



Στην εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας και της ναυτιλιακής χρηματοδότησης στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφέρθηκε ο γενικός γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Ναυπηγικής Ιωάννης Τζωάννος κατά τη βράβειυσή του από την Ένωση Ελληνικής Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, σε εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στις 27 Μαρτίου στην Αθήνα

Ναυτιλία

“ Για το πάντοτε επίκαιρο θέμα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης στη χώρα μας θεωρώ σκόπιμο ως σημείο αναφοράς να ληφθεί το έτος 1975. Είναι η χρονιά που ο αείμνηστος εθνάρχης Κωνσταντίνος Καραμανλής υπέβαλε την ένταξη της Ελλάδος στην τότε ΕΟΚ των εννέα κρατών αφού αποκατέστησε αναιμάκτως τη Δημοκρατία. Είναι η ίδια η χρονιά, που ενισχύθηκε το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας με τη θέσπιση του Ν. 27 με συνταγματική κάλυψη του φόρου επί της χωρητικότητας τον οποίο υιοθέτησαν με σημαντική καθυστέρηση οι ανταγωνίστριες χώρες, αφού πρώτα το κατέκριναν ως πηγή αθέμιτου ανταγωνισμού από ελληνικής πλευράς. Είναι επίσης η χρονιά που μου ζητήθηκε από την τότε ηγεσία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών να μελετήσω στο πλαίσιο του IOBE τις επιπτώσεις της εντάξεως στην ΕΟΚ για την εμπορική μας ναυτιλία. Θα ξεκι-

νήσω από τις εξελίξεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο που επηρεάζουν άμεσα το θεσμικό πλαίσιο της λειτουργίας, τόσο της ναυτιλίας όσο και των αγορών κεφαλαίου και χρήματος. Τότε βρισκόταν σε ισχύ η Συνθήκη της Ρώμης και δεν υπήρχε ενιαία ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική για την ανάπτυξη της οποίας απαιτείτο ομοφωνία βάσει του άρθρου 84.

Η ρύθμιση αυτή, που αποδίδεται στους Ολλανδούς, εξέφρασε τη φιλελεύθερη θέση ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα της δεν έπρεπε να υποστεί περιορισμούς υπαγομένη σε κοινοτικές περιφερειακές ρυθμίσεις. Μάλιστα, η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών CAACE, σημερινή ECSA, εκφραζόταν επισήμως τότε αρνητικά για την ανάπτυξη μιας πλήρους, ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής σε κοινοτικό επίπεδο εκτιμώντας ότι τα μειονεκτήματα μιας τέτοιας εξέλιξης είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα! Πού να φαντάζονταν οι τότε ιθύνοντες του ευρωπαϊκού εφοπλισμού την έκταση του συστήματος των κανονιστικών παρεμβάσεων που έχουμε σήμερα

τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο! Φυσικό αποτέλεσμα βεβαίως της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και εμβάθυνσης των θεσμών, κυρίως της δημιουργίας της ενιαίας αγοράς. Στον τομέα της ναυτιλίας η ανάπτυξη του κοινού ευρωπαϊκού πλαισίου προωθήθηκε από δύο παράγοντες:

1. Την απόφαση το 1974 του Ε.Δ. ότι οι γενικοί κανόνες της Συνθήκης, όπως η ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων, εφαρμόζονταν και στην περίπτωση αυτή παρά την απουσία κοινής πολιτικής. Και **2.** Την ανάγκη κοινών δράσεων για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων που αντιμετώπιζαν οι εθνικές ναυτιλιακές βιομηχανίες των κρατών-μελών.

Η πρώτη φάση των κοινών πολιτικών με τους Κανονισμούς του 1986 αφορούσε στην πλευρά της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών και στόχευε στην καταπολέμηση του προστατευτισμού από τρίτες χώρες μέσω της πρακτικής του καταμερισμού φορτίων και διακρίσεων σημαίας. Συγχρόνως ελήφθησαν μέτρα για την ενίσχυση του ανταγωνισμού στις τακτικές γραμμές.

και Ευρώπη

Για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, που επιβιώνει ως cross-trader, το πακέτο του 1986, στη διαμόρφωση του οποίου ήταν πρωτοπόρος η ελληνική πλευρά, ήταν ιδιαίτερα θετικό γιατί αποτέλεσε ανάχωμα στην επέκταση του προστατευτισμού.

Η δεύτερη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής που προτάθηκε αρχικά το 1989 στράφηκε προς την πλευρά της προσφοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών με στόχο τη βελτίωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας. Ήταν η εποχή που προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η δημιουργία του κοινοτικού νηολογίου EUROS –μια πρωτοβουλία που δεν βρήκε πολλούς υποστηρικτές και εγκαταλείφθηκε. Το ουσιαστικό αποτέλεσμα των πρωτοβουλιών εκείνης της εποχής υπήρξαν: **1.** Η νομομοποίηση από την Ε.Ε. των κρατικών ενισχύσεων προς τη ναυτιλία περιλαμβανομένου και του φόρου επί της χωρητικότητας, σε αντιδιαστολή προς τις ενισχύσεις προς τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. **2.** Τα μέτρα για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών μικρής απόστα-

σης στην Ευρώπη ώστε να μετατοπιστεί η μεταφορά φορτίων από τους κορεσμένους οδικούς άξονες προς τους θαλάσσιους διαδρόμους.

Σημαντική εξέλιξη στη δεκαετία του 1990 υπήρξε η υιοθέτηση ύστερα από επίπονες διαπραγματεύσεις του γνωστού Κανονισμού 3577/92 για την απελευθέρωση του Καμποτάζ με ειδικές ρυθμίσεις για τη χώρα μας, όπου για την επιβατηγό ναυτιλία για τα νησιά ίσχυσε από 1/1/2004. Ένα θέμα που χρήζει ιδιαίτερης συζήτησης, λαμβάνοντας υπόψη τη διάσταση ότι ισχύουν οι κανόνες της χώρας υποδοχής και όχι της σημαίας για τα πλοία άλλων κοινοτικών χωρών. Η τρίτη φάση, και πιο έντονη, της κοινοτικής παρουσίας στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι αφορά στην πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων και της μόλυνσης του περιβάλλοντος, τις συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών γενικά για την προώθηση της ποιοτικής ναυτιλίας.

Στην πληθώρα των κανονιστικών παρεμβάσεων όπως τα πακέτα οδηγιών ERICA I και II, τώρα συζητάμε το ERICA III, που

υπήρξαν αποτέλεσμα της εύλογης αντίδρασης της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης στα θαλάσσια ατυχήματα η αρχική προσέγγιση είχε αναγνωρίσει το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ουσιαστικά προσέφερε υποστήριξη στα μέτρα που λαμβάνονται στο πλαίσιο του IMO επιβάλλοντας την αυστηρή και ομοιόμορφη εφαρμογή τους.

Συγχρόνως μεταξύ άλλων καθιερώθηκε ένα αυστηρότερο σύστημα επιθεωρήσεων των πλοίων από τις λιμενικές αρχές στις χώρες υποδοχής, η ανάπτυξη των συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου της ναυσιπλοΐας, οι προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι νηογνώμονες και το ελάχιστο επίπεδο της εκπαίδευσης και των προσόντων των ναυτικών. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι τα μέτρα αυτά συνέβαλαν ουσιαστικά στην αποτελεσματικότητα των διεθνών ρυθμίσεων μέ-

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική από το 1975 έως σήμερα και η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας στις εξελισσόμενες διεθνείς αγορές

