.

5. ΔΑΝΙΑ

Ο Νόμος 194/20.5.1985, Κεφάλαιο 17.3, επιτρέπει την ακτοπλοΐα για πλοία έως 500ν Κ.Ο.Χ. μόνο σε εθνικούς μεταφορείς.

Γενικά το ακτοπλοϊκό εμπόριο δεν επιτρέπεται ακόμη και για φορτία που διακινούνται μεταξύ εθνικών λιμένων, αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου, όπως επίσης και για φορτία που διακινούνται μεταξύ εθνικών λιμένων, αλλά παρεμβάλλεται αλλοδαπό (μη δανικό) λιμάνι. Τα τελευταία χρόνια όμως σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν χορηγηθεί από το Υπουργείο Βιομηχανίας άδειες σε αλλοδαπής σημαίας πλοία.

6. ΕΛΛΑΔΑ

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

- α) όταν μεταφέρουν επιβάτες μεταξύ ελληνικών λιμένων,
- β) όταν μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ ελληνικών λιμένων και είναι κάτω από 2.000 Κ.Ο.Χ., και
- γ) για κρουαζιέρες μεταξύ ελληνικών λιμένων και η επιβίβαση των επιβατών γίνεται σε ελληνικό λιμάνι, ακόμη και εάν η κρουαζιέρα περιλαμβάνει και αλλοδαπά λιμάνια, αλλά ο τελικός προορισμός της είναι ελληνικό λιμάνι.

Οι Ελληνικές Αρχές μπορούν να χορηγήσουν άδειες σε πλοία με ξένη σημαία στις παρακάτω περιπτώσεις:

- i) ακαταλληλότητα των ελληνικών πλοίων,
- ii) ανεπάρκεια κάλυψης έκτακτων μεταφορικών αναγκών, και
- iii) μεταφορά εμπορευμάτων κατηγοριών.

7. ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ Β. ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός.

8. ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Το Κεφάλαιο 883 του Νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 1920 (Merchant Marine Act) καθορίζει ότι κανένα εμπόρευμα δεν επιτρέπεται να μεταφέρεται δια θαλάσσης μεταξύ της επικράτειας των Ηνωμένων Πολιτειών ανεξάρτητα εάν διακινείται ή μη σε αλλοδαπό λιμένα, παρά μόνον πλοία, που έχουν ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ ή ανήκουν σε πολίτες των ΗΠΑ ή καλύπτονται από το Κεφάλαιο 13 ή 808 του Νόμου αυτού.

Παρ' όλα αυτά υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις, όπως η μεταφορά από και προς την Αλάσκα από πλοία hovercrafts που δεν έχουν ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ και μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μέσω επιβατηγών-οχηματαγωγών στις Μεγάλες Λίμνες (Great Lakes).

9. ΙΑΠΩΝΙΑ

Σύμφωνα με την ιαπωνική νομοθεσία το cabotage, το οποίο ορίζεται ως μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών δια θαλάσσης μεταξύ λιμένων εντός της ιαπωνικής επικράτειας, επιτρέπεται μόνο στους εθνικούς μεταφορείς.

Ο παραπάνω περιορισμός δεν ισχύει εάν το φορτίο εισάγεται/ εξάγεται προς ξένες χώρες σε ιαπωνικά λιμάνια. Στην περίπτωση διακίνησης του φορτίου (transshipment) μέσω εθνικών λιμένων, και εφόσον δεν έχει χορηγηθεί άδεια γι' αυτό, ισχύουν οι περιορισμοί του cabotage.

Σε πλοία υπό ξένη σημαία μπορούν να χορηγηθούν άδειες κατά περίπτωση από το Υπουργείο Μεταφορών. Τέτοια άδεια απαιτείται ακόμη και εάν γίνει ναύλωση πλοίου υπό ξένη σημαία από Ιάπωνα διαχειριστή.

10. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός.

11. ΙΣΠΑΝΙΑ

Σύμφωνα με τις Τελωνειακές Διατάξεις, όπως τροποποιήθηκαν από το διάταγμα της 24/2/1967, ως εθνικό cabotage καθορίζεται η διακίνηση φορτίων μεταξύ λιμένων της Ισπανικής επικράτειας από Ισπανικά πλοία, ανεξάρτητα εάν αυτή επεκτείνεται και σε άλλα αλλοδαπά λιμάνια, στα οποία το φορτίο θα πρέπει να εκτελωνιστεί.

Στον Νόμο ακόμη της 12/5/1956 για την προστασία και ανανέωση του Ισπανικού Εμπορικού Στόλου αναφέρονται οι λεγόμενες «cabotage lines», δηλαδή οι τακτικές γραμμές ακτοπλοΐας μεταξύ Ισπανικών λιμένων, όπως καθορίζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τέλος, αν και δεν υπάρχουν κανονισμοί για την χορήγηση αδειών σε πλοία υπό ξένη σημαία, σε ειδικές περιπτώσεις μπορούν να δοθούν. Επίσης

πλοία υπό ξένη σημαία ναυλωμένα από Ισπανικές εταιρίες δεν μπορούν να δρομολογηθούν στο ακτοπλοϊκό εμπόριο.

12. ΙΤΑΛΙΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 224 του Κώδικα Ναυσιπλοΐας (Code of Navigation) το cabotage επιτρέπεται μόνον σε Ιταλικά πλοία.

Επίσης, αν και η ακτοπλοϊκή ναυσιπλοΐα είναι ελεύθερη, στην περίπτωση που σκάφη διακινούνται μεταξύ δύο ή περισσότερων Ιταλικών λιμένων, τότε ισχύουν οι περιορισμοί των κανονισμών του cabotage.

Η χορήγηση αδειών σε πλοία με ξένη σημαία δίνεται όταν δεν είναι διαθέσιμα Ιταλικά πλοία ή είναι ακατάλληλα.

13. ΚΑΝΑΔΑΣ

Σύμφωνα με τον Καναδικό Ναυτιλιακό Νόμο (Canada Shipping Act), το cabotage ορίζεται ως η μεταφορά δια θαλάσσης εμπορευμάτων ή επιβατών από ένα λιμάνι ή τόπο σε ένα άλλο λιμάνι ή τόπο του Καναδά.

Στο ίδιο Νόμο και στο κεφάλαιο περί ακτοπλοϊκού εμπορίου καθορίζεται ότι:

α) Κανένα εμπόρευμα δεν επιτρέπεται να διακινηθεί δια θαλάσσης ή δια ξηράς και θαλάσσης από έναν τόπο του Καναδά προς ένα άλλο, άμεσα ή έμμεσα μέσω αλλοδαπού λιμένα, παρά μόνον από Βρετανικό πλοίο.

β) Μόνο Βρετανικά πλοία επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτες από έναν τόπο του Καναδά προς ένα άλλο, άμεσα ή έμμεσα μέσω αλλοδαπού λιμένα.

γ) Η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, στις περιοχές των Great Lakes και των παραποτάμιων υδάτων τους, και του St. Lawrence River και των παραποτάμων του, επιτρέπεται μόνο σε Καναδικά πλοία.

δ) Επίσης μόνον σε Καναδικά πλοία επιτρέπονται οι μεταφορές από το Cap des Rosiers έως το West Point Anticosti Island και από το Anticosti Island έως την Βόρεια όχθη του ποταμού St. Lawrence, που έχει γεωγραφικό μήκος 63° Δυτικά.

Παρ' όλους αυτούς τους περιορισμούς η παράγραφος 665 του Canada Shipping Act δίνει στις Αρχές την δυνατότητα εξαίρεσης κατά περίπτωση και χορήγησης αδειών σε πλοία υπό ξένη σημαία. Ορισμένα κριτήρια έκδοσης αδειών είναι η ακαταλληλότητα των Καναδικών πλοίων, με την τεχνική και εμπορική της έννοια, ή εάν σε καθορισμένο δρομολόγιο δεν επαρκούν τα διαθέσιμα γι' αυτό σκάφη.

14. ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Η νομοθεσία της χώρας αυτής δεν περιέχει ορισμό του cabotage. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί, ειδικότερα όσον αφορά το αλλοδαπής ιθαγενείας πλήρωμα των πλοίων που διακινούνται στο ακτοπλοϊκό εμπόριο. Έτσι σύμφωνα με τον Νόμο του 1952 (Shipping and Seamen Act) απαιτούνται ορισμένες προϋποθέσεις όσον αφορά το πλήρωμα των πλοίων αυτών και τα πιστοποιητικά του (manning and certification standards), και τα οποία εξαρτώνται από το Υπουργείο Μεταφορών.

15. ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η Νορβηγία δεν έχει περιοριστικές διατάξεις για το ακτοπλοϊκό της εμπόριο. Ειδικότερα όσον αφορά την ακτοπλοϊκή μεταφορά εμπορευμάτων η αγορά θεωρείται ελεύθερη και υπόκειται στους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού. Όσον αφορά όμως την μεταφορά επιβατών απαιτείται ειδική άδεια (license) από το Υπουργείο Επικοινωνιών. Προϋπόθεση για την χορήγηση της αδείας αυτής είναι η ύπαρξη μόνιμης διεύθυνσης (permanent address) στη Νορβηγία του φυσικού ή νομικού προσώπου, όπως καθορίστηκε από τον Νόμο 63/4.6.1976.

Τέτοια άδεια δεν χρειάζεται στην περίπτωση που η διακίνηση γίνεται μεταξύ εθνικών λιμένων, αλλά όταν αποτελεί μέρος διεθνούς δρομολογίου και για μεταφορά επιβατών μεταξύ της Νορβηγίας και της Ευρωπαϊκής Ηπείρου. Εταιρίες επίσης που κατέχουν την άδεια αυτή μπορούν να ναυλώνουν πλοία με ξένη σημαία.

16. ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Δεν υπάρχουν περιοριστικοί κανονισμοί.

17. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η πορτογαλική νομοθεσία (Νόμος 218/72) καθορίζει το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ εθνικών λιμένων και το οποίο επιτρέπεται μόνον για εθνικά πλοία, που διαχειρίζονται από πορτογαλικές ναυτιλιακές εταιρίες. Το ακτοπλοϊκό εμπόριο μεταξύ της Πορτογαλίας (Metropole) και των άλλων διαμερισμάτων της επικράτειάς της (overseas territories) επιτρέπεται για πλοία

με ξένη σημαία. Παρ' όλα αυτά όμως δεν επιτρέπεται η μεταφορά φορτίων που διακινούνται μεταξύ εθνικών λιμένων αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου.

Άδειες (waivers) μπορούν να χορηγηθούν σε πλοία υπό ξένη σημαία από την Secretary of State for Shipping, όταν τα πορτογαλικά πλοία είναι ακατάλληλα ή δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκαίων μεταφορών.

18. ΣΟΥΗΔΙΑ

Σύμφωνα με την σουηδική νομοθεσία (Νόμος της 10/11/1724) επιτρέπεται να μετέχουν στις ακτοπλοϊκές μεταφορές μεταξύ εθνικών λιμένων μόνον πλοία που ανήκουν στο σουηδικό νηολόγιο, όπως επίσης πλοία με ξένη σημαία με τις χώρες των οποίων η Σουηδία έχει συνάψει συμφωνία χορήγησης αδειών για το cabotage με βάση την αμοιβαιότητα. Η μεταφορά όμως μεταξύ λιμένων των λιμνών Vanern και Malaren επιτρέπεται αποκλειστικά σε σουηδικά πλοία.

Για τα φορτία που διακινούνται μεταξύ εθνικών λιμένων αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου, καθώς επίσης και τα φορτία που διακινούνται από ένα εθνικό λιμάνι προς ένα άλλο, αλλά στο δρομολόγιό του μεσολαβεί κάποιο άλλο αλλοδαπό λιμάνι, ισχύουν οι παραπάνω περιοριστικοί κανονισμοί του cabotage.

Τέλος, αξιοσημείωτο είναι ότι άδειες μπορούν να χορηγηθούν ακόμη και κατά περίπτωση.

19. ΤΟΥΡΚΙΑ

Ο Τουρκικός Νόμος (Act on coastal navigation and trade in the Turkish ports and territorial waters - 815/29.4.1926) και ειδικότερα το άρθρο 1 αυτού δίνουν το δικαίωμα μόνον σε υπό Τουρκική σημαία πλοία να μεταφέρουν φορτία και επιβάτες, να εξασκούν όλων των ειδών τις λιμενικές υπηρεσίες, όπως πλοήγηση και ρυμούλκηση, μεταξύ Τουρκικών λιμένων και γενικά όλων των υδάτων της επικράτειάς της.

Παρ' όλα αυτά όμως το άρθρο 823 του Εμπορικού Κώδικα, σε σχέση με την εθνικότητα των Τουρκικών πλοίων, επιτρέπει σε αλλοδαπούς σε ορισμένες περιπτώσεις να έχουν δραστηριότητα στο χώρο αυτό.

Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 823 του Νόμου 676/22.6.1956 (Code of Commerce) ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί ως Τουρκικό, εάν ανήκει σε Τούρκους υπηκόους. Παρ' όλα αυτά όμως μόνο στις εξής περιπτώσεις πλοία θεωρούνται ως Τουρκικά:

α) πλοία που ανήκουν σε νομικά πρόσωπα, όπως οργανισμούς, σωματεία κλπ. που έχουν ιδρυθεί σύμφωνα με την Τουρκική Νομοθεσία, και η πλειονότητα του Διοικητικού Συμβουλίου είναι Τούρκοι υπήκοοι.

β) πλοία που ανήκουν σε εμπορικές επιχειρήσεις εγγεγραμμένες στο Trade Register, των οποίων η πλειονότητα των διευθυντικών τους στελεχών και εκπροσώπων έχουν την Τουρκική υπηκοότητα.

Όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών απαγορεύεται ρητά η είσοδος ιδιωτικών επιχειρήσεων σ' αυτές, για πλοία πάνω από 18 τον,

δεδομένου ότι αυτό εξασκείται από την κρατική εταιρία «Denizcilik Bankası TAO».

Άδειες (waivers) μπορούν να χορηγηθούν από τις Τουρκικές Αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Νόμου 815/29.4.1926, μόνον σε αλλοδαπά σκάφη διάσωσης ή για την απασχόληση αλλοδαπών μελών πληρώματος και καπετάνιου από Τουρκικά σκάφη διάσωσης.

20. ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Σύμφωνα με τον Φινλανδικό Νόμο (Finnish Business Act, παράγραφος 4, τροποποίηση 287/67) το cabotage επίσης επιτρέπεται μόνον σε φινλανδικά πλοία, όταν διακινούν φορτία μεταξύ εθνικών λιμένων, αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου.

Εξαιρέσεις των παραπάνω μπορεί να γίνουν με την χορήγηση αδειών σε πλοία υπό ξένη σημαία, που διακινούνται μεταξύ της νήσου Åland και άλλων φινλανδικών λιμένων ή εάν έχουν Σουηδική, Νορβηγική ή Δανική σημαία και μεταφέρουν χημικά, πετρέλαιο ή χύδην τσιμέντο ή εάν για οποιονδήποτε άλλο λόγο θεωρηθεί ότι τα φινλανδικά πλοία δεν επαρκούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

5.1 Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας

Προκειμένου να διαμορφώσουμε μία πιο σαφή εικόνα της θέσης της Ελλάδας στην Ευρώπη και τις προοπτικές της στον σύγχρονο κόσμο, θα πρέπει κατ' αρχήν να αναλυθούν οι πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές που συντελούνται σήμερα σε παγκόσμια κλίμακα. Έτσι, πρώτα θα επιχειρηθεί να παρουσιαστεί μια ανάλυση του σημερινού διεθνούς περιβάλλοντος, όσον αφορά την πολιτική και οικονομική του διάσταση, και ακολούθως θα καταβληθεί προσπάθεια να δοθεί απάντηση σχετικά στο βασικό ερώτημα που κυριαρχεί σήμερα σε όλους τους ειδικούς επιστήμονες. Δηλαδή πως εκτιμάται ότι θα είναι στο μέλλον αυτό το νέο διεθνές περιβάλλον, που φαίνεται ότι πιθανόν θα κυριαρχήσει σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα, καθώς και να διατυπωθεί μια κριτική άποψη του νέου συστήματος σχετικά με τις γενικές επιπτώσεις και ιδιαίτερα τις κοινωνικές που θα έχει στη ζωή μας, δεδομένου ότι για πρώτη φορά διαφαίνεται ήδη στον ορίζοντα μια τάση μείωσης του ρόλου των εθνικών κρατών.

Διανύοντας ένα μεταβατικό στάδιο και λίγο πριν την είσοδο της νέας χιλιετίας, βρισκόμαστε προ μιας νέας εποχής της παγκοσμιοποίησης της

οικονομίας, δηλαδή ενός καινούργιου διεθνούς περιβάλλοντος χωρίς σύνορα, μιας κοινωνίας της πληροφόρησης, της τεχνολογικής ανάπτυξης, καθώς και της ελεύθερης κίνησης κεφαλαίων και εργατικού δυναμικού, παράγοντες που συντελούν ώστε να μη μείνει ανεπηρέαστη η πλέον διεθνής βιομηχανία, δηλαδή η ναυτιλία.

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

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

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

Σήμερα κυριαρχούν δύο σχολές σκέψης:

- η ρεαλιστική ή ριζοσπαστική και
- η νεοφιλελεύθερη.

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

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

Το μονοπολικό αυτό σύστημα, που κατά τον φιλόσοφο Αύγουστο Κόντ (Auguste Cont, 1798-1857) ονομαζόταν ουνιβερσαλισμός, σήμερα είναι γνωστό ως παγκοσμιοποίηση.

Η παγκοσμιοποίηση πρεσβεύει τις αρχές για την εξάπλωση της δημοκρατίας, τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την οικονομία της

αγοράς, την εξάπλωση του ελευθέρου εμπορίου, την ενδυνάμωση των διεθνών οργανισμών και την δημιουργία συλλογικών καθεστώτων ασφαλείας.

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

Σήμερα διάφοροι διεθνολόγοι, αναλυτές και πολιτικοί επιστήμονες προσπαθούν να θέσουν τα νέα θεωρητικά σχήματα που θα αφορούν τις μελλοντικές προοπτικές της ανθρωπότητας.

Έτσι σύμφωνα με τον Φράνσις Φουκουγιάμα (F. Fukuyama), σύμβουλο των αμερικανικών κυβερνήσεων, η κατάρρευση των καθεστώτων της Ανατολικής Ευρώπης μετά το 1989 σήμανε και το «Τέλος της Ιστορίας» (παρόλο που σήμερα διανύουμε πλέον μια νέα ανταγωνιστική φάση της ιστορίας με νέους όρους) και ότι η ανατροπή των συστημάτων στην Ανατολική Ευρώπη και την Σοβιετική Ένωση θα έφερνε την πλήρη κυριαρχία του φιλελευθερισμού ως οικονομικού συστήματος, την αυτόματη κατάργηση των πολέμων και των τοπικών συγκρούσεων με επακόλουθο το παγκόσμιο κράτος. Στο βιβλίο του το «Τέλος της Ιστορίας» ο Φουκουγιάμα υποστηρίζει ότι η ανθρωπότητα εισέρχεται σε μια νέα περίοδο πλήρους κυριαρχίας της ελεύθερης αγοράς και ότι ο δυτικού τύπου καπιταλισμός και οι αξίες που τον συνοδεύουν δεν έχουν πια κανένα αντίπαλο και κατά συνέπεια η ανθρωπότητα

θα ομογενοποιηθεί υπό την ηγεμονία των δυνάμεων της αγοράς. Μ' αυτό τον τρόπο η ιδεολογία, η κοινωνική διαπάλη και οι προοπτικές ριζικών κοινωνικών αλλαγών ανήκουν στο «Μουσείο της Ιστορίας». Εδώ αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με τον διευθυντή του περιοδικού ECONOMIST Duddley Fishburn «...παντού θα υπάρχει ειρήνη. Καμία ανεξάρτητη χώρα δεν θα βρεθεί σε εμπόλεμη κατάσταση με μία άλλη.... αυτή η ειρήνη και ευημερία είναι σχεδόν στο σύνολο της το αποτέλεσμα του ηγετικού ρόλου των ΗΠΑ....».

Σύμφωνα με τον Σάμιουελ Χάντιγκτον, καθηγητή του Πανεπιστημίου του Χάρβαρντ, στο βιβλίο του «Η Σύγκρουση των Πολιτισμών και ο Ανασχηματισμός της Παγκόσμιας Τάξης» υποστηρίζεται ότι στην παγκόσμια πολιτική με κίνητρο τον εκσυγχρονισμό διαμορφώνονται πλέον νέες συμμαχίες που βασίζονται σε πολιτισμικά κριτήρια σε αντίθεση με παλαιότερα που βασίζονταν στην ιδεολογία. Οι κοινωνίες σήμερα στον πλανήτη μας ανήκουν σε εννέα πολιτισμούς, δηλαδή τον Δυτικό, τον Λατινοαμερικανικό, τον Αφρικανικό, τον Ισλαμικό, τον Σινικό, τον Ινδουϊστικό, τον Ορθόδοξο(στον οποίο εντάσσεται και η Ελλάδα), τον Βουδιστικό και τον Ιαπωνικό. Μεταξύ τους υπάρχουν σημαντικές αντιθέσεις, τέτοιες που μπορούν να οδηγήσουν τον κόσμο ακόμη και σε πολεμικές συρράξεις. Οι χώρες και οι λαοί τους που έχουν παρόμοιους πολιτισμούς πλησιάζουν μεταξύ τους, ενώ αντίθετα απομακρύνονται όσες έχουν διαφορετικές πολιτισμικές τάσεις. Τα πολιτικά σύνορα επαναπροσδιορίζονται με βάση τα ισχύοντα θρησκευτικά, πολιτιστικά και εθνολογικά κριτήρια και οι ψυχροπολεμικοί συνασπισμοί αντικαθίστανται

από τις νέες πολιτισμικές κοινότητες. Η θεωρία του Χάντιγκτον όμως, αν και σήμερα φαίνεται ότι μπορεί να γίνει πραγματικότητα, δεν λαμβάνει υπόψη της τον καθαρά οικονομικό παράγοντα της παγκόσμιας αγοράς μεταξύ των πολιτισμικών κοινοτήτων.

Τέλος υπάρχει και μια άλλη θεωρία σύμφωνα με την οποία υποστηρίζεται ότι ο σημερινός κόσμος διέπεται ταυτόχρονα και από ενοποιητικές τάσεις καθώς και από τάσεις κατακερματισμού μεταξύ των διαφόρων πολιτισμών και κοινωνικών ομάδων. Έτσι δηλαδή παρότι στον σημερινό κόσμο υπάρχουν πολλά κοινά στοιχεία μεταξύ των διαφορετικών λαών και χωρών, όπως πολιτισμός, βασικά καταναλωτικά αγαθά και παρόμοιος τρόπος παραγωγής των, ταυτόχρονα συνυπάρχει και αναβίωση του εθνικισμού και θρησκευτικών κινημάτων. Οι υποστηρικτές όμως της θεωρίας αυτής, αν και είναι η πιο πλήρης και αληθοφανής, ενώ επικρίνουν και αναλύουν και τις δύο προηγούμενες θεωρίες, δηλαδή της παγκόσμιας ενοποίησης υπό μονοπολική ηγεμονία του Φ. Φουκουγιάμα και του κατακερματισμού του Σ. Χάντιγκτον, αποφεύγουν να αξιολογήσουν τι φταίει και τι πρέπει να γίνει.

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

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

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

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

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

Η θεωρητικοί αναλυτές της παγκοσμιοποίησης¹ υποστηρίζουν ότι στην εποχή μας το μεγαλύτερο τμήμα της κοινωνικής πραγματικότητας προσδιορίζεται από παγκόσμιες διεργασίες που ακυρώνουν εθνικές οικονομίες, πολιτισμούς και σύνορα και καθοδηγείται από ανεξέλεγκτες δυνάμεις της αγοράς, δηλαδή η παγκόσμια αγορά υποτάσσει εντελώς όλες τις διεργασίες που συντελούνται σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και συρρικνώνει δραστικά όλο το φάσμα των διαθέσιμων ρεαλιστικών εναλλακτικών πολιτικής. Για τους οπαδούς της ελεύθερης αγοράς υπόσχεται τις καλύτερες λύσεις σε πολλά μικρά και μεγάλα προβλήματα, αλλά για τους ριζοσπάστες του συστήματος η εξέλιξη αυτή θεωρείται ότι ισοδυναμεί με καταστροφή και την αυγή ενός νέου μεσαίωνα απάνθρωπων καταναγκασμών.

Με την έννοια της παγκοσμιοποίησης οι συμβατές μορφές εθνικών κρατών, όπως διαμορφώνονται, είναι οι εξής²:

1. ΛΥΜΠΕΡΑΚΗ Α., ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ: ΝΕΑ ΑΔΥΣΩΠΗΤΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ Η ΚΥΝΗΓΙ ΜΑΓΙΣΣΩΝ 353
2. ΜΟΥΖΕΛΗΣ Ν., ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΠΟΤΥΧΙΑ ΤΟΥ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΜΟΥ

α) κράτη με καθυστερημένη ανάπτυξη, ημιπεριφερειακά που με ένα σχεδόν απολυταρχικό τρόπο υιοθετούν πολιτικές ενεργού ελέγχου που κατευθύνουν ενεργητικά τις τιμές αγοράς για την επίτευξη αναπτυξιακών στόχων

β) εθνικά κράτη του καπιταλιστικού κέντρου που λόγω της ισχυρής οικονομικής θέσης τους έχουν την δυνατότητα να επιτύχουν την περαιτέρω ανάπτυξη απλά και μόνο με την οικονομική απελευθέρωση και την πλήρη επικράτηση του μηχανισμού της αγοράς

γ) κράτη που είναι περισσότερο ελεγχόμενα από τα κράτη της δεύτερης και λιγότερο αυταρχικά από αυτά της πρώτης κατηγορίας

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

Το βασικό ερώτημα που τίθεται σήμερα από τους διεθνολόγους, κοινωνιολόγους και άλλους ειδικούς επιστήμονες είναι κατά πόσο στον επόμενο αιώνα το εθνικό κράτος θα συνεχίσει να υπάρχει ή εάν οι πολυεθνικές ή/ και υπερεθνικές επιχειρήσεις θα γίνουν το κύριο υποκείμενο στις διεθνείς εξελίξεις, δεδομένου ότι όπως ήδη διαφαίνεται έχει αρχίσει να αλλάζει ο ρόλος

του εθνικού κράτους. Σύμφωνα με αυτούς ο επόμενος αιώνας θα χαρακτηρίζεται από τις εξής τάσεις: την πληθυσμιακή αύξηση, τους οικολογικούς κινδύνους και τις τεχνολογικές επαναστάσεις στην βιοτεχνολογία, στην ρομποτική και στις δομές της επικοινωνίας και του χρηματιστικού τομέα. Σήμερα, όπως φαίνεται, τα εθνικά κράτη δεν μπορούν να λύσουν τα παγκόσμια προβλήματα παρόλο που είναι οι φορείς που παίρνουν τις αποφάσεις σε διεθνές επίπεδο. Κατά την γνώμη των διεθνολόγων όμως το μέλλον θα διαμορφώνεται και από άλλα κέντρα λήψης αποφάσεων εκτός από τα εθνικά κράτη, που είναι διάφορες περιφερειακές ομάδες (όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση), διεθνείς οργανώσεις καθώς και εθνικές ομάδες της διασποράς.

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

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

1. Ο αμερικανικός ή αγγλοσαξονικός τύπος καπιταλισμού που επιδιώκει το μέγιστο σε βραχύ χρονικό διάστημα. Οι επιχειρήσεις αυτού του τύπου επιδιώκουν το κέρδος και την ηγεμονία της αγοράς μέσω υψηλών ποσοστών κέρδους. Πολλοί αναλυτές πιστεύουν ότι οι ΗΠΑ, επειδή διαθέτουν μεγάλο βάθος αποθεμάτων σε όλους τους τομείς, μπορούν να συνεχίσουν να διατηρούν τη θέση του παγκόσμιου ηγέτη.

2. Ο ιαπωνικός τύπος που επιδιώκει το μέγιστο ποσοστό κατάληψης της αγοράς με πρωταρχικό στόχο την εδραίωση σ' αυτή και κατόπιν την απόκτηση μέσω αυτής των υψηλών κερδών. Ο ιαπωνικός τύπος ανάπτυξης είναι σύνθετος και διέπεται από την χαρακτηριστική ιαπωνική παραδοσιακή δομή των επιχειρήσεων, όπου ο εργαζόμενος σε κάποια επιχείρηση νιώθει δεμένος για όλη του την ζωή μ' αυτήν και από την άλλη πλευρά υπάρχει ένα εκπληκτικό επίπεδο τεχνολογικής υποδομής και τεχνογνωσίας που κάνει την Ιαπωνία να είναι στους τομείς της οικονομίας και της τεχνολογίας αιχμής μια υπερδύναμη. Πολλοί αναλυτές πιστεύουν ότι στο μέλλον η Ιαπωνία λόγω της τεχνολογικής της υπεροχής θα αποτελέσει την ηγετική δύναμη στο κόσμο παρά τα προβλήματα ρευστότητας του τραπεζικού της συστήματος, τα φεουδαρχικά κατάλοιπα της κοινωνίας της, ιδιαίτερα όσον αφορά στις εργασιακές σχέσεις. Σήμερα το μεγάλο ιαπωνικό κεφάλαιο πιέζει για θεσμικές αλλαγές στο περίπλοκο γραφειοκρατικό σύστημα διεθνούς εμπορίου της χώρας και ουσιαστικό άνοιγμα της αγοράς και ζει συνεχώς με τον φόβο αντιποίνων από τους ανταγωνιστές της με τα οποία θα περιοριστεί η επιρροή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που αφορούν κυρίως την εσωτερική αγορά και απαιτούν μέτρα προστατευτισμού.
3. Τέλος υπάρχει το «Γερμανικό ή Ευρωπαϊκό μοντέλο» οικονομικής ανάπτυξης, το οποίο είχε επί χρόνια κυριαρχήσει στην Ευρώπη. Κύρια χαρακτηριστικά του μοντέλου αυτού, που είναι και το πλεονέκτημα του γερμανικού τύπου καπιταλισμού είναι το κοινωνικό κράτος ή αλλιώς το

κράτος πρόνοιας καθώς και ο τύπος οργάνωσης της εργασίας. Σύμφωνα με τον Ραμονέ (Ramonet), διευθυντή της εφημερίδας Monde Diplomatique: «η Ευρώπη εφηύρε το κράτος πρόνοιας. Οι πολίτες των Δεκαπέντε απολαμβάνουν ενός συστήματος κοινωνικο-οικονομικών εγγυήσεων το οποίο κατέκτησαν οι μισθωτοί. Το σύστημα αυτό αποτελεί την καρδιά του σύγχρονου ευρωπαϊκού πολιτισμού. Αυτό είναι στο βάθος που διαφοροποιεί σαφώς την Ευρωπαϊκή Ένωση από άλλες περιοχές του κόσμου, και ιδίως από τις οικονομικές της ανταγωνίστριες, τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία».

Ο σύμβουλος όμως πολλών αμερικανικών κυβερνήσεων Ζ. Μπρεζίνσκι ανταπαντάει στο βιβλίο του «Η μεγάλη σκακιέρα» για το ίδιο θέμα: «Το πρόβλημα που αντιμετωπίζει όλο και περισσότερο η Ευρώπη είναι εκείνο του δυσβάστακτου συστήματος κοινωνικής πρόνοιας, που υποσκάπτει την οικονομική της ζωτικότητα..... Επειδή στο δυτικό κράτος πρόνοιας, το οποίο ειδικά στην Γερμανία στηριζόταν στην «συναπόφαση» μεταξύ των επιχειρηματιών και των συνδικάτων, αρχίζει να χάνει την ωστική του δύναμη περισσότεροι Ευρωπαίοι εκφράζουν την άποψη ότι η Ευρώπη θα μιμηθεί την πιο ανταγωνιστική και ανηλεή αμερικανική κουλτούρα, αν δεν θέλει να μείνει ακόμη πίσω».

Κατά την γνώμη του Τζ. Γκάρτεν σήμερα στην Ευρώπη δεν έχουμε μια διαδικασία εξευρωπαϊσμού της Γερμανίας αλλά την «γερμανοποίηση» της Ευρώπης και έτσι κατ' αυτόν τον τρόπο ο κόσμος οδηγείται σε μια κατάσταση αστάθειας ανάλογης με εκείνη του μεσοπολέμου, τότε δηλαδή που κατέρρευσε

η τάξη πραγμάτων χωρίς να μπορεί καμία εθνική δύναμη να δείξει νέους δρόμους.

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

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

Τέλος υπάρχουν άλλοι επιστήμονες που θεωρούν ότι στο επόμενο αιώνα θα κυριαρχούν συγκεκριμένοι λαοί της διασποράς όπως Κινέζοι, Ινδοί.

Ο Α. Τόφλερ συνδυάζει πολλά από τα παραπάνω στοιχεία για να υποστηρίξει ότι στο μέλλον θα κυριαρχούν τα «αρχιπελάγη» των τεχνολογικά αναπτυγμένων κρατών-πόλεων που θα διασυνδέονται μεταξύ των με πολύπλευρα και πολύπλοκα δίκτυα.

Σύμφωνα με τον γνωστό αναλυτή Π. Κένεντυ, οι οπαδοί του ρεαλισμού υποστηρίζουν ότι το εθνικό κράτος θα συνεχίσει να είναι ο κυρίαρχος της διεθνούς σκηνής ενώ μεταξύ των υπάρχει μεγάλη διαφωνία στο εάν τον πρώτο ρόλο θα έχει οι ΗΠΑ, η Ε.Ε./ Γερμανία, η Ιαπωνία ή άλλη χώρα όπως η Κίνα.

Άλλοι θεωρούν ότι το μέλλον ανήκει στις πολυεθνικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τις δυνατότητες και τις ενέργειες του εθνικού κράτους απ' όπου προέρχονται ή έχουν ως βάση τα κεντρικά τους γραφεία.

Σύμφωνα με άλλες θεωρίες υποστηρίζεται η άποψη ότι θα υπάρχουν σχέσεις αλληλεξάρτησης στις διεθνείς σχέσεις, στις οποίες θα κυριαρχούν εταιρείες κεφαλαίου, περιφερειακές ομάδες, διεθνείς οργανώσεις και διεθνείς οργανώσεις κομμάτων.

Άλλοι επίσης υποστηρίζουν ότι στο μέλλον θα κυριαρχούν εθνικές ομάδες διασποράς με κοινά πολιτισμικά στοιχεία όπως οι Εβραίοι, οι Αρμένιοι, οι Κινέζοι που παρόλο που ζουν και εργάζονται διάσπαρτα σε όλο τον κόσμο συνεχίζουν να διατηρούν κοινά εθνικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά.

Κατά την γνώμη του Χ. Κίσινγκερ η παγκόσμια πολιτική στον 21^ο αιώνα θα καθορίζεται από 5 μεγάλες δυνάμεις , τις ΗΠΑ, την Ρωσία , την Ευρώπη , την Ιαπωνία και την Κίνα και ενδεχομένως κάτω από ορισμένες συνθήκες και την Ινδία και ότι η διεθνής ειρήνη θα εξαρτηθεί από την παρουσία ή όχι συνθηκών σεβασμού της ισορροπίας των δυνάμεων αυτών. Οι ΗΠΑ όμως είναι το μόνο εθνικό κράτος που διαθέτει και στρατιωτική δύναμη και οικονομικές δυνατότητες αλλά και πολιτική επιρροή και έχει τον ρόλο του καλοπροαίρετου ηγεμόνα και τον παραλληλίζει μ' αυτόν της προπολεμικής Αγγλίας.

Ο Τζ. Κότκιν πιστεύει ότι η σημερινή οργάνωση της παγκόσμιας οικονομίας δεν είναι τόσο αποτέλεσμα της δράσης των εθνικών κρατών αλλά

όσο της δράσης των εθνικών φυλών που ζουν στην διασπορά οι οποίες δραστηριοποιούνται σε πολλές περιοχές του κόσμου και δημιουργούν πολιτισμικά κέντρα και δίκτυα συμφερόντων κατ' αρχή είναι οι 5 μεγάλες φυλές δηλαδή Εβραίοι, Βρετανοί, Ιάπωνες, Κινέζοι και Ινδοί και οι μικρότερες όπως οι Έλληνες, οι Αρμένιοι, οι Κορεάτες και οι Παλαιστίνιοι.

Σύμφωνα με τον Πωλ Κένεντυ η παρουσία των εθνικών κρατών και η ταυτόχρονη αδυναμία τους να λύσουν τα σύγχρονα προβλήματα που αντικειμενικά υπερβαίνουν τις αρμοδιότητες και δυνατότητες τους, καθώς και η ισχυροποίηση των πολυεθνικών επιχειρήσεων, αποτελεί την αιτία της δημιουργίας καινούργιων προβλημάτων κατά τον 21ο αιώνα.

Σύμφωνα με τον Α. Τόφλερ η ανθρωπότητα γνώρισε τρεις διαφορετικούς τύπους κοινωνικού και πολιτισμικού σχηματισμού. Ο πρώτος είναι αυτός της αγροτικής οικονομίας και κοινωνίας, ο δεύτερος της βιομηχανικής και ο τρίτος της γνώσης και των νέων τεχνολογιών. Σήμερα συνυπάρχουν στον κόσμο χρονικά και τρεις μαζί ανάλογα με την γεωγραφική περιοχή και το επίπεδο ανάπτυξης.

Στη σημερινή εποχή οι διεθνείς στρατηγικές είναι πλέον αυτονομημένες από το εσωτερικό σύστημα κάθε χώρας, και καθορίζονται από τις διεθνοποιημένες εσωτερικές δομές και ανάγκες του ιδιαίτερου χώρου του εθνικού κράτους. Η κατάρρευση των κρατών του ανατολικού συνασπισμού έφερε πλέον στο προσκήνιο την διαμάχη του εθνικού κράτους και των επιχειρήσεων διεθνούς δράσης. Οι σημερινοί οικονομολόγοι και κοινωνιολόγοι

του σύγχρονου κόσμου υποστηρίζουν ότι ο ρόλος του εθνικού κράτους αλλάζει και ότι οι πολυεθνικές και υπερεθνικές επιχειρήσεις παίζουν πλέον τον κύριο ρόλο στις διεθνείς εξελίξεις. Η διαμάχη σήμερα των ειδικών επιστημόνων είναι μεταξύ των οπαδών της γεωπολιτικής στρατηγικής, που αναφέρονται στην περιφεροποίηση των χωρών, και οι οποίοι θεωρούν τον ρόλο της στρατιωτικής ισχύος σημαντικότερο εκείνου της οικονομίας και των αντίστοιχων οπαδών της γεωοικονομίας, που αναφέρονται στην παγκοσμιοποίηση και οι οποίοι υποστηρίζουν ότι ο ρόλος της οικονομίας και ιδιαίτερα ο εμπορικός παράγοντας είναι ο σημαντικότερος. Υπάρχουν όμως και άλλοι που συνδυάζουν τους διαφορετικούς τρόπους στρατηγικής θεώρησης έχοντας υπόψη τους και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν αυτούς, όπως το δημογραφικό και οικολογικό πρόβλημα.

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

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

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

5.2. Ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, συνέπειες και επιπτώσεις

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

Σήμερα λόγω της ραγδαίας βελτίωσης του παγκόσμιου δικτύου στις επικοινωνίες, που καταργεί πολλά εμπόδια για τις συναλλαγές από μεγάλη απόσταση, προσφέρονται πολλές δυνατότητες στις επιχειρήσεις μέσα από τον

σχεδιασμό, την οργάνωση, τον προγραμματισμό, την διαχείριση με την χρησιμοποίηση της τηλεματικής και των τηλεπικοινωνιών καθώς και της ελεύθερης διακίνησης κεφαλαίων εξουδετερώνουν σχεδόν τα παραδοσιακά εμπόδια στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους πέρα από τον εθνικό τους χώρο.

νού

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

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

Έτσι λοιπόν η λογική της ανταγωνιστικότητας οδήγησε στην παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων που δεν είναι τίποτε άλλο από μία πολιτική που αποσκοπεί στην μεγιστοποίηση του επιχειρηματικού κέρδους και βάση για νέα θεωρία περί οργάνωσης και διαχείρισης των επιχειρήσεων.

Ιδιαίτερα αξιοσημείωτο είναι να δούμε την διαμάχη μεταξύ των οπαδών, όπως έχει ήδη αναφερθεί, της γεωπολιτικής και της γεωοικονομίας ή αλλιώς τις

διεργασίες της προσπάθειας περιφεροποίησης των κρατών και της παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων. Είναι γεγονός ότι η επιτάχυνση των τεχνολογικών εξελίξεων και οι ραγδαίες βελτιώσεις και ανακαλύψεις στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, της πληροφορικής, της βιοτεχνολογίας κ.α. οδηγούν τα κράτη και τις επιχειρήσεις σε μία παραπέρα προσπάθεια αναζήτησης νέων συμμαχιών, συνεργασιών σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο ώστε να εξασφαλίσουν τεχνολογίες και πόρους για νέες αγορές σε παγκόσμια κλίμακα.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η δημιουργία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, της Διεθνούς Τράπεζας και της GATT αποσκοπούσε στην οικονομική συνεργασία των κρατών ελεύθερης αγοράς. Μέσω αυτών των οργανισμών οι ΗΠΑ επεδίωκαν την ισχυροποίηση της γεωπολιτικής τους θέσης με κέντρο των πολυεθνικών τους επιχειρήσεων την Ευρώπη. Ταυτόχρονα με το σχέδιο Μάρσαλ προσπάθησαν να ανοικοδομήσουν το γρηγορότερο την Ευρώπη για να μπορέσει να αντιμετωπίσει τον τότε αναδυόμενο ανατολικό συνασπισμό. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1950 στις ΗΠΑ πραγματοποιήθηκαν το 80% των πιο σημαντικών τεχνολογικών ανακαλύψεων, το 1965 το 55% και σήμερα μόνο το 33%. Επίσης το 1970, 16 από τις μεγαλύτερες Τράπεζες στο κόσμο ήταν αμερικανικές, έναντι 16 ευρωπαϊκών και 11 ιαπωνικών, ενώ σήμερα αντίστοιχα μόνο 5 είναι αμερικανικές, 17 ευρωπαϊκές, 24 ιαπωνικές.

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

Για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας με την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας, στην Ιαπωνία δαπανάται το 3,5% του ΑΕΠ, στην Ε.Ε. το 2,1% και στις ΗΠΑ το 2,8%.

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

Στην Ευρώπη η σύγκλιση των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συντελείται κατ' αρχήν με την ολοκλήρωση της αλληλεξάρτησης των οικονομικών τους σε περιφερειακό επίπεδο, έπειτα με την μελλοντική διεύρυνση των χωρών-μελών της ή ακόμη και με κοινή εμπορική πολιτική, όπως είναι η Τελωνειακή Ένωση με κάποιες άλλες τρίτες, π.χ. κράτη Βορείου Αφρικής, Τουρκία, ή ακόμη και με μια απλή εμπορική πολιτική, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ). Οι ΗΠΑ αντίστοιχα έχουν δημιουργήσει την Συμφωνία Ελεύθερων Συναλλαγών Βορείου Αμερικής με τον Καναδά και Μεξικό με τάσεις διεύρυνσης και σε άλλες χώρες της Λατινικής Αμερικής, όπως π.χ. την Χιλή, που τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αξιόλογη οικονομική εξέλιξη. Ιδιαίτερη μνεία χρειάζεται στο σχέδιο της Παναμερικανικής διάσκεψης, που έγινε στο Σαντιάγο της Χιλής, σύμφωνα με το οποίο έως το έτος 2005 θα έχει ιδρυθεί μια νέας παναμερικανικής εμβέλειας αγορά, η Παναμερικανική Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών(FTAA), και η οποία θα εκτείνεται από την

Αλάσκα έως την Παταγονία και θα ενώνει εθνικές οικονομίες αξίας 10 τρισεκατομμυρίων δολαρίων με 750 εκατομμύρια καταναλωτές.

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

Αυτή ακριβώς η διεθνοποίηση των επιχειρήσεων μέσω της νομιμοποίησης τους σε άλλο περιφερειακό χώρο είναι με μία πρώτη της μορφή η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας κάποιας επιχείρησης που ξεφεύγει από τα όρια του εθνικού χώρου και προβάλλει ως αναγκαιότητα της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης και κατ' επέκταση τη βελτίωση του εισοδήματος των εργαζομένων και της απασχόλησης της χώρας της περιφέρειας που βρίσκεται η επιχείρηση. Άρα μπορεί να αναφερθεί ότι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας προκύπτει από την συνεχή ανάγκη των επιχειρήσεων να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους στον οργανωτικό και τεχνολογικό τομέα, καθώς επίσης και να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους σε νέες αγορές, προϊόντα και υπηρεσίες προκειμένου να ενισχύσουν την

ανταγωνιστική τους θέση στη διεθνή αγορά και επιδρά αποφασιστικά στη διαμόρφωση των παγκόσμιων και περιφερειακών οικονομιών και πολιτικο-αμυντικών συσχετισμών.

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

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

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

και την παραπέρα οργάνωση του διεθνούς εμπορίου και των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο.

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

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

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

Η ανταγωνιστικότητα όμως ως δείκτης επίδοσης κάποιας επιχείρησης εξαρτάται όμως και από τα αποτελέσματα της οικονομίας της χώρας που έχει ως έδρα αλλά και όλης της περιφέρειας που αυτή ανήκει (π.χ. Ε.Ε - μακροοικονομικές επιδόσεις). Άρα κατά πρώτον για να μπορεί μία ανταγωνιστική επιχείρηση να εκσυγχρονίζει τις μεθόδους παραγωγής της, να

πραγματοποιεί και να εφαρμόζει υψηλής ποιότητας έρευνα και τεχνολογία πρέπει να δρα σε υγιές μακροοικονομικό περιβάλλον.

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

Η σύγχρονη θεωρία του διεθνούς εμπορίου στηρίζεται περισσότερο στις οικονομίες κλίμακας (διεύρυνση αγορών), στις ατέλειες του ανταγωνισμού και την οργάνωση των επιχειρήσεων, από ό,τι στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τον πλήρη ανταγωνισμό, για να εξηγήσει τις παγκόσμιες συναλλαγές. Η θεωρία αυτή παίζει, σήμερα, καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της οικονομικής πολιτικής των διαφόρων χωρών.

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

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

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

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

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

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

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

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

Συνέπειες και επιπτώσεις:

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

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

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

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

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

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

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

5.3. Η προοπτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης

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

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

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

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

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

Η Ε.Ε. προσπαθεί από τη μια πλευρά να ολοκληρώσει γεωπολιτικά την περιφεροποίησή της με την ενοποίηση της εσωτερικής της αγοράς και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεών της και από την άλλη πλευρά να προωθήσει τις συνεργασίες και συμπράξεις των διεθνών επιχειρήσεων της μέσω της διεθνοποίησης και παγκοσμιοποίησης, δηλαδή της γεωοικονομίας, της οικονομίας. Άρα ευνοεί ένα μικτό σύστημα που συνδυάζει και τις δυο προαναφερθείσες πολιτικές-στρατηγικές, που σκοπό έχει να απελευθερώσει το εμπόριο και τις βιομηχανίες της και εν μέρει τις υπηρεσίες της αλλά και να διατηρήσει θέσεις απασχόλησης και να προστατεύσει γεωπολιτικά την περιφέρειά της με την εφαρμογή μιας αυστηρής δημοσιονομικής και αντιπληθωριστικής πολιτικής (συνθήκη Μάαστριχτ).

Στις 9 και 10 Δεκεμβρίου 1991 στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μάαστριχτ έγινε από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων ένα ιστορικής σημασίας βήμα προς την κατεύθυνση της πολιτικής ένωσης της Ευρώπης με

την υιοθέτηση μηχανισμών για την κοινοτικοποίηση της εξωτερικής και αμυντικής των κρατών-μελών καθώς επίσης και ενιαίου νομίσματος, από την 1/1/1999.

Η βασική επιδίωξη της Συνθήκης του Μάαστριχτ είναι η προώθηση της φιλελευθεροποίησης των αγορών στο βαθμό που η ύπαρξη ανοικτών αγορών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την διεθνή ανταγωνιστικότητα.

Η Συνθήκη του Άμστερνταμ που υπογράφηκε επίσημα από την Διακυβερνητική Διάσκεψη 1997, στις 16-17 Ιουνίου και συνιστά σημαντικό σταθμό στην πορεία της ευρωπαϊκής ενοποίησης, έχει διατάξεις για την απασχόληση, το κοινωνικό πρωτόκολλο, την προστασία των ατομικών δικαιωμάτων, την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος.

Οι διαπραγματεύσεις που διάρκησαν 15 μήνες για την αναθεώρηση των Συνθηκών και άρχισαν στις 29/3/1996 στο Τορίνο είχαν ως αρχικούς σκοπούς:

- α) την ενίσχυση του δημοκρατικού χαρακτήρα της Ε.Ε.,
- β) την προσαρμογή του θεσμικού οικοδομήματος της Ε.Ε. ώστε να καταστεί ικανό και αποτελεσματικό για την νέα διεύρυνση σε 26 χώρες και
- γ) να αποκτήσει η Ε.Ε. μια πιο εμφανή και πιο αποτελεσματική στους διεθνείς οργανισμούς κοινή εξωτερική πολιτική.

Η Ε.Ε. μελλοντικά επιδιώκει πρώτα την Οικονομική Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ) από 1.1.1999, με την οποία θα συμπληρωθεί η διαδικασία ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και θα ενισχυθεί η συναλλαγματική ισοτιμία με άλλα ισχυρά νομίσματα, όπως το δολάριο.

Καθαρά ιστορικά πρέπει να αναφερθεί ότι η Γαλλία πίεζε για ταχύτερη πρόοδο στην ΟΝΕ και για να αρθούν οι γαλλικές επιφυλάξεις για την ενοποίηση των δυο Γερμανιών. Η Γερμανία δέχτηκε την έναρξη της δεύτερης φάσης της ΟΝΕ από την 1/1/1994 με προοπτική ολοκλήρωσης της μέχρι το τέλος του 1996 (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Ρώμης, 28/10/1990).

Οι Γάλλοι διαβλέπουν στην ΟΝΕ και συγκεκριμένα με την δημιουργία κοινού νομίσματος και ευρωπαϊκής κεντρικής τράπεζας ένα μέσο για να επηρεάζουν τις μέχρι και σήμερα αυτοδύναμες γερμανικές αποφάσεις στον οικονομικό τομέα και ιδιαίτερα στον τομέα των επιτοκίων.

Η πρώτη προσπάθεια για την δημιουργία της ΟΝΕ έγινε το 3/12/1969 κατά την διάρκεια του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Χάγης, αλλά τότε ακόμη επικρατούσε το σύστημα των σταθερών ισοτιμιών του Bretton Woods.

Βασικός σκοπός της Ε.Ε. ως αποτέλεσμα της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης πρέπει να είναι μια κοινή αμυντική και εξωτερική πολιτική με ένα καλά συντονισμένο σύστημα πρόληψης και διαχείρισης κρίσεων.

Σε ολόκληρη την 40 ετών πορεία της η ΕΟΚ λίγες φορές έκανε τολμηρά ανοίγματα ως προς την διαδικασία της ολοκλήρωσης, η πρώτη φορά ήταν η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη το 1992, η ΟΝΕ και η πολιτική ένωση που θεσμοθετήθηκε στο Μάαστριχτ. η ενά

Η ΕΟΚ σχεδόν πάντοτε είχε περιοριστικό ρόλο με τον στόχο του σχεδίου Μάρσαλ για την ενίσχυση και σταθεροποίηση του οικονομικού

συστήματος της Δυτικής Ευρώπης και την ανάσχεση του κομμουνιστικού κινδύνου, ήταν δηλαδή μέσα στο σύστημα που επέβαλε ο παγκόσμιος διπολισμός και μπορούσε να αναπτύξει μόνο το οικονομικό και εμπορικό σκέλος της ολοκλήρωσης της , ενώ αντίθετα το πολιτικό και αμυντικό σκέλος ήταν εγκλωβισμένο στο πλαίσιο διεθνούς ισορροπίας και ελέγχου που καθόριζε το ΝΑΤΟ.

Με την εισαγωγή του νέου ενιαίου νομίσματος πιστεύεται ότι θα ομογενοποιηθούν οι κανόνες ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και θα ενισχύσει την διαπραγματευτική της θέση σε σχέση με τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία σε ότι αφορά τον καθορισμό των εξωτερικών ισοτιμιών για την ενοποίηση και την ολοκλήρωση της.

Το βασικό πρόβλημα όμως που πρέπει να αντιμετωπίσει η Ε.Ε. είναι της ανεργίας που είναι οξύτερο από τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία.

Η Ε.Ε επιδιώκει την διεύρυνσή της προς τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης αλλά και άλλες χώρες, όπως Κύπρο και Μάλτα, αλλά και την στενή συνεργασία με τις χώρες της Μεσογείου, ενώ έχει ήδη διαμορφώσει ένα πλαίσιο συνεργασίας με τις χώρες ΑΚΕ (Αφρικής, Καραϊβικής, Ειρηνικού) μέσω της Συνθήκης Lome.

Η πορεία προς την ΕΕ συνεπάγεται την ικανότητα του κάθε κράτους-μέλους να προσεγγίσει τα άλλα στις οικονομικές επιδόσεις αλλά και την ικανότητα της Κοινότητας να εξασφαλίσει μια ελάχιστη κοινωνική και οικονομική συνοχή. Προϋποθέτει όμως ότι οι ευρωπαϊκές χώρες θα επιδείξουν την

απαραίτητη πολιτική βούληση και αλληλεγγύη έτσι ώστε η εξωτερική πολιτική τους να καθορίζεται κατά ανεξάρτητο τρόπο και με ευρω-κεντρική αντίληψη, ιδιαίτερα όταν σε κάποια κράτη απειλείται η εδαφική ακεραιότητα.

Η Ε.Ε. σ' όλη αυτή την πορεία της όμως έχει να αντιμετωπίσει ταυτόχρονα τρία προβλήματα:

- 1) την διαδικασία της ανάπτυξης μέσω της περιφεροποίησης ή παγκοσμιοποίησης ή ένα μικτό σύστημα που να συνδυάζει και τις δύο δηλαδή η Ε.Ε. θα ευνοήσει την επιθετική πολιτική της παγκοσμιοποίησης των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και θα προωθήσει τις τεχνολογικές συνεργασίες και συμπράξεις σε παγκόσμια κλίμακα και κατάργηση των κρατικών ενισχύσεων,
- 2) πιο ευρωκεντρική πολιτική για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων στον ευρωπαϊκό χώρο,
- 3) μικτή λύση ανάλογα με τους τομείς δραστηριότητας , παγκοσμιοποίηση σε επιλεγμένους τομείς υψηλής τεχνολογίας και αμυντική πολιτική περιφερειακή για την προστασία και διατήρηση θέσεων εργασίας, όπως αγροτικός τομέας

Η Ελλάδα έχει κάθε συμφέρον όχι μόνο να επιδιώκει την μετεξέλιξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε πολιτική ένωση αλλά και την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της, ειδικά όσον αφορά την ασφάλεια και την άμυνα της για να εξασφαλίσει την κοινοτική αλληλεγγύη σε περίπτωση εξωτερικών κινδύνων. Λόγω της παγκοσμιοποίησης με την εφαρμογή μιας αυστηρής δημοσιονομικής και αντιπληθωριστικής πολιτικής που θα επιτρέψουν νέες επενδύσεις και θα ενισχύσουν την ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

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

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

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

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

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

Τέλος η Πολυμερής Σύμβαση Επενδύσεων που προωθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες στα πλαίσια του Ο.Ο.Σ.Α. θεσπίζει κανόνες καλής

συμπεριφοράς των κρατών έναντι των επιχειρήσεων. Από την άλλη πλευρά οι επιχειρήσεις επωφελούνται από την απουσία διεθνών κανόνων συμπεριφοράς των ίδιων και προσαρμόζουν τις πολιτικές τους με στόχο την αποφυγή των αυστηρότερων εθνικών ρυθμίσεων.

5.4 Μελλοντικές προοπτικές της Ναυτιλιακής Αγοράς

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

Όσον αφορά την ναυτιλιακή αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου ο δείκτης BIFFEX από τον Μάιο του 1981 έως τον Αύγουστο του 1986 είχε διαρκή καθοδική πορεία, ενώ από το 1986 έως το 1990 παρουσίασε σταδιακή βελτίωση, κατόπιν έως το 1995 είχε μεγάλες διακυμάνσεις και τέλος μέχρι σήμερα έχει συνεχή κάθοδο (Διαγράμματα 5.1 και 5.2).

Η ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε μία ιδιαίτερα σημαντική φάση εξέλιξης, η οποία οφείλεται στις πολιτικές και οικονομικές αλλαγές που πραγματοποιούνται παγκοσμίως. Έτσι την ναυτιλιακή βιομηχανία ενδιαφέρει πλέον άμεσα και σε πολύ σοβαρό επίπεδο η εικόνα που θα έχει μελλοντικά η ναυτιλιακή αγορά.

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

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

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

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

Στο εμπόριο του άνθρακα δεν αναμένεται να υπάρξει μία σταδιακή βελτίωση, ενώ και όσον αφορά τα σιτηρά ισχύει το ίδιο. Επίσης σχετικά με άλλα εμπορεύματα όπως η ξυλεία αναμένεται ότι θα σημειωθεί μία μείωση, αντίθετα όμως ραγδαία ανάπτυξη θα γνωρίσει το εμπόριο του φυσικού αερίου, δεδομένου ότι συνδέεται άμεσα με την περιβαλλοντική πολιτική και την οικολογία.

Με δεδομένο ότι οι παραγγελίες δεξαμενόπλοιων βρίσκονται σε αρκετά υψηλό επίπεδο 19.100 εκατ. T.N.B., δηλαδή μείωση κατά 19% τότε αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την ελαφρά μείωση των δεικτών του παγκόσμιου εμπορίου μετά το 2000, κατά την οποία αναμένεται αντίστροφη εξέλιξη των δεικτών προσφοράς και ζήτησης της υπερχωρητικότητας.

Η σταδιακή αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων ξηρού φορτίου έφθασε ενώ την ίδια περίοδο ο όγκος νέων παραγγελιών έφθασε τα 31,3 εκατομμύρια T.N.B., αύξηση κατά 9%. Έτσι στο μέλλον υπολογίζεται να υπάρχει μία μικρή τάση μείωσης.

Όσον αφορά το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο οι τάσεις κατά το 1995 ήταν ανοδικές για όλα τα είδη φορτίων, ενώ όσον αφορά τον παγκόσμιο στόλο

υπήρχε μία μικρή πτώση στα δεξαμενόπλοια. Ειδικότερα το 1995 το σύνολο όλων των εμπορευμάτων ανήλθε στους 4.651 εκατομμύρια τόνους, αυξημένο κατά 3.7% σε σχέση με το 1994. Τα υγρά φορτία, στο σύνολό τους, δηλαδή το 44% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, ανήλθαν επίσης το 1995 στα 2.050 εκατομμύρια τόνους, αυξημένο κατά 2.1%, το σύνολο των ξηρών φορτίων στα 2.601 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή το 56% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου αυξημένο κατά 5%, εκ των οποίων οι 1.082 εκατομμύρια τόνοι κάλυπταν τα κύρια ξηρά φορτία, επίσης αυξημένα κατά 5.3%.

Από τα στοιχεία του Πίνακα 4.30, ο οποίος αναφέρεται επίσης στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο υπολογιζόμενο σε τονομύλια, το συνολικό εμπόριο για το 1995 ανήλθε στα 20.190 δισεκατομμύρια τονομύλια, αυξημένο κατά 3% έναντι του 1994. Όσον αφορά το πετρέλαιο (αργό και τα προϊόντα του) ανήλθε στα 9.320 δισεκατομμύρια τονομύλια, που αποτελεί το 46.2% του ολικού εμπορίου, ευρισκόμενο στα ίδια επίπεδα με το 1994.

Οι παραγόμενες ναυτιλιακές υπηρεσίες όσον αφορούν το σιδηρομετάλλευμα αποτελούν με 2.280 δισεκατομμύρια τονομύλια, αύξηση κατά 5.3% ως προς το 1994 το 11.3% του ολικού εμπορίου, για τον άνθρακα με 2.090 δισεκατομμύρια τονομύλια, αύξηση κατά 3.8%, το 10.3% του ολικού εμπορίου και για σιτηρά με 1.120 δισεκατομμύρια τονομύλια, αύξηση κατά 12.9%, το 5.5% του ολικού εμπορίου.

Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου έφθασε το 1995 τους 735 εκατομμύρια T.N.B., ενώ αντίστοιχα ο ενεργός εμπορικός στόλος ανερχόταν

στα 684 εκατ. T.N.B. ή αλλιώς 6.9%. Το ποσοστό αυτό είναι το μικρότερο της τελευταίας δεκαετίας συγκρινόμενο με το 13.3% του 1988, το 10.3% του 1992 και το 8.8% του 1994.

Ειδικότερα η χωρητικότητα της προσφοράς στο στόλο των δεξαμενοπλοίων ανέρχεται το 1995 στους 277 εκατομμύρια T.N.B., στα πλοία ξηρού φορτίου τους 253 εκατομμύρια T.N.B., στα πλοία γενικού φορτίου τους 62 εκατομμύρια T.N.B. και στα πλοία κοντέινερς τους 53 εκατομμύρια T.N.B. ενώ αντίστοιχα η υπερχωρητικότητα στα δεξαμενόπλοια ήταν 29 εκατομμύρια T.N.B., δηλαδή ποσοστό 10.4%, στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου 18 εκατομμύρια T.N.B., δηλαδή ποσοστό 7%, στα πλοία γενικού φορτίου 2 εκατομμύρια T.N.B., δηλαδή ποσοστό 3% και στα πλοία κοντέινερς 0.7 εκατομμύρια T.N.B., δηλαδή ποσοστό 1.3% (Πίνακας 4.46).

Οι παραγγελίες κατά το 1995 ανήλθαν στους 70 εκατομμύρια T.N.B. για όλους τους τύπους πλοίων, εκ των οποίων τα δεξαμενόπλοια αφορούν τα 19 εκατομμύρια T.N.B., τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου 31.3 εκατομμύρια T.N.B., τα πλοία γενικού φορτίου 4 εκατομμύρια T.N.B., τα πλοία κοντέινερς 10.7 εκατομμύρια T.N.B. και τα υπόλοιπα πλοία 4.9 εκατομμύρια T.N.B.. Τέλος όσον αφορά τις πωλήσεις πλοίων για διάλυση (Πίνακας 4.54) το 1995 το σύνολο της χωρητικότητας που πουλήθηκε για διάλυση ανήλθε τα 15.3 εκατομμύρια T.N.B. δηλαδή το 4,1% του παγκοσμίου στόλου.

Ειδικότερα όσον αφορά τους διάφορους τύπους πλοίων η μεγαλύτερη χωρητικότητα απ' αυτήν ανήκει στα δεξαμενόπλοια με 10.9 εκατομμύρια

T.N.B. (71% του συνόλου) και τα πλοία ξηρού φορτίου 41 εκατομμύρια T.N.B. (14% του συνόλου).

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθούν οι μέσοι όροι (Μ.Ο.) ηλικίας των διαφόρων τύπων πλοίων. Τα δεξαμενόπλοια έχουν γενικά Μ.Ο. 14,97 έτη, ενώ τα ανήκοντα στο στόλο σημαίων αναπτυσσόμενων χωρών έχουν Μ.Ο. 15,92 έτη και τα ανήκοντα στο σύνολο σημαίων ανοικτού νηολογίου 14,37 έτη.

Τα πλοία ξηρού φορτίου αντίστοιχα έχουν γενικό Μ.Ο. 14,63 έτη, ενώ αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών έχουν Μ.Ο. 14,09 έτη και του ανοικτού νηολογίου Μ.Ο. 16,77 έτη. Τα πλοία γενικού φορτίου έχουν γενικό Μ.Ο. 17 έτη, ενώ τα των αναπτυσσόμενων χωρών έχουν Μ.Ο. 14,88 έτη και τα του ανοικτού νηολογίου έχουν Μ.Ο. 17,05 έτη.

Τα πλοία κοντέινερς έχουν γενικό Μ.Ο. 12,2 έτη, ενώ αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών έχουν Μ.Ο. 12,39 έτη και του ανοικτού νηολογίου Μ.Ο. 11,34 έτη. Τέλος ο γενικός Μ.Ο. για τα άλλα πλοία ανέρχεται στα 14,96 έτη, ενώ για τα των αναπτυσσόμενων χωρών 14,69 έτη και για τα του ανοικτού νηολογίου 15,46 έτη.

Σύμφωνα με μελέτη της Ocean Shipping Consultants που έχει το τίτλο «Θαλάσσιο Εμπόριο Ξηρών Φορτίων και Ζήτηση Πλοίων το 2010», η ζήτηση των κυρίων φορτίων που μεταφέρονται με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers) θα αυξηθεί κατά 43% μέχρι το 2010. Ιδιαίτερα αισιόδοξη είναι η μελέτη όσον αφορά την μελλοντική ζήτηση άνθρακα που θα σημειώσει θεαματική αύξηση και θα απασχολήσει πολλά πλοία bulk carriers για την

μεταφορά του. Στη μελέτη αναφέρεται ότι ο όγκος φορτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης των σιδηρομεταλλευμάτων θα αυξηθεί μέχρι το 2010 κατά 11.5%, ενώ αντίστοιχα ο όγκος φορτίων του άνθρακα, που σταδιακά θα αντικαταστήσει τα σιδηρομεταλλεύματα στη πρώτη θέση μεταξύ των κυρίων ξηρών φορτίων, θα αυξηθεί έως το 2010 κατά 40% σε σχέση με το 1996.

Έτσι προβλέπεται ότι και η ζήτηση πλοίων για την μεταφορά αυτών των φορτίων θα αυξηθεί μέχρι το 2000 κατά 10%, ενώ μέχρι το 2010 κατά 43%. Ενδιαφέρον προκαλεί η τάση που παρατηρείται στα ξηρά φορτία, κύρια και δευτερεύοντα, για μεταφορές αγαθών με μεγάλες αποστάσεις, πράγμα που σημαίνει ότι θα ναυπηγούνται πλοία ξηρού φορτίου με μεγάλη μεταφορική ικανότητα. Πιο συγκεκριμένα θα αυξηθούν σημαντικά ναυπηγήσεις πλοίων 150.000 έως 200.000 T.N.B., ενώ θα παρουσιάζεται και η τάση κατασκευής πλοίων μεγαλύτερων των 200.000 T.N.B.. Γενικά το μέλλον της ναυλαγοράς των πλοίων φορτίων χύδην(bulk carriers) θεωρείται ότι θα είναι καλό, θα εξαρτηθεί όμως από τον ρυθμό διαλύσεων των παλαιότερων πλοίων και από τον ρυθμό των νέων ναυπηγήσεων. Σήμερα ο δείκτης BIFFEX βρίσκεται στα 760, οι ναύλοι είναι δυσεύρετοι, οι διαλύσεις πλοίων έχουν αυξηθεί και οι νέες κατασκευές έχουν φθάσει σε πολύ υψηλό αριθμό πλοίων και ολικής χωρητικότητας. Η τεχνολογία έχει κάνει μεγάλα άλματα ειδικά στα πλοία κοντέινερς με ταχύτητες γύρω στους 25 κόμβους, χωρητικότητα περίπου 6000 TEU, ενώ η βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, με τα λεγόμενα μεγάλα λιμάνια ή αλλιώς ρενοί, δημιουργεί πλέον νέες συνθήκες. Σήμερα η ναυλαγορά

όσον αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου βρίσκεται σε τραγική κατάσταση δεδομένου ότι ο δείκτης BIFFEX από 2500 μονάδες έχει σημειώσει μείωση περίπου 50-75%, στα πλοία κοντεϊνερς η μείωση είναι της τάξεως του 40%, ενώ στα δεξαμενόπλοια έχουν υποστεί ζημιά της τάξης 10-20% ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και το έτος κατασκευής. Αξίζει να επισημανθεί ότι η επέλαση των πλοίων κοντεϊνερς έχει επιφέρει τραγικές και καταστροφικές αλλαγές στην ναυτιλιακή αγορά των συμβατικών πλοίων Ψυγείων(Reefers), τα οποία έχει σχεδόν διαλύσει. Οι λόγοι γι' αυτό είναι το ότι τα πλοία κοντεϊνερς πήραν πάνω από το 60% των φορτίων που διακινούσαν τα ψυγεία και οι καταστροφές στην παραγωγή φρούτων λόγω φυσικών καταστροφών(El Nino). Έτσι συμβαίνει το παράδοξο να μειώνεται η προσφορά των κατεψυγμένων φορτίων από την άλλη πλευρά να μειώνεται επίσης και η ζήτηση από τους καταναλωτές.

5.5. Γενικές αρχές και στρατηγικοί στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής

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

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

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

Το 1981, που η Ελλάδα έγινε μέλος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, διέθετε ένα εμπορικό στόλο ολικής χωρητικότητας 32.699.000 τόνων, που αποτελούσε το 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 35% της συνολικής χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου (συμπεριλαμβανομένου του ισπανικού και πορτογαλικού).

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

Από την άλλη μεριά το σύνολο του θαλάσσιου εμπορίου της χώρας το 1997 (εισαγωγές και εξαγωγές, δηλαδή φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού- Πίνακας 4.19) ήταν 75 περίπου εκατομμύρια μετρικοί τόνοι, ποσοστό που αντιστοιχεί περίπου μόλις στο 1% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου

Επισημαίνεται επίσης ότι κατά το 1995 οι εξαγωγές της Ελλάδας ανήλθαν σε 2.557.888 εκατομμύρια δρχ. και οι εισαγωγές σε 6.011.697 εκατομμύρια δρχ., ενώ κατά το 1996 αντίστοιχα οι εξαγωγές ήταν 2.953.949 εκατομμύρια δρχ. και οι εισαγωγές 6.979.535 εκατομμύρια δρχ.

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

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

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

Κάθε μορφή προστατευτισμού είναι αντίθετη με τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Από στρατηγική, λοιπόν, άποψη η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας δεν μπορεί παρά να συνεχίσει να υποστηρίζει κάθε

προσπάθεια φιλελευθεροποίησης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του αντίστοιχου περιορισμού του ναυτιλιακού προστατευτισμού.

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

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

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

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

5.6. Η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (Π.Ο.Ε.) και η Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στο Τομέα των Υπηρεσιών (G.A.T.S.)

Το σημαντικότερο αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης είναι η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ- World Trade Organization, WTO), ενός Οργανισμού δηλαδή που περιλαμβάνει την τροποποιημένη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT) του 1947 για το εμπόριο αγαθών, την νέα Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον τομέα των Υπηρεσιών (General Agreement on Trade in Services-GATS) και επίσης νέα Συμφωνία για τα Δικαιώματα Πνευματικής Ιδιοκτησίας στον τομέα του Εμπορίου (Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights-TRIPS)(Διάγραμμα 4.111).

Η δημιουργία της GATS στον τομέα των Υπηρεσιών είναι ένα πολύ μεγάλο επίτευγμα, δεδομένου ότι οι Υπηρεσίες καλύπτουν περίπου το 75% στην απασχόληση των εργαζομένων και το 25% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο το 1997 ανερχόταν στα 6, 5 τρισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.. Την ίδια χρονιά οι παγκόσμιες εξαγωγές εμπορικών υπηρεσιών υπολογίστηκαν στα 1, 3 τρισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α., στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι εσωτερικές συναλλαγές υπηρεσιών των 15 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι εξαγωγές εμπορικών υπηρεσιών κατά το 1996 αποτελούσαν το 43% του παγκόσμιου εμπορίου, στο οποίο όμως περιλαμβάνονται και οι μεταξύ των κρατών-μελών εσωτερικές

συναλλαγές και το 50% αντίστοιχα αν συνυπολογιστούν και οι χώρες ΕΖΕΣ, δηλαδή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου. Τα ποσοστά αυτά, αν δεν υπολογιστούν οι εσωτερικές συναλλαγές Υπηρεσιών, ανέρχονται για το 1996 στο 26% για την Ε.Ε., 22% για τις ΗΠΑ και 7% για την Ιαπωνία. Επίσης, όσον αφορά τις χώρες της ΕΕ περίπου το 50% των επενδύσεων των επιχειρήσεων στο εξωτερικό καλύπτουν παροχές υπηρεσιών. Τέλος, στην Ε.Ε. η απασχόληση στις υπηρεσίες είναι υψηλότερη από τις άλλες βιομηχανίες, όπως π.χ. στην μεταποίηση (Πίνακες 4.72, 4.73, 4.74, 4.75, Διαγράμματα 4.112, 4.113, 4.114, 4.115, 4.116, 4.117).

Ο ΠΟΕ είναι μία νέα παγκόσμια διακρατική Συνθήκη που τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 1995. Η έδρα της είναι στη Γενεύη, στεγάζεται στο ίδιο κτήριο της GATT και χρησιμοποιεί την παλαιά της Γραμματεία στελεχωμένη και με νέο εξειδικευμένο προσωπικό. Τα μέλη της Ε.Ε. είναι και μέλη του ΠΟΕ με δικαίωμα ψήφου, αλλά οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για λογαριασμό της Ε.Ε., η οποία αν και είναι ξεχωριστό μέλος δεν έχει δικαίωμα ψήφου. Για την τροποποίηση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων του ΠΟΕ, καθώς και ορισμένων βασικών υποχρεώσεων των Συμφωνιών GATT, GATS και TRIPS, απαιτείται συναίνεση (Consensus). Τέλος σημαντικό είναι ότι για τις χώρες που είναι μέλη του ΠΟΕ δεν υπάρχει το δικαίωμα μη συμμετοχής σε κάποια από τις παραπάνω Συμφωνίες.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου διοικείται από την Υπουργική Διάσκεψη που συνέρχεται τουλάχιστον κάθε 2 χρόνια και εποπτεύεται από το

Γενικό Συμβούλιο, ενώ σε αντίθεση με την παλαιά GATT που είχε Γενικό Διευθυντή, τώρα αυτός έχει Γενικό Γραμματέα. Το Γενικό Συμβούλιο λειτουργεί ως όργανο επίλυσης διαφορών και συγκαλεί όποτε κριθεί σκόπιμο τον Μηχανισμό Ελέγχου Εμπορικών Πολιτικών (ΜΕΕΠ- Trade Policy Review Mechanism, TPRM), ενώ αντίστοιχα επικουρικά όργανα υπάρχουν για κάθε Συμφωνία στον τομέα του εμπορίου, δηλαδή για τα αγαθά, τις υπηρεσίες και τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας. Ο ΜΕΕΠ σκοπό έχει την ομαλή λειτουργία των πολυμερών συναλλαγών με την δημιουργία συνθηκών μεγαλύτερης διαφάνειας και κατανόησης όσον αφορά την εμπορική πολιτική και πρακτική των μελών. Επίσης, οι εθνικές οικονομίες των μελών του ΠΟΕ ελέγχονται με συχνότητα που εξαρτάται από το μερίδιό τους στο παγκόσμιο εμπόριο από το Όργανο Ελέγχου Εμπορικών Πολιτικών (ΟΕΕΠ- Trade Policy Review Body, TPRB).

Η GATT του 1994 περιλαμβάνει συμφωνίες για τα γεωργικά προϊόντα, την κλωστοϋφαντουργία, τις επιδοτήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα, τους κανόνες anti-dumping και τα επενδυτικά μέτρα στον τομέα του εμπορίου (TRIMS-Agreement on Trade-Related Investment Measures).

Η Συμφωνία TRIPS αναφέρεται στα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, εμπορικά σήματα, βιομηχανικά σχέδια, διπλώματα ευρεσιτεχνίας και εμπορικά απόρρητα. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι υπάρχουν ακόμη 4 Πλειομερείς Συμφωνίες (Plurilateral agreements), που αποτέλεσαν αντικείμενο επαναδιαπραγμάτευσης στα πλαίσια του Γύρου της Ουρουγουάης, δηλαδή για

τα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, για τα γαλακτοκομικά προϊόντα και για τις δημόσιες συμβάσεις. Ονομάζονται Πλειομερείς οι συμφωνίες αυτές, σε αντίθεση με τις Πολυμερείς, διότι έχουν ισχύ μόνον μεταξύ των χωρών που τις έχουν αποδεχθεί και δεν δημιουργούν δικαιώματα και υποχρεώσεις για όσες δεν τις έχουν υπογράψει.

Η Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον Τομέα των Υπηρεσιών, GATS, που σήμερα καλύπτει άνω του 90% των συνολικών παγκόσμιων συναλλαγών στις Υπηρεσίες, αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο είναι το λεγόμενο Γενικό Πλαίσιο και το δεύτερο αφορά τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις κάθε μέλους.

Το Γενικό Πλαίσιο με την σειρά του αποτελείται από τα εξής 6 μέρη:

Μέρος I: Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο I: Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Μέρος II: Γενικές υποχρεώσεις και ρυθμίσεις

Άρθρο II: Μεταχείριση του μάλλον ευνοούμενου κράτους

Άρθρο III: Διαφάνεια

Άρθρο IIIa: Αποκάλυψη εμπιστευτικών υπηρεσιών

Άρθρο IV: Αυξανόμενη συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών

Άρθρο V: Οικονομική ολοκλήρωση

Άρθρο Va: Συμφωνίες ενοποίησης των αγορών εργασίας

Άρθρο VI: Εσωτερικές ρυθμίσεις

Άρθρο VII: Αναγνώριση

Άρθρο VIII: Μονοπωλιακή και κατ' αποκλειστικότητα παροχή υπηρεσιών

Άρθρο IX: Επιχειρηματικές πρακτικές

Άρθρο X: Επείγοντα μέτρα διασφάλισης

Άρθρο XI: Πληρωμές και μεταβιβάσεις

Άρθρο XII: Περιορισμοί για την διασφάλιση του ισοζυγίου πληρωμών

Άρθρο XIII: Δημόσιες συμβάσεις

Άρθρο XIV: Γενικές εξαιρέσεις

Άρθρο XIVα: Εξαιρέσεις για λόγους ασφαλείας

Άρθρο XV: Επιδοτήσεις

Μέρος III: Ειδικές αναλήψεις υποχρεώσεων

Άρθρο XVI: Πρόσβαση στην αγορά

Άρθρο XVII: Εθνική μεταχείριση

Άρθρο XVIII: Πρόσθετες αναλήψεις υποχρεώσεων

Μέρος IV: Προοδευτική απελευθέρωση

Άρθρο XIX: Διαπραγμάτευση συγκεκριμένων αναλήψεων υποχρεώσεων

Άρθρο XX: Πίνακες συγκεκριμένων υποχρεώσεων

Άρθρο XXI: Τροποποίηση των πινάκων

Μέρος V: Θεσμικές διατάξεις

Άρθρο XXII: Διαβουλεύσεις

Άρθρο XXIII: Επίλυση διαφορών και εκτέλεση των υποχρεώσεων

Άρθρο XXIV: Συμβούλιο συναλλαγών στον τομέα των υπηρεσιών

Άρθρο XXV: Τεχνική συνεργασία

Άρθρο XXVI: Σχέση με άλλους διεθνείς οργανισμούς

Μέρος VI: Τελικές διατάξεις

Άρθρο XXVII: Άρνηση χορήγησης οφελών

Άρθρο XXVIII: Ορισμοί

Άρθρο XXIX: Παραρτήματα

Παραρτήματα:

Παράρτημα για τις απαλλαγές από τις υποχρεώσεις που επιβάλλει το άρθρο II

Παράρτημα για την κυκλοφορία φυσικών προσώπων που παρέχουν υπηρεσίες

Παράρτημα για τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών

Παράρτημα για τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες

**Παράρτημα για τις διαπραγματεύσεις στον τομέα των υπηρεσιών
θαλασσίων μεταφορών**

Παράρτημα για τις τηλεπικοινωνίες

Η GATS ως η πρώτη πολυμερής συμφωνία που καλύπτει τις συναλλαγές και τις επενδύσεις στον τομέα των υπηρεσιών, έχει δημιουργήσει ένα πλαίσιο κανόνων και αρχών για την απελευθέρωση των συναλλαγών στις υπηρεσίες, οι κυριότερες των οποίων είναι:

1. Ρήτρα του μάλλον ευνοούμενου κράτους

Οι ξένες υπηρεσίες και οι ξένοι φορείς παροχής υπηρεσιών πρέπει να έχουν την ίδια μεταχείριση

2. Διαφάνεια

Τα μέλη δημοσιεύουν και θέτουν στην διάθεση του κοινού τις πληροφορίες που αφορούν μέτρα

3. Εθνική μεταχείριση

Κάθε μέλος παρέχει σε υπηρεσίες και φορείς παροχής υπηρεσιών οιοδήποτε άλλου μέλους μεταχείριση όχι λιγότερο ευνοϊκή από την μεταχείριση που παρέχει στις οικείες παρεμφερείς υπηρεσίες και φορείς παροχής υπηρεσιών.

Η GATS περιλαμβάνει τις περισσότερες από τις υπηρεσίες, ενώ δεν καλύπτει πλέον παρά μόνο πολύ λίγες. Αναλυτικότερα οι ως τώρα υπηρεσίες που ανήκουν στην GATS είναι:

- υπηρεσίες από επιχειρήσεις, ελευθέρων επαγγελματιών
- υπηρεσίες επικοινωνιών και οπτικοακουστικών μέσων
- κατασκευές και συναφείς υπηρεσίες μηχανικού
- υπηρεσίες διανομής
- εκπαιδευτικές υπηρεσίες
- υπηρεσίες στον τομέα του περιβάλλοντος
- χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές και τραπεζικές υπηρεσίες
- υπηρεσίες σε σχέση με την υγεία και κοινωνικές υπηρεσίες
- τουρισμός και υπηρεσίες σχετιζόμενες με τα ταξίδια
- υπηρεσίες στον ψυχαγωγικό, μορφωτικό και αθλητικό τομέα

Εμπορίου η Διεθνής Ναυτιλία να συνεχίσει να παραμένει εκτός των όρων της συμφωνίας, αν και υπάγεται στους γενικούς κανόνες που τίθενται στο πλαίσιο της Συμφωνίας, μέχρι το έτος 2000. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή αναστέλλονται οι διαπραγματεύσεις για τους όρους και τις προϋποθέσεις απελευθέρωσης των θαλασσίων μεταφορών στο πλαίσιο της αρμόδιας Διαπραγματευτικής Ομάδας για τις υπηρεσίες των ναυτιλιακών μεταφορών(Παράρτημα8-Τόμος Γ).

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση προβλέπεται ότι:

- Οι αναστελλόμενες (suspended) διαπραγματεύσεις θα επαναληφθούν το 2000 στο πλαίσιο του νέου γύρου των διαπραγματεύσεων για το Εμπόριο και τις υπηρεσίες στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου.
- Αναστέλλεται η εφαρμογή της ρήτρας περί του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους.
- Οι υφιστάμενες προσφορές θα αποτελέσουν την αφετηρία των νέων διαπραγματεύσεων.

Στην έκθεση αναφέρεται γενικά για τις Υπηρεσίες και ειδικότερα για την ναυτιλία ότι ο πρωταρχικός στόχος των διαπραγματεύσεων θα έπρεπε να είναι η παγιοποίηση και η θεσμοθέτηση του υπάρχοντος επιπέδου απελευθέρωσης πριν ασχοληθούν με περαιτέρω προοπτικές απελευθέρωσης.

Στην σύνοδο αυτή, αμέσως μετά την συμφωνία, η Ελλάδα με την υποστήριξη και της Δανίας πέτυχε ρητή δήλωση-αναφορά στο κείμενο του Συμβουλίου, στην οποία αναφέρεται η ανάγκη βελτίωσης των προσφορών στο τομέα αυτό.

Κατά την διάρκεια των πολυμερών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, οι υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες, στις οποίες τα μέρη που συμμετείχαν σ' αυτές τις διαπραγματεύσεις ονόμασαν «πυλώνες» και οι οποίες είναι:

- οι διεθνείς μεταφορές φορτίων και επιβατών (δηλαδή οι γνωστές ως υπερπόντιες μεταφορές ανοικτής θάλασσας)
- οι βοηθητικές υπηρεσίες, που αφορούν την φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου, την αποθήκευση, τον εκτελωνισμό, την τοποθέτηση ή/ και αποθήκευση των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και την συγκέντρωση, μεταφορά και παράδοση των εμπορευμάτων
- οι υπηρεσίες ελλιμενισμού, που αφορούν την πλοήγηση, την ρυμούλκηση, τον εφοδιασμό με καύσιμα, την αποκομιδή των απορριμμάτων, τις οδηγίες πλεύσης, τις εγκαταστάσεις για επείγουσες επισκευές και τον ελλιμενισμό.

Για να έχει αξία η ανάληψη υποχρεώσεων όσον αφορά τις δύο πρώτες κατηγορίες υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού από τις δημόσιες αρχές να είναι διαθέσιμη στους φορείς παροχής υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, που είναι συνήθως ιδιωτικές επιχειρήσεις. Οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να παρέχονται με λογικούς όρους και χωρίς διακρίσεις σύμφωνα με τις διατάξεις της

επιτύχει μία πολυμερή συμφωνία για την απελευθέρωση της ναυτιλίας. Οι συζητήσεις για την ναυτιλία έχουν προς το παρόν ανασταλεί έως το έτος 2000 και ισχύει το πάγωμα των ως άνω συμφωνιών (standstill). Σύμφωνα με τις ως τώρα διαπραγματεύσεις που καλύπτουν την διεθνή ναυτιλία, τις βοηθητικές υπηρεσίες και την πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις η Κοινότητα θεωρεί ότι στο μέλλον πρέπει να ισχύει η αρχή της εθνικής μεταχείρισης (national treatment) για όλες τις χώρες και ειδικότερα για τις χώρες της Ε.Ε. θα πρέπει να ισχύσει η αρχή του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους. Επίσης για το σκοπό αυτό η Κοινότητα πρέπει να ενεργοποιήσει τον Κανονισμό 5058/86 για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων της ποντοπόρου ναυτιλίας, σύμφωνα με τον οποίο η ΕΕ δεν μπορεί να ξεκινήσει διαδικασίες ανοίγματος των αγορών στις ναυτιλιακές εταιρίες των χωρών-μελών της παρά μόνο να κάνει κάποιες διπλωματικές συστάσεις.

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

Ακόμη για την διατήρηση του θεμιτού ανταγωνισμού στην ναυτιλιακή αγορά πρέπει να εφαρμοστεί πιο πρακτικά, αφού πρώτα εν μέρει

τροποποιηθεί, ο Κανονισμός 4057/86, που αποτελεί το μέσο αναστολής και καταπολέμησης των πρακτικών αθέμιτης τιμολόγησης στη ναυτιλία των Τακτικών Γραμμών. Έτσι λοιπόν για την υπεράσπιση των ναυτιλιακών εμπορικών συναλλαγών ο Κανονισμός αυτός θα πρέπει να αναθεωρηθεί.

β) Όσον αφορά την ασφάλεια για την εξασφάλιση του ανταγωνισμού στις ανοικτές αγορές πρέπει να εφαρμοστούν και να αναπτυχθούν διεθνείς κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ελέγχου των πλοίων του κράτους-μέλους και του κράτους ελλιμενισμού και της ποιότητας διαχείρισης των πλοίων με σκοπό την μείωση των υποσυντήρητων (sub-standards) πλοίων. Σύμφωνα με μελέτη του ΟΟΣΑ το κόστος συντήρησης ενός δεξαμενόπλοιου 40.000 Κ.Ο.Χ. ηλικίας 5 ετών, ανέρχεται στα \$3.100 την ημέρα, ενώ το κόστος τήρησης της λεγόμενης «ορθής πρακτικής», δηλαδή συντήρησης σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, θα ανερχόταν στα \$4.850 την ημέρα, δηλαδή πάνω από το 50% υψηλότερο από το προηγούμενο και το κόστος τήρησης της λεγόμενης «άριστης πρακτικής», δηλαδή της συντήρησης στο μέγιστο επίπεδο ασφαλείας, θα ανερχόταν στα \$9.500 την ημέρα, δηλαδή πάνω από 300% υψηλότερο από το πρώτο. Έτσι πρέπει να επιδιωχτεί η δεσμευτική εφαρμογή διεθνώς συμφωνηθέντων κανόνων που θα ισχύει για όλα τα πλοία ανεξάρτητα από το εάν φέρουν ή όχι σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα Νηολόγια όλων των κρατών-μελών πρέπει να καταστούν αποτελεσματικά και ικανά να ανταποκριθούν στις διεθνείς υποχρεώσεις. Τα

κριτήρια για την λειτουργία όλων των Νηολογίων πρέπει να εναρμονιστούν μεταξύ τους και να περιλαμβάνουν σε γενικές γραμμές τα εξής στοιχεία:

α) πλήρη επιθεώρηση του πλοίου κατά την εγγραφή του

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

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

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

πρέπει να προωθηθούν βιομηχανικοί κώδικες δεοντολογίας για όλους τους φορείς της ναυτιλίας, εκτός των πλοιοκτητών, δηλαδή και για τους ναυλωτές και για τους φορτωτές.

γ) Για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της ΕΕ θα πρέπει να υιοθετηθούν μέτρα που να διατηρήσουν ή και να αυξήσουν τις ήδη υπάρχουσες θέσεις εργασίας των ναυτικών της ΕΕ, να προωθηθούν πολιτικές για έρευνα και ανάπτυξη μέσω προγραμμάτων για τον ναυτιλιακό τομέα και να αναθεωρηθεί η πολιτική περί κρατικών ενισχύσεων προς αυτόν. Γι' αυτό και ως γνωστόν υπάρχει ήδη μεγάλο πρόβλημα στις χώρες-μέλη, ακόμη και στις μεγάλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όσον αφορά την προσφορά ναυτικών, αξιωματικών και κατώτερου ειδικευμένου πληρώματος. Γι' αυτό για να μην επιδεινωθεί η κατάσταση στο μέλλον, πρέπει να ληφθεί μέριμνα και κοινή δράση της Κοινότητας και να προωθηθούν προγράμματα κατάρτισης και εκπαίδευσης των πληρωμάτων. Επίσης πρέπει να προσελκυστούν νέοι εργαζόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα, να γίνουν προγράμματα ναυτικής εκπαίδευσης και απασχόλησης και γενικά να εξασφαλίζεται η εμπειρία και η γνώση όλων των ναυτικών, ανεξαρτήτως της θέσης τους, σε όλα τα επίπεδα και για την θάλασσα και για την ξηρά και να προωθηθεί υψηλής ποιότητας απασχόληση κοινοτικών υπηκόων σε συμφωνία με τις απαιτήσεις της νέας σύμβασης του IMO (STCW 1995).

Επίσης, πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία στην Έρευνα και Ανάπτυξη και να συντονιστούν ερευνητικά προγράμματα που σχετίζονται με τον

- υπηρεσίες μεταφορών (θαλασσίων, πλωτών, αεροπορικών και οδικών μεταφορών)

5.7. Οι Πολυμερείς διαπραγματεύσεις στα πλαίσια της Συμφωνίας της GATT και η Ελληνική Τακτική για την Ναυτιλία

Η ναυτιλία, παρά τις τάσεις προστατευτισμού που επισημάνθηκαν παραπάνω, αποτελεί ακόμα και σήμερα τον πιο ανοικτό τομέα του κλάδου των υπηρεσιών. Βέβαια, υπάρχουν περιθώρια για παραπέρα απελευθέρωση, αλλά υπήρχαν σοβαρές επιφυλάξεις κατά πόσο αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσα στα πλαίσια του πολυετούς γύρου των πολυμερών διαπραγματεύσεων για την επέκταση της γενικής συμφωνίας δασμών και εμπορίου στον κλάδο των υπηρεσιών, που οδήγησε μετέπειτα στη Συμφωνία της GATT.

Οι επιφυλάξεις αυτές βασίζονταν στην εκτίμηση, πως ακόμη και μια γενική συμφωνία απελευθέρωσης όλων των τομέων του κλάδου των υπηρεσιών θα ήταν λιγότερο φιλελεύθερη από το σημερινό ναυτιλιακό καθεστώς.

Από την άλλη μεριά, το κύριο ενδιαφέρον των μεγάλων οικονομικών δυνάμεων, που προωθούσαν τις παραπάνω πολυμερείς διαπραγματεύσεις, δεν βρισκόταν στην ναυτιλία, όπου έτσι και αλλιώς δεν διέθεταν πια το

συγκριτικό πλεονέκτημα, αλλά σε άλλους τομείς των υπηρεσιών, όπως οι τραπεζικές εργασίες, οι αεροπορικές μεταφορές κλπ.

Ήταν λοιπόν φανερό, ότι οι δυνάμεις αυτές δεν θα έριχναν το βάρος τους στην ναυτιλία αλλά προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης εκείνων των τομέων, στους οποίους οι οικονομίες τους είναι ανταγωνιστικές.

Τα πράγματα θα μπορούσαν να είχαν εξελιχθεί ακόμα χειρότερα, αν οι βιομηχανικές χώρες αποφάσιζαν να θυσιάσουν ορισμένες από τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στην ναυτιλία, στα πλαίσια κάποιου συμβιβασμού που θα επέτρεπε σε άλλους ζωτικότερους για αυτές κλάδους της οικονομίας τους να διεισδύσουν σε προστατευμένες μέχρι τώρα οικονομίες.

Δικαιολογημένη ήταν λοιπόν η ανησυχία εκείνων που πίστευαν, πως στα πλαίσια μιας συνολικής διαπραγμάτευσης για την απελευθέρωση των υπηρεσιών, η ελληνική ναυτιλία δεν μπορούσε να ελπίζει σε κέρδη, ενώ αντίθετα διέτρεχε τον κίνδυνο σημαντικής ζημιάς.

Άρα λοιπόν, αν και οι στρατηγικοί στόχοι της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, ταυτίζονταν με αυτές στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων της GATT, τα ελληνικά συμφέροντα θα εξυπηρετούνταν καλύτερα, αν η συζήτηση για την απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών γινόταν σε κάποιο άλλο οργανισμό.

Αν και σήμερα ακόμη θεωρείται ιδιαίτερα δύσκολη η τελική εξαίρεση της ναυτιλίας από τις παραπάνω διαπραγματεύσεις, ίσως, η τοποθέτηση του ζητήματος, όπως επιχειρείται εδώ, να μην είναι εντελώς άχρηστη, όταν θα

διαμορφώνεται η εθνική ή /και η κοινοτική μελλοντική διαπραγματευτική τακτική.

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή προετοιμάζοντας μια κοινή θέση των χωρών-μελών στις διαπραγματεύσεις της GATT φαινόταν, ότι προωθεί την ιδέα της αναζήτησης κάποιων γενικών αρχών απελευθέρωσης των υπηρεσιών, που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν για όλους τους τομείς του κλάδου αυτού της παγκόσμιας οικονομίας. Η σκέψη που υπήρχε πίσω από την πρόταση της Επιτροπής ήταν, πως δύσκολα θα μπορούσε να επιτευχθεί η απελευθέρωση καθενός τομέα των υπηρεσιών ξεχωριστά εξαιτίας της διαφορετικής σπουδαιότητας, που απέδιδαν σε αυτούς οι χώρες, που μετείχαν στην γενική συμφωνία δασμών και εμπορίου. Έτσι, η Επιτροπή εκτιμούσε, ότι υπήρχαν περισσότερες πιθανότητες για επίτευξη συμφωνίας πάνω σε ορισμένες γενικές αρχές παρά για την υιοθέτηση ειδικών κανόνων για συγκεκριμένους τομείς του κλάδου των υπηρεσιών.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η αρχική θέση του εκπροσώπου της Κοινότητας ήταν ότι θα έπρεπε να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε να επέλθει συμφωνία στους τομείς των θαλασσίων μεταφορών, των υπηρεσιών που παρέχονται στα λιμάνια αλλά και του υπολογισμού των ναύλων σε παγκόσμια κλίμακα.

Επισημαίνεται ότι κατά τις διαπραγματεύσεις συμμετείχαν 73 διαπραγματευτές, η δε Ευρωπαϊκή Κοινότητα συμμετείχε με ένα μόνο αντιπρόσωπο ως εκπρόσωπό της.

Μια τέτοια τακτική, αν υιοθετείτο, ως Κοινοτική θέση, θα δημιουργούσε προβλήματα για την αποτελεσματική προστασία των ναυτιλιακών συμφερόντων της χώρας, αφού βάσιμα εκτιμάτο πως οι γενικές αρχές που ήταν πιθανό να γίνουν δεκτές στα πλαίσια της ΠΟΕ θα ήταν λιγότερο φιλελεύθερες από αυτές, που σήμερα αποτελούν το καθεστώς της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Με το επιχείρημα, λοιπόν της συμμόρφωσης στο νέο καθεστώς, ήταν ενδεχόμενο ορισμένες χώρες να «νομιμοποιήσουν» τον προστατευτισμό της ναυτιλίας τους. Αυτή η προοπτική, δεν φαινόταν να ανησυχεί εκείνες τις χώρες, που κατά τα άλλα μάχονταν για την απελευθέρωση των υπηρεσιών, αφού στον τομέα αυτόν οι ίδιες δεν ήταν ανταγωνιστικές και έτσι μια πολιτική προστατευτισμού στις θαλάσσιες μεταφορές τις άφηνε αδιάφορες ή /και τις ευνοούσε.

Υπήρχε λοιπόν βάσιμος κίνδυνος να στερείτο η Ελλάδα την υποστήριξη των βιομηχανικών κρατών, από τα οποία θα δικαιούνταν να ζητήσει υποστήριξη στην προσπάθεια για απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών, αφού αυτά ακριβώς τα κράτη προωθούσαν την ιδέα για μια νέα συμφωνία στο όνομα του φιλελευθερισμού.

Σε μια τέτοια περίπτωση, η εθνική διαπραγματευτική θέση θα γινόταν πραγματικά δύσκολη, αφού, όπως παραπάνω αναπτύχθηκε, οι αναπτυσσόμενες χώρες φαινόταν να είναι προσκολλημένες στο δόγμα του προστατευτισμού παρά στην αύξηση του μεριδίου τους στην παγκόσμια

χωρητικότητα και το συγκριτικό πλεονέκτημα, που τους έδινε το χαμηλό ναυτεργατικό κόστος. Έτσι, θεωρήθηκε ότι ένα σύστημα γενικών αρχών, όπως αυτό, που επιθυμούσαν οι τεχνοκράτες της Κοινότητας, δεν επρόκειτο να τις δυσανεστήσει.

Για την αποφυγή αυτών των δυσάρεστων περιπετειών και παίρνοντας υπόψη τις αρχικές δυσκολίες, που υπήρχαν για την εξαίρεση της ναυτιλίας από τις διαπραγματεύσεις, θα έπρεπε κατ' αρχήν να εξαντληθούν όλα τα περιθώρια πίεσης για την υιοθέτηση μιας Κοινοτικής θέσης, που θα επέτρεπε την διαπραγμάτευση για κάθε τομέα των υπηρεσιών ξεχωριστά. Μόνο έτσι τότε θα μπορούσαν να προστατευτούν τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα από τον κίνδυνο να χαθούν λόγω της απελευθέρωσης σε άλλους τομείς (όπως αυτοί των τραπεζικών υπηρεσιών ή των αεροπορικών μεταφορών).

Αυτή η προσέγγιση του προβλήματος του προστατευτισμού στον τομέα των υπηρεσιών παρουσίαζε βέβαια, μεγαλύτερες δυσκολίες από την διατύπωση μερικών γενικών αρχών, ήταν όμως ασφαλέστερη και παρουσίαζε θετικότερες προοπτικές.

Ένας άλλος λόγος, που συνηγορούσε για την ξεχωριστή διαπραγμάτευση της απελευθέρωσης των τομέων του κλάδου υπηρεσιών ήταν ο κίνδυνος να εμφανιστούν οι ελληνικές θέσεις ως αντιφατικές, αφού θα έπρεπε από την μια μεριά να υποστηριχτεί για την ναυτιλία η μεγαλύτερη δυνατή φιλελευθεροποίηση και από την άλλη να διατηρηθούν οι αναγκαίες επιφυλάξεις

για την ανάγκη προστασίας άλλων αδυνάτων τομέων της εθνικής οικονομίας, πολλοί από τους οποίους ενδεχομένως να χρειάζονται ακόμα προστασία.

Θα έπρεπε, ίσως, να σημειωθεί, ότι κάποια έκθεση που είχε γίνει για λογαριασμό της Κοινότητας και που θα μπορούσε να επηρεάσει την τελική θέση της Κοινότητας, ήταν ανεπαρκής (τουλάχιστον όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία), αν επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί σαν στοιχείο για την διαμόρφωση κοινής διαπραγματευτικής θέσης. Εκτός από τις σημαντικές ελλείψεις, που εμφάνιζε κατά την περιγραφή των μεθόδων προστατευτισμού στην ναυτιλία περιείχε επικίνδυνες εκτιμήσεις, που βασιζόνταν σε απλοϊκή αντιμετώπιση της ναυτιλιακής οικονομίας, όπως, για παράδειγμα, αυτή, σύμφωνα με την οποία υπήρχαν ομοιότητες ανάμεσα στις διμερείς αεροπορικές συμφωνίες και τις συμφωνίες για επιμερισμό φορτίων.

Ο κίνδυνος εδώ προερχόταν από το γεγονός, πως μια τέτοια άποψη (για ομοιότητα των μέτρων προστατευτισμού στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές) δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για κοινή αντιμετώπισή τους, κάτι που δεν θα μπορούσε παρά να γίνει σε ένα επίπεδο λιγότερο φιλελεύθερο από αυτό, που ισχύει σήμερα για την ναυτιλία, αφού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ο προστατευτισμός ήταν ασύγκριτα εντονότερος από αυτόν που υπάρχει στην ναυτιλία.

Όπως είναι γενικά γνωστό, τελικά, η Ελλάδα είχε ως στόχο την εξαίρεση της εμπορικής ναυτιλίας από τις διαπραγματεύσεις που διεξάγονταν στα πλαίσια του περίφημου Γύρου της Ουρουγουάης. Στην περίπτωση που κάτι

τέτοιο δεν ήταν τελικά κατορθωτό, η Ελλάδα είχε ζητήσει να μην συμπεριληφθεί η ναυτιλία στο γενικό έγγραφο της συμφωνίας, αλλά σε ένα ειδικό παράρτημα που θα προσδιόριζε επακριβώς την διαδικασία απελευθέρωσης. Πιο συγκεκριμένα η Ελλάδα είχε ζητήσει να εξακολουθήσει να ισχύει το καθεστώς που ισχύει και σήμερα στις θαλάσσιες μεταφορές για μακρύ χρονικό διάστημα, δηλαδή την παγιοποίηση (stand still), και να τροποποιηθεί σταδιακά με επακριβώς καθορισμένους όρους και διαδικασίες που δεν θα επιφέρουν διαταραχές στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο (roll back). Παράλληλα, η θέση της Ελλάδας ήταν η μη αποδοχή της λεγόμενης «ρήτρας του μάλλον ευνοούμενου κράτους» (MEK-MFN) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς είναι τελείως ασυμβίβαστη με την αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Τελικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απεδέχθη τις ελληνικές θέσεις. Αυτό δείχνει και τις δυνατότητες που έχει η Ελλάδα στον Ευρωπαϊκό χώρο, καθώς διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο σε κοινοτικό πλαίσιο, ενώ δεν πρέπει να παραγνωριστεί ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαχειρίζονται τον μεγαλύτερο Εμπορικό στόλο στον κόσμο.

Μετά την Συμφωνία της GATT και την συγκρότηση της Διαπραγματευτικής Ομάδας για τις υπηρεσίες των θαλασσίων μεταφορών (Negotiating Group of Maritime Transport Services - NGMTS) εδόθη κατ' αρχή παράταση για την πιθανή υπαγωγή στη Γενική Συμφωνία της GATT έως την 30.6.1996. Μετά όμως από συνεχείς διαβουλεύσεις της Ομάδας αυτής, ελήφθη στις 28.6.1996 απόφαση από το Συμβούλιο του Παγκόσμιου Οργανισμού

Κατά συνέπεια οι υπηρεσίες ελλιμενισμού πρέπει να ενταχθούν στις αναλήψεις υποχρεώσεων που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές. Το θέμα αφορά την δυνατότητα πρόσβασης των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στις εν λόγω λιμενικές εγκαταστάσεις με λογικούς όρους και χωρίς να δημιουργούνται διακρίσεις.

5.8. Ναυτιλιακή Πολιτική για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης

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

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

α) Ειδικότερα όσον αφορά τον θεμιτό ανταγωνισμό στις διεθνείς αγορές για την διατήρηση των ανοικτών αγορών η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ πρέπει να επιδιώξει την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης και συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού σε όλη την παγκόσμια ναυτιλία. Για τον σκοπό αυτό στα πλαίσια της Συμφωνίας της GATT και μέσω της Διαπραγματευτικής Ομάδας για τις υπηρεσίες των θαλασσίων μεταφορών (NGMTS) η Κοινότητα πρέπει να

ναυτιλιακό τομέα των χωρών-μελών της Ε.Ε. Τα προγράμματα αυτά θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα και να στοχεύουν στην ανάπτυξη υψηλής τεχνολογίας όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς στο ανθρώπινο δυναμικό. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει να βελτιωθεί ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας μέσω της δημιουργίας ασφαλέστερου εξοπλισμού, στη ναυπήγηση ασφαλέστερων πλοίων και στην καλύτερη χρησιμοποίηση των ναυτικών.

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

5.9 Εξελίξεις και προοπτικές στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική

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

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

Ενόψει της νέας χιλιετίας και δεδομένου ότι βρισκόμαστε στα πρόθυρα ενός καινούργιου διεθνούς περιβάλλοντος αναζητούνται νέοι τρόποι δραστηριοποίησης των παραγόντων της ναυτιλίας.

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

Έτσι ένα πλοίο με σκοπό να παράγει το λιγότερο κόστος με την υψηλότερη απόδοση μπορεί να ανήκει σε πλοιοκτήτη άλλης εθνικότητας, να έχει κατασκευαστεί σε άλλη χώρα, να χρηματοδοτείται από κάποια τρίτη, να διαχειρίζεται, να ασφαρίζεται, να ναυλώνεται από κάποια άλλη, να έχει πλήρωμα προερχόμενο από διάφορες χώρες και να έχει νηολογηθεί σε σημαία διαφορετικής χώρας. Στη ναυτιλία, εάν θεωρηθεί ότι όλοι οι άλλοι παράγοντες παραμένουν σταθεροί, τότε το μόνο κινητό μέρος είναι το ναυτεργατικό δυναμικό και όχι το κεφάλαιο, όπως συμβαίνει στις περισσότερες άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες.

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

Αναμφίβολα επίσης οι νέοι κανονισμοί και οι διεθνείς συμβάσεις έχουν συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και στην ασφάλεια του πλοίου και στην προστασία του περιβάλλοντος.

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

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

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

Στην νέα χιλιετία τα βασικά ερωτήματα που θα αφορούν την ναυτιλία θα είναι σχετικά με τους τρόπους αγοραπωλησίας των πλοίων, τους εμπορικούς τρόπους λειτουργίας των, τον τρόπο ασφαλίσεώς των, της διαχείρισής των,

όπως επίσης και τους τρόπους επίλυσης των μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών διαφορών τους.

Ειδικά από την πετρελαϊκή κρίση και μετά η ναυτιλία είχε και θα συνεχίζει να έχει μεγάλες αλλαγές. Ορισμένες απ' αυτές ήταν η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών με τα εμπορευματοκιβώτια, που άλλαξε όλη την φιλοσοφία σ' αυτόν τον τομέα της ναυτιλίας, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την λειτουργική και εμπορική δομή των τακτικών γραμμών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την διάλυση των παλαιών ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών και την δημιουργία νέων με την μορφή Διασκέψεων, κλειστών και ανοικτών, συνασπισμών, ενώσεων, συνενώσεων και κοινοπραξιών. Άλλη αλλαγή που επήλθε είναι στο μέγεθος και στην χωρητικότητα φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων καθώς και στην δημιουργία νέων εξειδικευμένων πλοίων για την μεταφορά μιας ολόκληρης σειράς φορτίων, που χρειάζονται ειδική μεταχείριση, όπως χημικά, προϊόντα πετρελαίου, υγραέριο, ραδιενεργά απόβλητα κ.α.. Αντίστοιχα το παλαιό υπερωκεάνιο, που ως κλασικό επιβατηγό υπηρεσιών γραμμής αποσύρθηκε λόγω της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών, μεταλλάχθηκε και αναπτύχθηκε περαιτέρω σε κρουαζιερόπλοιο. Μεγάλη εξέλιξη είχε και το επιβατηγό ακτοπλοίας και διεθνών πλόων που έχει την δυνατότητα μεταφοράς με άνεση πολλών επιβατηγών αλλά και φορτηγών αυτοκινήτων. Επίσης σήμερα πλέον έχουν γίνει μεγάλα βήματα σε ότι αφορά την ναυπηγική και ναυτιλιακή τεχνολογία, ειδικά στους αυτοματισμούς διαφόρων λειτουργιών του πλοίου που καθιστούν το λειτουργικό κόστος στην

διαχείριση ενός πλοίου ακόμη πιο χαμηλό. Έτσι για παράδειγμα έχουμε πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια να έχουν ως πλήρωμα μόνο 18 άτομα. Επίσης η δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης έχει αλλάξει και ως επί το πλείστον διοικείται και διαχειρίζεται από εξειδικευμένα άτομα σε σχέση με την οικογενειοκρατικού χαρακτήρα που είχε και συνεχίζει να έχει σε πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες όπως και στην Ελλάδα. Τα παραπάνω ισχύουν περισσότερο για την ναυτιλία τακτικών γραμμών και λιγότερο ακόμη για την ναυτιλία χύδην.

Το αυξανόμενο λειτουργικό κόστος του πλοίου έφερε πολλά πλοία στη θέση να αλλάζουν σημαία νηολογίου με ότι επακόλουθο αυτή μπορεί να έχει σε σχέση με την νομοθεσία που την διέπει στους τομείς του ναυτεργατικού δυναμικού, την φορολογία και την ασφάλεια ναυσιπλοΐας. Τέλος το υψηλό κόστος στις περισσότερες αναπτυγμένες χώρες έχει πλέον μετατρέψει ορισμένες αναπτυσσόμενες κυρίως της Νοτιοανατολικής Ασίας σε κέντρα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν σήμερα την παγκόσμια ναυτιλία, αλλά θα την απασχολεί και στο μέλλον, θα είναι η πλεονάζουσα χωρητικότητα των πλοίων λόγω της ανισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης. Σήμερα η Ιαπωνία, η Νότιος Κορέα και η Κίνα καλύπτουν περίπου τα 2/3 της παγκόσμιας αγοράς, ενώ η Δυτική Ευρώπη μόνο το 20% με το μεγαλύτερο μερίδιό να ανήκει στην Γερμανία και λιγότερο στην Ιταλία, που έχει ειδικευτεί στις ναυπηγήσεις κρουαζιερόπλοιων. Το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας ζήτησης κατευθύνεται προς τα

ναυπηγεία της Άπω Ανατολής που για να ανταποκριθούν επεκτείνουν τις εγκαταστάσεις τους και αυξάνουν την παραγωγικότητα τους. όπως για παράδειγμα τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας αύξησαν την παραγωγικότητά τους στη διετία 1993-95 κατά 27%, ενώ τα αντίστοιχα των ΗΠΑ στο 10%. Η αύξηση της παραγωγικότητας δεν οφείλεται πάντοτε μόνο στην απόδοση των εργαζομένων αλλά κυρίως στις υπάρχουσες αναχρονιστικές δομές παραγωγής και στις επικρατούσες κοινωνικοπολιτικές συνθήκες¹.

Η εξέλιξη τα επόμενα χρόνια στη σχέση προσφοράς και ζήτησης θα είναι αρκετά ευνοϊκή υπέρ της ζήτησης νέων πλοίων λόγω της ήδη μεγάλης ηλικίας ενός σημαντικότερου ποσοστού του παγκόσμιου στόλου, τους όλο και αυστηρότερους κανονισμούς ναυσιπλοίας και προστασίας του περιβάλλοντος και τέλος λόγω της εμφάνισης πλοίων νέας τεχνολογίας.

Σημαντική είναι η συμφωνία του ΟΟΣΑ για την ναυπηγική βιομηχανία σχετικά με την κατάργηση των κρατικών ναυπηγικών επιδοτήσεων, που σκοπό έχει να περιορίσει τις κρατικές επιδοτήσεις στα ναυπηγεία κάθε χώρας, δεδομένου ότι συμβάλλουν στον αθέμιτο ανταγωνισμό και στην δημιουργία και την συντήρηση της πλεονάζουσας χωρητικότητας. Η συμφωνία αυτή δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ λόγω του ότι οι ΗΠΑ καθυστερούν την επικύρωση της ενώ και άλλες χώρες καλύπτονται πίσω από την στάση των ΗΠΑ. Στο μέλλον και εντός δύο δεκαετιών θεωρείται ότι θα υπάρχουν ναυπηγικές μονάδες τριών ταχυτήτων¹. Τα ναυπηγεία της δεύτερης και τρίτης ταχύτητας θα κλείσουν ή θα παραμείνουν απλές επισκευαστικές μονάδες, ενώ όσα θα ανήκουν στην

πρώτη ταχύτητα θα χρειάζονται πλήρη εκσυγχρονισμό της παραγωγικής τους διαδικασίας με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και την προσαρμογή των εργασιακών σχέσεων στην πραγματικότητα του διεθνούς ανταγωνισμού.

Ο Κανονισμός 1540/98 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους νέους κανόνες ενισχύσεων της ναυπηγικής βιομηχανίας θα ισχύσει από την 1^η Ιανουαρίου 1999 μέχρι και την 31^η Δεκεμβρίου του 2003.

Ειδικότερα σύμφωνα μ' αυτόν:

1. Διατηρούνται μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2000 οι ενισχύσεις λειτουργίας που συνδέονται με σύμβαση ναυπηγήσεως ή μετατροπής πλοίου και μέχρι ύψους 9% επί της συμβατικής αξίας 4,5% για συμβάσεις που δεν υπερβαίνουν τα 10 εκατομμύρια ECU. Από την οροφή αυτή εξαιρούνται οι πιστωτικές διευκολύνσεις που χορηγούνται βάσει συμφωνίας του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις για πλοία, καθώς και οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό μορφή αναπτυξιακής βοήθειας προς αναπτυσσόμενες χώρες. Μετά την 31/12/2000 οι ενισχύσεις λειτουργίας καταργούνται.
2. Διατηρούνται οι περιφερειακές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει περιφερειακών προγραμμάτων για την ενίσχυση των επενδύσεων προς αναβάθμιση ή εκσυγχρονισμό των υπαρχόντων ναυπηγικών εγκαταστάσεων και αύξησης της παραγωγής τους. Το ποσοστό ενίσχυσης μειώνεται από 75% σε 22,5% για περιφέρειες της κατηγορίας Α και 30,5% σε 12,5% για περιφέρειες της κατηγορίας C.

3. Επιτρέπονται οι ενισχύσεις που χορηγούνται για το κλείσιμο ναυπηγείων και εγκαταστάσεων μετατροπής και επισκευής πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι η προκύπτουσα μείωση δυναμικότητας είναι γνήσια και μη ανατρέψιμη. Οι εγκαταστάσεις αυτές θα πρέπει να παραμείνουν κλειστές για μια περίοδο τουλάχιστον δέκα ετών.
4. Ενισχύσεις επενδύσεων για την διάσωση και αναδιάρθρωση ναυπηγικών επιχειρήσεων, υπό μορφή ενέσεων κεφαλαίου, διαγραφής χρεών, επιδοτήσεως δανείων και εγγυήσεων, είναι δυνατόν να θεωρηθούν ως επιτρεπτές, υπό την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνες με τις κοινοτικές οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση επιχειρήσεων.
5. Επιτρέπονται οι ενισχύσεις για την αντιμετώπιση δαπανών που απαιτούνται για την έρευνα και την ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων, καθώς και για την προστασία του περιβάλλοντος, υπό την προϋπόθεση ότι οι ενισχύσεις αυτές είναι σύμφωνες με το κοινοτικό πλαίσιο και τις κατευθύνσεις που διέπουν αυτόν τον τύπο ενισχύσεων.

Στον Ο.Ο.Σ.Α. επίσης τα νέα ανεξάρτητα κράτη της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, οι χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και οι κυβερνήσεις των χωρών-μελών του ΟΟΣΑ συμφώνησαν σχετικά με την υιοθέτηση κοινών αρχών για την ναυτιλία με στόχο την διασφάλιση και την ενίσχυση του ανταγωνισμού. Τα θέματα που καλύπτει η συμφωνία αυτή είναι:

- η βελτίωση και η πρόσβαση στις διεθνείς υπηρεσίες της ναυτιλίας μέσω λεπτομερούς εξέτασης των συνθηκών του ελεύθερου ανταγωνισμού και της αποφυγής υιοθέτησης μέτρων, τα οποία παρεμποδίζουν την συμμετοχή των σκαφών, ανεξαρτήτως εθνικότητας, στο διεθνές εμπόριο
- την παροχή ελευθερίας στους παράγοντες του κλάδου, όσον αφορά την επιλογή ναυτιλιακών υπηρεσιών
- την αντιμετώπιση οινωδήςποτε εμποδίων, τα οποία θα μπορούσαν να προδικάσουν ή να επιδράσουν αρνητικά στην ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων στο χώρο της ναυτιλίας
- την πιστή εφαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής της αγοράς απ' όλα τα μέρη που ασχολούνται με τις εμπορικές δραστηριότητες του κλάδου
- την εναρμόνιση με τους διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα, όσον αφορά την ασφάλεια και την εκπαίδευση των ναυτικών
- την επίτευξη συμφωνίας, όσον αφορά τον τρόπο επίλυσης των προβλημάτων που εμφανίζονται στις διμερείς ή τις πολυμερείς σχέσεις του τομέα της ναυτιλίας

Σε συνάντηση της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του Ο.Ο.Σ.Α. με παράγοντες φορέων της ναυτιλίας για την αντιμετώπιση του προβλήματος των υποβαθμισμένων ή υποσυντήρητων πλοίων με σκοπό την έρευνα και την θέσπιση συνδυασμένων μέτρων συμφωνήθηκε ένα σχέδιο 8 σημείων σχετικά με την απομάκρυνση των πλοίων αυτών για την εξυγίανση της ναυτιλιακής αγοράς. Το κυριότερο θέμα των συζητήσεων ήταν η δημιουργία ενός

ευρύτατου δικτύου άμεσης πληροφόρησης εντός της ναυτιλιακής βιομηχανίας με πρόσβαση σ' αυτό όλων των εμπλεκομένων μερών και η θέσπιση ενός «κώδικα συμπεριφοράς» προκειμένου οι ναυλομεσίτες να μην προωθούν υποβαθμισμένα πλοία στους ναυλωτές. Οι φορείς της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών που έλαβαν μέρος ήταν από ασφαλιστικούς και αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, από χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, από νηογνώμονες, ναυλωτές και ναυλομεσίτες. Οι πλοιοκτήτες καθώς επίσης και οι κυβερνήσεις των χωρών-μελών επιθυμούν η πρόσβαση στην ναυτιλιακή αγορά να είναι ένα διαφανές σύστημα άμεσης πληροφόρησης, ενώ οι ναυλωτές θα πρέπει να ενθαρρύνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες να αποκτήσουν ένα εσωτερικό σύστημα αυτόματου ελέγχου της ποιότητας των πλοίων τους.

Τα προτεινόμενα μέτρα για κάθε φορέα είναι τα εξής:

- οι τραπεζίτες να ενημερώνουν τους πελάτες τους για τις εξελίξεις στην τεχνολογία των πλοίων και τους νέους κανόνες που υιοθετούνται, να αξιώνουν πρόσβαση σε όλα τα στοιχεία που αφορούν τα υπό χρηματοδότηση πλοία και, τέλος, να ελέγχουν αν ο πλοιοκτήτης επανδρώνει και συντηρεί σωστά το στόλο του.
- οι ασφαλιστές όλων των κατηγοριών να δημιουργήσουν ένα ειδικό Δείκτη Ποιότητας των Πλοίων προκειμένου να σχηματίζουν άμεσα εικόνα για κάθε μονάδα. Επίσης ο ΟΟΣΑ συστήνει προς τις ασφαλιστικές εταιρείες να διαπιστώνουν πάντα αν τα πλοία τα οποία καλύπτουν είναι εφοδιασμένα με Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων(ISM). Ειδικότερα οι ασφαλιστές

φορτίων μπορούν να αξιώνουν οι καλύψεις τους αν αφορούν μόνο εκείνα τα πλοία που έχουν πιστοποιηθεί με ISM.

- τα P & I Clubs να αποκλείουν από τις καλύψεις τους όσα πλοία δε φέρουν πιστοποιητικό ISM.
- οι νηογνώμονες να συνεχίσουν να συμμετέχουν στις συζητήσεις σχετικά με τα επίπεδα και τα ποσοστά ευθύνης που πρέπει να τους βαρύνουν στην περίπτωση ενός ναυτικού ατυχήματος.
- οι φορτωτές και ναυλωτές να έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης στα στοιχεία των νηογνωμόνων για τα πλοία που προτίθενται να ναυλώσουν.
- οι ναυλομεσίτες να δημιουργήσουν ένα κώδικα μεταξύ τους που θα περιορίζει τις ναυλώσεις των υποβαθμισμένων πλοίων.

Στο σημείο αυτό αν και δεν αφορά άμεσα την ναυτιλία πρέπει να επισημανθεί η υπό συζήτηση πολυμερής συμφωνία επενδύσεων του ΟΟΣΑ. Έτσι στον ΟΟΣΑ διεξήγοντο από το 1995 διαπραγματεύσεις για την Πολυμερή Συμφωνία Επενδύσεων (Multilateral Agreement on Investments) για την υιοθέτηση σειράς προτάσεων που αφορούν τον αθέμιτο ανταγωνισμό και οι οποίες διακόπηκαν τον Απρίλιο 1998. Στη Συμφωνία αυτή καθορίζονται οι κατευθυντήριες γραμμές για την ενθάρρυνση της οικονομικής ανάπτυξης και την τόνωση της απασχόλησης. Οι χώρες του ΟΟΣΑ θεωρούν ότι η παγκοσμιοποίηση προσφέρει τεράστιες δυνατότητες για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών,

τόσο στα κράτη-μέλη όσο και στα άλλα κράτη. Αναγνωρίζουν ότι τα οφέλη αυτά θα γίνουν απολύτως ορατά και αισθητά μόνο όταν υιοθετηθούν πλήρως τα κατάλληλα διαρθρωτικά προγράμματα, που θα στηριχθούν και θα προωθηθούν από τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες ώστε να αποτραπεί κάθε προοπτική μακροχρόνιας ανεργίας και κοινωνικού αποκλεισμού. Για τον σκοπό αυτό συμφωνήθηκε η αναζήτηση και η εφαρμογή πολιτικών λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες για την ενσωμάτωση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων στη προώθηση της ανάπτυξης. Έτσι συμφωνήθηκε η λήψη μέτρων προκειμένου να διασφαλιστούν:

- σταθερές μακροοικονομικές συνθήκες και δημοσιονομικό σύστημα
- αναγκαίες μεταρρυθμίσεις τόσο στην αγορά εργασίας όσο και στην αγορά προϊόντων και στο φορολογικό και στο σύστημα πρόνοιας
- στρατηγικές για την διαρκή μάθηση στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα
- το απαραίτητο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των κοινωνικών, δημοσιονομικών και οικονομικών επιπτώσεων από την γήρανση του πληθυσμού
- η αποτελεσματική χρήση και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, περιλαμβανομένου του ηλεκτρονικού εμπορίου
- τα οφέλη από την φιλελευθεροποίηση του εμπορίου και των επενδύσεων
- η σταθερή ανάπτυξη.

Τέλος επίσης στον ΟΟΣΑ ήδη έχουν αρχίσει συζητήσεις σχετικά με την αναθεώρηση των Κοινών Αρχών Ναυτιλιακής Πολιτικής των χωρών-μελών, στις οποίες αναφερθήκαμε στο προηγούμενο Κεφάλαιο 3, αλλά και στο Παράρτημα 5-Τόμος Γ. Οι υπό αναθεώρηση αρχές ναυτιλιακής πολιτικής του ΟΟΣΑ αφορούν την συμπλήρωση των ήδη υφιστάμενων αλλά και την πρόταση για νέες που θα αναφέρονται:

- στις ναυτιλιακές βοηθητικές υπηρεσίες
- στις συνδυασμένες μεταφορές
- στα θέματα ασφαλείας και περιβάλλοντος
- στην πολιτική νηολόγησης πλοίων

Ένα πολύ σοβαρό θέμα που απασχολεί την διεθνή ναυτιλία και ίσως είναι το κυριότερο για τους πλοιοκτήτες αφορά το χρηματοπιστωτικό σύστημα, που επηρεάζει άμεσα την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτό συμβαίνει όχι μόνο γιατί ο κλάδος της ναυτιλίας είναι κατ' εξοχήν δανειοδοτούμενος, αλλά και γιατί η εξασφάλιση δανείων και το κόστος αυτών αποτελούν τα σημεία εκείνα που οδηγούν στην επιτυχία ή μη των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών του κλάδου. Για παράδειγμα αναφέρεται ότι στην περίπτωση κατά την οποία τα διεθνή επιτόκια αυξηθούν κατά μία μονάδα, το ετήσιο κόστος αυτών αυξάνεται περίπου κατά 100 εκατομμύρια δολάρια.

Ο στόχος των ναυτιλιακών εταιρειών είναι η επίτευξη του ελαχίστου κόστους και η αποτελεσματική προστασία από πιθανές απότομες μεταβολές

στην διεθνή χρηματαγορά, που είναι κυρίως τα τραπεζικά επιτόκια. Είναι γνωστό ότι κατά το παρελθόν οι δυναμικά μεταβαλλόμενες συνθήκες επιτοκίων και ισοτιμιών νομισμάτων οδήγησαν την ελληνική ναυτιλία σε δύσκολες στιγμές. Στη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων τρεις είναι οι πλευρές της κεφαλαιαγοράς, που χρειάζονται ιδιαίτερη σημασία:

1. Οι νέες χρηματοδοτήσεις με σκοπό την εξασφάλιση των απαιτούμενων κεφαλαίων με το μικρότερο δυνατό κόστος.

2. Η επαναχρηματοδότηση για την διατήρηση του χαρτοφυλακίου της επιχείρησης στο ελάχιστο κόστος, που γίνεται συνήθως κάτω από τελείως διαφορετικές συνθήκες της αγοράς απ' αυτές που ίσχυαν κατά την αρχική χρηματοδότηση της επένδυσης. Τα πλέον κατάλληλα προϊόντα γι' αυτού του είδους τις επαναχρηματοδοτήσεις είναι τα swaps επιτοκίων και τα swaps νομισμάτων.

3. Η χρήση προϊόντων αντιμετώπισης των χρηματοοικονομικών κινδύνων ή χρηματοδοτικής ασφάλισης. Τα προϊόντα αυτά περιέχουν προστασία από ενδεχόμενες μεταβολές των επιτοκίων ή/ και των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Τα προϊόντα για το σκοπό αυτό είναι κυρίως τα προθεσμιακά συμβόλαια(future contracts), οι οροφές(caps) επιτοκίων, τα options επί επιτοκίων και επί νομισμάτων, καθώς και τα swaps επί επιτοκίων και επί νομισμάτων.

Η ναυτιλία γενικά και ιδιαίτερα η ελληνική διέρχεται σήμερα μια περίοδο δομικών αλλαγών ως αποτέλεσμα των πιέσεων που δέχεται απ' έξω αλλά και των δικών της χαρακτηριστικών. Έτσι διενεργούνται έλεγχοι επί του πλοίου αλλά και στη διαχείριση του επί της ναυτιλιακής επιχείρησης, που προέρχονται από διάφορους οργανισμούς, όπως είναι οι νηογνώμονες και οι λιμενικές αρχές του κράτους της σημαίας(port state control).

Επίσης σύμφωνα με μελέτη του Warwick Institute αναφέρεται ότι σε λίγα χρόνια θα έχουμε περίπου 50.000 θέσεις αξιωματικών περισσότερους από τους ήδη διαθέσιμους και ότι σήμερα υπάρχει μεγάλο πρόβλημα σχετικά με την ναυτική ικανότητα των προσφερομένων υπηρεσιών των αξιωματικών. Επίσης η πιστοποίηση αυτής της ναυτικής ικανότητας πρέπει να γίνεται βάσει κοινά αποδεκτών προτύπων, όπως με τον κώδικα STCW '95 σχετικά με τα πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης, για να έχουν το δικαίωμα να εγγραφούν στη Λευκή Βίβλο του IMO μέχρι το έτος 2002. Το σύνολο των ναυτικών παγκοσμίως σήμερα είναι περίπου 1,25 εκατομμύρια άτομα. Έτσι στο μέλλον θεωρείται βέβαιο ότι θα υπάρχει έλλειψη ικανών αξιωματικών.

Σήμερα οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με το παρελθόν βρίσκονται σε καλύτερο επίπεδο ασφάλειας. Το ίδιο ισχύει και για την ελληνική ναυτιλία. Υπάρχουν όμως ακόμη περιθώρια καλύτερης αξιοποίησης και απόδοσης του ανθρώπινου δυναμικού για να βελτιωθεί περισσότερο η ασφάλεια των πλοίων και να μειωθούν στο ελάχιστο τα ναυτικά ατυχήματα και οι δυσμενείς συνέπειες τους. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να γίνουν

συντονισμένες ενέργειες όλων των φορέων και παραγόντων της ναυτιλίας, δηλαδή πλοιοκτητών, ναυτικών, κρατικών υπηρεσιών και νηογνωμόνων.

Σύμφωνα με στοιχεία του IMO, ποσοστό 70-80% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος και κυρίως των πλοιάρχων και των αξιωματικών, που έχουν την ευθύνη διακυβέρνησης των πλοίων. Επομένως υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης της επαγγελματικής κατάρτισης και απόδοσης των ναυτικών. Γι' αυτό και με στόχο την βελτίωση μετά από μελέτη του IMO καταρτίστηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) που καθιερώνει διεθνές πρότυπο οργάνωσης και διοίκησης των ναυτιλιακών εταιρειών ως προς την ασφάλεια των πλοίων τους. Επίσης ο Κώδικας αυτός καθορίζει την διαδικασία εκπαίδευσης και εξάσκησης των πληρωμάτων επί των συγκεκριμένων καθηκόντων των, καθώς και τις επί μέρους υποχρεώσεις πλοιοκτητών και ανωτέρων στελεχών των εταιρειών σε θέματα ασφάλειας των πλοίων τους. Όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα από τον ανθρώπινο παράγοντα θεωρείται ότι η κόπωση του πληρώματος (fatigue) είναι από ένα από τα σημαντικότερα αίτια γι' αυτό.

Στον IMO επίσης έχει προταθεί από 5 χώρες (Μεγάλη Βρετανία, Φινλανδία, Ινδονησία, Ολλανδία, Νορβηγία) Σχέδιο Κώδικα που θα ρυθμίζει την ευθύνη των πλοιοκτητών ώστε να αποφευχθεί η υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτου. Σύμφωνα με το σχέδιο αυτό οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να κρατούν στο πλοίο αποδεικτικά της ασφαλιστικής τους κάλυψης, δηλαδή πιστοποιητικό κάλυψης από P & I Clubs, και έτσι να αποφεύγονται πρόσθετες

υποχρεώσεις των, ενώ προς το παρόν υπάρχει διαφωνία σχετικά με την απομάκρυνση των ναυαγίων και της ρύπανσης από καύσιμα.

Τα περισσότερα ατυχήματα είναι αποτέλεσμα σφαλμάτων που έγιναν από ανθρώπινα λάθη και τα οποία μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί. Από τις μελέτες που έχουν γίνει φαίνεται ότι αυτά τα λάθη γίνονται όχι εξαιτίας ελαττώματος, έλλειψης ή ανεπάρκειας κανονισμών αλλά γιατί οι κανονισμοί και τα επίπεδα ασφαλείας που υπάρχουν έχουν αγνοηθεί. Αυτό συμβαίνει επειδή οι διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια και την αντιρύπανση δεν εφαρμόζονται ομοιόμορφα και λόγω του ότι μερικά κράτη και ορισμένοι πλοιοκτήτες είναι έτοιμοι να ανεχθούν χαμηλότερα επίπεδα ασφαλείας.

Ο διεθνής κώδικας ISM τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε μια τρίμηνη στατιστική ελέγχων, σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα, η οποία ολοκληρώθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου. Τα αποτελέσματα θα γίνουν γνωστά και θα συζητηθούν στα πλαίσια του Μνημονίου Αλληλοκατανόησης για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια(MOU-Memorandum of Understanding). Είναι σαφές ότι είναι νωρίς για να γίνει έστω και μια πρώτη εκτίμηση των αποτελεσμάτων που θα έχει ο κώδικας στην ασφάλεια των πλοίων. Παρ' όλα αυτά, όλοι οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί και φορείς αναμένουν σαφή βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ασφαλείας πάνω στο πλοίο, η οποία θα οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των πλοίων που κρατούνται στα λιμάνια και κυρίως σε μείωση των ατυχημάτων πάνω στα πλοία.

Η Λευκή Βίβλος του ΙΜΟ, όπως ήδη αναφέρθηκε, θα περιλαμβάνει τα κράτη τα οποία θα εφαρμόζουν πλήρως την αναθεωρημένη Σύμβαση STCW '95 για την εκπαίδευση των ναυτικών. Δεν πρέπει να ξεχνάμε βέβαια ότι η σωστή εφαρμογή του STCW '95 θα έχει τεράστιο οικονομικό κόστος, το οποίο για πολλές χώρες του κόσμου αποτελεί μεγάλο πρόβλημα. Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οδηγία 98/39/ΕΚ προβλέπει ότι για να αναγνωριστούν τα διπλώματα των ναυτικών των τρίτων χωρών που αναζητούν εργασία σε πλοία τα οποία φέρουν κοινοτική σημαία, οι χώρες προέλευσής τους πρέπει ν' αναφέρονται στην Λευκή Βίβλο και να ελέγχονται από τα κράτη-μέλη ως προς την ποιότητα των σχολών τους. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να εξασφαλιστεί ένα ικανοποιητικό επίπεδο κατάρτισης των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με κοινοτική σημαία.

Θεωρείται βέβαιο ότι η Λευκή Βίβλος του ΙΜΟ θα δημιουργήσει τις απαραίτητες προϋποθέσεις ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ε.Ε.. Αναμένεται επίσης ότι θα βοηθήσει πολύ ακόμη και τον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς, διότι έτσι θα μετατοπιστεί η μεταφορά πολλών φορτίων από την ξηρά στην θάλασσα.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις της Οικονομικής Νομισματικής Ένωσης στην ανταγωνιστικότητα των ποντοπόρων πλοίων της Ε.Ε. θεωρείται ότι δεν θα επηρεαστεί από το νέο νόμισμα, δηλαδή το ευρώ, καθώς οι κύριες συναλλαγές στο χώρο της ναυτιλίας θα συνεχίσουν να γίνονται σε δολάρια,

αλλά μόνο οι οικονομικές σχέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών στο χώρο της Ε.Ε. και συγκεκριμένα στους τομείς των επισκευών, ναυπηγήσεων, αγορών, προμηθειών κ.λ.π. θα εκφράζονται σε ευρώ.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας γενικά αφορά τέσσερις βασικούς άξονες, όπως¹:

- οι αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες και την προώθηση μιας σφαιρικής πολιτικής ανοικτών αγορών
- η ανάπτυξη και την εφαρμογή διεθνών υποχρεωτικών κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ελέγχου της ποιότητας και του κράτους σημαίας, αλλά και μέσω των ελέγχων που διεξάγονται από τα κράτη ελλιμενισμού
- η προώθηση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου με μέτρα που αναφέρονται στην εκπαίδευση και την απασχόληση των ναυτικών, τις πρωτοβουλίες έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και μια πολιτική κρατικών ενισχύσεων ειδικά για την ναυτιλία
- η ανάπτυξη και την βελτίωση των υποδομών και ειδικότερα την βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμανιών και των υποδομών μέσα και έξω από αυτά, αλλά και την θέσπιση κανόνων θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα αυτό.

Η ναυτιλία είναι ως γνωστόν η πιο διεθνής βιομηχανία, άρα ήταν και η πρώτη που είχε διεθνοποιημένη μορφή. Για να εισέλθει κανείς στην ναυτιλία γενικά δεν χρειάζεται να υποστεί μονομερείς ρυθμίσεις από το κράτος της

σημαίας δηλαδή μόνο της νηολόγησης του πλοίου της, αλλά υπόκειται συνήθως σε διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την ευθύνη έναντι τρίτων, την ασφάλεια του πλοίου και την ναυτεργασία.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση της ποντοπόρου ναυτιλίας σε σχέση με την ανταγωνιστικότητά της ήταν ανέκαθεν από μόνη της διεθνοποιημένη.

Άρα η είσοδός της σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία είναι πιο εύκολη και απλή από άλλες επιχειρήσεις της ξηράς, εθνικές ή ακόμη και πολυεθνικές.

Όσον αφορά την παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας και τις εξελίξεις και προοπτικές που έχει σ' αυτήν η Ευρωπαϊκή Κοινοτική ναυτιλία πρέπει να έχει κανείς υπόψη του, ότι¹:

- η ναυτιλία της Ε.Ε. είναι τόσο ποσοτικά, όσον και ποιοτικά μια από τις ισχυρότερες του κόσμου. Παρ' όλα αυτά όμως, αν και η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή τεχνογνωσία είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει ακόμη αναπτύξει ένα τέτοιο πλαίσιο κανονισμών και οδηγιών που να την κάνει περισσότερο ανταγωνιστική.
- τα κεφάλαια στη ναυτιλία και το ναυτεργατικό δυναμικό ήταν ανέκαθεν διεθνή, αλλά τώρα πλέον απέκτησαν τόσο μεγάλη κινητικότητα, ώστε οποιαδήποτε εθνική πολιτική κάποιου κράτους, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που τα αφορούν.
- εάν δεν ληφθούν το συντομότερο δυνατόν μέτρα που να αφορούν την περαιτέρω ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, τα

οποία όμως πρέπει να συμβαδίζουν με τις τάσεις της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και τα ανάλογα πρότυπα άλλων χωρών, τότε θα αποχωρήσουν και άλλα κεφάλαια, αλλά και ναυτεργατικό δυναμικό, από αυτήν.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη θεσμοθετήσει τη δυνατότητα να δοθούν κρατικές ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Στις 7 Ιουλίου 1997 η Επιτροπή υιοθέτησε τις λεγόμενες «κατευθυντήριες γραμμές» για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών, τροποποιώντας έτσι τις προηγούμενες οι οποίες ίσχυαν από το 1989.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές στοχεύουν στο να εναρμονίσουν τα κρατικά συστήματα επιδοτήσεων. Ξεκινούν από την αρχή ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία μειονεκτούν, ως προς την ανταγωνιστικότητά τους, έναντι των πλοίων υπό ξένες σημαίες, για φορολογικούς λόγους. Έτσι, οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν στα κράτη-μέλη να δώσουν εκτεταμένες φορολογικές απαλλαγές ή απαλλαγές σε κοινωνικές εισφορές.

Αντίθετα, οι κατευθυντήριες γραμμές είναι περιοριστικές, όσον αφορά τις επιδοτήσεις για επενδύσεις, γιατί οδηγούν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε αθέμιτο ανταγωνισμό ως προς τα ναυπηγεία.

Το κοινοτικό αυτό πλαίσιο είναι πιο γενναιόδωρο από ό,τι ισχύει για τις χερσαίες βιομηχανίες γιατί η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η κοινοτική ναυτιλία βάλλεται σκληρά από διεθνή ανταγωνισμό, πολλές φορές με άνισους όρους.

Έτσι τα τελευταία χρόνια ορισμένες χώρες της Ε.Ε. με συγκεκριμένες αλλαγές που έκαναν στην ναυτιλιακή πολιτική τους κατόρθωσαν να κάνουν

ιδιαίτερα ελκυστικά τα νηολόγια τους. Πρώτο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Ολλανδία που έχει νηολογήσει πλοία με συνολική χωρητικότητα άνω των 1,5 εκατομμυρίων Τ.Ν.Β. και επίσης το δεύτερο νηολόγιο της Ιταλίας που ιδρύθηκε στα μέσα του 1998 νηολογώντας ως τώρα περίπου 140 πλοία με ολική χωρητικότητα 3,5 εκατομμύρια Κ.Ο.Χ.. Η Ολλανδία για να εκσυγχρονίσει και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της σημαίας της εφάρμοσε ορισμένα μέτρα, όπως την δυνατότητα φορολόγησης με βάση την χωρητικότητα των πλοίων της (tonnage tax), όπως ισχύει και στην Ελλάδα, και την επιχειρηματική ευελιξία σε θέματα της σύνθεσης των πληρωμάτων. Έτσι θέσπισε νόμο σύμφωνα με τον οποίο για την σύνθεση του πληρώματος την ευθύνη την έχει αποκλειστικά η πλοιοκτήτρια εταιρεία, ενώ η κυβέρνηση διατηρεί μόνο εποπτικό ρόλο. Τα δύο αυτά μέτρα θεωρούνται ότι έκαναν τόσο δελεαστικό και ελκυστικό το ολλανδικό νηολόγιο, δεδομένου ότι το μεν πρώτο αφορά την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης και το δεύτερο την μείωση του λειτουργικού κόστους του ίδιου του πλοίου, αφού οι υπόλοιπες δαπάνες όπως τα καύσιμα και οι ασφάλειες είναι σχεδόν ίδιες για όλους. Η Ιταλία αντίστοιχα θέσπισε με νόμο ότι η κοινωνική ασφάλιση και οι συντάξεις των ναυτικών, που εργάζονται στα πλοία αυτά του δεύτερου νηολογίου, θα καταβάλλονται από το ίδιο το κράτος. Έτσι μειώνεται το κόστος των πληρωμάτων κατά 46% σε σχέση με το αντίστοιχο των υπό ιταλική σημαία πλοίων. Όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων, που εγγράφονται στο νέο νηολόγιο από το κύριο ιταλικό νηολόγιο, υπάρχει η υποχρέωση το πλήρωμα να αποτελείται από κοινοτικούς ναυτικούς,

ενώ για τα υπόλοιπα πλοία τουλάχιστον 6 ναυτικοί πρέπει να προέρχονται από χώρα της Ε.Ε.. Επίσης τα έσοδα των ιταλικών κρουαζιερόπλοιων υπάγονται πλέον στην κοινή φορολογική νομοθεσία.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ευρωπαϊών Εφοπλιστών (ΕCSA), που έδωσε στην δημοσιότητα για να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα των αναθεωρημένων *κατευθυντήριων γραμμών*, οι αλλαγές που έχουν γίνει ως τώρα για την ενίσχυση του εθνικού νηολογίου των κρατών-μελών της Ε.Ε., συμπεριλαμβανομένης και της Νορβηγίας, είναι οι εξής:

Ολλανδία: Τα υιοθετηθέντα, τον Ιούλιο 1997, μέτρα για τη ναυτιλία απέδωσαν ήδη θετικά, είτε με εγγραφή πλοίων στο ολλανδικό νηολόγιο είτε με εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιρειών στην Ολλανδία (383 πλοία το 1996, 439 το 1997, 479 το 1998 και περίπου 100 νέες εγκαταστάσεις εταιρειών).

Επισημαίνεται ότι προωθούνται επιπλέον μέτρα για νέο καθεστώς επάνδρωσης των πλοίων, με περισσότερη ευελιξία και με προτεινόμενη ρύθμιση να επιτρέπεται ακόμη και ο πλοίαρχος να μην είναι κοινοτικός.

Νορβηγία: Το πακέτο θετικών μέτρων, αν και βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της έγκρισης από τις Αρχές Επιθεώρησης του Ελευθέρου Ευρωπαϊκού Χώρου, έχει ήδη αποδώσει θετικά και ως προς την αύξηση των πλοίων (10% σε αριθμό και 12% σε χωρητικότητα) και ως προς τον αριθμό των απασχολούμενων Νορβηγών ναυτικών (περίπου 1.000 ναυτικοί).

Σουηδία: Τον Ιανουάριο 1998 ολοκληρώθηκαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατικών σωματείων, οι οποίες έγιναν κατόπιν

αιτήματος της κυβέρνησης και συμφωνήθηκε η δυνατότητα μείωσης του ποσοστού των Σουηδών ναυτικών στην επάνδρωση των πλοίων. Από τον μήνα Ιούλιο άρχισαν να εφαρμόζονται οι νέες ρυθμίσεις ώστε να υπάρξει σταδιακή απόλυση ναυτικών με επιδιωκόμενη παράλληλη εγγραφή νέων πλοίων στο σουηδικό νηολόγιο.

Γερμανία: Η γερμανική κυβέρνηση ανακοίνωσε, τον Ιούλιο 1997, ένα πακέτο θετικών μέτρων για τη γερμανική ναυτιλία, το οποίο περιλαμβάνει την υιοθέτηση της φορολογίας σύμφωνα με την χωρητικότητα, την περαιτέρω μείωση του ποσοστού κοινοτικών ναυτικών στην επάνδρωση των πλοίων, την μείωση κατά 40% των εργοδοτικών εισφορών για τους Γερμανούς ναυτικούς που απασχολούνται στα υπό γερμανική σημαία πλοία, καθώς και την μείωση των κοινωνικών εισφορών για τους ξένους ναυτικούς στα υπό γερμανική σημαία πλοία. Τα φορολογικά μέτρα για τη ναυτιλία υπάγονται σε ένα γενικότερο αναθεωρητικό φορολογικό νομοσχέδιο.

Αγγλία: Έχει ιδρυθεί ομάδα εργασίας, αποτελούμενη από πλοιοκτήτες, ναυτεργάτες και εκπροσώπους των αρμόδιων υπουργείων με σκοπό την εξέταση οικονομικών, εργασιακών και εκπαιδευτικών ρυθμίσεων για τη ναυτιλία.

Ισπανία: Κατά το έτος 1997 υπήρξαν θετικά μέτρα για πλοία νηολογημένα στο ειδικό νηολόγιο των Καναρίων Νήσων. Παράλληλα, προωθούνται μέτρα για να δοθούν κίνητρα για επενδύσεις στη ναυτιλία για την ανανέωση του στόλου.

Ιταλία: Στην Ιταλία δημιουργήθηκε ένα νέο διεθνές νηολόγιο. Το δεύτερο αυτό νηολόγιο προσφέρει συνδυασμό οικονομικών και κοινωνικών ελαφρύνσεων, καθώς και το σύστημα φορολογίας της χωρητικότητας, όπως περιγράφηκε παραπάνω.

Ιρλανδία: Μια ανεξάρτητη μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ιρλανδικό φορολογικοί νόμοι εμποδίζουν την ανταγωνιστικότητα της εθνικής ναυτιλίας. Το Ιρλανδικό Ναυτικό Επιμελητήριο πιέζει την κυβέρνηση για μέτρα, με σκοπό να αντιμετωπισθεί το εν λόγω πρόβλημα.

Δανία: Μικρές αλλαγές έχουν εισαχθεί για τη ναυτική εκπαίδευση. Ένα σχέδιο επιδότησης για μικρά πλοία συζητείται στο κοινοβούλιο.

Γαλλία: Η Ένωση Γάλλων Εφοπλιστών συζητά με την κυβέρνηση για τα αναγκαία μέτρα προς ενίσχυση της ναυτιλίας τους, δεδομένου ότι τα ισχύοντα μέτρα έληξαν στο τέλος του 1997. Πιθανές αλλαγές θα γίνουν στο σύστημα συμπλοιοκτησίας (Quirats), το οποίο είχε ακυρωθεί από την Εθνική Συνέλευση, καθώς και σε ένα νέο σύστημα ευνοϊκής μεταχείρισης των επενδύσεων, στην περίπτωση που αντικατασταθεί κάποιο παλαιό πλοίο.

Φινλανδία: Η Ένωση Φινλανδών Εφοπλιστών πιέζει την κυβέρνηση να υιοθετήσει μέτρα σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι συζητήσεις επικεντρώνονται στην υιοθέτηση ενός συστήματος φορολογίας σύμφωνα με την χωρητικότητα, καθώς και σε περισσότερες ευέλικτες ρυθμίσεις αποσβέσεων.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ προβλέπει για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας την δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Έτσι λοιπόν και η ανάγκη αποσυμφόρησης των χερσαίων αξόνων μεταφοράς, αλλά και το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ως το πιο αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς από την άποψη της εξοικονόμησης ενέργειας, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ σημαντικές για την ανάπτυξη και του ενδοκοινοτικού, αλλά και του εξαγωγικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τους λόγους αυτούς εκτός από την υιοθέτηση των οποιωνδήποτε μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία χρειάζεται ακόμη και η ανάπτυξη του κοινοτικού συστήματος σύνθετης μεταφοράς, αλλά και η βελτίωση της υποδομής των λιμένων, καθώς επίσης και η αποτελεσματικότερη σύνδεση με τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές της Ένωσης. Έτσι θεωρείται ότι η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων θα βοηθήσει πάρα πολύ στην επίτευξη των παραπάνω στόχων, ειδικά στο πλαίσιο της σύνθετης μεταφοράς με την χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA) θα μπορούσε να οριστεί ως ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, οι θαλάσσιες ή/ και ποτάμιες μεταφορές από και προς τα λιμάνια της ευρωπαϊκής ενδοχώρας, συμπεριλαμβάνονται δηλαδή και οι ακτοπλοϊκές μεταφορές (cabotage).

Γεωγραφικά καλύπτει τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., αλλά επεκτείνεται και προς τη Μαύρη Θάλασσα, Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο.

Οι βασικές υπηρεσίες που παρέχει είναι η μεταφορά χύδην φορτίων, οι μεταφορές οχημάτων, οι υπηρεσίες μικρών “τροφοδοτικών” πλοίων και οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών.

Στα πλεονεκτήματα της ΝΜΑ καταγράφεται το ότι είναι, όπως η ναυτιλία γενικότερα, η πλέον φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς - η θαλάσσια μεταφορά συντελεί μόνο κατά 14% στη θαλάσσια ρύπανση, σύμφωνα με στατιστικές της Ε.Ε., ενώ ιδιαίτερα μικρό είναι το ποσοστό συμβολής της στην ατμοσφαιρική ρύπανση.

Είναι ακόμη η πλέον οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων και στα έξοδα μεταφοράς, συμβάλλοντας στη χαμηλή τιμή των αγαθών, όπως επίσης είναι συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα της Ε.Ε. και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η Ε.Ε έχει ορίσει οκτώ κοινοτικούς θαλάσσιους διαδρόμους που φέρουν το κύριο βάρος ανάπτυξης της ΝΜΑ. Αυτοί είναι:

- Ισπανία-Ηνωμένο Βασίλειο
- Πορτογαλία-Ηνωμένο Βασίλειο
- Ιταλία-Ελλάδα
- Μπενελούξ- Γερμανία/ Σκανδιναβικές χώρες
- Μπενελούξ-Γερμανία/ Ηνωμένο Βασίλειο-Ιρλανδία
- Μπενελούξ-Γερμανία/ Μαύρη Θάλασσα

- Ιταλία- Δουνάβιες χώρες.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ελλάδα εκπροσωπείται από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, λόγω του ότι δραστηριοποιείται σ' αυτόν τον τομέα και για την προώθησή της έχει συστήσει ειδικό γραφείο.

Σύμφωνα με την μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης «προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική» οι μελλοντικές τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία σε σχέση με την απελευθέρωση του εμπορίου και την αποκέντρωση των μεθόδων παραγωγής θα είναι:

1. Η αύξηση των μεταφορών τακτικών γραμμών
2. Οι εξειδικευμένες υπηρεσίες
3. Τα πρότυπα επενδύσεων
4. Το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων

Όσον αφορά τις μεταφορές των τακτικών γραμμών η αύξησή τους την τελευταία δεκαετία ήταν κατά μέσο όρο της τάξεως 6,5% ετησίως, ενώ προβλέπεται ότι ο ρυθμός αύξησής τους θα είναι ανάλογος και κατά την διανυόμενη δεκαετία. Η παγκοσμιοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής αύξησε την ζήτηση των παγκόσμιων μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια και των θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στις τακτικές γραμμές για να ανταποκριθούν στην τεράστια πλέον ζήτηση δημιουργούν εμπορικές συμμαχίες μεταξύ των μέσω συνεργασιών, συγχωνεύσεων και εξαγορών και έτσι οι νέες αυτές εταιρείες διαθέτουν πολύ μεγάλη υλικοτεχνική

υποδομή. Οι νέες εμπορικές συμμαχίες ονομάζονται pools, alliances και consortia. Το φαινόμενο αυτό είναι, όπως είναι φυσικό, πιο έντονο στις θαλάσσιες μεταφορές, που δραστηριοποιούνται πλοία κοντέϊνερς, στις οποίες η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας εμφανίζεται πλέον με την μορφή των «υπηρεσιών σ' όλο τον κόσμο»(round the world). Στο ίδιο πλαίσιο πρέπει να σημειωθεί ότι αλλάζουν πλέον οι σχέσεις μεταξύ πελάτη και προμηθευτή κάποιου αγαθού, δηλαδή για την ναυτιλία μεταξύ ναυλωτή και κατασκευαστή, λόγω της αυξημένης παροχής εξειδικευμένων και εξατομικευμένων υπηρεσιών με το δίκτυο μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα»(door to door). Αντίθετα το γνωστό ως τώρα σύστημα των Διασκέψεων(conferences), κλειστών και ανοικτών, λόγω ακριβώς του γεωγραφικού περιορισμού των εμπορικών διαδρομών του, θεωρείται βέβαιο ότι δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, που περιγράφηκαν παραπάνω.

Σχετικά με την ναυτιλία φορτίων χύδην θεωρείται ότι δεν μπορεί να γίνει καμία πρόβλεψη, παρ' όλης της παγκοσμιοποίησης της βιομηχανικής παραγωγής, λόγω της εποχικότητάς της και των αστάθμητων παραγόντων που την επηρεάζουν.

Στις λεγόμενες εξειδικευμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως είναι οι κρουαζιέρες, οι υπεράκτιες υπηρεσίες κ.α., προβλέπεται ότι οι μελλοντικές τάσεις γενικά θα είναι θετικές, λόγω της παγκόσμιας ευημερίας, που φαίνεται ότι επικρατεί, της άντλησης νέων πηγών πετρελαίου, καθώς και του

ανοίγματος νέων αγορών. Ειδικά για τις χώρες της Ε.Ε. σημαντική είναι η εξειδικευμένη ναυπηγική αλλά και τουριστική τεχνογνωσία που αυτές έχουν.

Η απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου μετά την Συμφωνία της GATT και τις συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του Π.Ο.Ε. δίνει επίσης νέα ώθηση στις ευκαιρίες επιχειρηματικών επενδύσεων των ναυτιλιακών εταιρειών. Σε πολλές χώρες της Ε.Ε. έχουν επενδύσει αμερικανικές και ιαπωνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κυρίως σε εταιρείες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Το μεγάλο όμως πρόβλημα που υπάρχει είναι τα περιοριστικά μέτρα που συνεχίζουν να έχουν πολλές χώρες, καθώς και η διακριτική μεταχείριση σε λιμάνια έναντι εθνικών επιχειρηματιών.

Όσον αφορά το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων, την μειωμένη συντήρηση και επίπεδο ασφάλειας που έχουν αυτά, οι στατιστικές δείχνουν ότι οι συνολικοί κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνεται σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου. Έτσι η υπερπροσφορά χωρητικότητας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, προβλέπεται ότι θα μειωθεί όταν ενεργοποιηθεί η Συμφωνία του Ο.Ο.Σ.Α. για την κατάργηση των κρατικών επιδοτήσεων στην ναυπηγική βιομηχανία.

Τέλος σημαντικές αλλαγές θα φέρει στη ναυτιλία της Ε.Ε., όχι μόνο στην αύξηση των στατιστικών στοιχείων της παγκόσμιας χωρητικότητας, αλλά και στο πολιτικό βάρος σε οποιοσδήποτε διαπραγματεύσεις και στη λήψη αποφάσεων για ναυτιλιακά θέματα, η διεύρυνση της Κοινότητας με την προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας.

Η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας σύμφωνα με τους Sletmo και Holste¹ μπορεί να χωριστεί σε 4 στάδια. Το πρώτο αφορά την μακρά περίοδο πριν από την εκβιομηχάνιση των κρατών και αφορούσε τις θαλάσσιες εξερευνήσεις. Στο στάδιο αυτό έγιναν και οι περισσότερες ανακαλύψεις και οι πρώτες δημιουργίες αποικιών. Το δεύτερο ήταν το στάδιο της θαλάσσιας εμπορικής ηγεμονίας και που ανέδειξε την ναυτιλία ως ένα σημαντικό παγκόσμιο κλάδο παροχής υπηρεσιών, Έτσι πολλές χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Ολλανδία, η Γαλλία αναδείχθηκαν ναυτικές δυνάμεις, όπου οι εμπορικοί των στόλοι αποτελούσαν όργανο οικονομικής και πολιτικής δύναμης. Το τρίτο στάδιο είναι αυτό της διεθνοποίησης της ναυτιλίας που αναπτύχθηκε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της διεθνοποίησης είναι η πρακτική της αλλαγής της εθνικής σημαίας που επέτρεψε μεταξύ των άλλων, με σκοπό την μείωση του λειτουργικού κόστους, την χρησιμοποίηση πληρωμάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Το τέταρτο στάδιο είναι αυτό της παγκοσμιοποίησης της ναυτιλίας.

Οι συντελεστές που επηρεάζουν τις δραστηριότητες μιας ολοκληρωμένης δράσης της οποιασδήποτε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι κάτωθι¹:

- σημαία της χώρας, που δείχνει την εθνικότητα του πλοίου
- εθνικότητα του εργατικού δυναμικού πλοίου και γραφείου
- χώρα εγκατάστασης του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρείας
- εθνικότητα των φορτίων

- κεφάλαιο, που δείχνει την προέλευση της χρηματοδότησης
- χρησιμοποίηση ξένων λιμένων
- εξυπηρέτηση αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών

Από την σχέση που υπάρχει μεταξύ των παραπάνω συντελεστών φαίνεται καθαρά το εάν και κατά πόσο μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι διεθνοποιημένη ή μη. Έτσι μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει διεθνοποίηση στη ναυτιλία, όταν η εθνικότητα των συντελεστών της παραγωγής και των λοιπών συντελεστών εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι διαφορετική από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη¹.

Το κύριο χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης γενικά είναι ότι

σε σχέση με την διεθνοποιημένη ή πολυεθνική επιχείρηση έχει αποκεντρωμένη την λήψη αποφάσεων, που μπορεί πλέον να γίνεται σε κάθε έδρα της και σε κάθε ξένη χώρα¹, μπορεί δηλαδή να δραστηριοποιείται τελείως ανεξάρτητα.

Η παγκοσμιοποίηση ορίζεται σύμφωνα με τον Jacobson¹ ως η διαδικασία όπου οι χώρες, οι περιφέρειες και οι μικρότερες γεωγραφικές περιοχές του κόσμου, έχουν ομογενοποιηθεί μέσα από τις μεταβολές που επιφέρουν οι οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και τεχνολογικές δυνάμεις. Στο χώρο της ναυτιλίας η παγκοσμιοποίηση είναι φαινόμενο των αρχών του 1970 και οφείλεται στην ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους, μέσω φθηνών συντελεστών της παραγωγής.

Ο χώρος όμως της ναυτιλίας των τακτικών γραμμών είναι έντονα σε ρυθμούς παγκοσμιοποίησης, δεδομένου ότι ήταν και ο πρώτος ιστορικά από το 1875 που υλοποίησε κάθε είδους επιχειρηματικές συνεργασίες¹. Οι Διασκέψεις σήμερα ανέρχονται περίπου σε 200 με τάση να μειωθούν όσον αφορά τον αριθμό των, αλλά από την άλλη πλευρά την ενδυνάμωση των και τον γιγαντισμό των μέσω ομαδοποιήσεων εταιρειών, εξαγορών και συγχωνεύσεων, συμμαχιών και συνεργασιών επιχειρήσεων.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες των θαλασσίων μεταφορών στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, όπως ήδη αναφέρθηκε, οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται έως τον Ιούνιο του 2000.

Ειδικότερα υπενθυμίζεται ότι τα θέματα του τομέα των θαλασσίων μεταφορών που ανήκουν πλέον στη Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στις Υπηρεσίες(GATS), χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες, που τα μέρη που συμμετείχαν στις αρχικές διαπραγματεύσεις ονόμασαν «πυλώνες»(pillars). Δηλαδή στις διεθνείς μεταφορές φορτίων και επιβατών, στις βοηθητικές υπηρεσίες και στις υπηρεσίες ελλιμενισμού. Τα μέρη που συμμετείχαν είχαν αναλάβει ορισμένες υποχρεώσεις, που τις ονόμασαν *προσφορές*, που δεν ήταν τίποτα άλλο από προτάσεις σ' ένα «σχέδιο πίνακα» και για τις τρεις κατηγορίες των θαλάσσιων μεταφορών. Πολλές όμως απ' αυτές τις προτάσεις ανάληψης υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένων και των προσφορών των χωρών της Ε.Ε., ανακλήθηκαν ως ένδειξη διαμαρτυρίας των ενδιαφερομένων

χωρών για το μη ικανοποιητικό επίπεδο των συνολικών υποχρεώσεων. Έτσι, οι υπουργοί τότε αποφάσισαν ότι πρέπει να συνεχιστούν συνολικές διαπραγματεύσεις, σε εθελοντική βάση, κατ' αρχήν το αργότερο μέχρι τον Ιούνιο του 1996. Στόχος είναι να αναληφθούν υποχρεώσεις σε όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, ώστε να καταργηθούν οι περιορισμοί εντός καθορισμένης χρονικής προθεσμίας. Δημιουργήθηκε λοιπόν η Διαπραγματευτική Ομάδα για τις Υπηρεσίες Θαλασσίων Μεταφορών (ΔΟΥΘΜ). Η συμμετοχή στη Δ.Ο.Υ.Θ.Μ. ήταν ανοικτή σε όλες τις χώρες και ήδη συμμετέχουν 40 περίπου μέλη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η Ε.Ε., οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και ο Καναδάς, ενώ στόχος είναι να ενθαρρυνθούν να λάβουν μέρος στις διαπραγματεύσεις και οι μεγαλύτερες αναπτυσσόμενες χώρες¹.

Οι συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις δεν επηρεάζουν τις υποχρεώσεις που έχουν ήδη αναληφθεί στον τομέα, και οι οποίες εφαρμόζονται με βάση την ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους(ΜΕΚ). Όταν δεν έχουν αναληφθεί δεσμεύσεις, σύμφωνα με το Παράρτημα 8-Τόμος Γ «για τις διαπραγματεύσεις στον τομέα των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών», αναστέλλεται¹ η εφαρμογή της ρήτρας ΜΕΚ στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, με αποτέλεσμα να μην είναι απαραίτητη και η εφαρμογή των εξαιρέσεων από την ρήτρα ΜΕΚ. Επίσης τα μέρη είναι ελεύθερα να βελτιώσουν, να τροποποιήσουν ή να αποσύρουν οποιοσδήποτε αναλήψεις υποχρεώσεων, χωρίς να προσφέρουν αντισταθμιστικά ανταλλάγματα, μέχρι να υλοποιηθούν τα αποτελέσματα των

1. GATS 2000, THE GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES, EC, 1997

διαπραγματεύσεων, ή μέχρι την ημερομηνία υποβολής της τελικής έκθεσης, στην περίπτωση κατά την οποία θα αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις¹.

Υλοποίηση σημαίνει ότι οι αναλήψεις υποχρεώσεων θα εγγραφούν στους πίνακες υποχρεώσεων των χωρών¹. Στο διάστημα αυτό τα μέρη δεν πρέπει να επιχειρήσουν να βελτιώσουν τη διαπραγματευτική τους θέση και επιρροή και μπορούν να θέτουν υπόψη της ΔΟΥΘΜ στα πλαίσια του εποπτικού της ρόλου, κάθε ενέργεια ή παράλειψη άλλου μέλους την οποία θεωρούν αντίθετη προς τα ανωτέρω¹.

Το περιβάλλον των διεθνών θαλασσίων μεταφορών είναι εν γένει φιλελεύθερο και ανταγωνιστικό. Ορισμένοι από τους περιορισμούς που υπάρχουν σήμερα δεν θα μπορούσαν να καταργηθούν με τους πολυμερείς κανόνες που ήδη ετοιμάζονται. Για την εξασφάλιση, όμως, περαιτέρω απελευθέρωσης και την αποφυγή του κινδύνου υπαναχωρήσεων σε σχέση με το υφιστάμενο καθεστώς ανοικτής πρόσβασης στις αγορές φορτίων, οι διαπραγματεύσεις επικεντρώθηκαν τόσο στην κατάργηση των πρακτικών επιμερισμού του φορτίου μεταξύ των μεταφορέων και μονομερούς κράτησης των φορτίων (πρώτη κατηγορία υπηρεσιών), όσο και στη διευκόλυνση της ολοκλήρωσης των θαλασσίων μεταφορών, με τη χρησιμοποίηση πολλαπλών μεταφορικών μέσων, καθώς και της ελεύθερης διάθεσης των ναυτιλιακών υπηρεσιών (δεύτερη κατηγορία υπηρεσιών). Η τρίτη κατηγορία, η πρόσβαση και η χρησιμοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων, θεωρήθηκε ως¹

απαραίτητο τεχνικό συμπλήρωμα που εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα των μέτρων απελευθέρωσης που έχουν ληφθεί.

Διάφορες χώρες, κυρίως αναπτυσσόμενες, προσπάθησαν να παρουσιάσουν μια ισορροπημένη δέσμη προτάσεων, με την ελπίδα ότι οι χώρες που διαθέτουν μεγάλο στόλο θα ανελάμβαναν τις υποχρεώσεις τους. Ωστόσο, οι Ηνωμένες Πολιτείες φάνηκαν απρόθυμες να εγκαταλείψουν τις μονομερείς τους πρακτικές, αν οι αναπτυσσόμενες χώρες δεν προσέφεραν σοβαρές εγγυήσεις για το άνοιγμα των αγορών τους. Το αποτέλεσμα αυτών των δισταγμών ήταν ότι δεν επιτεύχθη η λεγόμενη «κρίσιμη μάζα» (critical mass) των χωρών που θα ανελάμβαναν υποχρεώσεις απελευθέρωσης. Δεδομένου λοιπόν ότι αφενός δεν υπήρξε συναίνεση για την εξαίρεση του τομέα από το πεδίο εφαρμογής της GATS και ότι αφετέρου δεν αναλήφθηκε καμιά δέσμευση, η απόφαση ήταν να συνεχιστεί η διαδικασία των διαπραγματεύσεων έως τον Ιούνιο του 2000.

Η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει υποβάλει ολοκληρωμένη προσφορά, όπως επίσης και πολλές άλλες χώρες μεταξύ των οποίων η Ιαπωνία και μεγάλες αναπτυσσόμενες, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής δήλωσαν ότι δεν προτίθενται να υποβάλλουν κάποια προσφορά, εάν δεν γίνει πρώτα συμφωνία για την απελευθέρωση των συνδυασμένων μεταφορών (multimodal transport).

Η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη-μέλη, εφόσον δεν κατέστη δυνατόν να εξαιρεθεί ο τομέας της ναυτιλίας από την Συμφωνία των υπηρεσιών, να

εκτιμήσουν τις αρνητικές επιπτώσεις στην απελευθερωμένη διεθνώς ναυτιλία αν αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις. Γι' αυτό πρέπει να γίνει μια τέτοια προσφορά ούτως ώστε να υπάρχει ένα καλό διαπραγματευτικό πακέτο, ώστε οι ΗΠΑ να αναγκαστούν να αναλάβουν την πολιτική τους ευθύνη. Οι ΗΠΑ σε πολλά άλλα θέματα των υπηρεσιών είναι απελευθερωτικές ενώ όσον αφορά την ναυτιλία προστατευτικές. Δεν θα μπορεί να υπάρξει συμφωνία για περαιτέρω απελευθέρωση εάν οι προστατευτικές χώρες δεν καταγράψουν στους καταλόγους τους περιορισμούς τους και ταυτόχρονα να πάρουν ευρείες ΜΕΚ εξαιρέσεις. Οι πιο απελευθερωτικές χώρες αντίστοιχα να μπορούν να καταγράψουν περιορισμούς και ΜΕΚ εξαιρέσεις, στους οποίους θα μπορούν νόμιμα οπιοτεδήποτε στο μέλλον να προσφεύγουν με αποτέλεσμα ένα πολύ πιο περιοριστικό περιβάλλον από ότι είναι σήμερα. Η προστατευτική πολιτική θεωρείται για τις ΗΠΑ ως αναγκαίος όρος για την διατήρηση της ελάχιστης χωρητικότητας που είναι αναγκαία από στρατηγική άποψη. Έτσι θεωρούν ότι από την υπάρχουσα κατάσταση δεν έχουν παρά να ζημιωθούν. Η Ιαπωνία από την πλευρά της έχει δηλώσει ότι δεν προτίθεται να βελτιώσει την προσφορά της, εάν δεν υπάρξει θετική ανταπόκριση από τις Η.Π.Α., ενώ ανάλογη είναι και η θέση και των υπολοίπων Ασιατικών και άλλων χωρών. Έτσι λοιπόν σήμερα και εν όψει των διαπραγματεύσεων της GATS 2000 η κατάσταση είναι να δημιουργηθεί η λεγόμενη «κρίσιμη μάζα» καλών προσφορών από πολλές χώρες, ώστε να γίνει δυνατή η άσκηση ακόμη μεγαλύτερης πολιτικής πίεσης προς τις ΗΠΑ.

5.10 Ελληνική ναυτιλία: Ναυτιλιακή πολιτική, εξελίξεις και προοπτικές μετά την Συμφωνία της GATT και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όπως η Ελλάδα, η ναυτιλία αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους τομείς της οικονομίας, με διεθνή και ποικιλόμορφη δραστηριότητα και προσφορά που ξεπερνά τα στενά οικονομικά πλαίσια.

Ο ρόλος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο εθνικό, ευρωπαϊκό και το παγκόσμιο πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργεί είναι ιδιαίτερα σημαντικός και γι' αυτό πρέπει να εξεταστούν με μεγάλη προσοχή οι εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική και οι προοπτικές που θα έχει στο νέο διεθνές περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας ειδικά μετά την Συμφωνία της GATT και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ελληνική ναυτιλία ανέκαθεν σε όλη την ιστορία της υπήρξε ο κατ' εξοχήν τομέας διεθνοποίησης τόσο της ελληνικής οικονομίας όσο και της κοινωνίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία σήμερα εκτός από την συμβολή της στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας έχει και ρόλο εθνικής ασφαλείας, δεδομένου ότι ο ακτοπλοϊκός της στόλος συνδέει τα πολλά νησιά της Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα. Έχει επίσης ρόλο ευρωπαϊκό καθώς με το μέγεθος αλλά και την ποικιλία των εμπορικών δραστηριοτήτων της συντελεί με περίπου

το 50% στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος έχει και παγκόσμιο ρόλο δεδομένου ότι κατέχει το 16% περίπου του παγκόσμιου στόλου και η ναυτιλία είναι ο μοναδικός τομέας που η Ελλάδα έχει κάποια διαπραγματευτική ισχύ και πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες εξελίξεις των διεθνών οργανισμών στην κατεύθυνση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Έτσι η ελληνική ναυτιλία ενώ απορροφά μόνο ένα ελάχιστο μέρος του εθνικού κεφαλαίου αποδίδει μεγάλα οφέλη σε επενδύσεις παντός είδους, καθώς και στο μεγάλο σήμερα θέμα της απασχόλησης.

Οι πολύ σημαντικές σήμερα αλλαγές που συντελούνται στο μεταβατικό στάδιο που βρίσκεται η ναυτιλία και αφορούν την Ελλάδα αλλά και τις υπόλοιπες χώρες, είναι οι εξής:

- Η μεγάλη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και κατά συνέπεια και η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου που έχει ως άμεσο επακόλουθο την ποσοτική και ποιοτική αύξηση των μεταφορών γενικά και των θαλασσίων μεταφορών ειδικότερα.
- Οι αλλαγές στους θαλάσσιους προορισμούς, η ποικιλία των φορτίων και η αύξηση των αποστάσεων των θαλάσσιων δρόμων με την ανάπτυξη νέων μεγάλων οικονομιών στην Ασία, την Αφρική, την Νότιο Αμερική που απαιτούν όλο και πιο πολύ νέου τύπου πλοία.
- Οι νέοι κανονισμοί σε θέματα ασφαλείας των πλοίων και των πληρωμάτων καθώς και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δημιουργούν νέες ανάγκες στις ναυπηγικές κατασκευές, την

ναυσιπλοία, την ασφάλιση, την τεχνολογία αποφυγής ατυχημάτων και κατά συνέπεια την δημιουργία νέων αναγκών στις υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση αυτών.

- Οι αλλαγές που συντελούνται στους τρόπους χρηματοδότησης προσφέρουν κι' αυτοί νέες επενδυτικές ευκαιρίες και με την σειρά τους δημιουργούν σειρά ολόκληρη υπηρεσιών που διευρύνουν τον χώρο των έμμεσων οικονομικών λειτουργιών που προκαλεί η ναυτιλιακή επιχειρησιακή δραστηριότητα.
- Η ραγδαία ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων και η μεγάλη αύξηση των μετακινήσεων, σε συνδυασμό με την σύγχρονη απαίτηση για ποιότητα έχουν μεταβάλει το σκηνικό στον χώρο της ακτοπλοίας και των κρουαζιερόπλοιων και θα τον μεταβάλλουν ακόμα περισσότερο στο εσωτερικό της Ε.Ε. και ειδικότερα στην Ελλάδα μετά την άρση του καμποτάζ.
- Τέλος υπάρχει το σημαντικότερο θέμα της ανατροπής των διεθνών δεδομένων και της σχέσης μεταξύ των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών και των νέων αναπτυσσόμενων κυρίως χωρών στο θέμα των λεγόμενων σημαιών ευκαιρίας.

Η ελληνική ναυτιλία έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, που μεταξύ τους είναι αντιφατικές. Έτσι η μια μορφή ιδιαιτερότητας είναι η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία, που έχει μεγάλο ειδικό βάρος στην Ε.Ε. αλλά και στους άλλους διεθνείς οργανισμούς, ενώ από

την άλλη υπάρχει στην ακτοπλοία το θέμα του καμποτάζ, της υποαπασχόλησης των ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών, καθώς και της ανεργίας αυτού του κλάδου.

Για την ελληνική ναυτιλία γενικά το κύριο σημείο που πρέπει να την απασχολεί σε ότι αφορά το μέλλον της είναι η ισορροπία μεταξύ των βασικών εθνικών αναγκών της και της αναπόφευκτης λειτουργίας της εντός του νέου ανταγωνιστικού διεθνούς περιβάλλοντος.

Η πολιτική της Ελλάδας εντός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να επιδιώκει την δημιουργία υγιούς ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας. Έτσι για την Ελλάδα η πολιτική των παράλληλων ή δεύτερων νηολογίων, η βελτίωση στην εκπαίδευση των ναυτικών και η επάρκεια προσωπικού, η εξειδίκευση σε ορισμένους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η ανάπτυξη των ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων και του συνόλου των λιμενικών υπηρεσιών, των τηλεπικοινωνιών αποτελούν τα σωστά μέτρα για το μέλλον, για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα να λειτουργήσει ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Παράλληλα η Ελλάδα πρέπει να παίζει ρόλο ανάλογο των μεγάλων ναυτιλιακών της δυνάμεων για την εφαρμογή των ναυτιλιακών κανονισμών της Ε.Ε., με επιμονή στη απελευθέρωση των θαλασσίων μεταφορών και της κατάργησης κάθε είδους επιδοτήσεων και κρατικού προστατευτισμού. Εκτός των παραπάνω η Ελλάδα, όπως θα αναφερθεί και παρακάτω αναλυτικότερα, πρέπει να ζητήσει και πιθανότατα να απαιτήσει την εξαίρεση της ναυτιλίας από το πλαίσιο της GATS. Ο κύριος

στόχος της πρέπει να είναι η επίτευξη διεθνών συμφωνιών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος χωρίς όμως υπέρμετρη επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και με γενική ισχύ για όλες τις χώρες.

Οι θέσεις της Ελλάδας πρέπει να επιδιώκουν την διατήρηση της στενής σχέσης της ναυτιλίας της με την ελληνική οικονομία και ιδιαίτερα με την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τις υπηρεσίες και το ναυτεργατικό δυναμικό. αλλά η στενή αυτή σχέση πρέπει να συμβιβάζεται διαρκώς με τον ρόλο της ως βασικού παράγοντα της ναυτικής ισχύος της Ε.Ε. και έτσι πρέπει να συνεχίσει για την δημιουργία μιας ελεύθερης, ανταγωνιστικής, ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον διεθνούς ναυτιλίας.

Ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολεί σήμερα την ελληνική ναυτιλία είναι αυτό της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, δεδομένου ότι η χρηματοδότηση των περισσότερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων κυριαρχείται από τις ξένες τράπεζες με ποσοστό συμμετοχής των άνω του 90%. Έτσι εάν υπολογιστεί ότι η αξία του ελληνόκτητου στόλου με περίπου 3300 πλοία και σύνολο ολικής χωρητικότητας 130 εκατομμύρια T.N.B. ανέρχεται περίπου σε 30 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, η χρηματοδότησή του αντιστοιχεί σε περίπου 12 δισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α., εκ των οποίων τα 11 δισεκατομμύρια προέρχονται από ξένες τράπεζες¹. Η προέλευση των 10 βασικών τραπεζών που είναι οι κύριοι χρηματοδότες της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι 3 τράπεζες

από τις ΗΠΑ, 2 από το Ηνωμένο Βασίλειο, 2 από την Γερμανία, 2 από την Ολλανδία και 1 από την Γαλλία.

Τελευταία πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες προσφεύγουν εκτός από την χρηματιστηριακή αγορά και στις διεθνείς κεφαλαιαγορές με την έκδοση ομολόγων υψηλού κινδύνου(junk bonds) που απευθύνονται συνήθως σε Αμερικανούς θεσμικούς επενδυτές.

Επίσης υπάρχουν ορισμένες μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, κυρίως δεξαμενόπλοιων αλλά και φορτηγών χύδην, που έχουν στραφεί σε ξένα χρηματιστήρια, όπως του Όσλο και της Νέας Υόρκης, προς εξεύρεση χρηματοδοτικών πόρων.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση θεωρείται γενικά και για τις τράπεζες, αλλά και για τους πλοιοκτήτες, ως επένδυση υψηλού κινδύνου λόγω των απότομων και μεγάλων διακυμάνσεων των ναύλων καθώς και της αξίας των πλοίων.

Η παγκοσμιοποίηση στην οικονομία έχει επιφέρει μεγάλες αλλαγές στην λειτουργία του τραπεζικού συστήματος διεθνώς και έχει επηρεάσει επίσης και την δομή του. Σήμερα οι τράπεζες σ' όλο τον κόσμο αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα, περισσότερο στις αναπτυσσόμενες οικονομικά χώρες παρά στις αναπτυσσόμενες. Οι λόγοι γι' αυτό είναι οι πολλές και διαφορετικές μορφές εναλλακτικών ανταγωνιστικών προϊόντων που προσφέρονται από διάφορους οικονομικούς οργανισμούς εκτός από τις τράπεζες, όπως είναι οι εταιρείες των αμοιβαίων κεφαλαίων, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι χρηματιστηριακές εταιρείες, που έχουν ως αποτέλεσμα την μείωση των τραπεζικών καταθέσεων.

Επίσης πολλές αναπτυγμένες χώρες έχουν εισαγάγει στην νομοθεσία τους κανονιστικές διατάξεις, που διέπουν την σχέση ιδίων κεφαλαίων των τραπεζών προς τον παρεχόμενο συνολικό δανεισμό τους. Έτσι η μόνιμα επιδιωκόμενη προσπάθεια των τραπεζών για συνεχή αύξηση της κερδοφορίας τους, τόσο σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια τους όσο και σε απόλυτους αριθμούς, φαίνεται ότι θα είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθεί και γι' αυτό επιβάλλεται να προωθήσουν αλλαγές στην στρατηγική και στην τακτική τους. Ακόμη η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, όπως σ' όλες τις επιχειρήσεις, έχει ήδη ως αποτέλεσμα τις εξαγορές και τις συγχωνεύσεις μεταξύ πολλών μεγάλων τραπεζών, καθώς επίσης και χρηματοδοτικών οργανισμών, αλλά ακόμη και με άλλες επιχειρήσεις στη προσπάθεια δημιουργίας τέτοιων εξειδικευμένων υπηρεσιών, που να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα προϊόντων και υπηρεσιών με πιθανή μείωση των πιστωτικών κινδύνων.

Ο ρόλος των τραπεζών απέναντι στην ελληνική ναυτιλία θα είναι στο μέλλον αρκετά διαφορετικός απ' ότι ήταν έως σήμερα. Η ναυτιλία γενικά ως γνωστόν έχει ανάγκη χρηματοδότησης με μεγάλα κεφάλαια, ενώ σύμφωνα με την άποψη των τραπεζών, ελληνικών και ξένων, η ελληνική ναυτιλία κυρίως αυτή των πλοίων της μεταφοράς των φορτίων χύδην έχει προβλήματα, που αφορούν περισσότερο την λειτουργική δομή της και όχι την τεχνογνωσία της. Ειδικότερα όσον αφορά την σημερινή πραγματικότητα στην χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας θεωρείται κατά την άποψη των τραπεζών, ότι ένας ιδιαίτερα ανασταλτικός παράγοντας σε σχέση με την μελλοντική ανταγωνιστική

της ανάπτυξης, είναι η οικογενειακρατική μορφή και νοοτροπία της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, λόγω του ότι συνήθως οι τραπεζική χρηματοδότηση γίνεται για την αγορά παλαιών και μεταχειρισμένων πλοίων. Έτσι, παρ' όλες τις μεγάλες δυνατότητες ρευστότητας που έχουν σήμερα οι τράπεζες για να χρηματοδοτήσουν νέες ναυτιλιακές επενδύσεις, και λόγω του υψηλού επενδυτικού κινδύνου που έχει η ναυτιλία γενικά και ιδιαίτερα η ελληνική, πολύ δύσκολα προωθούν χρηματοδοτήσεις για μεταχειρισμένα και παλαιά πλοία, καθώς επίσης και σε μη καταξιωμένους και γνωστούς πλοιοκτήτες και διαχειριστές. Οι τράπεζες προτιμούν να περιορίσουν τους πιστωτικούς τους κινδύνους και την αύξηση των εσόδων τους παρά να χρηματοδοτήσουν, όπως έκαναν παλαιότερα, σε προβληματικούς και μη ανταγωνιστικούς τομείς της ναυτιλίας, όπως π.χ. είναι σήμερα ο τομέας των πλοίων-ψυγείων. Από την άλλη πλευρά οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές προσπαθούν να μεγιστοποιήσουν τα έσοδά τους και τα κέρδη τους με δανειακά κεφάλαια με αποτέλεσμα τον υπερδανεισμό των επιχειρήσεών τους.

Έτσι λοιπόν έχοντας υπόψη τα παραπάνω και θεωρώντας ότι στο μέλλον οι τράπεζες δύσκολα πλέον θα αλλάξουν την πολιτική και στρατηγική τους, θα πρέπει κατ' ανάγκη οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές να επιζητούν χρηματοδοτικές επενδύσεις για νεότευκτα πλοία, όπως επίσης να εκσυγχρονίσουν τις εταιρείες τους με σωστή στελέχωση των υπηρεσιών τους και να έχουν διαφάνεια και μακροπρόθεσμη στρατηγική.

Συμπερασματικά μπορεί να προβλεφθεί ότι μελλοντικά στις σχέσεις μεταξύ των τραπεζών ως χρηματοδοτών και των πλοιοκτητών-διαχειριστών ως χρηματοδοτούμενων, ο ρόλος των τραπεζών, λόγω της εμπειρίας που ήδη έχουν, καθώς και των εξειδικευμένων υπηρεσιών που μπορούν να προσφέρουν, δεν θα είναι πια ο ίδιος, αλλά θα διευρυνθεί και θα λάβει πλέον γενικά την μορφή του οικονομικού συμβούλου.

Όσον αφορά τα επίπεδα ασφαλείας των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων σήμερα είναι πολύ καλύτερα από ότι ήταν στο παρελθόν, δεδομένου ότι το ποσοστό ατυχημάτων ιδιαίτερα των πλοίων με ελληνική σημαία βρίσκεται στα ίδια περίπου επίπεδα με τον μέσο όρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ειδικότερα το ποσοστό που αφορά τις ανθρώπινες απώλειες των ελληνικών επιβατηγών πλοίων είναι από τα χαμηλότερα στο κόσμο, ενώ μόνο τα ελληνόκτητα φορτηγά πλοία με ξένη σημαία ευκολίας έχουν κάπως υψηλότερα ποσοστά απωλειών. Η ελληνική και η ελληνόκτητη ναυτιλία έχουν το μεγάλο πρόβλημα της επάνδρωσης των πλοίων τους, το οποίο είναι και ποσοτικό αλλά και ποιοτικό λόγω της συνεχούς μείωσης του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών και της ανάγκης αυξημένων προσόντων για να ανταποκριθούν στις ραγδαίες εξελίξεις της ναυτικής τεχνολογίας.

Το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης έχει τεράστια σημασία για την ελληνική ναυτιλία και την βιωσιμότητά της. Γι' αυτό χρειάζεται να ληφθούν από τις αρμόδιες αρχές διάφορα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση

της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτιλιακής εξειδίκευσης για την καλύτερη ανταπόκριση στις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε να προσελκυστούν περισσότεροι νέοι ναυτικοί, όπως:

- την παροχή κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- την αναδιοργάνωση των προγραμμάτων σπουδών στις παραγωγικές σχολές του εμπορικού ναυτικού και την παράλληλη επεξεργασία νόμου πλαισίου για την ναυτική εκπαίδευση
- την εφαρμογή της εναλλακτικής εκπαίδευσης και στα συμβεβλημένα με το NAT πλοία
- την δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών υψηλού επιπέδου από τα ελληνικά ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων είναι 18 έτη έναντι 15 ετών της παγκόσμιας. Ο ρυθμός ανανέωσης των επίσης είναι βραδύτερος από τον αντίστοιχο της παγκόσμιας, ενώ τα υπό ελληνική σημαία πλοία έχουν μεν μικρότερη μέση ηλικία αλλά ο ρυθμός ανανέωσης των δεν είναι ικανοποιητικός.

Επίσης πρέπει να επισημανθεί ότι οι οικονομικές απαιτήσεις του Αμερικανικού νόμου OPA '90, που αναφέρεται στην προστασία της θάλασσας από την ρύπανση, είναι εξουθενωτικές για τους πλοιοκτήτες, που σημαίνει ότι για την διακίνηση αγαθών όπου ισχύει ο νόμος αυτός, αυξάνεται κατά πολύ το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Άλλο πολύ σοβαρό θέμα είναι ένα σχέδιο οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αφορά τους όρους αμοιβής και απασχόλησης των ναυτικών που

είναι πολίτες της Ε.Ε., οι διατάξεις του οποίου δημιουργούν ένα νέο νομικό καθεστώς που διαχωρίζει την πολιτική των χωρών της Ε.Ε. από τον υπόλοιπο κόσμο. Σύμφωνα μ' αυτό θα πρέπει να ισχύουν οι ίδιοι όροι αμοιβής και απασχόλησης των ναυτικών που είναι πολίτες της Ε.Ε. και για τους ναυτικούς που προέρχονται από τρίτες χώρες για εργασία επί κοινοτικών πλοίων.

Στην Ελλάδα οι αρμόδιοι φορείς της πλοιοκτησίας της ποντοπόρου ναυτιλίας, όπως είναι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, καθώς και άλλοι, όπως η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, προτείνουν να λάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διάφορα μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας και την μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

Ως παράδειγμα αναφέρονται από τους φορείς αυτούς τα μέτρα που λαμβάνουν και η πολιτική που ακολουθείται από διάφορες άλλες χώρες:

- οι άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, ΗΠΑ)

- οι ενισχύσεις για την απόκτηση κεφαλαιουχικών αγαθών που συνδέονται με την παροχή θαλασσίων υπηρεσιών

- η επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολό τους (Δανία, Φινλανδία) ή στο μισό (Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο)

- η πλήρης φοροαπαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών (Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο) ή πολύ χαμηλή φορολογία τους(Φινλανδία, Ισπανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Ιταλία)

- οι αυξημένες αποσβέσεις και οι μειωμένοι συντελεστές φορολογίας ποντοπόρων πλοίων (Γερμανία, Ιαπωνία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Ιταλία)

- η κρατική επιχορήγηση και κάλυψη του 50% των εξόδων επαναπατρισμού του πληρώματος (Φινλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο)

- οι κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος (Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Ολλανδία, Πορτογαλία)

- η σύσταση διεθνών ή παράλληλων νηολογίων (Νορβηγία, Δανία, Γερμανία, Γαλλία, Πορτογαλία, Φινλανδία).

Έτσι ενώ οι χώρες αυτές έχουν σχεδόν απελευθερώσει τον τομέα της επιλογής των πληρωμάτων ή επιδοτούν την πρόσληψη ημεδαπών ναυτικών, η ελληνική πλοιοκτησία επιθυμεί μέτρα που να αφορούν περαιτέρω μείωση της επάνδρωσης των πλοίων τους από έλληνες ναυτικούς.

Το βασικό ερώτημα που θέτουν οι φορείς της ελληνικής πλοιοκτησίας προς τους αρμόδιους του Υ.Ε.Ν. για να τους πείσουν να λάβουν κάποια κατά την γνώμη τους απαραίτητα μέτρα, είναι εάν επιθυμούν στο μέλλον η ελληνική ναυτιλία να αποτελεί μια ισχυρή ναυτιλία με 10-15.000 Έλληνες ναυτικούς ή να είναι ένας μικρός στόλος με 20.000 ανέργους.

Ειδικότερα στην Ελλάδα ο τομέας των κρουαζιερόπλοιων και των διεθνών πλόων θεωρείται πάρα πολύ σημαντικός και πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω, ενώ το ίδιο ισχύει και για τον κλάδο της θαλάσσιας περιήγησης και του επαγγελματικού γιώτινγκ.

Η παγκόσμια τουριστική βιομηχανία βρίσκεται σήμερα, όπως και άλλοι τομείς, σε μια καθοριστική φάση διαρθρωτικών αλλαγών και γι' αυτό όλες οι χώρες προσπαθούν να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να προσαρμόσουν την τουριστική τους προσφορά ενόψει της αυξανόμενης ζήτησης στο μέλλον¹. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιερόπλοιων η ζήτηση της κρουαζιέρας παγκοσμίως αυξήθηκε τα τελευταία 25 χρόνια με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 9%, το 1996 διακινήθηκαν 6,3 εκατομμύρια επιβάτες παγκοσμίως και εκτιμάται ότι το έτος 2010 ο αριθμός αυτός θα ανέλθει στα 9 εκατομμύρια επιβάτες. Δεσπόζουσα θέση στην αγορά αυτή έχει η Β. Αμερική με ποσοστό 76% έναντι 17% της ευρωπαϊκής αγοράς. Οι ανακατατάξεις γίνονται ήδη και θα συνεχίσουν να γίνονται στην δομή της αγοράς και στην διάρθρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον κλάδο είναι συγχωνεύσεις, εξαγορές και στρατηγικές συμμαχίες. Θεωρείται όμως βέβαιο ότι οι αλλαγές αυτές θα οδηγήσουν στο γιγαντισμό ολίγων εταιρειών και έτσι θα έχουμε ένα καθεστώς ολιγοπωλιακού χαρακτήρα και ανταγωνισμού¹. Για τους λόγους αυτούς η πολιτική που πρέπει να ακολουθήσουν οι άλλες μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες του κλάδου είναι η ανανέωση του στόλου τους με νεότερα πλοία, οι ναυπηγήσεις πλοίων νέας τεχνολογίας, η αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός των εταιρειών και η πλήρης συμμόρφωση των στις απαιτήσεις των διεθνών κανόνων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και στην εφαρμογή του Διεθνούς Συστήματος Διασφάλισης Ποιότητας (ISM).

Το κυριότερο όμως πρόβλημα, που έχουν τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια και λιγότερο τα πλοία διεθνών πλόων, είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, ειδικότερα όσον αφορά την επάνδρωσή τους στην οργανική σύνθεση με χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα χωρίς σ' αυτά να συμπεριλαμβάνεται και το ξενοδοχειακό προσωπικό, δηλαδή οι θαλαμηπόλοι και οι μάγειρες.

Σύμφωνα με την εταιρεία συμβούλων «Ocean Shipping Consultants», τα επόμενα χρόνια έως το 2005, η αγορά όσον αφορά τις κρουαζιέρες στην Μεσόγειο Θάλασσα πρόκειται να έχει μεγάλη άνθηση και κατ' επέκταση αύξηση σε σχέση με το σύνολο των επιβατών. Σήμερα, ενώ ο αριθμός των πλοίων που απασχολούνται στον χώρο αυτό έχει μείνει σταθερός από το 1992, υπάρχει μια αύξηση στον συντελεστή «ημέρες×κρεβάτια»(bed ×days) της τάξης περίπου στο 130%, αντιστοιχεί δηλαδή περισσότερο στις ημέρες της κρουαζιέρας παρά στο σύνολο των κρεβατιών. Στην Μεσόγειο σήμερα απασχολούνται 56 εταιρείες που διαχειρίζονται 118 πλοία, ενώ υπάρχουν υπό παραγγελία και άλλα 50 πλοία. Οι προβλέψεις όσον αφορά την ζήτηση των επιβατών από περίπου 1.000.000 επιβάτες για το 1998, ανέρχονται σε 1.200.000 για το 2000, σε 1.500.000 για το 2002 και λίγο πιο κάτω από τα 2.000.000 για το 2005, ενώ οι περισσότεροι επιβάτες θα προέρχονται από το Ηνωμένο Βασίλειο, την Γερμανία, την Ιταλία και την Γαλλία.

Για να ανταποκριθεί η ελληνική ναυτιλία των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων διεθνών πλόων στα νέα αυτά δεδομένα απαιτούνται αλλαγές σε όλα τα

επίπεδα της οργάνωσης και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κλάδου, όπως επίσης και η όποια βοήθεια των αρμόδιων υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν., ιδιαίτερα όσον αφορά το ναυτεργατικό ζήτημα.

Σε γενικές γραμμές τα ίδια, όπως παραπάνω, ισχύουν για όλους τους επί μέρους τομείς της ελληνικής αλλά και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, έτσι ώστε να μπορέσει αυτή να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις και τις προοπτικές ανάπτυξής της. Η ναυτιλία είναι γνωστό ότι υπόκειται και επηρεάζεται άμεσα από τις όποιες αλλαγές συμβαίνουν στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου κυρίως δραστηριοποιείται, και γι' αυτό χρειάζεται να διαμορφώνονται κάθε φορά νέες στρατηγικές και επιλογές για την στήριξη και την ανάπτυξή της.

Η ναυτιλία για την Ελλάδα έχει ανάγκη διαμόρφωσης μιας πολιτικής που να στηρίζει τόσο την ποντοπόρο ναυτιλία, που είναι μια σημαντική παράμετρος της εθνικής οικονομίας, όσο και την ακτοπλοία που αποτελεί εξίσου πρωτεύοντα παράγοντα ανάπτυξης της χώρας, εξασφαλίζοντας την οικονομική και κοινωνική συνοχή της, διαδραματίζοντας ταυτόχρονα ένα σπουδαίο ρόλο στην τουριστική της ανάπτυξη, καθώς επίσης και σε άλλες δραστηριότητες που επιδρούν και επηρεάζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία στο σύνολο της λαμβάνοντας υπόψη και τις κοινωνικές παραμέτρους.

Όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία η ελληνική εμπορική ναυτιλία για να διατηρήσει μια από τις πρώτες θέσεις στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα,

πρέπει να προσαρμοστεί στις διεθνείς απαιτήσεις και στο εκάστοτε διαμορφούμενο διεθνές περιβάλλον.

Η ακτοπλοία, λόγω της ιδιόμορφης γεωγραφικής ανάπτυξης της Ελλάδας, συμβάλλει στην γεωγραφική ενότητα, στην κοινωνική συνοχή και στην οικονομική ανάπτυξη πολλών περιοχών της χώρας με την αναδιοργάνωση των θαλασσίων συγκοινωνιών και την γρήγορη και ασφαλή μεταφορά του επιβατικού κοινού και των προϊόντων των και κατά συνέπεια στην εν γένει βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας.

Η Ελλάδα σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτιλιακού Ινστιτούτου της Βρέμης διαθέτει τον μεγαλύτερο επιβατηγό στόλο στην Ευρωπαϊκή Ένωση με ποσοστό 27%, 243 πλοία επί συνόλου 921, ενώ η δεύτερη Ιταλία κατέχει το 21% του συνόλου, με 195 πλοία. Η ακτοπλοία ως μια εγχώρια οικονομική δραστηριότητα θα πρέπει να λειτουργήσει με βάση τις συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς που σημαίνει της ελεύθερης αγοράς. Στην Ελλάδα βρίσκεται ακόμη όμως υπό καθεστώς κρατικού προστατευτισμού δεδομένου ότι το κράτος καθορίζει τον τρόπο δραστηριότητας, τις γραμμές, τους ναύλους και την επάνδρωση των πλοίων.

Επειδή όμως μετά το έτος 2004 το καμποτάζ θα αρθεί εντός των κοινοτικών ορίων και θα υπόκειται πλέον στο ενιαίο νομοθετικό καθεστώς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ακτοπλοία πρέπει ήδη να αρχίσει να προσαρμόζεται στα νέα διεθνή οικονομικά δεδομένα. Ο τομέας της επιβατηγού ακτοπλοίας κάνει ήδη κάποια δειλά βήματα προετοιμασίας για τις συνθήκες της ελεύθερης

αγοράς. Επίσης θεωρείται ότι το υπάρχον καθεστώς της έκδοσης των αδειών σκοπιμότητας έχει τελικά δημιουργήσει στον κλάδο αυτό ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Το σημαντικότερο όμως πρόβλημα που έχει σήμερα η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία είναι η μεγάλη ηλικία των πλοίων της και το υψηλό κόστος ανανέωσής των. Αντίστοιχα επίσης πολύ μεγάλη είναι και η ακαταλληλότητα της λιμενικής υποδομής, καθώς και η αδυναμία των πολλών λιμανιών να εξυπηρετήσουν τον αυξανόμενο αριθμό επιβατών και οχημάτων, όταν ειδικά για τα νέου τύπου πλοία καταμαράν κάθε τέτοιο πλοίο, όσον αφορά τον ασφαλή ελλιμενισμό του, έχει τελείως διαφορετικές ανάγκες.

Όπως ήδη αναφέρθηκε το μέλλον θα κυριαρχείται σχεδόν σε όλους τους τομείς της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας από συγχωνεύσεις, εξαγορές και την δημιουργία οικονομικών γιγάντων. Έτσι σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας έχουν αρχίσει να δημιουργούνται τεράστιοι στόλοι δεξαμενόπλοιων, όπως επίσης εταιρειών τακτικών γραμμών, αλλά και κρουαζιερόπλοιων.

Ο βασικότερος λόγος που γίνονται οι κάθε μορφής συγχωνεύσεις είναι η μείωση του λειτουργικού κόστους ανά επιβάτη ή ανά ημέρα και με τον τρόπο αυτό να βελτιωθεί η κερδοφορία του πλοίου και η οικονομική θέση του σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Ειδικότερα όμως και όσον αφορά το ίδιο το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου το σημαντικότερο είναι γίνει σ' αυτό η ορθολογικότερη επάνδρωση και η εκπαίδευση του πληρώματος του, λόγω των νέων αυτοματοποιημένων πλοίων που έχουν ανάγκη μικρότερου πληρώματος.

Ο κρατικός προστατευτισμός, που ισχύει στην ελληνική ακτοπλοία εμποδίζει προς το παρόν τέτοιες τάσεις γιγαντισμού αφού οι επιχειρηματικές δραστηριότητες δεσμεύονται, ενώ έχουν εισβάλλει μονοπωλιακές καταστάσεις σε ορισμένες γραμμές.

Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες θεωρούν ότι μετά την άρση του καμποτάζ, οι αλλοδαπές εταιρείες δύσκολα θα δραστηριοποιηθούν αυτόνομα στην Ελλάδα, αλλά πολύ πιθανόν θα εισέλθουν με την μορφή συμπράξεων ή/και συνεργασιών. Βασικό επιχείρημα γι' αυτό είναι ότι στις γραμμές της Αδριατικής, όπου δεν ισχύει το προνόμιο της ακτοπλοίας, οι ελληνικές εταιρείες πλοίων διεθνών πλόων που διαχειρίζονται νέα και γρήγορα πλοία, κινούνται σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και αποτελούν την μεγαλύτερη δύναμη.

Στο μέλλον η ακτοπλοία θα υπαχθεί πλήρως στην ευρωπαϊκή νομοθεσία με αποτέλεσμα να ακολουθεί τα πρότυπα που θέτουν τα κοινοτικά όργανα, όπως για παράδειγμα σε σχέση με την ναυπήγηση των πλοίων, τον τρόπο λειτουργίας της επιχειρηματικής δραστηριότητας και τις διαδικασίες καταμέτρησης και καταγραφής των στοιχείων των επιβατών. Οι κανονισμοί των διεθνών οργανισμών αποτελούν το πλαίσιο για την λειτουργία της ακτοπλοίας και ειδικά σε θέματα όπως η εκπαίδευση και η κατάρτιση των πληρωμάτων, όπως για παράδειγμα η σύμβαση STCW '95 που μεταβάλλει το καθεστώς της ναυτικής εκπαίδευσης παγκοσμίως. Οι διεθνείς κανονισμοί ενσωματώνονται στο κοινοτικό δίκαιο και ισχύουν εντός των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για να αντιμετωπιστεί στο μέλλον το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς στις ακτοπλοϊκές θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδας, τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν ήδη εκπονήσει ένα πολυδιάστατο και ιδιαίτερα δαπανηρό πρόγραμμα ανάπτυξής τους, με την επωνυμία «Αριάδνη», που προβλέπει¹:

1. την ριζική αναμόρφωση της δομής του δικτύου των ακτοπλοϊκών γραμμών μέσω θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων, έτσι ώστε το νέο σύστημα να αποκαθιστά τη συνέχεια του εθνικού χώρου, συνδέοντας αποτελεσματικά τις νησιωτικές και χερσαίες περιοχές της χώρας, αλλά προσφέροντας πρόσβαση και στον ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο.
2. την παροχή κινήτρων και την δημιουργία κατάλληλου κλίματος που θα ωθήσουν στην ανανέωση του γερασμένου ακτοπλοϊκού στόλου.
3. την ταυτόχρονη ανάπτυξη της λιμενικής και χερσαίας υποδομής σε περισσότερα από 100 λιμάνια της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας.
4. την δημιουργία ευκαιριών για την ανάπτυξη της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας μέσω της ανάληψης κατασκευαστικού έργου.

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα καλύπτει τις γραμμές εσωτερικής ακτοπλοίας με Ε/Γ-Ο/Γ μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των λιμένων της νησιωτικής χώρας, καθώς και μεταξύ των νησιωτικών λιμένων. Επίσης, την μικρών φορτηγών ακτοπλοία (φορτηγά διαφόρων τύπων μέχρι 1000 TNB), η οποία εξυπηρετεί τα νησιά τις συνδυασμένες μεταφορές με

διασύνδεση του οδικού δικτύου με τις θαλάσσιες μεταφορές και τέλος την τουριστική ακτοπλοία.

Με βάση το νέο αυτό πρόγραμμα προβλέπεται η αντικατάσταση του σημερινού μονοπολικού δικτύου μεταφορών με ένα νέο λειτουργικό πολυκομβικό δίκτυο. Το νέο αυτό δίκτυο θα αποτελείται από ζώνες, οι οποίες θα περικλείουν συγκεκριμένες νησιωτικές περιοχές και στις οποίες δημιουργούνται:

- Λιμάνια προέλευσης / Προορισμού: θα είναι τα ηπειρωτικά ή νησιωτικά εκείνα λιμάνια όπου γεννάται ή καταλήγει η κίνηση.
- Κόμβοι: τα λιμάνια που θα χρησιμεύουν ως σημείο μεταβίβασης - μεταφόρτωσης και αλλαγής κατεύθυνσης της κίνησης.
- Πόλοι έλξης: Τα λιμάνια τα οποία αν και δεν είναι κόμβοι αποτελούν όμως για τα δεδομένα του δικτύου μεγάλη πηγή/προορισμό.
- Γραμμές κορμού ή διαγέφυρες: αποτελούν τις γραμμές που κατά τεκμήριο ενώνουν κόμβους του δικτύου, ενώ μπορεί να συμπεριλαμβάνουν και πόλους έλξης.
- Γραμμές ανταποκρίσεων ή τοπικές γέφυρες: θα είναι οι γραμμές που ενώνουν κόμβους του δικτύου με δευτερεύοντα λιμάνια.

Μετά τα όσα αναπτύχθηκαν παραπάνω, ο σκοπός της παρούσης μελέτης ήταν να διερευνηθεί ο ρόλος των διεθνών οργανισμών που σχετίζονται με την ελληνική εμπορική ναυτιλία, όπως ΕΟΚ, ΙΜΟ, ΟΟΣΑ, UNCTAD, ΙΛΟ και

ΠΟΕ και να αναλυθεί η εξέλιξή τους, όσον αφορά τις προοπτικές που θα έχουν στη χάραξη της μελλοντικής ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η μελλοντική ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας θα εξαρτηθεί από το εάν και κατά πόσον θα καταπολεμηθεί ο προστατευτισμός και θα απελευθερωθεί το διεθνές εμπόριο. Ειδικότερα για τις θαλάσσιες μεταφορές η καταπολέμηση του ναυτιλιακού προστατευτισμού θα χρησιμοποιηθεί στο μέλλον ως μέσο για την μεγιστοποίηση της απόδοσης της ναυτιλίας.

Αντίστοιχες όμως εξισορροπητικές ανάγκες αντιμετωπίζουν αρκετές χώρες της Ε.Ε., αλλά και η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση ως σύνολο και γι' αυτό επιδιώκεται ο επανακαθορισμός της πολιτικής της με βάση τις δυσκολίες των κρατών-μελών που πρέπει να αντιμετωπίσουν αλλά και την αναγνώριση του διεθνούς χαρακτήρα του τομέα της ναυτιλίας.

Κατ' αρχήν, όσον αφορά την παγκόσμια οικονομία πρέπει να μελετηθεί η αναδιάρθρωση που γίνεται τα τελευταία χρόνια στην γεωγραφική κατανομή της παραγωγής, δεδομένου ότι πλέον η ροή των εμπορευμάτων εξαρτάται από αυτήν.

Οι διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις επηρεάζουν άμεσα και έμμεσα τα προβλήματα που αφορούν την ναυτιλία και στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Διεθνείς οργανισμοί όπως η UNCTAD, παρόλο που έχουν προς το παρόν παγώσει όπως έχει ήδη προαναφερθεί μπορεί στο μέλλον να επανενεργοποιηθούν και πιθανόν να συζητηθούν σημαντικότερα θέματα, που αφορούν άμεσα την ελληνική ναυτιλία, όπως η αναθεώρηση του Κώδικα

Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών ενώ συγχρόνως τα αναπτυσσόμενα κράτη είχαν αρχίσει να σκέπτονται για επέκταση ενός τέτοιου Κώδικα όχι μόνο για τους ανεξάρτητους μεταφορείς (outsiders) των Τακτικών Γραμμών, αλλά και σε όλα τα φορτία χύδην, πράγμα που πλήττει ευθέως και άμεσα την ελληνική ναυτιλία. Άλλοι οργανισμοί όπως ο ILO, όπου συζητούνται σημαντικά ναυτεργατικά θέματα, ο Ο.Ο.Σ.Α., στον οποίο συμμετέχουν όλες οι αναπτυγμένες χώρες (πρώην Ομάδα Β της UNCTAD) και άλλα συνθέτουν ένα ευρύτατο φάσμα διεθνών θεμάτων, όπου απαιτείται εξειδικευμένη ανάλυση.

Ιδιαίτερη όμως σημασία και βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό(IMO).

Κατ' αρχήν στον IMO, ο οποίος τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει πλέον την πολιτική του, και από καθαρά τεχνολογικός-τεχνοκρατικός οργανισμός, μέσω του οποίου συνήθως οι βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες προωθούσαν τα νέα προϊόντα τους, φιλοδοξεί να μεταβληθεί σε οργανισμό που θα κάνει και πολιτική με σημείο αναφοράς το αξιόπλοο του σκάφους, δηλαδή το κατά πόσον καλά συντηρημένο ή υποσυντήρητο είναι ένα πλοίο. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να δοθεί στο σημείο αυτό στον νέο αμερικανικό νόμο OPA'90, σε σχέση με την ευθύνη των πλοιοκτητών για την πετρελαιορύπανση των αμερικανικών ακτών και το Μνημόνιο Αλληλοκατανόησης(MOU) για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια, δεδομένου ότι και η Ε.Ε. προτείνει στενή συνεργασία με τον IMO για θέματα που άπτονται της ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου

περιβάλλοντος μέσω του Μνημονίου για τον αυστηρό έλεγχο των εμπορικών πλοίων στα λιμάνια της Κοινότητας.

Όπως διαφαίνεται αυτό το θέμα θα επηρεάσει πολύ τα νηολόγια των σημαιών ευκαιρίας, άλλων τρίτων χωρών αλλά πιθανότατα και το ελληνικό, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι η ελληνική ναυτιλία εξαρτάται από την διεθνή αγορά ναύλων και τη διεθνή χρηματοδότηση, πράγμα που σημαίνει ότι καθίσταται περισσότερη ευάλωτη σε διάφορες μορφές διακρίσεων.

Σε αυτό το θέμα λοιπόν και λόγω της αβεβαιότητας που πλήττει τις διεθνείς χρηματαγορές και την αναταραχή στην Ευρώπη από την εφαρμογή του Ενιαίου Νομισματικού Συστήματος, θα πρέπει ειδικά για την ελληνική ναυτιλία να διερευνηθούν νέοι τρόποι ή και μορφές χρηματοδότησης, όπως για παράδειγμα η ίδρυση ενός Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Αξιών κ.α.

Ο κυριότερος όμως διεθνής οργανισμός, που θα πρέπει να ενδιαφέρει άμεσα την Ελλάδα είναι η Ε.Ε., όπου η στενή συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών μπορεί να φέρει ικανοποιητικές λύσεις και να στηρίζει οποιαδήποτε πολιτική προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας.

Έτσι λοιπόν οποιεσδήποτε εξελίξεις στην Ε.Ε. με την υποβολή μέτρων για την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού πλοίου, χρειάζονται μία επί μέρους ιδιαίτερη διερεύνηση και ανάλυση.

Τα σχέδια της Ε.Ε. για μία εναρμόνιση των διαφόρων ρυθμίσεων που ισχύουν στις χώρες-μέλη σχετικά με φορολογικά και κοινωνικά θέματα ή με

άλλης μορφής ενισχύσεις ή επιδοτήσεις προς τις ναυτιλίες τους επηρεάζουν άμεσα τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας.

Η Ε.Ε. επίσης θα πρέπει να αξιοποιηθεί για πιθανά προγράμματα ανανέωσης του στόλου, για την αντιμετώπιση της ανεργίας, καθώς και για την ίδρυση Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου ξεκινώντας από το μερικώς πετυχημένο παράδειγμα μιας μικρής αγοράς, όπως είναι αυτή των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Ο σπουδαιότερος όμως Οργανισμός πλέον, όσον αφορά τις εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική είναι ο Π.Ο.Ε.(Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου) και οι συνεχιζόμενες συνομιλίες που γίνονται σ' αυτόν σχετικά με την απελευθέρωση των Υπηρεσιών και ιδιαίτερα την ένταξη ή μη σ' αυτήν και της ναυτιλίας, εάν δηλαδή θα εξαιρεθεί η ναυτιλία από τις υπηρεσίες ή εάν θα συμπεριληφθεί με κάποιους όρους, όπως ακριβώς επιθυμεί η Ελλάδα, ώστε να μην θιγεί το υπάρχον καθεστώς ελευθερίας και ο θεμιτός ανταγωνισμός που υπάρχει στις θαλάσσιες μεταφορές των εμπορευμάτων.

Ειδικότερα στα πλαίσια της Διαπραγματευτικής Ομάδας για τις Υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών για την επέκταση της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου των Υπηρεσιών(GATS), συζητείται και η ναυτιλία μεταξύ των άλλων τομέων των υπηρεσιών, όπως π.χ. αεροπορικές μεταφορές, τραπεζικών εργασιών κ.λ.π. Έτσι ενώ το κύριο ενδιαφέρον των μεγάλων βιομηχανικών χωρών βρίσκεται σε τομείς εκτός της ναυτιλίας, όπως για παράδειγμα οι ΗΠΑ που επιθυμούν να απελευθερωθούν οι τραπεζικές εργασίες στην Ιαπωνία που είναι υπό καθεστώς προστασίας, υπάρχει ο φόβος

για την Ελλάδα μήπως στα πλαίσια κάποιου συμβιβασμού των χωρών αυτών αποφασιστεί να θυσιαστούν ορισμένες από τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στη διεθνή ναυτιλία, πράγμα που πιθανότατα μπορεί να είναι ολέθριο για την ελληνική ναυτιλία.

Ο τομέας της ναυτιλίας ήταν ο μόνος τομέας, από τους υπό διαπραγμάτευση σε επίπεδο GATT για τον οποίο η Ελλάδα είχε άμεσο και μεγάλο ενδιαφέρον και μαχόταν για την πλήρη απελευθέρωση του.

Η Ελλάδα επεδίωκε από την αρχή την εξαίρεση του τομέα της ναυτιλίας από τις διαπραγματεύσεις της GATT, εκτιμώντας ότι το οποιοδήποτε καθεστώς προέκυπτε από τις διαπραγματεύσεις θα ήταν, κατά πάσα πιθανότητα, περισσότερο περιοριστικό από το ήδη υπάρχον. Επίσης την θέση αυτή την είχε επανειλημμένα υποβάλει με τεκμηριωμένες απόψεις προς την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή όμως για λόγους πολιτικής και τακτικής δεν επιθυμούσε την εξαίρεση του οποιουδήποτε τομέα από την GATT, θεωρώντας ότι αυτό θα ήταν η αρχή για ανάλογα αιτήματα και από άλλες χώρες, πράγμα το οποίο θα είχε ως τελικό αποτέλεσμα την γενικότερη αποτυχία των διαπραγματεύσεων. Γι' αυτό τον λόγο προτίμησε τελικά να ακολουθήσει μια διαδικασία "προσφορών" ή αλλιώς προτάσεων από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, προκειμένου να εξασφαλιστεί η περαιτέρω απελευθέρωση του τομέα. Η τακτική της Ελλάδας ήταν να ακολουθήσει την διαδικασία αυτή, παρόλο που, σύμφωνα με τις ελληνικές απόψεις, οι προτάσεις αυτές όχι μόνο δεν υπήρξαν ικανοποιητικές, αλλά οδηγούσαν και σε περιορισμό τον τομέα αυτόν, αφού

λίγες χώρες οι οποίες υπέβαλαν προτάσεις, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις ΗΠΑ, προσπαθούσαν απλώς να νομιμοποιήσουν την εγχώρια προστατευτική τους νομοθεσία, εντάσσοντάς την στα πλαίσια της GATT. Επιπλέον όλες οι προτάσεις οι οποίες κατατέθηκαν με τη διαδικασία αυτή προέρχονταν από χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ, οι οποίες ούτως ή άλλως είχαν προχωρήσει σε διαδικασίες απελευθέρωσης του τομέα, ενώ δεν υπήρχαν προσφορές από τις υπόλοιπες χώρες¹.

Για τους λόγους αυτούς η Ελλάδα, κατά την τελική φάση, αρνήθηκε να μπει στη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών αυτών, και ζητούσε την εξαίρεση του κανόνα. Η ελληνική αυτή θέση είχε άλλωστε την πλήρη υποστήριξη και του εφοπλιστικού κλάδου, ο οποίος δημιούργησε και ανάλογο κλίμα στα διεθνή μέσα ενημέρωσης¹.

Η όλη αυτή διαδικασία εμπόδισε τελικά την Επιτροπή να υποχωρήσει στο θέμα της ναυτιλίας, πράγμα που από ανεπίσημες πληροφορίες, δεν ήταν, αρχικά, μέσα στις προθέσεις της. Η Ελλάδα επέτυχε τελικά την υιοθέτηση από το Συμβούλιο της θέσης της ότι οι υπάρχοντες προσφορές, από τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη, όσον αφορά στην πορεία για περαιτέρω απελευθέρωση του τομέα, υπήρξαν απαράδεκτες και μη σοβαρές¹.

Κατόπιν τούτου αποφασίσθηκε, κατ' εξαίρεση, η κατ' αρχήν διετής παράταση έως το 1996 και μετά έως τον Ιούνιο 2000 των διαπραγματεύσεων για την ναυτιλία με στόχο την εξάλειψη των υπαρχόντων προστατευτικών μέτρων στον τομέα αυτόν(rollback). Κατά το διάστημα αυτό θα ισχύει στον

1. ΜΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ., Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ Ε.Κ. ΣΤΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΥΡΟΥ ΤΗΣ ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ, ΣΕΛ. 250-251 474

τομέα αυτόν απεριόριστα η Ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους, πράγμα που σημαίνει ότι δεν θα είναι δυνατόν να εφαρμόζονται νέες, διμερείς, ή ολιγομερείς, συμφωνίες(standstill).

Τελικά και εφόσον μετά το πέρας των διαπραγματεύσεων διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει ικανοποιητική συμβολή από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης του τομέα αυτού, η ναυτιλία θα εξαιρεθεί οριστικά από την GATS.

Θα πρέπει να σημειωθεί και πάλι ότι όλες οι ανωτέρω θέσεις, αποτελούσαν τα βασικά αιτήματα από την ελληνική πλευρά, η οποία υπέβαλε και σχετική μονομερή δήλωση κατά τη διάρκεια της τελικής διαπραγμάτευσης. Οι θέσεις αυτές καλύπτουν άλλωστε και τα σχετικά αιτήματα των εκπροσώπων της ελληνικής ναυτιλίας¹.

Είναι γνωστό σε όλους ότι προκειμένου να επιβιώσει και να αναπτυχθεί η διεθνής ναυτιλία λόγω της ιδιομορφίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και λόγω των απρόβλεπτων διεθνών παραγόντων που την επηρεάζουν, απαιτεί ομοιόμορφους κανόνες λειτουργίας και ελεύθερο ανταγωνιστικό περιβάλλον με τις μικρότερες δυνατές κυβερνητικές παρεμβάσεις. Έτσι λοιπόν πρέπει να στηρίζεται σε πάγωμα των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών, σε σταδιακή βάση συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος εξάλειψη των ήδη εφαρμοζόμενων τέτοιων μέτρων και στην εφαρμογή της Ρήτρας του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους, χωρίς εξαιρέσεις και όρους. Οι αρχές αυτές θα πρέπει

1. ΜΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ., Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ Ε.Κ. ΣΤΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΥΡΟΥ ΤΗΣ ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΝΗΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ, ΣΕΛ. 250-251 475

να ισχύουν και για τους τρεις άξονες της ναυτιλίας, δηλαδή διεθνείς μεταφορές, βοηθητικές υπηρεσίες και ελεύθερη πρόσβαση στα λιμάνια. Η Ελλάδα είχε υποστηρίξει από την αρχή τις παραπάνω θέσεις ως τις μόνες για την επίτευξη της πλήρους απελευθέρωσης της διεθνούς ναυτιλίας. Δυστυχώς, παρ' όλες τις προσπάθειες τόσο της Ε.Ε. όσο και των περισσότερων χωρών μελών του ΟΟΣΑ, οι αναπτυσσόμενες κυρίως χώρες αλλά και άλλες, δεν δέχτηκαν να δεσμευθούν προς την κατεύθυνση της σταδιακής αλλά όμως σταθερής άρσης των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών και την τελική πλήρη απελευθέρωση της διεθνούς ναυτιλίας. Εάν δεν συμφωνηθεί αυτό τότε δεν μπορεί να υπάρξει άλλη λύση από την πλήρη εξαίρεση της ναυτιλίας από τη συμφωνία. Σε αντίθετη περίπτωση αυτό που θα επιτευχθεί θα είναι η νομιμοποίηση των ήδη εφαρμοζόμενων προστατευτικών μέτρων και πρακτικών από τις χώρες που το εφαρμόζουν, αφήνοντας παράλληλα ανοιχτό το ενδεχόμενο για εισαγωγή νέων μέτρων και επομένως θα δημιουργηθούν αναπόφευκτα περισσότερα και μεγαλύτερα προβλήματα στη διεθνή ναυτιλία. Ενώ αν επιτευχθεί η συμφωνία, τότε δεν θα δει μόνο καλύτερες μέρες μόνο η διεθνής ναυτιλία αλλά και το διεθνές εμπόριο που σε τελευταία ανάλυση είναι ο τελικός αποδέκτης των θαλασσίων υπηρεσιών που είναι ο απλός καταναλωτής.

Σε σχέση με τα όσα αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο για τους συντελεστές που διέπουν την διεθνοποίηση και την παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής επιχείρησης και όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία πρέπει να

σημειωθεί ότι σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία το ποσοστό στην οργανική σύνθεση ενός πλοίου του ναυτεργατικού δυναμικού ανέρχεται στο 60%, η χώρα εγκατάστασης του γραφείου της εταιρείας είναι συνήθως ο Πειραιάς ή η ελληνική επικράτεια. Αντίστοιχα ενώ η εθνικότητα του πλοιοκτήτη σύμφωνα με την νομοθεσία πρέπει να είναι ελληνική σε ποσοστό άνω του 50%, η χρηματοδότηση όμως γίνεται από ξένες τράπεζες κατά 90%, τα φορτία που μεταφέρουν τα ελληνικά πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας σχεδόν εξ ολοκλήρου ανήκουν σε αλλοδαπούς φορτωτές και τέλος χρησιμοποιούν ξένα λιμάνια για την εξυπηρέτηση των αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών. Έτσι όπως είναι και σύμφωνα με τους ορισμούς η ελληνική ναυτιλία υπήρξε τουλάχιστον μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο διεθνοποιημένη και ήταν η μοναδική αναγκαία και ικανή συνθήκη για να μπορέσει να είναι ανταγωνιστική.

Παρ' όλα αυτά όμως και σε σχέση με το κύριο χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλιακής επιχείρησης, που είναι η αποκεντρωμένη δυνατότητα των λήψεων αποφάσεων, θεωρείται ότι προς το παρόν η ελληνική ναυτιλία δεν έχει τάσεις παγκοσμιοποίησης της για πολλούς και διαφορετικούς λόγους, όπως την κατά 95% δραστηριοποίηση της σε φορτία χύδην και μόνο κατά 5% σε τακτικές γραμμές, τον οικογενειοκρατικό χαρακτήρα της και την ταύτιση της έννοιας του πλοιοκτήτη μ' αυτήν του διαχειριστή, καθώς επίσης και την ατομιστική νοοτροπία του Έλληνα γενικώς.

Τέλος, όπως έχει ήδη αναφερθεί η ελληνική ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία λόγω των παραπάνω ιδιομορφιών έχει εγγενείς αδυναμίες όσον

αφορά την συγχώνευση, τις εξαγορές και τις τάσεις γιγαντισμού άλλων μορφών της ναυτιλίας. Ειδικότερα θεωρείται ότι η ναυτιλία των φορτίων χύδην, υγρών και στερεών, λόγω των ήδη αναφερθέντων, δεν θα μπορέσει να προβεί στο άμεσο μέλλον σε κάποιες σημαντικές αλλαγές και έτσι δεν θα επηρεαστεί από το νέο διεθνές οικονομικό περιβάλλον άμεσα, και να εξελιχθεί σύμφωνα με τις τάσεις της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης, όπως συμβαίνει με άλλες εταιρείες πετρελαίου, τράπεζες, μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες κ.λ.π. για τους εξής λόγους:

- του κατά μέσο όρο μικρού μεγέθους των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

- του οικογενειοκρατικού χαρακτήρα τους

- της έλλειψης καθετοποιημένων φορτίων και της ανάγκης εξεύρεσης ναύλων στις ξένες αγορές .

Όσον αφορά τις πιο μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δηλαδή αυτές που διαχειρίζονται άνω των 10 πλοίων, θεωρείται ότι για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς των θα προσπαθήσουν να εκσυγχρονίσουν τις υπηρεσίες τους με την εισαγωγή νέων συστημάτων πληροφορικής που να καλύπτουν τμήματα όπως το οικονομικό-λογιστήριο, το τμήμα των ναυλώσεων(chartering department), καθώς και το ναυτιλιακό(operating department). Επίσης οι εταιρείες αυτού του μεγέθους έχουν αρχίσει κάποιες προσπάθειες και μερικές το ήδη έχουν επιτύχει να διεισδύσουν με

μακροπρόθεσμα ναυλοσύμφωνα στη ναυλαγορά με την συνεργασία άλλων μεγάλων εταιρειών, ειδικά μ' αυτές που αφορούν την μεταφορά πετρελαίου.

Όσον αφορά τους μικρότερους πλοιοκτήτες, δηλαδή αυτούς που διαχειρίζονται «μοναχοβάπορα» μέχρι ορισμένο μικρό αριθμό πλοίων, πολλοί απ' αυτούς δεν θα μπορέσουν να εκσυγχρονιστούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς (ISM, STCW, Port Control) και θα αναγκαστούν να αποχωρήσουν. Άλλοι όμως που πιθανόν θα κατορθώσουν να εκσυγχρονιστούν και να παρακολουθήσουν τους διεθνείς κανονισμούς θα αναγκαστούν να βρουν μορφές συνεργασίας, όπως συγχώνευση, εξαγορά, κοινοπραξία ή άλλης μορφής μεμονωμένη συνεργασία με εξειδικευμένα τεχνικά γραφεία, για την παρακολούθηση των επιθεωρήσεων του πλοίου και την ταξινόμηση των ανταλλακτικών, ή με γραφεία για τις ναυλώσεις και τις ασφαλίσσεις.

Οι περισσότεροι όμως θεωρείται ότι δεν θα εγκαταλείψουν προς το παρόν την αγορά και θα περιμένουν την βελτίωση της ναυλαγοράς για να βελτιώσουν την εν γένει θέση τους, ενώ πολλοί λιγότεροι θα προσπαθήσουν να αλλάξουν τομέα μεταφοράς και ορισμένοι άλλοι μπορεί να προβούν σε μικρές αλλαγές μόνο στο τεχνικό τμήμα τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΑ

1. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΕΣΤΙΑ, 1986
2. ΒΑΝΔΩΡΟΣ Δ., Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΠΑΡΤΑ, 1990
3. ΒΑΡΟΥΞΑΚΗΣ Σ., ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ-ΤΟΜΟΣ Α', ΕΚΔ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1980
4. ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α.Β., ΤΕΧΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, 1995
5. ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, 1995
6. ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π., Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ, ΚΕΠΕ, ΑΘΗΝΑ, 1986
7. ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, 1996
8. ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 1000-6000 D.W.T., ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, 1987

9. ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α.Β., ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, 1996
10. ΒΡΕΤΤΟΣ Θ. Ε., ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ, ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ, 1989
11. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1953
12. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΤΟΜΟΙ 1 ΚΑΙ 2, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΚΔΟΣΕΩΣ ΔΙΔΑΚΤΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ, ΑΘΗΝΑ, 1984
13. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1978
14. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α. ΚΑΙ ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ., ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ(ISM CODE & ISO 9002), ΕΚΔ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ, 1997
15. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ & ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ, ΔΙΗΜΕΡΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΑΙΕΣΕC 11-12/11/97
16. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΕΚΔ. J+J HELLAS, 1996
17. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., MANAGEMENT ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΕΚΔ. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 1996

18. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΔΙΑΛΕΞΗ ΗΜΕΡΙΔΑΣ ΩΚΕΑΝΟΥ, 5/12/96, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
19. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΑΝ ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΔΥΝΑΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ, ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ, 10-11/4/97
20. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ, ΕΚΔ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ, 1997
21. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΕΚΔ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ, 1993
22. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΕΚΔ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ, 1998
23. ΓΚΑΛΜΠΡΕΪΘ Τ.Κ., Η ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΑΦΘΟΝΙΑΣ, ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1998
24. ΓΚΟΡΤΣ ΑΝΤΡΕ, Η ΑΘΛΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΡΙΟ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ- Α. Α. ΛΙΒΑΝΗ, 1999
25. ΓΡΑΤΣΟΣ Γ., ΔΕΛΤΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 98
26. ΔΑΓΤΟΓΛΟΥ Π. Δ., ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΤΟΜΟΣ 1, ΕΚΔ. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 1985
27. ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΠΛΟΥΣ 75 ΕΤΩΝ

28. ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΜΑΪΟΣ 1988
29. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ, COM (96)81 ΤΕΛΙΚΟ, ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
30. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΔΕΛΤΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 5/1985
31. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΚΔΟΣΕΩΝ, ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ-ΕΝΙΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΑΞΗ, 1987
32. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ, 1992
33. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ, 1992
34. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘ. 1540/98 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 29/6/1998 ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΝΙΝΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
35. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ, ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΘΕΜΕΛΙΟ, 1993
36. ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ Κ., ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ, 1977
37. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ., Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, ΕΚΔ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ, 1998

38. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ., ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ-ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΕΚΔ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ, 1997
- 39.ΘΟΡΟΟΥ ΛΕΣΤΕΡ, Ο ΕΠΕΡΧΟΜΕΝΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΑΠΩΝΙΑΣ, ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1997
- 40.ΘΟΡΟΟΥ ΛΕΣΤΕΡ, ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΚΑΠΙΤΑΛΙΣΜΟΥ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1997
- 41.ΙΩΑΚΕΙΜΙΔΗΣ Π.Κ., ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ, ΘΕΜΕΛΙΟ, 1992
- 42.ΙΩΑΚΕΙΜΙΔΗΣ Π.Κ., Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ, ΘΕΜΕΛΙΟ, 1998
43. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ., Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ, 1976
44. ΚΑΖΑΚΟΣ Π., ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ, ΕΚΔ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1978
- 45.ΚΕΝΕΝΤΙ ΠΟΛ., ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ 21^ο ΑΙΩΝΑ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1994
46. ΚΕΠΕ, ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1987-1992
47. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ Θ.-WOLFE J. H., ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ-ΕΞΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ, ΕΚΔ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1981
- 48.ΚΟΥΤΣΗΣ Β., Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 1991
49. ΚΟΥΤΣΗΣ Β., Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΥΡΩΕΚΔΟΤΙΚΗ, 1994

50. ΚΡΟΝΤΗΡΑΣ Δ.Π., Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΟΜΙΛΙΑ ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΟΥ ECONOMIST, ΑΘΗΝΑ, 1997
51. ΛΑΙΜΟΥ Α., ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΕΝΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ, ΑΘΗΝΑ, 1968
52. ΛΥΜΠΕΡΑΚΗ Α., ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ: ΝΕΑ ΑΔΥΣΩΠΗΤΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ Η ΚΥΝΗΓΙ ΜΑΓΙΣΣΩΝ, ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ-ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ-ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ, ΑΘΗΝΑ 22-24 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1998
53. ΛΩΣ Μ., ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΧΙΟΣ, 1991
54. ΛΩΣ Μ., ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1980-1990, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΑΚΡΙΤΑΣ, 1990
55. ΜΕΤΑΞΑΣ Β., Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1985
56. ΜΕΤΑΞΑΣ Β., ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1988
57. ΜΕΤΑΞΑΣ Β., Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1986
58. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΜΕΛΕΤΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΛΙΟΝΤΗ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1970
59. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1975
60. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1981

61. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΤΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΛΙΟΝΤΗ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1969
62. ΜΟΥΖΕΛΗΣ Ν., ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΠΟΤΥΧΙΑ ΤΟΥ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΜΟΥ, ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ-ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ-ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ, ΑΘΗΝΑ 22-24 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1998
63. ΜΠΕΚ ΟΥΛΡΙΧ, ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΚΑΣΤΑΝΙΩΤΗΣ, 1999
64. ΜΠΡΕΔΗΜΑΣ Α., ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ-ΓΕΝΙΚΗ ΘΕΩΡΙΑ, ΤΕΥΧΟΣ 1, ΕΚΔ. ΣΑΛΛΟΥΛΑ, ΑΘΗΝΑ, 1983
65. ΜΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ., Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ Ε. Κ. ΣΤΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΥΡΟΥ ΤΗΣ ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΝΗΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ, Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, 1994
66. ΝΟΕΛ ΕΜΙΛ, ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, 1985
67. ΝΤΕΠΕ ΦΡΑΝΚ, Η ΝΕΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΑΞΗ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1995
68. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ., ΤΟ SAVOTAGE ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΟΚ ΚΑΙ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α., ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 1988
69. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ., ΟΙ ΚΟΙΝΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α., ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 1987
70. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ Ο.Ο.Σ.Α., ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΔΗΜΕΡΙΔΑ 9-10 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1987

71. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ., Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΔΕΛΤΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, 1988
72. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Α., Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩΦΛΙ ΤΟΥ 21^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ, ΟΜΙΛΙΑ ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΟΥ ECONOMIST, ΑΘΗΝΑ, 1997
73. ΡΑΜΟΝΕ ΙΓΝΑΤΙΟ, ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΧΑΟΥΣ, ΠΟΛΙΣ, 1997
74. ΡΙΦΚΙΝ ΤΖΕΡΕΜΥ, ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1996
75. ΡΙΦΚΙΝ ΤΖΕΡΕΜΥ, Ο ΑΙΩΝΑΣ ΤΗΣ ΒΙΟΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1998
76. ΡΟΥΚΟΥΝΑΣ Ε., ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ, ΤΟΜΟΙ 1,2,3, ΕΚΔ. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 1983
77. ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ Π., Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ-Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, 1996
78. ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ Π., ΤΟ ΑΥΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ- Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, 1992
79. ΣΑΜΙΩΤΗΣ Γ.-ΤΣΑΛΤΑΣ Γ., ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ- ΤΟΜΟΣ 1-ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΚΔ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ, 1990
80. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε., ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΚΔ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ, 1997

81. ΣΟΡΟΣ ΤΖΟΡΤΖ, Η ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΚΑΠΙΤΑΛΙΣΜΟΥ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1999
82. ΤΑΒΟΥΛΑΡΗΣ Ν., ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝΑΖΟΥΣΑ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΣ, ΟΜΙΛΙΑ ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΟΥ ECONOMIST, ΑΘΗΝΑ, 1997
83. ΤΕΡΡΟΒΙΤΗΣ Θ., Η ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΙΟΒΕ, 1990
84. ΤΖΩΑΝΝΟΣ Ι., ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, 1992
85. ΤΖΩΑΝΝΟΣ Ι., ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΟΚ, ΙΟΒΕ, 1977
86. ΤΖΑΜΤΖΗΣ Α., ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ, ΕΣΤΙΑ, ΑΘΗΝΑ, 1984
87. ΤΟΦΛΕΡ ΑΛΒΙΝ, ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΙ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ, ΚΑΚΤΟΣ, 1992
88. ΤΟΦΛΕΡ ΑΛΒΙΝ, ΠΟΛΕΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΟΛΕΜΟΣ, ΚΑΚΤΟΣ, 1994
89. ΤΟΦΛΕΡ ΑΛΒΙΝ, ΤΟ ΣΟΚ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΑΚΤΟΣ, 1994
90. ΤΟΦΛΕΡ ΑΛΒΙΝ, ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΚΥΜΑ, ΚΑΚΤΟΣ, 1982
91. ΤΣΟΜΣΚΥ ΝΟΑΜ, ΠΑΛΙΕΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΤΑΞΕΙΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1996
92. ΦΟΥΚΟΥΓΙΑΜΑ ΦΡΑΝΣΙΣ, ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1998
93. ΦΟΥΚΟΥΓΙΑΜΑ ΦΡΑΝΣΙΣ, ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ, ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, 1993

94. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ Η., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΚΕΠΕ 30, ΑΘΗΝΑ, 1986
95. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ Η., ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΛΛΗΛΕΞΑΡΤΗΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΕΝΑΡΚΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΗ ΣΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ERASMUS, ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ
96. ΧΟΛΕΒΑΣ Ι., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΑΡΑΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1972
97. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΙΔΗΣ Θ., ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΕΚΔ. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 1984

B. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ

1. ABRAHAMSSON B.J., INTERNATIONAL OCEAN SHIPPING, CURRENT CONCEPTS AND PRINCIPLES, BOULDER, COLO, WESTVIEW PRESS, 1980
2. ABRAHAMSSON B.J., THE LAW OF THE SEA CONVENTION AND SHIPPING, 5TH POLITICAL GEOGRAPHY, 1986
3. ADLER H. A., ECONOMIC APPRAISAL OF TRANSPORT, INDIANA, 1971

4. ADEMANI-ODEKE, PROTECTIONISM AND THE FUTURE OF INTERNATIONAL SHIPPING, MARTINUS NIJHOFF PUBLISHERS, 1984
5. AGMAN R. S., COMPETITION RATIONALISATION AND UNITED STATES SHIPPING POLICY, JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE, 1976
6. ALDCROFT D. H., STUDIES IN BRITISH TRANSPORT HISTORY, LONDON, 1974
7. ALDERTON P.M., SEA TRANSPORT, OPERATION AND ECONOMICS, THOMAS REED PUBLICATIONS, 1984
8. ALEXANDERSON G., WORLD SHIPPING, NEW YORK, 1963
9. ALEXANDROWICZ C. H., THE LAW-MAKING FUNCTIONS OF THE SPECIALISED AGENCIES OF THE UNITED NATIONS, ANGUS & ROBERTSON, 1973
10. ALLEN , CONFERENCE OPERATING OUT OF THE EC, AT THE FUTURE OF SHIPPING IN EUROPE, 1990
11. ALTIAG A. M., THE LOME CONVENTION AND A NEW INTERNATIONAL ECONOMIC ORDER, LEYDEN, 1977
12. ANAND R., LEGAL REGIME OF SEABED OF THE DEVELOPING COUNTRIES, LEYDEN, 1976
13. ANTWERP SHIPPING SYMPOSIUM, A FUTURE FOR THE COMMUNITY FLEET, 1987

14. ARGIROFFO E., FLAGS OF CONVENIENCE AND SUBSTANDARD VESSELS, ILO, 1974
15. ARMSTRONG , THE RISE OF THE INTERNATIONAL ORGANISATION, A SHORT HISTORY, 1982
16. ATHAY R. E., THE ECONOMICS OF SOVIET MERCHANT SHIPPING POLICY, OUP, 1972
17. AUSSANT, FREEDOM TO PROVIDE SERVICES IN THE EC, 23TH JOURNAL OF LAW AND ECONOMICS 556, 1988
18. BAILEY S. D., THE UNITED NATIONS, NEW YORK, 1963
19. BAILEY S. D., THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS, 1964
20. BAILEY S. D., VOTING IN THE SECURITY COUNCIL, INDIANA UNIVERSITY PRESS, 1969
21. BARCELLO T. J., SUBSIDIES AND COUNTERVAILING-ANALYSIS AND A PROPOSAL, LAW & POL. INT. BUS. VOL. 9, 1977
22. BARKER , THE US MERCHANT MARINE IN NATIONAL PERSPECTIVE, LEXINGTON MASS., 1970
23. BARSTON R., THE LAW OF THE SEA, THE CONFERENCE AND AFTER, JWTL, 1983
24. BATES C., WHERE TRENDS THE FLOW OF MERCHANT SHIPS, CAMBRIDGE MASS., 1973
25. BECKER G. S., THE ECONOMICS OF DISCRIMINATION, UCP

26. BEKIASHEV-SEREBRIAKOV, INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATIONS, MARTINUS NIJHOFF, 1981
27. BEHNAM A., FUTURE OF THE SHIPPING DIALOGUE IN UNCTAD, MARITIME POLICY AND MANAGEMENT, VOL. 21 No. 1, 15-27, 1994
28. BEHNAM A., A STUDY OF THE VALUE OF NATIONAL FLEETS AND SHIPPING POLICIES IN DEVELOPING COUNTRIES, CARDIFF MSC THESIS
29. BENNATHAN E. & WALTERS A. A., PORT PRICING AND INVESTMENT POLICY FOR DEVELOPING COUNTRIES, OUP, 1979
30. BERGSTRAND S.-DOGANIS R., THE IMPACT OF FLAGS OF CONVENIENCE, ALLEN & UNWIN, 1985
31. BERGSTRAND S.-DOGANIS R., THE IMPACT OF SOVIET SHIPPING, ALLEN & UNWIN, 1986
32. BES J., BULK CARRIERS, NEW YORK, 1975
33. BETH H.L., HADER A., KAPPEL R., 25 YEARS OF WORLD SHIPPING, FAIRPLAY PUBLICATIOIS, 1984
34. BIMCO BULLETIN, TANKER SAFETY PRESENTATION, 1995
35. BOCZEK B., FLAGS OF CONVENIENCE, CAMBRIDGE MASS., 1962
36. BOTT, WHAT IS THE FUTURE OF LINER CONFERENCES? LINER CONFERENCES IN THE 90' s AMSTERDAM CONFERENCE PROCEEDINGS, 1991

37. BOUL D., A GUIDE FOR TRANSPORT PLANNING FOR DEVELOPING COUNTRIES, LONDON, HMSO, 1978
38. BRANCH A., CHAPMAN AND HALL, ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANAGEMENT, 2th EDITION, LONDON-NEW YORK, 1988
39. BRANCH A., CHAPMAN AND HALL, ELEMENTS OF SHIPPING, 6th EDITION, LONDON-NEW YORK, 1989
40. BREDIMA-SAVOPOULOU A., TZOANNOS J., THE COMMON SHIPPING POLICY OF THE EC, NORTH HOLLAND ELSEVIER SCIENCES PUBLISHERS B.V., 1990
41. BROCK C., THE CONTROL OF RESTRICTIVE PRACTICES FROM 1956
42. BROWN R.H., DICTIONARY OF MARINE INSURANCE TERMS, 4th EDITION, WITHERBY & Co. LTD., LONDON, 1975
43. BROWNLIE I., PRINCIPLES OF PUBLIC INTERNATINAL LAW, OXFORD PRESS, 1985
44. BROWNLIE I., BASIC DOCUMENTS IN INTERNATINAL LAW, CLARENDON PRESS, 1983
45. BURKE, TOWARDS A SHIPPING POLICY FOR THE EEC, SEATRADE CONFERENCE, BRUSSELS, 1978
46. BURKE, SHIPPING POLICY- A VIEW OF WESTWRN EUROPE, STOCKHOLM SCHOOL OF ECONOMICS, 1979

47. BURNS, REGISTRATION OF EC VESSELS-OFFSHORE, INTERNATIONAL OR EUROREGISTRY, AT THE FUTURE OF SHIPPING IN EUROPE, LEGAL AND COMMERCIAL ISSUES, 1990
48. CAACE, FOR A COMMON MARITIME TRANSPORT POLICY, 1986
49. CHARNOCK H., MARINE SCIENCE- ORGANISING THE STUDY OF THE OCEANS, 8TH MARINE POLICY, 1984
50. CHARTON B., TIETJEN J., SEAS AND OCEANS, COLLINS-GLASGOW, LONDON, 1989
51. CHRZANOWSKI I., AN INTRODUCTION TO SHIPPING ECONOMICS, FAIRPLAY PUBLICATIONS, 1985
52. CHRZANOWSKI I., CONCENTRATION AND CENTRALISATION OF CAPITAL IN SHIPPING, FARNBOROUGH, 1975
53. COOPER G. B., OPEN REGISTRY AND FLAGS OF CONVENIENCE, CAMBRIDGE SEATRADE ACADEMY, 1986
54. CUFFLEY C. E. F., OCEAN FREIGHTS AND CHARTERING, 1974
55. CUFFLEY C. E. F., THE MOVEMENTS AND THE DEVELOPMENT OF WORLD MERCHANT SHIPPING,
56. CUFFLEY C. E. F., FLAG DISCRIMINATIONS AND TRADE RESERVATIONS,
57. DALTROP A., POLITICS AND THE EUROPEAN COMMUNITY, LONGMAN GROUP, 1998

58. DEAKIN-SEWARD, SHIPPING CONFERENCES-A STUDY OF THEIR DEVELOPMENT AND ECONOMIC PRACTICES, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1973
59. DEARING C. L., NATIONAL TRANSPORTATION POLICY, 1979
60. DE CLERQ, THE UNITED STATES AND THE EUROPEAN COMMUNITY, BROTHERS YET FOES? 2TH EUROPEAN AFFAIRS, 1987
61. DEVANNY J. W., MARINE DECISIONS UNDER UNCERTAINTY, CAMBRIDGE MASS., 1971
62. DREWRY H. P., SHIPPING IN THE THIRD WORLD, 1976
63. DUNN L., MERCHANT SHIPS OF THE WORLD, LONDON- BLANDFORD PRESS, 1975
64. DOWNARD J., RUNNING COSTS, FAIRPLAY PUBLICATIONS, 1981
65. EUROPEAN ECONOMIC COMMISSION, A FUTURE FOR THE COMMUNITY SHIPPING INDUSTRY, 1989
66. EUROPEAN ECONOMIC COMMISSION, TOWARDS A NEW MARITIME STRATEGY, COM(96)84, 13 MARCH 1996
67. EUROPEAN ECONOMIC COMMISSION, PROGRESS TOWARDS A COMMON TRANSPORT POLICY, 1985
68. EUROPEAN ECONOMIC COMMISSION, GATS 2000-EXCHANGE OF INFORMATION-REVISED DOCUMENT ON TRANSPORT SERVICES, DG I-M/1 & DG VII, 15.1.1999

69. EUROPEAN COMMISSION, DG I, NOTE TO THE 113(AD HOC SERVICES)COMMITTEE, ACD/TF/(99)56012, BRUSSELS, 15 JANUARY 1999
70. ERDMENGER J., THE EUROPEAN COMMUNITY TRANSPORT POLICY, GOWER, 1983
71. EVANS J., QUANTITATIVE METHODS IN MARITIME ECONOMICS, FAIRPLAY PUBLICATIONS, 1985
72. EVANS J., THE LINER AND BULK MARKETS CONTRASTED-THE U.S. REGULATION OF LINER CONFERENCES, PAPER PRESENTED AT THE UNIVERSITY OF WALES, 1987
73. EVERSHEM F., EFFECTS OF SHIPPING SUBSIDIZATION, BREMEN, 1958
74. FARTHING B., INTERNATIONAL SHIPPING, 2th EDITION, LLOYD' S OF LONDON PRESS LTD, 1993
75. FARTHING B., NTERNATIONAL SHIPPING, LLOYD' S OF LONDON PRESS LTD, 1987
76. FRANKEL E. G., PORT PLANNING AND DEVELOPMENT, JOHN WILEY, 1987
77. FRANKEL E. G., THE ECONOMICS OF TECHNOLOGICAL CHANGE IN SHIPPING, MARITIME POLICY AND MANAGEMENT, 1991
78. FRIEDHEM R. L., THE POLITICAL, ECONOMIC AND LEGAL OCEAN MANAGING RESOURCES, 1979

79. GATS 2000. THE GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES, EUROPEAN COMMISSION, 1997
80. GATS, THE GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES AND RELATED INSTRUMENTS, DECEMBER 1993
81. GOLD E., THE FREEDOM OF OCEAN SHIPPING AND COMMERCIAL VIABILITY, GAMBLE, HAWAII, 1979
82. GOLD E., MARITIME TRANSPORT-THE EVOLUTION OF INTERNATIONAL MARINE POLICY AND SHIPPING LAWS, LEXINGTON-MASS., 1981
83. GORSHKOV S. G., THE SEA POWER OF THE STATE, LONDON, 1976
84. GOSS R.O., ADVANCES IN MARITIME ECONOMICS, INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY, CARDIFF, 1982
85. GOSS R.O., STUDIES IN MARITIME ECONOMICS, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1968
86. GOSS R. O., SENSE AND SHIPPING POLICIES, 14TH MARITIME POLICY AND MANAGEMENT, 1987
87. GOSS R. O., CONTAINERSHIP DEMAND IN THE EIGHTIES, CRS CONSULTANTS, 1984
88. GOSS R. O., CONTAINERISATION IN THE DEVELOPING WORLD(1970-1990), CRS CONSULTANTS, 1985

89. GOULIELMOS A., FLAGGING OUT AND THE NEED FOR A NEW GREEK MARITIME POLICY, IAME 5TH INTERNATIONAL CONFERENCE, LONDON, 22-24/9/97, CITY UNIVERSITY
90. GRAHAM-HUGHES, CONTAINERISATION IN THE EIGHTIES, LLOYD'S OF LONDON PRESS, 1985
91. GRAMMENOS, BANK FINANCE FOR SHIP PURCHASE, UNIVERSITY OF WALES PRESS, 1979
92. GROENENDIJK J., THE SHIPPING INDUSTRY IN THE NINETIES, AMSTERDAM, 1985
93. HANSEN A. H., FISCAL POLICY AND BUSINESS CYCLES, W. W. NORTON, NEW YORK
94. HAZARD J. L., TRANSPORTATION, MANAGEMENT ECONOMIES, POLICY, CAMBRIDGE, CORNELL MARITIME PRESS, 1977
95. HEINE I., THE U.S. MARITIME INDUSTRY(IN THE NATIONAL INTEREST), NATIONAL MARITIME COUNCIL, WASHINGTON, 1980
96. HENLY O., FLAG DISCRIMINATION-PURPOSES, MOTIVES AND CONSEQUENCES, GOTHENBURG, 1960
97. HERMAN, SHIPPING CONFERENCES, 1983
98. HILL M., THE UNITED NATIONS SYSTEM, 1978
99. HUDEC R. E., THE GATT LEGAL SYSTEM AND WORLD TRADE DIPLOMACY, NEW YORK, 1975

100. HUGHES C.N., SHIPPING: A TECHNOECONOMIC APPROACH, LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD, 1989
101. JOHNSON H. G., TRADE PREFERENCES AND DEVELOPING COUNTRIES, LLOYD'S BANK REVIEW, 1966
102. INTERTANKO, OPEN REGISTRY SHIPPING: THE REAL ISSUE, 1985
103. JUDA L., THE UNCTAD LINER CODE-A PRELIMINARY EXAMINATION OF THE IMPLEMENTATION OF THE CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES, JMLC 181, 1988
104. KILGOUR J. G., DOUBLE SUBSIDY ISSUE IN SHIPPING, JMLC VOL. 4 No 6, 1975
105. KINIAS K., TECHNISCHER UND SOZIALER WANDEL AN BORD VON DEUTSCHEN SEESCHIFFEN, DISSERTATION, BERLIN, 1980
106. LAURENCE C. A., VESSEL OPERATING ECONOMIES, FAIRPLAY PUBLICATIONS, 1984
107. LAWRENCE S. A., INTERNATIONAL SHIPPING-A YEAR AHEAD, LEXINGTON MASS., LEXINGTON BOOKS
108. LEWA E. J., TRANSPORT IN A DEVELOPING COUNTRY, SOUTHAMPTON, 1976
109. LLOYD'S LIST, REFORMS OF CABOTAGE URGED, 1987
110. LLOYD'S LIST, IMPROVED LEADERSHIP URGED FOR EC SHIPPING, 1992
111. LOS M., AGES OF THE SEA, AIPOS SERIES, AKRITAS

112. Mc DOUGAL M. S., THE PUBLIC ORDER OF THE OCEANS, YUP, 1962
113. MADIGAN R. E., TAXATION OF THE SHIPPING INDUSTRY, CORNELL MARITIME PRESS, CAMBRIDGE, MARYLAND
114. MAGIRAS E., PSARAFTIS H., CHRISTODOULAKIS N., QUANTITATIVE METHODS IN SHIPPING, A SURVEY OF CURRENT USE AND FUTURE, 1991
115. MALINOWSKI W. R., TOWARDS A CHANGE IN THE INTERNATIONAL DISTRIBUTION OF SHIPPING, INTERNATIONAL CONCILIATION, PUBLICATION 582, 1972
116. MANKABABY S., THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION, LONDON 2ND EDITION, 1986
117. MARITIME POLICY AND MANAGEMENT, VOLUME 22, NUMBER 1, JANUARY-MARCH 1995, TAYLOR & FRANCIS
118. MARITIME POLICY AND MANAGEMENT, VOLUME 22, NUMBER 3, JULY-SEPTEMBER 1995, TAYLOR & FRANCIS
119. MARSTON G., THE UN CONVENTION ON REGISTRATION OF SHIPS, JWTL, BAND 20, 1986
120. MARX D., INTERNATIONAL SHIPPING CARTELS-A STUDY OF INDUSTRIAL SELF-REGULATION BY SHIPPING COMPANIES, 1953
121. MEIJNDERS L.M., AN INTEGRATION OF ECONOMIC AND SAFETY POLICY FOR SHIPPING-THE NEED FOR SELF-ORGANIZATION, DGSM, AUGUST 1996

122. MERC, SOUTH EUROPEAN CABOTAGE-A STUDY CONDUCTED ON BEHALF OF THE EEC, 1987
123. MERC, A SOCIAL SURVEY IN MARITIME TRANSPORT, 1987
124. METAXAS B., THE ECONOMICS OF TRAMP SHIPPING, 1971
125. METAXAS B. & PARKER W., TOWARDS ESTIMATED THE VALUES OF SHIPS OVER TIME, J. MP&M, 1980
126. MIKELIS N., AT THE TOP OF THE WORLD SHIPPING LEAGUE, LONDON, 1988, LLOYD' S REGISTER OF SHIPPING
127. MIKELIS-DEAN, THE FLEET CONTROLLED BY THE EUROPEAN COMMUNITY-PRESENT STATUS AND SOME HISTORIC TRENDS, 5TH INTERNATIONAL CONGRESS OF THE INTERNATIONAL MARITIME ASSOCIATION OF THE EAST MEDITERRANEAN, LLOYD'S REGISTER,1990
128. MOORE STEPHENS, EEC MARITIME INDUSTRIES POLICY STUDY,1989
129. MURRAY R., SHIPPING POOLS AND EC COMPETITION LAW-A GUIDE FOR THE SHIPPING INDUSTRY, LONDON, 1994
130. NERESIAN R., SHIPS AND SHIPPING-A COMPREHENSIVE GUIDE, NEW YORK, PENWELL PRESS, 1981
131. NEUBERT J., DIE SCHIFFFAHRTSPOLITIK DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT, HANSA, 1984

132. NOELL H., STAATSANGEHOERIGKEIT VON SCHIFFEN UNTER BILLIGER FLAGGE, NJW. 1980
133. OECD., MARITIME TRANSPORT 1995, EDITION 1997
134. OECD, STUDY ON FLAGS OF CONVENIENCE, 1973
135. OECD, FLAGS OF CONVENIENCE, 1980
136. OECD, GUIDE TO LEGISLATION ON RESTRICTIVE BUSINESS PRACTICES IN EUROPE AND NORTH AMERICA, PARIS, 1964
137. OECD, COMPETITIVE ADVANTAGES OBTAINED BY SOME SHIPOWNERS AS A RESULT OF NON-OBSERVANCE OF APPLICABLE INTERNATIONAL RULES AND STANDARDS:FINAL REPORT, DSTI/SI/MTC(95) 11/REV2, OCTOBER 1995
138. OECD, GENERAL WORKING PARTY OF THE MARITIME TRANSPORT COMMITTEE, DRAFT AGENDA, DSTI/DOT/MTC/GWP/A(98)1, MARCH 1998
139. OECD, SAFETY AND ENVIRONMENT PROTECTION, DSTI/DOT/MTC(98)16, OCTOBER 1998
140. OECD, SAFETY AND ENVIRONMENT PROTECTION-AN INTEGRATION OF ECONOMIC AND SAFETY POLICY FOR SHIPPING(NOTE BY THE NETHERLANDS), DSTI/SI/MTC(96)27, OCTOBER 1996
141. OECD, MARITIME TRANSPORT COMMITTEE, ANNUAL REPORT 1997

142. OECD, OECD/DNME WORKSHOP ON MARITIME TRANSPORT POLICIES, CCNM/EMEF/MTC(98)1, OCTOBER 1998
143. OECD, MARITIME TRANSPORT COMMITTEE-REVIEW OF MTC COMMON PRINCIPLES OF SHIPPING POLICY, DSTI/DOT/MTC(98)2, FEBRUARY 1998
144. OECD, THE COMMON PRINCIPLES OF SHIPPING POLICY FOR MEMBER COUNTRIES, COUNCIL REGULATION C(87)11 (FINAL) OF 13 FEBRUARY 1987
145. OECD, PROPOSED PROGRAMME OF WORK FOR 1997 AND 1998 ACTIVITIES OF THE MARITIME TRANSPORT COMMITTEE, DSTI/SI/MTC(96)1, JANUARY 1996
146. OECD, SAFETY AND ENVIRONMENT PROTECTION-DISCUSSION PAPER ON POSSIBLE ACTIONS TO COMBAT SUBSTANDARD SHIPPING BY INVOLVING PLAYERS OTHER THAN THE SHIPOWNER IN THE SHIPPING MARKET, DSTI/DOT/MTC(98)10/FINAL, JULY 1998
147. OECD, COMPETITION POLICY IN LINER SHIPPING-PROPOSAL FOR FUTURE WORK ON COMPETITION POLICY AS IT AFFECTS INTERNATIONAL LINER SHIPPING, DSTI/DOT/MTC(98)7, MARCH 1998
148. OKOLIE C. C., INTERNATIONAL LAW PERSPECTIVES OF THE DEVELOPING COUNTRIES, NEW YORK, 1978

149. OLOF H., FLAG DISCRIMINATION PURPOSES, MOTIVES AND ECONOMIC CONSEQUENCES, PUBLICATION OF THE SWEDISH SCHOOL OF ECONOMICS No 3, 1956
150. OSIEKE E., FLAGS OF CONVENIENCE VESSELS-RECENT DEVELOPMENTS, 73 AJIL BD. 604-27, 1979
151. OSIEKE E., THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AND THE CONTROL OF SUB-STANDARD MERCHANT VESSELS, 30 ICLQ 497-512, 1981
152. PACKARD W., SHIPPING POOLS, LLOYD' S OF LONDON PRESS, 1989
153. PETROPOULOS A., GREEK MERCHANT MARINE, 1991, LONDON SCHOOL OF ECONOMICS, DISSERTATION
154. POTTER M. A., THE FREEDOM OF THE SEAS IN INDUSTRY, LAW AND POLITICS, 1974
155. PREST A. R., TRANSPORT ECONOMICS IN DEVELOPING COUNTRIES, LONDON
156. RAMSAY R. A., THE WORLD TRADE VERSUS THE SUPPLY OF SHIPPING AND SHIPS, MARINE POLICY VOL. 5, No 1, 1980
157. REPORT BY THE UNCTAD SECRETARIAT, REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 1995, UNITED NATIONS, NEW YORK AND GENEVA, 1996

158. REPORT ON THE INTERNATIONAL SYMPOSIUM-BREMEN,1979,
LINER SHIPPING IN THE EIGHTIES, INSTITUTE OF SHIPPING
ECONOMICS, BREMEN, 1980
159. RICHARDS P. J., SHIPPING PROBLEMS OF UNDERDEVELOD
COUNTRIES, BULLETIN OF OXFORD INSTITUTE, 1967
160. RINMAN T., BRODEFORS R., THE COMMERCIAL HISTORY OF
SHIPPING, RINMAN & LINDEN AB, GOTEBORG, 1983
161. ROJIS E., THE FUTURE OF LINER SHIPPING-ONE VIEW FROM A
DEVELOPING COUNTRY IN THE FUTURE OF LINER SHIPPING
162. SAGER K. H., THE UNCTAD CODE AND ITS CONSEQUENCES,
NORWEGIAN NEWS VOL. 9. 1966
163. SANSTAD J. E., SHIPPING AND SHIPBUILDING SUBSIDIES, US DEP.
OF COMMERCE
164. SAWER L. A., MITCHELL W.H., THE LIBERTY SHIPS, LONDON, 1985,
LLOYD' S OF LONDON PRESS
165. SCHIELS K., TRAMP SHIP AGENCY PRACTICE, LLOYD' S OF
LONDON PRESS, 1987
166. SCHMITTHOFF C. M., THE EXPORT TRADE, SWEET &MAXWELL,
1976
167. SCHWARZENBERGER G., THE LEAGUE OF NATIONS, 1936
168. SCHWARZENBERGER G., A MANUAL OF INTERNATIONAL LAW,
PROFESSIONAL BOOKS, 1976

169. SHAH M. J., INTERNATIONAL CONVENTIONS APPLICABLE TO FOB AND CIF SALES AND TO MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS SALES, EUR. TRANS. L. VOL. 16 No 1, 1981
170. SHARP W. R., THE UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COUNCIL, 1969
- 171.SIEHR K., BILLIGE FLAGGEN IN TEUREN HAEFEN, FISCHER, ZUERICH, 1983
172. SILVERSTEIN H. B., SUPERSHIPS AND NATIONS-STATES-THE TRANSNATIONAL POLITICS OF INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANISATION, JOURNAL OF MARITIME LAW AND COMMERCE 7, 1978
173. SINAN I., UNCTAD AND FLAGS OF CONVENIENCE, JWTL BD. 18, 1984
174. SKOURTOS N., BIILIG FLAGGEN PRAXIS UND STAATLICHE VERLEIHUNGSFREIHEIT, CARL HEYMAN' S VERLAG KG, 1990
175. SLETMO G. K., SHIPPING'S FOURTH WAVE-SHIP MANAGEMENT AND TRADE CYCLES, MP & N, VOL. 16, No 4, 1989
176. SLETMO G. K. AND HOLSTE S., SHIPPING AND THE COMPETITIVE ADVANTAGE OF NATIONS-THE ROLE OF INTERNATIONAL SHIP REGISTERS, MP &MAN., VOL. 20, No 3, 1993
177. SLOGGERT S. E., SHIPPING FINANCE, FAIRPLAY PUBLICATIONS, 1984

178. SMITH M. R. L., AN EXAMINATION OF THE ECONOMIC BENEFITS OF THE ESTABLISHMENT OF A MERCHANT MARINE, UWIST, 1973
179. STATISTICAL TABLES, LLOYD' S REGISTER OF SHIPPING, LONDON
180. STATISTICS, INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, BREMEN
181. STOPFORD , MARITIME ECONOMICS, UNWIN HYMAN, 1993
182. STURMEY S. G., THE CODE OF CONDUCT AND THE REVIEW CONFERENCE, ATHENS, 1988
183. STURMEY S. G., OCEAN FREIGHT RATES AND ECONOMIC RESEARCH, GENEVA, 1966
184. STURMEY S. G., SHIPPING ECONOMICS-COLLECTED PAPERS, MACMILLAN, 1975
185. STURMEY S. G., BRITISH SHIPPING AND WORLD COMPETITION, ATHLONE PRESS, 1962
186. STURMEY S. G., ECONOMICS AND LINER SERVICES, JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS AND POLICY, 1967
187. STURMEY S. G., PRAGMATIC COMPETITION AND LINER SHIPPING, 14 MARINE POLICY 36, 1990
188. STURMEY S. G., FLAG DISCRIMINATION AND IMPORT TARIFF
189. STURMEY S. G., FLAG DISCRIMINATION IN BILATERAL TRADE AGREEMENTS AND THE 50-50 RULE
190. STURMEY S. G., FLAG DISCRIMINATION AGAINST PANLIBHO

191. TAYLOR D. A., DICTIONARY OF MARINE TECHNOLOGY, BUTTERWORTHS, 1989
192. THOMMEN , INTERNATIONAL LEGISLATION IN SHIPPING, UNCTAD, 1979
193. THOMSON A. W. J., THE NATIONALISED TRANSPORT INDUSTRIES, LONDON, 1973
194. TZOANNOS J., THE FISCAL REGIME FOR SHIPOWNING FIRMS IN THE EEC. IOBE, 1980
195. TZOANNOS J., EUROPEAN INTEGRATION AND COMMERCIAL SHIPPING, IOBE, 1990
196. VERBAND DEUTSCHER RREDER, SEEVERKEHR UNTER VERSCHIEDENEN FLAGGE ZUR INTERNATIONALISIERUNG DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT, HAMBURG, 1974
197. UNCTAD, BENEFICIAL OWNERSHIP OF OPEN REGISTRY SHIPS, DOC. TD/222, 1982
198. UNCTAD, CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS, DOC. TD/B/AC.34/2, 1982
199. UNCTAD, ECONOMIC CONSEQUENCES OF THE EXISTENCE OR LACK OF A GENUINE LINK BETWEEN VESSEL AND FLAG OF REGISTRY, DOC. TD/B/C.4/168, 1977
200. UNCTAD, ACTION ON THE QUESTION OF OPEN REGISTRIES, DOC. TD/C.4/220, 1981

201. UNCTAD, GUIDELINES TOWARDS THE APPLICATION OF THE CONVENTION ON A CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES, UNCTAD/ST/SHIP/1, 1986
202. UNCTAD, THE ROLE OF TRANSPORT IN TRADE BETWEEN DEVELOPING COUNTRIES, UNCTAD/SHIP/640, AUGUST 1992
203. UNCTAD, IMBALANCE BETWEEN SUPPLY AND DEMAND IN WORLD SHIPPING, REPORT BY THE UNCTAD SECRETARIAT, TD/B/C.4/312, NOVEMBER 1987
204. US DEPARTEMENT OF COMMERCE, MARAD, MARITIME SUBSIDIES, 1978
205. VLACHOS G. P.-GIZIAKIS K., CASUALTIES OF FERRY RO/RO AND PASSENGERS SHIPS AND THE RULES FOR SAFETY, ARTICLE PUBLISHED IN THE JOURNAL OF SCIENCE AND TECHNOLOGY, VOL. 1 No 4, NICOSIA, CYPRUS, 1997
206. VLACHOS G. P.-GIZIAKIS K., THE EFFECTS OF SHIP CASUALTIES ON ECONOMIC EFFICIENCY AND THE RULES FOR SAFETY, ARTICLE PUBLISHED IN THE JOURNAL OF SCIENCE AND TECHNOLOGY, VOL. 1 No 3, NICOSIA, CYPRUS, 1997
207. WIGHT M., POWER POLITICS, PENGUIN BOOKS, 1986
208. WIJMAN , EFFECTS OF CARGO RESERVATION-A REVIEW OF UNCTAD'S CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES, MARINE POLICY VOL. 4, No 4, 1980

209. WORLD TRADE ORGANIZATION, COUNCIL FOR TRADE IN SERVICES, S/C/W/15 DECISION ON MARITIME TRANSPORT SERVICES, 28.6.1996
210. WORLD TRADE ORGANIZATION, COUNCIL FOR TRADE IN SERVICES, DECISION ON NEGOTIATIONS ON MARITIME TRANSPORT SERVICES, ADOPTED AT MARRAKESH ON 15 APRIL 1994
211. WORLD TRADE ORGANIZATION, SUBSIDIES AND TRADE IN SERVICES, S/WPGR/W/9, MARCH 1996
212. WORLD TRADE ORGANIZATION, MARITIME TRANSPORT SERVICES, S/C/W/62, NOVEMBER 1998
213. YANNOPOULOS, THE ECONOMICS OF FLAGGING OUT, JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS AND POLICY, 1988
214. ZOIS C., STRUCTURES ET FONCTIONNEMENT DU MARCHE DU TRANSPORT MARITIME, UNIVERSITE DE PARIS I, 1990

Γ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ
2. Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
3. ΕΞΠΡΕΣ
4. ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ
5. Η ΗΜΕΡΗΣΙΑ
6. ΑΡΓΩ
7. ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
8. ΔΕΛΤΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
9. ΔΕΛΤΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
10. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ
11. ΤΟ ΒΗΜΑ
12. ΤΟ ΕΘΝΟΣ
13. ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ
14. ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ
15. LLOYD'S LIST
16. SEATRADE
17. MARITIME REVIEW 1998, EVANS EDITIONS
18. FORUM