

"Ο πλούτος και η δύναμη των Ελλήνων βρίσκεται εκεί όπου βρισκόταν και στην εποχή του Οδυσσέα: στη θάλασσα"

Ζακ Λακαριέρ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|--|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 6 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 11 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ | 15 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ | 21 |
| 2.1 Εισαγωγή | 21 |
| 2.2. Ιστορική αναδρομή | 22 |
| 2.2.1 Αρχαιότητα-19ος αιώνας | 22 |
| 2.2.2 Η ελληνική ναυτιλία κατά τον 20ο αιώνα | 27 |
| 2.3 Το νομοθετικό πλαίσιο | 30 |
| 2.4 Καθεστώς νηολόγησης πλοίων | 32 |
| 2.5 Δυναμικότητα | 33 |
| 2.6 Το ανθρώπινο δυναμικό | 37 |
| 2.7 Η συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στην Εθνική Οικονομία | 38 |
| 2.8 Ναυτική Υποδομή | 41 |
| 2.8.1 Ναυτική Εκπαίδευση | 41 |
| 2.8.2 Ασφάλεια ναυσιπλοΐας-Προστασία Θαλασσίου περιβάλλοντος | 41 |
| 2.8.3 Διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας | 43 |
| Α) Ρόλος και αρμοδιότητες YEN | 43 |
| Β) Οργανωτική δομή | 45 |
| Γ) Ανθρώπινο δυναμικό | 46 |
| Δ) Οι στόχοι για την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνική ναυτιλίας | 46 |
| 2.9 Οι φορείς | 47 |
| 2.9.1 Ναυτικό Επιμελητήριο | 47 |
| 2.9.2 Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) | 48 |
| 2.9.3 Νηογνώμονες | 50 |
| 2.9.4 Ελληνικός Νηογνώμονας Α.Ε. | 50 |
| 2.10 Ελληνικός Εφοπλισμός | 52 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ | 53 |

| | |
|---|----|
| 3.1 Ο Ναυτιλιακός Προστατευτισμός | 53 |
| 3.2 Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ακτοπλοΐας | 56 |
| 3.3 Η ελληνική ακτοπλοΐα: σύγχρονες εξελίξεις | 57 |
| 3.4 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση | 57 |
| 3.5 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα | 60 |
| 3.6 Σημεία τριβής μεταξύ πολιτείας και ακτοπλοίων | 62 |
| 3.7 Η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής | 65 |
| 3.8 Μια κριτική ματιά | 65 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ | 68 |
| 4.1 Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις | 68 |
| 4.2 Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλάσσιων μεταφορών | 72 |
| 4.3 Διεθνείς Οργανισμοί της ναυτιλίας | 73 |
| Α) Ιδιωτικοί | 73 |
| Β) Διακυβερνητικοί και κυβερνητικοί | 75 |
| 4.3.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) | 76 |
| 4.3.1.1 Συμβολή της Ελλάδας στο έργο του ΙΜΟ | 78 |
| 4.3.2 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO) - GATS 2000 | 79 |
| 4.3.2.1 Ιστορικό διαπραγματεύσεων για την ναυτιλία | 80 |
| 4.3.2.2 Νέος γύρος διαπραγμάτευσης GATS 2000 | 81 |
| 4.3.2.3 Εννοιολογική οριοθέτηση πλαισίου διαπραγμάτευσης για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες | 82 |
| 4.4 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης | 82 |
| 4.4.1 Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (EMSA) | 84 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ - Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ | 86 |
| 5.1 Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας | 86 |
| 5.2 Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας | 87 |
| 5.3 Μελλοντικές τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας | 88 |
| 5.4 Ο παγκόσμιος στόλος | 92 |
| 5.5 Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας | 93 |
| 5.6 Ναυτιλιακή πολιτική για το μέλλον της ΕΕ | 94 |
| 5.7 Γενικές αρχές και στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής | 95 |

| | |
|--|-----|
| Βαλάσης | 4 |
| 5.8 Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας | 97 |
| 5.8.1 Η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας | 97 |
| 5.8.2 Η εκπαίδευση του ναυτεργατικού δυναμικού | 97 |
| 5.8.3 Μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας | 99 |
| 5.9 Προοπτικές για την ελληνική ναυτιλία | 100 |
| 5.9.1 Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία | 103 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 104 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ | 109 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ | 112 |
| Τα κυριότερα είδη ναύλωσης | 112 |
| Ναυτιλιακή συνεργασία Ελλάδα-Συρία | 112 |
| Ναυτιλιακή συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου | 113 |
| Συμβάσεις του ΙΜΟ που έχουν ως τώρα υιοθετηθεί | 114 |
| Σχεδιαγράμματα | 118 |
| 1. Greek controlled fleet as a % of the world fleet | 118 |
| 2. Greek fleet compared to the rest of E.U. countries | 118 |
| 3. Δύναμη ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (πλοία > 100 gt) | 119 |
| 4. Ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου κατά κατηγορία πλοίου | 119 |
| 5. κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt | 120 |
| 6. Εξέλιξη εμπορικού στόλου των Ελλήνων (πλοία > 1000 gt) | 120 |
| 7. Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου σε αριθμό πλοίων, 1992-2001 | 121 |
| 8. Η εξέλιξη του ελληνικού εμπορικού στόλου, 1995-2001 | 121 |
| 9. Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος κατά τύπο πλοίου | 122 |
| 10. Ναυτεργατικό δυναμικό εμπορικού στόλου των Ελλήνων | 122 |
| 11. Εξέλιξη εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος, 1989-2002 | 123 |
| 12. Ο στόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης | 124 |
| 13. Οι 12 πρώτες ναυτιλιακές χώρες στον κόσμο | 124 |
| Πίνακες | 125 |
| 1. Ελληνόκτητος στόλος | 125 |

| | |
|--|-----|
| 2. Ελληνικό νηολόγιο | 126 |
| 3. Νόμοι-Νομοθετικά Διατάγματα | 127 |
| 4. Σύνθεση Συμβουλίου IMO | 128 |
| 5. Κατηγορίες τύπων σκαφών μεταφοράς φορτίου, 2000 | 130 |
| 6. Στόλοι δεξαμενοπλοίων, 2001 | 131 |
| 7. Στόλοι δεξαμενόπλοιων ανά κατηγορία χωρών, 2001 | 131 |
| 8. Σημαίες : Τα κορυφαία 20 Νηολόγια | 132 |
| 9. Οι δέκα στόλοι με την ταχύτερη αύξηση και οι δέκα με την μεγαλύτερη μείωση (άνω των 5000.000 gt) | 133 |

Περίληψη

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η ανάλυση της κατάστασης της ελληνικής και της διεθνούς ναυτιλίας σήμερα που τα δεδομένα παγκοσμίως αλλάζουν με ταχύτατους ρυθμούς στα πλαίσια της διαδικασίας της "παγκοσμιοποίησης". Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας επηρεάζει σαφώς την ναυτιλία που από την φύση της αποτελεί την πιο διεθνοποιημένη μορφή βιομηχανίας.

Η εργασία χωρίζεται σε έξι κύρια μέρη. Στο **Κεφάλαιο 1** παρατίθενται κάποιες εισαγωγικές έννοιες που αφορούν στην ναυτιλία προκειμένου ο αναγνώστης να εξοικειωθεί με όρους που θα συναντήσει στην συνέχεια της εργασίας π.χ. οι διάφορες κατηγορίες πλοίων αλλά και οι μονάδες μέτρησης της χωρητικότητας όπως ο κόρος ή το νεκρό βάρος.

Το **Κεφάλαιο 2** είναι ουσιαστικά μια έκθεση της κατάστασης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Η Ελλάδα είναι χώρα κατ' εξοχήν ναυτική. Η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα έχει διάρκεια αλλά και συνέχεια μέσα στο χρόνο. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας, παρατίθενται στοιχεία που αφορούν στη δυναμικότητά της, το νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο κινείται, καθώς και μια ανάλυση του ρόλου των σημαντικότερων φορέων της ναυτιλίας όπως π.χ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Η Ελλάδα άλλωστε κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά τη χωρητικότητα στα δεξαμενόπλοια, στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων και στα επιβατικά πλοία.

Στο **Κεφάλαιο 3** αναλύεται η κατάσταση της ακτοπλοΐας σήμερα ενόψει της άρσης του cabotage (προνόμιο ακτοπλοΐας) στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γίνεται και μια αναφορά σε θέματα που αφορούν τον Προστατευτισμό γενικά. Η διάκριση μεταξύ ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ακτοπλοΐας είναι σκόπιμη από τη στιγμή που με τον όρο "ακτοπλοΐα" εννοούμε την παράκτιο ναυτιλία, την ναυτιλία δηλαδή κατά μήκος της ακτής κάποιου κράτους και μεταξύ των λιμανιών του χωρίς να εισέρχεται σε ανοιχτή θάλασσα.

Η Διεθνής Ναυτιλία, κυρίως οι διεθνείς οργανισμοί που σχετίζονται με την ναυτιλία όπως για παράδειγμα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και ο Παγκόσμιος

Οργανισμός Εμπορίου, καθώς και η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιγράφονται στο **Κεφάλαιο 4**.

Στο **Κεφάλαιο 5** αναφέρονται οι μελλοντικές τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, παρατίθενται στοιχεία που αφορούν στον παγκόσμιο στόλο, περιγράφονται οι γενικές αρχές και οι στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής κι όλα αυτά στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Η μεγάλη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και κατά συνέπεια και η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου έχει ως άμεσο επακόλουθο την ποσοτική και ποιοτική αύξηση των μεταφορών γενικά και των θαλασσιών μεταφορών ειδικότερα.

Τέλος στο **Κεφάλαιο 6** γίνεται μια προσπάθεια σχολιασμού των δεδομένων που παρατέθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια και εξαγωγής συμπερασμάτων με μια παράλληλη έκθεση κάποιων προτάσεων για το μέλλον της ναυτιλίας όπως για παράδειγμα το γεγονός ότι τα κυρίαρχα ναυτιλιακά κράτη θα πρέπει να υποστηρίξουν σθεναρά τις προσπάθειες του IMO για την αποτελεσματική εφαρμογή του υφιστάμενου διεθνούς νομικού πλαισίου. Όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία, είναι γεγονός ότι η ποντοπόρος Ναυτιλία αποτελεί ένα σπάνιο εθνικό κεφάλαιο με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα. Η αυγή του 21^{ου} αιώνα βρίσκει την ελληνόκτητη ναυτιλία σε ανοδική πορεία αλλά βέβαια είναι αναγκαίο να ληφθούν μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της.

Λέξεις-Κλειδιά

- ✓ ναυτιλία
- ✓ διεθνές εμπόριο
- ✓ πλοίο
- ✓ ναυσιπλοΐα
- ✓ κόρος
- ✓ στόλος
- ✓ ναυτιλιακή επιχείρηση
- ✓ ακτοπλοΐα
- ✓ νηολόγηση
- ✓ εφοπλισμός
- ✓ ναυτιλιακό συνάλλαγμα

- ✓ παγκοσμιοποίηση
- ✓ προτίμηση σημαίας
- ✓ μεταφορές

Summary

The aim of this paper is an analysis of the present situation of the Greek and the international shipping, now that the data worldwide change with rapid rhythms in the frames of the "globalisation" process. The globalisation of economy influences of course the shipping which constitutes, by nature, the most internationalised form of industry. This paper is separated in six main parts:

In **Chapter 1** certain introductive terms are explained so that the reader familiarizes himself with terms that he/she will meet in this paper such as the various categories of ships but also the units of measurement of capacity such as gross tonnage (gt) or the dead weight.

The **Chapter 2** is a report on the Greek Commercial Shipping situation. Greece is preeminently a naval country. The relation of the Greek people with the sea has long duration and continuity in the pass of time. There is a historical retrospection of Greek shipping. There is a mention to elements which address to its capacity, the legislative frame in which is moved, as well as an analysis of the role of the most important institutions of shipping as the Chamber of Shipping, the Ministry of Commercial Shipping and the Naval Retiring Fund. Greece possesses the first place worldwide as regards to the capacity of the tankers, in bulk shipping and in the field of passenger boats.

In **Chapter 3** there is an analysis of the situation of the Greek Coastal Shipping today in view of the lifting of the cabotage in the frames of the European Union plus an outlook on topics concerning the Protectionism generally. The discrimination between the Greek commercial shipping and the Greek coastal shipping is deliberate since by the term "coastal" we mean the shipping along the coastline of a country and between its ports without entering in open seas.

The World Shipping, the international organisations which are related to shipping as for example the International Maritime Organisation and the World Trade

Organisation, as well as the shipping policy of the European Union are mainly described in **Capital 4**.

In **Chapter 5** we focus on the future tendencies of world shipping, including data about the world fleet, the general principles and objectives of the Greek shipping

policy in the frames of the globalisation of the economy. The great growth of world economy and accordingly the growth of international trade have as a direct consequence the quantitative and qualitative increase of transports generally and marine transports more specifically.

Finally, in **Chapter 6** there is an effort of comment on data quoted in the previous capitals and the drawing of conclusions and also some proposals about the future of shipping, such as the fact that the sovereign marine states should support vigorously the efforts of IMO for the effective application of the existing international legal frame. Concerning the Greek shipping, it is clear that the oceangoing Shipping constitutes a great national capital with economic, social and national effects. The dawn of 21st century finds the Greek-owned Shipping booming but of course it is necessary that measures should be taken for the increase of its competitiveness.

Key-Words

- ✓ shipping
- ✓ international trade
- ✓ ship
- ✓ navigation
- ✓ tonnage
- ✓ fleet
- ✓ shipping enterprise
- ✓ coastal shipping
- ✓ cabotage
- ✓ registration
- ✓ shipowner
- ✓ shipping exchange
- ✓ globalisation

- ✓ preference of flag
- ✓ transports

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές γενικά αποτελούν έναν από τους μεγαλύτερους τομείς στην οικονομική ζωή ενός κράτους και αναπόσπαστο μέρος της παραγωγικής διαδικασίας. Η προσφορά τους, κατά συνέπεια, για την επίτευξη των εθνικών στόχων μιας χώρας

σε όλα τα θέματα είναι πολύ μεγάλης και ζωτικής σημασίας. Ο δεσμός που υπάρχει μεταξύ των μεταφορών και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης κάποιας χώρας είναι οι συναλλαγές του διεθνούς εμπορίου. Από τις διάφορες μορφές των μεταφορών ο καλύτερος τρόπος για την εθνική οικονομία κάποιας χώρας είναι η ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές, δηλαδή όπως αλλιώς ονομάζεται η ναυτιλιακή βιομηχανία των ποντοπόρων πλοίων, είναι μια από τις λίγες διεθνείς 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, να έχει Γερμανικές ή Ελβετικές μηχανές, το πλήρωμα να αποτελείται από διάφορες εθνικότητες, να έχει χρηματοδοτηθεί από Αμερικανική τράπεζα, να έχει ασφαλιστεί στο Λονδίνο και να μεταφέρει πετρέλαιο από τον Περσικό κόλπο προς την Δυτική Ευρώπη.

Με βάση λοιπόν το γεγονός του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από την ολοένα και μεγαλύτερη διεθνοποίηση της παραγωγής και συνάμα από την "παγκοσμιοποίηση", σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία κατέχει κορυφαία θέση παγκοσμίως και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια της εθνικής οικονομίας επιχειρήθηκε μέσω αυτής της εργασίας μια λεπτομερής ανάλυση της κατάστασης της ελληνικής ναυτιλίας, με έκθεση στοιχείων και δεδομένων που αφορούν στην δυναμικότητά της καθώς και δεδομένων για την διεθνή ναυτιλία. Με συλλογή στοιχείων από το Ναυτικό Επιμελητήριο, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τις ιστοσελίδες των διαφόρων διεθνών οργανισμών που σχετίζονται με την ναυτιλία και με στήριγμα την βιβλιογραφία που υπήρχε επί του θέματος έγινε μια ολοκληρωμένη παρουσίαση του σημαντικότερου "εθνικού κεφαλαίου" της Ελλάδας

αλλά και του σημαντικότερου κλάδου των μεταφορών που αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του διεθνούς εμπορίου, της Ναυτιλίας. Με την εργασία αυτή γίνεται για άλλη μια φορά μια προσπάθεια να καταδειχθεί η τεράστια δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία δοθείσης της ανάλογης προσοχής από τους αρμόδιους φορείς του κράτους μπορεί να προσκομίσει πολύ μεγάλα οφέλη, σε πολλούς τομείς, στην Ελλάδα : σημαντικότερη συμβολή στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ),

ενδυνάμωση της φωνής της Ελλάδας παγκοσμίως, αύξηση του μεριδίου συμμετοχής στο παγκόσμιο εμπόριο. Η επικαιρότητα λοιπόν του εν λόγω θέματος για την Δημόσια Διοίκηση είναι προφανής. Είναι ένα θέμα που μάλλον πάντα θα είναι επίκαιρο εφόσον δεν πάσουν οι θαλάσσιες μεταφορές. Η εργασία αποτελεί επίσης έναν οδηγό για όποιον επιθυμεί να αποκτήσει μια πρώτη αντίληψη, μια πρώτη εικόνα για τα δεδομένα της ναυτιλίας στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς και ταυτόχρονα μια πιο εις βάθος μελέτη για τα πιο συγκεκριμένα προβλήματα και θέματα όπως η άρση του cabotage στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι διαπραγματεύσεις στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, η χρηματοδότηση της ναυτιλίας, το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας ή θέματα που αφορούν στην ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Να σημειωθεί ότι η Ελληνική Ακτοπλοΐα εξετάστηκε σε ξεχωριστό κεφάλαιο μιας και η ακτοπλοΐα διακρίνεται από την εμπορική ναυτιλία γενικά. Όπως αναφέρεται και στο Κεφάλαιο 3 το ακτοπλοϊκό εμπόριο είναι η ναυσιπλοΐα και το εμπόριο κατά μήκος της ακτής κάποιου κράτους και μεταξύ των λιμανιών του χωρίς να εισέρχεται σε ανοιχτή θάλασσα και ο διεθνής όρος του είναι cabotage. Τέλος γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής των μελλοντικών τάσεων διεθνώς στον κλάδο και προτείνονται μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και για την ομαλή και σταθερή βελτίωση και ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας.

Από τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά υπάρχουν δύο κύριες σχολές σκέψης όσον αφορά στη λειτουργία και 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. Σύμφωνα με αυτήν

τη σχολή, η ναυτιλία πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο πολύ διεθνής. 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 επιχειρήσεις, οι διμερείς σχέσεις και οποιοδήποτε άλλο είδος. Η πρώτη άποψη για την ναυτιλία είναι ο οικονομικός φιλελευθερισμός και βασίζεται στην

αρχή του "laissez-faire", που αναπτύχθηκε ιστορικά στην μερκαντιλιστική 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 σε κάποια χώρα.

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. 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 έλλειψης ικανού προσωπικού, κεφαλαίων, τεχνολογικής και διαχειριστικής τεχνογνωσίας, αναπτυγμένης δομής λιμανιών, βρήκαν στον ναυτιλιακό προστατευτισμό μια μέθοδο και έναν τρόπο για τη δημιουργία ή την ανάπτυξη των δικών τους εθνικών στόλων. Με τον προστατευτισμό όμως εμφανίστηκαν διεθνώς και νέα νομικά και οικονομικά προβλήματα. Σήμερα οι εμπορικοί στόλοι των

αναπτυσσόμενων χωρών, παρόλο που αυτές παράγουν το 65% του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, έχουν μόνο 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. 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 αναπτυγμένων χωρών ως κύριοι χρήστες

αυτών των λιμανιών ωφελούνται από αυτές τις επιδοτήσεις. Πολλοί πλοιοκτήτες από αναπτυγμένες χώρες ίδρυσαν μικτές επιχειρήσεις σε αναπτυσσόμενες χώρες με τοπική συμμετοχή μειοψηφίας ή απλώς ονομαστική. Έτσι, μ'αυτόν τον τρόπο ωφελούνται και από όλα τα πλεονεκτήματα που χορηγούνται από τις κυβερνήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν εθνικούς στόλους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

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:

- **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). Διακρίνονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, σε φορτηγά υγρών φορτίων και σε πλοία συνδυασμένων μεταφορών. 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.

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

Ειδικότερα για κάθε τύπο πλοίου ισχύει:

1. Τα φορτηγά πλοία διακρίνονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, σε φορτηγά υγρών φορτίων και σε πλοία συνδυασμένων μεταφορών
 - a) 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 και ειδικά. Τα φορτηγά τακτικών γραμμών είναι αυτά που μεταφέρουν συνήθως φορτία κάτω των 2-3000 τόνων, όπως εμπορευματοκιβώτια και κατεψυγμένα και εξυπηρετούνται από πλοία κλασικού τύπου και τα φορτηγιδοφόρα (BARGE CARRIERS). Η πιο σημαντική κατηγορία πλοίων είναι τα CONTAINERSHIPS, REEFERS, ROLL-ON/OFF κλπ. 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.

- 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 και αυτοί εκ των προτέρων καθορισμένοι για κάθε είδος εμπορεύματος που μεταφέρουν. Οι εταιρείες τακτικών γραμμών έχουν πολύ

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

Στα ελληνικά ο όρος CONTAINERS αποδίδεται ως εμπορευματοκιβωτιοφόρο. Εμπορευματοκιβώτιο είναι ένα τυποποιημένο σιδερένιο κιβώτιο που στη συνηθισμένη του μορφή είναι ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο με διαστάσεις 20*8*8 ή 40*8*8 ποδών. Τα CONTAINERSHIPS 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.

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 φαρόπλοια.
4. Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας διακρίνονται σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως ποταμόπλοια και λιμνόπλοια, σε πλωτά ναυπηγήματα, όπως φορτηγίδες, βυθοκόρους, πλωτούς γεραμούς και πλωτές δεξαμενές και σε πλοία ειδικού τύπου, όπως ρυμουλκά, παγοθραυστικά, ναυαγοσωστικά και πλοηγίδες.

Η χωρητικότητα ενός πλοίου 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 (ΚΟΧ). 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 (ml), 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 στον ναυλωτή (φορτωτή) βάσει της οποίας ο εκναυλωτής υποχρεώνεται να διαθέτει στον 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 στην 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 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 εταιρείες στο να ακολουθούν μια δυναμική επενδυτική πολιτική για συνεχή βελτίωση του στόλου τους.

Τα κυριότερα είδη ναύλωσης είναι:

- Ναύλωση Ταξιδιού
- Χρονοναύλωση
- Σύμβαση Ναύλωσης
- Ναύλωση Γυμνού Πλοίου

(Βλ. Παράρτημα σελ. 112)

Τα τελευταία χρόνια οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν πρόβλημα ναύλωσης των πλοίων τους, γιατί έχουν εκδηλωθεί οι επιδράσεις τριών βασικών ανασταλτικών παραγόντων για τη ναύλωση¹:

- 1) Αύξηση του όγκου μεταφορικής ικανότητας προϊόντος σε κάθε κατηγορία πλοίων
- 2) Βελτίωση των συνθηκών εκφόρτωσης
- 3) Πολλές από τις ναυλώσεις που προσφέρονται είναι για περιοχές μη γόνιμες

Συναφής με την έλλειψη ναύλων είναι κι ο παροπλισμός των πλοίων. Παροπλισμένο ονομάζεται εκείνο το πλοίο που αργεί σε κάποιο λιμάνι ή ασφαλή όρμο. 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 τις αγοράς.

Η έννοια των σημαίων 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 σημαία 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 επιτυχημένος και για τις δυο πλευρές, αν και υποβαθμίζει τη ναυτιλία, και τελικά υιοθετήθηκε και από άλλες χώρες π.χ. Λιβερία, Ονδούρα, Κόστα Ρίκα, Μάλτα κλπ. (Βλ. Παράρτημα Πίνακας 8, σελ.132)

Τέλος να αναφερθεί ότι οι τύποι ή φάσεις της ναυτιλίας είναι οι παρακάτω:

- Φάση Ελλιμενισμού (στο λιμάνι)
- Φάση "Προσέγγισης σε" ή "Αναχώρησης από" το λιμάνι
- Ναυτιλία σε κανάλια ή εκβολή ποταμού

¹ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., "Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία", Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002

- Παράκτιος Ναυτιλία/ακτοπλοΐα (50 ν. μίλια από την ακτή και βάθος μέχρι 200 μέτρα)
- Ναυτιλία σε ανοικτή θάλασσα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

2.1 Εισαγωγή

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των Μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική

οικονομία συμβάλλοντας αποφασιστικά σ'αυτήν. Για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όπως η Ελλάδα, η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της οικονομίας, με διεθνή και ποικιλόμορφη δραστηριότητα και προσφορά που ξεπερνά τα στενά οικονομικά πλαίσια. 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 50% στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος έχει και παγκόσμιο ρόλο δεδομένου ότι κατέχει το 10% 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.

Στον 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 τη σημασία και την συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας, δεδομένου ότι το μέγεθος του

ελληνικού εμπορικού στόλου δεν δικαιολογείται από τον μικρό πληθυσμό της Ελλάδας καθώς επίσης και από τον μικρό όγκο των εμπορικών της συναλλαγών.

Ο τομέας 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 αναπτυγμένων χωρών οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων, σε αντίθεση με την Ελλάδα. Ο κλάδος

της εμπορικής ναυτιλίας προσδίδει υψηλή ανταγωνιστικότητα στην ελληνική οικονομία, ειδικά στα πλαίσια της ΕΕ.

2.2 Ιστορική αναδρομή

2.2.1. Αρχαιότητα - 19ος αιώνας

Η Ελλάδα είναι χώρα κατ' εξοχήν ναυτική. Η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα έχει διάρκεια αλλά και συνέχεια μέσα στο χρόνο. Ως αναγνώριση αυτής της άρρηκτης σχέσης, οι αρχαίοι Έλληνες είχαν δώσει στον πανίσχυρο θεό της θάλασσας, τον Ποσειδώνα, τη δεύτερη θέση στην ιεραρχία των Θεών, αμέσως μετά τον αδερφό του, υπέρτατο θεό του σύμπαντος, Δία.

Αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στο Αιγαίο κυκλοφορούσαν οι πρώτες μορφές πλοίων απ' το 7000 π.Χ. Στην ίδια περιοχή είχε εμφανιστεί γύρω στο 2000 π.Χ. ένας νέος τύπος ελαφρού πλοίου, ικανού να ταξιδεύει με κουπιά και με πανιά, το αιγαιοπελαγίτικο σκαρί: μια πραγματική επανάσταση στη ναυτική τεχνολογία, που υιοθετήθηκε αμέσως από τους λαούς του Αιγαίου και στη συνέχεια από τους Αχαιούς. Οι πρώτοι γνωστοί που εμφανίζονται είναι οι Κυκλαδίτες (3000 - 2000 π.Χ.) οι οποίοι όμως δίνουν την θέση τους στους Κρήτες της Μινωικής περιόδου που είχαν ένα ναυτικό στην βάση του κράτος (1700-1450 π.Χ.) Στα 1470 π.Χ. έγινε η έκρηξη του ηφαιστείου της Σαντορίνης με ισχύ 5 φορές μεγαλύτερη απ' την έκρηξη του Κρακατόα στην Ινδονησία. Αυτό προφανώς προκάλεσε την καταστροφή του Μινωικού πολιτισμού. Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι Μυκηναίοι που και αυτοί

δρούσαν σε όλη την γνωστή ανατολική Μεσόγειο. Σε αυτή την εποχή αναφέρονται η Αργοναυτική εκστρατεία αλλά και ο Τρωικός πόλεμος, αν και πολλοί θεωρούν τον Τρωικό πόλεμο αρκετά παλαιότερο. Μετά τον ένατο αιώνα παρουσιάζονται δυναμικά στον θαλάσσιο χώρο και η Κόρινθος, η Αίγινα, η Σάμος, η Κέρκυρα, οι Συρακούσες και άλλες μικρότερες πόλεις. Αρκετά αργότερα τον έκτο αιώνα π.Χ. οι Αθηναίοι δημιουργούν στόλο και κυριαρχούν με την σειρά τους για λίγο στον χώρο.

Οι αρχαίοι Έλληνες ανέπτυξαν έναν κατεξοχήν "θαλάσσιο πολιτισμό", στον οποίο η θάλασσα, το αρχιπέλαγος, το ναυτικό και οι αποικίες έπαιζαν κυρίαρχο ρόλο. Κινητήρια δύναμη αυτού του πολιτισμού ήταν το πλοίο, που διέσχισε τις θάλασσες μεταφέροντας εμπορεύματα, ανθρώπους και ιδέες. Ο πολιτισμός τους χαρακτηριζόταν από κινητικότητα, εφόσον η θάλασσα είναι η ενσάρκωση της κινητικότητας, της αδιάκοπης ροής. Οι αρχαίοι Έλληνες δεν γνώριζαν σύνορα στα ταξίδια και στις εξερευνήσεις τους, όπως δεν γνώριζαν όρια και στην ελευθερία της σκέψης τους.²

Στις περιόδους ακμής της ,αργότερα, η Βυζαντινή Αυτοκρατορία διέθετε ένα ισχυρό ναυτικό. Μετά την πτώση του Βυζαντινού Κράτους, το ατίθασο πνεύμα των Ελλήνων, κατάλαβε ότι μόνο δύο δρόμοι υπήρχαν για όσους δεν άντεχαν την ταπείνωση του ραγιά.

Ο δρόμος προς τις παλιές Ελληνικές "αποικίες", Ελληνικές κοινότητες έξω από τα όρια του Οθωμανικού κράτους, και ο δρόμος της θάλασσας, του πλοίου και του ναυτικού εμπορίου, όπου ο Τούρκος κατακτητής αντικρίζοντας με δέος το υγρό στοιχείο δεν τολμούσε να αντιμετωπίσει τον τολμηρό Έλληνα θαλασσινό.

Και πράγματι αυτές οι δύο διέξοδοι διέσωσαν το Ελληνικό Έθνος, επιτρέποντάς του να επιβιώσει αλλά και να αναπτυχθεί μέσα σε σκληρές συνθήκες δουλείας και μάλιστα να δημιουργήσει οικονομία αλλά και να βρεθεί τις παραμονές της

επανάστασης με έναν σημαντικό αριθμητικά και αξιόμαχο στόλο, με ικανούς καπεταναίους και πληρώματα μάχιμα.

Ο στόλος αυτός μετατράπηκε σε πολεμικό στόλο εν μία νυκτί και νίκησε επανειλημμένα την Τούρκικη και την Αιγυπτιακή Αρμάδα , παρεμποδίζοντας τις δυνατότητες ανεφοδιασμού των στρατευμάτων, που έστελνε ο Σουλτάνος για να καταπνίξουν τον εθνικό ξεσηκωμό.

² Στάμκος Γιώργος, "Γεωπολιτική του Αρχιπελάγους- Ο Ελληνισμός στην εποχή της παγκοσμιοποίησης", Αρχέτυπο 2000

Τα νησιά και τα λιμάνια της Ελλάδας στα χρόνια της Τουρκοκρατίας, μπορεί μεν να μην ελέγχονται από ένα "Σεκρέτο της Θάλασσας" όπως ονομαζόταν το Υπουργείο Ναυτιλίας στα Βυζαντινά χρόνια, και να μην υπήρχαν πια οι "Αβυδικοί άρχοντες"³, οι Βυζαντινοί Λιμενάρχες δηλαδή, που είχαν την πλήρη εποπτεία της λειτουργίας τους, αλλά παρ'όλη την ανικανότητα της Τουρκικής Διοίκησης να δημιουργήσει αντίστοιχους θεσμούς, οι Έλληνες, με την τοπική Αυτοδιοίκηση, κατόρθωσαν κατά τόπους να διατηρήσουν την καλή λειτουργία των λιμανιών, την συνέχιση της καταγραφής των πλοίων σε Νηολόγια, ή "Μητρώα πλοίων", ή "Νηοκαταλόγους", όπως ονομάζονταν κατά εποχές και τόπους τα αντίστοιχα επίσημα αρχεία, να καταγράφουν τα αποπλέοντα και καταπλέοντα πλοία και τις ποσότητες των διακινουμένων εμπορευμάτων, τις αιτίες των ναυαγίων, ως και την είσπραξη των λιμενικών τελών και ακόμη να αναλαμβάνουν την κατασκευή νέων φάρων ή την συντήρηση των παλιών, για την ασφάλεια των ναυσιπλοούντων.

Το έργο αυτό επιτέλεσαν αιρετοί ή κληρωτοί κατά τόπους άρχοντες, εύποροι γέροντες ναυτικών οικογενειών, που ανάλογα ονομάζονταν "Εφοροι Νηών" στην Χίο, "Επίτροποι και Φύλακες" στην Ύδρα, "Επιστάτες του Γιαλού" και "Σανιτάδες" στη Σύρο, αρμόδιοι για τα λιμεναρχικά στις Σποράδες, όπως τους αναφέρει η Ιστορία. Οι άνθρωποι αυτοί δημιούργησαν ένα καθεστώς ευνομίας και ευταξίας στον χώρο της αναπτυσσόμενης ραγδαία Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, έθεσαν δε τις βάσεις ώστε να γίνει δυνατή η θεσμοθέτηση μιας ιδιαίτερης νομοθεσίας και μιας διοικητικής μονάδας ελέγχου της Εμπορικής Ναυτιλίας με την ίδρυση του Ελληνικού κράτους.

Άσκησαν δε με συνετό τρόπο το δύσκολο έργο της διοίκησης του στόλου στα χρόνια της επανάστασης, μεριμνώντας ακόμη και για θέματα τήρησης των κανόνων του Διεθνούς Δικαίου της θαλάσσης, όπως η τιμωρία της πειρατείας, ο σεβασμός της ουδετερότητας των πλοίων τρίτων κρατών, ο διάπλους διεθνών στενών ναυσιπλοΐας εν καιρώ πολέμου, όπως μαρτυρούν οι έγγραφες αποφάσεις-οδηγίες των προεστών των νησιών προς τους πλοιάρχους του αγώνα.

³ Κρεμμύδας Βασίλης, "ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1776-1835 όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας", Ιστορικό Αρχείο, Εμπορική Τράπεζα Ελλάδος, Αθήνα 1985

Έτσι μέσα από μία συνεχή παράδοση συνειδητοποιήθηκε η ανάγκη να υπάρξει ένας διοικητικός φορέας που σκοπό θα είχε την λήψη των αναγκαίων νομοθετικών μέτρων, την εποπτεία και τον έλεγχο των πλοίων, των λιμένων, των Λιμενικών Έργων, αλλά και των θεμάτων που θα αφορούσαν την ναυτική εργασία.

Κατά τη διάρκεια της τουρκοκρατίας ο αγγλογαλλικός ανταγωνισμός για τον έλεγχο της ανατολικής μεσογειακής λεκάνης, και ιδιαίτερα τον 18ο αιώνα, είχε ως αποτέλεσμα την θεαματική ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία αυξάνεται γρήγορα σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, εκμεταλλευόμενη, εκτός των άλλων, τη ρωσική παρέμβαση στον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας και τους πολέμους της Γαλλικής Επανάστασης και του Ναπολέοντα. Στο τέλος του 18ου αιώνα οι Έλληνες παίρνουν τη θέση των Γάλλων στην Ανατολή και ανταγωνίζονται με επιτυχία τους Άγγλους. Το εμπορικό της Ύδρας αναπτύσσεται σημαντικά. Ακολουθούν οι Σπέτσες και με κάποια καθυστέρηση τα Ψαρά. Σύμφωνα με τον Rouqueville ο αριθμός των ελληνικών πλοίων για το έτος 1813 ήταν 615 και ο αριθμός των ναυτικών 37.526 άνδρες. Η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, για το ίδιο έτος, υπολογίζεται σε 153.580 τόνους και τα κανόνια με τα οποία ήταν εξοπλισμένα τα πλοία σε 5.878.⁴

Στη μετεπαναστατική περίοδο, η ελληνική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός τομέας της χώρας που κατόρθωσε γρήγορα να επανακτήσει την παλιά ζωτικότητά του ανεπηρέαστος από τους ποικίλους εσωτερικούς παράγοντες που εμπόδιζαν την ανάπτυξη άλλων παραγωγικών οικονομικών κλάδων. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι η

ανάπτυξη αυτή, που άρχισε στην αμέσως μετά τον πόλεμο περίοδο και συνεχίστηκε με γοργούς ρυθμούς αλλά και οικονομικές κρίσεις ως το 1866, δεν πραγματοποιήθηκε δίχως τη συμμετοχή του Κράτους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το Κράτος πετύχαινε πάντα να εκδηλώσει με θετικό τρόπο το ενδιαφέρον του για τον ζωτικότερο αυτό τομέα της οικονομίας της χώρας. Ενδεικτικά να σημειωθεί ότι σύμφωνα με επίσημες ανακοινώσεις του Υπουργείου των Ναυτικών, την 1η Ιανουαρίου 1855, η ελληνική εμπορική ναυτιλία διέθετε 5.063 πλοία, συνολικής

⁴ Παπαθανασόπουλος Κ., "Ελληνική Εμπορική ναυτιλία (1833-1856)", Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα 1983

χωρητικότητας 296.081 τόνων, και απασχολούσε 30.000 ναυτικούς. Τα αντίστοιχα στοιχεία για το 1838 είναι 3.269 πλοία συνολικής χωρητικότητας 88.502 τόνων και για το 1834 2.891 πλοία χωρητικότητας 75.000 τόνων.⁵

Το νέο συγκροτούμενο κράτος από την εποχή της Κυβέρνησης Καποδίστρια, της αντιβασιλείας και μέσα στα πρώτα χρόνια της Βασιλείας του Όθωνα, εξέδωσε νομοθεσία που αφορούσε την Εμπορική Ναυτιλία, με σκοπό την ανάπτυξή της. Συγκεκριμένα το 1828 έχουμε τον πρώτο Οργανισμό Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ συγχρόνως ο εκλεκτός πολιτικός της εποχής Σπυρίδωνας Τρικούπης αναλαμβάνει και την νεοσύστατη Γραμματεία του Υπουργείου Εξωτερικών Υποθέσεων και Εμπορικού Ναυτικού.

Λίγο αργότερα το 1834 και 1836 εκδίδονται τα ΒΔ της 4-1-1834 "Περί Οργανισμού των Λιμενικών Αρχών" και 15-12-1836 "Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας" τα οποία είναι και τα πρώτα βασικά νομοθετήματα, που αναφέρονται στην διοίκηση και αστυνομία των πλοίων, των λιμένων και παραλιών.

Ένα πολύ βασικό πρόβλημα που κλήθηκαν να επιλύσουν η επί των Ναυτικών Γραμματεία, οι Έλληνες Πρόξενοι και οι Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού ήταν η διατήρηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών που ευρίσκοντο ακόμη σε Τουρκοκρατούμενα μέρη.

Ας μην ξεχνούμε ότι νησιά όπως η Χίος, η Μυτιλήνη και η Σάμος αλλά και λιμάνια όπως η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της Ελλάδος δεν είχαν ακόμη απελευθερωθεί.

Οι δυσχέρειες οφείλοντο αφενός μεν στην καχυποψία των Τούρκων, αφετέρου στα ύποπτα συμφέροντα των μεγάλων δυνάμεων και των πρακτόρων τους, αλλά και στις ευκολίες που παρείχαν στην ναυσιπλοΐα οι ξένες σημαίες και ιδιαίτερα η Ρωσική και η Τουρκική, σκοπεύοντας να δελεάσουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες των Τουρκοκρατούμενων περιοχών ώστε να μην θέτουν τα πλοία τους υπό την Ελληνική σημαία. Οι συνθήκες αυτές δημιούργησαν την ανάγκη να προβλεφθούν θέσεις

⁵ Παπαθανασόπουλος Κ., "Ελληνική Εμπορική ναυτιλία (1833-1856)", Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα 1983

αξιωματικών στα Ελληνικά Προξενεία, ασχολουμένων με τα θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας, προετοιμάζοντας τα σημερινά Προξενικά Λιμεναρχεία.

2.2.2 Η ελληνική ναυτιλία κατά τον 20ο αιώνα

Το μικρό Ελληνικό κράτος στα χέρια του Ελευθέριου Βενιζέλου θα ενωθεί με την μεγαλόνησο Κρήτη, θα σταθεί νικητής στους Βαλκανικούς Πολέμους και στο πλευρό των Συμμάχων στο Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ η Εμπορική Ναυτιλία θα περάσει στη νέα τεχνολογία του ατμού, φθάνοντας να έχει 485 πλοία και χωρητικότητα περισσότερη από 1.000.000 Κ.Ο.Χ

Από τις αρχές του 20ου αιώνα και μέχρι τις παραμονές του Α Παγκοσμίου Πολέμου το 62% της χωρητικότητας του ελληνικού στόλου διαχειρίζονταν ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα τον Πειραιά, 9% εταιρείες του Λονδίνου και 14% της Κων/πολης. Η Κωνσταντινούπολη αποτέλεσε μέχρι το 1922 με τη μικρασιατική καταστροφή, σημαντικό κέντρο για την ελληνική ναυτιλία. Τη δεκαετία του 1930 υπήρξε η δραστηριότητα των πρώτων ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων έξω από την Ευρώπη και τη Μεσόγειο. ο συνολικός εμπορικός στόλος της Ελλάδας τις παραμονές του Β Παγκοσμίου Πολέμου αντιπροσώπευε το 3,5% (724 πλοία) της παγκόσμιας χωρητικότητας με 2,4 εκ. grt. Αυτή η μεγάλη εμπορική ομάδα απαρτιζόταν σχεδόν αποκλειστικά από φορτηγά πλοία με μεταφορική ικανότητα που ποτέ δεν ξεπερνούσε τους 10.000 τόνους κατά πλοίο. Μ ένα τέτοιο εμπορικό στόλο οι Έλληνες εκλήθησαν να συνδράμουν στον ανεφοδιασμό των Συμμάχων κατά τη διάρκεια του πολέμου.

Κεντρικά γραφεία των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1914-1990

| Κεντρικά γραφεία | 1914 | 1938 | 1958 | 1975 | 1990 |
|------------------|------|------|------|------|------|
| Πειραιάς | 62% | 96% | 18% | 34% | 66% |
| Λονδίνο | 9% | 1% | 45% | 39% | 22% |
| Κων/πολη | 14% | - | - | - | - |
| Νέα | - | - | 37% | 18% | 7% |

| | | | | | |
|-------|-----|----|---|----|----|
| Υόρκη | | | | | |
| Άλλα | 15% | 3% | - | 9% | 5% |

Το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου βρίσκει την ελληνική εμπορική ναυτιλία σε εξαιρετικά κρίσιμη κατάσταση. Περίπου τα τρία τέταρτα του ελληνικού εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων και σε τονάζ είχαν χαθεί. Κατά την ανοικοδομητική προσπάθεια οι Έλληνες εφοπλιστές δεν είχαν να παρουσιάσουν παρά μόνο 120 πλοία άνω των 500 τόνων, με συνολική χωρητικότητα 500.000 grt. Το 1946 παρουσιάστηκε μια σημαντική ευκαιρία με την απόφαση της κυβέρνησης των ΗΠΑ να πωλήσει 4.500 κρατικά πλοία, μεταξύ των οποίων και φορτηγά "Liberties", χωρητικότητας 7.500 grt. Οι Έλληνες εφοπλιστές με τη μεσολάβηση της ελληνικής κυβέρνησης κατόρθωσαν να αγοράσουν 100 από αυτά τα πλοία σε ικανοποιητικές τιμές, ενώ το 1947 αποκτήθηκαν 7 πετρελαιοφόρα τύπου T2. Το 1948 ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 531 πλοία συνολικού τονάζ 2,3 εκ. grt. Από αυτή την εποχή και μετά ουσιαστικά η Εμπορική Ναυτιλία θα αποτελεί βασικό τομέα στη ραχοκοκαλιά της Εθνικής Οικονομίας, εισφέροντας σταθερά συναλλαγματικούς πόρους, απασχολώντας ένα τμήμα του εργατικού δυναμικού της Χώρας, δημιουργώντας μια σειρά παράλληλων δραστηριοτήτων (ναυπηγικές- μηχανολογικές εργασίες, διοικητικό προσωπικό ναυτιλιακών εταιρειών, πρακτόρευση πλοίων, τροφοεφόδια πλοίων κ.λ.π.).

Τη δεκαετία του 1950 οι ναυπηγήσεις φθάνουν στο ζενίθ και μέχρι το 1956-κρίση του Σουέζ- ο ελληνικός στόλος βρίσκεται στην τρίτη θέση στον κόσμο πίσω από τη Μ. Βρετανία και τις ΗΠΑ. Τη δεκαετία του 1960 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ακολούθησαν μια συντηρητικά πολιτική συγκρατημένης επέκτασης και ανανέωσης του στόλου τους. Η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθήθηκε μετά το 1967 ενίσχυσε

το κύμα επιστροφής των πλοίων στην ελληνική σημαία⁶ και τόνωσε την εθνική οικονομία με την ευεργετική εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος. Εν τω μεταξύ ο Πειραιάς εξελισσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 νέο κύμα παραγγελιών διαδέχεται τη συντηρητική πολιτική της προηγούμενης δεκαετίας. Το 1974 η απότομη μείωση στις

⁶ Τη δεκαετία του 1940 οι ταραχές που ξέσπασαν στα πληρώματα και η καιροσκοπική στάση του κράτους στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής, επιτάχυναν το ρεύμα της φυγής των ελληνικών πλοίων προς ξένα νηολόγια.

εξαγωγές αργού πετρελαίου, ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή στις ισοτιμίες των ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν ή και ανέστειλαν τις δραστηριότητες των πετρελαιοφόρων και, αργότερα, των φορτηγών. Έτσι, μετά το 1975, οι Έλληνες εφοπλιστές βρέθηκαν μέσα στη δίνη της γενικής αστάθειας της διεθνούς οικονομικής ισορροπίας. Για να επιβιώσουν έπρεπε να προσφύγουν σε ανοιχτά νηολόγια, όπου είχαν την ευχέρεια να χρησιμοποιούν φθηνά ξένα πληρώματα μειώνοντας δραστικά το ναυτεργατικό κόστος. Έτσι εξηγείται η μαζική έξοδος των πλοίων από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου από 42 εκ grt το 1981 σε λιγότερα από 20 εκ. το 1988.

Η δεκαετία του 1980 σημαδεύτηκε από την εισδοχή της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εμφύσησαν στην Κοινότητα ένα ζωογόνο πνεύμα φιλελευθερισμού και έπαιξαν πρωτεύοντα ρόλο στον σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκαν το 1986.

Την τελευταία δεκαετία της χιλιετίας η ναυλαγορά συνέχισε, με λίγες εποχιακές εξαιρέσεις, την ανοδική της πορεία. Αυτή τη φορά ο κύκλος των καλών εργασιών υπήρξε πολυετής. Παράλληλα όμως οι λίστες παραγγελιών στα ναυπηγεία της υψηλίου ολοένα και μεγάλωναν, με αποτέλεσμα το 1996 η αγορά να μην μπορεί πλέον να απορροφήσει το θηριώδη όγκο των νέων κατασκευών. Επιπλέον, η κατάρρευση την οικονομιών της Άπω Ανατολής έπληξε το θαλάσσιο εμπόριο. Οι στατιστικές της δεκαετίας του 1990 δείχνουν την μικρή συμμετοχή των Ελλήνων πλοιοκτητών στην αλόγιστη ναυπήγηση νέου τονάζ, οι οποίοι προτίμησαν κυρίως την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων για την ανανέωση του στόλου τους.

Μεταπολεμικά, πρέπει να σημειωθεί ότι η χρήση των σημαίων ευκολίας και η διατήρηση γραφείων σε διάφορες χώρες από ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες καθιστούν δυσχερή τον εντοπισμό της έδρας και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των

εταιρειών. Σταδιακά, στα διαχειριστικά κέντρα του Πειραιά και του Λονδίνου προστέθηκαν και άλλες πόλεις του κόσμου όπως η Νέα Υόρκη και το Τόκιο.

2.3 Το νομοθετικό πλαίσιο

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 αυτό το άρθρο, 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. (Κόρος ολικής χωρητικότητας) 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 ΚΟΧ 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. 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.

Παρόλο που οι περισσότερες ναυτιλιακές ελληνικές εταιρείες, ιδίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13 του ΝΔ **2687/53**, υπάρχουν και άλλοι νόμοι που διέπουν την οργάνωση και διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Έτσι πολλές εταιρείες κυρίως της ακτοπλοΐας χρησιμοποιούν τους νόμους περί ανωνύμων εταιρειών (Ν. **2190/20**) και περί εταιρειών 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 εταιρείας αλλά χωρίς δυσκίνητους μηχανισμούς και με μεγαλύτερη ευελιξία στην διαχείρισή της και ψηφίστηκε κι αυτός για να προσελκύσει τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Ειδικότερα, με το άρθρο 1 του νόμου αυτού, περιορίζεται ο σκοπός των ναυτικών εταιρειών στη διαχείριση, εκμετάλλευση κλπ. ελληνικών εμπορικών πλοίων και ο

νόμος προσφέρει στους Έλληνες πλοιοκτήτες μια νέα ελληνική εταιρική μορφή. Ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τον Ν **2987/02** κυρίως στα θέματα που αφορούν το εταιρικό κεφάλαιο της εταιρείας, τους περιορισμούς στην κτήση των μετοχών και την καταβολή παγίων τελών.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)- **N.3816/58** περιέχει διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του

θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης.

Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ο 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 νόμος αυτός επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο **AN 378/68** και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό τη μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα για τη διαχείριση των πλοίων τους και έτσι να αποφύγουν το υψηλό κόστος λειτουργίας των γραφείων τους στο εξωτερικό. Με τον νόμο αυτό, σε συνδυασμό και με το **Ν.Α. 2687/53**, άρθρο 13, που παρέχει κίνητρα για τη νηολόγηση πλοίων υπό την ελληνική σημαία, δημιουργήθηκε ένα σταθερό καθεστώς για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα. 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. Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)- **ΝΔ.187/73** περιέχει διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου, οι οποίες αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικοί, λιμάνια). Ο **Ν. 27/75** αφορούσε στους όρους διαχείρισης των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με τη μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος και πρακτορείου ανεξάρτητα από την σημαία που φέρει το πλοίο των. Σύμφωνα λοιπόν με αυτόν τον νόμο τα πλοία των συγκεκριμένων εταιρειών πληρώνουν φόρο, καθώς και τις εισφορές προς το NAT, εάν είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, ενώ δεν τηρούν βιβλία στην ελληνική γλώσσα. Με τον τελευταίο νόμο τροποποιήθηκαν επίσης οι συντελεστές φορολογίας του πλοίου, σε σχέση με τον **AN 465/68**. Κάποιες διατάξεις του **Ν 27/75** τροποποιήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από διατάξεις του **Ν 814/78**, όπου οι κανονισμοί εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα έγιναν αυστηρότεροι. (Βλ. Παράρτημα Πίνακας 3 σελ. 127)

2.4 Καθεστώς Νηολόγησης Πλοίων

Η νηολόγηση των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια διενεργείται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία:

1. Βάσει των παγίων διατάξεων του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. και
2. Βάσει του άρθρου 13 της αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος Ν.Δ. 2687/53 "περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού"

Ειδικότερα, σε ότι αφορά την ρύθμιση του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 επισημαίνεται ότι το εν λόγω Ν. Δ/γμα απετέλεσε και εξακολουθεί να είναι θεμελιώδους και καθοριστικής σημασίας για την εμπορική μας ναυτιλία νομοθέτημα με αυξημένη τυπική (συνταγματική) ισχύ (άρθρο 107 του Συντάγματος) με την οποία εξασφαλίσθηκε ο επαναπατρισμός των ελληνόκτητων πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια την δεκαετία του '50 και μέχρι σήμερα συνιστά το κυριότερο κίνητρο για τη νηολόγηση των πλοίων στην Ελληνική σημαία.

Οι διαδικασίες νηολόγησης των πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια είναι σύντομες και απλές χωρίς γραφειοκρατικές διατυπώσεις, με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται η άμεση εξυπηρέτηση του ενδιαφερομένου και η γρήγορη δραστηριοποίηση του πλοίου.

Για τον σκοπό αυτό, επιπλέον της κεντρικής Υπηρεσίας του ΥΕΝ/ΔΝΠΙΑ συμβάλλουν όλες οι Λιμενικές Αρχές του εσωτερικού, στις οποίες ως γνωστόν τηρούνται νηολόγια και βιβλία υποθηκών όλων των κατηγοριών πλοίων. Επίσης, στα είκοσι δύο (22) Προξενικά Λιμεναρχεία του εξωτερικού μπορούν να εκδοθούν Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα (ΠΝΕ) σε πλοία που πρόκειται να νηολογηθούν στα Ελληνικά Νηολόγια, ενώ νηολόγια και υποθηκολόγια τηρούνται και σε τρεις προξενικές Λιμενικές Αρχές (Ν. Υόρκη, Λονδίνο, Τόκυο).

2.5 Δυναμικότητα

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κράτη του κόσμου και η ελληνική ναυτιλία είναι από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της οικονομίας της. Η Ελλάδα κατέχει αναμφισβήτητα ηγετική θέση παγκοσμίως, όσον αφορά τη χωρητικότητα στα δεξαμενόπλοια, στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων και στα επιβατικά πλοία. Σύμφωνα με τα στοιχεία του LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, το 2000 ο ελληνικός στόλος απαρτιζόταν από 1462 πλοία ολικής χωρητικότητας 45 εκ. dwt (dead

weight tons ή ελληνιστί τόνοι καθαρού βάρους) και κατείχε την πέμπτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη, μετά τον Παναμά, την Λιβερία, τις Μπαχάμες και τη Μάλτα (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 13 σελ.124). Ακόμη, σύμφωνα με στοιχεία του Shipping Statistics and Market Review (SSMR/ISL) του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης, τα Ελληνικής πλοιοκτησίας-ανεξαρτήτως σημαίας- πλοία ανέρχονταν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα σε 3.222 με χωρητικότητα περίπου 135 εκ dwt, το οποίο αντιπροσωπεύει το 17,5% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας. (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 1. σελ. 118)

Όσον αφορά στο ποσοστό συμμετοχής του υπό ελληνική σημαία στόλου στον Κοινοτικό, αυτό ανέρχεται σε 42% της ολικής χωρητικότητας του τελευταίου και η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ. (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 2, σελ. 118)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's (31-12-2001), η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1529 πλοία υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας 28.678.240 gt. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 1-1-2002 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων, με την ελληνική σημαία να είναι υψωμένη σε 1102 πλοία 43.365.000 dwt. Η τάση ενίσχυσης που εμφανίζεται την τελευταία διετία επιβεβαιώνεται από το Σχεδιάγραμμα 3 (Παράρτημα, σελ. 119)

Η κατανομή του ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση τη μεταφορική ικανότητα κάθε κατηγορίας εμφανίζεται στο Σχεδιάγραμμα 5 (Παράρτημα, σελ. 120)

Όσον αφορά στον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο (συμπεριλαμβανόμενης και της Ελληνικής σημαίας), διατηρεί υπό τον έλεγχό του 3.480 πλοία χωρητικότητας 98.195.100 gt και μεταφορικής ικανότητας 164.613.935 dwt. Οι Έλληνες θεωρούνται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 17,8% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου. Για το 2002 τα στοιχεία εμφανίζουν τον αριθμό των ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων-ανεξαρτήτου σημαίας- να ανέρχεται στο 3.618 με συνολικό εκτόπισμα 100 εκ κόρους, αριθμός που μεταφράζεται στο 16% περίπου της παγκόσμιας

ναυτιλιακής δύναμης.⁷ Ο στόλος με ελληνικό νηολόγιο ανέρχεται σε 1529 πλοία συνολικής χωρητικότητας 29 εκ. κόρων, ενώ το 62% των υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιων διαθέτει διπλό κύτος.⁸ (Βλ. Παράρτημα Σχεδιαγράμματα 7 και 8, σελ. 121)

Ο ελληνικός στόλος περιλαμβάνει πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά και άλλου είδους πλοία. Κινείται κυρίως στο εξωτερικό-διενεργεί σχεδόν αποκλειστικά υπερπόντιες μεταφορές για λογαριασμό τρίτων χωρών (CROSS TRADER) δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει σημαντικό μεταφορικό έργο για μια τέτοιου μεγέθους χωρητικότητα. (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 4, σελ. 119). Το ελληνικό πλοίο κατά συνέπεια, εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματαγορές με αποτέλεσμα να τελεί υπό την άμεση επίδραση των επιπτώσεων των διεθνών οικονομικών παραγόντων (ύφεση, πολιτειακές μεταβολές ,κλπ) και είναι ευάλωτο σε μέτρα προστατευτισμού που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για την προστασία της ναυτιλίας τους.

Ο μικρός αριθμός πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο δεν εκπλήσσει, δεδομένου ότι εκκρεμούν ακόμη τα αναγκαία εκείνα μέτρα που θα βελτίωναν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και θα δημιουργούσαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις προσέλκυσης της πλειοψηφίας του ελληνόκτητου στόλου στους κόλπους του.

Η δομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας παρουσιάζει πολυπλοκότητα δεδομένου ότι κάθε σκάφος είναι ιδιοκτησία διαφορετικής εταιρείας. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι

να διασπείρονται τα περιουσιακά στοιχεία των πλοιοκτητών που δεν κινδυνεύουν από αξιώσεις επί του συνόλου σε περίπτωση ατυχημάτων. Οι περισσότερες εταιρείες είναι εγκαταστημένες σε χώρες με υπεράκτιο (offshore) εταιρικό καθεστώς⁹ και περιορισμένη φορολόγηση η οποία γίνεται βάσει της χωρητικότητας και όχι βάσει των πραγματοποιηθέντων κερδών. Σε ορισμένες χώρες μόνη φορολόγηση αποτελεί η καταβολή του συμβολικού ποσού δικαιώματος καταχώρησης. Το ελληνικό νηολόγιο προβλέπει τη φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας σε τόνους σύμφωνα με έναν πίνακα συντελεστών που κλιμακώνουν το ποσοστό φορολόγησης των παλαιότερων σε

⁷ Παπαγιαννούλης Κ.Ν. "Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας \$ η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία", εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2002.

⁸ Στο τέλος του 2002 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 174 πλοία συνολικής χωρητικότητας 15,7 εκ. T.N.B.. Από αυτά τα 114 ήταν δεξαμενόπλοια και τα 41 φορτηγά χύδην φορτίου, αντιπροσωπεύοντας το 12% και το 10% αντιστοίχως του συνολικού αριθμού ναυπηγόμενων πλοίων παγκοσμίως σε αυτές τις κατηγορίες. (Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2002-2003)

⁹ Τέτοιες χώρες είναι η Κύπρος, η Μάλτα, η Λιβερία, ο Παναμάς, οι Βερμούδες.

ηλικία πλοίων ως κίνητρο για απόσυρση και ανανέωση του στόλου. Το βασικό πρόβλημα που ανακύπτει σχετικά με την ελληνική σημαία είναι αφενός ότι η φορολόγηση, αν και δεν είναι υψηλή, παραμένει σημαντικά υψηλότερη σε σχέση με τα off-shore καθεστώτα και αφετέρου το ελληνικό νηολόγιο επιτάσσει τη ναυτολόγηση Ελλήνων σε σημαντικό ποσοστό του πληρώματος :αξιωματικών, ανώτερων μηχανικών και ποσοστού ναυτών.

Πάντως ενώ τη διετία 1998-1999 , λόγω της ύφεσης της αγοράς, μεγάλος όγκος πλοίων μετακινήθηκε από το ελληνικό νηολόγιο κυρίως προς άλλα κυρίως μεσογειακά, ιδίως της Μάλτας και της Κύπρου. Αντιθέτως, το 2000 το ελληνικό νηολόγιο αύξησε τον αριθμό του κατά 54 πλοία, συνολικού τονάζ 2,36 τόνων και το 2001 κατά 145 πλοία σ, συνολικού τονάζ 4,5 εκ. τόνων.

Σε πρωταγωνιστική δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλίας αναδείχθηκε η ελληνική ναυτιλία το 2003 σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από την ετήσια έκθεση του Greek Shipping Cooperation Committee, του Lloyd's Register και του Fairplay. Η έρευνα περιλαμβάνει πολύ σημαντικά συμπεράσματα για τη τάση και διαμόρφωση του προφίλ της ελληνικής ναυτιλίας. Είναι γεγονός όπως ομολογούν τα στοιχεία της έρευνας ότι η ελληνόκτητος ναυτιλία πραγματοποιεί στροφή προς την απόκτηση μεγαλύτερων και νεότερων πλοίων καθώς ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε ελαφρώς ενώ αυξήθηκε σημαντικά η ολική μεταφορική ικανότητα παράλληλα ο μέσος όρος ηλικίας μειώθηκε εντυπωσιακά ενώ τα υπό ελληνική σημαία μειώθηκαν ελάχιστα, αλλά αυξήθηκε σημαντικά η χωρητικότητα και ο μέσος όρος ηλικίας. Συγκεκριμένα τη στιγμή αυτή η ναυτιλιακή βιομηχανία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν 3.355 πλοία, άνω των 1.000 gt, ποσοστό 9,3% του παγκόσμιου στόλου ή 18,3% της

παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt ή το 15,9% σε gross tonnage. Όσον αφορά τις παραγγελίες στα ναυπηγεία, τα ελληνικά συμφέροντα έχουν καλύψει το 8% των συμβολαίων, που αντιστοιχεί στο 15,47% της "υπό ναυπήγηση" χωρητικότητας σε dwt. Όσον αφορά στον αριθμό των πλοίων, μειώθηκαν κατά 125 σε σχέση με το 2002, ποσοστό μείωσης 3,60% όμως αυξήθηκε η χωρητικότητα κατά 4,23% σε dwt. Στα 3.355 πλοία υπό ελληνική σημαία και ελληνικών συμφερόντων περιλαμβάνονται και 203, διαφόρων τύπων, που είναι υπό ναυπήγηση, συνολικής χωρητικότητας 10,8 εκατομμυρίων dwt. Τα υπό ελληνική σημαία πλοία μειώθηκαν κατά 10 και αριθμούν 929 (άνω των 1000 gt) το 2003, από 939 το 2002. (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 6.

σελ. 120) Όμως και εδώ αυξήθηκε η χωρητικότητα κατά 1,4 dwt.¹⁰ (Βλ. Παράρτημα Πίνακας 1, σελ. 125 και Πίνακας 2, σελ.126).

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

| ΜΕΣΟ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη) | | |
|--|------------------|-----------------|
| ΕΤΟΣ | ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ | ΕΓΓΡΑΦΕΣ |
| 1996 | 21 | 7 |
| 1997 | 18,9 | 10 |
| 1998 | 19 | 17 |
| 1999 | 22 | 8 |
| 2000 | 20 | 9 |
| 2001 | 21 | 7 |
| 2002 | 23 | 8 |
| 2003 (εως Απρ.) | 19 | 4 |

Σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας προκύπτει ο κάτωθι πίνακας:

Θαλάσιες Μεταφορές

| | 1971 | 1981 | 1991 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου: πλοία | 2543 | 3896 | 2062 | 1903 | 1889 | 1946 |
| χωρητικότητα | | | | | | |

¹⁰ Περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ, Τεύχος Ιούλιος-Αύγουστος 2003

| | | | | | | |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| (χιλ. ΚΟΧ) | 15441 | 42488 | 24090 | 25906 | 26281 | 26588 |
| επιβάτες (χιλ. άνθρωποι) | 16252 | 24931 | 32146 | 48666 | 51099 | 53698 |
| εμπορεύματα (χιλ. τόνοι) | 27663 | 68528 | 75981 | 84632 | 86102 | 83706 |

2.6 Το ανθρώπινο δυναμικό

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Κλάδου Ναυτιλιακής Πολιτικής του ΥΕΝ, το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας έχει ως εξής εξής:

1. Ο αριθμός των συνταξιούχων το 2002 ανήλθε σε 65.550 ναυτικούς έναντι των 65.078 το 2001.
2. Οι άνεργοι ναυτικοί το 2002 ανήλθαν σε 854 έναντι 880 το 2001.
3. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι υπηρετούν σε Ελληνικά και Ελληνόκτητα πλοία ανήλθε το 2002 σε 18.562 σημειώνοντας μικρή άνοδο έναντι του 2000 (+ 0,6%) μετά από μια σειρά αρνητικών δεικτών μετά το 1994. (29.440 ήταν το 1990).
4. Μεταξύ των ετών 1988-2000 παρατηρείται μείωση των Ελλήνων ναυτικών κατά -14,02% ενώ τη διετία 2000-2002 μείωση μόνο κατά -1,7%.
5. Οι απασχολούμενοι αλλοδαποί ναυτικοί σε Ελληνικά και Ελληνόκτητα πλοία ανέρχονταν το 2002 σε 11.770 έναντι 13.717 το 1992. Το 2000 υπήρξε μείωση των

αλλοδαπών ναυτικών κατά -19,1% ενώ το 2002 υπήρξε αύξηση κατά +7%.

6. Το ποσοστό επάνδρωσης των Ελλήνων ναυτικών σε Ελληνικά πλοία μειώθηκε το 2002 έναντι του 1992 από 73,7% σε 68,9% (μείωση -4,6%). Το ποσοστό επάνδρωσης των αλλοδαπών ναυτικών σε Ελληνικά πλοία αυξήθηκε το 2002 έναντι του 1992 από 26,4% σε 31% (αύξηση +4,6%). (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 10, σελ. 122)

2.7 Η συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στην Εθνική Οικονομία

Βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής εταιρείας είναι ότι παράγει εκτός Ελλάδας, το δε ναυτιλιακό κεφάλαιο είναι "ενέσιμο" κεφάλαιο από το εξωτερικό. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα «καθαρό», που δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Τα Ελληνικά πλοία απασχολούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία, στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλιακής αγοράς

Ναυτικό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές των πλοίων. Σημαντική είναι η συμβολή επίσης της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς. Το 30% της καθαρής ναυτιλιακής προστιθέμενης αξίας παράγεται από τα πλοία, το δε 70% στην ξηρά. Τα ελληνικά πλοία απασχολούν περίπου 18.500 Έλληνες ναυτικούς, που αντιπροσωπεύουν το 1,5% περίπου του συνολικού εργατικού δυναμικού και εξασφαλίζουν οικονομικούς πόρους σε μια μεγάλη μερίδα του ελληνικού πληθυσμού. Η λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας έχει σαν αποτέλεσμα την παράλληλη ζήτηση σημαντικού αριθμού παρεπόμενων σ'αυτήν ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως πρακτορεύσεις, τροφοδοσίες, χρηματοδοτήσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, τραπεζιτικές εργασίες, ναυλώσεις κ.α. Το προσωπικό που απασχολείται στις υπηρεσίες αυτές

εκτιμάται ότι υπερβαίνει τις 150.000 εργαζομένους καλύπτοντας έτσι ένα σημαντικό ποσοστό του εργασιακά ενεργού πληθυσμού.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας είναι μεγάλη και ως παράγοντας εθνικής πολιτικής και πολιτιστικής προβολής.

Το 2002, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 8,5 δισ. ευρώ, αυξημένο κατά 343 εκ. ευρώ σε σχέση με το 2001, που είχε φτάσει τα 8.156,7 εκ. ευρώ.

Το ποσό αυτό καταδεικνύει, με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο, την ουσιώδη

σημασία και τον καταλυτικό ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική ναυτιλία για την οικονομία της

χώρας. Χαρακτηριστικό είναι ότι για το ίδιο διάστημα το εισρεύσαν τουριστικό συνάλλαγμα, ανέρχεται στα 9,5 δισ. ευρώ.

Με αυτό τον τρόπο, στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών του 2002, στο ισοζύγιο υπηρεσιών οι εισπράξεις ανήλθαν στα 20,4 δισ. ευρώ και οι πληρωμές στα 10,1 δισ. ευρώ, μεγέθη στα οποία το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κυριαρχεί.

Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για το έτος 2002, σχετικά με τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών του Ν. 27/75, και οι οποίες έχουν γραφεία στην Ελλάδα προκύπτουν τα εξής:

- Οι διαχειρίστριες εταιρείες ανέρχονται σε 640.
- Οι ναυλομεσιτικές εταιρείες ανέρχονται σε 440.
- Το σύνολο των εταιρειών ανέρχεται σε 1080.
- Εισαγωγή συναλλάγματος αυξήθηκε κατά 9,4% (1.337 εκατ. δολλ. ΗΠΑ).
- Οι δαπάνες στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 10,5% (346 εκατ. δολλ. ΗΠΑ).
- Η κάλυψη υποχρεώσεων (φόροι κλπ) αυξήθηκε κατά 9,4 % (946 εκ. δολλ. ΗΠΑ).
- Οι 640 εταιρείες διαχειρίστηκαν 3.212 πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι το σύνολο σχεδόν του Ελληνόκτητου στόλου διαχειρίζεται από γραφεία εταιριών, τα οποία έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα. Το 96,7% της χωρητικότητας και το 94,3 % του αριθμού των πλοίων κατανέμεται σε 9 σημαίες (Ελλάδα, Μάλτα, Κύπρος, Παναμάς, Μπαχάμες, Λιβερία, Ν. Μάρσαλ, Αγ. Βικέντιος και Ν. Καϋμάν). Το υπόλοιπο 3,3% της συνολικής χωρητικότητας φέρει σημαίες 34

άλλων χωρών. Η Ελλάδα συγκεντρώνει υπό τη σημαία της πλοία με μεγάλες χωρητικότητες.

Στις εταιρείες αυτές απασχολήθηκαν 10. 922 άτομα, από τα οποία 9.644 Έλληνες και 1.278 ξένοι.

Αύξηση σε ποσοστό 7,8% σημείωσε το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα για το πρώτο εξάμηνο του 2003, έναντι του αντίστοιχου περυσινού χρονικού διαστήματος. Ειδικότερα, ανήλθε σε 4.606,5 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 4.269,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου 2002.

Επίσης, κατά το μήνα Ιούνιο 2003, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 786,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 627,2 εκατομμυρίων ευρώ του Ιουνίου 2002.¹¹

Σε έκθεσή της, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος προέβλεψε ότι «κατά 660 εκατ. ευρώ αναμένεται να αυξηθεί το πλεόνασμα από τις θαλάσσιες μεταφορές στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας. Ως εκ τούτου, η θετική επίδραση, άμεση και έμμεση, στο ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ κατά το 2003 θα είναι της τάξης των 0,6 ποσοστιαίων μονάδων.

Είναι αξιοσημείωτο ότι η επίδραση αυτή μπορεί να αντισταθμίσει μια ενδεχόμενη μείωση των τουριστικών εσόδων της τάξης του 6%».

Σύμφωνα με την έκθεση της ΕΤΕ, τα δάνεια των ελληνικών τραπεζών προς το ναυτιλιακό τομέα αυξήθηκαν κατά 28% κατά την τελευταία τριετία και ανέρχονται στα 3,8 δισ. δολάρια.

Όπως επισημαίνεται στην ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2003, η καθαρή συνεισφορά της ναυτιλίας στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών το 2002 ανήλθε σε 10% περίπου επί των ακαθάριστων τρεχουσών συναλλαγματικών εισροών για αγαθά και υπηρεσίες, ενώ παράλληλα οι εισροές από τη διεθνή δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας αποτελούν το 5% περίπου της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας για την ελληνική οικονομία.¹² (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα

11, σελ. 123). Να σημειωθεί ότι η συμβολή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας αλλά και της ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ δεν ξεπερνάει το 1%¹³. Η ακτοπλοΐα και η

¹¹ **ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ** Τρίτη, 26 Αυγούστου 2003

¹² Ετήσια Έκθεση Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2002-2003

¹³ Η Νορβηγική ναυτιλία που κατέχει μόλις το 9% του παγκόσμιου στόλου (έναντι 19% της Ελληνικής) παράγει το 9% του Νορβηγικού ΑΕΠ και η αγγλική το 5,4% του ΑΕΠ της Αγγλίας και παρέχει 800.000 θέσεις εργασίας (.Seapower at the millennium, έκδοση του Royal Naval Museum, 2001)

2.8 Ναυτική Υποδομή

2.8.1 Ναυτική Εκπαίδευση

Η Ελλάδα, ως παραδοσιακά ναυτιλιακό κράτος, έχει θεμελιώσει στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό σύστημα, σχεδιασμένο να πληροί τις απαιτήσεις της ναυτιλίας, τροφοδοτώντας την με ικανούς και κατάλληλους ναυτικούς. Ο αριθμός των σπουδαστών στις ΑΕΝ ανέρχεται στους 1900 περίπου¹⁵.

Τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) επιτρέπουν, με τη σειρά τους, στους εν ενεργεία ναυτικούς να προσαρμόζονται στις σύγχρονες επαγγελματικές ανάγκες. Πάντως, ζητούμενο είναι η συνεχής παροχή κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών υψηλού επιπέδου.

2.8.2 Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας-Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος

Η επιτακτική ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές έχει ήδη αρχίσει να γίνεται αντιληπτή σε διεθνές επίπεδο δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Τα επίπεδα ασφάλειας των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων σήμερα είναι πολύ καλύτερα από ότι ήταν στο παρελθόν. Τρεις είναι οι Διευθύνσεις του ΥΕΝ που ασχολούνται με τα θέματα αυτά.

- Η Διεύθυνση Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, η οποία έχει σαν αντικείμενο την παρακολούθηση των θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της

¹⁴ Για τα ωκεανοπόρα δεν υπάρχουν στοιχεία.

¹⁵ Στοιχεία ΥΕΝ 2000-2001

ναυσιπλοΐας, τη ναυτική έρευνα και διάσωση στο Ελληνικό FIR, τον συντονισμό του ελέγχου των ξένων πλοίων που καταπλέουν στα Ελληνικά λιμάνια (PSC) και την ανάπτυξη των απαραίτητων τεχνικών υποδομών που θα συμβάλλουν στην προσφορά ασφαλούς ναυσιπλοΐας στο Ελληνικό FIR.

- Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, που εξασφαλίζει τη σωστή εφαρμογή των διεθνών και εθνικών κανονισμών για τη ναυτική ασφάλεια με το πολυάριθμο εξειδικευμένο προσωπικό και με τοπικά κλιμάκια σ'όλα τα Ελληνικά λιμάνια. Παράλληλα η Ελληνική Διοίκηση έχει αναθέσει στους μεγαλύτερους και διεθνώς αναγνωρισμένους Νηογνώμονες (CLASSIFICATION SOCIETIES) την παρακολούθηση των Ελληνικών πλοίων στα υπόλοιπα λιμάνια του κόσμου.
- Η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, η οποία αποτελεί τον επίσημο κρατικό φορέα προστασίας και καταπολέμησης της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος έναντι των Διεθνών Οργανισμών (IMO, EEC Task Force, REMPEC Μάλτας). Είναι επιφορτισμένη με την εκπαίδευση και εξειδίκευση προσωπικού και την προμήθεια, στελέχωση, επιχειρησιακό έλεγχο και αξιοποίηση του ανάλογου εξοπλισμού. Επιπλέον, ασχολείται με τον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου, που αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακολουθεί τις διεθνείς τάσεις και εξελίξεις και εποπτεύει τους μηχανισμούς και διαδικασίες για την πρόληψη και καταστολή περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας.

Η Ελλάδα με το Προεδρικό Διάταγμα 233/01 τροποποιεί τα προηγούμενα Π.Δ. 88/97 και 16/99 σύμφωνα με την Οδηγία 1999/97/ΕΚ της Επιτροπής της 13/12/1999 αναφορικά με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφαλείας στα πλοία τα οποία καταπλέουν σε λιμάνια ή ναυσιπλοούν σε ύδατα δικαιοδοσίας των κρατών-μελών της ΕΕ και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων. Το ΠΔ αναφέρεται στη δημοσιοποίηση

πληροφοριών όσον αφορά τα πλοία στα οποία απαγορεύτηκε ο απόπλους από λιμένα ή ο ελλιμενισμός σε αυτό, του συγκεκριμένου κράτους-μέλους.

2.8.3 Διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας

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

A) Ρόλος και αρμοδιότητες ΥΕΝ

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας:

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

- Οργανώνει και εποπτεύει την αστυνόμευση των πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου, καθώς και των θαλασσίων συνόρων σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

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

- Εφαρμογή της νομοθεσίας σε θάλασσα, λιμάνια και ακτές.
 - Αστυνόμευση πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου και συνόρων.
 - Προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα.
 - Έρευνα και Διάσωση.
 - Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
 - Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος.
 - Εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών
 - Άσκηση Λιμενικής Πολιτικής.
 - Ναυτική Εκπαίδευση.
 - Ναυτική Εργασία.
 - Ναυτιλιακή Πολιτική.
 - Εποπτεία οργανισμών, ιδρυμάτων και ταμείων κοινωνικής πρόνοιας και ασφάλισης ναυτικών.
 - Εποπτεία διοίκησης, οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων.
 - Στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού
 - Έλεγχος Εμπορικών Πλοίων και Εταιριών.
-
- Εκπροσώπηση της Χώρας σε Διεθνείς Οργανισμούς και στα Όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

B) Οργανωτική δομή

Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελείται από πέντε (5) Κλάδους και μία (1) Γενική Διεύθυνση, στους οποίους υπάγονται εικοσιτέσσερις (24) Διευθύνσεις, που κατά το πλείστον στελεχώνονται από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος.

Στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού και βελτιστοποίησης της διοικητικής δομής του ΛΣ έχουν συσταθεί και λειτουργούν από τις αρχές του 2002, έξι (6) Περιφερειακές Διοικήσεις ΛΣ, οι οποίες ασκούν αρμοδιότητες ελέγχου της δραστηριότητας των υπαγομένων σ' αυτές Λιμενικών Αρχών. Οι Λιμενικές Αρχές της Ελληνικής Επικράτειας ανέρχονται συνολικά σε 208, που καλύπτουν κατά λόγω αρμοδιότητας όλες τις ακτογραμμές και τα θαλάσσια σύνορα της χώρας και επιμερίζονται ως εξής:

- **17 Κεντρικά Λιμεναρχεία**
- **26 Λιμεναρχεία**
- **30 Υπολιμεναρχεία**
- **135 Λιμενικά Τμήματα και Λιμενικοί Σταθμοί**

Επίσης σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν και οι ναυτιλιακοί ακόλουθοι, οι οποίοι τοποθετούνται σε διάφορες χώρες του εξωτερικού με ιδιαίτερα αυξημένες ναυτιλιακές δραστηριότητες και ναυτιλιακό ενδιαφέρον. Στην παρούσα φάση λειτουργούν είκοσι δύο (22) γραφεία Ναυτιλιακών Ακολούθων σε ισάριθμα μεγάλα λιμάνια του κόσμου (Βανκούβερ, Μόντρεαλ, Νέα Υόρκη, Σάντος, Τόκιο, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Σίδνευ, Μπουένος Άιρες, Λονδίνο, Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμμόχωστος, Πορτ Σάιντ, Λισαβόνα, Μασσαλία, Γένοβα, Κωνσταντζα, Νοβοροσίσκ, Ντέρμπον)

Γ) Ανθρώπινο δυναμικό

Το στελεχιακό δυναμικό του ΛΣ κατατάσσεται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το βαθμό που αυτοί φέρουν ως εξής: α) Αξιοματικούς, β) Υπαξιοματικούς και γ) Λιμενοφύλακες. Στην παρούσα φάση το σύνολο του προσωπικού ΛΣ ανέρχεται στα 6.935 άτομα. Η πλήρωση των θέσεων των Αξιοματικών ΛΣ γίνεται κατά ένα ποσοστό από πτυχιούχους Πανεπιστημίου, διπλωματούχους Ανωτάτων Πολυτεχνικών

Σχολών διαφόρων ειδικοτήτων καθώς επίσης και από διπλωματούχους Πλοιάρχους και Μηχανικούς των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Επιπρόσθετα για τις κατηγορίες των Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων του ΛΣ εισάγονται πτυχιούχοι Ιδρυμάτων Ανώτατης Εκπαίδευσης και διπλωματούχοι Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού καθώς επίσης και κάτοχοι απολυτηρίων τίτλων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης διαφόρων ειδικοτήτων.

Δ) Οι στόχοι του ΥΕΝ για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, κυβερνητικός φορέας, αρμόδιος και υπεύθυνος για την χάραξη της Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής, επιδιώκει την στήριξη της Ναυτιλίας θέτοντας, τόσο σε Διεθνές όσο σε Εθνικό Επίπεδο, τους εξής στόχους:

- την άρση των προστατευτικών μέτρων διεθνώς, και την δημιουργία ενός κλίματος υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού, που ευνοεί την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και Ναυτιλίας.
- την αύξηση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και την προστασία των θαλασσών από την ρύπανση.
- την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- την εξασφάλιση απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών
- τη συνεχή επιμόρφωση και τη βελτίωση του επιπέδου των ναυτεργατών.
- την προσέλκυση περισσότερων Ελληνόκτητων πλοίων κάτω από την Εθνική Σημαία.
- τη βελτίωση - εκσυγχρονισμό της υποδομής των ελληνικών λιμένων.

2.9 Οι φορείς

2.9.1 Ναυτικό Επιμελητήριο

Ιδρύθηκε το 1936, εδρεύει στον Πειραιά και έχει ως μέλη όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία. τα μέλη του είναι:

- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

- Μεσογειακή Ένωση Πλοιοκτητών Φορτηγών Πλοίων
- Ελληνική Εταιρεία Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων
- Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας
- Πανελλήνια Ένωση Ρυμουλκών και Σωστικών Πλοίων
- Ένωση Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Σωστικών Πλοίων
- Πανελλήνια Ένωση Εφοπλιστών Παράκτιων Φορτηγών Πλοίων
- Ένωση Εφοπλιστών Βορείου Ελλάδος
- Ελληνική Εταιρεία Ιδιοκτητών Επαγγελματιών Ιστιοπλοϊκών Σκαφών

Βασικό όργανο του ΝΕ είναι το Συμβούλιο με 32 μέλη, που συνέρχεται κάθε 2 μήνες, και μια επταμελής Εκτελεστική Επιτροπή. Βασικές λειτουργίες του Επιμελητηρίου είναι να:

- Γνωμοδοτεί για τη ναυτική νομοθεσία που προτείνεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ)
- Διεξάγει έρευνες και μελέτες για ναυτικά θέματα
- παρακολουθεί τις εξελίξεις στη διεθνή ναυτική νομοθεσία
- Παρέχει συμβουλές σε ειδικά θέματα ναυτιλίας
- Προτείνει μέτρα για την προστασία και την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών
- Συμμετέχει σε συνέδρια διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών
- Καταγράφει όλες τις νομικές και τεχνικές εξελίξεις στον ναυτιλιακό χώρο
- Διαιτητεύει ναυτιλιακές διαμάχες

Οι μόνιμες επιτροπές του Ν.Ε. είναι οι εξής:

- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΝΟΜΙΚΗ
- ΤΕΧΝΙΚΗ
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
- ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ
- ΤΥΠΟΥ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

-
- ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ, ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ
 - ΠΡΟΩΘΗΣΕΩΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.9.2 Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT)

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο είναι ΝΠΔΔ και εποπτεύεται από το ΥΕΝ. Είναι ο αρχαιότερος ασφαλιστικός οργανισμός της Ελλάδας και δημιουργήθηκε πριν από 138 χρόνια περίπου. Διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο μετέχουν εφοπλιστές, ναυτικοί, υπηρεσιακοί παράγοντες καθώς και άτομα με γνώσεις ασφαλιστικών και τραπεζικών λειτουργιών. Το NAT παρέχει στους ασφαλισμένους ναυτικούς σύνταξη ή εφάπαξ αποζημίωση (Ταμεία Πρόνοιας) καθώς και επικουρική ασφάλιση.

Στην ασφάλιση του NAT υπάγονται :

- Οι Έλληνες απογεγραμμένοι, ναυτικοί που ανήκουν σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου με ελληνική σημαία.
- Οι Πρόεδροι, Γραμματείς και Ταμίες των νόμιμα αναγνωρισμένων και επί δεκαετία τουλάχιστο, λειτουργουσών ναυτικών οργανώσεων ή οι νόμιμοι αναπληρωτές αυτών για όσο χρόνο αναπληρούν τους πρώτους
- Οι νόμιμοι εκπρόσωποι στο Εσωτερικό ή Εξωτερικό της εδρεύουσας στην Ελλάδα Ανωτάτης Οργάνωσης των Ελλήνων ναυτικών (Π.Ν.Ο.), για όσο χρόνο εκπροσωπούν την οργάνωση αυτή και όχι πέραν την πενταετίας, εφόσον έχουν

δίπλωμα ή πτυχίο ναυτικής ικανότητας και δεκαετή, τουλάχιστον, εργασία σε πλοίο.

- Οι υπηρετούντες ως αρχιπλοιοί, πλοιοί και βοηθητικό προσωπικό των πλοηγικών σταθμών καθώς και οι υπηρετούντες ως πλοιοί σε λιμένες ξένων κρατών
- Οι μετεκπαιδευόμενοι στις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού Δ.Σ.Ε.Ν. για ένα χρόνο μετεκπαίδευσής τους.

- Οι υπάλληλοι προξενικών Λιμεναρχείων και οι Καθηγητές ή Διευθυντές Σπουδών Δ.Σ.Ε.Ν. εφόσον έχουν δέκα τουλάχιστον χρόνια πραγματική, ναυτική υπηρεσία στο Εμπορικό Ναυτικό.
- Οι υπηρετούντες με σχέση ιδιωτικού ή δημοσίου Δικαίου στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή τις υπηρεσίες αυτού, εφόσον έχουν δεκαετή, τουλάχιστον, πραγματική ναυτική υπηρεσία στο Εμπορικό Ναυτικό, η οποία περιορίζεται σε πενταετή αν είναι κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου, Μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφητού Α΄ τάξης Εμπορικού Ναυτικού.
- Οι υπηρετούντες με σχέση ιδιωτικού ή δημοσίου Δικαίου, στους υπό το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Οργανισμούς, εφόσον έχουν δεκαετή, τουλάχιστον, πραγματική ναυτική υπηρεσία.
- Οι Αρχιπλοίαρχοι, Αρχιμηχανικοί, πλοίαρχοι Α΄ και Μηχανικοί Α΄ ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εφόσον κατέχουν δίπλωμα πλοιάρχου, Μηχανικού Α΄ τάξης και πενταετή τουλάχιστον πραγματική ναυτική υπηρεσία, μετά την απόκτηση του εν λόγω διπλώματος, σε πλοία με ελληνική σημαία ή με ξένη σημαία, αλλά συμβεβλημένα μετά του ΝΑΤ και δεν ασκούν, αποδεδειγμένα, άλλο επάγγελμα ή λειτούργημα ούτε είναι συνταξιούχοι του ΝΑΤ.
- Οι Αρχιραδιοτηλεγραφητές ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εφόσον κατέχουν δίπλωμα ραδιοτηλεγραφητού Α΄ τάξης, δεκαετή, τουλάχιστον πραγματική ναυτιλιακή υπηρεσία ραδιοτηλεγραφητή Α΄ ή Β΄ τάξης σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, συμβεβλημένα μετά του ΝΑΤ.
- Οι εργαζόμενοι στις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (Δ.Σ.Ε.Ν.) και την Εστία Ναυτικού (Δ.Σ.Ε.Ν.) και την Εστία Ναυτικών, εφόσον έχουν δεκαετή τουλάχιστον πραγματική ναυτική υπηρεσία σε ορισμένη κατηγορία πλοίων.
- Οι υπηρετούντες σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, ασφαλιστικά συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.
- Οι υπηρετούντες επί βοηθητικών πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού
- Οι μεμονωμένοι εργάτες θαλάσσης
- Οι διακινούμενοι με επιβατηγά πλοία, μεταξύ ελληνικών λιμένων, επιβάτες χωρίς να είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί, εφόσον συμβεί ατύχημα με υπαιτιότητα του πλοίου.

2.9.3 Νηογνώμονες

Οι Νηογνώμονες (Classification Societies) αποτελούν οργανισμούς που έχουν σαν κύριο σκοπό την έκδοση πιστοποιητικών για την καλή κατασκευή και κατάσταση των εμπορικών πλοίων, σύμφωνα με τους όρους διεθνών συμβάσεων και ειδικών κανονισμών, προκειμένου να κατατάξουν τα παρακολουθούμενα από αυτούς πλοία (Register Book), για να διευκολυνθεί το τρίπτυχο ναύλωση-ασφάλιση-χρηματοδότηση.

Η Ελλάδα έχει εξουσιοδοτήσει οκτώ Νηογνώμονες, μεταξύ των οποίων και τον Ελληνικό Νηογνώμονα Α.Ε. , για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων ελληνικών φορτηγών πλοίων στα ελληνικά λιμάνια για λογαριασμό της Ελληνικής Αρχής, και την έκδοση των προβλεπόμενων πιστοποιητικών. Σημειώνεται ότι άλλες χώρες (π.χ. Αγγλία) δεν έχουν εξουσιοδοτήσει ούτε τον δικό τους Νηογνώμονα για το έργο αυτό, αλλά οι κρατικές υπηρεσίες διενεργούν το έργο της επιθεώρησης και έκδοσης πιστοποιητικών ασφαλείας. Η αντίστοιχη ελληνική κρατική υπηρεσία είναι η ΕΕΠ/YEN, η οποία έχει σαν έργο την έκδοση πιστοποιητικών για τα ελληνικά και για τα ξένα πλοία, εφόσον έχει τη σχετική εξουσιοδότηση, σε ελληνικά λιμάνια. Σημειωτέον ότι πολλές ξένες κρατικές αρχές (π.χ. Γερμανία) προτιμούν την ΕΕΠ για έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας των δικών τους πλοίων στα ελληνικά λιμάνια.

2.9.4 Ελληνικός Νηογνώμονας Α.Ε.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι ένας μη κυβερνητικός διεθνής οργανισμός, που αφιερώνεται στην προστασία της ζωής και της ιδιοκτησίας εν πλω, την πρόληψη της

θαλάσσιας ρύπανσης και την εξασφάλιση ποιότητας στη βιομηχανία. Από την ίδρυσή του το 1919, ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει αναπτύξει ένα δίκτυο γραφείων ερευνών σε 154 λιμένες και 237 επιθεωρητές. Έχει εξουσιοδοτηθεί από το κράτος και παρακολουθεί ορισμένο αριθμό πλοίων, κυρίως φορτηγά πλοία καθώς και μικρά τουριστικά πλοία. Ο Ε.Ν. προσφέρει τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- ✓ Έρευνα και ταξινόμηση όλων των τύπων σκαφών και παράκτιων εγκαταστάσεων.

- ✓ Έγκριση επίβλεψης και σχεδίων των κατασκευών, των μετατροπών, ή/και των τροποποιήσεων των σκαφών, των παράκτιων εγκαταστάσεων, των μηχανημάτων, των λεβήτων και των βιομηχανικών συστατικών και των υλικών.
- ✓ Νομικές έρευνες και έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών εξ ονόματος 26 κυβερνήσεων και μερικώς εξ ονόματος 8 χωρών
- ✓ Διοικητική πιστοποίηση ασφάλειας των διαχειριζόμενων επιχειρήσεων σκαφών καθώς επίσης και των σκαφών τους
- ✓ Πιστοποίηση ποιοτικών συστημάτων σύμφωνα με πρότυπα ISO 9000
- ✓ Περιβαλλοντική πιστοποίηση συστημάτων διαχείρισης σύμφωνα με τα πρότυπα του ISO 14001
- ✓ Δημοσίευση και κωδικοποίηση των τεχνικών κανόνων και των κανονισμών και επίσης της ετήσιας δημοσίευσης του Μητρώου Πλοίων

Ο "Ελληνικός Νηογνώμων" έχει έντονη παρουσία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό στη βιομηχανία, πιστοποιώντας ναυτικές μηχανές, ελάσματα, καζάνια, μηχανήματα, σωλήνες, καλώδια, ηλεκτρόδια, συρματόσχοινα κλπ., βιομηχανικά δηλαδή προϊόντα και μηχανές απαραίτητες για τον εξοπλισμό του πλοίου.¹⁶

2.10 Ελληνικός Εφοπλισμός

Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο ξεπέρασε τα στενά όρια του ελλαδικού κράτους και με τις λεγόμενες "σημαίες ευκαιρίας" ανοίχτηκε σε όλες τις θάλασσες του κόσμου. Οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν οι πρώτοι που συνειδητοποίησαν ότι η Γη είχε μετατραπεί σε "Παγκόσμιο Χωριό"¹⁷.

¹⁶ Τα τελευταία χρόνια όμως έχει επεκταθεί η δραστηριότητα του τομέα αυτού στις μεταλλικές κατασκευές, τους μεγάλους γερανούς και γερανογέφυρες, στα πιεστικά δοχεία, καθώς και σε άλλα βιομηχανικά προϊόντα και εγκαταστάσεις, που μέχρι πρότεινος παραδοσιακά δεν ασχολούμεθα

¹⁷ Στάμκος Γιώργος, "Γεωπολιτική του Αρχιπελάγους- Ο Ελληνισμός στην εποχή της παγκοσμιοποίησης", Αρχέτυπο 2000

Καθ' όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα η δομή και η λειτουργία των ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών στηριζόταν σημαντικά στους δεσμούς της οικογένειας. Από τη δεκαετία του 1980 και μετά μειώνεται σαφώς η σημασία των παραδοσιακών οικογενειών και παρουσιάζεται η άνοδος νέων εφοπλιστών, οι οποίοι γνωρίζουν καλά τον κλάδο καθόσον ξεκίνησαν ως πλοίαρχοι ή υπάλληλοι σε ναυτιλιακά γραφεία.

Σήμερα ο ελληνικός εφοπλισμός, στο σύνολό του, δια μέσου των διαφόρων ενώσεων του ζητά μετ' επιτάσεως τον επαναπροσδιορισμό συνολικά της ναυτιλιακής πολιτικής με στόχο τη σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Δεν επιζητά επιδότηση της ναυτιλίας αλλά μια μελέτη που να συνεξετάσει πολλές άλλες παραμέτρους ώστε το τελικό μοντέλο της πολιτικής που θα ακολουθηθεί να δημιουργήσει τη δυναμική εκείνη που θα ακυρώσει τις προσπάθειες του ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό και όχι μόνο επίπεδο να μειώσουν τη δύναμη που αντιπροσωπεύει η ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) ιδρύθηκε το 1916 και εκπροσωπεί ποντοπόρα φορτηγά πλοία νηολογημένα υπό άλλες σημαίες. Η ΕΕΕ είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ΕCSA).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

3.1 Ο Ναυτιλιακός Προστατευτισμός

Μετά το τέλος του Β Παγκοσμίου πολέμου και την πτώση πολλών αποικιακών κρατών, αναπτύχθηκε ένας έντονος εθνικισμός σε πολλές πρώην αποικίες, ο οποίος στον τομέα των Μεταφορών εκφράστηκε καταρχήν με τη δημιουργία εθνικής

αεροπορικής γραμμής και στη συνέχεια με τη δημιουργία εθνικής ναυτιλιακής γραμμής με κύριο σκοπό τη διασφάλιση των δικών τους εθνικών φορτίων και προϊόντων.

Λέγοντας ναυτιλιακός προστατευτισμός εννοούμε τα παρακάτω:

- **Διάκριση Σημαίας**

- 1. Λιμενικές Επιβαρύνσεις**

- a) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού
- b) Τέλη και επιβαρύνσεις

- 2. Προγραμματισμένα φορτία**

- a) Μοναδοποιημένα φορτία
- b) Μεταφορά ενέργειας
- c) Μεταφορές για άμυνα και ασφάλεια
- d) Κυβερνητικές προμήθειες

- 3. Κύριες εμπορικές γραμμές**

- 4. Άλλοι τύποι Διάκρισης, CIF και FOB**

- **Προτίμηση Σημαίας**

- 1. Παρακράτηση (ή Διαφύλαξη) Φορτίου**

- a) Επιμερισμός φορτίου
- b) Προτίμηση φορτίου
- c) Διαφύλαξη φορτίου

- 2. Εμπορικές Συμφωνίες**

Διακρίνονται σε τρεις κύριες κατηγορίες:

- Η πρώτη είναι ο ολικός αποκλεισμός όλων των ξένων σημαίων από μια συγκεκριμένη περιοχή, δηλαδή η απαγόρευση της ναυσιπλοΐας στα παράκτια ύδατα κάποιας χώρας σε πλοία που φέρουν άλλη σημαία πέραν της σημαίας αυτής της χώρας, γνωστή και ως cabotage ή προνόμιο της ακτοπλοΐας.¹⁸

¹⁸ 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 και ειδικότερα στο ναυτιλιακό εμπόριο, cabotage ονομάζεται το ακτοπλοϊκό εμπόριο,

- Η δεύτερη κατηγορία αναφέρεται σε εμπορικούς κανονισμούς μεταξύ δύο κρατών, τους οποίους ονομάζουμε διμερείς συμφωνίες.
- Η τρίτη κατηγορία αναφέρεται σε εμπορικούς κανονισμούς ανάμεσα σε μια ομάδα κρατών και ονομάζονται πολυμερείς συμφωνίες.

3. Κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία

- a) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας
- b) Φορτία επισιτιστικής (ανθρωπιστικής) βοήθειας
- c) Προτίμηση κυβερνητικών-χρηματοδοτούμενων φορτίων

4. Άλλοι τύποι Προτίμησης Σημείας

- a) Ρήτρα του Πλέον Ευνοούμενου Έθνους (Most Favoured Nation Clause)
- b) Εθνική μεταχείριση (National Treatment)

• Παρακράτηση Φορτίου

• Κρατικός Παρεμβατισμός

1.Κρατικός Έλεγχος

- a) Εποπτικός σχεδιασμός
- b) Κυβερνητικές οδηγίες και εγκρίσεις
- c) Ρυθμιστικές υπηρεσίες
- d) Έλεγχος ξένης συμμετοχής

2.Κρατική Συμμετοχή

- a) Μικτές επιχειρήσεις
- b) Εθνικοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων
- c) Κρατική ναυτιλία
- d) Κρατικές αγορές
- e) Κρατικές συμβάσεις

3.Κρατική Βοήθεια στο Ποντοπόρο Εμπόριο

- a) Κίνητρα εξαγωγών
- b) Προώθηση εξαγωγών

- c) Εξαγωγικές πιστώσεις πλοίων
- d) Απαλλαγές ξένου συναλλάγματος
- e) Περιορισμοί ξένου συναλλάγματος
- f) Περιορισμοί στις εισαγωγές

4. Άλλοι Τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού

- a) Εθνικό Νηολόγιο (περισσότερα δικαιώματα στα πλοία που ανήκουν στο Εθνικό Νηολόγιο)
- b) Ξένο Νηολόγιο (εμπόδιση πλοίων με ξένη σημαία)

• Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις

1. Άμεσες επιχορηγήσεις

- a) Λειτουργικές επιχορηγήσεις
- b) Κατασκευαστικές επιχορηγήσεις
- c) Επιχορηγήσεις εκσυγχρονισμού
- d) Επιχορηγήσεις απόσβεσης
- e) Δάνεια
- f) Επιχορηγήσεις επιτοκίων

2. Έμμεσες επιχορηγήσεις

- a) Επιδότηση επενδύσεων
- b) Εγγύηση επενδύσεων και προθεσμιακές πιστώσεις
- c) Φορολογικά οφέλη
- d) Κατασκευαστικές προκαταβολές
- e) Τελωνειακές απαλλαγές
- f) Επιχορήγηση αποζημίωσης
- g) Επιχορηγήσεις τιμαριθμικές και ασφάλειας

- h) Κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς
- i) Επιχορηγήσεις προς ερευνητικά ναυτιλιακά κέντρα

3.2 Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ακτοπλοΐας

Μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες εκτελούντο αποκλειστικά με ιστιοφόρα. Η νεώτερη ελληνική ακτοπλοΐα έχει την αρχή της στην ταχυδρομική συγκοινωνία που θεσμοθετήθηκε ανάμεσα στα λιμάνια της

απελευθερωμένης Ελλάδας. Το 1830 άρχισε η επικοινωνία ανάμεσα στα λιμάνια της στεριάς και τα νησιά. Φορέας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ήταν το Πολεμικό Ναυτικό. Το 1836 η ελληνική πολιτεία "επεφύλαξε" το ακτοπλοϊκό προνόμιο στην εθνική ναυτιλία, χωρίς όμως να αποκλείονται και πλοία ξένης εθνικότητας με τον όρο της αμοιβαιότητας. Το 1855 ιδρύθηκε η πρώτη εταιρεία επιβατηγών πλοίων. Κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου πολέμου η προσπάθεια για εθνικοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών απέτυχε. Το 1927 το δικαίωμα της ακτοπλοΐας καταργήθηκε οριστικά για τα πλοία που δεν έφεραν ελληνική σημαία. Τη δεκαετία 1950-60 η ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια του πλωτού υλικού (35 πλοία) και η κατάρτιση των εφοπλιστικών επιχειρήσεων σε πολυάριθμες ανεξάρτητες μικρές επιχειρήσεις (18 επιχειρήσεις) με χαμηλό επίπεδο οργάνωσης αδυνατούσε να εξυπηρετήσει τις επιβατικές ανάγκες. Το ναυάγιο του φέρυ-μποτ "ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ" τον Δεκέμβριο του 1966 με θύματα 250 ανθρώπους, το οποίο αποδόθηκε σε κατασκευαστικές ατέλειες και σε κακή πρόσδεση οχήματος, αποτέλεσε το υπόβαθρο πάνω στο οποίο αναπτύχθηκε η ιδέα της αντιμετώπισης της ακτοπλοϊκής μεταφοράς με συλλογικό τρόπο. Μέσα στη δεκαετία του 1970 έχουμε την είσοδο στην ακτοπλοΐα πολλών εταιρειών λαϊκής βάσης. Παράλληλα παρατηρείται μια στροφή προς τα ferries, ενώ το όριο ηλικίας υποχρεωτικής εξόδου των πλοίων ορίζεται στα 35 έτη. Το 1973 εκδίδεται ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που ρυθμίζει τα θέματα σημαίας, το προνόμιο των ελληνικών πλοίων (cabotage), τις κατηγορίες των πλοίων και τις δρομολογήσεις. Το 1976 το Κράτος, μη επιθυμώντας την εμφάνιση φαινομένων καταστροφικού ανταγωνισμού, εκδίδει το Προεδρικό Διάταγμα 684 το οποίο θεσμοθετούσε το κυριότερο θεσμικό εμπόδιο εισόδου την υποχρέωση έκδοσης *Άδειας*

Σκοπιμότητας προ της δρομολογήσεως ενός πλοίου. Στην δεκαετία του 1980 παρατηρείται η περαιτέρω ενδυνάμωση των πετυχημένων εταιρειών λαϊκής βάσης. Η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας, παράλληλα με κινήσεις ανανέωσης του στόλου είναι τα χαρακτηριστικά της τελευταίας πενταετίας του 20ου αιώνα. Οι Εταιρείες Λαϊκής Βάσης ενίσχυσαν την θέση τους έναντι των ιδιωτικών πλοιοκτητών και εξυπηρετούσαν τις πλέον κερδοφόρες γραμμές.

3.3 Η ελληνική ακτοπλοΐα : σύγχρονες εξελίξεις

Ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας διαιρείται σε δυο αγορές: τη διεθνή και την εγχώρια. Η διεθνής αφορά πρωτίστως τα δρομολόγια της Αδριατικής, αλλά παρουσιάζονται σταδιακά ευκαιρίες και σε άλλα δρομολόγια όπως της Βαλτικής, εντός της Μεσογείου(από Ελλάδα προς Κύπρο, Αίγυπτο, Ισραήλ και Λίβανο, από Ελλάδα προς δυτικά παράλια της Τουρκίας) καθώς και της Μαύρης Θάλασσας.

Η εγχώρια αγορά αλλάζει συνεπεία της πολιτικής της ΕΕ για μια ενιαία αγορά θαλάσσιων μεταφορών. Βασικό χαρακτηριστικό της εν λόγω πολιτικής αποτελεί και η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών. (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 9, σελ. 122)

3.4 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο τον Δεκέμβριο του 1986 , το Συμβούλιο Υπουργών της ΕΟΚ υιοθέτησε για πρώτη φορά ένα πακέτο 4 Κανονισμών που αντιπροσώπευαν την πρώτη φάση της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Μεταξύ αυτών των Κανονισμών ήταν και ο **№ 4055/86** που αφορούσε στην εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (νοούνται ως τέτοιες οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους-μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους-μέλους και οι μεταφορές προς ή από τρίτες χώρες επιβατών ή εμπορευμάτων, μεταξύ των λιμανιών κράτους-μέλους και των λιμανιών ή εγκαταστάσεων off-shore τρίτης χώρας) στον

τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών. Στον Κανονισμό αυτόν προβλέπεται η σταδιακή κατάργηση των μονομερών εθνικών περιορισμών το αργότερο μέχρι 1 Ιανουαρίου 1993. Τον Δεκέμβριο του 1992 το Συμβούλιο υιοθέτησε τον **Κανονισμό υπ αριθμ.3577/92** περί εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών(θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ). Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό¹⁹ :

- ✓ Επιτρέπεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται

¹⁹ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθμ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992

σκάφη τα οποία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος-μέλος.

- ✓ Τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους-μέλους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος ή του κράτους-μέλους στο οποίο το σκάφος εκτελεί ενδομεταφορές. Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές, εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους υποδοχής, μεταξύ των λιμανιών του οποίου εκτελείται η ενδομεταφορά.
- ✓ Προκειμένου να μην προκληθούν σοβαρές διαταραχές στις ενδομεταφορές εξαιτίας της απελευθέρωσης(π.χ. εγκατάλειψη των δρομολογίων που δεν αποφέρουν κέρδη, όπως αυτά της άγονης γραμμής) επιτρέπεται η σύναψη "συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας" μεταξύ των αρμοδίων αρχών ενός κράτους-μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας προκειμένου να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Ο πλοιοκτήτης που αναλαμβάνει" υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας" αναλαμβάνει ουσιαστικά, βάσει της σχετικής σύμβασης, μια υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων τα οποία πιθανόν δεν θα εκτελούσε αν λάμβανε υπόψη του αποκλειστικά τα δικά του συμφέροντα.
- ✓ Σε περίπτωση που σημειωθούν σοβαρές διαταραχές στην εσωτερική αγορά λόγω της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, η Επιτροπή έχει την ευχέρεια να λάβει μέτρα διασφάλισης. Αυτά είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν την

προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

Η άρση του cabotage αφορά τους πλοιοκτήτες²⁰ της Κοινότητας των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος, φέρουν τη σημαία του και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές σ'αυτό το κράτος-μέλος καθώς και τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία θα νηολογηθούν στο νηολόγιο EUROS , αφού το Συμβούλιο θα εγκρίνει το νηολόγιο αυτό.

²⁰ Στην έννοια του "κοινοτικού πλοιοκτήτη" περιλαμβάνονται και οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν ως τόπο εγκατάστασης χώρα εκτός της Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών-μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος-μέλος.

Ο Κανονισμός προβλέπει ως προθεσμία για την εφαρμογή της νομοθεσίας για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών στα κράτη-μέλη την 1η Ιανουαρίου 1993. Για την Πορτογαλία, την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα, η απελευθέρωση των ενδομεταφορών θα πραγματοποιηθεί σταδιακά ανά τύπο μεταφορικής υπηρεσίας, σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Για τις ίδιες χώρες, οι ενδομεταφορές μεταξύ των νησιών και οι ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών θα απελευθερωθούν το 1999.

Ειδικότερα για την Ελλάδα ισχύει:

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

Παρέχεται δυνατότητα να αναστολής για τις κρουαζιέρες μέχρι 1.1.1995, για μεταφορές πετρελαίου και πόσιμο νερό-στρατηγικά εμπορεύματα, μέχρι 1.1.1997, για μεταφορές με πλοία χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων, μέχρι 1.1.1998 και για τις τακτικές επιβατικές γραμμές, μέχρι 1.1.1999. Επίσης αναστέλλεται μέχρι 1.1.1999 η εφαρμογή του Κανονισμού στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων νησιών της ίδιας χώρας. Για λόγους κοινωνικοοικονομικής συνοχής, αναστέλλεται η εφαρμογή του Κανονισμού μέχρι την 1.1.2004 στις τακτικές επιβατηγές γραμμές και στις τακτικές πορθμειακές γραμμές, που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων, μεταξύ των λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας και λιμανιών των Ελληνικών νησιών, ή μεταξύ λιμανιών των Ελληνικών νησιών.

Η επάνδρωση πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων και αυτών που διενεργούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας με λιμάνια νήσων ή μόνο μεταξύ νήσων εμπίπτει στη νομοθεσία του κράτους υποδοχής.

3.5 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ εθνικών λιμένων, σύμφωνα με την ως το 2001 εθνική νομοθεσία, επιτρεπόταν μόνο σε ελληνικά πλοία όταν αυτά μετέφεραν επιβάτες ή εμπορεύματα, κάτω των 2.000 κόρων, μεταξύ ελληνικών

λιμένων ή πραγματοποιούσαν κρουαζιέρες μεταξύ αυτών των λιμένων²¹. Άδειες μπορούσαν να χορηγηθούν σε πλοία με ξένη σημαία σε περίπτωση ακαταλληλότητας των ελληνικών πλοίων, ανεπάρκειας κάλυψης έκτατων μεταφορικών αναγκών ή μεταφοράς εμπορευμάτων κατηγοριών.

Δεδομένης όμως της Κοινοτικής Πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές όπως αυτή εκφράζεται από τον Κανονισμό **3577/92**, το 2001 καταρτίστηκε και ψηφίστηκε ο **N.2932/01** περί "Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών στις Θαλάσσιες Ενδομεταφορές"²².

Ο νόμος αυτός προβλέπει ότι από την 1η Νοεμβρίου 2002²³ είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που:

- παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), εκτός από την Ελβετία
- εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που

έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι 650 μονάδες υπολογισμού, εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος-μέλος της ΕΚ ή του ΕΟΧ ή της ΕΖΕΣ, εκτός Ελβετίας, και φέρουν τη σημαία του

- Ο νόμος θέτει υπό την εποπτεία του κράτους την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών.
- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών δρομολογούνται σε γραμμές ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων ανεξαρτήτως των νησιών.

²¹ Ακόμα και στην περίπτωση που η κρουαζιέρα περιλαμβάνει και αλλοδαπά λιμάνια αλλά ο τελικός προορισμός της είναι ελληνικό λιμάνι.

²² ΦΕΚ υπ' αριθμ. 145, Ν 2932/01 "Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές- Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής-Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις", Ιούνιος 2001.

²³ Ενώ η άρση του cabotage προβλεπόταν για το 2004, επισπεύστηκε κατά 2 χρόνια, ίσως και λόγω του τραγικού ατυχήματος του Εξπρές Σάμινα το 2000 και ορισμένων δυσάρεστων φαινομένων που συζητήθηκαν εκείνη την εποχή στο χώρο της ακτοπλοΐας, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης της κατάστασης.

- Για τη δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού πλοίου πρέπει το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις και να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά ασφαλείας.
- Θα πρέπει επίσης το πλοίο να μην έχει ηλικία άνω των 35 ετών κατά τα έτη 2002,2003,2004,2005, 34 ετών την 31η Δεκεμβρίου 2006, 32 ετών την 31 Δεκεμβρίου 2007 και 30 ετών την 31η Δεκεμβρίου 2008.²⁴
- Ο πλοιοκτήτης δεν πρέπει να έχει καταδικαστεί ή να είναι σε κατάσταση πτώχευσης. Δεν μπορεί επίσης να μεταβάλλει μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται αν υποβληθεί σχετικό αίτημα και με απόφαση του Υπουργού. Μπορεί ωστόσο, κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και ανάλογων προσόντων. Η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων επιτρέπεται για την προγραμματισμένη ετήσια επιθεώρηση του πλοίου και για χρονικό διάστημα μέχρι 2 μήνες.
- Για τις δρομολογήσεις πλοίων υποβάλλονται δηλώσεις μέχρι την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους. Η αρμόδια υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου. Μέχρι την 20η Φεβρουαρίου μπορεί κάθε ενδιαφερόμενος να τροποποιήσει ή να συμπληρώσει την δήλωσή του.
- Εάν για ορισμένες γραμμές δεν έχουν υποβληθεί τέτοιες δηλώσεις ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών, ο Υπουργός μπορεί να συνάπτει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας τριών έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης γραμμής. Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Το Υπουργείο, το αργότερο μέχρι 30 Απριλίου με πρόσκλησή του καλεί τους πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους.
- Αν δεν υποβληθούν προτάσεις ή αυτές που υποβλήθηκαν δεν είναι επαρκείς, προκηρύσσεται μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή

²⁴ Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στο πλαίσιο των τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων που έχουν συμπληρώσει ηλικία τριάντα ετών κατά τη δρομολόγησή τους κατά το μεταβατικό στάδιο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008.

συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ο οποίος διεξάγεται το αργότερο μέχρι 15 Ιουνίου.

- Συνιστάται ανεξάρτητη αρχή με την επωνυμία "Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών" (ΡΑΘΕ) και έδρα τον Πειραιά ,η οποία έχει ως έργο την παρακολούθηση και τον έλεγχο της λειτουργίας της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών , τη διαπίστωση παράβασης των κανόνων του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, την επιβολή προστίμων στους παραβάτες. Ζητά επίσης από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τον πλοιοκτήτη στοιχεία για το πλοίο, τα δρομολόγιά του και την τιμολόγηση των υπηρεσιών.
- Συνιστάται στο YEN Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)²⁵ που θα γνωμοδοτεί για τα θέματα αρμοδιότητάς του σύμφωνα με τον νόμο αυτόν.

3.6 Σημεία τριβής μεταξύ πολιτείας και ακτοπλόων

Για τους ακτοπλόους ,τα προβλήματα από το νέο θεσμικό πλαίσιο και την ακολουθούμενη πολιτική του YEN εστιάζονται στα παρακάτω σημεία.:

- *Θεσμικό πλαίσιο*

Παρά τις διαμαρτυρίες των ακτοπλόων επί συγκεκριμένων θεμάτων δεν έχει αλλάξει τίποτα στον νόμο 2932/01 ενώ έχει αρχίσει η εφαρμογή του από 1.11.2002 που κατά

τον νόμο αυτόν "καταργείται" το καμποτάζ και ανοίγεται η αγορά της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα και στους κοινοτικούς υπηκόους. Το περίεργο είναι ότι τα αρμόδια υπηρεσιακά όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής , στα οποία η ΕΕΑ έχει διατυπώσει τις αντιρρήσεις της για ορισμένες ρυθμίσεις του, διατείνονται ότι το καμποτάζ γι' αυτούς αίρεται την 1.1.2004 και δεν μπορούν να ασχοληθούν με τις αιτιάσεις της ΕΕΑ προ της ημερομηνίας αυτής²⁶.

²⁵ Μέλη του είναι εκπρόσωποι του YEN, του Υπουργείου Αιγαίου, της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδας, της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων, της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, του ΕΟΤ και άλλων φορέων.

²⁶ Η αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδια για την Ενέργεια, τις Μεταφορές και τις Σχέσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κα Loyola de Palacio αναφέρει ότι "ο κανονισμός για την άρση του cabotage δεν θα ισχύσει για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές μεταξύ νησιών στην Ελλάδα μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2004.(Ναυτεμπορική, 3.6.2002)

- *Τροποποίηση ΠΔ 101/1995 Κανονισμού περί ενδιαιτήσεως και καθορισμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων*

Ορίζεται ότι το 30% των θέσεων των Ε/Γ πλοίων πρέπει να διατίθενται σε επιβάτες οικονομικής θέσης χωρίς η ΕΕΑ να λάβει γνώση γι' αυτήν την τροποποίηση.

- *Μείωση εισφορών NAT*

Οι ακτοπλόοι ζητούν η μείωση αυτών των εισφορών να περιλαμβάνει και τον κλάδο τους.

- *Εκπτώσεις στα εισιτήρια*

Οι αποφάσεις του ΥΕΝ με τις εξωφρενικές εκπτώσεις που έχει χορηγήσει και επεκτείνει σε διάφορες κατηγορίες επιβατών δημιουργεί την αντίδραση των ακτοπλόων²⁷.

- *Voyage Data Recorder (VDR)*

Λόγω των δυσκολιών που θα παρατηρηθούν στη λειτουργία των πλοίων από την άμεση (μέχρι 31.1.2003) εγκατάσταση του VDR οι ακτοπλόοι ζητούν την παράταση της προθεσμίας για να μην παρατηρηθούν δυσλειτουργίες σε Ε/Γ πλοία που είναι υπόχρεα για την εγκατάστασή τους.

- *Υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης*

Η δυνατότητα που παρέχει η σχετική διάταξη του Ν 2932/01 στο ΥΕΝ να επιβάλλει στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την καταβολή αποζημίωσης, αναιρεί, κατά τους ακτοπλόους, την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό.

- *Σύνθεση πληρώματος*

Σύμφωνα με τους ακτοπλόους, σε όλα τα κράτη-μέλη ο κρατικός παρεμβατισμός περιορίζεται στη σύνθεση του προσωπικού ασφαλείας και μόνο, σε αντίθεση με την Ελλάδα όπου απαιτείται πιστοποιητικό ελληνομάθειας για τα μέλη του προσωπικού που δεν είναι Έλληνες.

- *Μείωση του ορίου ηλικίας για απόσυρση*

Η Ελλάδα, σύμφωνα με τους ακτοπλόους, είναι η μόνη χώρα της ΕΕ που επιβάλλει όριο ηλικίας για την απόσυρση τα 35 έτη έως το 2002, το οποίο προβλέπεται να μειωθεί σε 30 έτη ως το τέλος του 2008. Αυτό θα έχει καταστροφικές συνέπειες για την

²⁷ Να σημειωθεί ότι από τον Νοέμβριο του 2002 η τιμή του ναύλου οικονομικής θέσης αυξάνεται συνολικά κατά 7,4%, από τα οποία το 3% είναι ο νεοκαθιερωθείς επίνευλος που θα διατίθεται για την ενίσχυση άγονων γραμμών.

ελληνική ακτοπλοία , δεδομένου ότι οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις έκαναν τους οικονομικούς τους προγραμματισμούς με ορίζοντα εκμετάλλευσης την 35ετία.

- *Διάρκεια απασχόλησης του πλοίου*

Οι ακτοπλόοι θεωρούν ότι η απαίτηση της 10μηνιας απασχόλησης των πλοίων είναι άδικη και παράλογη , διότι τα πλοία υποχρεώνονται εκτελούν ανελλιπώς τα δρομολόγια τους με μηδαμινό μεταφορικό έργο τους περισσότερους μήνες, ενώ το ίδιο μεταφορικό έργο θα μπορούσε να καλυφθεί με λιγότερα πλοία.

- *Η ύπαρξη δικτύου*

Ο νόμος κάνει λόγο για γραμμές ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Οι ακτοπλόοι όμως ζητούν ουσιαστική απελευθέρωση που θα τους δίνει το δικαίωμα να επιλέγουν όποιες γραμμές θεωρούν κερδοφόρες, ενώ για όσες δεν υπάρξει ενδιαφέρον ζητούν να επιδοτηθούν από το κράτος. Ισχυρίζονται ότι το πώς θα διαμορφωθεί το δίκτυο θα προκύψει από τη ζήτηση και δεν πρέπει να προσδιοριστεί εκ των προτέρων, άλλωστε από την κοινοτική οδηγία δεν προβλέπεται ότι πρέπει να υπάρχει δίκτυο για το cabotage.

- *Λιμενικές Υποδομές*

Οι ακτοπλόοι επισημαίνουν τις σοβαρές ελλείψεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής των επιβατηγών πλοίων.

- *Διπλά Πληρώματα*

Οι ακτοπλόοι ισχυρίζονται ότι για τις ώρες απασχόλησης που καθιερώνονται πέραν του 10ώρου , χρειάζονται διπλά πληρώματα, κάτι που επιβαρύνει τα κόστη λειτουργίας του πλοίου.

- *Η ανάγκη χρηματοδότησης*

Η ανάγκη ανανέωσης του στόλου και βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών, δημιουργεί και αυξανόμενες ανάγκες χρηματοδότησης. Οι εταιρείες στράφηκαν στις τράπεζες , οι οποίες ανταποκρίθηκαν θετικά στην χρηματοδότηση των εταιρειών αυτών. Επίσης, ένας μεγάλος αριθμός ξένων τραπεζών υποστηρίζει τον κλάδο.

- *Εγγυητική Επιστολή*

Δεν νοείται για ελεύθερη δρομολόγηση η καταβολή παράβολου και εγγυητικής επιστολής, το ποσό της οποίας δεν είναι ευκαταφρόνητο.

3.7 Η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ) έχει προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά του πρόσφατου νόμου περί ακτοπλοΐας με ενστάσεις για ακύρωση αποφάσεων οι οποίες προβλέπουν την κατάθεση εγγυητικών επιστολών, των υποδειγμάτων δήλωσης για τα δρομολόγια και του πλειοδοτικού διαγωνισμού για την κάλυψη θέσεων στα λιμάνια καθώς και τη διαφοροποίηση που υπάρχει για τον χρόνο ετήσιας ακινησίας των συμβατικών και των ταχύπλοων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμφωνεί ότι οι εγγυητικές επιστολές πρέπει να απαιτούνται μόνον όταν προτείνεται να αναπληρώνονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ότι η διαδικασία διαγωνισμού για τη διάθεση χώρων παραβολής ή πρυμνοδέτησης πρέπει να διεξάγεται με διαφανή και αντικειμενικό τρόπο και όσον αφορά το Γενικό Δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι της γνώμης ότι οι ελληνικές αρχές πρέπει να αποφασίζουν μόνον για τις γραμμές, την τακτικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει κάλυψη από την αγορά.

3.8 Μια κριτική ματιά

Ο Κανονισμός 3577/92 ρυθμίζει την απελευθέρωση του cabotage, αλλά αυτή η απελευθέρωση έχει να κάνει μόνο με την παροχή υπηρεσιών με την έννοια ότι αφορά αυτούς που παρέχουν την συγκεκριμένη υπηρεσία εντός ενός συγκεκριμένου κράτους-

μέλους και οι οποίοι δεν έχουν την εθνικότητα αλλά ούτε και είναι μόνιμα εγκαταστημένοι σε αυτό το κράτος-μέλος. Γιατί από την στιγμή που ένας υπήκοος κάποιου κράτους-μέλους, και εν προκειμένω μια ακτοπλοϊκή εταιρεία, εγκατασταθεί μόνιμα σε ένα άλλο κράτος-μέλος της ΕΕ, τότε μπορεί να ασκήσει την οποιαδήποτε δραστηριότητα κατά πλήρη αντιστοιχία με ό,τι ισχύει και για τον υπήκοο της χώρας, με βάση την αρχή της ελευθερίας εγκατάστασης.. Άρα, η κοινοτική νομοθεσία στην πραγματικότητα προστατεύει μόνο εν μέρει την ελληνική ακτοπλοΐα.

Πρέπει να αναφερθεί ότι το χρονικό διάστημα μέχρι την 1.1.2004 που γίνεται η άρση του cabotage και εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική είναι ένα διάστημα μεταβατικό., όπου θα συζητηθούν τα προβλήματα που έχουν προκύψει για να

γίνουν οι ανάλογες τροποποιήσεις. Στο πνεύμα αυτό το ΥΕΝ προχωράει σε τροποποιήσεις του Νόμου 29932/2001. Στο υπό κατάθεση νομοσχέδιο προβλέπεται απλοποίηση στον τρόπο υπολογισμού του ύψους του χρηματικού ποσού που απαιτείται για την εγγυητική επιστολή που καταθέτει η εταιρεία για τη δρομολόγηση πλοίου της, προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού και μετά τις 15 Ιουνίου, σε ορισμένες περιπτώσεις, και παράταση μέχρι και την 28η Φεβρουαρίου της ανακοίνωσης τροποποιήσεων στις ήδη υποβαλλόμενες αιτήσεις. Επίσης έχει ήδη εκπονήσει σε συνεργασία με το Υπουργείο Ανάπτυξης το πρόγραμμα "ΑΡΙΑΔΝΗ" , για την αντιμετώπιση του καθεστώτος της ελεύθερης αγοράς στις ακτοπλοϊκές θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδας. το πρόγραμμα αυτό προβλέπει τη ριζική αναμόρφωση της δομής του δικτύου των ακτοπλοϊκών γραμμών μέσω θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων, την παροχή κινήτρων για την ανανέωση του γερασμένου ακτοπλοϊκού στόλου, την ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής και τη δημιουργία ευκαιριών για την ανάπτυξη της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Συνεπεία του αναδύμενου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος οξύνονται οι αντιπαραθέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών για τα πλέον προσοδοφόρα κομμάτια της αγοράς. Στα πλαίσια του ανταγωνισμού παρατηρείται μια επιτάχυνση του ρυθμού των συγχωνεύσεων κυρίως μεταξύ των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Η τάση εξαγορών και συγχωνεύσεων ενισχύεται από την αυξανόμενη σημασία των κανονισμών ασφαλείας , την ανάγκη ανανέωσης του στόλου, που συνεπάγεται ασύμφορο κόστος για τις μικρές εταιρείες και την ανάγκη για δημιουργία οικονομικών κλίμακας στην ενιαία εσωτερική αγορά θαλάσσιων μεταφορών.

Πάντως , 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 τη μορφή συμπράξεων και συνεργασιών. Βασικό επιχείρημα γι' αυτό είναι ότι στις γραμμές της Αδριατικής , όπου δεν ισχύει το προνόμιο της ακτοπλοΐας, οι ελληνικές εταιρείες διεθνών πλόων κινούνται σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και αποτελούν την μεγαλύτερη δύναμη. Επίσης, δεν είναι βέβαιο ότι η ζήτηση κατά τους θερινούς μήνες είναι ικανή να προσελκύσει τη δρομολόγηση πλοίων από άλλες χώρες της Κοινότητας όταν θα έχουν υποχρέωση να εκτελούν δρομολόγια και το χειμώνα με χαμηλούς βαθμούς πληρότητας και να υπόκεινται σε κρατικούς ελέγχους της τιμολογιακής τους πολιτικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1 Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις

Η ναυτιλία, ως παράγοντας μιας συγκεκριμένης οικονομικής πραγματικότητας ανήκει σε ορισμένο γεωπολιτικό χώρο και συνδέεται με τη συνολική οικονομική πορεία του. Ως οικονομική λειτουργία όμως συνδέεται, λιγότερο ή περισσότερο, με ευρύτερες, πάντως διεθνείς, οικονομικές σχέσεις, από τη στιγμή που οι εμπορικές

ανταλλαγές προσλαμβάνουν ανάλογο χαρακτήρα και εύρος. Εξάλλου, ως οικονομική μονάδα, το εμπορικό πλοίο σχετίζεται άμεσα με τρεις από τους κύριους τομείς μιας οικονομικής δραστηριότητας : τις μεταφορές, το εμπόριο και τη βιομηχανία που το παράγει. Από την πολλαπλότητα της οικονομικής της σύνδεσης και από τη διεθνή οικονομική υπόστασή της η ναυτιλία συναρτάται με γενικούς οικονομικούς, αλλά και εξωοικονομικούς, όρους λειτουργίας, κάτι που καθιστά αναγκαία μια συνοπτική εισαγωγική αναφορά στα δεδομένα της διεθνούς πραγματικότητας.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία μέχρι το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου αναπτύχθηκε ιστορικά κάτω από συνθήκες που κατά κύριο λόγο ευνοούσαν τον φιλελευθερισμό και απέτρεπαν συνήθως την λήψη προστατευτικών μέτρων. Οι τρομακτικές απώλειες, που προκλήθηκαν στους παραδοσιακούς εμπορικούς στόλους κατά τη 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. Τη δεκαετία του '60 μια σειρά από αναπτυσσόμενες χώρες (Νιγηρία, Αργεντινή, Βραζιλία, Νότιος Κορέα, Ταϊβάν) άρχισαν να δείχνουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία διαβλέποντας σε αυτήν τη δυνατότητα γρήγορης βελτίωσης του εμπορικού τους ισοζυγίου και γενικά την οικονομική τους ανάπτυξη. Κατά την ίδια δεκαετία η ανάγκη για τη 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 βασίζονταν 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 "νέες βιομηχανικές" χώρες, 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.²⁸ 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. Οι τέως χώρες κρατικού εμπορίου για να στηρίξουν και να αναπτύξουν τους εθνικούς τους στόλους στηρίχθηκαν σε διάφορες μορφές προστατευτισμού. Παρ'όλα αυτά η 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.

Η καίρια καινοτομία στη μεταπολεμική ναυτιλία των χύδην φορτίων υπήρξε η εισαγωγή των bulk carrier. Παραδοσιακά, τα χύδην φορτία μεταφέρονταν με τα κλασικά φορτηγά πλοία, των οποίων αντιπροσωπευτικός τύπος ήταν τα Liberty. Οι αυξανόμενες ανάγκες των βιομηχανικών κρατών- και ειδικά της Ιαπωνίας και της Ευρώπης- για μεγάλες ποσότητες των πέντε χύδην φορτίων επέβαλλαν την κατασκευή του bulk carrier. Οι οικονομίες κλίμακας που ίσχυαν στα δεξαμενόπλοια, ίσχυαν και στα bulk carrier, τα οποία όμως περιορίστηκαν σε πολύ μικρότερα μεγέθη λόγω της έλλειψης λιμανιών υποδοχής, αλλά και λόγω τόσο μεγάλων ποσοτήτων φορτίου. Η αύξηση της συμμετοχής των bulk carrier στον παγκόσμιο στόλο έφθασε το 20% τη δεκαετία του '70 και ξεπέρασε το 30% τη δεκαετία του '80.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση που άρχισε το 1974 επιδεινώθηκε από το 1981 και μετά, ύστερα από μια πρόσκαιρη βελτίωση το 1980. Αιτία υπήρξε η μείωση της

²⁸ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., "Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία", Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002

παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, λόγω περιορισμένης αύξησης της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και λόγω ριζικών διαρθρωτικών μεταβολών, που οδήγησαν σε μείωση των μέσων διανυόμενων αποστάσεων. Αποτέλεσμα αυτών ήταν μια ραγδαία πτώση των ναύλων σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές, που για μεν την αγορά ξηρών φορτίων οι ναύλοι διαμορφώθηκαν το 1986 στο 74% των ναύλων του 1980, ενώ για τα δεξαμενόπλοια το αντίστοιχο ποσοστό ήταν μόλις 30% έναντι του 1979. Η παρατεταμένη αυτή κρίση οδήγησε αρχικά μεν σε ένα τεράστιο συνολικό τονάζ παροπλισμένων πλοίων και στη συνέχεια σε μια ραγδαία αύξηση των διαλύσεων παγκοσμίως. Οι τιμές των κατασκευαζόμενων πλοίων έπεσαν μέχρι και 50% έναντι των τιμών του 1980-81, χωρίς ευτυχώς να σημειωθεί ουσιαστική αύξηση της ζήτησης νεοκατασκευαζόμενων πλοίων σε όλη αυτήν την περίοδο²⁹. Όλες αυτές οι δυσμενείς εξελίξεις οδήγησαν στη μείωση του παγκόσμιου στόλου από το 1982 και μετά, χωρίς όμως να αποκατασταθεί η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Να σημειωθεί επίσης ότι μείωση του παγκόσμιου στόλου είχε να παρατηρηθεί από την περίοδο 1931-35, δηλαδή την περίοδο αμέσως μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929-30. Παράλληλα μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές έλαβαν χώρα στους τύπους των πλοίων (ραγδαία μείωση της χωρητικότητας και της συμμετοχής των πετρελαιοφόρων), και στη μέση

ηλικία τους (αύξηση στην περίοδο 1981-1986). Επίσης, σοβαρές διαρθρωτικές μεταβολές συνέβησαν και στους δέκα μεγαλύτερους στόλους του κόσμου, όπως μείωση της συνολικής συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο, αύξηση των σημαιών ευκαιρίας, απόρριψη όλων των Δυτικοευρωπαϊκών χωρών (πλην της Ελλάδας) από τον κατάλογο των δέκα μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου, άνοδος του ελληνικού στόλου μέχρι το 1981 και μείωσή του στη συνέχεια, μείωση του στόλου της Ιαπωνίας που όμως διατηρήθηκε στην τρίτη θέση, άνοδος των στόλων της Λαϊκής Κίνας, της Κύπρου, των Μπαχάμας, των Φιλιππίνων, διατήρηση των στόλων ΗΠΑ και ΕΣΣΔ και άλλες παρόμοιες εξελίξεις. Παράλληλα τεράστιες ήταν οι δυσμενείς επιπτώσεις και σε όλους τους κλάδους που συνδέονται με τη ναυτιλία, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και ασφαλίσεις, οι ναυλώσεις, οι εφοδιασμοί, κλπ. Οι ζημιές που προκάλεσαν οι πετρελαϊκές κρίσεις στο διεθνές τραπεζικό σύστημα ήταν ανυπολόγιστες. Έτσι πολλές τράπεζες αποσύρθηκαν πανικόβλητες από τη ναυτιλία και δεν ήταν λίγοι εκείνοι, που πίστευαν και

²⁹ ΕΚΘΕΣΕΙΣ 11 για τα Προγράμματα 1988-1992, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ,

Κέντρο Προγραμματισμού & Οικονομικών Ερευνών

εξακολουθούν να πιστεύουν, ότι χρειάζεται μια γενική αναθεώρηση του χρηματοδοτικού συστήματος, ώστε να εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι πόροι για την συνέχιση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας.

Η συνεχιζόμενη, λόγω της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης, ραγδαία μείωση του εμπορικού τους στόλου οδήγησε πολλές παραδοσιακές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες στη δημιουργία των λεγόμενων Offshore Registries, προκειμένου να αποφύγουν τη διαρροή των πλοίων τους προς τις σημαίες ευκαιρίας. Τα νηολόγια αυτά παρέχουν συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων ανάλογες με εκείνες των ανοικτών νηολογίων. Τα χαρακτηριστικά τους είναι:

1. Ίδρυση νηολογίου σε εδάφη που συνδέονται με την κύρια χώρα με κάποιο αποικιακού τύπου καθεστώς, έτσι ώστε να θεωρείται ανεξάρτητα νηολόγιο, αλλά στην ουσία να είναι εθνικό αφού παρέχεται η σημαία της κύριας χώρας.
2. Λιγότερες απαιτήσεις για τη νηολόγηση των πλοίων από ό,τι απαιτεί το γνήσιο εθνικό νηολόγιο, π.χ. λιγότερο αυστηροί κανόνες ασφαλείας και επάνδρωσης, φορολογικές ελαφρύνσεις κλπ.

Οι αντίθετες ακριβώς διεργασίες άρχισαν, παράλληλα, να γίνονται στις αναπτυσσόμενες χώρες. Η πληθώρα εργατικού δυναμικού και οι μεγάλες ποσότητες εθνικών φορτίων που υπάρχουν σε αυτές, τις οδήγησαν στη δημιουργία και ανάπτυξη δικών τους εθνικών στόλων. Γι'αυτό και, σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD για τα

έτη 1984 και 1985, οι αναπτυσσόμενες χώρες έφθασαν να κατέχουν το 17,1% της παγκόσμιας χωρητικότητας. 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.

4.2 Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλάσσιων μεταφορών

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

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 πλοίων (fleet performance)
5. Λειτουργικό περιβάλλον πλοίου (operating environment)

Όσον αφορά στη 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 δρομολογίων στην ναυσιπλοΐα, και την παγκόσμια οικονομία αλλά και το θαλάσσιο εμπόριο με συνέπεια να επηρεάζεται άμεσα και η ζήτηση των θαλασσίων μεταφορών.³⁰

Σχετικά με την προσφορά των θαλασσίων μεταφορών, αυτή αφορά περισσότερο το ίδιο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο, εν αντιθέσει με το φορτίο που αναφερόταν στην ζήτηση. Στην προσφορά σημαντικοί παράγοντες είναι η ολική χωρητικότητα, η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων, η παραγωγικότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

4.3 Διεθνείς Οργανισμοί της ναυτιλίας

³⁰ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., "Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία", Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002

A) Ιδιωτικοί

1. Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών(The Baltic and Mercantile Shipping Exchange)-ασχολείται μόνο με τον τομέα των πλοίων του ξηρού φορτίου
2. Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης(Protection and Indemnity Clubs)-πρόκειται για ομίλους αλληλασφάλισης των πλοιοκτητών για διάφορες απαιτήσεις από τρίτους
3. Διεθνή Ένωση Νηογνωμόνων(ή εταιρειών κατάταξης(International Association of Classification Societies-IACS))-προωθεί πρότυπα ασφάλειας στη θάλασσα και συνεργάζεται με άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς
4. Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο(International Chamber of Shipping)-μέλη του είναι τα ναυτικά επιμελητήρια διαφόρων χωρών
5. Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών(Council of European and Japanese National Shipowners' Associations-CENSA)-έχει συμβουλευτικό ρόλο στον ΟΟΣΑ και στην UNCTAD
6. Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων(Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents-FONASBA)
7. Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας(European Community Shipowners' Association-ECSA)
8. Διεθνές Ναυτικό Συμβούλιο(Baltic and International Maritime Council I-BIMCO) -παρέχει συμβουλές σε θέματα φορολόγησης και ναύλωσης φορτίων. Είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός οργανισμός στον ναυτιλιακό κόσμο
9. Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή(Comite Maritime International-CMI)-έχει σημαντικό ρόλο στα νομικά ζητήματα της ναυτιλίας με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα
10. Συνέλευση Επιμελητηρίων της Μεσογείου(Assemblas Camaras Mediteraneas-ASCAME)
11. Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο(International Chamber of Commerce-ICC)-στα πλαίσιά του λειτουργεί και μια Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών

12. Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο(International Maritime Bureau-IMB)- εξειδικευμένο τεχνικό παράρτημα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου
13. Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία(International Shipping Federation-ISF)- ασχολείται με εργασιακά και κοινωνικά ζητήματα του προσωπικού των πλοιοκτητών
14. Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών(International Maritime Industries Forum-IMIF)-σκοπό έχει να διατηρήσει ένα υγιές εμπορικό και οικονομικό καθεστώς σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας
15. Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών(Intercargo)-μέλη της είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ξηρών φορτίων
16. Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Shipowners-Intertanko)
17. Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Εταιρειών Πετρελαίου(Oil Companies International Marine Forum -OCIMF)

B) Διακυβερνητικοί και Κυβερνητικοί

1. Κυβερνητικοί μηχανισμοί την ΗΠΑ που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα
2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός(International Maritime Organization-IMO)
3. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας(International Labour Organization-ILO)
Ο Οργανισμός αυτός που αποτελεί εξειδικευμένο Όργανο του ΟΗΕ, έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην διαμόρφωση διεθνών προτύπων όσον αναφορά στις συνθήκες εργασίας ναυτικών στα πλοία. Κατά την τρέχουσα περίοδο στο πλαίσιο του Οργανισμού αυτού, προωθούνται διαδικασίες για την αναθεώρηση και ενσωμάτωση των υπαρχόντων ναυτιλιακών οργάνων σε μία νέα Διεθνή Σύμβαση, που θα διέπει τα επίπεδα ναυτικής εργασίας³¹.

³¹ Η Ελλάδα είναι μία από τις δώδεκα χώρες που απαρτίζουν την Υψηλού Επιπέδου Ομάδα Εργασίας στην οποία έχει ανατεθεί η κατάρτιση του προσχεδίου της νέας Σύμβασης, ενώ ακόμα, συμπεριλήφθηκε μεταξύ των χωρών που θα διαμορφώσουν την διατύπωση σχεδίου του νέου Οργάνου.

4. Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης-ΟΟΣΑ(Organisation for Economic Co-operation and Development-OECD

Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών (OECD/Maritime Transport Committee-MTC) συστήθηκε το 1948 με στόχο να συντονίσει τις ακολουθούμενες από τα κράτη μέλη της πολιτικές ανοικοδόμησης της ναυτιλίας τους. Η MTC αποτελεί το κατάλληλο βήμα στο οποίο μπορούν να εξετασθούν τα ζητήματα των ναυτιλιακών μεταφορών τόσο από την πολιτική όσο και από την οικονομική σκοπιά, αλλά ταυτόχρονα και το βήμα στο οποίο μπορεί να γίνει διάλογος και διαβούλευση μεταξύ Κρατών ώστε να επιτευχθεί η εναρμόνιση και η σύγκλιση των ναυτιλιακών πολιτικών των Κ-Μ ΟΟΣΑ. Αποστολή της είναι η κατάργηση κάθε εμποδίου στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών

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

Τα κυριότερα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής με τα οποία ασχολήθηκε η Ναυτιλιακή Επιτροπή της UNCTAD ήταν:

- a) Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών (Code of Conduct on Liner Conferences)
- b) Πολυμερείς Μεταφορές (Multimodal Transport)
- c) Ανάπτυξη Λιμένων, ειδικά των αναπτυσσομένων χωρών
- d) Προστασία των συμφερόντων των φορτωτών (shippers)
- e) Συνεργασία στην εμπορική ναυτιλία
- f) Ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλία
- g) Τα Φορτία Χύδην (ξηρά και υγρά)
- h) Όροι Νηολόγησης των πλοίων

6. Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου-ΠΟΕ (World Trade Organization-WTO)

7. Paris MOU.

Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού αποτελείται από 20 συμμετέχουσες θαλάσσιες υπηρεσίες και καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και τη λεκάνη Βόρειου Ατλαντικού από τη Βόρεια Αμερική στην Ευρώπη. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού στοχεύει στην εξάλειψη της λειτουργίας των κάτω του μετρίου σκαφών

μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος κρατικού ελέγχου λιμένων. Διενεργούνται ετησίως πάνω από 18.000 επιθεωρήσεις στα ξένα σκάφη στους λιμένες του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού, εξασφαλίζοντας ότι αυτά τα σκάφη ανταποκρίνονται στη διεθνή ασφάλεια και τα περιβαλλοντικά πρότυπα, και ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν τις επαρκείς συνθήκες διαβίωσης και εργασίας

4.3.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ για τα τεχνικά θέματα που απασχολούν την ναυτιλία και ιδρύθηκε το 1958 στο Λονδίνο. Σήμερα έχει 162 κράτη-μέλη καθώς και 3 συνδεδεμένα μέλη, ενώ υπάρχουν διεθνείς μη-κυβερνητικοί οργανισμοί που έχουν επίσημα συνδεθεί μαζί του με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα. Ο βασικός σκοπός του Οργανισμού από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσής του ήταν να αναπτύξει Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Συστάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη-μέλη. Η προώθηση δηλαδή και η καθιέρωση συστήματος συνεργασίας μεταξύ των Κυβερνήσεων των χωρών - μελών του σχετικά με τεχνικά ζητήματα που αφορούν την διεθνή ναυτιλία και η υιοθέτηση νομικών οργάνων (Συμβάσεων, Κωδίκων, κ.λ.π.) που θα συμβάλλουν στην διαρκή βελτίωση των επιπέδων της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το κυρίαρχο όργανο είναι η Συνέλευση (Assembly) που συνεδριάζει κάθε 2 χρόνια. Το Συμβούλιο (Council) που αποτελείται από 40 μέλη³², μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που εκλέγεται από την Συνέλευση ανά διετία είναι η διοικούσα Αρχή του ΙΜΟ. Στις εργασίες των Επιτροπών και Υποεπιτροπών συμμετέχουν εκτός από τα κράτη-μέλη και εκπρόσωποι πολλών διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών που ασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας και έχουν συμβουλευτική θέση στον ΙΜΟ, χωρίς δικαίωμα ψήφου αλλά με δικαίωμα συμμετοχής. Τα 40 μέλη του Συμβουλίου απαρτίζονται από 3 κατηγορίες χωρών. Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από 10 χώρες που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον στην παροχή διεθνών θαλασσίων μεταφορών. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν 10 επίσης χώρες που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον στη χρησιμοποίηση θαλασσίων υπηρεσιών. Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν

³² Μετά τις εκλογές του Νοέμβρη του 2002

20 χώρες που έχουν ενδιαφέρον στην παροχή ή χρησιμοποίηση των διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών, όπου για την κατάταξη λαμβάνεται υπόψη το γεωγραφικό κριτήριο. (Βλ. Παράρτημα Πίνακας 4, σελ.128). Άλλα όργανα του Οργανισμού είναι:

□ **Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας**

Έχει την ευθύνη να συντονίζει την παροχή τεχνικής βοήθειας από τον IMO προς τις αναπτυσσόμενες χώρες στον τομέα της ναυτιλίας

□ **Η Νομική Επιτροπή**

Αποτελείται από όλες τις χώρες μέλη του IMO και αποστολή της είναι η ενασχόληση με ζητήματα νομικής φύσεως που εμπίπτουν στο πεδίο αρμοδιότητας του Οργανισμού.

□ **Η Επιτροπή Διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης του IMO**

Αποτελείται από όλα τα Κ-Μ του Οργανισμού και έργο της είναι η επεξεργασία ζητημάτων που σχετίζονται με την διευκόλυνση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και η προώθηση λύσεων για την αντιμετώπιση των αναφευομένων προβλημάτων.

□ **Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας**

Είναι το ανώτατο τεχνικό όργανο του IMO. Αποτελείται από όλα τα Κ-Μ του και ως αποστολή του έχει την εξέταση οποιουδήποτε θέματος που άμεσα επηρεάζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

□ **Η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος**

Αποτελείται από όλα τα Κ-Μ του Οργανισμού και ασχολείται με όλα τα ζητήματα αρμοδιότητας του IMO τα οποία αφορούν στην πρόληψη και στον έλεγχο/αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία

Σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του ο IMO έχει συζητήσει, υιοθετήσει και επικυρώσει τα σημαντικότερα θέματα που αφορούν στην παγκόσμια ναυτιλία..(Βλ. Παράρτημα σελ.114).

4.3.1.1 Συμβολή της Ελλάδας στο έργο του IMO

Η Ελλάδα προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στους σκοπούς και τα ιδεώδη του IMO. Είναι από τις πρώτες χώρες, που προσχώρησαν στη Σύμβαση του IMO και από την ίδρυση

του Οργανισμού υπήρξε δραστήριο μέλος με εποικοδομητική δράση, συμμετέχοντας σε όλες τις εργασίες του Οργανισμού. Έχει εξαιρετική επίδοση όσον αφορά την επικύρωση και εφαρμογή των οργάνων που έχει υιοθετήσει ο ΙΜΟ. Λόγω της μεγάλης χωρητικότητας του στόλου της η Ελλάδα καταβάλλει κάθε χρόνο πολύ σημαντική συνεισφορά στον ΙΜΟ. Κατά το 2001 η συνεισφορά αυτή ανήλθε σε 751.808 λίρες Αγγλίας, ποσό που αντιπροσωπεύει ποσοστό 4,14% του συνολικού προϋπολογισμού του ΙΜΟ. Έτσι, συμβάλλει ουσιαστικά στην εκπλήρωση του έργου του Οργανισμού, υποστηρίζοντας σταθερά την οικονομική βιωσιμότητά του.

Από τα ιδρυτικά μέλη του Οργανισμού η Ελλάδα εκλέγεται, με εξαίρεση το 1977, συνεχώς στην Κατηγορία Α του Συμβουλίου του Οργανισμού (βλ. Παράρτημα Πίνακας 4, σελ. 128), του κατεξοχήν οργάνου που ασχολείται με την κατάρτιση του προϋπολογισμού, τον έλεγχο των δαπανών και τον προγραμματισμό των εργασιών του ΙΜΟ, λόγω της δύναμης του εμπορικού της στόλου.

Εν όψει της λήξης της θητείας του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ Καναδού κ. W. O' Neil στις 31 Δεκεμβρίου 2003, η Ελλάδα είχε αποφασίσει να προωθήσει την υποψηφιότητα του κ. Ευθύμιου Μητρόπουλου για τη θέση του Γ.Γ. του Οργανισμού, για την περίοδο 2004-2008. Στις εκλογές της 18ης Ιουνίου 2003 ο υποστηρικτής από την ελληνική κυβέρνηση κ. Ε. Μητρόπουλος, με συντριπτική πλειοψηφία, έλαβε μεταξύ των εχόντων δικαίωμα ψήφου 40 μεγάλων ναυτιλιακών χωρών, 32 ψήφους, έναντι 8 της Νιγηριανής υποψήφιας Monica Nkechi Mbanefo και 0 του Ισλανδού υποψηφίου Magnus Johannesson και εκλέχθηκε στη θέση του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ. Ο κ. Ε. Μητρόπουλος, με ναυτική καταγωγή και παιδεία (Γαλαξίδι) υπήρξε πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και ανώτατος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος. Ο κ. Μητρόπουλος από το 1979 είναι στέλεχος του ΙΜΟ στην αρχή ως αξιωματικός στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας. Εν συνεχεία κατέλαβε διάφορες θέσεις στον Οργανισμό όπως αυτές του υπευθύνου του ναυτιλιακού τμήματος, του υποδιευθυντή σε θέματα ναυσιπλοΐας και του διευθυντή του τομέα ναυτικής ασφάλειας. Τα τελευταία χρόνια εκτελούσε χρέη βοηθού Γενικού Γραμματέα, διατηρώντας τα καθήκοντά του ως διευθυντής του τμήματος ναυτικής ασφαλείας. Σημειώνεται ότι η εκλογή του κ. Μητρόπουλου θα πρέπει να επικυρωθεί από τη γενική συνέλευση του ΙΜΟ σε έξι μήνες. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό γεγονός γιατί αφενός η ανάδειξη Έλληνα στην

κορυφή της διοικητικής πυραμίδας του Οργανισμού θα είναι προς το συμφέρον των ελληνικών θέσεων , αφετέρου η Ελλάδα , από το 1945, δεν είχε ποτέ Γενικό Γραμματέα σε Διεθνή Οργανισμό.

4.3.2 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO)- GATS 2000

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου ιδρύθηκε το 1995 σε συνέχεια των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης (1986-1994) και εδρεύει στην Γενεύη της Ελβετίας. Μέλη του ΠΟΕ είναι 142 κράτη. Η λειτουργία του συνίσταται στην προώθηση διεθνών πολυμερών εμπορικών συμφωνιών, στην οργάνωση εμπορικών διαπραγματεύσεων σε πολυμερές επίπεδο μεταξύ των κρατών μελών του, στην αντιμετώπιση και διαχείριση εμπορικών αντιπαραθέσεων μεταξύ των κρατών μελών του, στην εποπτεία εθνικών εμπορικών πολιτικών και τέλος στην παροχή

τεχνικής βοήθειας σε αναπτυσσόμενα κράτη καθώς και στην συνεργασία σε αντικείμενα εμπορικού ενδιαφέροντος με άλλους διεθνείς οργανισμούς.

4.3.2.1 Ιστορικό διαπραγματεύσεων για την ναυτιλία / Negotiating Group for Maritime Transport Services

Στις 28 Ιουνίου 1996 τα κράτη μέλη του ΠΟΕ συμφώνησαν να διακόψουν τις διαπραγματεύσεις για πρόσβαση στην αγορά για τον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Την συγκεκριμένη χρονική στιγμή 42 κυβερνήσεις συμμετείχαν στις διαπραγματεύσεις συμπεριλαμβανομένων των κρατών της Ε.Ε. εκ των οποίων οι 24 είχαν υποβάλλει συγκεκριμένες προσφορές για δεσμεύσεις αναφορικά με την πρόσβαση στην αγορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών (conditional offers for market access commitments). Η απόφαση για διακοπή των διαπραγματεύσεων εμπεριέχει τέσσερα μέρη:

1. Πρώτον, την διακοπή της συγκεκριμένης διαπραγματευτικής διαδικασίας

2. Δεύτερον, την μη εφαρμογή της ρήτρας MFN (most favored nation treatment) της GATS [General Agreement on Trade in Services] για τον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών
3. Τρίτον, η εκ νέου έναρξη των διαπραγματεύσεων που είχε τοποθετηθεί για το έτος 2000 θα βασιζόταν στις δεσμεύσεις που είχαν ήδη αναληφθεί και
4. Τέταρτον, κατά την χρονική διάρκεια παγώματος των διαπραγματεύσεων οι συμμετέχουσες χώρες δεν θα υιοθετήσουν πρόσθετα μέτρα περιορισμού πρόσβασης στην εθνική αγορά προκειμένου να βελτιώσουν την αρχική διαπραγματευτική θέση τους εν όψει επερχόμενου νέου γύρου πολυμερών διαπραγματεύσεων [stand still clause].

Η βασική αιτία διακοπής του συγκεκριμένου γύρου διαπραγμάτευσης οφείλεται στην άρνηση της αντιπροσωπείας των ΗΠΑ να υποβάλει εκτενή διαπραγματευτική προσφορά επικαλούμενη τις περιορισμένες υποβληθείσες προσφορές των υπολοίπων κρατών.

4.3.2.2 Νέος γύρος διαπραγμάτευσης GATS 2000

Μετά την αποτυχία του της υπουργικής διάσκεψης του Seattle το 1999, για λόγους άσχετους με τις ναυτιλιακές διαπραγματεύσεις, τον Φεβρουάριο του 2000 το Γενικό Συμβούλιο του ΠΟΕ αποφάσισε την επανέναρξη των διαπραγματεύσεων στον τομέα των υπηρεσιών. Το έτος 2000 αναλώθηκε στην εξέταση των διαδικασιών της προγραμματισμένης διαπραγματευτικής διαδικασίας καθώς και στην καταγραφή γενικών διαπραγματευτικών αρχών. Τον Μάιο του 2000 συμφωνήθηκε ένα κατ' αρχήν χρονοδιάγραμμα της διαπραγματευτικής διαδικασίας "Road Map", το οποίο προέβλεπε την υποβολή γενικών διαπραγματευτικών προτάσεων έως τον Δεκέμβριο του 2000 [σημειώνεται ότι τόσο οι ΗΠΑ, όσο η Ε.Ε. και η Ιαπωνία υπέβαλαν σχετικές προτάσεις]. Τέλος, τον Οκτώβριο του 2000 στο πλαίσιο του Συμβουλίου Εμπορίου και Υπηρεσιών του ΠΟΕ υποβλήθηκε κείμενο σχετικό με την διαπραγματευτική διαδικασία στις ναυτιλιακές μεταφορές από ομάδα κρατών, η οποία αποτελείτο από την Ε.Ε., την Ιαπωνία, την Κορέα, το Χονγκ-Κονγκ (Κίνα), την Νορβηγία και την Σιγκαπούρη.

Κατά την διάρκεια του 2001 σε διαδοχικές συναντήσεις του Συμβουλίου για το Εμπόριο και τις Υπηρεσίες του ΠΟΕ υποβλήθηκαν σχετικές προτάσεις για τις ακολουθούμενες διαδικασίες διαπραγμάτευσης καθώς και ειδικές προτάσεις για τις διαπραγματεύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Ορόσημο αποτέλεσε η πρόσφατη Υπουργική Διάσκεψη της Doha στο Qatar (Νοέμβριος 2001) της οποίας τα αποτελέσματα υπήρξαν θετικά και σηματοδοτήθηκε η επίσημη έναρξη των διαπραγματεύσεων για τις υπηρεσίες GATS 2000.

Οι διαπραγματεύσεις δεν έχουν εξετάσει την εσωτερική παράκτια ναυτιλία γνωστή ως ενδομεταφορές, έναν ιδιαίτερα προστατευμένο τομέα. Οι περισσότερες χώρες διατηρούν αυτό το είδος μεταφοράς για τα σκάφη εθνικός-σημειών.

4.3.2.3 Εννοιολογική οριοθέτηση πλαισίου διαπραγμάτευσης για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες

Το YEN έχει ήδη υποστηρίξει την κοινοτική θέση, η οποία συμμερίζεται και από το σύνολο των υπολοίπων κρατών μελών, τα οποία έχουν τοποθετηθεί επί της διαδικασίας για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και ειδικότερα ως προς την εννοιολογική οριοθέτηση του πλαισίου διαπραγμάτευσης ["three pillar approach"]. Ο κατωτέρω πίνακας καταγράφει τα σημαντικότερα στοιχεία εννοιολογικής οριοθέτησης του προτεινομένου πλαισίου διαπραγμάτευσης:

| ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗΣ "THREE PILLAR APPROACH" |
|---|
| 1. Διεθνείς Ναυτιλιακές Μεταφορές [International Shipping]: Μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων μεταξύ λιμένων διαφορετικών κρατών. |
| 2. Βοηθητικές Υπηρεσίες [Auxiliary Services]: Χειρισμός φορτίων, αποθήκευση και στοιβασία φορτίων, προώθηση φορτίων, τελωνειακές |

διαδικασίες, χειρισμός και προώθηση εμπορευματοκιβωτίων, εγκατάσταση και παροχή υπηρεσιών από αλλοδαπούς.

3. Πρόσβαση και χρήση Λιμενικών Υπηρεσιών [Access to and use of port facilities]: υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμουλκικές υπηρεσίες, συλλογή καταλοίπων και απορριμμάτων, υπηρεσίες διοίκησης λιμένων και αγκυροβολίας.

4. Ως τέταρτη θεματική ενότητα "**fourth pillar**" έχει προταθεί και εκτιμάται, ότι τελικά θα γίνει αποδεκτή αυτή των πολυτροπικών μεταφορών πόρτα - πόρτα "door to door multi modal transport services".

4.4 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η συμβολή της ναυτιλίας στην ΕΕ είναι ιδιαίτερα σημαντική. Οι λόγοι γι αυτό είναι εκτός από τους καθαρά οικονομικούς των κρατών-μελών της ΕΕ, και αυτοί που

αφορούν την εθνική ασφάλειά τους. Η συμβολή αυτή γίνεται πιο κατανοητή εάν λάβει κανείς υπόψη του τις παρακάτω επισημάνσεις:

- Η ΕΕ είναι η σημαντικότερη εμπορική περιοχή του κόσμου
- Η ΕΕ καλύπτει σε βάρος το ένα τρίτο περίπου των παγκόσμιων εισαγωγών
- Πάνω από το 90% του συνολικού όγκου του εμπορίου της ΕΕ με τρίτες χώρες και το 25% σχεδόν του όγκου των εσωτερικών ευρωπαϊκών συναλλαγών διακινείται μέσω της θάλασσας
- Ο τομέας της ναυτιλίας είναι πού σημαντικός για την ΕΕ, λόγω του ότι αποφέρει συνάλλαγμα και δημιουργεί απασχόληση τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά
- Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες ελέγχουν σήμερα το 38% περίπου του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια και περίπου το 31% του στόλου μεταφοράς χύδην φορτίων (Βλ. Παράρτημα Σχεδιάγραμμα 12, σελ. 124)

Με την ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ, το 1981, 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.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας θεωρείται ότι άρχισε να υφίσταται από το 1985, με την κινητοποίηση της Επιτροπής και του Συμβουλίου για θέματα που αφορούσαν την ναυτιλία. Την ίδια χρονιά υπογράφηκε και η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (ΕΕΠ) η οποία αναφέρεται στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Για πρώτη φορά αναπτύχθηκε και μια πρώτη δέσμη μέτρων και η οποία αποτελείται από τους 4 Κανονισμούς :

- ❖ 4055/86 περί εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών
- ❖ 4056/86 περί καθορισμού του τρόπου εφαρμογής συγκεκριμένων άρθρων της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές
- ❖ 4057/86 περί δημιουργίας μηχανισμού για την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών dumping των ναύλων από εφοπλιστές τρίτων χωρών

- ❖ 4058/86 περί αναλήψεως συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις ωκεανοπόρες μεταφορές φορτίων

Οι μετέπειτα προσπάθειες για τη δημιουργία ενός παράλληλου νηολογίου με τα υπόλοιπα των κρατών-μελών , γνωστό ως EUROS, ναυάγησαν τελικώς.

Η κοινή πολιτική που έχει εγκριθεί πλήρως και από το Συμβούλιο Υπουργών και από 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 ασφάλειας στα ευρωπαϊκά ύδατα, στην υποστήριξη των διεθνών οργανώσεων στον θεμελιώδη τους ρόλο καθορισμού διεθνών προτύπων.

Η ΕΕ προκειμένου να χαράξει τη μελλοντική πολιτική σε όλους τους τομείς της οικονομίας ανακοίνωσε το 1993 την Λευκή Βίβλο για την ανάπτυξη, την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα που αφορά και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Έτσι, για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην ΕΕ, αυτή η τελευταία πρέπει να επιδιώξει την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης και συνθηκών

θεμιτού ανταγωνισμού σε όλη την παγκόσμια ναυτιλία. Η Κοινότητα θεωρεί ότι στο μέλλον πρέπει να ισχύει η αρχή της εθνικής μεταχείρισης για όλες τις χώρες και ειδικότερα για τις χώρες της ΕΕ θα πρέπει να ισχύσει η αρχή του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους.

4.4.1 Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (EMSA)

Η Κοινότητα με στόχο τη διασφάλιση υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία που πλέουν στις ευρωπαϊκές θάλασσες ίδρυσε με Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου τον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA - European Maritime Safety Agency).

Ο οργανισμός αυτός θα παρέχει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή την αναγκαία τεχνική και επιστημονική βοήθεια, καθώς και εμπειρογνωμοσύνη υψηλού επιπέδου, για να τους συνδράμει στην ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στους τομείς

της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, του ελέγχου της εφαρμογής της νομοθεσίας και της αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ - Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

5.1 Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας

Διανύοντας ένα μεταβατικό στάδιο και κατά 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.

Στον 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 τους 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.³³

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. 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.

5.2 Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας

Σήμερα η ναυτιλία, που λόγω του διεθνή της χαρακτήρα και της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, εξελίσσεται συνεχώς, βρίσκεται μπροστά σε μεγάλες αλλαγές και σε ένα μεταβατικό στάδιο. Οι νέοι κανονισμοί στον IMO, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις έχουν συμβάλλει θετικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και στην ασφάλεια του πλοίου και στην προστασία του περιβάλλοντος. Από την διεθνοποίηση της ναυτιλίας, της οποίας το σημαντικότερο χαρακτηριστικό ήταν η πρακτική της αλλαγής της εθνικής σημαίας, περάσαμε στην παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας. Οι συντελεστές που επηρεάζουν τις δραστηριότητες μιας ολοκληρωμένης δράσης της οποιασδήποτε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι κάτωθι³⁴:

- 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

³³ Galbraith T.K. , "Η κοινωνία της αφθονίας", Παπαζήση, 1998

³⁴ Γουλιέλμος Α. , "Λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών επιχειρήσεων", J+J,1996

- κεφάλαιο, που δείχνει την προέλευση της χρηματοδότησης
- χρησιμοποίηση ξένων λιμένων
- εξυπηρέτηση αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών

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

Το κύριο χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης γενικά είναι ότι σε σχέση με την διεθνοποιημένη ή πολυεθνική επιχείρηση έχει αποκεντρωμένη την λήψη αποφάσεων, που μπορεί πλέον να γίνεται σε κάθε έδρα της και σε κάθε ξένη χώρα, μπορεί δηλαδή να δραστηριοποιείται τελείως ανεξάρτητα. Στον χώρο της ναυτιλίας η παγκοσμιοποίηση είναι φαινόμενο των αρχών του 1970 και οφείλεται

στην ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους, μέσω φθηνών συντελεστών της παραγωγής.

5.3 Μελλοντικές τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

Η ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε μια ιδιαίτερα σημαντική φάση εξέλιξης, η οποία οφείλεται στις πολιτικές και οικονομικές αλλαγές που πραγματοποιούνται παγκοσμίως. Έτσι την ναυτιλιακή βιομηχανία ενδιαφέρει πλέον άμεσα και σε πολύ σοβαρό επίπεδο η εικόνα που θα έχει μελλοντικά η ναυτιλιακή αγορά.

Ο βασικός παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς είναι το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης της παγκόσμιας ναυτιλίας 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 τον κύριο όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, το πετρέλαιο και τα παράγωγά του βρίσκονται στην 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 θαλασσίου εμπορίου ξηρού φορτίου και το 23% του παγκόσμιου εμπορίου. Όσον αφορά το εμπόριο των σιδηρομεταλλευμάτων, αυτό καλύπτει το 9% του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ για τα επόμενα χρόνια αναμένεται ότι η βιομηχανική ανάπτυξη θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα³⁵.

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.

Αγωνία και αναταραχή εξακολουθούν να προκαλούν τόσο στη διεθνή κοινή γνώμη όσο και στη ναυτική οικογένεια η αυξητική τάση πειρατικών αλλά και ληστρικών επιδρομών, που παρουσιάζονται τόσο στη νοτιοανατολική Ασία όσο και στη λατινική Αμερική και λιγότερο στην Αφρική. Σύμφωνα με τα επίσημα ανησυχητικά πλέον στοιχεία που ανακοίνωσαν τόσο ο IMO όσο και το International Maritime Bureau, οι ειδικοί θεωρούν ότι η έκρυθμη πολιτική αλλά και οικονομική κατάσταση αρκετών ασιατικών, αφρικανικών και νοτιοαμερικανικών κρατών δεν επιτρέπουν την υιοθέτηση αυστηρών μέτρων για τη ριζική αντιμετώπιση των εγκλημάτων, που κλονίζουν την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών.

Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι το International Maritime Bureau γνωστοποίησε ότι το πρώτο τρίμηνο του 2003 παρουσιάστηκαν 103 κρούσματα πειρατείας, που αντιπροσωπεύουν 18% αύξηση του διεθνούς εγκλήματος σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο³⁶.

³⁵ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., "Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία", Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002

³⁶ Η μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζεται στην Ινδονησία και στη Νιγηρία με 28 και 9 επιθέσεις αντιστοίχως.

Το μείζον σήμερα πρόβλημα των ναυτικών χωρών και ιδιαίτερα των ευρωπαϊκών είναι η έλλειψη εθνικών στελεχών για το πλοίο ειδικά και τη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης γενικά, το δε επίπεδο, τόσο σε αριθμούς όσο και σε ποιότητα, διαρκώς κατεβαίνει.

Ο ανθρώπινος παράγων με τις εγγενείς αδυναμίες του είναι το πιο κρίσιμο στοιχείο για την ασφάλεια οποιουδήποτε ταξιδιού. Διεθνείς αξιόπιστοι οργανισμοί υπολογίζουν ότι το 85% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος ή παράλειψη.

Και ενώ οι διεθνείς κανονισμοί γίνονται διαρκώς πιο απαιτητικοί και οι έλεγχοι διαρκώς πιο συχνοί και αυστηροί, οι ικανοί αξιωματικοί γίνονται διαρκώς πιο δυσεύρετοι. Αυτό άλλωστε προδίδουν οι έλεγχοι και οι απαγορεύσεις απόπλου (detentions) που οι λιμενικές αρχές (Port State Control) ή η σημαία (Flag State Control) επιβάλλουν ανά τον κόσμο. Στο ναυτιλιακό περιοδικό Lloyd's Ship

Manager–Αύγουστος του '99– δημοσιεύθηκε μια σημαντική μελέτη με τίτλο «Έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό – Επιβεβαιώνεται η κρίση». Η μελέτη κάλυψε 3.700 πλοία και έγινε με πρωτοβουλία του Seafarers International Research Center (SIRC), που διευθύνει ο Tony Lane, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο του Cardiff.³⁷

Το 25% των επιθεωρηθέντων πλοίων βρέθηκαν με απαράδεκτα χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης του πληρώματος, κυρίως των αξιωματικών. Στο 10% το επίπεδο επαγγελματικής εκπαίδευσης ήταν περίπου ανύπαρκτο. Η μελέτη αυτή επιβεβαιώνει ότι η κρίση – έλλειψη έμπειρου ανθρώπινου δυναμικού απειλεί τη βιομηχανία, καθώς οι αξιωματικοί από τις παραδοσιακά ναυτικές χώρες προοδευτικά υποκαθίστανται από ξένους, με φτωχή ναυτική εκπαίδευση.

Το έλλειμμα σε αξιωματικούς θα φθάσει τις 46.000 μέχρι το τέλος της δεκαετίας. Το 1990, το 17% των αξιωματικών χωρών του ΟΟΣΑ ήταν ηλικίας άνω των 50 ετών, ενώ το 2000 το ποσοστό αυτό είχε φθάσει το 40% και ήδη υπολογίζεται στο 50%³⁸.

³⁷ Lloyd's Ship Manager–Αύγουστος 1999

³⁸ Μελέτη του Πανεπιστημίου του Warwick, σε συνεργασία με τους διεθνείς οργανισμούς Institute for Employment Research – International Shipping Federation και BIMCO

Μετά την Συμφωνία της GATT ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) στο πλαίσιο της διαμορφούμενης απελευθέρωσης των υπηρεσιών άρχισε να ασχολείται μέσω της Διαπραγματευτικής Ομάδας με τα ναυτιλιακά θέματα. Μελλοντικά, με την απελευθέρωση του εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας στις επιχειρήσεις και στις βιομηχανίες να επεκτείνεται συνεχώς, θεωρείται ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου θα αυξάνεται και κατά συνέπεια οι ροές εμπορευμάτων μέσω των θαλασσιών μεταφορών θα αυξάνονται περαιτέρω. Ακόμη θεωρείται ότι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας θα έχει επιπτώσεις στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, λόγω του ότι είναι η πιο οργανωμένη μορφή ναυτιλίας, στην οποία η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου θα επιφέρει τη σύμπραξη, συγχώνευση ή εξαγορά πολλών Διασκέψεων, και λιγότερο στη χύδην ναυτιλία. Η αύξηση των μεταφορών των τακτικών γραμμών την προηγούμενη 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. Στη 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 ό,τι 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, συνασπισμών, κοινοπραξιών. Άλλη αλλαγή συνέβη στο μέγεθος και την χωρητικότητα φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων καθώς και στην δημιουργία νέων εξειδικευμένων πλοίων για την μεταφορά μιας ολόκληρης σειράς φορτίων (χημικά, υγραέριο). Το παλιό 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 ακτοπλοΐας και διεθνών πλόων που έχει την δυνατότητα μεταφοράς με άνεση πολλών επιβατηγών αλλά και φορτηγών αυτοκινήτων. Επίσης σήμερα έχουν γίνει μεγάλα βήματα σε ό,τι αφορά την ναυπηγική και ναυτιλιακή τεχνολογία που καθιστούν το λειτουργικό κόστος στην διαχείριση ενός πλοίου ακόμη πιο χαμηλό. Η δομή της ναυτιλιακής έχει αλλάξει και

ως επί το πλείστον διοικείται και διαχειρίζεται από εξειδικευμένα άτομα σε σχέση με την οικογενειοκρατικού χαρακτήρα. Το αυξανόμενο λειτουργικό κόστος του πλοίου έφερε πολλά πλοία στη θέση να αλλάζουν σημαία νηολογίου. Το υψηλό κόστος στις περισσότερες αναπτυγμένες χώρες έχει πλέον μετατρέψει ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες, κυρίως της Νοτιοανατολικής Ασίας, σε κέντρα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

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

Αλλάζουν επίσης οι σχέσεις μεταξύ ναυλωτή και κατασκευαστή, λόγω της αυξημένης παροχής εξειδικευμένων και εξατομικευμένων υπηρεσιών με το δίκτυο μεταφοράς "από πόρτα σε πόρτα". Σχετικά με την ναυτιλία φορτίων χύδην η ως άνω μελέτη της ΕΕ θεωρεί ότι δεν μπορεί να γίνει καμία ασφαλής και ακριβής 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. Όσον αφορά στο πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων, την μειωμένη συντήρηση και το επίπεδο ασφάλειας που έχουν αυτά, οι στατιστικές δείχνουν ότι οι συνολικοί κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνονται σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου. Έτσι, η υπερπροσφορά χωρητικότητας προβλέπεται ότι θα μειωθεί όταν ενεργοποιηθεί η Συμφωνία του ΟΟΣΑ για την κατάργηση των κρατικών επιδοτήσεων στην ναυπηγική βιομηχανία.

5.4 Ο Παγκόσμιος Στόλος

Στο τέλος τον Δεκεμβρίου του 2000 ο παγκόσμιος στόλος των ωθημένων ποντοπόρων εμπορικών σκαφών άνω των 100 GT (ακαθάριστοι τόνοι) ανέρχονταν σε 87.546 σκάφη (έναντι 86.817 σκαφών εκατομμυρίων το 1999). Σημειώθηκε μια αύξηση της τάξης του 0,8% στους αριθμούς σκαφών και μια αύξηση 2,7% στην ακαθάριστη χωρητικότητα κατά τη διάρκεια του έτους. (Βλ. Παράρτημα Πίνακες 5,9 σελ.130, 133)

Η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου το 2000 παρέμεινε σε 20 έτη. Οι ολοκληρώσεις κατά τη διάρκεια του έτους ανήλθαν σε 1.578 σκάφη (1.538 σκάφη το 1999)

Ο στόλος φορτίου στις 31 Δεκεμβρίου 2000 ήταν 46.205 σκάφη 792,4 εκ. gt. Η μέση ηλικία ήταν 19 έτη.(Βλ. Παράρτημα Πίνακες 6 και 7 , σελ.131).

Η ΕΕ αριθμούσε 911 πλοία στο σύνολο του ΟΟΣΑ και ο στόλος της αυξήθηκε σε κατά 4.5% σε σχέση με το 1999.

5.5 Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας

Ένα πολύ σοβαρό θέμα που απασχολεί την διεθνή ναυτιλία και ίσως είναι το κυριότερο για τους πλοιοκτήτες αφορά στο 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. 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.

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 αναπτυγμένες οικονομικά χώρες παρά στις αναπτυσσόμενες. Οι τράπεζες προτιμούν τώρα πια 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. 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.

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.

5.6 Ναυτιλιακή πολιτική για το μέλλον της ΕΕ

Όπως έχει αναφερθεί, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας σημαίνει βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Η ΕΕ στην χάραξη της μελλοντικής της πολιτικής σε όλους τους τομείς της οικονομίας της οφείλει να επιδιώξει την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης και συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού σε όλη την παγκόσμια ναυτιλία. Η ΕΕ θα πρέπει επίσης να αναλάβει πρωτοβουλία σε επίπεδο διεθνών οργανισμών για να προωθηθεί η υιοθέτηση διεθνούς συμφωνίας για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίοι παίζουν καθοριστικό και ζωτικό ρόλο στην διατήρηση του ελεύθερου και θεμιτού

ανταγωνισμού, για την εφαρμογή ορισμένων αρχών του δικτύου του ανταγωνισμού όσον αφορά στην συμπεριφορά των δημοσίων και ιδιωτικών εταιρειών στην ναυτιλιακή αγορά. Τα Νηολόγια όλων των κρατών-μελών θεωρείται αναγκαίο να εκσυγχρονιστούν ώστε να καταστούν αποτελεσματικά και ικανά να ανταποκριθούν στις διεθνείς υποχρεώσεις. Τέλος σημαντικές αλλαγές επιφέρει στην ναυτιλία της ΕΕ, αύξηση στατιστικών στοιχείων της παγκόσμιας χωρητικότητας αλλά και αυξημένο πολιτικό βάρος σε οποιεσδήποτε διαπραγματεύσεις περί ναυτιλιακών θεμάτων, η πρόσφατη διεύρυνσή της με την προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας.

5.7 Γενικές αρχές και στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίχθηκε ανέκαθεν στο δίπτυχο σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην επιδίωξη, εκφραζόμενη τόσο στα διεθνή fora όσο και σε διμερές επίπεδο, της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της κατάργησης των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Οι ρήτρες του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους (Most Favoured Nation), σύμφωνα με την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στο forum και η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης (National Treatment), η οποία αποκλείει την διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων στο forum, μετουσιώνουν της επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου. Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη λήψη μονομερών μέτρων, απ' οπουδήποτε και αν προέρχονται, και σε κάθε ευκαιρία διατρανώνει την πεποίθησή της ότι η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε ο σεβασμός του πλαισίου της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) καθώς των λοιπών διεθνών

ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου παγκόσμιου οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού.

Η Ελλάδα στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτισμούς.

Να σημειωθεί ότι η Ελλάδα μετέχει στην Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου (ΠΑΙ) που θεσμοθετήθηκε στη Διάσκεψη για την Ανάπτυξη και Ασφάλεια Αδριατικής και Ιονίου (Αγκόνα 19-20.5.2000) με τη «Διακήρυξη της Αγκόνας» από τους Υπουργούς Εξωτερικών της Ελλάδος, Ιταλίας, Αλβανίας, Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, Κροατίας και Σλοβενίας³⁹. Σκοπός είναι η δημιουργία ενός πλαισίου πρακτικής συνεργασίας των συμμετεχόντων κρατών, κυρίως στους τομείς εμπορίου και οικονομίας, τουρισμού, ενέργειας, μεταφορών και τεχνικής βοήθειας, βιώσιμης ανάπτυξης και προστασίας περιβάλλοντος, παιδείας, πολιτισμού και επιστήμης, φυσικών καταστροφών και καταπολέμησης παρανόμων δραστηριοτήτων.

Επίσης η Ελλάδα έχει υπογράψει το κείμενο του Μνημονίου Συνεργασίας (Memorandum of Understanding) για την ανάπτυξη της Πανευρωπαϊκής Περιοχής Μεταφορών Μαύρης Θάλασσας (BLACK SEA PETrA) και συμμετέχει ενεργά στις εργασίες της Πρωτοβουλίας αυτής που ανήκει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁴⁰, που στόχο έχει την ενδυνάμωση της περιφερειακής συνεργασίας για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και πολυτροπικού (multimodal) δικτύου υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην περιοχή.

³⁹ Στη συνέχεια στην Πρωτοβουλία προσχώρησε και η Ο.Δ. Γιουγκοσλαβίας

⁴⁰ υιοθετήθηκε κατά την Γ' Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών

Τέλος η Ελλάδα μαζί με την Αλβανία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Βουλγαρία, Γεωργία, Μολδαβία, Ρουμανία, Ρωσία, Τουρκία και Ουκρανία συμμετέχει στον Οργανισμό για την Οικονομική Συνεργασία Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΠ), ο οποίος αποβλέπει στην οικονομική συνεργασία των μερών με απώτερο στόχο την ίδρυση μιας διευρυμένης ευρωπαϊκής οικονομικής περιοχής και την επίτευξη του μεγαλύτερου δυνατού βαθμού ενσωμάτωσης των Κ-Μ της στην παγκόσμια οικονομία. Η Ελλάδα λαμβάνει μέρος στις συνόδους της Ομάδας Εργασίας Μεταφορών του ΟΣΕΠ, έργο της οποίας είναι η παρακολούθηση της πορείας εξέλιξης του Transport Action Plan και η λήψη μέτρων για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του.⁴¹

5.8 Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας

5.8.1 Η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας

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 επίπεδα περίπου με τον μέσο όρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Το ποσοστό που αφορά στις ανθρώπινες απώλειες των ελληνικών επιβατηγών πλοίων είναι από τα χαμηλότερα στον κόσμο, ενώ μόνο τα ελληνόκτητα φορτηγά πλοία με ξένη σημαία ευκολίας έχουν κάπως υψηλότερα ποσοστά απωλειών. Η ελληνική και η ελληνόκτητα 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.

⁴¹ Το Σχέδιο αυτό καθορίζει τις βασικές κατευθύνσεις της συνεργασίας μεταξύ των Κ-Μ του ΟΣΕΠ στον τομέα των μεταφορών με απώτερο στόχο την δημιουργία περιφερειακού συστήματος ικανού να συνδυάσει και συνενώσει τα περιοχικά προγράμματα με τα σχέδια εξέλιξης των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων Μεταφορών (Pan-European Transport Corridors).

5.8.2 Η εκπαίδευση του ναυτεργατικού δυναμικού

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 ναυτλιακής εξειδίκευσης για την καλύτερη ανταπόκριση στις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε να προσελκυστούν περισσότεροι 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 ναυτλιακών στελεχών υψηλού επιπέδου από τα ελληνικά ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Από τους περίπου 600 κατ' έτος αποφοίτους των ΑΕΝ το 20% δεν μπαρκάρει, λιγότεροι από τους μισούς μένουν πέραν των 3 ετών στο επάγγελμα και μόνο το 10%, οι πλοίαρχοι, και το 12%, οι μηχανικοί, εξαντλούν την ιεραρχία – παίρνουν δηλαδή το δίπλωμα Α' τάξεως. Σημαντικός αριθμός εισαγομένων δεν ενδιαφέρεται για τη ναυτική σταδιοδρομία, αλλά στοχεύει στην απόκτηση ενός πτυχίου/πιστοποιητικού επαγγελματικών δικαιωμάτων⁴². Υπολογίζεται ότι περίπου σε 10.000 ανέρχεται ο αριθμός των αξιωματικών, ενώ διπλάσιος αριθμός απαιτείται ώστε να υπάρχει ευχέρεια επιλογής και στοιχειωδώς να είναι σ' ελληνικά χέρια η ναυτιλία της Ελλάδας. Αφού οι αξιωματικοί Ε.Ν. δεν απασχολούνται σε ναυτικά μόνο καθήκοντα, αλλά και σε ναυτλιακές ή παραναυτλιακές δραστηριότητες, πλοηγοί, αξιωματικοί Λ.Σ., εμπειρογνώμονες, στελέχη management, πράκτορες κ.λπ. Κάθε χρόνο περίπου 800 αξιωματικοί συνταξιοδοτούνται, και το έλλειμμα, σε αριθμούς όπως και σε επίπεδο εκπαίδευσης, ευρύνεται σταθερά.

⁴² www.naftikachronika.gr/viewmore.asp?ArticleID=613&lang=gr&cat=1

Γύρω στα 33 εκατ. ευρώ κοστίζει ετησίως η δημόσια ναυτική εκπαίδευση στον φορολογούμενο πολίτη και στο ποσό αυτό δεν περιλαμβάνονται οι μισθοί των αξιωματικών και μονίμων υπαλλήλων, ούτε η χρήση των παγίων στοιχείων (κτίρια, εξοπλισμοί κτλ.). Επίσημα στατιστικά στοιχεία περί του κόστους για κάθε απόφοιτο των ΑΕΝ που πράγματι ακολουθεί τη ναυτική σταδιοδρομία δεν υπάρχουν. Πάνω από 2.000 νέους κατ' έτος αξιωματικούς χρειάζεται η Ελλάδα ώστε να καλυφθούν κάποτε τα κενά επάνδρωσης του υπερμεγέθους στόλου της, κι αυτό μόνο μέσω μιας δυναμικής ναυτικής τεχνικής επαγγελματικής εκπαίδευσης μπορεί να επιτευχθεί.

5.8.3 Μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας

Η αυγή του 21^{ου} αιώνα βρίσκει την Ελληνόκτητη Ναυτιλία σε ανοδική πορεία. Όμως, ενώ ο στόλος των ποντοπόρων πλοίων αυξάνει σε αριθμό και χωρητικότητα, αντίθετα, το εθνικό νηολόγιο συνεχώς συρρικνώνεται.

Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων είναι 18 έτη έναντι 15 ετών της παγκόσμιας, ο ρυθμός ανανέωσης αυτών επίσης είναι βραδύτερος από τον αντίστοιχο της παγκόσμιας, ενώ τα υπό ελληνική σημαία πλοία έχουν μεν μικρότερη μέση ηλικία αλλά ο ρυθμός ανανέωσης τους δεν είναι ικανοποιητικός.

Στην Ελλάδα οι αρμόδιοι φορείς της πλοιοκτησίας της ποντοπόρου ναυτιλίας, όπως είναι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών⁴³, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, καθώς και άλλοι, όπως η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας 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. Κάποια από τα προτεινόμενα μέτρα είναι τα παρακάτω:

⁴³ Ετήσια Έκθεση Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2002-2003

- άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου
 - ενισχύσεις για την απόκτηση κεφαλαιουχικών αγαθών που συνδέονται με την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών
 - πλήρης απαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών ή πολύ χαμηλή φορολογία τους
 - αυξημένες αποσβέσεις και μειωμένοι συντελεστές φορολογίας ποντοπόρων πλοίων
 - δραστική μείωση της φορολογίας της ποντοπόρου ναυτιλίας, τουλάχιστον στα αντίστοιχα κατώτατα επίπεδα που ισχύουν σήμερα σε χώρες της Ε.Ε.
 - νέο σύγχρονο νηολόγιο, που θα προκύψει μετά από διάλογο και που θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα, αλλά παράλληλα θα εξασφαλίζει πλήρως την εξέλιξη των Ελλήνων ναυτικών
-
- κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος
 - ανάγκη για άμεση αντιμετώπιση της χρεοκοπίας του NAT και την ίδρυση νέου ασφαλιστικού φορέα για τους νεοεισερχόμενους στο επάγγελμα. Και βέβαια, με τη διατήρηση της αυτονομίας και την αναβάθμιση του Υπουργείου Ναυτιλίας
 - Όσον αφορά τη μετεξέλιξη του Πειραιά σε σύγχρονο Διεθνές Ναυτιλιακό και Χρηματοπιστωτικό Κέντρο απαιτούνται τα εξής⁴⁴:
 - Σύγχρονη και επαρκή υλικοτεχνική υποδομή
 - Ευέλικτοι θεσμοί για την απρόσκοπτη λειτουργία του
 - Πολεοδομικός εκσυγχρονισμός με σειρά παρεμβάσεων στην παραλιμένα περιοχή και στο ιστορικό κέντρο της πόλης
 - Άνετη οδική και συγκοινωνιακή πρόσβαση

5.9 Προοπτικές για την ελληνική ναυτιλία

⁴⁴ Οικονομική και Βιομηχανική Επιθεώρηση, Αφιέρωμα στην Ελληνική Ναυτιλία, Ιούνιος 2000

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία το ποσοστό των Ελλήνων 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 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 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.⁴⁵ Παρ' όλα αυτά η ελληνική ναυτιλία δεν δείχνει να έχει τάσεις παγκοσμιοποίησης από τη στιγμή που δραστηριοποιείται σε φορτία χύδην κατά 95% και σε τακτικές γραμμές μόνο κατά 5%, έχει οικογενειοκρατικό χαρακτήρα και υπάρχει ταύτιση της έννοιας του πλοιοκτήτη μ'αυτήν του διαχειριστή. Η ελληνική ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία λόγω των ιδιαιτεροτήτων της έχει αδυναμίες όσον αφορά την συγχώνευση και τις εξαγορές. Θεωρείται ότι η ναυτιλία των φορτίων χύδην, υγρών και στερεών, δεν θα μπορέσει να προβεί στο άμεσο μέλλον σε κάποιες σημαντικές αλλαγές λόγω ίσως του, κατά μέσο όρο, μικρού μεγέθους των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και του οικογενειοκρατικού χαρακτήρα τους. Οι μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις (άνω των 10 πλοίων), θεωρείται ότι για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους θα προσπαθήσουν να εκσυγχρονίσουν τις υπηρεσίες τους με την εισαγωγή νέων συστημάτων πληροφορικής. Επίσης οι εταιρείες αυτού του μεγέθους έχουν αρχίσει κάποιες προσπάθειες να διεισδύσουν με μακροπρόθεσμα ναυλοσύμφωνα στη ναυλαγορά με τη συνεργασία άλλων μεγάλων εταιρειών, ειδικά μ'αυτές που αφορούν την μεταφορά πετρελαίου.

Οι μικρότεροι πλοιοκτήτες ίσως να μην μπορέσουν να εκσυγχρονιστούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς και να αποχωρήσουν. Πολύ πιθανό είναι να προκύψουν νέες μορφές συνεργασίας π.χ. κοινοπραξίες, εξαγορές, συγχωνεύσεις. Οι

⁴⁵ Παπαγιαννούλης Κ.Ν. , "Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας & η ελληνική και διεθνής ναυτιλία" , Σταμούλης 2002

περισσότεροι όμως θεωρείται ότι δεν θα εγκαταλείψουν προς το παρόν την αγορά και θα περιμένουν την βελτίωση της ναυλαγοράς για να βελτιώσουν τη θέση τους.

Η Ελλάδα για δεύτερη συνεχή χρονιά με τη σημαία της βρίσκεται στη «λευκή λίστα» της παγκόσμιας ναυτιλίας, επιβεβαιώνοντας έτσι τον εκσυγχρονισμό και την ποιοτική εικόνα της «γαλανόλευκης», που τα τελευταία χρόνια προτιμάται ιδιαίτερα από τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας συνόδου του παγκόσμιου οργανισμού Paris MOU, που πραγματοποιήθηκε στην Κροατία, η Ελλάδα και το εθνικό της νηολόγιο βρίσκονται ανάμεσα στα ποιοτικά νηολόγια, που σημαίνει ότι τα υπό ελληνική σημαία πλοία θα υπόκεινται σε λιγότερες επιθεωρήσεις στα διεθνή λιμάνια. Η

Ελλάδα μέχρι το 1996 βρισκόταν στη «μαύρη λίστα», γεγονός που χαρακτήριζε τα πλοία της επικίνδυνα για τις παγκόσμιες θάλασσες, το 2000 πέρασε στην «γκρίζα λίστα» και το 2001 βρέθηκε στη λευκή ζώνη, θέση την οποία διατήρησε και το 2002. Αντίθετα με την Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία του Paris MOU, στη «μαύρη λίστα» βρίσκονται οι χώρες Μάλτα, Κύπρος, Βουλγαρία, Τουρκία, Ουκρανία, Αλβανία, Παναμάς, Κορέα, Συρία και η Ρουμανία, τα πλοία των οποίων βρίσκονται στο «στόχαστρο» των διεθνών επιθεωρήσεων. Διεθνείς αναλυτές εκτιμούν ότι μεγάλο μέρος των ελληνόκτητων πλοίων, τα οποία είχαν βρει προστασία στις σημαίες της Μάλτας, και της Κύπρου μετά την είσοδο των δύο αυτών χωρών στην Ε.Ε., οι οποίες εξακολουθούν να βρίσκονται στη μαύρη λίστα του PARIS MOU, θα μεταναστεύσουν σε σημαίες ποιότητας όπως η ελληνική. Όπως εξάλλου εκτιμούν οι ίδιοι κύκλοι, μετά την είσοδο της Κύπρου στην Ε.Ε. η ελληνική "ανοχή" βοήθειας προς τη σημαία αυτή έχει ήδη εκλείψει. (Βλ. Παράρτημα , σελ.112, 113).

Η μεγάλη προσφορά χαμηλόμισθου εργατικού δυναμικού και η ύπαρξη εθνικών φορτίων στις αναπτυσσόμενες χώρες του Τρίτου Κόσμου δικαιολογούν φιλόδοξα εκ μέρους τους σχέδια για την ανάπτυξη δικών τους εθνικών εμπορικών στόλων σε βάρος του ελληνικού και άλλων ήδη αναπτυγμένων. Ωστόσο, θεωρείται βέβαιο ότι οι χώρες του Τρίτου Κόσμου θα υστερούν σημαντικά στους τομείς της ναυτιλιακής πείρας και τεχνολογίας. Γι' αυτό και η ναυτιλία τους θα είναι "ανοιχτή" σε επιδράσεις και επιρροές στους τομείς αυτούς. Η ελληνική ναυτιλία θα μπορούσε ίσως να εκμεταλλευτεί τις τάσεις αυτές. Υποδομή, για την αξιοποίηση της ναυτικής

τεχνολογίας και τη μέσω αυτής επίδραση της Ελλάδας πάνω στις ναυτιλίες των χωρών του Τρίτου Κόσμου, και υπάρχει αλλά και μπορεί να αναπτυχθεί και να βελτιωθεί παραπέρα. Στον τομέα μάλιστα της ναυτιλιακής πείρας πάνω στη διακυβέρνηση του πλοίου και στη διαχείριση (management) της ναυτιλιακής επιχείρησης, οι δυνατότητάς της Ελλάδας είναι τέτοιες που μπορούν να ανοίξουν διάπλους ορίζοντες. Περαιτέρω, δεδομένου ότι αρκετά αναπτυσσόμενα κράτη διαθέτουν εθνικά φορτία, ενώ δεν έχουν ναυτιλία, δημιουργούνται οι δυνατότητες, σε πολιτικό επίπεδο καταρχήν και σε επίπεδο ναυτιλιακής επιχείρησης μετά, της προώθησης μορφών συνεργασίας (joint ventures) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

5.9.1 Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία

Στην Ελλάδα, ο τομέας των κρουαζιερόπλοιων (επιβατηγών πλοίων) και των πλοίων 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. Το κυριότερο 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. Η ελληνική ναυτιλία των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων διεθνών πλόων, στην νέα περίοδο της μεγάλης αύξησης της συγκεκριμένης αγοράς, θα πρέπει να υποστεί κάποιες αλλαγές στα επίπεδα οργάνωσής της και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κλάδου, όπως επίσης χρειάζεται και η βοήθεια των αρμόδιων υπηρεσιών του ΥΕΝ, ιδιαίτερα όσον αφορά το ναυτεργατικό ζήτημα προκειμένου να καταστεί ελκυστικότερη η ελληνική σημαία.⁴⁶

⁴⁶ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 17/8/2003

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

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. Σίγουρα στις μέρες μας λαμβάνουν χώρα μεγάλες αλλαγές στον χώρο της ναυτιλίας και αφορούν όλες τις χώρες. Η μεγάλη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και κατά συνέπεια και η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου 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 απαιτούν όλο και πιο πολύ νέου τύπου πλοία. Οι αλλαγές επίσης στους τρόπους χρηματοδότησης προσφέρουν νέες επενδυτικές ευκαιρίες και δημιουργούν σειρά ολόκληρη υπηρεσιών που διευρύνουν τον χώρο των έμμεσων οικονομικών λειτουργιών που προκαλεί η ναυτιλιακή επιχειρησιακή δραστηριότητα. 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 ναυσιπλοΐα, την ασφάλιση, την τεχνολογία αποφυγής ατυχημάτων και κατά συνέπεια την δημιουργία νέων αναγκών στις υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση αυτών. 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 ακτοπλοΐας και των κρουαζιερόπλοιων και θα τον μεταβάλλουν ακόμα

περισσότερο στο εσωτερικό της ΕΕ και ειδικότερα στην Ελλάδα και μετά την άρση του cabotage. 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.

Όσον αφορά στη διεθνή ναυτιλία αυτό που σίγουρα έχει πολύ μεγάλη σημασία για τις μελλοντικές εξελίξεις είναι ότι τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη θα πρέπει να στηρίζουν σθεναρά τις προσπάθειες του IMO για ενίσχυση της εφαρμογής των διεθνών κανόνων και προτύπων, συμπεριλαμβανομένων των πρωτοβουλιών που έχει

αναλάβει ο IMO για εξέταση της απόδοσης συμμόρφωσης των κρατών στις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων.

Τα πλοία, ασχέτως εθνικότητας, ναυπηγούνται βάσει κοινών διεθνών κανόνων, ταξιδεύουν στις ίδιες θάλασσες, αντιμετωπίζουν τις ίδιες συνθήκες εκμετάλλευσης, ελεγχόμενα από διεθνείς οργανισμούς και αρχές βάσει κοινών κανόνων. Ζητούμενο είναι η εναρμόνιση στις δραστηριότητες και λειτουργίες της μεγάλης αυτής βιομηχανίας που επηρεάζει τη ζωή πάντων. Στόχος των διεθνών οργανισμών, με πρώτο τον IMO, και της σχετικής διεθνούς νομοθεσίας είναι αυτή ακριβώς η εναρμόνιση.

Επίσης, τα κυρίαρχα ναυτιλιακά κράτη θα πρέπει να υποστηρίζουν τις προσπάθειες του IMO για αναβάθμιση της εκπαίδευσης και των προσόντων των ναυτικών, καθώς επίσης τους στόχους των ναυτιλιακών συμβάσεων του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO), ώστε να εξασφαλίζεται ομοιογενές επίπεδο ναυτικής επαγγελματικής ικανότητας του ετερογενούς ανθρώπινου δυναμικού. Θα πρέπει επίσης να δοθούν κίνητρα για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα για να μπορέσει να ανακοπεί η συνεχής μείωση του αριθμού των αξιωματικών που προέρχονται από τις αναπτυγμένες χώρες.

Στο θέμα της ναυτικής ασφάλειας είναι απαραίτητη η συνεργασία των κρατικών ναυτιλιακών διοικήσεων, για την αποτελεσματική εφαρμογή του υφιστάμενου διεθνούς νομικού πλαισίου για την επίτευξη του κοινού στόχου. Αντίθετα, η βεβιασμένη, συνήθως ως παρακολούθημα μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων, υπερπαραγωγή νομοθετημάτων δεν φαίνεται να αντιμετωπίζει τα πραγματικά αίτια

των προβλημάτων, προκαλώντας πολλές φορές σύγχυση και αναποτελεσματική δράση των εμπλεκόμενων ναυτιλιακών φορέων.

Πάντως, πέραν των κρατών και των πλοιοκτητών, δεν θα πρέπει να διαφεύγει της προσοχής το γεγονός, ότι υπάρχουν και άλλοι φορείς, όλοι αναπόσπαστοι κρίκοι του συστήματος, οι οποίοι πολύ συχνά επιλέγουν να αποφύγουν τις υποχρεώσεις τους. Είναι συνηθισμένο ορισμένοι ναυλωτές να ενδιαφέρονται μόνο για τις τιμές των ναύλων, αδιαφορώντας για την κατάσταση των πλοίων που ναυλώνονται, το επίπεδο της επάρκειας καθώς και τις συνθήκες διαβίωσης του πληρώματος. Ανάλογη

συμπεριφορά παρατηρείται και από πλευράς ορισμένων ασφαλιστών στον ιδιαίτερα κρίσιμο τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης ή πιστωτικών οίκων κατά την χρηματοδότηση για αγορά πλοίων.

Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει και στους Νηογνώμονες, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι σε αυτούς ανατίθενται καθήκοντα από αρμόδιες κρατικές Αρχές, προκειμένου εξασφαλίζουν την συμμόρφωση των πλοίων με τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Είναι γεγονός ότι η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS), αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση σε μια προσπάθεια να αντιμετωπίσουν τα ζητήματα που σχετίζονται με την πιστοποίηση των πλοίων, έχουν πάρει σημαντικές πρωτοβουλίες. Παρά ταύτα, μεγάλος όγκος δουλειάς μένει να ξεκαθαρίσει, προτού όλα τα πλοία που πιστοποιούνται μπορέσουν να αποκτήσουν τα επιθυμητά επίπεδα ασφαλείας, δεδομένου ότι εξακολουθούν να υπάρχουν Νηογνώμονες πρόθυμοι να προβούν σε σημαντικές παραχωρήσεις προκειμένου να γίνουν ελκυστικοί. Τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη θα πρέπει να εξετάσουν την πιθανότητα της προώθησης, δια μέσου του IMO, ενός διεθνούς συστήματος χορήγησης αδειών, το οποίο θα στοχεύει στην ικανοποίηση αποδεκτών προτύπων.

Είναι πλέον επιτακτική ανάγκη, οι μεγάλες ναυτιλιακές χώρες να εξελίξουν τα υπάρχοντα, αλλά και να υιοθετήσουν νέα προγράμματα παροχής κινήτρων και ανταμοιβής των υπεύθυνων πλοιοκτητών, προκειμένου να αποτελέσουν αποτελεσματικά εργαλεία στην καταπολέμηση της υποβαθμισμένης ναυτιλίας. Προς τον σκοπό αυτό, συνιστάται η επιτάχυνση και επέκταση των προσπαθειών για επιβράβευση, τόσο αυτών όσο και άλλων φορέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, μέσω

της εφαρμογής επιτυχημένων μέτρων όπως είναι τα μειωμένα τέλη πιστοποίησης, τα μειωμένα ασφάλιστρα, ο μικρότερος χρόνος για την επιθεώρηση των πλοίων από τις αρχές των λιμένων καθώς και τα μειωμένα λιμενικά τέλη.

Όσον αφορά στην ελληνική ναυτιλία, το γεγονός ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί ένα σπάνιο εθνικό κεφάλαιο με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα πρέπει να κατανοηθεί από την ελληνική πολιτεία έτσι ώστε να γίνουν προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό του στόλου. Ενώ ο στόλος των ελληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων αυξάνει σε αριθμό και χωρητικότητα, αντίθετα, το εθνικό

νηολόγιο συνεχώς συρρικνώνεται και οι Έλληνες ναυτικοί σταδιακά απομακρύνονται από τις Θάλασσες. Ο ελληνόκτητος στόλος που δείχνει ακόμα και τώρα στις πλέον αντίξοες συνθήκες την δυναμικότητα και την ζωτικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δεν είναι δυνατόν να επιστρέψει χωρίς την καλή και πλήρη διάθεση του κράτους.

Ο στόλος αυτός σύμφωνα με την περιγραφή του από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας "κινείται κυρίως στο εξωτερικό δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει σημαντικό μεταφορικό έργο για τέτοιου μεγέθους χωρητικότητα. Κατά συνέπεια, το Ελληνικό πλοίο εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματαγορές με αποτέλεσμα να τελεί υπό την άμεση επίδραση των επιπτώσεων των διεθνών οικονομικών παραγόντων και είναι, ως εκ τούτου, ευάλωτο σε μέτρα προστατευτισμού που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για την προστασία της δικής τους ναυτιλίας".

Οι προσπάθειες για αύξηση της εξειδίκευσης και της προσαρμοστικότητάς του στη διεθνή ζήτηση, και για αύξηση του επιπέδου της τεχνολογίας του και της αποδοτικότητάς του σε συνδυασμό με τα υπερεθνικά ναυτιλιακά δίκτυα των Ελλήνων μπορούν στο μέλλον να διατηρήσουν και να διευρύνουν τους διαύλους επικοινωνίας και πληροφόρησης και να συντελέσουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου και στην εξειδίκευσή του στις διεθνείς εξελίξεις.

Σε κάθε περίπτωση, τα όποια μέτρα προστατευτισμού είναι αντίθετα με τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Από στρατηγική, λοιπόν, άποψη η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας δεν μπορεί παρά να συνεχίσει να υποστηρίζει κάθε

προσπάθεια φιλελευθεροποίησης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του αντίστοιχου περιορισμού του ναυτιλιακού προστατευτισμού. Μοναδική εξαίρεση στην φιλελεύθερη ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας που ακολουθούσε στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούσε το καθεστώς του cabotage που όμως πολύ σύντομα θα καταργηθεί.

Όσον αφορά στη συνεισφορά της ναυτιλίας προς την ελληνική οικονομία θα μπορούσε να αυξηθεί σημαντικά αν και οι άλλοι παραγωγικοί τομείς είχαν τη δυνατότητα να καλύψουν υπό ανταγωνιστικές συνθήκες τη ζήτηση αγαθών και

υπηρεσιών που δημιουργείται από τις δραστηριότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ήδη, έχει παρατηρηθεί μια σημαντική αύξηση της χρηματοδότησης του ελληνόκτητου στόλου από ελληνικές τράπεζες (28% κατά τα τρία τελευταία χρόνια).

Στον τομέα της διαχείρισης (management) της ναυτιλιακής επιχείρησης οι δυνατότητάς είναι μεγάλες και όπως προαναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο μπορούν να ανοίξουν ορίζοντες για συνεργασίες σε αναπτυσσόμενες χώρες.

Στο θέμα της ακτοπλοΐας πρέπει να πούμε πως η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας και ο επερχόμενος ανταγωνισμός απαιτεί την προσαρμογή της ελληνικής ναυτιλίας στις εξελίξεις μέσα από μια αποτελεσματικότερη διαχείριση του στόλου και μέσω παροχής ποιοτικών και καινοτόμων υπηρεσιών έτσι ώστε ο κλάδος να διατηρήσει την πρωτοπορία του παγκοσμίως και να συμβάλει στην ενίσχυση του κύρους της χώρας στη διαμόρφωση της Ευρωπαϊκής αλλά και της διεθνούς πολιτικής.

Εν κατακλείδι, πρέπει να αναφερθεί ότι η θάλασσα ήταν και συνεχίζει να είναι η βασικότερη πηγή της δύναμης και της ισχύος των Ελλήνων. Επηρεάζει τη συνολική οικονομική, γεωπολιτική και πολιτιστική τους θέση στον κόσμο. Οι Έλληνες υπήρξαν ανέκαθεν ναυτικός λαός και η σύγχρονη Ελλάδα έχει όλα τα γεωπολιτικά χαρακτηριστικά μιας ναυτικής δύναμης, προσδεδεμένης στον άξονα των συμφερόντων των υπόλοιπων ναυτικών δυνάμεων της Δύσης. Η Ελλάδα είναι χώρος γραφής μιας "ναυτικής ιστορίας", που έχει πάντα γεωπολιτισμικές προεκτάσεις.

Τέλος να επισημανθεί ότι η ναυτιλία θα είναι πάντοτε απαραίτητη για την μεταφορά αγαθών της μεγάλης πλειοψηφίας του παγκόσμιου εμπορίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ- ΠΗΓΕΣ

1. Γουλιέλμος Α. , "Διοίκηση και οργάνωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων", Σταμούλης, Αθήνα 1993
2. Γουλιέλμος Α. , "Λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών επιχειρήσεων", J+J, 1996
3. ΕΚΘΕΣΕΙΣ 11 για τα Προγράμματα 1988-1992, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, Κέντρο Προγραμματισμού & Οικονομικών Ερευνών
4. Ετήσια Έκθεση Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2001-2002
5. Ετήσια Έκθεση Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2002-2003
6. Οικονομική και Βιομηχανική Επιθεώρηση, Αφιέρωμα στην Ελληνική Ναυτιλία, Ιούνιος 2000
7. Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθμ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992
8. Κούτσης Β., "Η χρηματοδότηση στη ναυτιλία", Ελληνική Ευρωεκδοτική, 1994
9. Κρεμμύδας Βασίλης, "ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1776-1835 όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας", Ιστορικό Αρχείο, Εμπορική Τράπεζα Ελλάδος, Αθήνα 1985
10. Μπέλιας Χ., "Η ποντοπόρος ναυτιλία στη Σοφοκλέους", ΑΝΑΠΤΥΞΗ, Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών, Ιούνιος 2001.
11. Παπαγιαννούλης Κ. Ν., "Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία", Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002

12. Παπαθανασόπουλος Κ., "Ελληνική Εμπορική ναυτιλία (1833-1856) ",
Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα 1983
13. Ρουμελιώτης Π. , "Η πορεία προς την παγκοσμιοποίηση", Νέα Σύνορα 1996
14. Στάμκος Γιώργος, "Γεωπολιτική του Αρχιπελάγους- Ο Ελληνισμός στην
εποχή της παγκοσμιοποίησης", Αρχέτυπο 2000
15. ΦΕΚ 145, 27/6/2001, Νόμος 2932
16. ΦΕΚ 60, 28/3/2002, Νόμος 2994
17. ΦΕΚ 27, 21/2/2002, Νόμος 2987
18. ΦΕΚ 27, 21/2/2002, Νόμος 2987
19. ΦΕΚ 175, 1/8/2001, Π.Δ. 233

20. Χαρλαυτή Τζελίνα, "Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας",
Νεφέλη, Αθήνα 2001
21. Galbraith T.K. , "Η κοινωνία της αφθονίας", Παπαζήση, 1998
22. Lloyd's Ship Manager (Αύγουστος 1999)
23. Rokas K. Ioannis, "Introduction to Greek Private Maritime Law", Sakkoulas,
Athens-Komotini, 2001
24. Seapower at the millennium, έκδοση του Royal Naval Museum, 2001

Web Sites

www.europa.eu.int

www.IMO.org

www.itf.org.uk

www.yen.gr

www.et.gr

www.portnet.gr/themata

www.euro2day.gr/articles

www.praktik.gr/kommata/pasok/ypourgeia

www.ypai.gr

www.pratten.gr

www.nee.gr

www.greece.gr/BUSINESS/Shipping

www.nafteboriki.gr/news

archive.enet.gr

www.efoplistis.gr

www.e-greek.gr/NAT.htm

www.kathimerini.gr/

www.geocities.com/sfetel/gr/ships_g.htm

www.hyper.gr/makthes/960327/60327b04.htm

www.nedemokratia.org.uk/positions/varvitsiotis-shipping.html

www.mmm.gov.gr

www.hri.org

www.naftemporiki.gr/news

www.naftikachronika.gr/articles

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα κυριότερα είδη ναύλωσης

I. Ναύλωση ταξιδιού (Voyage chartering)

Πρόκειται για ναύλωση του πλοίου για ένα μόνο ταξίδι. Ο ναύλος υπολογίζεται βάσει της πραγματικής ποσότητας φορτίου που φορτώθηκε στο πλοίο.

II. Χρονοναύλωση (Time chartering)

Με τη χρονοναύλωση, που συνήθως γίνεται σε ετήσια βάση, ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να χειρίζεται το πλοίο και να καταβάλλει ποσά για τη μισθοδοσία και τις άλλες δαπάνες του πληρώματος, για τις ασφαλιστικές δαπάνες καθώς και όλα τα άλλα χρηματικά ποσά που είναι απαραίτητα για την ομαλή λειτουργία του πλοίου, δηλαδή επισκευές και έξοδα συντήρησης καθώς και δαπάνες για αγορά υλικών και εφοδίων. Η πληρωμή γίνεται με τη μέρα. Ο ναυλωτής επιβαρύνεται με τα έξοδα του ταξιδιού που περιλαμβάνουν την αγορά καυσίμων, ορισμένα λιμενικά τέλη, τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου, τα ρυμουλκά κ.α.

III. Σύμβαση ναύλωσης (Contract of affreightment)

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.

IV. Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat charter)

Ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το ίδιο το πλοίο σε κάποιο άλλο πρόσωπο νομικό ή φυσικό και το οποίο είναι πλέον ο διαχειριστής του ως να του ανήκε.

Ναυτιλιακή Συνεργασία Ελλάδας - Συρίας

Με τον Ν 2994/2002 έγινε η κύρωση της Συμφωνίας Ελλάδας-Συρίας για τις θαλάσσιες μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στις 28 Μαΐου 2001 στη Δαμασκό. Τα κύρια σημεία αυτής της Συμφωνίας είναι τα εξής:

Οι δυο πλευρές συμφώνησαν :

- ✓ Να εφαρμόζουν τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Την εξασφάλιση δηλαδή της ανεμπόδιστης και χωρίς διάκριση πρόσβασης των

πλοίων των δυο χωρών στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, την εξασφάλιση ελεύθερης και πλήρους παροχής των εν γένει υπηρεσιών, των λιμένων και της ναυσιπλοΐας.

- ✓ Να παρέχουν στα πλοία τους την ίδια μεταχείριση (εθνική) σε ό,τι αφορά την ελεύθερη είσοδο στα λιμάνια των δυο κρατών, την πλήρη χρήση των λιμενικών ευκολιών, τη φόρτωση-εκφόρτωση κλπ
- ✓ να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε θέματα ναυτιλιακών υποθέσεων
- ✓ Να αναγνωρίζουν αμοιβαία τα έγγραφα εθνικότητας
- ✓ Να διευκολύνουν τη διακίνηση των μελών των πληρωμάτων , διατηρώντας το δικαίωμα να αρνηθούν την είσοδο και παραμονή στις επικράτειές τους σε ανεπιθύμητους ναυτικούς.
- ✓ Να μην ασκείται από τις Αρχές της μιας χώρας ποινική δικαιοδοσία σε πλοίο της άλλης εκτός ορισμένων περιπτώσεων.
- ✓ Να παρέχουν την ίδια συνδρομή στα πλοία τους σε περίπτωση ναυαγίου ή ναυτικού ατυχήματος που λαμβάνει χώρα στις θαλάσσιες ζώνες κυριαρχίας τους.

Αυτή η συμφωνία είναι η πρώτη μεταξύ άλλων που υπογράφεται ανάμεσα στα δυο κράτη, η οποία και θα διευκολύνει τη ναυσιπλοΐα μεταξύ των λιμένων των δυο χωρών, καθώς από την εκτέλεση της συμφωνίας θα προκύψουν αρκετές ευκολίες που ενθαρρύνουν σημαντικά τους πλοιοκτήτες της Ελλάδας και της Συρίας.

Ναυτιλιακή Συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου

Στις 7 Ιουλίου 2003 υπεγράφη η πρώτη Ναυτιλιακή Συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών

Παρά τις πολύχρονες σχέσεις των δύο χωρών στο ναυτιλιακό τομέα, αφού 631 ελληνόκτητα πλοία συμμετέχουν στον κυπριακό στόλο (σε σύνολο 1325 πλοίων), ουδέποτε μεταξύ των δύο χωρών είχε υπογραφεί Ναυτιλιακή Συμφωνία. Οι διεργασίες για την υπογραφή ειδικής συμφωνίας είχαν ξεκινήσει με πρωτοβουλία του Έλληνα υπουργού κ. Γιώργου Ανωμερίτη και του ομολόγου του κ. Νεοφύτου Αβέρωφ της κυβέρνησης

Κληρίδη.

Η ναυτιλιακή συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών προβλέπει μεταξύ άλλων :

- Εφαρμογή των αρχών του ελεύθερου και θετικού ανταγωνισμού.
- Εφαρμογή της ίδιας μεταχείρισης στα πλοία τους.
- Ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα ναυτιλιακών υποθέσεων και επιχειρήσεων
- Αμοιβαία αναγνώριση των εγγράφων εθνικότητας
- Σύσταση κοινής Ναυτιλιακής Επιτροπής και
- Σύσταση κοινών επιχειρησιακών σχεδίων.

Είναι γεγονός ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. δημιουργεί νέα δεδομένα και δεν είναι τυχαίο ότι τα δύο τελευταία χρόνια σημειώνεται μείωση ελληνόκτητων πλοίων χωρητικότητας στο κυπριακό νηολόγιο.

Μέσα στα νέα δεδομένα, οι δύο πλευρές προσπάθησαν να βρουν δρόμους συνεργασίας αφού τα δύο νηολόγια καθίστανται κάθε μέρα και πιο ανταγωνιστικά. Η διμερής συνάντηση Ελλάδας-Κύπρου θεωρήθηκε στην Κύπρο ως ιδιαίτερης σημασίας Συμφωνία αφού η Κύπρος συμμετέχει στην παγκόσμια κατάταξη ως 6η δύναμη της.⁴⁷

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

- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ INTERANTIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS).-1960, 1974 .Τέθηκε σε ισχύ το 1980.

⁴⁷ Ναυτεμπορική , 1/7/2003

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) κατά την Διπλωματική Διάσκεψη του Δεκεμβρίου 2002 υιοθέτησε μία σειρά ευρέως φάσματος μέτρων για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών ως τροποποιήσεις της SOLAS και με τη θέσπιση του «Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων» (ISPS code).

- **ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ** CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA (COLREG)-1972.
- **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ 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).Υπογράφηκε το 1973 και τροποποιήθηκε το 1978.
- **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 ΤΗΝ 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)

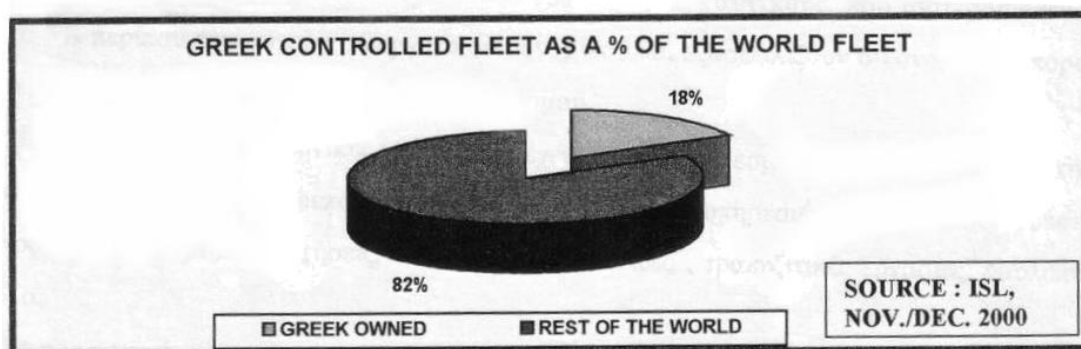
- **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ**
INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC)
- **ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ**
ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF
PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA (PAL)
- **ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ 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).-
Αναθεωρημένη Σύμβαση 1995.

-
- **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 ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ** CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION (SUA)
 - **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΑΓΕΡΕΣΗ** INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE (SALVAGE)

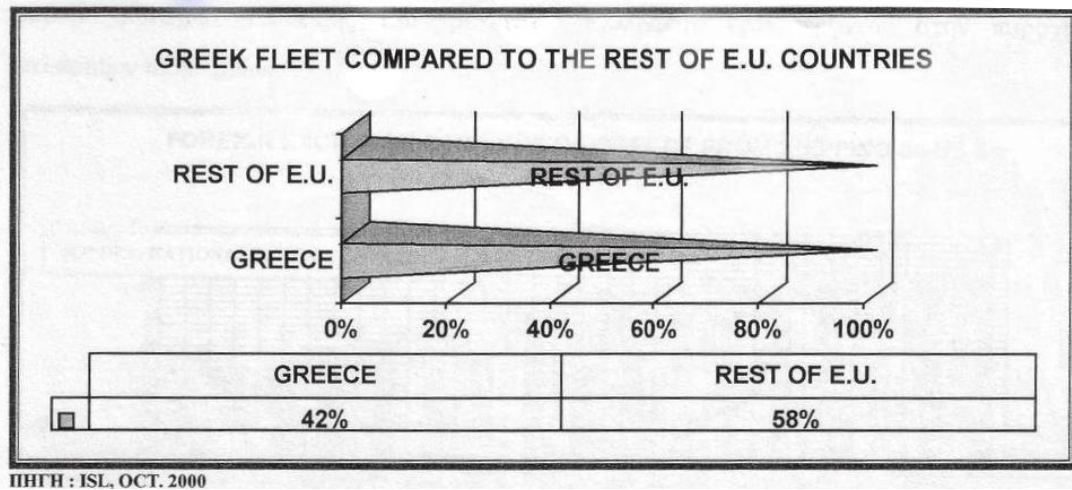
 - **ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ, ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ** INTERNATIONAL CONVENTION ON OIL POLLUTION PREPAREDNESS, RESPONSE AND CO-OPERATION

Σχεδιαγράμματα

Σχεδιάγραμμα 1



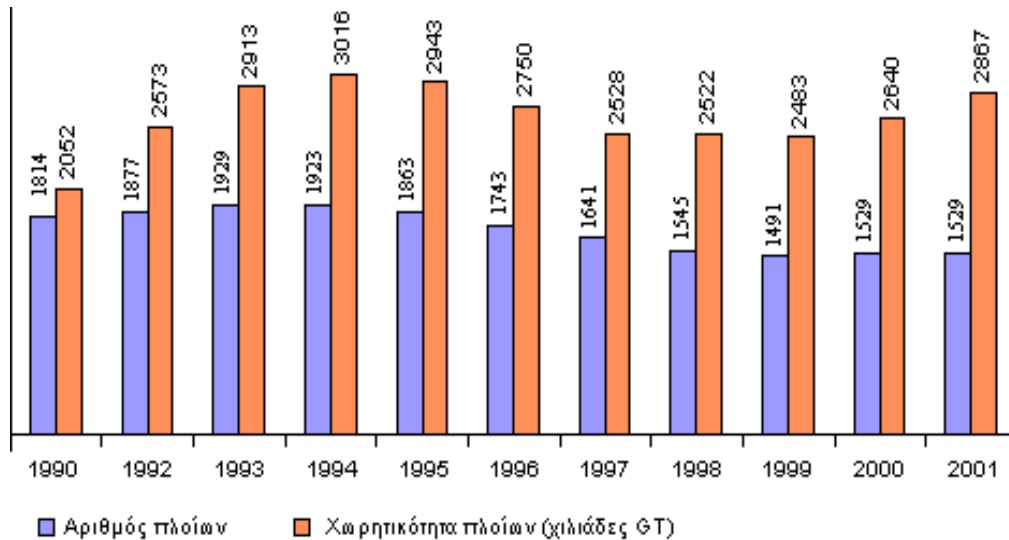
Σχεδιάγραμμα 2



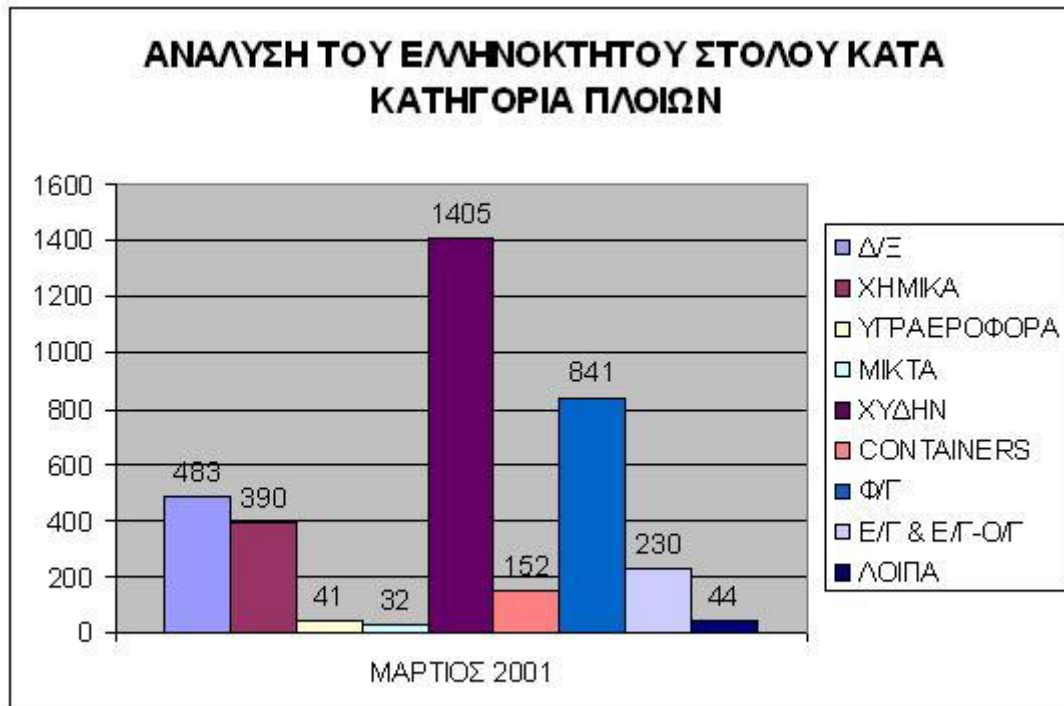
Σχεδιάγραμμα 3

Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 gt)

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



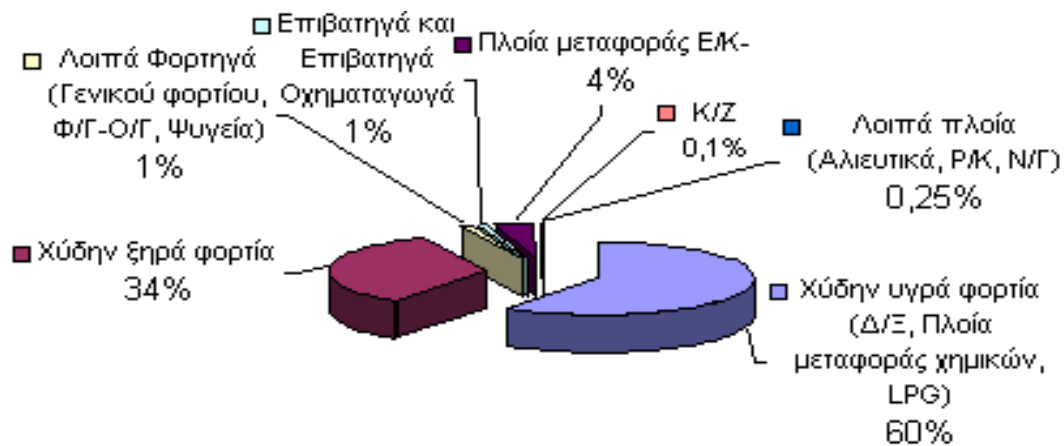
Σχεδιάγραμμα 4



Σχεδιάγραμμα 5

Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt

Πηγή: Lloyd's, world fleet statistics 2002

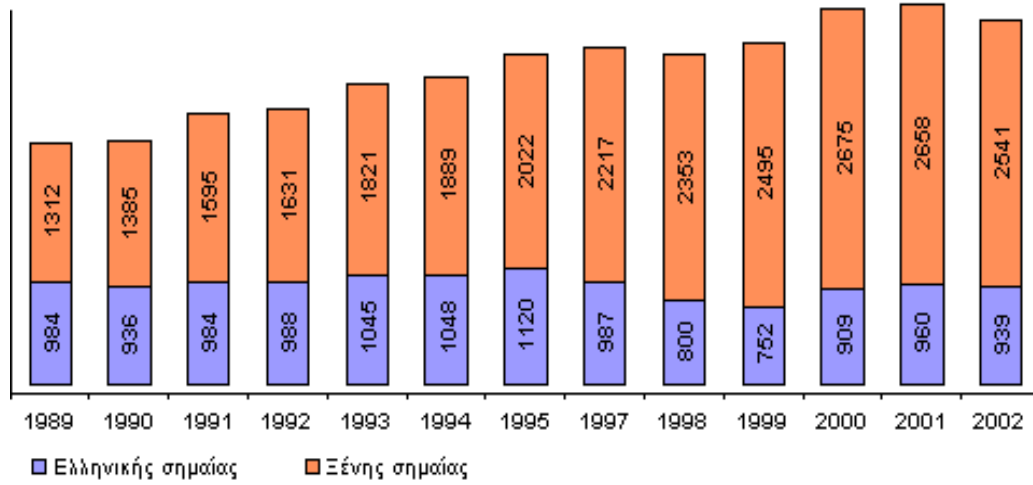


© 2003 Υ.Ε.Ν.

Σχεδιάγραμμα 6

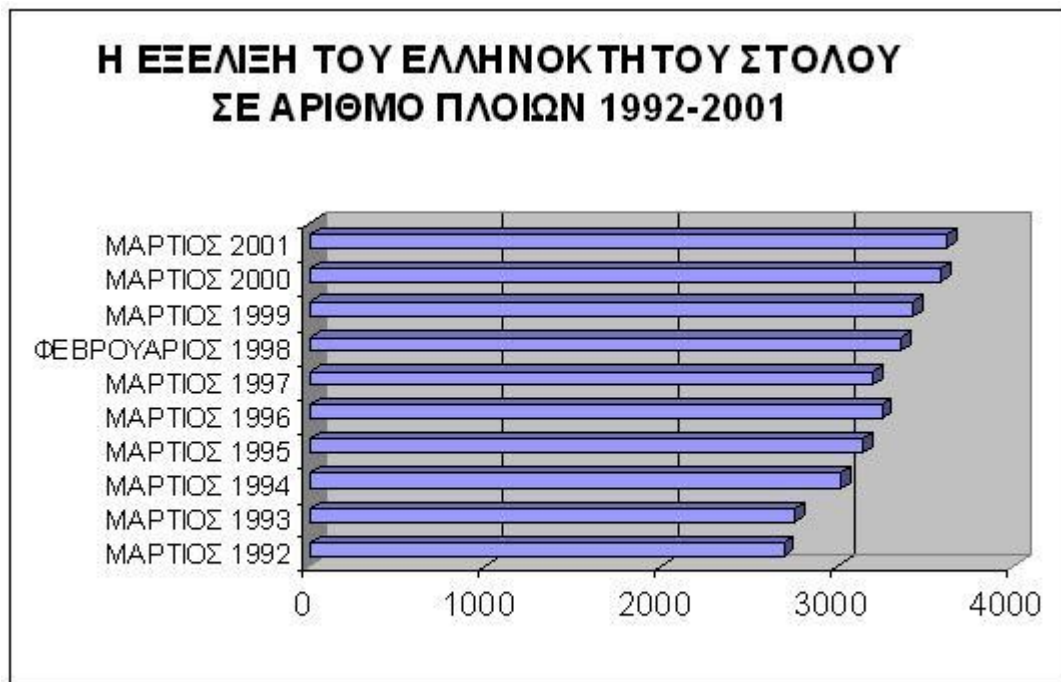
Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων (πλοία >1000 gt)

Πηγή: LRS



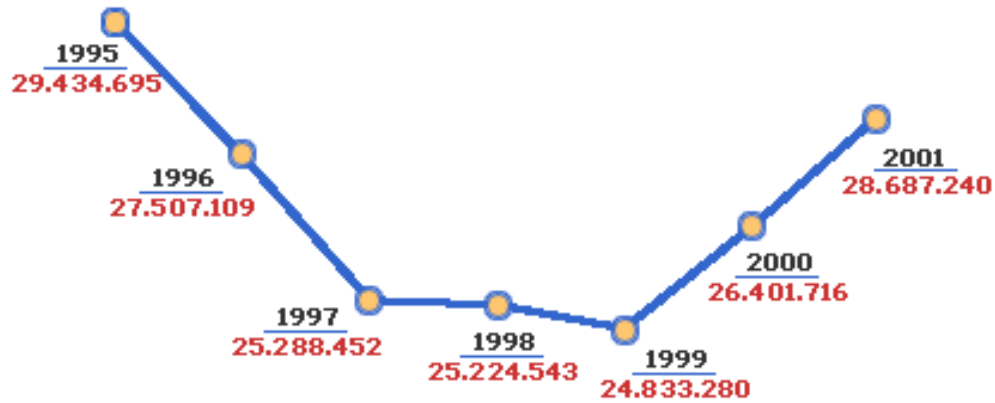
© 2003 Υ.Ε.Ν.

Σχεδιάγραμμα 7



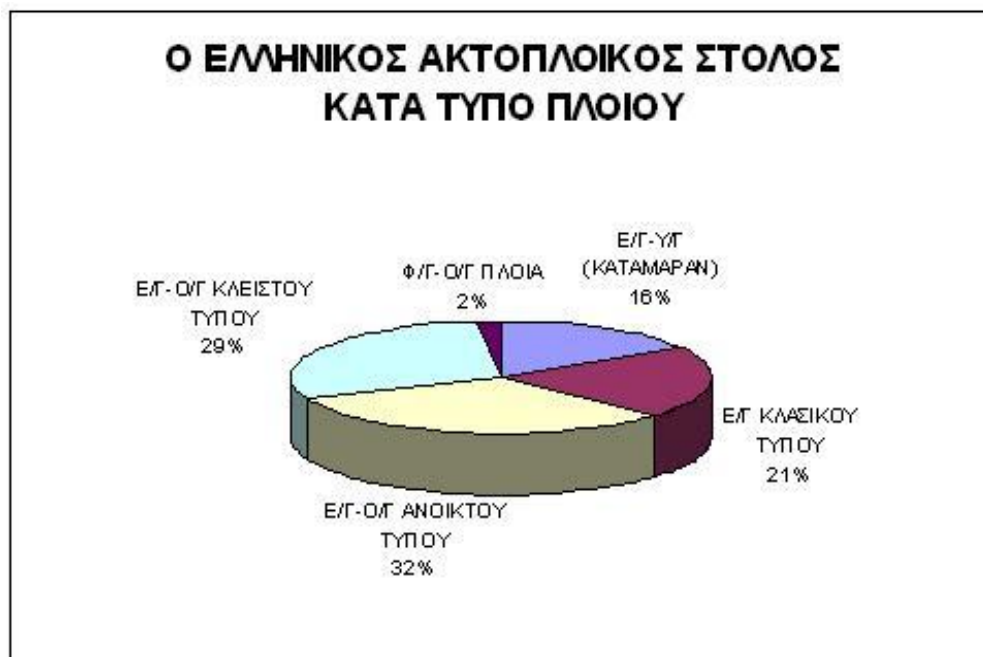
Σχεδιάγραμμα 8

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



© 2003 Υ.Ε.Ν.

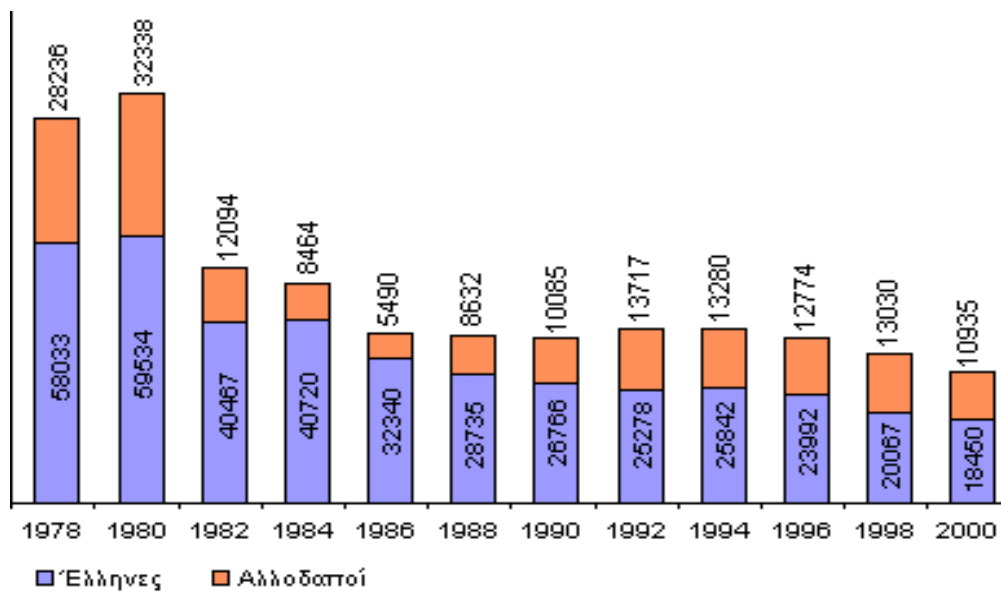
Σχεδιάγραμμα 9



Σχεδιάγραμμα 10

Ναυτεργατικό δυναμικό εμπορικού στόλου των Ελλήνων

Πηγή: ΥΕΝ/ΔΝΕΡ

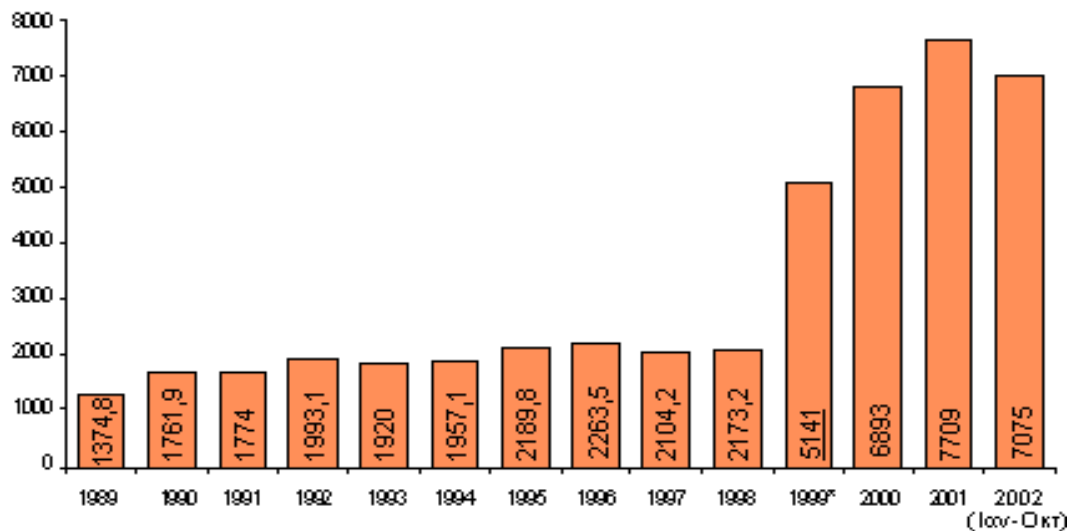


© 2003 Υ.Ε.Ν.

Σχεδιάγραμμα 11

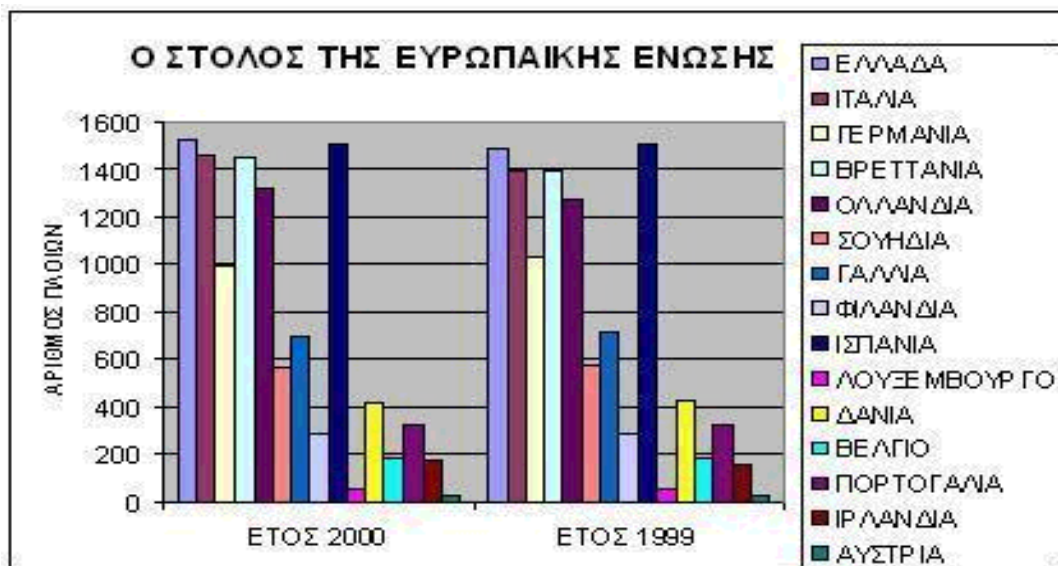
Εξέλιξη εισροών Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, 1989-2002

(ποσά σε εκατ. \$ ΗΠΑ και από 2000 σε Ευρώ)

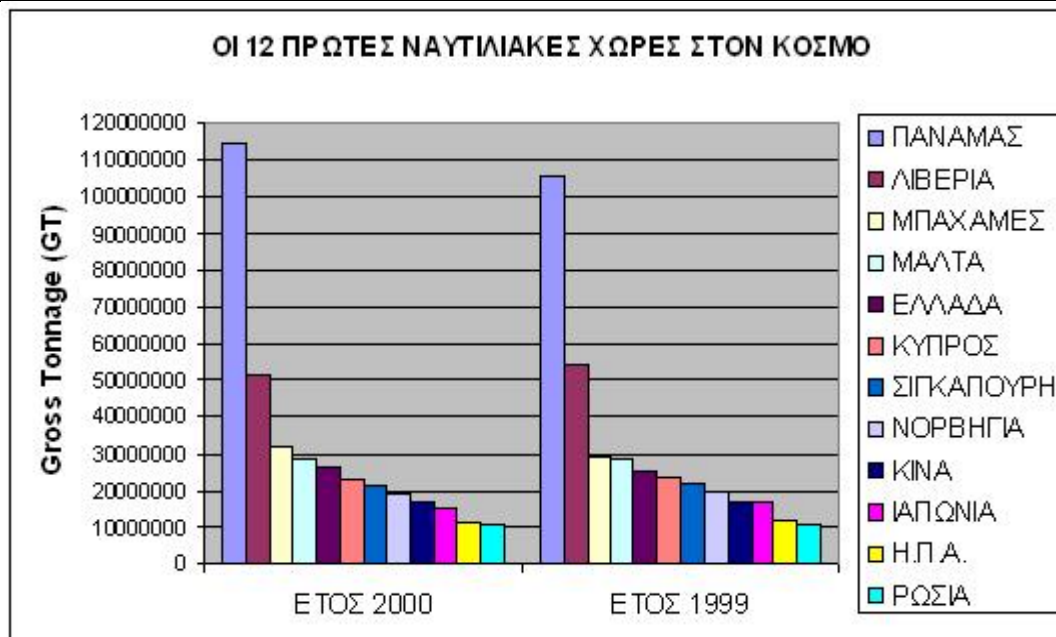


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Σχεδιάγραμμα 12



Σχεδιάγραμμα 13



Πίνακες

Πίνακας 1

ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

(Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee στοιχεία βασισμένα από το Lloyd's Register - Fairplay)

Ελληνόκτητος στόλος υπό διαφόρων σημαιών (συμπεριλαμβανονμένων και των υπό ελληνική σημαία πλοίων) - πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.

| Ημερομηνία | Πλοία | Τ.Ν.Β | Κ.Ο.Χ. |
|------------------|-------|-------------|------------|
| Μάρτιος 1988 | 2,487 | 85,047,436 | 47,269,018 |
| Μάρτιος 1989 | 2,487 | 81,928,296 | 45,554,419 |
| Φεβρουάριος 1990 | 2,426 | 84,439,159 | 46,580,539 |
| Μάρτιος 1991 | 2,454 | 87,102,785 | 47,906,852 |
| Μάρτιος 1992 | 2,688 | 98,218,176 | 53,891,528 |
| Μάρτιος 1993 | 2,749 | 103,958,104 | 56,918,268 |

| | | | |
|---------------------|-------|-------------|-------------|
| Μάρτιος 1994 | 3,019 | 120,650,373 | 66,342,046 |
| Μάρτιος 1995 | 3,142 | 126,128,352 | 71,666,943 |
| Μάρτιος 1996 | 3,246 | 129,737,336 | 75,156,763 |
| Μάρτιος 1997 | 3,204 | 127,782,567 | 74,982,110 |
| Φεβρουάριος 1998 | 3,358 | 133,646,831 | 78,900,843 |
| Μάρτιος 1999 | 3,424 | 139,255,184 | 83,454,890 |
| Μάρτιος 2000 | 3,584 | 150,966,324 | 90,227,491 |
| Μάρτιος 2001 | 3,618 | 168,434,370 | 100,220,348 |
| Μάρτιος 2002 | 3,480 | 164,613,935 | 98,195,100 |

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Πίνακας 2

| Ελληνικό Νηολόγιο (πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ) | | |
|--|-----------------------|--------------|
| Ημερομηνία | Αριθμός Πλοίων | Κ.Ο.Χ |
| 31 Δεκ. 1983 | 3,422 | 37,707,377 |
| 31 Δεκ. 1984 | 2,788 | 32,334,886 |
| 31 Δεκ. 1985 | 2,456 | 28,646,166 |
| 31 Δεκ. 1986 | 2,138 | 24,792,516 |
| 31 Δεκ. 1987 | 2,061 | 22,706,257 |
| 31 Δεκ. 1988 | 2,015 | 21,368,976 |
| 31 Δεκ. 1989 | 2,004 | 20,898,119 |
| 31 Δεκ. 1990 | 2,031 | 22,524,329 |
| 31 Δεκ. 1991 | 2,062 | 24,082,483 |
| 31 Δεκ. 1992 | 2,095 | 26,055,932 |
| 31 Δεκ. 1993 | 2,166 | 29,671,983 |
| 31 Δεκ. 1994 | 2,149 | 30,535,560 |

| | | |
|--------------|-------|------------|
| 31 Δεκ. 1995 | 2,051 | 30,220,636 |
| 31 Δεκ. 1966 | 2,013 | 27,935,053 |
| 31 Δεκ. 1997 | 1,927 | 25,708,074 |
| 31 Δεκ. 1998 | 1,876 | 25,689,500 |
| 31 Δεκ. 1999 | 1,850 | 25,002,463 |
| 31 Δεκ. 2000 | 1,905 | 26,769,502 |
| 31 Δεκ. 2001 | 1,956 | 29,038,847 |

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Πίνακας 3

Νόμοι - Νομοθετικά Διατάγματα

1) Ν.Δ 187/73 (ΦΕΚ 261Α'/3-10-73)

"Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου".

2) Ν.314/76 (ΦΕΚ 106Α'/5-5-76)

"Κύρωση ΔΣ 1969 - αστική ευθύνη συνεπεία ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο"

3) Ν.743/77 (ΦΕΚ 319Α'/17-10-77)

"Περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων".

4) Ν.855/78 (ΦΕΚ 235Α'/78)

"Κύρωση ΔΣ Βαρκελώνης 1976-προστασία Μεσογείου θάλασσας από ρύπανση κ.λπ".

5) Ν.1147/81 (ΦΕΚ 110Α'/81)

"Κύρωση ΔΣ Λονδίνου 1972-πρόληψη ρύπανσης θάλασσας από απόρριψη καταλοίπων κ.λπ".

6) Ν.1267/82 (ΦΕΚ 85Α'/5-7-82)

"Για την κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ και ΙΤΑΛΙΚΗΣ Δημοκρατίας, που υπογράφηκε στη Ρώμη την 6 Μαρτίου 1979 -

προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Ιονίου πελάγους και των παράκτιων ζωνών του".

7) Ν.1269/82 (ΦΕΚ 89Α'/21-7-82)

"Κύρωση ΔΣ MARPOL 73/78 - πρόληψη ρύπανσης θάλασσας από πλοία 1973 και πρωτοκόλλου 1978".

8) Ν.1634/86 (ΦΕΚ 104Α'/18-7-86)

"Κύρωση των πρωτοκόλλων 1980 για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και 1982 περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου".

9) Ν.1638/86 (ΦΕΚ 108Α'/18-7-86)

"Κύρωση ΔΣ 1971-ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή κ.λ.π".

10) Ν.1650/86 (ΦΕΚ 160Α'/16-10-86)

"Για την προστασία του περιβάλλοντος".

11) Ν.1892/90 (ΦΕΚ 101Α'/31-7-90)

"Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις".

12) Ν.2242/94 (ΦΕΚ 162Α'/3-10-94)

"Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις".

13) Ν.2252/94 (ΦΕΚ 192Α'/18-11-94)

Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης "για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, 1990" και άλλες διατάξεις.

14) Ν.2289/95 (ΦΕΚ 27Α' /8-02-95)

"Αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις".

15) Ν.2412/96 (ΦΕΚ 123Α'/17-06-96)

Μεταφορά αρμοδιοτήτων από Υπουργικό Συμβούλιο σε άλλα Κυβερνητικά όργανα κ' άλλες διατάξεις.

Πίνακας 4

Σύνθεση Συμβουλίου IMO

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α |
|---------------------|
| 1. ΚΙΝΑ |
| 2. ΕΛΛΑΔΑ |
| 3. ΙΤΑΛΙΑ |
| 4. ΙΑΠΩΝΙΑ |
| 5. ΝΟΡΒΗΓΙΑ |
| 6. ΡΩΣΙΑ |
| 7. ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ |
| 8. ΗΠΑ |
| 9. ΠΑΝΑΜΑΣ |
| 10. ΚΟΡΕΑ |
| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β |
| 1. ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ |
| 2. ΒΡΑΖΙΛΙΑ |
| 3. ΚΑΝΑΔΑΣ |
| 4. ΓΑΛΛΙΑ |
| 5. ΓΕΡΜΑΝΙΑ |
| 6. ΙΝΔΙΑ |
| 7. ΟΛΛΑΝΔΙΑ |
| 8. ΣΟΥΗΔΙΑ |
| 9. ΜΠΑΝΓΛΑΝΤΕΣ |
| 10. ΙΣΠΑΝΙΑ |
| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ |
| 1. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ |
| 2. ΜΠΑΧΑΜΕΣ |
| 3. ΚΥΠΡΟΣ |
| 4. ΑΙΓΥΠΤΟΣ |
| 5. ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ |
| 6. ΜΑΛΤΑ |
| 7. ΜΕΞΙΚΟ |

| |
|-------------------|
| 8. ΝΙΓΗΡΙΑ |
| 9. ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ |
| 10. ΠΟΛΩΝΙΑ |
| 11. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ |
| 12. ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ |
| 13. ΤΟΥΡΚΙΑ |
| 14. ΧΙΛΗ |
| 15. ΔΑΝΙΑ |
| 16. ΓΚΑΝΑ |
| 17. ΟΝΔΟΥΡΑ |
| 18. ΚΕΝΥΑ |
| 19. ΛΙΒΑΝΟΣ |
| 20. ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ |

Πίνακας 5

Κατηγορίες τύπων σκαφών μεταφοράς φορτίου, 2000

| Τύπος πλοίου | Αριθμός | gt(m) | Μέση ηλικία |
|--|---------|-------|-------------|
| πετρέλαιο (προϊόντα και ακατέργαστο πετρέλαιο) | 7,009 | 155.5 | 19 |
| μαζικός ξηρός | 4,886 | 142.7 | 14 |
| εμπορευματοκιβώτιο | 2,590 | 60.2 | 10 |
| γενικό φορτίο | 16,755 | 54.9 | 22 |
| φορτίο RO/*RO | 1,882 | 27.1 | 17 |
| υγροποιημένο αέριο | 1,126 | 19.7 | 15 |
| χημικός | 2,534 | 17.5 | 14 |
| επιβάτες /φορτίο RO/*RO | 2,574 | 13.1 | 21 |
| μαζικοί ξηρός/πετρέλαιο | 205 | 8.6 | 17 |
| επιβάτης (κρουαζιέρα) | 357 | 8.0 | 24 |
| κατεψυγμένο φορτίο | 1,414 | 7.0 | 18 |
| άλλος όγκος ξηρός | 1,086 | 6.7 | 17 |
| μόνος μαζικός ξηρός απαλλαγής | 165 | 3.2 | 26 |
| άλλο ξηρό φορτίο | 268 | 2.1 | 24 |

| | | | |
|-------------------------|-------|-----|----|
| επιβατηγό πλοίο | 2,662 | 1.3 | 20 |
| επιβάτες /γενικό φορτίο | 347 | 0.7 | 31 |
| άλλα υγρά | 345 | 0.5 | 23 |

Πηγή: Lloyd's Register World Fleet Statistics, 2000

Πίνακας 6

Στόλοι δεξαμενόπλοιων, 2001

| Κατάταξη για το 2000 | 1999 | Σημαία | Αριθμός πλοίων | Εκατομμύρια DWT | DWT share % | DWT αλλαγή σχέση με το 1999 | % σε το |
|----------------------------|------|---------------------|-------------------|--------------------|----------------|--------------------------------------|---------------|
| 1 | (1) | Panama | 858 | 53.4 | 17.8% | 16.2% | |
| 2 | (2) | Liberia | 418 | 38.7 | 12.9% | -9.3% | |
| 3 | (3) | Bahamas | 211 | 26.7 | 8.9% | 5.0% | |
| 4 | (4) | Greece | 335 | 25.5 | 8.5% | 2.9% | |
| 5 | (5) | Malta | 342 | 21.2 | 7.1% | -1.8% | |
| 6 | (6) | Norway | 223 | 17.6 | 5.9% | -8.7% | |
| 7 | (7) | Singapore | 417 | 17.3 | 5.8% | -7.1% | |
| 8 | (9) | Marshall Islands | 93 | 10.5 | 3.5% | 31.4% | |
| 9 | (11) | Cyprus | 162 | 7.8 | 2.6% | 15.8% | |
| 10 | (12) | UK | 138 | 6.9 | 2.3% | 17.7% | |
| | | Others | 4,028 | 74.7 | 24.7% | | |
| | | TOTAL | 7,225 | 300.3 | 100% | 1.4% | |

Πηγή: ISL Bremen

Πίνακας 7

Στόλοι δεξαμενόπλοιων ανά κατηγορία χωρών, 2001

| Κατάταξη | Σημαία | Αριθμός πλοίων | Εκατομ. DWT | DWT share % | DTW αλλαγή σε % σχέση με το 1999 |
|----------|----------------------|----------------|--------------|-------------|----------------------------------|
| 1 | Ανοιχτά Νηολόγια | 2,221 | 164.5 | 54.8% | +4.7% |
| 2 | ΟΟΣΑ | 2,150 | 82.6 | 27.5% | -2.3% |
| 3 | Αναπτυσσόμενες χώρες | 1,898 | 29.6 | 9.8% | -41.7% |
| 4 | Άλλες | 956 | 23.6 | 7.9% | 556.4% |
| | Σύνολο | 7,225 | 300.3 | 100% | 1.4% |

Πηγή: ISL Bremen

Πίνακας 8

ΣΗΜΑΙΕΣ: Τα κορυφαία 20 Νηολόγια

| Σημαία | Αριθμός | gt | Μέση ηλικία |
|------------------------------|---------|-------------|-------------|
| Panama* | 6,184 | 114,382,270 | 16 |
| Liberia* | 1,557 | 51,450,917 | 12 |
| Bahamas* | 1,295 | 31,445,118 | 16 |
| Malta* | 1,505 | 28,170,010 | 19 |
| Greece | 1,529 | 26,401,716 | 24 |
| Cyprus* | 1,475 | 23,206,439 | 16 |
| Singapore | 1,728 | 21,491,085 | 11 |
| Norway (NIS) | 743 | 18,692,052 | 15 |
| China | 3,319 | 16,498,790 | 20 |
| Japan | 8,012 | 15,256,624 | 12 |
| United States | 5,792 | 11,110,901 | 24 |
| Russia | 4,755 | 10,485,916 | 20 |
| Hong Kong | 560 | 10,242,199 | 12 |
| Marshall Islands* | 302 | 9,745,233 | 15 |
| Italy | 1,457 | 9,048,652 | 22 |
| St Vincent & The Grenadines* | 1,366 | 7,026,358 | 23 |
| Philippines | 1,865 | 7,002,097 | 23 |

| | | | |
|-------------------|-----|-----------|----|
| India | 987 | 6,662,093 | 17 |
| Germany (inc.GIS) | 994 | 6,552,202 | 18 |
| Denmark (DIS) | 524 | 6,357,827 | 16 |

Πηγή: *Lloyd's Register World Fleet Statistics, 2000*

* denotes FOC

Πίνακας 9

Οι δέκα στόλοι με την ταχύτερη αύξηση και οι δέκα με την μεγαλύτερη μείωση (άνω των 500.000 GT)

| Στόλοι άνω των 500,000 dwt | 31-Δεκ.-2000 αριθμός | 31-Δεκ-2000 gt | 31-Δεκ1999 αριθμός | 31-Δεκ-1999 gt | % αύξηση σε gt το 2000 | αύξηση σε αριθμούς το 2000 |
|----------------------------|----------------------|----------------|--------------------|----------------|------------------------|----------------------------|
| Οι κερδισμένοι: | | | | | | |
| Cayman Islands* | 133 | 1,796,353 | 107 | 1,164,588 | 54.2% | 24.3% |
| Cambodia* | 405 | 1,447,491 | 300 | 998,716 | 44.9% | 35.0% |
| Marshall Islands* | 302 | 9,745,233 | 230 | 6,761,811 | 44.1% | 31.3% |
| Gibraltar* | 55 | 604,008 | 31 | 450,576 | 34.1% | 77.4% |
| Hong Kong | 560 | 10,242,199 | 479 | 7,972,555 | 28.5% | 16.9% |
| United Kingdom | 1,448 | 5,531,986 | 1,391 | 4,331,016 | 27.7% | 4.1% |
| United Arab Emirates | 350 | 978,781 | 322 | 786,455 | 24.5% | 8.7% |
| Spain | 1,503 | 1,552,626 | 1,502 | 1,269,002 | 22.4% | 0.1% |
| Iran | 395 | 4,234,410 | 380 | 3,546,243 | 19.4% | 3.9% |
| Denmark (DIS) | 524 | 6,357,827 | 486 | 5,353,607 | 18.8% | 7.8% |
| Οι χαμμένοι: | | | | | | |
| Japan | 8,012 | 15,256,624 | 8,462 | 17,062,556 | -10.6% | 5.3% |
| Ukraine | 894 | 1,546,281 | 936 | 1,775,161 | -12.9% | 4.5% |
| Poland | 429 | 1,119,189 | 439 | 1,319,063 | -15.2% | 2.3% |
| Croatia | 246 | 734,268 | 257 | 868,894 | -15.5% | 4.3% |
| Israel | 49 | 611,730 | 52 | 728,435 | -16.0% | 5.8% |
| France | 700 | 1,502,535 | 713 | 1,813,460 | -17.1% | 1.8% |
| Burma* | 123 | 445,583 | 127 | 540,232 | -17.5% | 3.1% |
| Luxembourg* | 58 | 1,078,550 | 55 | 1,343,002 | -19.7% | 5.5% |
| Canary Islands* | 51 | 477,462 | 60 | 634,079 | -24.7% | 15.0% |
| Romania | 264 | 766,855 | 325 | 1,220,556 | -37.2% | 18.8% |

Πηγή: Lloyds Register, World Fleet Statistics 1999 and 2000

* denotes FOC

