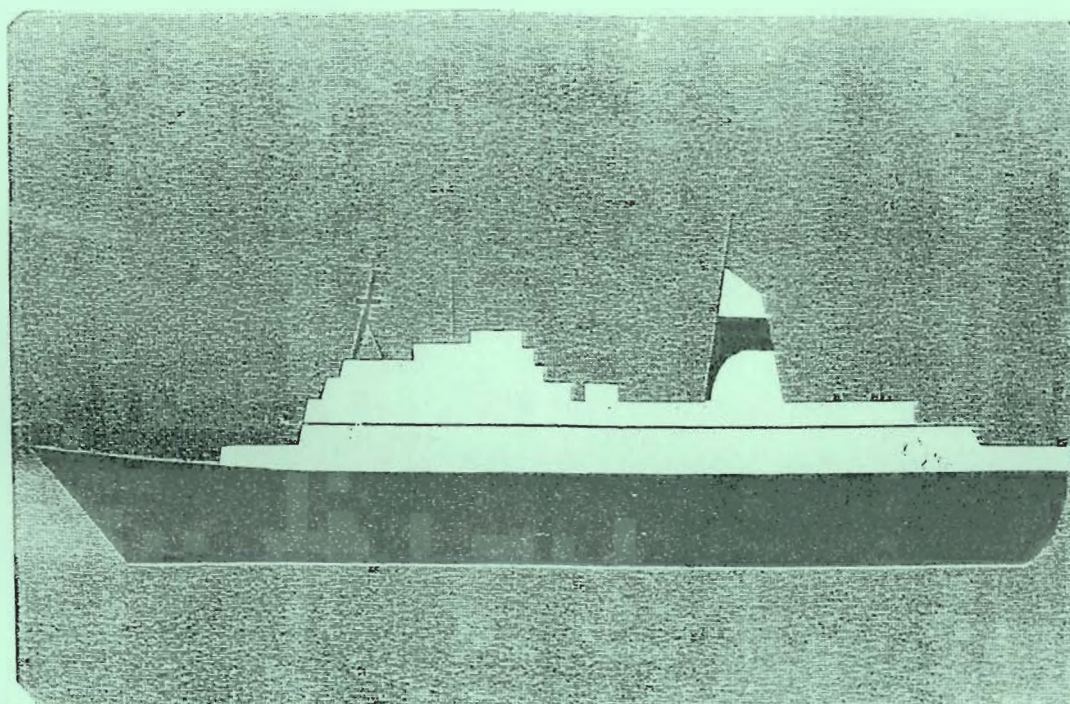


27200 7066 624 BIP
PT 2000 - 0404

Τ.Ε.Ι ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΘΕΜΑ: « ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ »



ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ:
Ι. ΧΟΧΤΟΥΛΑ

Τ.Ε.Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
Αριθ. Εισαγωγής 624

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ, 1997

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	σελ. 1
----------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι Μεταφορές βασικός κλάδος της Παγκόσμιας Οικονομίας	σελ. 3
Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα	σελ. 4
Η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών	σελ. 5
Η σημερινή θέση των θαλάσσιων μεταφορών	σελ. 8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η έννοια του πλοίου	σελ. 11
Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου	σελ. 12
Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου	σελ. 14
Εθνικότητα πλοίου	σελ. 15
Όροι αποκτήσεως της ελληνικής εθνικότητας	σελ. 15
Έγγραφο εθνικότητας - Προσωρινό έγγραφο εθνικότητας	σελ. 16
Συνέπειες απώλειας εθνικότητας	σελ. 16
Η σημαία των πλοίων	σελ. 17
Σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας	σελ. 17
Κατηγορίες πλοίων	σελ. 18
Ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου	σελ. 20
Ναύλωση πλοίου	σελ. 21

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ-ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση	σελ. 23
Η Ναυτιλία, το Κράτος και η Εθνική Οικονομία	σελ. 25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Εισαγωγή	σελ. 29
Ναυτασφάλειες	σελ. 29
Ασφάλιση ναύλου	σελ. 30
Αλληλασφάλειες	σελ. 31
Μερικές Γενικές Παρατηρήσεις	σελ. 32
Σημειώσεις για τους Νηογνώμονες	σελ. 33

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Ανακεφαλαίωση	σελ. 37
Μία ορθολογική προσέγγιση I	σελ. 37
Μία ορθολογική προσέγγιση II	σελ. 40
Συμπεράσματα	σελ. 41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Σχετικά με την εξέλιξη του φαινομένου	σελ. 43
Μερικά σχόλια για τις έννοιες «ναυτιλιακή επιχείρηση και πλοιοκτησία στο εξωτερικό»	σελ. 47
Χαρακτηριστικά και όρισμός	σελ. 48
Κίνητρα των Επιχειρηματικών Μονάδων που συμμετέχουν στο θεσμό	σελ. 54
Σχετικά με το μέγεθος του προβλήματος	σελ. 56
Φεύγουν τα ελληνικά πλοία-Μειώνεται συνεχώς ο εμπορικός στόλος της χώρας	σελ. 62
Οι επιδοτήσεις της θάλασσας	σελ. 66
Η Υπόθεση του Πραγματικού Κόστους	σελ. 68
Οι κύριες επιπτώσεις του θεσμού	σελ. 74
Μερικά Συμπεράσματα	σελ. 76

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εισαγωγικές παρατηρήσεις	σελ. 77
Σημειώσεις για το κοινωνικό κόστος της Ναυτιλίας	σελ. 80
Σημειώσεις για τις Σ.Ε. σχετικά με το κοινωνικό κόστος και την ωφελιμότητα	σελ. 86
Οι Σ.Ε. και το ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης	σελ. 87
Σημειώσεις για την αλληλοπριμοδότηση	σελ. 95

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ Σ.Ε.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις	σελ. 101
Σ.Ε. και θαλάσσια ρύπανση	σελ. 101
Ναυτικά ατυχήματα	σελ. 114
Σημειώσεις για την περίπτωση του «AMOCO CADIZ»	σελ. 119
Απώλεια ζωής	σελ. 123
Το φαινόμενο της ναυταπάτης	σελ. 126
Μερικά συμπεράσματα	σελ. 129
Βιβλιογραφία	σελ. 132

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το θέμα που θα ακολουθήσει στις επόμενες σελίδες είναι «Οι Σημαιές Ευκολίας σχετικά με το ιδιωτικό και κοινωνικό κόστος της Ναυτιλίας».

Η εργασία αυτή δίνει την δυνατότητα στον κάθε αναγνώστη να κατανοήσει όσο το δυνατόν καλύτερα ότι: οι σημαιές ευκολίας οδηγούν στη διαμόρφωση ενός «καθεστώτος ασυδοσίας» στο ναυτιλιακό χώρο και, στη μακροπρόθεσμη περίοδο, σε υψηλότερο οικονομικό κόστος (δηλ. το ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης, συν το κοινωνικό κόστος) κατά την παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών, από ότι θα ήταν στην περίπτωση που ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελείτο από μονάδες, που ήταν νηολογημένες υπό εθνικές σημαιές, οι οποίες προϋποθέτουν την πραγματική ύπαρξη μιας ελάχιστης ρύθμισης για οικονομικούς λόγους και για λόγους ασφαλείας.

Το φαινόμενο των σημαιών ευκολίας -που είχε ταχεία ανάπτυξη κατά το δεύτερο μισό του αιώνα μας- οδήγησε πολλούς πλοιοκτήτες στο να γίνουν ασύδοτοι μπρος στο μικρότερο βραχυπρόθεσμο ιδιωτικό κόστος που τους προσφερόταν, αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις που προκαλούσαν στο γενικό κοινωνικό σύνολο (κοινωνικό κόστος) μερικά παραδείγματα τέτοιων επιπτώσεων, που είναι ενάντια στο γενικό κοινωνικό συμφέρον, είναι η μεγάλη θαλάσσια ρύπανση των πλοίων, τα ναυτικά ατυχήματα, η απώλεια ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα κ.ά.

Όλα αυτά τα άσχημα γεγονότα βέβαια, δεν προκαλούνται εξ' ολοκλήρου από τον παγκόσμιο στόλο υπό σημαιές ευκολίας, είναι όμως, ο παγκόσμιος στόλος υπό σημαιές ευκολίας, πολύ περισσότερο υπεύθυνος απ' ότι ο στόλος των σημαιών παραδοσιακών (ναυτιλιακών) χωρών, απ' ότι δηλαδή ο στόλος των χωρών αυτών που προβαίνουν σε ορισμένα μέτρα για λόγους ασφαλείας.

Η εργασία μου αποτελείται από οκτώ κεφάλαια:

- Το πρώτο κεφάλαιο σκοπό έχει τη γνωριμία του αναγνώστη με το είδος αυτό της επιχειρηματικής δράσης των θαλάσσιων μεταφορών.
- Το δεύτερο κεφάλαιο σκοπό έχει να δείξει ορισμένα βασικά στοιχεία γύρω από το πλοίο (έννοια από τεχνική και νομική άποψη, χαρακτηριστικά, κατηγορίες πλοίων, έγγραφα, βιβλία κ.ά.). Επίσης, στο δεύτερο αυτό κεφάλαιο, γίνεται και ένας πρώτος λόγος για τις σημαιές ευκολίας.

- Το τρίτο κεφάλαιο είναι ένα μικρό κεφάλαιο, με μεγάλη όμως σημασία. Παρουσιάζει τη σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση και δείχνεται η σύνδεση της ναυτιλίας με το κράτος και την εθνική οικονομία.
- Το τέταρτο κεφάλαιο ασχολείται με την ασφαλιστική κάλυψη της ναυτιλιακής επιχείρησης (ναυτασφάλειες, ασφάλιση ναύλου, αλληλασφάλειες).
- Το πέμπτο κεφάλαιο σκοπεύει να δείξει την αναγκαιότητα της ύπαρξης ασφαλιστικής ρύθμισης στο ναυτιλιακό χώρο (αφού η ανάπτυξη των ασφαλιστικών θεσμών έχει συντελέσει στην εσωτερικοποίηση μέρους του κοινωνικού κόστους της παγκόσμιας ναυτιλίας). Επίσης μελετάται (σ' αυτό το κεφάλαιο) η διάσταση της προστασίας του περιβάλλοντος από ασφαλιστική πλευρά και η ανάγκη της σχετικής ασφαλιστικής ρύθμισης.
- Το έκτο κεφάλαιο παρέχει όλες τις πληροφορίες στον αναγνώστη σχετικά με τις σημαίες ευκολίας (εξέλιξη φαινομένου, χαρακτηριστικά, ορισμός κ.ά.). Στο ίδιο κεφάλαιο αναλύεται και η υπόθεση του πραγματικού κόστους, του ότι δηλαδή οι σημαίες ευκολίας οδηγούν στην μακροπρόθεσμη περίοδο σε υψηλότερο οικονομικό κόστος και ναύλα από ότι θα ήταν αν ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελείτο από μονάδες νηολογημένες υπό εθνικές σημαίες.
- Το έβδομο κεφάλαιο ασχολείται πλέον αποκλειστικά με το ιδιωτικό και κοινωνικό κόστος των σημαιών ευκολίας. Γίνεται λόγος επίσης και για το φαινόμενο της αλληλοπριμοδότησης ανάμεσα στους ρυθμιζόμενους και τους υπό σημαίες ευκολίας εμπορικούς στόλους.
- Το τελευταίο κεφάλαιο (όγδοο) της εργασίας μου, προσπαθώντας να αποδείξει την ορθότητα της υπόθεσης του πραγματικού κόστους των πλοίων υπό σημαίες ευκολίας, ασχολείται με την ρύπανση της θάλασσας που προέρχεται από τα πλοία, με τα ναυτικά ατυχήματα, με την απώλεια ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και με το φαινόμενο της ναυταπάτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι Μεταφορές Βασικός Κλάδος της Παγκόσμιας Οικονομίας

Δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί ότι η σύγχρονη οικονομική ζωή, εξαρτάται σχεδόν ολοκληρωτικά από τις μεταφορές. Η τεράστια σημασία των μεταφορών έγκειται στο ότι αποτελούν τη βάση της ανταλλαγής των αγαθών και συνδέονται άμεσα με την ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπων που μετακινούνται για παραγωγικούς και προσωπικούς σκοπούς. Παράλληλα η ανάπτυξη, η οργάνωση και η ολοένα εξελισσόμενη τελειοποίηση των μεταφορικών μέσων, βρίσκεται σε αλληλεξάρτηση με την ανάπτυξη των εθνικών, οικονομικών, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και της μεταποίησης προωθούν την ανάπτυξη των μεταφορών, αλλά και η τελειοποίηση και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών μέσων, παράγουν άμεσα οικονομικά οφέλη και συμβάλλουν στην οικονομική πρόοδο. Συγκεκριμένα θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα παρακάτω οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη των μεταφορών.

1. - Η επέκταση της καλλιέργειας της γης και της εκμετάλλευσης του υπεδάφους, με τη μεταφορά προσώπων, μηχανικών και άλλων μέσων και με τη δημιουργία οικισμών και πόλεων.
2. - Η δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών κέντρων τα οποία αναπτύχθηκαν σε τόπους που αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους είτε των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων είτε των μεταφορικών μέσων της ξηράς.
3. - Η ανακατανομή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων και η διεύρυνση του καταμερισμού της εργασίας, με τη μεταφορά πρώτων υλών σε περιοχές όπου σπανίζουν, αλλά μπορούν να αξιοποιηθούν λόγω συσσώρευσης κεφαλαίων και τεχνολογικής εξέλιξης ή λόγω παράδοσης και ιδιαίτερων δεξιοτήτων του πληθυσμού ή ακόμα λόγω ύπαρξης εργατικών χεριών.
4. - Η δημιουργία ενιαίων αγορών σε πολύ μεγάλες γεωγραφικές περιοχές και παραπέρα η δημιουργία ενιαίας παγκόσμιας αγοράς, έχει σαν αποτέλεσμα την εξομάλυνση των μεγάλων διαφορών των τιμών των αγαθών και την ισοπέδωση

της τιμής πολλών, με βάση την προσφορά και τη ζήτησή τους. Αυτό συμβαίνει γιατί οι ελλείψεις μιας χώρας ή περιοχής σε ορισμένα αγαθά, ικανοποιούνται με τη μεταφορά αγαθών από άλλες χώρες ή περιοχές, όπου τα αγαθά πλεονάζουν. Ακόμα επιτυγχάνεται σταθεροποίηση ή εξομάλυνση των τιμών των τοπικών αγορών, με τη μεταφορά αγαθών σε περιόδους που παρατηρείται έλλειψη αγαθών λόγω μείωσης της παραγωγής.

5. - Η μείωση του κόστους μεταφοράς συμβάλλει στην μείωση της τιμής των αγαθών, γιατί το κόστος μεταφοράς είναι τμήμα του παραγωγικού κόστους. Οι μεταφορές δηλαδή, μεταφέροντας τα προϊόντα στον τόπο της κατανάλωσης, συνεχίζουν την παραγωγική διαδικασία, γι' αυτό χαρακτηρίζονται και σαν οριζόντια παραγωγή.
6. - Η τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή την επέκταση της παραγωγής και κατανάλωσης ευαίσθητων και φθαρτών προϊόντων. Η αύξηση της ταχύτητας π.χ. των μεταφορικών μέσων και οι εγκαταστάσεις ψύξεως που διαθέτουν, κατέστησαν δυνατή τη μεταφορά ευαίσθητων αγαθών έξω από τον τόπο της παραγωγής τους σε μακρινές αποστάσεις. Χωρίς τα μεταφορικά μέσα, η παραγωγή και η κατανάλωση των αγαθών αυτών θα ήταν αδύνατο να επιδιωχθεί.
7. - Τέλος η ανάπτυξη των μεταφορών προσώπων, φέρνει σε επαφή τους λαούς με αποτέλεσμα τη δημιουργία προϋποθέσεων για μείωση καλλιεργημένων ή «παραδοσιακών» αντιθέσεων, βοηθά τη μεταφορά επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων καθώς και πνευματικών και πολιτιστικών αγαθών. Όλα αυτά συμβάλλουν έμμεσα στην οικονομική πρόοδο των χωρών. Αλλά και η ανάπτυξη των συγκοινωνιών στο εσωτερικό των χωρών, συμβάλλει στην σμίκρυνση της ασυνέχειας της κοινωνίας που παρατηρείται μεταξύ πόλεων και απομακρυσμένων χωριών, οικισμών και ολόκληρων περιοχών.

Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα

Όλα τα μεταφορικά μέσα δεν συνέβαλαν ούτε συμβάλλουν με τον ίδιο τρόπο στην οικονομική ανάπτυξη και την πολιτιστική πρόοδο. Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση στη συμβολή για την επίτευξη των παραπάνω άμεσων και έμμεσων ωφέλιμων αποτελεσμάτων. Και τούτο γιατί ο θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζουν βασικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μεταφορών.

Τέτοια πλεονεκτήματα είναι:

- Οι πρώτες οργανωμένες κοινωνίες έδωσαν πρωταρχική σημασία στην ανάπτυξη θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, και τούτο γιατί η υδρόγειος καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσες. Σε ολική επιφάνεια της γης που υπολογίστηκε σε 510 εκατ. τ. χλμ., η θάλασσα κατέχει τα 355. Η προτεραιότητα αυτή του ανθρώπου στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων οφείλεται ακόμα στην ανώμαλη φυσική διαμόρφωση της επιφάνειας της ξηράς ιδίως στο Βόρειο ημισφαίριο. Οι θαλάσσιοι δρόμοι επομένως παρέμειναν οι ευκολότεροι δρόμοι για την επικοινωνία.
- Με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλότερο κόστος. Η εμφάνιση των σιδηροδρομικών μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή τη μεταφορά μεγάλων όγκων φορτίων, που μπορεί να συγκριθεί με τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων, αλλά και σήμερα το κόστος μεταφοράς των πλοίων είναι μικρότερο και οι μαζικές μεταφορές μεγαλύτερες.
- Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών. Αυτό επιτυγχάνεται τόσο με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή ειδικών πλοίων (ψυγεία, δεξαμενόπλοια κ.ά.) όσο και στην προσαρμογή των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων υποδοχής των πλοίων και των φορτίων.

Για τα παραπάνω πλεονεκτήματα οι θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν την μεγάλη μερίδα των παγκόσμιων μεταφορών. Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα εκτελούν το 75-80% των παγκόσμιων μεταφορών. Ακόμα οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) εισάγουν από τις θαλάσσιες οδούς το 90% των πρώτων υλών που χρησιμοποιεί η βιομηχανία τους.

Η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών

Με την ανάπτυξη των πρώτων ανταλλαγών αναπτύχθηκε και η θαλασσοπλοΐα. Τα πρώτα σκάφη κατασκευάστηκαν από ξύλο και κινούνταν με κουπιά και αργότερα με πανιά. Οι μεταφορές από την ξηρά γίνονταν κυρίως με

ανθρώπους και αχθοφόρα ζώα. Την πρώτη αυτή περίοδο το έργο των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων περιοριζόνταν στην μεταφορά φορτίων μικρών σε όγκο, αλλά μεγάλης αξίας.

Η τεχνική των σκαφών βελτιώνονταν παράλληλα με την ανάπτυξη του εμπορίου και του πολιτισμού. Στην ανάπτυξη των μεσογειακών πληθυσμών των Φοινίκων και των Ελλήνων, σημαντικός παράγοντας υπήρξε η θαλασσοπλοΐα. Το ίδιο συνέβη με την ανάπτυξη και την ακμή του Βυζαντίου και στην συνέχεια των Ρωμαϊκών πόλεων. Από τα τέλη του 15^{ου} αιώνα τα πλοία ταξίδεψαν στον ανοικτό ωκεανό. Την περίοδο αυτή άρχισε η εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων. Με την ανάπτυξη των συναλλαγών, τη διεύρυνση του κοινωνικού καταμερισμού της εργασίας και τη συσσώρευση κεφαλαίων, οι θαλάσσιες μεταφορές διαμορφώνονται σε ανεξάρτητο κλάδο και ειδικεύονται μόνο στις μεταφορές πραγμάτων ή προσώπων.

Τον 16^ο αιώνα ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών διευρύνθηκε σημαντικά. Οι μεταφορές προσώπων και πραγμάτων πέρα από τον Ατλαντικό συντέλεσαν στην ανακατανομή των συντελεστών της παραγωγής, στην εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των νέων χωρών, με τη δημιουργία εξαρτημένων χωρών (αποικιών), που είχε σαν αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη των χωρών της Δυτικής Ευρώπης.

Η χρησιμοποίηση του μετάλλου στην κατασκευή πλοίων αποτέλεσε σταθμό για την παραπέρα ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Από τον 19^ο αιώνα το μέγεθος του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αυξάνεται ραγδαία. Την ίδια εποχή η μεταφορά προσώπων από την Ευρώπη, προς τις νέες χώρες είναι εκπληκτική. Εκατομμύρια άνθρωποι, κυρίως το εργατικό δυναμικό, που λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης πλεόναζε και παρέμεινε άνεργο, μετανάστευσε στις υπερπόντιες χώρες. Από τον 19^ο αιώνα, κυριότεροι σταθμοί στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων μπορούν να χαρακτηρισθούν οι παρακάτω:

- 1) Η **χρησιμοποίηση του μετάλλου** στη ναυπήγηση των πλοίων. Οι σιδηροκατασκευαστές πλωτών μέσων και αργότερα οι κατασκευές από χάλυβα, έκαναν τα πλοία πολύ περισσότερο ανθεκτικά και ασφαλή. Παράλληλα αύξησαν το μέγεθος των πλοίων, και τη μεταφορική τους ικανότητα.
- 2) Η **χρησιμοποίηση του ατμού** στην κίνηση των μηχανών του πλοίου. Την ίδια χρονική περίοδο, δηλαδή στις αρχές του 19^{ου} αιώνα χρησιμοποιούνται ατμομηχανές για την κίνηση, στην αρχή ξύλινων πλοίων και αργότερο μεταλλικών. Αργότερα η απλή ατμομηχανή βελτιώθηκε σημαντικά με την κατασκευή μηχανών και λεβήτων μεγαλύτερης ιπποδύναμης. Προς το τέλος του

19^{οο} αιώνα χρησιμοποιούνται για την κίνηση των πλοίων οι ατμοστρόβιλοι οι οποίοι έχουν μεγάλη ιπποδύναμη και επιτυγχάνουν μεγαλύτερη ταχύτητα. Για την παραγωγή του ατμού χρησιμοποιήθηκε ο γαιάνθρακας, ο οποίος εμφάνιζε σοβαρά μειονεκτήματα, όπως, απασχόληση μεγάλου αριθμού εργατών (ανθρακέων), κατάληψη μεγάλων χώρων στο πλοίο κ.ά. Η εισαγωγή και η χρησιμοποίηση του πετρελαίου αντί του γαιάνθρακα, για καύσιμη ύλη παραγωγής ατμού, βελτίωσε ακόμη περισσότερο τη λειτουργία των πλοίων.

- 3) Η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσεως αποτέλεσε σπουδαίο σταθμό στην κίνηση των πλοίων. Τα πλεονεκτήματα των μηχανών αυτών είναι σημαντικά γιατί μειώνουν το τεχνικό προσωπικό του πλοίου, καταλαμβάνουν μικρό χώρο και η ανάλωση των ποσοτήτων της καύσιμης ύλης είναι μικρότερη από αυτή των ατμομηχανών. Η χρησιμοποίηση των μηχανών εσωτερικής καύσεως επεκτάθηκε γρήγορα στα μικρά και μεσαίου μεγέθους πλοία, αλλά και στα μεγάλα αργότερα.
- 4) Η εισαγωγή σύγχρονων μέσων εξοπλισμού με την χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών οργάνων, τόσο στα όργανα πλεύσης, όσο και στα τηλεπικοινωνιακά μέσα.
- 5) Η χρήση της πυρηνικής ενέργειας οδήγησε στην κατασκευή πυρηνοκίνητων πλοίων. Τα πλοία αυτά εμφανίζουν σοβαρά πλεονεκτήματα αλλά το κόστος κατασκευής και λειτουργίας είναι ακόμη υψηλό. Ακόμη η χρήση πυρηνικών καυσίμων και η λειτουργία πυρηνικού αντιδραστήρα εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους. Η επίλυση πολλών τεχνικών προβλημάτων, ίσως επεκτείνει στην κατασκευή πυρηνοκίνητων πλοίων για τα οποία πολλοί υποστηρίζουν ότι θα είναι τα πλοία του μέλλοντος. Προς το παρόν πάντως το κόστος κατασκευής των πλοίων αυτών παραμένει υψηλό, όπως και το κόστος επάνδρωσης, η οποία απαιτεί εξειδικευμένο πλήρωμα. Σ' αυτά πρέπει να προστεθεί, η αυξημένη δαπάνη των καυσίμων υλών, η οποία δεν έγινε ακόμα δυνατό να μειωθεί ώστε να υποκαταστήσει το πετρέλαιο.

Τα πλεονεκτήματα της πυρηνικής κίνησης είναι η μεγαλύτερη ταχύτητα και η μεγάλη αυτονομία δηλαδή η δυνατότητα του πλοίου να διανύει μεγάλες αποστάσεις χωρίς εφοδιασμό.

Η σημερινή θέση των θαλάσσιων μεταφορών

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος σημείωσε την τελευταία εικοσαετία αύξηση κατά 34% περίπου όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, ενώ η αντίστοιχη αύξηση της χωρητικότητας, σε κόρους ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) έφτασε στο 50%.

Ο εμπορικός στόλος της Υδρογείου περιλάμβανε στο τέλος του 1991, 80.030 πλοία ολικής χωρητικότητας 436 εκατ. κόρων. Το 1973 ο αριθμός των πλοίων ήταν 59.606 και η ολική χωρητικότητά τους ήταν 289,9 εκατ. κόρους. Όπως φαίνεται από τον πίνακα 1 εξέλιξης του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η αύξηση ανακόπτεται το 1980 και μόνο τα τελευταία χρόνια επανέρχεται στα επίπεδα πριν από το 1980. Στο διάστημα 1973-1982 ο εμπορικός στόλος αυξήθηκε κατά 40% ενώ ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών δεν αυξήθηκε αντίστοιχα. Είχε προηγηθεί στη δεκαετία 1963-1973 τριπλασιασμός των θαλάσσιων μεταφορών και μία πλαστή ζήτηση υγρών καυσίμων για δημιουργία αποθεμάτων, που πυροδότησε παραγγελίες ναυπήγησης δεξαμενόπλοιων μεγάλης χωρητικότητας. Η αύξηση αυτή του εμπορικού στόλου δημιούργησε υπερπαραγωγή και υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Παράλληλα παρατηρείται αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, η οποία είναι αποτέλεσμα της τεχνολογικής ανάπτυξης. Για τη μεταφορά ίδιας ποσότητας φορτίων απαιτούνται λιγότερα πλοία. Ο όγκος του διεθνούς εμπορίου δεν αυξάνεται ανάλογα. Έτσι το 1985 ο όγκος αυτός βρισκόταν σχεδόν στα ίδια επίπεδα του 1974. Η μείωση των παγκοσμίων μεταφορών οφείλεται:

- Στην χαμηλή αύξηση της παραγωγής.
- Στην παραγωγή προϊόντων με μικρότερο όγκο πρώτων υλών και στην ανακύκλωση πολλών υλικών.
- Στη χρήση αγωγών για μεταφορά του πετρελαίου και φυσικού αερίου.
- Στη χρησιμοποίηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, που μείωσε τις μεταφορές πετρελαίου.

Ενώ, λοιπόν, παρατηρείται μείωση των παγκόσμιων μεταφορών μέχρι και το 1986, στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο:

- Αυξάνει η μεταφορική ικανότητα των πλοίων. (Για τη μεταφορά ίδιας ποσότητας φορτίων απαιτούνται λιγότερα πλοία)
- Γίνεται πιο αποτελεσματική η αξιοποίηση των πλοίων με την εμφάνιση νέων τύπων, (π.χ. Container Ships, Barge Carriers κ.ά.) με τη χρησιμοποίηση σύγχρονων μηχανημάτων και εξοπλισμού καθώς και βελτιωμένων λιμενικών

εγκαταστάσεων. Όλα αυτά μείωσαν αισθητά το χρόνο φορτοεκφόρτωσης και τον χρόνο πλεύσης.

Το αποτέλεσμα ήταν να απαιτούνται λιγότερα πλοία για τον ίδιο όγκο μεταφερόμενων αγαθών. Αυτό έκανε το πρόβλημα της υπερπαραγωγής πλοίων και της υπερπροσφοράς χωρητικότητας οξύτερο.

Μετά το 1986 παρατηρείται μικρή αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών. Το 1987 π.χ. οι μεταφορές αυξήθηκαν κατά 0,8% ενώ ο εμπορικός στόλος μειώθηκε κατά 1,1%. Η υπερπροσφορά όμως χωρητικότητας συνεχίζεται και τον ίδιο χρόνο υπολογίζεται ότι το πλεόνασμα της χωρητικότητας φθάνει τα 125,7 εκατ. τόνους και αντιπροσωπεύει το 19,9% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Η αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων επιδιώχθηκε βέβαια για να μειώσει το ανά τόνο κόστος του φορτίου. Η μείωση αυτή του κόστους συντελεί στο να παραμένει το πλοίο το φθηνότερο μέσο μεταφοράς. Ακόμη η ναυπήγηση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, μείωσε τα σταθερά έξοδα εκμετάλλευσης της ναυτιλιακής επιχείρησης, γιατί η αύξηση της χωρητικότητας και της μεταφορικής ικανότητας δεν συνιστά και αναλογική αύξηση των γενικών εξόδων εκμετάλλευσης.

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας, η προσφορά σύγχρονων πλοίων καθώς και η προσφορά μειωμένων ναύλων, οδήγησαν τα μεγάλης ηλικίας πλοία σε διαλυτήρια.

Ο ετήσιος όγκος των θαλάσσιων μεταφορών θα αυξηθεί μόνον ελαφρά μέχρι το έτος 2000 όπως προβλέπει το Ινστιτούτο Ναυτιλιακής Οικονομίας και Λογιστικής της Βρέμης. Παράλληλα εκτιμάται ότι μακροπρόθεσμα θα εξακολουθήσει να υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1973 - 1991

Σε εκατ. κ.ο.χ.

ΠΑΓ ΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟ ΛΟΣ		
ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.
1973	59.606	289,9
1974	61.194	311,3
1975	63.724	342,2
1976	65.887	372,0
1977	67.945	393,7
1978	69.020	406,0
1979	71.129	413,0
1980	73.832	419,9
1981	73.864	420,8
1982	75.151	424,7

ΠΑΓ ΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟ ΛΟΣ		
ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.
1983	76.106	422,6
1984	76.068	418,7
1985	76.395	416,2
1986	75.266	404,9
1987	75.240	403,5
1988	75.680	403,4
1989	76.100	410,5
1990	78.336	423,6
1991	80.030	436,0

Παρατήρηση: Περιλαμβάνονται πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.

Πηγή: Περιοδικό «Statistical Tables» των Lloyd's

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η έννοια του πλοίου

Από τεχνική άποψη πλοίο είναι κάθε σκάφος που κινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, η τεχνική έννοια του πλοίου περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

- Την ύπαρξη σκάφους δηλαδή κοίλου σώματος. Δεν αποτελούν, επομένως, πλοίο οι παντός είδους σχεδίες, έστω και αν μεταφέρουν φορτία ή πρόσωπα.
- Την ικανότητα να πλέει στο νερό, δηλαδή να έχει πλοϊμότητα και όχι απλώς να επιπλέει. Δεν περιλαμβάνονται επομένως στην έννοια του πλοίου οι επιπλέουσες αποβάθρες, οι επιπλέοντες φάροι, σημαντήρες κ.ά. Αντίθετα οι γερανοί, οι βυθοκόροι, οι φορτηγίδες κ. ά. που μετακινούνται περιλαμβάνονται στην τεχνική έννοια του πλοίου και χαρακτηρίζονται βοηθητικά ναυπηγήματα.
- Την ικανότητα να εκπληρώνει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό δηλαδή να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα ή να προσφέρει άλλου είδους ναυτιλιακές υπηρεσίες (αλιεία, επισκευή, θαλάσσια αρωγή, ρυμούλκηση κ.ά.).

Από νομοθετική άποψη και σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.), πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.

Από τον παραπάνω ορισμό του Κ.Ι.Ν.Δ., φαίνεται ότι τα στοιχεία της νομοθετικής έννοιας του πλοίου είναι τα εξής:

- Η ύπαρξη σκάφους όπως και στην τεχνική έννοια του πλοίου.
 - Το σκάφος πρέπει να έχει χωρητικότητα καθαρής, τουλάχιστον δέκα κόρους. Έτσι δεν περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου, όλα τα μικρά σκάφη τα οποία έχουν χωρητικότητα κάτω από 10 κόρους.
 - Το σκάφος πρέπει να έχει την ικανότητα και τον προορισμό να κινείται στη θάλασσα. Αυτό σημαίνει ότι:
- α) Δεν αρκεί μόνο να επιπλέει, αλλά απαιτείται ικανότητα πλεύσης (πλοϊμότητα).

β) Η έννοια του πλοίου περιορίζεται μόνο στα θαλασσοπόρα πλοία και δεν περιλαμβάνονται τα ποταμόπλοια.

- Το σκάφος πρέπει να κινείται αυτοδύναμα. Συνεπώς οι φορηγίδες και άλλα σκάφη τα οποία δεν διαθέτουν δική τους κινητήρια δύναμη δεν αποτελούν πλοία σύμφωνα με την έννοια που δίνει στο πλοίο ο Κ.Ι.Ν.Δ.

Για τα πλωτά αυτά ναυπηγήματα (φορηγίδες, πλωτές δεξαμενές κ. ά.) εφαρμόζονται όμως οι διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. που αφορούν, τη ναύλωση, το πλήρωμα, τη μεταβίβαση της κυριότητας, τη σύγκρουση, τη θαλάσσια ασφάλιση, παρότι δεν κινούνται αυτοδύναμα στη θάλασσα και δεν περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ.

Τέλος ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) στο άρθρο 3 μας δίνει τον ακόλουθο ορισμό του πλοίου:

«Πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται επί ύδατος προς μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, θαλάσσια αρωγή, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό».

Τα στοιχεία της έννοιας του πλοίου, σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, είναι δύο:

α) Το σκάφος, δηλαδή κοίλο ναυπήγημα ανεξάρτητα από τη μορφή και το σχήμα και

β) η κίνηση στο ύδωρ (θάλασσες, ποταμούς λίμνες).

Η έννοια του πλοίου λοιπόν που μας δίνει ο Κ.Δ.Ν.Δ. με τον παραπάνω ορισμό, είναι πολύ ευρύτερη από εκείνη που μας δίνει ο Κ.Ι.Ν.Δ., αφού δεν απαιτείται ούτε ορισμένη χωρητικότητα, ούτε αυτοδύναμη μόνο κίνηση αποκλειστικά στη θάλασσα.

Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου

Από τις διατάξεις του Ναυτικού Δικαίου προκύπτουν τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου τα οποία είναι:

- 1) Το πλοίο είναι κινητό πράγμα, αλλά σε πολλές περιπτώσεις εφαρμόζονται κανόνες δικαίου που αφορούν τη ρύθμιση των ακινήτων. Τέτοιες περιπτώσεις είναι:

- Η καταχώρηση των πλοίων στα νηολόγια, τα οποία είναι δημόσια βιβλία, όπως γίνεται αντίστοιχα με τα ακίνητα που καταχωρούνται στα βιβλία μεταγραφών.
- Η αναγνώριση του θεσμού της υποθήκης στα πλοία, όπως γίνεται με τα ακίνητα.
- Η κατάσχεση και η αναγκαστική εκτέλεση στα πλοία είναι ανάλογη με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα ακίνητα.

Η μεταχείριση αυτή των πλοίων από τη νομοθεσία γίνεται επειδή το πλοίο έχει μεγάλη διάρκεια ζωής και μεγάλη αξία.

2) Η εξατομίκευση του πλοίου με γνωρίσματα σταθερά. Τέτοια γνωρίσματα είναι:

- Το όνομα το οποίο αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου.
- Το λιμάνι νηολόγησης το οποίο γράφεται και αυτό υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου μαζί με τον αύξοντα αριθμό νηολογίου.

Τα νηολόγια είναι, όπως είπαμε, ειδικά δημόσια βιβλία τα οποία τηρούνται από τις λιμενικές αρχές. Σ' αυτά καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Οι λιμενικές αρχές μετά τη νηολόγηση εκδίδουν για κάθε πλοίο πιστοποιητικό (ship's certificate of registry) το οποίο αποτελεί βασικό ναυτιλιακό έγγραφο.

Η νηολόγηση του πλοίου μπορεί να γίνει και όταν βρίσκεται ακόμα στο στάδιο ναυπήγησης.

Για ν' αναγνωρισθεί ένα πλοίο σαν ελληνικό πρέπει να είναι γραμμένο στα νηολόγια ελληνικού λιμένα ή λιμένα του εξωτερικού που υπάρχει Ελληνική Προξενική Αρχή. Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει μέσα σ' ένα χρόνο να γίνει μετανηολόγηση του πλοίου σε λιμάνι του εσωτερικού.

Κάθε πλοίο μετά τη νηολόγησή του, μπορεί να πάρει έγγραφο εθνικότητας και να φέρει τη σημαία του κράτους στου οποίου τα νηολόγια είναι γραμμένο.

Συνεπώς, παρατηρούμε ότι η νηολόγηση είναι θεμελιώδης πράξη με την οποία το πλοίο αποκτά την εθνικότητα που επιθυμεί ο ιδιοκτήτης του.

- Η κατηγορία του πλοίου (φορτηγό, επιβατηγό, πολεμικό κ.λ.π.).
- Η χωρητικότητα, δηλαδή ο όγκος των χώρων που διαθέτει το πλοίο, για τις μονάδες μέτρησης της οποίας, θα ασχοληθούμε παρακάτω.
- Η εθνικότητα, η οποία αποκτάται με την εγγραφή του πλοίου στα νηολόγια και προκύπτει από τη σημαία που φέρει.
- Το διεθνές διακριτικό σήμα το οποίο σχηματίζεται με το συνδυασμό 4 γραμμάτων. Τα γράμματα αυτά είναι παρμένα από το διεθνές σηματολόγιο, το οποίο περιλαμβάνει 26 γράμματα. Στην Ελλάδα το διεθνές σήμα δίδεται από τη λιμενική

αρχή του λιμένα νηολόγησης και για τα εμπορικά πλοία το πρώτο γράμμα είναι το Η (Hellas).

Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου

Στην ναυτιλιακή τεχνική και πρακτική, η μέτρηση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου γίνεται με μονάδες όγκου με μονάδες βάρους.

1) Μονάδες μετρήσεως όγκου:

α) Ολική χωρητικότητα (gross tonnage) κ.ο.χ. Είναι ο όγκος όλων των εσωτερικών στεγασμένων χώρων, κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα. Εκφράζεται πάντοτε σε κόρους. Κάθε κόρος ισοδυναμεί με όγκο 100 κυβικών ποδιών ή 2,83 μ3.

β) Καθαρή χωρητικότητα (net tonnage) κ.κ.χ. Είναι ο όγκος των χώρων που προσφέρονται για μεταφορά φορτίου. Εκφράζεται σε κόρους και προκύπτει εάν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθεί ο όγκος των χώρων που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση του πλοίου όπως οι χώροι εξυπηρέτησης του πληρώματος, οι χώροι του μηχανολεβητοστασίου, δεξαμενών καυσίμων και έρματος, αποθηκών κ.ά..

2) Μονάδες μέτρησης βάρους:

α) Νεκρό βάρος (deadweight) dwt: Είναι το συνολικό βάρος σε τόννους του φορτίου, των εφοδίων, των καυσίμων, των τροφίμων, των επιβατών και του πληρώματος, που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, χωρίς να υπερβεί τη γραμμή φορτώσεως (load line). Η γραμμή φορτώσεως δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα και σημειώνεται στα πλευρά του πλοίου με το σήμα Ø. Ο τόννος με τον οποίο γίνεται η μέτρηση του νεκρού βάρους, ισοδυναμεί με 2.240 λίμπρες ή 1.016 κιλά. Γίνεται φανερό από τα παραπάνω ότι, ο ναυλωτής προκειμένου να μεταφέρει βαρύ φορτίο (π.χ. σιδηροϋλικά) εξετάζει το dwt (νεκρό βάρος) του πλοίου, ενώ όταν πρόκειται να μεταφέρει ογκώδες φορτίο, εξετάζει τους κ.ο.χ.

β) Ικανότητα ωφέλιμου φορτίου. Είναι το καθαρό βάρος του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, εάν από το συνολικό βάρος δηλ. το dwt, αφαιρεθούν τα βάρη που μεταφέρει το πλοίο για την εξυπηρέτηση των αναγκών του (καύσιμα, εφόδια κ.λ.π.).

Η απώλεια της ελληνικής ιθαγένειας συνεπάγεται για το πλοίο τα εξής:

- Διαγραφή του από το ελληνικό νηολόγιο και αφαίρεση του δικαιώματος να φέρει την ελληνική σημαία.
- Άρση της έννομης προστασίας από το ελληνικό δίκαιο.
- Απώλεια των προνομίων που δίνονται στα πλοία με ελληνική σημαία.

Η σημαία των πλοίων

Όπως αναφέραμε η εθνικότητα ενός πλοίου αποκτάται με την εγγραφή στα νηολόγια της χώρας του λιμανιού εγγραφής. Η Λιμενική Αρχή χορηγεί το έγγραφο εθνικότητας και το πλοίο πρέπει να φέρει υποχρεωτικά τη σημαία της χώρας στην οποία ανήκει. Με τη νηολόγηση, το πλοίο καλύπτεται από το νομικό καθεστώς της χώρας του, οπουδήποτε κι' αν βρίσκεται (εσωτερικό ή εξωτερικό). Η ύψωση της σημαίας συνδέεται με μια σειρά δικαιώματα και υποχρεώσεις του πλοίου το ποίο επεκτείνει ουσιαστικά το έδαφος της χώρας, της οποίας φέρει τη σημαία, πέρα από τα χωρικά της ύδατα.

Η επιλογή της χώρας που θα νηολογηθεί το πλοίο γίνεται από τον πλοιοκτήτη. Κάθε κράτος ορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχει το πλοίο για να μπορεί να εγγραφεί στα νηολόγια του και να υψώσει τη σημαία του.

Σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας

Σημαία ευκολίας λέγεται η σημαία του κράτους εκείνου που παρέχει πλήρη ελευθερία ή καθιερώνει ελάχιστους κανόνες για θέματα ασφάλειας του πλοίου και παρέχει ακόμα άλλα προνόμια σε πλοία ξένης ιδιοκτησίας.

Σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ « σημαίες ευκολίας είναι οι σημαίες των χωρών (όπως η Λιβερία, ο Παναμάς, η Ονδούρα και η Κостаρίκα), των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα με όσα ισχύουν σε άλλες χώρες, στις οποίες, το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς και συνεπάγεται βαριές υποχρεώσεις».

Οι κυριότερες διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχουν οι χώρες αυτές είναι:

- 1) Αποφυγή οικονομικών επιβαρύνσεων.
- 2) Αποφυγή συνθηκών και όρων απασχολήσεως των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.

..//..

- 3) Επιτρέπουν να είναι πλοιοκτήτες και διαχειριστές των εμπορικών πλοίων της, πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας.
- 4) Η εγγραφή στον νηολόγιο είναι εύκολη και γίνεται σ' ένα Προξενείο της χώρας που βρίσκεται στο εξωτερικό.
- 5) Οι φόροι επί των εσόδων των πλοίων είναι χαμηλοί.
- 6) Επιτρέπεται η επάνδρωση των πλοίων με ξένους ναυτικούς (η ελληνική νομοθεσία προστατεύει τον έλληνα ναυτικό, επιτρέποντας κατ' εξαίρεση μόνο τη ναυτολόγηση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία σε ποσοστό μέχρι 25% της οργανικής συνθέσεως - η σύνθεση δηλ. που καθορίζεται σύμφωνα με Προεδρικά Διατάγματα, που εκδίδονται σύμφωνα με εξουσιοδότηση του ΚΑΝΔ για κάθε κατηγορία πλοίων - και εφ' όσον δεν προσφέρονται έλληνες ναυτικοί για ναυτολόγηση).
- 7) Η χώρα νηολόγησης είναι κατά κανόνα μια μικρή δύναμη. Έτσι έχουμε το παράδοξο η Λιβερία να εμφανίζεται πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο χωρίς καμία ναυτική παράδοση, με προσφερόμενο κίνητρο την σχεδόν πλήρη φορολογική απαλλαγή των πλοίων.

Κατηγορίες πλοίων

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας συνδέθηκε με την εξειδίκευση και τον καταμερισμό του έργου των θαλασσιών μεταφορών, που έγινε παράλληλα με την αύξηση των μεγεθών των πλοίων και την αύξηση της ταχύτητας.

Η εξειδίκευση στις θαλάσσιες μεταφορές σημαίνει την κατασκευή πλοίων προσαρμοσμένων στις ανάγκες και τις ιδιότητες του φορτίου. Η ναυπήγηση τέτοιων πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου.

Οι κυριότερες κατηγορίες πλοίων ανάλογα με το αντικείμενο της μεταφοράς και τη διαρρύθμιση των χώρων χρήσεως είναι:

1) Φορτηγά πλοία. Είναι αυτά που προορίζονται για μεταφορές φορτίων και ανάλογα με το είδος του φορτίου, την εκτέλεση ή μη δρομολογιακών γραμμών ή τη δομή του πλοίου, διακρίνονται:

α) Ξηρού φορτίου τα οποία είναι:

- ελεύθερα φορτηγά πλοία * - tramps (φορτίο χύδην - ομοειδές).
- φορτηγά πλοία γραμμών (liners) που εξυπηρετούν τις ανάγκες μεταφορών καθορισμένης δρομολογιακής γραμμής.

* Ελεύθερο (φορτηγό) πλοίο: Είναι κάθε πλοίο συνολικής χωρητικότητας πάνω απο 10.000 τόννους νεκρού βάρους που στη μακροπρόθεσμη περίοδο δεν έχει ένα καθορισμένο δρομολόγιο και το οποίο μεταφέρει κυρίως ξηρά φορτία εις χύδην σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις και από ένα ή περισσότερα λιμάνια σ' ένα ή περισσότερα λιμάνια.

β) Υγρού φορτίου τα οποία είναι:

-Δεξαμενόπλοια, πετρελαιοφόρα (tankers), υγραεροφόρα (gas carriers), οινόφορα.

γ) Μικτού φορτίου

δ) Πλοία ειδικών φορτίων τα οποία αποτελούν παραπέρα εξειδίκευση των ελεύθερων φορτηγών πλοίων και των πλοίων γραμμών (liners).

Τέτοια πλοία είναι τα μεταλλοφόρα, τα γαιανθρακοφόρα, τα πλοία για μεταφορά ξυλείας (timber carriers), χαρτοπολτού, πλοία, ψυγεία κ.α.

2) Επιβατηγά πλοία. Είναι τα πλοία που από την κατασκευή τους έχουν προορισμό τη μεταφορά επιβατών και διακρίνονται παραπέρα σε πλοία:

- Αμιγή επιβατηγά όπως ωκεανοπόρα, ακτοπλοϊκά..
- Μικτά τα οποία διαθέτουν χώρους και για μεταφορές πραγμάτων (π.χ. Μεταναστευτικά).
- Επιβατηγά περιηγητών και τουριστικών πλόων.
- Επιβατηγά οχηματαγωγά.

3) Πλοία ειδικού προορισμού. Είναι πλοία κατασκευασμένα για να εξυπηρετούν τις ανάγκες και τις ιδιότητες ειδικών φορτίων ή να εξυπηρετούν ειδικούς σκοπούς. Τα πλοία αυτά είναι:

- Πλοία ψυγεία
- Αλιευτικά, φαλινοθηρικά.
- Επιστημονικά (ωκεανογραφικά, μετεωρολογικά).
- Τεχνικά (πλοία ποντίσεως καλωδίων, φάρόπλοια).
- Πλοία αναψυχής και εκπαιδευτικά.

4) Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας. Τα πλοία αυτά αποτελούν βοηθητικά μέσα των πλοίων και των λιμένων ή εξυπηρετούν συμπληρωματικά τις θαλάσσιες μεταφορές και τέτοια είναι:

- Τα πλωτά ναυπηγήματα δηλαδή βυθοκόροι, φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί κ.ά.
- Τα βοηθητικά πλοία ανοικτής θάλασσας, όπως παγοθραυστικά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, πλοηγίδες.
- Τα πλοία μεσογειακών υδάτων (ποταμόπλοια, λιμενόπλοια).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Φορτοεκφόρτωση σε τόνους ανά ώρα για διάφορους τύπους πλοίων	
Κλασικό φορτηγό πλοίο γενικού φορτίου	5-60
Οχηματαγωγό (RO-RO)	400-500
Πλοίο για μικρά CONTAINERS (20 ποδών)	700-1600
Πλοίο για μεγάλα CONTAINERS (40 ποδών)	1000-2400
Φορτηγιδοφόρο (BARGE CARRIER)	1500-3000

Ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου

1. Έγγραφο εθνικότητας: Εκδίδεται από τη Λιμενική Αρχή μετά την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο και αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου.
2. Πιστοποιητικό καταμετρήσεως: Εκδίδεται από την Αρχή που έκανε την καταμέτρηση ή τον νηογνώμονα και δείχνει την χωρητικότητα και τις διαστάσεις του πλοίου.
3. Πιστοποιητικά ασφαλείας: Εκδίδονται από την Αρχή ή τον νηογνώμονα που διενήργησε την επιθεώρηση του πλοίου.
4. Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως: Εκδίδονται από την αρχή ή τον νηογνώμονα και πιστοποιεί την γραμμή φορτώσεως του πλοίου.
5. Ναυτολόγιο: Αποδεικνύει την κατάρτιση της σύμβασης προσλήψεως του πληρώματος.
6. Το Ημερολόγιο γέφυρας: Είναι βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο και χρησιμεύει για την εγγραφή μετεωρολογικών ενδείξεων, παρατηρήσεων και γεγονότων που αφορούν την ναυσιπλοΐα, το πλοίο, τους επιβάτες και το φορτίο.
7. Ημερολόγιο μηχανής: Είναι βιβλίο που τηρείται από τον α΄ Μηχανικό και χρησιμεύει δια την εγγραφή γεγονότων που αφορούν την λειτουργία των μηχανών, λεβήτων, τα καύσιμα και την κατανάλωση.
8. Ημερολόγιο ασυρμάτου: Σ' αυτό ο ασυρματιστής καταχωρεί γεγονότα που αφορούν την λειτουργία ασύρματου τηλεγράφου.
9. Ποινολόγιο: Βιβλίο του πλοίαρχου στο οποίο καταχωρούνται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται από τον πλοίαρχο στα μέλη του πληρώματος.

..//..

Ναύλωση πλοίου

Η οικονομική αυτή πράξη της ναύλωσης, είναι ίσως η σπουδαιότερη συναλλαγή στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η ναύλωση είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση με την οποία ο πρώτος συμβαλλόμενος (πλοιοκτήτης, διαχειριστής, εφοπλιστής) που λέγεται εκναυλωτής, αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στο δεύτερο συμβαλλόμενο, που λέγεται ναυλωτής, το πλοίο για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Για τη διάθεση αυτή του πλοίου ο εκναυλωτής εισπράττει αντάλλαγμα το οποίο λέγεται ναύλος (Freight). Το ύψος του ναύλου είναι θέμα συμφωνίας μεταξύ των δύο μερών και υπόκειται στους οικονομικούς νόμους της προσφοράς και ζήτησης. Οι τιμές των ναύλων σχηματίζονται στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Λονδίνου, Ν. Υόρκης, Τόκιου) τις λεγόμενες διεθνείς ναυλαγορές, όπου συγκεντρώνονται από τα διάφορα μέρη του κόσμου οι αιτήσεις και οι προσφορές για θαλάσσιες μεταφορές.

Το μεγαλύτερο κέντρο ναυλώσεων είναι το Baltic Exchange του Λονδίνου. Οι τιμές των ναύλων επηρεάζονται από την τιμή των καυσίμων, τη μεταβολή ισοτιμίας των νομισμάτων, τους τοπικούς πολέμους που προκαλούν ελλείψεις, τις καιρικές συνθήκες και άλλους παράγοντες.

Η σύμβαση της ναύλωσης αποδεικνύεται από ιδιωτικό έγγραφο, το ναυλοσύμφωνο (Charter party). Πολλές φορές αντί του ναυλοσύμφωνου εκδίδεται σχετικό «σημείωμα κλεισίματος» (booking note) από τον πράκτορα* το οποίο περιλαμβάνει τους βασικούς όρους της ναυλώσεως και υπογράφεται από τους δύο συμβαλλόμενους.

Η ναύλωση των φορτηγών πλοίων, που δεν εκτελούν τακτικές γραμμές, καθώς και δεξαμενόπλοιων γίνεται με τους εξής τρόπους:

1. Ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια (Voyage charter).
2. Ναύλωση για μία χρονική περίοδο (time charter).
3. Χρονοναύλωση πλοίου χωρίς πλήρωμα (Bareboat ή Demise charter).

* Ναυτικός πράκτορας: είναι επαγγελματίας ο οποίος αναλαμβάνει την εξυπηρέτηση του πλοίου στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

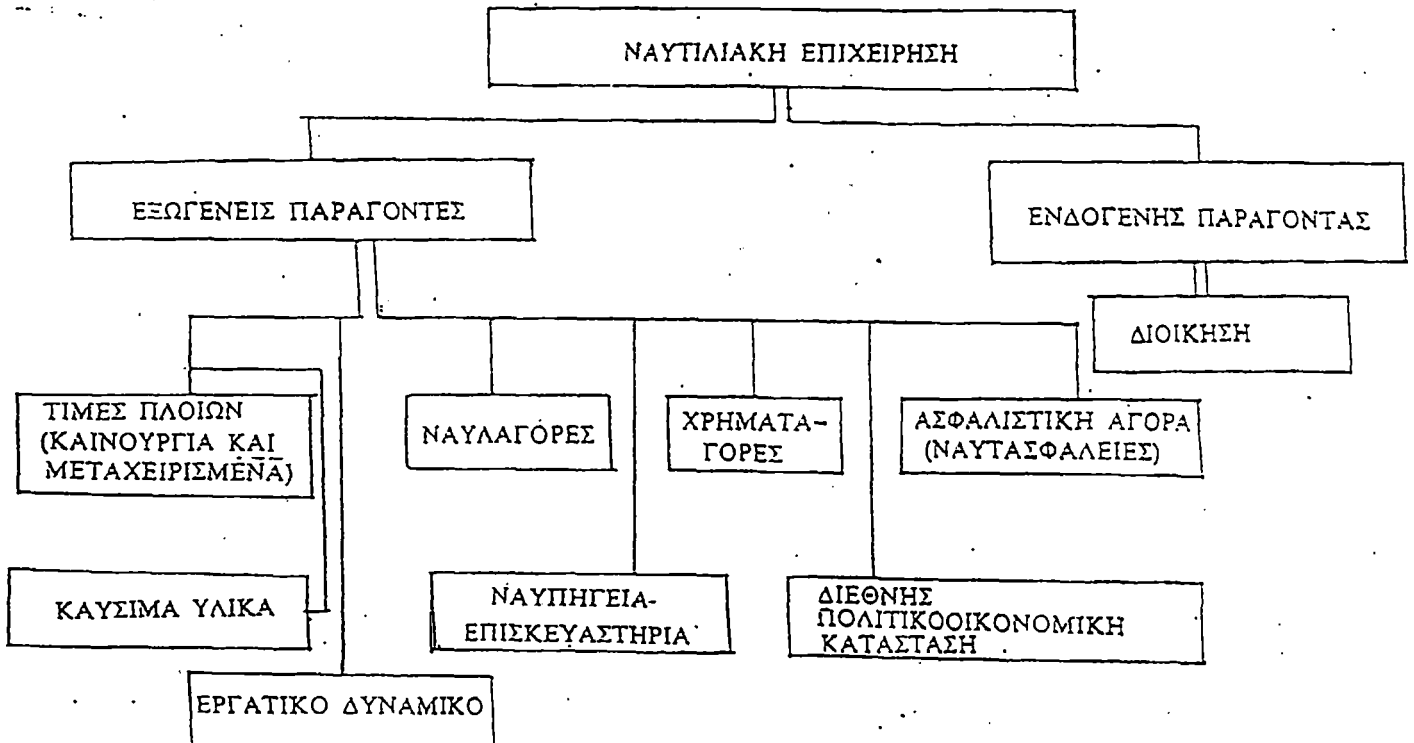
Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ - ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση

Εκείνο που κάνει τη σύγχρονη ολοκληρωμένη ναυτιλιακή επιχείρηση να διαφέρει κάπως από τις άλλες βιομηχανικές επιχειρήσεις είναι ο αριθμός και οι διαστάσεις των μεταβλητών που προσδιορίζουν την εξέλιξή της. (Βλέπε διάγραμμα 1). Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι διαστάσεις αυτών των μεταβλητών είναι παγκόσμιες.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Παράγοντες που επιδρούν στην λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης



Όπως φαίνεται από το διάγραμμα, οι παράγοντες που επιδρούν στη λειτουργία και εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να χωριστούν σε ενδογενείς και εξωγενείς.

Ο ενδογενής παράγων είναι ουσιαστικά ένας, δηλαδή η διοίκηση της επιχείρησης:

Εδώ αρκεί να σημειώσουμε ότι από την οικονομική και τεχνική αποδοτικότητα ή μη της διοίκησης, πολλά εξαρτώνται για το μέλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης. Για αυτόν τον λόγο, πολλοί από τους εφοπλιστές που είναι ιδιοκτήτες επιχειρήσεων μικρού ή ακόμη και μεσαίου μεγέθους προτιμούν οι ίδιοι να ασκούν όχι μόνο τη γενική εποπτεία, ως επιχειρηματίες, αλλά και μέρος των καθημερινών καθηκόντων της διοίκησης. Η περίπτωση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας περιέχει πολλά παραδείγματα σχετικά με το σημείο αυτό.

Μέρος της πληροφόρησης για τους εξωγενείς παράγοντες, που πρέπει να υπολογιστούν στη λήψη αποφάσεων από την επιχείρηση, μπορεί να προέρχεται από τον τομέα της διοίκησης. Αλλά η ίδια η επιχείρηση, που παίρνει τις αποφάσεις, ανεξάρτητα αν αυτή αποτελείται από τον παραδοσιακό Captain of Industry ή το σύγχρονο manager, πρέπει να έχει τις δικές της πρώτες πηγές πληροφόρησης. Και δεν είναι λίγοι οι παράγοντες που πρέπει να έχει υπόψη του το management της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η γνώση για τις τάσεις όσον αφορά την τιμή της αγοραπωλησίας των νέων και παλιών πλοίων, για τις τιμές των καυσίμων, για τις υπάρχουσες διαφορές όσον αφορά το κόστος των επισκευών στην παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική αγορά, καθώς επίσης οι τάσεις όσον αφορά την τιμή των ασφαλιστρών στις κύριες αγορές για ναυτασφάλειες, τα επιτόκια και οι αυξομειώσεις όσον αφορά την αξία των κύριων κυκλοφοριών, αποτελούν βασική προϋπόθεση για την λήψη σωστών αποφάσεων. Επιπρόσθετα, η κάθε επιχείρηση επιζητεί την γνώση της διεθνούς πολιτικής και οικονομικής κατάστασης. Ως γνωστόν η γνώση αυτή επηρεάζει τις προσδοκίες της. Και όλα αυτά είναι απαραίτητα για να μπορεί να παίξει ο επιχειρηματίας σωστά το παιχνίδι της ναυλαγοράς, που είναι η κύρια πηγή της προσόδου μιας επιχείρησης, αν αυτή είναι πραγματικά ναυτιλιακή επιχείρηση. Ας σημειωθεί επίσης ότι το κέντρο λήψης αποφάσεων της επιχείρησης πρέπει να έχει μια γενική ιδέα των τάσεων κ.λ.π. όσον αφορά την αγορά εργατικού δυναμικού, η οποία διεθνοποιείται ολοένα και περισσότερο. Τα επιμέρους ζητήματα σχετικά με το πληρώματα, τη μισθοδοσία, τις συμβάσεις κ.λ.π. είναι θέμα της διοίκησης της επιχείρησης.

Με λίγα λόγια, η ναυτιλιακή επιχείρηση συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα σε περισσότερες αγορές απ' ότι η χερσαία βιομηχανική επιχείρηση, που παράγει ένα ή δύο προϊόντα.

Η Ναυτιλία, το Κράτος και η Εθνική Οικονομία

Για μια σειρά από λόγους, αλλά κυρίως χάρη στο γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς και Ελληνικής ναυτιλίας συναλλάσσεται σε παγκόσμιες ναυλαγορές, ο ρόλος της βιομηχανίας αυτής στην οικονομική ανάπτυξη των ναυτιλιακών χωρών έχει μείνει σχετικά άγνωστος.

Στο διάστημα του αιώνα μας η διεθνής και ελληνική εμπορική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από ταχεία ανάπτυξη.

Για να εικονίσουμε απλούστερα τη σχέση ναυτιλίας με το κράτος και την εθνική οικονομία χρησιμοποιούμε ως βασικό παράδειγμα σ' αυτήν την παράγραφο την περίπτωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου είναι σημαντικά μεγαλύτερος από το μέσο όρο ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου. Έτσι, η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία εξελίσσεται στο διάστημα του αιώνα μας και ιδιαίτερα στο διάστημα των τελευταίων δεκαετιών ως μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές ναυτιλίες στον κόσμο - όσον αφορά τη χωριτικότητα της -. Η υποδομή της όμως μέσα στον ελληνικό χώρο παραμένει υπανάπτυκτη, τα δε σκάφη της δεν αποτελούν μεγέθη μεγάλης κεφαλαιουχικής έντασης.

Βασικά, ο σκοπός αυτής της παραγράφου είναι να καταδείξει ότι σε όλο το χρονικό διάστημα της παραπάνω θετικής εξέλιξης για τον τόπο μας, και σε αντίθεση με ότι μπορεί να πιστευεται από σημαντικό μέρος του διεθνούς και ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου, η σχέση ναυτιλίας-κράτους και εθνικής οικονομίας ήταν πάντα αντικειμενικά υπαρκτή και σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη του τόπου.

Με λίγα λόγια, η συμβολή της ναυτιλίας προς την εθνική οικονομία και τα οικονομικά του κράτους μπορεί να συνοψιστεί ως εξής:

Εισροή ξένου συναλλάγματος (Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρχεται στην Ελλάδα χάρις στην εξαγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών, αποτελεί έναν άδηλο πόρο σημαντικό για την ελαχιστοποίηση του παθητικού του ισοζυγίου πληρωμής της. Και μη ξεχνάμε βέβαια ότι σε όλο το διάστημα της μεταπολεμικής περιόδου, το Ελληνικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα έχει σημειώσει μία αυξητική τάση). Απασχόληση εργατικού δυναμικού (ναυτεργατικού, διαχειριστικού και επιχειρηματικού). Συμβολή στην ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, χρηματιστικών ιδρυμάτων, ναυτασφαλειών, επιχειρήσεων πρακτόρευσης και προμηθειών, φορολογικά και λοιπά έσοδα.

Από την άλλη πλευρά, η συμβολή της εθνικής οικονομίας και του κράτους προς την ναυτιλία μπορεί να συνοψισθεί με λίγα λόγια στα παρακάτω:

Προσφορά ανειδίκευτου και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Μέτρα οικονομικής αρωγής, έμμεσης ή άμεσης. Μέτρα δημοσιοοικονομικά. Μέτρα θεσμικά και διοικητικά. Μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα. Μέτρα ανάπτυξης ναυτιλιακής υποδομής. Διαφύλαξη φορτίων.

Από ιστορική άποψη, ως χαρακτηριστικά παραδείγματα θα μπορούσε να αναφέρει κανείς την κρατική συμπαράσταση σε κρίσιμες στιγμές της ελληνικής ναυτιλιακής εξέλιξης: Την ίδρυση της ελληνικής ατμοπλοΐας (1850) και την κυβερνητική βοήθεια για την αγορά των 100 LIBERTIES (1945).

Υπάρχει λοιπόν στενή σχέση ανάμεσα στη Ναυτιλία, το Κράτος και την Ελληνική Οικονομία. Το ίδιο συμβαίνει και σε περιπτώσεις άλλων Εθνικών Εμπορικών Ναυτιλιών.

Ας προσπαθήσουμε τώρα να εξηγήσουμε το παράδοξο του υπάρχοντος φετίχ και διεθνώς, αλλά περισσότερο στην νοοτροπία ελληνικών ναυτιλιακών κύκλων, ότι δεν υπάρχει αναγκαιότητα κρατικού παρεμβατισμού στην ναυτιλία και ότι το καθεστώς του απόλυτα ελεύθερου ανταγωνισμού αποτελεί το μοναδικό παράγοντα που συνετέλεσε στο σημερινό στάδιο της ανάπτυξης της.

Για μεγάλο χρονικό διάστημα, τόσο η διεθνής όσο και η ελληνική εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα ο επιχειρηματικός κύκλος, χαρακτηρίζεται από μία σχετικά συντηρητική συμπεριφορά, όσον αφορά τα μέτρα ρύθμισης που λαμβάνονται από κυβερνητικούς και ημι-κυβερνητικούς οργανισμούς.

Η συνεχής προσπάθεια της συντήρησης ενός τρόπου τινά εκσυγχρονισμένου καθεστώτος *Laisser faire- Laisser passer* φαίνεται να αποτελεί έναν από τους κύριους στόχους των διαφόρων εθνικών εφοπλιστικών οργανώσεων, καθώς και του Περιοδικού και του Καθημερινού Τύπου, που εκφράζει τις απόψεις του.

Τα παρακάτω ιστορικά γεγονότα ενδέχεται να έχουν συντελέσει σε αυτήν τη συντηρητική επιχειρηματική συμπεριφορά.

Η διεθνής και η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχουν αναπτυχθεί μέσα στα πλαίσια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και μέσα στα πλαίσια αγορών με διεθνείς διαστάσεις, όπου ο κρατικός παρεμβατισμός ή ρύθμιση σε ειρηνικές περιόδους είναι πολύ πιο δύσκολα από ότι σε άλλες περιπτώσεις βιομηχανιών ή μεταφορικών επιχειρήσεων, που λειτουργούν μέσα σε πλαίσια αγορών με εθνικές ή περιφερειακές διαστάσεις. Επιπρόσθετα, στην περίπτωση άλλων διεθνών μεταφορικών βιομηχανιών, όπως π.χ. οι διεθνείς εναέρια μεταφορές, το εθνικό κράτος μπορεί να έχει παίξει έναν σημαντικά μεγαλύτερο ρόλο στην ανάπτυξή τους, τόσον όσον

αφορά τον τομέα των επενδύσεων όσο και τον τομέα της κεφαλαιουχικής συσσώρευσης. Συνεπόμενα, ο κρατικός παρεμβατισμός είναι εξ' αρχής μεγαλύτερος και γίνεται ευκολότερα αποδεκτός.

Τελικά, για μία σειρά από ιστορικούς λόγους, υπάρχει στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία μία μεγάλη παράδοση αυτορύθμισης. Το σύστημα των διασκέψεων, οι νηογνώμονες, η οργάνωση των ναυτασφαλειών, το Βαλτικό Κέντρο, και τα προτεινόμενα σχέδια σταθεροποίησης τοννάζ, αποτελούν μερικά από τα παραδείγματα αυτής της αυτορύθμισης. Παρ' όλ' αυτά, όπως αναφέραμε, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αναπτυχθεί μέσα σε ένα περιβάλλον, το οποίο χαρακτηρίζεται από λιγότερη κρατική ρύθμιση από ότι άλλες βιομηχανίες. Επιπρόσθετα, όσον αφορά την ελληνική περίπτωση, θα πρέπει να λάβει κανείς υπόψη του ότι για λόγους ιστορικούς η ελληνική ναυτιλιακή ανάπτυξη χαρακτηρίζεται και από το γεγονός ότι έχει πραγματοποιηθεί έξω από τον ελληνικό χώρο. Πιθανόν, αυτά τα ιστορικά γεγονότα να εξηγούν το παράδοξο της ύπαρξης του φετίχ στο καθεστώς ενός *laissez faire - laissez passer* που προαναφέραμε.

Όμως στον οικονομολόγο είναι γνωστό ότι οι οικονομίες όλων των χωρών του κόσμου καθώς και η διεθνής οικονομία συμπεριλαμβάνουν και τομείς που αυτορυθμίζονται από το μηχανισμό της αγοράς και δημοσιοοικονομικούς τομείς. Γνωρίζουμε ότι μια « Ελεύθερη οικονομία » είναι η οικονομία εκείνη που το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής προορίζεται για την αγορά, η οποία είναι σχετικά ελεύθερη από τον κυβερνητικό παρεμβατισμό. Ως γνωστόν, στην περίπτωση μιας τέτοιας οικονομίας η κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων καθορίζεται από τις αποφάσεις για την παραγωγή, τις πωλήσεις και τις αγορές που λαμβάνονται από τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά που συμμετέχουν στην αγορά αυτή.

Γνωρίζουμε επίσης ότι το αντίθετο μιας οικονομίας που ρυθμίζεται από την ελεύθερη αγορά είναι μια οικονομία που σχεδιάζεται από την κεντρική κυβερνητική αρχή. Ως γνωστόν, στην περίπτωση αυτή όλες οι αποφάσεις για την κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων λαμβάνονται από την κεντρική κρατική αρχή και έτσι οι επιχειρήσεις παράγουν και τα νοικοκυριά καταναλίσκουν σύμφωνα με τις αποφάσεις της κεντρικής αρχής. Στην περίπτωση μιας τέτοιας οικονομίας, το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής αφορά το δημοσιοοικονομικό τομέα.

Όμως μέχρι σήμερα και σε όλο το διάστημα που καλύπτεται από την επιστήμη της οικονομικής ιστορίας δεν υπήρξε ποτέ τέτοιο πράγμα όπως η απόλυτα ελεύθερη οικονομία της αγοράς ή η απόλυτα σχεδιασμένη οικονομία. Στην πραγματικότητα, όλες οι εθνικές οικονομίες αλλά και η διεθνής οικονομία είναι μικτές. Έτσι, μερικές από τις αποφάσεις για την κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων λαμβά

νονται από τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά και άλλες από τις κεντρικές κυβερνητικές αρχές. Οι διαφορές που υπάρχουν είναι ουσιαστικά διαφορές βαθμού και στόχων και όχι διαφορές ύπαρξης δύο διαμετρικά αντιτιθεμένων μοντέλων. Με άλλα λόγια, στην περίπτωση μερικών οικονομιών, η επίδραση των κυβερνητικών αρχών είναι σημαντικά μικρότερη από ότι στην περίπτωση άλλων οικονομιών.

Σήμερα οι διεθνείς ναυλαγορές είναι με τον τρόπο τους παράδειγμα μικτής οικονομίας, όπου για μια σειρά από λόγους οι κεντρικές ναυτιλιακές και διεθνής αρχές παίζουν ολοένα και μεγαλύτερο ρόλο. Θα θεωρούσε κανείς ότι η ιστορική αυτή αλήθεια θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη τόσο από τον επιχειρηματικό, όσο και από τον κρατικό παράγοντα, στη διαμόρφωση της πολιτικής τους.

Έχει ιδιαίτερη σημασία να γίνει αντιληπτό ότι ζούμε σε μία περίοδο μικτής οικονομίας, όσον αφορά τον διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Εισαγωγή

Η παράδοση της ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων και του φορτίου από ορισμένους κινδύνους είναι μακρά και ουσιαστικά αρχίζει από την αρχαιοελληνική περίοδο (Κώδικας της Ρόδου). Αντίθετα η ασφάλιση για τα πληρώματα και γενικά για ζημιές έναντι «τρίτων μερών» είναι σχετικά νέος θεσμός που ολοκληρώνεται στην μεταπολεμική περίοδο.

Ο στόχος της ασφαλιστικής κάλυψης από μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι φυσικά η ελαχιστοποίηση του κόστους γι' αυτήν σε περίπτωση μιας ζημίας και ακόμη περισσότερο ενός σοβαρού ατυχήματος ή μιας καταστροφής. Συντίνει όμως η κάλυψη αυτή, όπως θα δούμε αργότερα, στην εσωτερικοποίηση μέρους του κοινωνικού κόστους ενός τέτοιου περιστατικού.

Ένα πλοίο όταν πρόκειται να παραδοθεί από τα ναυπηγεία εις την ναυτιλιακή επιχείρηση ή αν πρόκειται για αγοροπωλησία έτοιμου πλοίου από μια ναυτιλιακή επιχείρηση σε άλλη ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να καλυφθεί ασφαλιστικά ακριβώς την ώρα της παράδοσής του. Διαφορετικά το πλοίο αναπόφευκτα θα θεωρείται εις την ναυλαγορά σαν ένα «πειρατικό πλοίο». Περισσότερο να σημειωθεί ότι για να ασφαλιστεί ένα πλοίο πρέπει να έχει ταξινομηθεί «classed» από ένα νηογνώμονα διεθνούς κύρους όπως π.χ. το Αγγλικό Lloyd's ή το Αμερικανικό Bureau κ.λ.π.

Μπορεί να ταξινομήσουμε συνοπτικά τις διάφορες ασφαλίσεις για τις οποίες πρέπει να φροντίσει το management της ναυτιλιακής επιχείρησης ως εξής:

α) Ναυτασφάλειες (Marine Insurance)

Η ναυτασφάλεια η οποία βασίζεται επί της συνολικής αγοραίας αξίας του πλοίου καλύπτει την ναυτιλιακή επιχείρηση για διάφορους κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά το σκάφος και την μηχανή του πλοίου. Οι κίνδυνοι για τους οποίους καλύπτεται το πλοίο συμπεριλαμβάνονται εις το ασφαλιστικό συμβόλαιο, καθώς και οι αιτίες από τις οποίες μπορεί να προέλθει μια αβαρία στο πλοίο.

Συνήθως όλα τα ναυτασφαλιστικά συμβόλαια (policies) καλύπτουν την ναυτιλιακή επιχείρηση για περιπτώσεις ολικών απωλειών ή ολικών τεκμαρτών απωλειών όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι δεν πρόκειται για περίπτωση ναυταπάτης. Το πλοίο επίσης καλύπτεται ασφαλιστικά και για τυχόν άλλες ζημιές που μπορεί να προέρχονται από ορισμένες συγκεκριμένες αιτίες που αναφέρονται εις το ναυτασφαλιστικό συμβόλαιο.

Οι καλυπτόμενες από τους ασφαλιστές (underwriters) αξίες των πλοίων είναι συνήθως μεγάλες και για αυτό τον λόγο η συνολική ναυτασφάλεια ενός πλοίου δεν μπορεί να αποτελέσει ευθύνη για έναν ή δύο μόνον ασφαλιστές. Εξ' ου και η ανάγκη της ύπαρξης της ασφαλιστικής-μεσιτικής επιχείρησης.

Έτσι κάθε management ή ναυτιλιακό γραφείο μιας πεπειραμένης ναυτιλιακής επιχείρησης έχει το δικό του ασφαλιστικό μεσίτη με τον οποίο επικοινωνεί για την ασφάλιση των πλοίων και την ανανέωση της ναυτασφάλειας. Το management πληροφορείται από τον μεσίτη για τις τρέχουσες τιμές και όρους της ασφάλισης των πλοίων στις διάφορες διεθνείς ασφαλιστικές αγορές. Μετά την ανταλλαγή των πρώτων ιδεών ο μεσίτης του οποίου η αμοιβή βασίζεται σε προμήθειες επί των ασφαλιστρών αποτελείται σε διάφορους ασφαλιστές (underwriters).

Ο ασφαλιστής ο οποίος καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του πλοίου καλείται ο leading underwriter. Η τιμή για την κάλυψη του πλοίου η οποία προτείνεται από τον leading underwriter εις την ναυτιλιακή επιχείρηση δια μέσου του ασφαλιστικού μεσίτη είναι εκείνη με την οποία συνήθως έχουν συμφωνήσει και οι υπόλοιποι ασφαλιστές οι οποίοι καλύπτουν μικρότερο μέρος της αξίας του πλοίου.

B) Ασφάλιση ναύλου

Η ασφάλιση του μεταφερόμενου φορτίου σε ένα πλοίο αφορά τους φορτωτές και όχι την ναυτιλιακή επιχείρηση. Επομένως είναι η επιχείρηση των φορτωτών η οποία πρέπει να ασφαλιστεί για την ολική ή μερική απώλεια του φορτίου όπως επίσης και για άλλους κινδύνους που συντελούν σε ζημιές ή αλλοιώσεις του φορτίου.

Επομένως όταν λέμε ασφάλιση ναύλου εννοούμε ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να ασφαλιστεί για την πληρωμή ναύλου ιδιαίτερα όταν ο ναύλος δεν είναι προπληρωτέος. Τέτοιου είδους ασφάλισεις αναλαμβάνονται τόσο από τους underwriters όσο και από τις αλληλασφάλειες.

Γ) Αλληλασφάλειες (clubs)

Οι αλληλασφάλειες δεν είναι κερδοσκοπικές επιχειρήσεις. Είναι απλώς θεσμοί εις τους οποίους συμμετέχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό την κάλυψή τους για ζημιές σε τρία μέρη (third parties). Φυσικά για να μπορέσει να λειτουργήσει αποτελεσματικά μια αλληλασφάλεια η πρόσοδος από τα ετήσια ασφάλιστρα (που στην προκειμένη περίπτωση δεν καλούνται premiums αλλά calls) πρέπει να φροντίσει να υπάρχει θετική διαφορά ανάμεσα στην πρόσοδο και το κόστος της επιχείρησης. Στην προκειμένη περίπτωση τα στοιχεία του κόστους είναι οι αποζημιώσεις για τις απαιτήσεις των μελών και το κόστος της διαχείρισεως του CLUB.

Τα κύρια στοιχεία κάλυψης από την αλληλασφάλεια είναι τα παρακάτω: Ασθένειες πληρωμάτων, τραυματισμοί πληρωμάτων, δραπετεύσεις κ.λ.π. Ζημιές σε τρία μέρη όπως λ.χ. λιμένες, φορτία, πετρελαιοκηλίδες κ.λ.π. . Στις περιπτώσεις πολλών από τα CLUBS υπάρχει και μια ρήτρα (omniubs clause) βάσει της οποίας με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του CLUB μπορεί να αποζημιωθούν ναυτιλιακές επιχειρήσεις και για άλλες ζημιές σε τρία μέρη οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται σαφώς στις ρήτρες του ασφαλιστικού συμβολαίου.

Τέτοια CLUBS υπάρχουν αρκετά στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες π.χ. Αγγλία, Αμερική, Νορβηγία κ.λ.π. αλλά δεν υπάρχουν στην Ελλάδα. Έτσι οι σοβαρές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ασφαλίζονται σε ξένες αλληλασφάλειες.

Η αντίληψη ότι οι αλληλασφάλειες είναι ολιγοπωλιακές κερδοσκοπικές επιχειρήσεις δεν ευσταθεί και αυτό γιατί όπως προαναφέρθηκε παραπάνω ο κύριος στόχος τους δεν είναι η μεγιστοποίηση του ιδιωτικού κέρδους. Ο πεπειραμένος manager μια ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει να γνωρίζει ότι έχει να φροντίσει και για άλλες ασφαλίσσεις που βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα καλύπτουν κινδύνους που σχετίζονται με την απασχόληση του τοννάζ το οποίο διαχειρίζεται.

Π.χ. όταν ένα πλοίο μεταφέρει φορτία σε γεωγραφικές περιοχές και σε χρονικά διαστήματα που είναι ενδεχόμενο να υπάρχουν πάγοι πρέπει να καλυφθεί για αυτόν τον κίνδυνο του μεγάλου εχθρού της λαμαρίνας του πάγου, πληρώνοντας επασφάλιστρα (breaking of warranties). Το ίδιο και όταν ένα πλοίο μεταφέρει φορτία επικίνδυνα ή σε ζώνες που θεωρούνται πολεμικές.

Ας σημειωθεί ότι μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει επίσης να ασφαλιστεί και για πολεμικές καταστάσεις (war risks insurance) όπως επίσης και για το διαχειριστικό εξοπλισμό κ.λ.π.

Η εργασία του ασφαλιστικού τμήματος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης όσον αφορά την ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων καθώς και την προετοιμασία απαιτήσεων για αποζημιώσεις οφειλόμενες σε γενικές αβαρίες, ειδικές αβαρίες, ζημιές σε «τρίτα μέρη» κ.λ.π. είναι υψηλού τεχνικού επιπέδου και δεν αφορά το περιεχόμενο του συγγράμματος αυτού.

Μερικές Γενικές Παρατηρήσεις

Στο κεφάλαιο αυτό έγινε μία σύντομη ανασκόπηση για τις ναυτασφαλίσεις.

Η ύλη αυτή πολύ απέχει από το να είναι μία διεξοδική ανάλυση της παγκόσμιας ναυτασφαλιστικής αγοράς και ιδιαίτερα των κέντρων της ναυτασφαλιστικής δραστηριότητας όπως το Lloyds του Λονδίνου.

Ως ένα μεγάλο βαθμό τα κέντρα αυτά έχουν ανταποκριθεί στο ρόλο τους. Όμως οι σύγχρονες εξελίξεις πείθουν τον παρατηρητή ότι χρειάζεται περισσότερη δημοσιότητα και διαφάνεια στα δεδομένα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Κάτι τέτοιο θα οδηγούσε όχι μόνο στη μείωση της αλληλοπριμοδότησης, για την οποία θα αναφερθούμε παρακάτω, αλλά και στην ελαχιστοποίηση του κοινωνικού κόστους της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η ελληνική ναυτασφαλιστική αγορά βρίσκεται ακόμη, ως γνωστό, σε ένα υποτυπώδες στάδιο ανάπτυξης ενώ πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή καλύτερα οι ίδιοι οι επιχειρηματίες συμμετέχουν στους διεθνείς ασφαλιστικούς οργανισμούς είτε ως ασφαλιστές είτε ως διευθυντές ασφαλιστικών επιχειρήσεων, π.χ. στην αγορά του Λονδίνου, συμμετέχουν ολοένα περισσότερο και ως ασφαλιστές του Lloyd's και ως διευθυντές σε αρκετά από τα πιο σημαντικά clubs.

Θα ήταν πολύ θετικό εάν υπήρχε περισσότερη συνεργασία ανάμεσα στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη των ναυτασφαλιστικών εργασιών μέσα στον ελληνικό χώρο. Κάτι τέτοιο όχι μόνο θα εμπλούτιζε την ελληνική ναυτιλιακή υποδομή αλλά και θα έδινε και δυνατότητα στην ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση ν' ασκήσει μεγαλύτερο έλεγχο στο σημαντικό αυτό στοιχείο του κόστους της εκμετάλλευσης των ελληνικής προέλευσης πλοίων.

Σημειώσεις για τους Νηογνώμονες

Η έννοια της ασφάλισης των πλοίων σχετίζεται με τον θεσμό των νηογνωμόνων μιας και ο θεσμός αυτός είναι κατά κάποιον τρόπο ο εγγυητής της ασφάλειας των πλοίων και της λειτουργίας τους. Επομένως θα ήταν σωστό να δοθεί μία σύντομη περιγραφή και ανάλυση του θεσμού αυτού.

Ως γνωστό η ανάγκη για κανόνες ασφαλείας εις τον ναυτιλιακό χώρο έγινε φανερή εις τους ναυτικούς από την εποχή της αρχαιότητας. Από τότε και μέχρι σήμερα η ανάγκη αυτή σε ένα μεγάλο ή μικρό βαθμό αντιμετωπίζεται με την ύπαρξη κανόνων για την κατασκευή, την συντήρηση των πλοίων καθώς και για την προστασία του φορτίου και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με την Ναυτιλία. Ας σημειωθεί σαν παρένθεση ότι οι υπάρχοντες κανόνες για την προστασία του ανθρώπινου κεφαλαίου που εργάζεται στα πλοία δεν υπήρξαν ποτέ και δεν είναι ακόμη ιδεώδεις.

Με την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου από τον 18^ο αιώνα και πέρα, ιδιαίτερα στον Ατλαντικό ωκεανό και την Μαύρη θάλασσα, δημιουργήθηκε η ανάγκη ελέγχου του κατά πόσον τηρούνται οι σχετικοί κανόνες. Έτσι γεννήθηκε και ο θεσμός των νηογνωμόνων καθώς επίσης - εν μέρει για τον ίδιο λόγο - και των Υπουργείων Ναυτιλίας ή Συγκοινωνιών των διαφόρων ναυτιλιακών κρατών με ειδικά τμήματα για τον έλεγχο των πλοίων με βάση τους υπάρχοντες κανόνες. Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι οι νηογνώμονες αποτελούν κλασσικό παράδειγμα θεσμών αυτορύθμισης που προέκυψε μέσα από το σύνολο των οργανωμένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η δικαιοδοσία των νηογνωμόνων μπορεί να προσδιοριστεί συνοπτικά όπως παρακάτω:

α) Καθορισμός κανόνων επί τη βάσει των οποίων γίνεται η κατάταξη των πλοίων εις κλάσεις.

Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό διαρκή αναθεώρηση για να ανταποκρίνονται πάντοτε προς τις απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων.

Ο νηογνώμων παρακολουθεί και ελέγχει το θέμα της ταξινομήσεως των πλοίων κατά την κατασκευή και την διενέργεια των περιοδικών επιθεωρήσεων.

β) Έγκριση των σχεδίων και προδιαγραφών των προς ναυπήγηση πλοίων.

Η υποχρέωση αυτή προϋποθέτει και την συνεχή παρακολούθηση από επιθεωρητή του νηογνώμονος της ναυπήγησης του πλοίου έτσι που να ανταποκρίνεται πλήρως προς τις απαιτήσεις των σχετικών κανόνων.

γ) Παρακολούθηση της καταστάσεως των πλοίων.

Οι υπάρχοντες κανόνες προϋποθέτουν μια ειδική επιθεώρηση των πλοίων κάθε 4 χρόνια όπου επιθεωρούνται και επισκευάζονται ή συντηρούνται όλα τα μέρη του σκάφους και της μηχανής υπό την εποπτεία επιθεωρητού του νηογνώμονος. Επίσης υπάρχει και η υποχρέωση των ετησίων επιθεωρήσεων δια τους λέβητες και τον εξοπλισμό ασφαλείας των πλοίων. Πάντοτε υπό την εποπτεία επιθεωρητού του νηογνώμονος.

δ) Έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας για τα πλοία.

Τόσο μετά το τέλος της ναυπήγησης όσο και μετά το τέλος των επιθεωρήσεων οι νηογνώμονες χορηγούν πιστοποιητικά σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης «Περί Ασφαλείας της Ζωής εν θαλάσσει» (1948) και των σχετικών διεθνώς συμφωνημένων βελτιώσεων.

Τα διάφορα πιστοποιητικά που χορηγούνται εις την πλοιοκτήτρια επιχείρηση από τους νηογνώμονες όπως π.χ. πιστοποιητικά χωρητικότητας, ασφαλείας κ.λ.π. χρησιμοποιούνται από τις διάφορες κυβερνήσεις των ναυτιλιακών κρατών για την χορήγηση των υπό του κράτους εγκεκριμένων πιστοποιητικών.

Εις τις περιπτώσεις μερικών κρατών με υψηλά οργανωμένη ναυτιλιακή υποδομή π.χ. Αγγλία τα σχετικά πιστοποιητικά μπορεί να χορηγηθούν απ' ευθείας από τα αρμόδια Υπουργεία.

Για να μπορέσει ένα υψηλά οργανωμένος νηογνώμονας ν' ανταποκριθεί εις τις λειτουργίες που προαναφέρθηκαν σε μια εποχή μεγάλων τεχνολογικών αλλαγών προϋποτίθεται κάποια ταξινόμηση του παγκόσμιου στόλου καθώς και έρευνα σχετική με τις εξελίξεις τόσο εις νέους τύπους σκαφών που ζητούνται από τις διάφορες ναυτιλιακές βιομηχανίες όσο και εις τα μέσα καύσεως.

Έτσι εις την περίπτωση των υψηλά οργανωμένων νηογνώμωνων όπως π.χ. του Lloyd's δύο επιπρόσθετες λειτουργίες είναι:

α) Δημοσίευση ετησίων καταλόγων και στατιστικών πληροφοριών γενικότερου ναυτιλιακού περιεχομένου και

β) Έρευνα προς επίτευξη περαιτέρω βελτιώσεων εις την κατασκευή των πλοίων και των μηχανών αυτών.

Ας σημειωθεί ότι οι λειτουργίες αυτές συνδέονται εν μέρει με την ίδια την ανάγκη της ίδρυσης των νηογνώμωνων που ήταν και είναι η σωστή πληροφόρηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων πελατών για τα υπάρχοντα πλοία και τα μελλοντικά πλοία.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από τους κανόνες ασφαλείας οι ίδιοι οι νηογνώμονες δεν ασχολούνται με ρυθμίσεις που αφορούν την προστασία του ανθρώπινου κεφαλαίου που εργάζεται εις τα πλοία.

Εις την κορυφή της οργανωτικής τους δομής, δηλαδή διοικητικά συμβόλαια κ.λ.π. υπάρχουν στελέχη που προέρχονται κυρίως από τους πλοιοκτήτες τους τεχνικούς τους ασφαλιστές κ.ο.κ. Δεν συμπεριλαμβάνονται όμως στελέχη που προέρχονται από τον κύριο οργανωτικό φορέα που εκπροσωπεί το ανθρώπινο κεφάλαιο δηλαδή τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών.

Δεν θα ήταν περιττό να σημειωθεί ότι όλες οι εργασίες που εκτελούνται από τους νηογνώμονες γίνονται επί αμοιβή. Υπάρχει δηλαδή μια τιμή για τις επιχειρήσεις αυτές για κάθε ξεχωριστή λειτουργία τους, είτε παρακολούθηση ναυπήγησης είναι αυτή είτε εποπτεία ειδικής επιθεώρησης κ.λ.π. για να τηρούνται οι κανόνες.

Έτσι θα πρέπει να επισημανθεί ότι ουσιαστικά οι οργανισμοί αυτοί είναι ανταγωνιζόμενα ολιγοπώλια που εισέρχονται εις την αγορά κατά κανόνα σε μικρή κλίμακα γιατί δεν μπορεί να ανταγωνιστούν με τα μεγάλα ολιγοπώλια πρώτα γιατί δεν έχουν την αναγκαία υποδομή και δεύτερο γιατί δεν μπορεί εύκολα να πραγματοποιήσουν τις οικονομίες κλίμακος που είναι δυνατές στα μεγάλα ολιγοπώλια. Έτσι οι υπηρεσίες τους είναι κατώτερης ποιότητας και κύρους.

Αυτό όμως τείνει να συμβαίνει και στην περίπτωση των μεγάλων ανταγωνιζομένων ολιγοπωλίων και καμιά φορά καταλήγει σε ελαστική εφαρμογή των κανόνων. Το πόσο όμως ένας νηογνώμονας κύρους μπορεί να είναι ελαστικός εις την τήρηση των κανόνων εξαρτάται από μια σειρά οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

«Ανακεφαλαίωση»

Στο προηγούμενο κεφάλαιο δόθηκε μία σύντομη περιγραφή των ασφαλιστικών μηχανισμών με τους οποίους συναλλάσσεται η ναυτιλιακή επιχείρηση. Φυσικά, όπως σημειώθηκε, οι ναυτασφαλιστικές επιχειρήσεις είναι ιδιωτικοί οργανισμοί και συμμετέχουν στην αγορά αυτή με στόχο την μεγιστοποίηση της προσόδου τους. Από την άλλη πλευρά οι αλληλασφάλειες, δηλαδή τα Clubs είναι επίσης ιδιωτικοί οργανισμοί που όμως όπως προαναφέρθηκε, δεν αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση της ιδιωτικής τους προσόδου αλλά στη προστασία των συμμετοχόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και επίσης τη δημιουργία των αναγκαίων αποθεμάτων για το σκοπό αυτό.

Περαιτέρω να σημειωθεί ότι επίσης αποσκοπούν στην κάλυψη του διαχειριστικού τους κόστους και γενικά του συνολικού κόστους της λειτουργίας τους.

Υπάρχουν σημαντικές ενδείξεις πως στην ιστορική περίοδο η ανάπτυξη των παραπάνω θεσμών έχει συντελέσει στην εσωτερικοποίηση μέρους του κοινωνικού κόστους της παγκόσμιας ναυτιλίας. Μ' άλλα λόγια το αποτέλεσμα της ύπαρξης των θεσμών αυτών παρά τις ατέλειες τους υπήρξε θετικό. Πιο συγκεκριμένα ο αριθμός των ναυτικών ατυχημάτων θα ήταν μεγαλύτερος εάν όλα αφήνονταν στην αυτορύθμιση των ναυλαγορών χωρίς την ύπαρξη των παραπάνω θεσμών καθώς επίσης και των νηογνωμόνων.

Μια Ορθολογική Προσέγγιση I

Όμως εκτός από την προηγούμενη περιγραφή είναι δυνατόν κάποιος οικονομολόγος να θέσει για συζήτηση το παρακάτω ερώτημα: Ποιος είναι σήμερα ο λόγος για την ύπαρξη ασφαλιστικής ρύθμισης;

Προφανώς η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι ότι όταν η ρύθμιση αυτή στοχεύει στο να έχουν περισσότερα άτομα περισσότερη ασφάλεια (δηλαδή να είναι

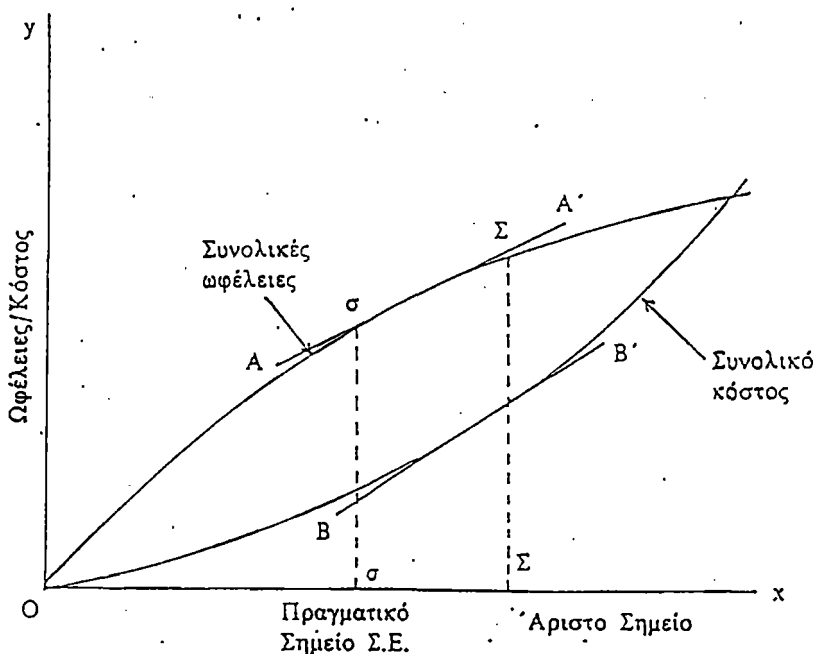
σε καλύτερη θέση), από ότι θα ήταν αν δεν υπήρχε η ρύθμιση αυτή, τότε αυτή θα πρέπει να υπάρχει. Και τούτο γιατί η ύπαρξη των θεσμών αυτών σημαίνει ότι κατά πάσα πιθανότητα οι ωφέλειες στην παγκόσμια κοινότητα των εθνών θα ήταν μεγαλύτερες από το βραχυπρόθεσμο κόστος που θα υπέκειντο οι ασφαλιζόμενες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, και στη μακροπρόθεσμη περίοδο όλα θα ήταν σε καλύτερη θέση απ' ότι θα βρίσκονταν αν δεν υπήρχε ασφαλιστική ρύθμιση και ασφαλιστικό κόστος για την ναυτιλιακή επιχείρηση.

Από γενική άποψη ο στόχος κάθε ρυθμιστικού συστήματος ασφάλειας πρέπει να είναι η ελαχιστοποίηση του κοινωνικού κόστους της παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Όπως φαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα 2 θεωρητικά μπορεί να υπάρχει ένα άριστο σημείο ασφάλειας, ή να έχει δαπανηθεί μεγαλύτερο ποσό για ασφαλιστικούς σκοπούς απ' ότι προϋποθέτει η επίτευξη του άριστου σημείου από τη καθαρή ωφέλεια που θα προκύψει θα είναι μικρότερη απ' αυτή θα προέκυπτε στο άριστο σημείο Σ.Σ. του διαγράμματος. Σχετικά μπορούμε να σκεφθούμε την πίεση που ασκούν διάφορες ναυπηγικές επιχειρήσεις σε ναυτιλιακές τέτοιες πλοιογόνες πλοία για την τοποθέτηση διαφόρων τεχνικών ευκολιών σε αυτά που δείχνει τόσο απαραίτητες από την ασφαλιστική άποψη. Μπορούμε ακόμα να σκεφτούμε, την εποχή που δεν υπήρχαν διεθνώς συμπεφωνημένοι κανόνες για τη μέτρηση της παραγωγικής ικανότητας των πλοίων, ότι δηλαδή εκείνα τα πλοία που φόρτωναν μικρότερες ποσότητες φορτίων από τ' άλλα όμοια πλοία λόγω της δεδηλωμένης χωρητικότητάς τους έχαναν για « λόγους ασφαλείας » μέρος της παραγωγικής τους ικανότητας και κατά συνέπεια το μέσο μεταφορικό τους κόστος ήταν ανώτερο από αυτό που προϋποτίθετο για την επίτευξη του άριστου σημείου ασφάλειας, όσον αφορά την μεταφορά φορτίων.

Όμως μπορεί να υπάρχουν καταστάσεις, όπως και υπάρχουν σήμερα πολλές τέτοιες, που το επίπεδο ασφάλειας είναι σημαντικά χαμηλότερο από το άριστο σημείο, η συνολική δαπάνη ή κόστος για την ικανοποίηση των ασφαλιστικών ρυθμίσεων είναι μικρότερη, αλλά και οι ωφέλειες που προκύπτουν απ' αυτή είναι σημαντικά μικρότερες όπως μας δείχνει η γραμμή σσ στο διάγραμμα 2 ενώ κοινωνικό κόστος είναι σημαντικά μεγαλύτερο απ' ότι θα ήταν εάν όλα βρίσκοντο στο άριστο σημείο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

Το κόστος και οι Ωφέλειες της Ασφαλιστικής Ρύθμισης



Προφανώς προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου ενός γενικά αποδεκτού ικανοποιητικού επιπέδου ασφαλείας είναι η παροχή κινήτρων μ' άλλα λόγια αμοιβών για τις πλέον αποδοτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Άς σημειωθεί με τον όρο αποδοτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εννοούμε εκείνες τις επιχειρήσεις οι οποίες έχουν ένα υψηλό ασφαλιστικό επίπεδο και επομένως, κατά κανόνα, το συνολικό ασφαλιστικό κόστος αυτών είναι κατά τι μεγαλύτερο από τις αποζημιώσεις τις οποίες ενδέχεται να πληρώνουν σ' αυτές οι ασφαλιστικοί οργανισμοί. Όμως για να μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο πραγματικότητα είναι αναγκαία και η επιβολή προστίμων (ή επασφαλιστρων) για εκείνες τις επιχειρηματικές μονάδες που έχουν χαμηλό ασφαλιστικό επίπεδο.

Είναι διεθνώς γνωστό ότι τα στατιστικά δεδομένα σχετικά με την απώλεια ζωής στη θάλασσα δεν είναι ούτε πλήρη ούτε συγκρίσιμα μεταξύ τους. Έτσι δεν

είναι δυνατό με βάση αυτά τα στατιστικά δεδομένα προσθέτοντας π.χ. τα ναυτικά ατυχήματα ή απώλειες των εθνικών στόλων να βρει κανείς ένα στατιστικά ακριβές σύνολο για την απώλεια ζωής ή γενικότερα για το κόστος των ατυχημάτων αυτών. Άς σημειωθεί ότι μερικές από τις χώρες οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα των σημαιών ευκολίας αρνούνται να δώσουν στοιχεία για την απώλεια ζωής ή γιατί δεν τα γνωρίζουν ή γιατί πιθανόν να μην θέλουν ν' αποκαλύψουν το υψηλό κοινωνικό κόστος του νηολογίου τους.

Περαιτέρω να σημειωθεί ότι σε καμιά άλλη βιομηχανία δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, δηλαδή σχεδόν πλήρης ανυπαρξία στατιστικών δεδομένων για την απώλεια ζωής.

Θα νομίζαμε ότι ενώ συνεχίζεται αυτή η κατάσταση της ανυπαρξίας στατιστικών δεδομένων το μέγεθος των ναυτικών ατυχημάτων θα μπορούσε να θεωρηθεί σαν μια πρόχειρη ένδειξη της απώλειας ζωής κατά νηολόγιο, τύπο πλοίου, ηλικία πλοίου κ.λ.π.. Πάντως η ανυπαρξία στατιστικών δεδομένων είναι ένα ζήτημα που θα πρέπει και μπορεί να λυθεί με τη βοήθεια των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών (I.M.O., I.L.O.) των νηογνωμόνων και των ναυτασφαλειών.

Μία Ορθολογική Προσέγγιση II

(Η Οικολογική Ασφάλεια στο Ναυτιλιακό Χώρο)

Τα όσα αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους μπορούσε να θεωρηθούν σαν μια « παραδοσιακή » ορθολογική προσέγγιση του ζητήματος της ασφαλιστικής ρύθμισης στο ναυτιλιακό χώρο. Και λέμε παραδοσιακή γιατί δεν είναι παρά μόνο δυο δεκαετίες περίπου από τον καιρό που μερικά στελέχη του ναυτιλιακού χώρου αρχικά, μ' άλλα λόγια επιχειρηματίες, συνδικαλιστές ακαδημαϊκοί καθώς και μερικοί αξιωματικοί της γέφυρας και της μηχανής άρχισαν να συνειδητοποιούν το γεγονός ότι οι ωκεανοί και γενικά οι θάλασσες του πλανήτη μας δεν αποτελούν ποσότητες που ισούται με το άπειρο, αλλά αντίθετα αποτελούν σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο.

Επιπρόσθετα η ανησυχία και οι διαπιστώσεις θαλασσοπόρων ερευνητών και ακόμη απλών ναυτεργατών, όταν συναντούσαν στο « πέλαγος » για μεγάλες αποστάσεις λύμματα πετρελαίου έφεραν το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης στο προσκύνιο.

Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι η έννοια της ασφάλειας δεν μπορεί παρά να

συμπεριλαμβάνει όχι μόνο το σκάφος, το φορτίο και τη ζωή των αξιωματικών, του πληρώματος και των επιβατών, αλλά επίσης και το θαλάσσιο περιβάλλον που αποτελεί σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο, τόσο για την παγκόσμια ναυτιλία, όσο και για την παγκόσμια κοινότητα των εθνών.

Σαν παρένθεση θα ήθελα ν' αναφέρω την άποψη ειδικών της ναυτιλιακής οικονομικής ότι, δεν θα είναι πολύς καιρός ακόμα που θα γίνει φανερό ότι καθαρές θάλασσες αποτελούν προϋπόθεση για μία παγκόσμια αποδοτική και προσοδοφόρα ναυτιλία, ενώ αντίθετα ρυπαμένες θάλασσες αποτελούν προϋπόθεση για μια μη αποδοτική και σε μεγάλο βαθμό υψηλού ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους ναυτιλία.

Η ανάγκη για ασφαλιστική ρύθμιση σχετικά με το περιβάλλον άρχισε να φαίνεται και από την ίδια τη ζωή:

Ζωντανό παράδειγμα αποτελούν οι αποφάσεις του I.M.O. στο Διεθνές Συνέδριο για τα ναυαγосωστικά (International Convention on Salvage, April 1989) όπου το κύριο σημείο την νέας σύμβασης και των αλλαγών αυτής των Βρυξελλών (1910) αφορά τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η όλη φιλοσοφία των αλλαγών στη νέα σύμβαση διέπεται από αυτό το κεντρικό σημείο, δηλαδή τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Παραθέτουμε τις δύο πρώτες παραγράφους του άρθρου 14 σχετικά με την έννοια της « ειδικής αποζημίωσης »:

« 1. Εάν ο ναυαγосώστης έχει προβεί σε ναυαγосωστικές επιχειρήσεις σχετικά μ' ένα πλοίο που το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο του αποτελούσε κίνδυνο για περιβαντολλογική ζημία και δεν μπορούσε να κερδίσει αποζημίωση γι' αυτό σύμφωνα με το άρθρο 13 η οποιαδήποτε άλλη ισότιμη αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο αυτό, τότε θα δικαιούται ειδική αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη του πλοίου ίση με τα έξοδά του όπως αυτά ορίζονται παρακάτω στο άρθρο αυτό.

2. Εάν υπό τις παραπάνω περιστάσεις ο ναυαγосώστης με τις ναυαγосωστικές επιχειρήσεις του έχει παρεμποδίσει ή ελαχιστοποιήσει τη ζημία στο περιβάλλον η υλική αποζημίωση που δικαιούται να λαμβάνει από τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τη παράγραφο 1, μπορεί ν' αυξηθεί μέχρι το μέγιστο σημείο των 30% του κόστους των επιχειρήσεων αυτών » (δηλαδή 30% πάνω από το κόστος των επιχειρήσεων.

Συμπεράσματα

Ο σκοπός του κεφαλαίου αυτού ήταν να καταδείξει την ανάγκη της ύπαρξης ασφαλιστικής ρύθμισης στο ναυτιλιακό χώρο και να υποδείξει μία ορθολογική προσέγγιση από τη σκοπιά του οικονομολόγου για το θέμα αυτό.

Τονίσθηκε ιδιαίτερα η ανάγκη της ύπαρξης στατιστικών δεδομένων σχετικά με το κοινωνικό κόστος της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Ιδιαίτερα όσον αφορά την απώλεια ζωής, τις περιβαντολλογικές ζημιές κ.λ.π..

Τελικά μελετήθηκε και η διάσταση της προστασίας του περιβάλλοντος απ' ασφαλιστική πλευρά και η ανάγκη της σχετικής ασφαλιστικής ρύθμισης. Περιττό να σημειωθεί ότι μια τέτοια ρύθμιση παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα όπως π.χ. το θέμα της « περιορισμένης ευθύνης » του επιχειρηματία, το θέμα « ποιός θα πληρώνει για ποιόν ; » κ.ο.κ. που δεν είναι σκοπός μας να εξετάσουμε στο σύγγραμμα αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Σχετικά με την εξέλιξη του φαινομένου

Όπως θα γίνει ίσως φανερό από τη συζήτηση και ανάλυση αυτού του κεφαλαίου, από κοινωνικοοικονομική άποψη, ο θεσμός των Σημαίων Ευκολίας είναι ένα από τα πιο σημαντικά φαινόμενα του αιώνα μας στο ναυτιλιακό χώρο.

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να μελετηθούν το κόστος και οι ωφέλειες του θεσμού των Σημαίων Ευκολίας.

Επομένως, σ' αυτό το κεφάλαιο θα σχολιάσουμε το θεσμό πρώτα στη « παραδοσιακή του μορφή » και κατόπιν θα μελετηθούν οι επιπτώσεις σ' άλλα νηολόγια.

Υπάρχουν άφθονα ιστορικά δεδομένα για να υποστηρίξουν την άποψη ότι, οι μετακινήσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τη μια σημαία στην άλλη είναι τόσο παλιό φαινόμενο όσο και η δημιουργία των σύγχρονων εθνικών κρατών και σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως π.χ. η ελληνική, έχουν προηγηθεί της δημιουργίας τους.

Έτσι, αν πάρουμε τα πρώτα παραδείγματά μας από το γεωγραφικό χώρο της ανατολικής Μεσογείου, αρχίζοντας από την εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριότητα της Πελοποννήσου κατά το 18^ο αιώνα, μπορούμε να πούμε με την βεβαιότητα ότι η σημαία ενός πλοίου δεν αποτελούσε συγκεκριμένη ένδειξη της πλοιοκτησίας ή της υπηκοότητας του πλοιάρχου, που μπορεί να ήταν και ο πλοιοκτήτης. Πλοιοκτήτες που ήταν υπήκοοι ισχυρών εθνικών κρατών χρησιμοποιούσαν τη δική τους εθνική σημαία σαν μέσο προστασίας των πλοίων τους. Όλα τα πλοία π.χ. που ανήκαν σε γαλλικά συμφέροντα και απασχολούνταν στη γεωγραφική περιοχή της Πελοποννήσου κατά το 18^ο αιώνα, χρησιμοποιούσαν τη γαλλική σημαία. Από την άλλη πλευρά, όλα τα εφοπλιστικά συμφέροντα που προέρχονταν από το πολιτειακό κράτος της Γένοβας και απασχολούνταν στην ίδια γεωγραφική περιοχή, χρησιμοποιούσαν επίσης τη γαλλική σημαία. Αλλά όταν αργότερα το γαλλικό κράτος αύξησε τα προξενικά τέλη, τα γενοβέζικα πλοία μεταφέρθηκαν στην αυστριακή σημαία. Η αυστριακή σημαία χρησιμοποιόταν επίσης από ναπολιτάνικα πλοία, που απασχολούνταν στους νότιους λιμένες της περιοχής.

Επιπρόσθετα υπάρχουν ιστορικά δεδομένα, που καταδείχνουν ότι μερικά πλοία μεταφέρονταν από τη μια σημαία στην άλλη εν πλω, δηλαδή στο διάστημα του ταξιδιού τους. Έτσι πλοία γενοβέζικης πλοιοκτησίας σήκωναν την αγγλική σημαία

πριν μπουν στον Κορινθιακό κόλπο. Το τέχνασμα αυτό υποστηριζόταν έμμεσα από το Βρετανό Πρόξενο των Πατρών, που η πολιτική του ήταν να ενισχύσει την υπό βρετανική σημαία χωρητικότητα για την αντιμετώπιση της γαλλικής εμπορικής υπεροχής στο γεωγραφικό χώρο της Πελοποννήσου.

Κατά το πρώτο ήμισυ του 18^{ου} αιώνα, ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα χρησιμοποιούσαν την τουρκική σημαία. Όμως με τη συνθήκη του Κιουτσούκ - Καϊναρτζή, που υπογράφηκε στις 21 Ιουλίου 1774, όταν η Ελλάδα ήταν ακόμα υπό την κατοχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, επιτράπηκε στην ελληνική ναυτιλία να χρησιμοποιεί τη ρωσική σημαία. Υπάρχουν σχετικά ιστορικά δεδομένα που οδηγούν στην υπόθεση ότι στη δεκαετία του 1770 εφοπλιστικά συμφέροντα που προέρχονταν από την Ύδρα χρησιμοποιούσαν έγγραφα δύο νηολογίων, του τουρκικού και του ρωσικού, ανάλογα με το τι συνέφερε την κατάσταση στα διαφορετικά λιμάνια προσέγγισης.

Κατά το διάστημα της ίδιας δεκαετίας, η τουρκική σημαία άρχισε να χάνει την κυρίαρχη θέση της στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και να υποκαθίσταται από τη ρωσική, που γινόταν ολοένα και πιο δημοφιλής. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι το τέλος της προηγούμενης δεκαετίας 1860 - 1870, η ρωσική σημαία χρησιμοποιόταν μόνο από πειρατικά πλοία (φυσικά χωρίς νηολόγιο) πελοποννησιακής προέλευσης.

Αλλά κατά το τέλος του αιώνα, ο αριθμός των ρωσικών σημαιών στα λιμάνια της πελοποννήσου άρχισε ν' αυξάνεται ταχύτατα. Συνεπόμενα ο γάλλος Πρόξενος των Πατρών σ' ένα γράμμα του γραμμένο στα 1803 έλεγε ότι:

« Όσον αφορά την Πελοπόννησο, μέσα σ' ένα σύντομο χρονικό διάστημα δεν προβλέπει να ξαναδεί την τουρκική σημαία. Η σημαία της Μάλτας έχει επίσης χρησιμοποιηθεί από ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα προερχόμενα από το Μεσολόγγι γύρω στα 1750 ».

Επίσης εφοπλιστές από την Ύδρα χρησιμοποίησαν την ίδια σημαία όταν άρχισαν ν' αντιλαμβάνονται ότι η βρετανική επιρροή στην ανατολική Μεσόγειο αυξανόταν.

Τα παραπάνω παραδείγματα, που προέρχονται σχεδόν όλα από μικρόκοσμο της Πελοποννησιακής χερσονήσου, δεν αποτελούν κανένα απομονωμένο φαινόμενο. Αντίθετα υπάρχουν άφθονα ιστορικά δεδομένα, που κατάδειχνουν ότι

οι μετακινήσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τη μια σημαία στην άλλη ήταν σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές ένα φαινόμενο τόσο κοινό όσο και στην περίπτωση της Πελοποννήσου.

Στις δεκαετίες 1760-1770 και 1770-1780 π.Χ., άγγλοι εφοπλιστές ιρλανδικής προέλευσης χρησιμοποιούσαν τη γαλλική σημαία.

Στο διάστημα της πρώτης δεκαετίας του περασμένου αιώνα, το Ιόνιο κράτος που ήταν ως γνωστό ένα βρετανικό προτεκτοράτο και κυρίως τα νησιά Κεφαλονιά και Ιθάκη, αποτελούσαν μικρά αλλά σημαντικά από την πλευρά της περιοχής κέντρα εμπορικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Σχετικά ο ιστορικός της Επτανήσου Π. Χιώτης γράφει ότι:

«Το γόητρο της εμπορικής σημαίας αυτού του μικρού κράτους, δηλαδή της Ιόνιας Πολιτείας, ήταν πολύ ψηλό. Ο βασιλιάς της Νεάπολης, το πολιτειακό κράτος της Γένοβας και η Ρωμαϊκή αυλή υπέβαλαν επερώτηση στη γερουσία του για τη χρησιμοποίηση Ιόνιας σημαίας, αποσκοπώντας να προστατέψουν το εμπόριό τους από την πειρατεία. Όμως η γερουσία ορθώς πράττουσα αρνήθηκε αυτή την παράκληση».

Επιπρόσθετα στα μέσα του περασμένου αιώνα πολλοί άγγλοι εφοπλιστές χρησιμοποιούσαν τη νορβηγική σημαία. Ακόμη στη δεκαετία 1890-1900 η γνωστή μεγάλη και από τότε διεθνοποιημένη ναυτιλιακή εταιρεία Blue Funnel δημιούργησε δυο νέες ναυτιλιακές εταιρείες με αντικειμενικό σκοπό να κρατήσει τη μονοπωλιακή της θέση στη ναυτιλιακή αγορά των Ολλανδικών Ανατολικών Ινδιών (σημερινή Ινδονησία). Η πρώτη από τις εταιρείες αυτές δημιουργήθηκε στο Άμστερνταμ το 1891 σε συνεργασία με την ολλανδική επιχείρηση J.B. Heyer. Η δημιουργηθείσα εταιρεία λεγόταν Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij Ocean (N.S.M.P.) και ο εμπορικός της στόλος σχηματίστηκε από πλοία χωρητικότητας της Blue Funnel, που νηολογήθηκε κάτω από την ολλανδική σημαία. Η δεύτερη εταιρεία που δημιουργήθηκε λεγόταν East Indian Steamship Company. Το καταστατικό των νέων εταιρειών καθόριζε ότι η διαχείριση των ναυτιλιακών συμφερόντων τους θα γινόταν από τη Σιγκαπούρη, παρά το γεγονός ότι η βασική διαχείριση γινόταν και οι κύριες αποφάσεις λαμβάνονταν στο Λίβερπουλ, γιατί η μητρική εταιρεία- δηλαδή η Blue Funnel - έλεγχε την πλειοψηφία των μετοχών. Μ' άλλα λόγια, μ' αυτόν τον τρόπο η Blue Funnel χρησιμοποίησε την ολλανδική σημαία και έτσι μπόρεσε ν'

ανταγωνιστεί με ίσους όρους το γνωστό ολλανδικό ολιγοπώλιο των τακτικών γραμμών Nederland and Rotterdam Lloyd' s.

Τελικά όταν στη δεκαετία 1920 έγινε η απαγόρευση των αλκοολούχων ποτών στις Η.Π.Α. και συνεπόμενα στα πλοία με αμερικανική σημαία , τα γνωστά αμερικανικά επιβατηγά πλοία της εποχής Resolute και Reliance « πουλήθηκαν σε μια παναμαϊκή εταιρεία, που ιδρύθηκε γι' αυτό το συγκεκριμένο σκοπό, με την πλήρη έγκριση των αμερικανικών αρχών ». Έτσι τα δυο επιβατηγά πλοία μεταφέρθηκαν στο παναμαϊκό νηολόγιο και χρησιμοποίησαν την παναμαϊκή σημαία.

Άς σημειωθεί ότι τα παραπάνω παραδείγματα, που είναι αρκετά για το σκοπό μας, δεν καλύπτουν ιστορικά όλα τα δεδομένα των μετακινήσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τη μια σημαία στην άλλη. Έτσι θα μπορούσε ν' αναφέρει κανείς και άλλα πολλά παραδείγματα, για ν' αποδείξει το βάσιμο της θέσης, ότι στη διάρκεια των δυο περασμένων αιώνων το φαινόμενο της μεταφοράς πλοίων από τη μια σημαία στην άλλη ήταν τόσο κοινό όσο είναι σήμερα.

Όμως, εδώ υπάρχει μια βασική διαφορά. Οι επιχειρηματίες που χρησιμοποίησαν το τέχνασμα της ξένης σημαίας στο διάστημα του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα δεν βάσισαν αυτή τη σοβαρή επιχειρηματική απόφαση πάνω στα κριτήρια που βασίζονται παρόμοιες σημερινές εφοπλιστικές αποφάσεις, όπως π.χ. μισθολογικές διαφορές, διαφορές στα φορολογικά συστήματα, διαθεσιμότητα ναυτικής πίστης, τιμές συναλλάγματος, συναλλαγματικοί περιορισμοί, επίπεδα ρυθμιστικής αυστηρότητας για την ασφάλεια των πλοίων κ.λ.π.. Μέσα σ' ένα πολιτικό και οικονομικό κλίμα με τα δικά του ξέχωρα χαρακτηριστικά και με ναυλαγορές με διαφορετικές διαρθρώσεις από τις σημερινές, το κύριο βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο κριτήριο όλων των εφοπλιστών της εποχής που χρησιμοποίησαν το τέχνασμα της σημαίας, ήταν πιο απλό και στοιχειώδες μ' άλλα λόγια, η επιβίωση των μικρών τους επιχειρήσεων και η διάσωσή τους από τέτοιους κινδύνους όπως η πειρατεία, προστατευτισμός και άλλα τεχνητά εμπόδια για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

Μπορούμε λοιπόν να ισχυριστούμε με κάποια βεβαιότητα, πως η διαμόρφωση του θεσμού των Σημαιών Ευκολία (Σ.Ε.) όπως την ορίζουμε λίγο παρακάτω, είναι βασικά μια εξέλιξη που γίνεται στο δεύτερο μισό του αιώνα μας.

Μερικά σχόλια για τις έννοιες « ναυτιλιακή επιχείρηση » και « πλοιοκτησία στο εξωτερικό »

Θεωρώ περιττό να σχολιάσω την ανάγκη για ένα συγκεκριμένο ορισμό των παραπάνω εννοιών. Αρκεί να σημειωθεί ότι είναι απόλυτα αναγκαίο να διατυπωθεί η πραγματική οικονομική σχέση ανάμεσα στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στους συντελεστές παραγωγής, που απασχολούνται από αυτήν κάτω από διαφορετικά εθνικά νηολόγια. Μόνο έτσι είναι δυνατό να εκτιμηθεί το πραγματικό μέγεθος και της πλοιοκτησίας στο εξωτερικό και της πραγματικής πλοιοκτησίας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου υπό ΣΕ.

Κατά συνέπεια, ορίζεται η ναυτιλιακή επιχείρηση σαν το κέντρο λήψης αποφάσεων, που απασχολεί συντελεστές παραγωγής με σκοπό την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών στις διάφορες ναυλαγορές. Με άλλα λόγια, η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι εκείνη η μονάδα που παίρνει αποφάσεις για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Είναι φανερό πως η παραπάνω μονολιθική έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης καλύπτει ένα μεγάλο σύνολο μορφών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που υπάρχουν στις διάφορες ναυλαγορές. Π.χ. κάτω από την ομπρέλα του παραπάνω ορισμού μπορεί να συμπεριλάβουμε έναν ευρωπαϊό επιχειρηματία που ελέγχει την πλειοψηφία των μετόχων μιας παναμαϊκής εταιρείας, η οποία μπορεί να είναι πλοιοκτήτρια ενός πλοίου υπό ευρωπαϊκή σημαία ή μια επιχείρηση μιας παραδοσιακής ναυτιλιακής οικογένειας, η οποία μπορεί να ελέγχει αρκετές παναμαϊκές και λιβεριανές εταιρείες, που έχουν νηολογήσει τη χωρητικότητά τους υπό σημαίες παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών ή υπό Σ.Ε. Επίσης, κάτω από την ομπρέλα αυτού του τολμηρού ορισμού μπορεί να συμπεριλάβουμε τις μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις, οι οποίες διαμέσου των θυγατρικών τους ελέγχουν και διαχειρίζονται χωρητικότητα η οποία είναι νηολογημένη είτε υπό παραδοσιακές ναυτιλιακές σημαίες είτε υπό Σ.Ε.

Μπορούμε λοιπόν να θεωρήσουμε τη ναυτιλιακή επιχείρηση σαν ένα κέντρο αποφάσεων, υποθέτοντας επιπρόσθετα, ότι οι λαμβανόμενες αποφάσεις αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση του ιδιωτικού κόστους και στη μεγιστοποίηση της ιδιωτικής προσόδου.

Επιπρόσθετα θα είναι σωστό να σημειώσουμε, πως όλες οι αποφάσεις τόσο των μικρών όσο και των μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την επιλογή της σημαίας, λαμβάνονται στην επιχειρηματική κορυφή, με άλλα λόγια από πολύ λίγους επιχειρηματίες.

Αυτό το γεγονός μπορεί να εξηγηθεί αν λάβουμε υπόψη μας τη φύση και τη σημασία του ζητήματος. Η επιλογή της σημαίας του πλοίου αποτελεί βασικό θέμα

τόσο από την άποψη της πολιτικής των επενδύσεων της επιχείρησης όσο και από την άποψη της σχέσης κόστους εκμετάλλευσης και προσόδου.

Επίσης, θα πρέπει ν' αναφέρουμε σαν μια μικρή παρένθεση, πως στην περίπτωση επιχειρήσεων που έχουν το μακροπρόθεσμα στόχο να παραμείνουν στην αγορά, το ζήτημα της επιλογής της σημαίας παίρνει συγκεκριμένες πολιτικές διαστάσεις. Π.χ δεν είναι « πολιτικά » σωστό για μια πολυεθνική εταιρεία πετρελαίων ή για μια εταιρεία που διαχειρίζεται επιβατικά οχηματαγωγά σε ευρωπαϊκούς ή αμερικάνικους λιμένες να έχει νηολογήσει όλα της τα πλοία σε ξένα νηολόγια ή Σ.Ε..

Το φαινόμενο της πλοιοκτησίας στο εξωτερικό υπάρχει όταν η εθνική προέλευση της ναυτιλιακής επιχείρησης προέρχεται από άλλη χώρα, εκτός από εκείνη στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο.

Συνεπόμενα η πλοιοκτησία στο εξωτερικό μπορεί να μετρηθεί σε τόννους ή σε πλοία, τα οποία ανήκουν και ελέγχονται από ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαφορετικής εθνικής προέλευσης από την χώρα στην οποία είναι νηολογημένα τα πλοία.

Γίνεται φανερό ότι οι παραπάνω οικονομικοί ορισμοί της ναυτιλιακής επιχείρησης και του φαινομένου της πλοιοκτησίας στο εξωτερικό, είναι λειτουργικοί για όλες τις περιπτώσεις που δεν υπάρχει διαχωρισμός ανάμεσα στην πλοιοκτησία και τον αποτελεσματικό έλεγχο της επιχείρησης, ιδιαίτερα όσον αφορά το ζήτημα της επιλογής της σημαίας. Υπάρχουν πάρα πολλές ενδείξεις, που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι, στην πραγματικότητα αυτός είναι κανόνας ο οποίος δεν έχει πολλές εξαιρέσεις.

Χαρακτηριστικά και ορισμός

Υπάρχει ένα σημείο που θα πρέπει να τονιστεί πριν ορίσουμε το θεσμό του Σ.Ε. Πιο συγκεκριμένα η έναρξη του θεσμού αυτού έχει γενικότερες πολιτικές και στρατηγικές συνέπειες. Το γεγονός αυτό γίνεται σαφές αν κανείς ανατρέξει σε διάφορες δηλώσεις παραγόντων που υποστηρίζουν το θεσμό.

Ο κ. Carl F. Vander clute, π.χ., γενικός διευθυντής του ναυτιλιακού τμήματος της μεγάλης εταιρείας πετρελαίων Culf Oil, ανέφερε και τα παρακάτω στη Επιτροπή Εθνικής Ασφάλειας της γνωστής αμερικάνικης συντηρητικής οργάνωσης παλαιών πολεμιστών « American Legion ».

« Αφού έδειξα γιατί δεν είναι ρεαλιστικό να έχουμε όλα τα πλοία μας υπό την αμερικάνικη σημαία, έπεται ότι για να έχουμε τοννάζ διαθέσιμο για την αμερικάνικη κυβέρνηση θα πρέπει να το ζητήσουμε από κάπου αλλού. Αλλ' αυτό το τοννάζ είναι ήδη υπαρκτό και είναι το τοννάζ αμερικάνικης πλοιοκτησίας υπό ξένες σημαίες. Οι σημαίες αυτές δίνουν τη δυνατότητα στα ελεγχόμενα από αμερικάνους πλοία να ανταγωνίζονται με τους συναγωνιστές μας ».

Και επίσης:

« Πιστεύω πως είναι ένας από τους σκοπούς της αμερικάνικης λεγεώνας να υποστηρίζει όλα εκείνα τα μέτρα που κάνουν την πατρίδα μας ισχυρή και υποβάλλω σε σας τη σκέψη ότι δεν είναι δυνατό να έχουμε όλα μας τα πλοία υπό την αμερικάνικη σημαία. Τα αμερικάνικης πλοιοκτησίας πλοία υπό ξένη σημαία πρέπει να υπάρχουν για να είναι η πατρίδα μας ισχυρή ».

Και ο διεθνώς γνωστός εφοπλιστής κ.Ε.Δ. Naess, στο τελευταίο μέρος του βιβλίου του « Η μεγάλη διαμάχη για τις σημαίες Panlibtton » * στο οποίο συζητάει τους λόγους της ύπαρξης του θεσμού, αναφέρει:

« Τελικά υπάρχει και ο σκοπός της εξυπηρέτησης των οικονομικών και στρατηγικών συμφερόντων των Η.Π.Α. Πρέπει να υπάρχουν υπό τον έλεγχο των Ην. Πολιτειών πολίτες, εταιρείες και τοννάζ σε αναλογίες που είναι επαρκείς για τις τεράστιες εισαγωγές τους σε πρώτες ύλες χωρίς να επιβαρύνεται ο αμερικάνος φορολογούμενος».

Οι Σ.Ε. έχουν αποκληθεί και με διάφορα άλλα ονόματα, π.χ. « σημαίες ανάγκης », « ελεύθερες σημαίες », « πειρατικές σημαίες », « σημαίες ευκολίας », « σκιώδεις σημαίες », « φτηνές σημαίες », « βολικές σημαίες », κ.ο.κ..

Περιττό να σημειωθεί ότι όλοι αυτοί οι όροι αντανakλούν σ' εκείνα τα στοιχεία που διάφορες εθνικές και κοινωνικές ομάδες θεωρούν ότι είναι τα κυρίαρχα για την ύπαρξη του θεσμού.

Όμως θα μπορούσε να κλείσουμε αυτές τις εισαγωγικές παρατηρήσεις τονίζοντας ότι δεν είναι εύκολο να δώσει κανείς έναν απλό ορισμό των Σ.Ε. ο οποίος θα συμπεριλαμβάνει όλα τα χαρακτηριστικά τους, καθώς και τη γενικότερη σημασία του θεσμού.

Για να μπορέσει κανείς να δώσει τους αναγκαίους ορισμούς που προϋποτίθενται για την ανάλυση της οικονομικής σημασίας του φαινομένου των Σ.Ε. θα πρέπει να λάβει υπόψη τρεις διαστάσεις: α) τα κίνητρα της επιχείρησης που χρησιμοποιεί το τέχνασμα, β) την πολιτικοοικονομική πραγματικότητα που οδήγησε στη δημιουργία και ανάπτυξη του θεσμού και γ) την εναλλασσόμενη φυσιογνωμία του θεσμού.

* Panlibtton οι σημαίες του Παναμά, Panlibtton: είναι της Λιβερίας και της Ονδούρας

Συνεπόμενα θα ήθελα πρώτ' απ' όλα να τόνιζα τον παρακάτω ορισμό που μας δίνει τη δυνατότητα να εξακριβώσουμε τους συγκεκριμένους σκοπούς ενός πολύ μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν το τέχνασμα στην τωρινή περίοδο, δηλ. στο δεύτερο μισό του αιώνα μας.

« Σημαίες ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης».

Όπως προαναφέρθηκε πιο πάνω η οικονομική έννοια του όρου « σημαία ευκολίας » δεν είναι προσδιορισμένη κατά τρόπο γενικώς παραδεκτό. Η σχετική βιβλιογραφία, όμως και οι περί των σημαιών ευκολία συζητήσεις στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, τείνουν να θεωρήσουν ως κύριο χαρακτηριστικό της έννοιας του όρου την απουσία γνήσιου δεσμού μεταξύ της πλοιοκτησίας και της διαχειρίσεως του πλοίου αφ' ενός και της χώρας της οποίας την σημαία φέρει το πλοίο, αφ' ετέρου. Εν τούτοις, ούτε η έννοια του όρου « γνήσιος δεσμός » είναι καθορισμένη κατά τρόπο γενικώς παραδεκτό, ώστε να δημιουργεί συγκεκριμένες δεσμεύσεις ή υποχρεώσεις για τις ενδιαφερόμενες χώρες ή συμφέροντα.

Τα παρακάτω χαρακτηριστικά του θεσμού των Σ.Ε σαν τέτοιου βασίζονται στα εμπειρικά δεδομένα της τελευταίας τριακονταετίας:

- i) Η χώρα της εγγραφής του πλοίου επιτρέπει να είναι πλοιοκτήτες και διαχειριστές των εμπορικών της πλοίων πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας.
- ii) Η εγγραφή στο νηολόγιο είναι εύκολη. Ένα πλοίο μπορεί να νηολογηθεί σε ένα προξενείο της χώρας που βρίσκεται στο εξωτερικό. Εξ' ίσου σημαντικό είναι ότι η μεταγραφή του πλοίου από το νηολόγιο μιας χώρας στο νηολόγιο μιας άλλης χώρας δεν περιορίζεται καθόλου και είναι πολύ εύκολη όσον αφορά τις διατυπώσεις.
- iii) Οι φόροι επί της προσόδου των πλοίων είναι χαμηλοί και δεν είναι κατ' ανάγκη πληρωτέοι στο εσωτερικό της χώρας του νηολογίου. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει μια αμοιβή για την εγγραφή του πλοίου και οι φόροι βασίζονται στο τονάζ του σκάφους.

iv) Η χώρα της νηολόγησης είναι κατά κανόνα μια μικρή δύναμη χωρίς καμιάς φύσης εθνικές απαιτήσεις για το τοννάζ, που είναι νηολογημένο υπό τη σημαία της. Όμως οι εισπράξεις από το τοννάζ αυτό αποτελούν μια σχετικά σημαντική πηγή ξένου συναλλάγματος στο ισογύγιο των πληρωμών της.

v) Επιτρέπεται ελεύθερα η επάνδρωση των πλοίων με ξένους ναυτικούς.

vi) Η χώρα της νηολόγησης δεν έχει ούτε τη δύναμη ούτε το διοικητικό μηχανισμό για να επιβάλλει εθνικές και διεθνείς ρυθμίσεις. Ούτε κατά κανόνα οι κυβερνήσεις των χωρών αυτών έχουν την επιθυμία ή τη δύναμη να ελέγξουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν το τέχνασμα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι είναι δυνατό να υπάρχουν ένα ή δυο από τα παραπάνω χαρακτηριστικά στην περίπτωση και άλλων νηολογίων. Αλλά είναι μόνο στην περίπτωση των νηολογίων των χωρών των Σ.Ε. που υπάρχουν όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά και που δεν υφίσταται πιθανότητα για πραγματική φορολογία στο εγγύς ή απώτερο μέλλον.

Τα νηολόγια αρκετών χωρών μπορεί να περιέχουν ένα ή σχεδόν όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά, όπως π.χ. στην περίπτωση των νησιών και περιοχών Μπαχάμας, Κέυμαν, Ολλανδικές Αντίλλες, Χονγκ -Κονγκ και Γιβραλτάρ (νηο-λόγιο Ηνωμένου Βασιλείου). Συνεπόμενα σχεδόν σημαίες ευκολίας (quasi - Flags of convenience) μπορεί να οριστούν οι σημαίες εκείνων των χωρών ή περιοχών που παρουσιάζουν όλα ή σχεδόν όλα τα πλεονεκτήματα των Σ.Ε. για να προσελκύσουν τοννάζ στο νηολόγιο τους, αλλά που διαφέρουν από τις παραδοσιακές Σ.Ε., γιατί οι οικονομικές μητροπόλεις από τις οποίες εξαρτώνται

α) είναι σε θέση να επιβάλλουν εάν έτσι επιθυμούν κρατικές και διεθνείς ρυθμίσεις και β) ενδέχεται να έχουν υπό ορισμένες συνθήκες απαιτήσεις για το τοννάζ που είναι εγγεγραμμένο στα νηολόγια που προαναφέρθηκαν. Έχει παρατηρηθεί ότι όπως ο θεσμός των Σ.Ε. εξαπλούται ο αριθμός των νηολογίων με χαρακτηριστικά σχεδόν ΣΕ. τείνει να αυξάνεται.

Κατά τις αρχές της περασμένης δεκαετίας και υπό την επίδραση του αυξανόμενου μεγέθους του στόλου των Σ.Ε. ως ποσοστού του παγκόσμιου εμπορικού στόλου οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες άρχισαν να συζητούν εάν θα ήταν σωστό οι ναυτιλιακές βιομηχανίες να θεωρηθούν ως ένας ιδιαίτερος τομέας που θα έπρεπε να υπόκειται σε πολύ μικρές ή ελάχιστες υποχρεώσεις όσον αφορά τη φορολογία και γενικά τις οικονομικές ρυθμίσεις. Οι συζητήσεις αυτές κατέληξαν βαθμιαία στην ανάδειξη του θεσμού του δεύτερου ή θυγατρικού νηολογίου.

Θυγατρικό νηολόγιο σε μια χώρα έχουμε όταν υπάρχει δίπλα στο εθνικό νηολόγιο της χώρας και αυτό (το θυγατρικό) με ειδικά προνόμια όμως για όσους εγγράφουν τα πλοία τους σ' αυτό. Σχετικά θα πρέπει να σημειώσουμε τα εξής:

α) Ότι αφού οι παραδοσιακές πια ναυτιλιακές χώρες άρχισαν να υιοθετούν το θεσμό του θυγατρικού νηολογίου οι σχεδόν Σ.Ε. μετατράπηκαν ουσιαστικά σε παραδοσιακές Σ.Ε.

β) Πιθανό το Νορβηγικό δεύτερο ή θυγατρικό νηολόγιο ν' αποτελεί το πιο τυπικό παράδειγμα αυτού του νέου θεσμού. Οι φορολογικές υποχρεώσεις είναι ουσιαστικά ελάχιστες και οι κανονισμοί για τη σύνθεση του πληρώματος των πλοίων πολύ μοιάζουν μ' αυτούς του Γιβραλτάρ ή της Βερμούδας τις προηγούμενες δεκαετίες. Δηλαδή μπορούμε να προβλέψουμε τη βαθμιαία εξέλιξη του θυγατρικού νηολογίου σ' ένα σύγχρονο τύπο σχεδόν Σ.Ε.

Μια άλλη εκδοχή θυγατρικού νηολογίου ή νηολογίου σχεδόν Σ.Ε. είναι αυτή του Λουξεμβούργου που φαίνεται να εξυπηρετεί κυρίως τα Βελγικά εφοπλιστικά συμφέροντα.

Και στην ελληνική ακόμη περίπτωση παρουσιάσθηκε εκ μέρους του εφοπλιστικού κόσμου το αίτημα να μετατραπεί το μικρό νησάκι της Δωδεκανήσου Καστελόριζο σε τόπο θυγατρικού νηολογίου. Διερωτάται κανείς τι επιπρόσθετες ιδιωτικές ωφέλειες θα προσέφερε στην ελληνική περίπτωση αυτό το θυγατρικό νηολόγιο που δεν θα μπορούσε ν' αποκτηθούν μέσα στα πλαίσια του υπάρχοντος ελληνικού νηολογίου. Προφανώς οι αναμενόμενες ιδιωτικές ωφέλειες θα είχαν μόνο οριακό χαρακτήρα.

Περισσότερα γι' αυτές τις εξελίξεις θα σημειωθούν στη συζήτηση για το μέγεθος του προβλήματος και για τις επιδοτήσεις της θάλασσας.

Κλείνοντας αυτή τη παράγραφο πρέπει να πούμε ότι η έννοια των σημαιών ευκολίας (Σ.Ε.) γεννήθηκε όταν ορισμένες χώρες - ο Παναμάς πρώτος, η Ονδούρα, η Κостаρίκα, η Λιβερία και άλλες αργότερα - επέτρεψαν, έναντι ενός εφ' άπαξ τέλους νηολογήσεως και ενός συμβολικού ετήσιου τέλους επί της χωρητικότητας, την νηολόγηση πλοίων ξένης, ουσιαστικά, ιδιοκτησίας στο νηολόγιό τους, χωρίς κανένα περιορισμό σε ότι αφορούσε την διοίκηση, επάνδρωση, τους κανόνες ασφαλείας ή την διαχείριση των εισοδημάτων των πλοίων.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί, ότι η υποδομή του θεσμού των Σ.Ε. έχει παγκόσμιες διαστάσεις για ευνόητους λόγους. Οι περισσότερες επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν το τέχνασμα εκπροσωπούνται με τον ένα τρόπο ή τον άλλο στα μεγάλα κέντρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Όμως άλλες επιχειρηματικές οργανώσεις που συνδέονται με το θεσμό, όπως π.χ. αντιπρόσωποι και πράκτορες των επιχειρήσεων, μέτοχοι, πιστωτές (δηλ. τράπεζες και άλλα χρηματιστικά ιδρύματα), δικηγορικά

γραφεία κ.λ.π., βρίσκονται σε πολλά διαφορετικά μέρη στον κόσμο. Σε μερικές από αυτές τις χώρες που υπάρχουν τέτοιου είδους επιχειρήσεις, μπορεί επίσης να υπάρχει και εθνική εμπορική ναυτιλία, όπως π.χ. στην ελβετική περίπτωση. Τελικά πρέπει να αναφερθεί ότι ο θεσμός των Σ.Ε. προϋποθέτει την ύπαρξη υποδομής (δηλαδή ναυλωτές, ναυτασφάλειες, βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις, χρηματιστικά ιδρύματα κ.λ.π.) που είναι προετοιμασμένη να συνεργαστεί με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες χρησιμοποιούν το θεσμό και επίσης με τις εθνικές κυβερνήσεις που πωλούν τη σημαία τους για μια ορισμένη τιμή σε ξένες επιχειρήσεις.

Κίνητρα των Επιχειρηματικών Μονάδων που συμμετέχουν στο Θεσμό

Εξετάζοντας την εξέλιξη του θεσμού τα τελευταία πενήντα χρόνια, μπορεί να συμπεράνουμε ότι, η μεγέθυνση του κέρδους υπήρξε ο βασικός καθοριστικός παράγοντας για το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεων, που στο ζήτημα της επιλογής της σημαίας ακολούθησαν τη διέξοδο των Σ.Ε. Επιπρόσθετα μπορεί να διαπιστωθεί με βεβαιότητα, ότι η μεγιστοποίηση του κέρδους έχει αποτελέσει το βασικό κριτήριο για όλες τις επιχειρήσεις που αποτελούν τμήμα της υποδομής του θεσμού. Π.χ. ναυλωτές, χρηματιστικά ιδρύματα, ναυτασφάλειες, ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, κ.ο.κ.

Όμως θα πρέπει να τονιστεί ότι, η υπόθεση της μεγέθυνσης του κέρδους δεν μπορεί να αποτελέσει αυτή καθαυτή ένα επαρκές θεωρητικό εργαλείο για την ανάλυση της ανάπτυξης του θεσμού και για την ανάλυση των κινήτρων και της συμπεριφοράς στην αγορά όλων των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν μερικά ή ολικά το τέχνασμα. Και τούτο, γιατί μια συστηματική ανάλυση αυτού του είδους πρέπει να λάβει υπόψη της τόσο τους συγκεκριμένους στόχους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις διαφορετικές αγορές στις οποίες συμμετέχουν, όσο και το πολιτικοοικονομικό περιβάλλον της εθνικής τους προέλευσης, όπως επίσης και εκείνο των χωρών των Σ.Ε. Γι' αυτό θα πρέπει να πούμε ότι γενικεύσεις σχετικά με τα κίνητρα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε. είναι κάπως επικίνδυνες. Όμως αν σκεφτούμε τον ορισμό των Σ.Ε. και με βάση τα υπάρχοντα εμπειρικά δεδομένα μπορούμε να πούμε ότι οι λόγοι για τους οποίους χρησιμοποιείται ο θεσμός από τις διάφορες επιχειρηματικές ομάδες είναι ο παρακάτω:

1. Η αποφυγή φορολογικών υποχρεώσεων και γενικότερα κάθε δημοσιονομικού ελέγχου. Μ' αυτή τη φράση συμπεριλαμβάνουμε και επιχειρήσεις από μικτή εθνική

προέλευση, που αντιμετωπίζουν την περίπτωση της διπλής φορολογίας. Περιττό επίσης να σημειωθεί ότι συμπεριλαμβάνουμε και φόρους επί των κερδών ή της εταιρικής προσόδου, φόρους πώλησης, καθώς επίσης και σχετικά υψηλές αμοιβές για νηολόγηση ή διαγραφή από τα νηολόγια διαφόρων χωρών.

2. Η αποφυγή εφαρμογής εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με τους όρους απασχόλησης εργατικού δυναμικού. Πράγμα που συμπεριλαμβάνει και την αποφυγή πληρωμής μισθών με βάση τις υπάρχουσες εθνικές συλλογικές συμφωνίες. Ακόμα η χρησιμοποίηση του τεχνάσματος για τις επιχειρήσεις αυτές εξασφαλίζει την πληρωμή συντελεστών παραγωγής σε ξένο και όχι στο εθνικό νόμισμα, σε περιπτώσεις που η εθνική κυκλοφορία είναι υψηλής αξίας στη διεθνή χρηματαγορά. Επιπρόσθετα (και αυτό συνέβαινε περισσότερο στα αρχικά στάδια της ανάπτυξης του θεσμού, δηλαδή στην περίοδο 1945-1958), η χρησιμοποίηση του τεχνάσματος εξασφάλιζε την αποφυγή οποιασδήποτε πληρωμής για την κοινωνική ασφάλιση των πληρωμάτων.

3. Η χρησιμοποίηση του τεχνάσματος εξασφαλίζει την αποφυγή καταστάσεων αστάθειας, την αποφυγή του κινδύνου της εθνικοποίησης στη χώρα της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης των Σ.Ε.

4. Η χρησιμοποίηση του τεχνάσματος εξασφαλίζει την αποφυγή γραφειοκρατικών μεθόδων ελέγχου, που σε πολλές περιπτώσεις περιορίζουν την ελευθερία κινήσεων σχετικά με τις επενδύσεις και τη διαχείριση των πλοίων.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι όπως ο θεσμός αναπτύσσεται και ωριμάζει, η σημασία μερικών από τα στοιχεία ευκολίας που προαναφέρθηκαν αυξομειώνεται. Π.χ. εάν κανείς λάβει υπόψη του τα κίνητρα για τη χρησιμοποίηση του τεχνάσματος στην περίπτωση μερικών επιχειρηματικών ομάδων -όπως οι πατροπαράδοτες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα βιομηχανικά συγκροτήματα που είναι πλοιοκτήτες του δικού τους τοννάζ- μπορεί να λεχθεί με βεβαιότητα, ότι το στοιχείο της ευλυγισίας για τις επενδύσεις και τη διαχείριση είναι πιο σημαντικό σήμερα απ' ότι ήταν το προηγούμενο τέταρτο του αιώνα.

Τελικά θα πρέπει να προσθέσουμε ότι η μέθοδος διαχείρισης του τοννάζ στο περιβάλλον των Σ.Ε. αποτελεί μια κατάσταση που δεν είναι εύκολο να αλλάξει. Υπάρχουν πολύ σαφείς ενδείξεις, που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι, σ' ένα περιβάλλον δίχως κρατική ρύθμιση μπορεί να υπάρχουν οικονομίες διαχείρισης για τη μικρή επιχείρηση. Το περιβάλλον των Σ.Ε. δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα αποδοτικό σύστημα διαχείρισης μικρών επιχειρήσεων, που έχουν σαν στόχο τη μακροπρόθεσμη παραμονή τους στην αγορά. Επομένως, η σκέψη σημαντικών ναυτιλιακών παραγόντων, ότι το κόστος ευκαιρίας της αλλαγής του περιβάλλοντος διαχείρισης στόλων υπό Σ.Ε. θα είναι υψηλό, φαίνεται να είναι βάσιμη.

Περαιτέρω να σημειωθεί ότι σε όλη αυτή τη συζήτηση για τις συμμετέχουσες επιχειρηματικές ομάδες αγνοήσαμε ηθελημένα την ύπαρξη μέσα στο σύστημα των Σ.Ε. μικρών επιχειρηματικών ομίλων με υψηλή ροπή για την αποφυγή ρυθμίσεων, που χρησιμοποιεί το τέχνασμα για καθαρά πειραματικούς λόγους. Όπως έχουν δείξει πρόσφατες εμπειρίες η ύπαρξη του θεσμού συντελεί στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος κατάλληλων για ναυταπάτες και άλλα φαινόμενα πειραματικής φύσης, που προέρχονται τόσο από τους «εφοπλιστές» όσο και από τους «ναυλωτές»!

Σχετικά με το μέγεθος του προβλήματος

Στις αρχές της μεταπολεμικής περιόδου υπήρχαν βασικά δύο Σ.Ε., του Παναμά και της Ονδούρας. Το σύνολο του τοννάζ που ήταν νηολογημένο στις σημαίες αυτές το 1947 ήταν 1,71 και 0,28 εκατ. κ.ο.χ. αντίστοιχα. Η παραπάνω ποσότητα δεν εκπροσωπούσε πάνω από 2-3% του παγκόσμιου τοννάζ στην παραπάνω χρονική περίοδο. Όμως το 1968 το νηολογημένο τοννάζ στις δύο σημαντικότερες χώρες με Σ.Ε., Λιβερία και Παναμά, ήταν 33 εκατ. κ.ο.χ.

Όπως μπορεί να δούμε όμως από τον πίνακα 3 το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου υπό Σ.Ε. συνέχισε ν' αυξάνεται για ολόκληρο το διάστημα της μεταπολεμικής περιόδου και από απόλυτη και από σχετική άποψη. Στην αρχή της δεκαετίας του '70 παρουσιάστηκε μια μικρή πτώση στο υπό Σ.Ε. τοννάζ, που οφειλόταν στο στάδιο της δυσπραγίας. Με άλλα λόγια η δυσπραγία ή «κρίση» επηρέασε περισσότερο εκείνες τις ναυτιλιακές αγορές (δεξαμενόπλοια, bulk carriers*, πλοία μεταβλητών δρομολογίων), όπου η συμμετοχή τοννάζ υπό Σ.Ε. ήταν μεγαλύτερη από άλλες, π.χ. ναυλαγορά για πλοία τακτικών γραμμών.

* **Bulk carriers:** Είναι σχετικά μεγάλα ποντοπόρα πλοία κατά κανόνα με ένα κατάστρωμα. Τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για μεταφορά κυρίως σιτηρών, σιδηρομεταλλευμάτων, γαιανθράκων, φωσφάτων και άλλων γεωργικών προϊόντων εις χύδην.

Επιπρόσθετα η σχετικά μεγάλη ανεργία συντελεστών παραγωγής συντέινει στον περιορισμό των μεταφορών τοννάζ από τη μια σημαία στην άλλη. Όμως το ίδιο χρονικό διάστημα, 1980-84, χαρακτηρίζεται επίσης από μια μεγαλύτερη δημοτικότητα του θεσμού ανάμεσα στους εφοπλιστικούς κύκλους, που επιθυμούν την περαιτέρω συμπίεση του οριακού κόστους των υπηρεσιών τους. Όπως είναι γνωστό στους ναυτιλιακούς κύκλους, το ενδιαφέρον αμερικανικών εφοπλιστικών κύκλων για την παναμαϊκή και κυπριακή σημαία έχει αυξηθεί σε πολύ σημαντικό βαθμό, και το ενδιαφέρον αυτό για τις παραπάνω σημαίες καθώς και άλλες τέτοιες, φαίνεται να συνεχίζει να βαίνει αυξανόμενο.

Υπό αυτές τις συνθήκες μπορεί να προβλέψει κανείς ότι στη μακροπρόθεσμη περίοδο το υπό Σ.Ε. τοννάζ θα αυξάνεται σαν αποτέλεσμα:

- i) Της νηολόγησης περισσότερων πλοίων υπό Σ.Ε.
- ii) Του βαθμιαίου μετασχηματισμού περισσότερων σημαιών σε Σ.Ε. και σχεδόν Σ.Ε.
- iii) Της μεταφοράς τοννάζ από τα νηολόγια παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών σε νηολόγια Σ.Ε. και σχεδόν Σ.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Ο παγκόσμιος Στόλος υπό σημαίες ευκολίας (1939-1983)

ΛΙΒΕΡΙΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ		ΟΝΔΟΥΡΑ		ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ	
Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.
---	---	---	159	0.72	32	0.06	
---	---	372	1.71	78	0.28		
---	---	518	2.72	93	0.32		
5	0.05	536	3.02	123	0.41		
22	0.24	573	3.36	142	0.52		
69	0.59	607	3.61	152	0.51		
105	0.90	606	3.74	145	0.47		
153	1.43	593	3.91	146	0.47	50	0.15
245	2.38	595	4.09	130	0.44	70	0.20
436	4.00	555	3.92	117	0.43	114	0.34
582	5.58	556	3.92	106	0.39	152	0.51
743	7.47	580	4.13	94	0.37	152	0.52
975	10.08	602	4.26	89	0.34	144	0.51
1085	11.94	639	4.58	78	0.20	91	0.29
977	11.28	607	4.23	59	0.15	44	0.09
903	10.93	601	4.05	58	0.12		
853	10.57	592	3.85	54	0.11		
893	11.39	619	3.89	49	0.10		
1117	14.55	691	4.27	46	0.09		
1287	17.54	692	4.46	47	0.08		
1436	20.60	702	4.54	43	0.07		
1513	22.60	757	4.76	45	0.07		
1613	25.72	798	5.10	45	0.07		
1731	29.22	823	5.37	51	0.07		
1869	33.30	886	5.64	52	0.06		
2060	38.55	1031	6.26	54	0.07		
2234	44.44	1337	7.79	58	0.07		
2289	49.90	1692	9.57	57	0.07		
2332	55.32	1962	11.00	5600	0.07		
2520	65.82	2418	13.67	60	0.07	14	0.006
2600	73.48	2680	15.63	57	0.07	15	0.006
2617	79.98	3267	19.46	63	0.10	14	0.007

ΛΙΒ ΕΡΙΑ		ΠΑΝ ΑΜΑΣ		ΟΝΑ ΟΥΡΑ		ΚΟΣΤ ΑΡΙΚΑ	
Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.
2523	80.19	3640	20.75	70	0.13	19	0.01
2466	81.53	3803	22.32	99	0.19	25	0.02
2401	80.29	4090	24.19	124	0.21	26	0.02
2281	74.91	4461	27.66	143	0.20	27	0.02
2189	70.72	5032	32.60	172	0.23	27	0.02
2062	67.56	5316	34.67	191	0.22	27	0.02

ΙΒ ΑΝΟΣ		ΚΥ ΠΡΟΣ		ΣΟ ΜΑΛΙΑ		ΣΙΝΓ	ΑΠΟΥΡΗ	Σύνολο σημαίων ευκολίας Παγκοσμ. Χωρητικ.	Παγκό-σµια Χωρη-τικότητα	Σηµ. Ευκ. σαν %της Παγκ. Χωρ.
ων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	
								0.80	69.44	1.2
								1.99	---	---
								3.04	80.29	3.8
								3.47	82.57	4.2
								4.12	84.58	4.9
								4.71	87.24	5.4
								5.11	90.18	5.7
								5.96	93.35	6.4
								7.11	97.42	7.3
								8.69	100.57	6.6
								10.40	105.20	9.9
								12.49	110.27	11.3
								15.27	118.03	12.9
								17.01	124.94	13.6
4	0.26							16.01	129.77	12.4
1	0.55							15.65	135.96	11.5
4	0.75							15.28	139.98	10.9
0	0.91							16.29	145.86	11.2
4	0.85							19.76	153.00	12.9
7	0.78							22.86	160.39	14.3
9	0.74	35	0.18					26.13	171.13	15.3
9	0.60	60	0.36					28.39	182.10	15.6
2	0.44	109	0.65	15	0.06	73	0.13	32.17	195.15	16.5
5	0.30	134	0.77	58	0.20	112	0.23	36.25	211.66	17.1
9	0.18	207	1.14	79	0.37	153	0.42	41.11	227.49	18.1

ΛΙΒ ΑΝΟΣ		ΚΥΠ ΡΟΣ		ΣΟΜ ΑΛΙΑ		ΣΙΝΓ ΑΠΟΥΡΗ		Σύνολο σημαιών ευκολίας Παγκόσμ. Χωρητικ.	Παγκό- σμια Χωρητι- κότητα	Σ ει σι τι Π Χ
Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Αριθ. Πλοίων	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	Εκατ. Κ.Ο.Χ.	
65	0.13	277	1.50	109	0.59	185	0.58	47.68	247.20	1
70	0.12	394	2.01	148	0.87	281	0.87	56.17	268.34	2
81	0.12	589	2.94	239	1.69	387	2.00	66.29	289.83	2
88	0.12	722	3.39	276	1.92	511	2.88	74.70	311.32	2
123	0.17	735	3.22	273	1.81	610	3.89	88.66	342.16	2
136	0.21	765	3.11	255	1.79	722	5.48	99.78	372.00	2
163	0.23	800	2.79	31	0.16	872	6.79	109.52	393.68	2
189	0.28	793	2.60	19	0.07	954	7.49	111.52	406.00	2
185	0.26	762	2.36	15	0.05	1031	7.87	114.60	413.02	2
203	0.27	688	2.09	22	0.05	988	7.66	114.78	419.91	2
230	0.32	588	1.82	21	0.04	828	6.89	111.86	420.83	2
240	0.37	557	2.15	22	0.02	849	7.18	113.29	424.74	2
260	0.46	593	3.45	25	0.02	855	7.01	113.41	422.59	2

Έτσι, στην εποχή μας, δηλαδή στην εποχή της διεθνοποίησης του ναυτιλιακού χώρου*, θα γίνει πιο δύσκολο για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες να συγκρατήσουν το τοννάζ τους υπό τις σημαίες τους δίχως αυξανόμενο κυβερνητικό παρεμβατισμό (π.χ. άμεσες ή έμμεσες επιχορηγήσεις) ή μεγαλύτερη χαλάρωση των εθνικών ρυθμίσεων για τη ναυτιλία.

Συνεπόμενα, μπορεί να προβλέψουμε πως στη μακροπρόθεσμη περίοδο η δύναμη του κράτους να ρυθμίσει τις διάφορες εθνικές εμπορικές ναυτιλίες για οικονομικούς λόγους και λόγους ασφαλείας, θα μειωθεί σε επίπεδα χαμηλότερα από εκείνα που προϋποτίθενται ότι υπάρχουν για τον έλεγχο και τη μείωση των εξωτερικών επιδράσεων του θεσμού.

* Διεθνοποίηση του ναυτιλιακού χώρου: Εννοούμε την βαθμιαία χαλάρωση που επικρατεί σήμερα, στην πατροπαράδοτη σχέση ανάμεσα στην εθνική οικονομία και τη ναυτιλιακή επιχείρηση, που τελικά οδηγεί στη δημιουργία νέου τύπου επιχειρήσεων, οι οποίες απασχολούν συντελεστές παραγωγής σε διεθνή βάση.

ΠΗΓΗ: 1. Lloyd's Register Statistical Tables

2. Author's research - Marine Library, Department of Trade, London, at Graduate School.

..//..

Οι πιο πάνω προβλέψεις -οι οποίες έχουν γίνει από τα τέλη της δεκαετίας του '70- φαίνεται πως είναι πια σε μεγάλο βαθμό η αντικειμενική πραγματικότητα στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Όπως δείχνει και ο πίνακας 4 ένα μεγάλο μέρος της παγκόσμιας χωρητικότητας, δηλαδή 34% είναι νηολογημένο υπό παραδοσιακές Σ.Ε. ή οινωεί Σ.Ε. που όπως προαναφέρθηκε η διαφορά μεταξύ των δύο τείνει να εξαφανισθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Σ.Ε. Σαν. % της παγκόσμιας ναυτιλίας
(σε Κ.Ο.Χ.)

ΕΤΟΣ	%
1984	27,1
1985	28,1
1986	29,4
1987	32,4
1988	33,6
1989	34,0

ΠΗΓΗ: Lloyd's Register Tables 1984-1989

Τελικά τα φαινόμενα των θυγατρικών νηολογίων και το γεγονός ότι ένας οικονομικός συνασπισμός όπως αυτής της Ε.Ο.Κ. (Ε.Ε) μελετά την ίδρυση ενός νηολογίου που να παρέχει ευκολίες παρόμοιες μ' αυτές των παραδοσιακών Σ.Ε. ενισχύει, ίσως, την πρόβλεψη ότι η δύναμη του κράτους να ρυθμίσει τις διάφορες «εθνικές» εμπορικές ναυτιλίες για οικονομικούς λόγους και λόγους ασφάλειας έχει ήδη ελαχιστοποιηθεί σε επίπεδα χαμηλότερα από εκείνα που προϋποτίθενται για την ύπαρξη αποδοτικού ελέγχου και τη μείωση των εξωτερικών επιδράσεων του θεσμού. Ίσως στην τρέχουσα περίοδο η μόνη εναλλακτική λύση για αποτελεσματική ρύθμιση να είναι οι σχετικοί μηχανισμοί του Ο.Η.Ε.

Φεύγουν τα ελληνικά πλοία - Μειώνεται συνεχώς ο εμπορικός στόλος της χώρας.

Άσχημα μαντάτα άρχισαν να φθάνουν τον τελευταίο καιρό στο Ελληνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με την κίνηση του ελληνικού νηολογίου κατά τους πρώτους μήνες του 1996. Τα στοιχεία που πήγαιναν στο Υπουργείο - από διάφορους υπηρεσιακούς παράγοντες - έδειχναν ότι η κίνηση του νηολογίου ακολουθούσε μια επικίνδυνη τροχιά. Το ισοζύγιο ανάμεσα στις νέες εγγραφές και τις διαγραφές των πλοίων γινόταν όλο και πιο αρνητικό ημέρα με την ημέρα, εβδομάδα με την εβδομάδα, μήνα με το μήνα.

Το πρώτο ηχηρό καμπανάκι χτύπησε ήδη από τα μέσα του '96 τον Ιούλιο. Διάφοροι έλληνες εφοπλιστές απέσυραν πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο. Ο κ. Θεόδωρος Βενιάμης με μία κίνηση του απέσυρε από το ελληνικό νηολόγιο 18 πλοία. Είχαν προηγηθεί ή επακολούθησαν με ένα ή δύο πλοία ο κ. Νίκος Κωττάκης, ο κ. Διαμαντής Πολέμης, ο κ. Ηλίας Καμβύσης, ο κ. Γιάννης Καλίκης, η κ. Ιωάννα Ευσταθίου και άλλοι πολλοί. Επιπλέον, την ίδια περίοδο δεκάδες πλοία αλλάζουν χέρια - από Έλληνες πλοιοκτήτες περνούν, π.χ. σε λιβεριανές εταιρείες - και φυσικά κατεβάζουν και εκείνα τη γαλανόλευκη από την πρύμνη. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν πέντε πλοία του κ. Παναγιώτη Τσάκου. Με όλα τούτα καλύτερη απόδειξη για τους τριγμούς στο κοντάρι της ελληνικής σημαίας δεν χρειαζόταν να υπάρξει.

Ο επόμενος μήνας, ο Αύγουστος του '96, απλώς ήρθε για να ενισχύσει τους τριγμούς και να αποκαλύψει την έκταση του προβλήματος. Στις 30 Αυγούστου ο αριθμός των πλοίων που είχαν εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο από τις αρχές του χρόνου ήταν 41 έναντι 72 πλοίων που διεγράφησαν την ίδια χρονική περίοδο.

Καθαρό αποτέλεσμα: 31 πλοία εκτός ελληνικής σημαίας. Δύο μήνες μετά, στις 30 Οκτωβρίου, η κατάσταση είχε χειροτερεύσει ακόμη περισσότερο. Το ισοζύγιο των εγγραφών - διαγραφών παρουσίαζε καθαρό αποτέλεσμα 51 πλοίων εκτός ελληνικής σημαίας από τις αρχές του χρόνου το σημαντικότερο είναι ότι η απώλεια αυτή αντιστοιχούσε σε 1 εκατ. κόρους ολικής χωρητικότητας. Με δυο λόγια, η δυναμικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου μέσα σε δέκα μήνες είχε περιορισθεί από του 29,4 στους 28,5 εκατ. κόρους.

Τα πλοία λοιπόν κατεβάζουν την ελληνική σημαία. Το φαινόμενο της υποστολής της γαλανόλευκης από πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας, που λαμβάνει στις ημέρες μας τη μορφή της επιδημίας, δεν οφείλεται στην τρέχουσα πολιτική οικονομική συγκυρία. Η μετανάστευση των ποντοπόρων πλοίων έχει μία και μόνη αιτία: τη σημαντική μείωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Είναι γεγονός, υποστηρίζουν οι πιο έγκυροι εκπρόσωποι του ελληνικού εφοπλισμού, ότι τ

ελληνικό πλοίο που διαπλέει τις θάλασσες και τους ωκεανούς αρχίζει να γίνεται ημέρα με την ημέρα πολύ ακριβό σε σχέση με τα πλοία των βασικών ανταγωνιστών που ανήκουν σε παραδοσιακές αλλά και νέες αναδυόμενες δυνάμεις - από τη Γηραιά Αλβιόνα και τη Σκανδιναβία ως την Άπω Ανατολή - που διεκδικούν η καθεμία για λογαριασμό της μεγαλύτερο μερίδιο από την πίττα των διεθνών θαλασσιών μεταφορών.

« Στον στίβο του οξύτατου ανταγωνισμού που επικρατεί στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές η ικανότητα του ελληνικού πλοίου να προσφέρει μεταφορικό έργο με ανταγωνιστικούς όρους συνεχώς περιορίζεται λόγω της βαθμιαίας αύξησης του κόστους εκμετάλλευσής του αλλά και των πρωτοβουλιών των κυριοτέρων ανταγωνιστών μας που προέρχονται από τον ευρωπαϊκό χώρο».

Η προσέγγιση αυτή που επαναλαμβάνεται με κάθε ευκαιρία σε κείμενα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών δεν απέχει από την πραγματικότητα. Το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων υπό ελληνική σημαία αρχίζει να γίνεται σχεδόν απαγορευτικό για τους πλοιοκτήτες από τη στιγμή που οι κυβερνήσεις αρκετών ευρωπαϊκών χωρών φροντίζουν ολοένα και περισσότερο να ελαφρύνουν, με άμεσες ή έμμεσες ενισχύσεις, τα δικά τους πλοία προκειμένου να φτιάξουν μια ασπίδα προστασίας στις επιθέσεις της ναυτιλίας κυρίως των ασιατικών κρατών με το φθηνό κόστος εκμετάλλευσης, τα κρατικά φορτία και τις επιδοτήσεις των ναυπηγήσεων.

Τα νηολόγια αρκετών ευρωπαϊκών χωρών, χάρη στις ποικιλόμορφες ενισχύσεις, μετά από δεκαετίες αδράνειας, αρχίζουν ξανά να γεμίζουν με πλοία. Στο ολλανδικό νηολόγιο, για παράδειγμα, επανήλθαν 70 πλοία - αριθμός ρεκόρ αναλογικά προς τα μεγέθη τους - από τη στιγμή που εφαρμόστηκαν τα νέα μέτρα της κυβέρνησης. Τι προέβλεπαν αυτά τα μέτρα; Ότι η μόνη υποχρέωση που έχει ο πλοιοκτήτης για να εγγράψει ένα πλοίο του στο εθνικό νηολόγιο, είναι ο πλοίαρχός του να είναι Ολλανδός υπήκοος. Όλοι οι υπόλοιποι, από το πλήρωμα της γέφυρας ως τους ναύτες, μπορεί να είναι αλλοδαποί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

Το ισοζύγιο του ελληνικού νηολογίου κατά τους πρώτους 10 μήνες του 1996

Ε Γ Γ Ρ Α Φ Ε Σ					
ΜΗΝΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚ ΕΚΑΤ. Κ.Ο.Χ.	ΜΗΝΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤ. ΕΚΑΤ. Κ.Ο.Χ.
Ιανουάριος	9	287.162	Ιούνιος	4	238.256
Φεβρουάριος	6	446.791	Ιούλιος	5	272.166
Μάρτιος	2	73.616	Αύγουστος	1	32.607
Απρίλιος	3	186.671	Σεπτέμβριος	1	80.637
Μάιος	11	456.966	Οκτώβριος	3	130.097
			<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>	45	2.204.969

Δ Ι Α Γ Ρ Α Φ Ε Σ					
Ιανουάριος	6	163.168	Ιούνιος	8	165.581
Φεβρουάριος	2	21.328	Ιούλιος	14	639.483
Μάρτιος	13	394.335	Αύγουστος	17	589.042
Απρίλιος	6	206.733	Σεπτέμβριος	16	505.901
Μάιος	6	106.723	Οκτώβριος	18	347.148
			<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>	96	3.139.442

ΠΗΓΗ: Υ.Ε.Ν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

Ο Εμπορικός Στόλος στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Ελλάδα		29,43 (49,5%)
Ιταλία		6,69 (11,3%)
Γερμανία		4,41 (7,4%)
Βρετανία		3,41 (5,7%)
Ολλανδία		2,95 (5,0%)
Σουηδία		1,82 (3,0%)
Γαλλία		1,51 (2,6%)
Φινλανδία		1,29 (2,2%)
Ισπανία	(σε εκατ. Κ.Ο.Χ.)	0,88 (1,5%)
Λουξεμβούργο		0,63 (1,0%)
Δανία		0,27 (0,4%)
Πορτογαλία		0,24 (0,4%)
Βέλγιο		0,21 (0,4%)
Ιρλανδία		0,9 (0,2%)
Αυστρία		

ΠΗΓΗ: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

Η δυναμικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου (σε εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας)

1988	21,927
1989	21,323
1990	22,602
1991	23,919
1992	25,738
1993	29,134
1994	30,161
1995	29,434
(10μηνο) 1996	28,000 *

ΠΗΓΗ: Y.E.N.

..//..

Τα μέτρα που εφαρμόζονται στον ευρωπαϊκό χώρο για τη στήριξη ναυτιλίας και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας εμφανίζονται με διάφορες μορφές σε κάθε κράτος, ανάλογα με τη σημασία και τη θέση που κατέχει η ναυτιλία στους στόχους της Εθνικής Οικονομίας, καθώς και της δημοσιονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν. Επιπλέον, τα μέτρα αυτά υπόκεινται σε περιοδική αναθεώρηση και ενίσχυση, ανάλογα με τις τάσεις που διαμορφώνονται στον διεθνή θαλάσσιο στίβο και επιδρούν στο κόστος της εκμετάλλευσης του πλοίου. Τα περισσότερα από αυτά τα μέτρα έχουν να κάνουν με παροχή άμεσων ή έμμεσων επιδοτήσεων, κρατικών ενισχύσεων ή άλλων παροχών είτε για απόκτηση πλοίων είτε για κάλυψη μέρους των λειτουργικών εξόδων του πλοίου της ναυτιλιακής επιχείρησης είτε για τη μείωση ορισμένων εξόδων που αφορούν το κόστος του πληρώματος, όπως είναι οι εισφορές της κοινωνικής ασφάλισης, φορολογία των εισοδημάτων των ναυτικών κ.λ.π.

Το ελληνικό πλοίο, εκτός του σταθερού μέρους αλλά όχι και τόσο «χαμηλό» φορολογικού καθεστώτος και τη δυνατότητα - μετά τα μέτρα του 1987 - απασχολεί αλλοδαπά κατώτερα πληρώματα σε ποσοστό ως 40% της οργανικής σύνθεσης και με την προϋπόθεση της μη προσφοράς ελλήνων ναυτικών, δεν έχει άλλη στήριξη. Και το ερώτημα που προκύπτει, μετά και τη μαζική υποστολή ελληνικής σημαίας τον τελευταίο καιρό, είναι αν επιζητεί - και ποιας μορφής - στήριξη. Επίσημη απάντηση μέχρι στιγμής από τον εφοπλισμό δεν έχει υπάρξει. Τούτοις έγκυροι εκπρόσωποι του εφοπλισμού πιστεύουν ότι το καλύτερο αντίδοτο στη μετανάστευση των πλοίων σε νηολόγια τρίτων μη κοινοτικών χωρών - τον Παναμά και τη Λιβερία ως τη Μάλτα και την Κύπρο - είναι η ευελιξία επάνδρωσης των πληρωμάτων. Μία λύση που συζητείται ευρέως τελευταία, συναντά και μεγάλες αντιδράσεις, είναι το ελληνικό εμπορικό πλοίο σε γεγραμμές να έχει έλληνες αξιωματικούς και αλλοδαπό πλήρωμα.

Οι επιδοτήσεις της θάλασσας

Τα τελευταία χρόνια οι επιδοτήσεις της στεριάς, δηλαδή όλα εκείνα τα μέτρα που λαμβάνουν κατά καιρούς οι κυβερνήσεις για τη στήριξη της εθνικής ή το βιομηχανίας, περνούν και στη θάλασσα. Και στο σημείο αυτό υπάρχει ένα μυστικό παράδοξο: πρωταγωνιστές στην ενίσχυση του πλοίου αναδεικνύονται χωρίς παράδοση στην ελεύθερη ανταγωνιστική αγορά.

..//..

Τα παραδείγματα ούτε ένα ούτε δύο. Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, η Ιαπωνία αλλά και Ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Βρετανία και η Ολλανδία, στηρίζουν η καθεμιά εξ αυτών με πολλούς τρόπους την ανταγωνιστικότητα των πλοίων που φέρουν ανηρητημένη στην πρύμνη τη σημαία τους.

Ο διεθνής οργανισμός ΟΟΣΑ σε μια ειδική έκθεση που κατήρτισε στο τέλος του 1994 καταγράφει με αναλυτικό τρόπο την έκταση και το εύρος αυτών των άμεσων ή έμμεσων ενισχύσεων στα ποντοπόρα πλοία. Οι ενισχύσεις αυτές συνίστανται κυρίως σε:

- Άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, Η.Π.Α)
- Ενισχύσεις για την απόκτηση κεφαλαιουχικών αγαθών που συνδέονται με την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών (Αυστραλία, Φινλανδία, Γαλλία, Ιαπωνία, Ολλανδία, Πορτογαλία, Βρετανία, Η.Π.Α.).
- Μέτρα μείωσης της οικονομικής επιβάρυνσης της ναυτιλιακής επιχείρησης για την κοινωνική προστασία των ναυτικών. Οι εισφορές για την ασφάλιση, τη περίθαλψη και την πρόνοια των ναυτικών έχουν αναληφθεί είτε στο σύνολό τους από το κράτος (Δανία, Φινλανδία) είτε κατά το ήμισυ (Σουηδία, Βρετανία).
- Απαλλαγή των ναυτικών από τη φορολογία εισοδήματος. Το εισόδημα των ναυτικών είτε έχει πλήρη φορολογική απαλλαγή (Δανία, Βρετανία) είτε φορολογείται με χαμηλούς συντελεστές (Φινλανδία, Ολλανδία, Ισπανία, Νορβηγία). Επιπλέον, σε ορισμένες χώρες (Φινλανδία, Ολλανδία, Σουηδία) και κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις το ποσό του φόρου που καταβάλλουν οι ναυτικοί τους επιστρέφεται στη ναυτιλιακή εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο προκειμένου να μειωθεί το κόστος της λειτουργίας του.
- Κρατική επιχορήγηση για την κάλυψη κατά 50% της δαπάνης για τον επαναπατρισμό των πληρωμάτων (Φινλανδία, Νορβηγία, Βρετανία).
- Κρατικές ενισχύσεις για τη ναυτική εκπαίδευση του πληρώματος (Νορβηγία, Βρετανία, Η.Π.Α., Ολλανδία, Πορτογαλία).

Αλλά η παρέμβαση στον ελεύθερο ανταγωνισμό των διεθνών θαλασσιών μεταφορών δεν σταματά εδώ. Αρκετές ευρωπαϊκές κυβερνήσεις τα τελευταία χρόνια έχουν λάβει αποφάσεις με τις οποίες έχει προχωρήσει η σύσταση και λειτουργία «δεύτερων» νηολογίων, των επονομαζόμενων - όπως προαναφέρθηκα στην αρχή αυτού του κεφαλαίου - διεθνών ή παράλληλων (θυγατρικών) νηολογίων. Τέτοιου είδους νηολογία λειτουργούν ή ετοιμάζονται να λειτουργήσουν σε χώρες όπως η Νορβηγία, η Δανία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Πορτογαλία και η Φινλανδία.

Η χρησιμότητα των νηολογίων αυτού του είδους προκύπτει από τις προϋποθέσεις εγγραφής των πλοίων.

Συγκεκριμένα, αν ένα πλοίο αυτών των χωρών εγγραφεί στα «δεύτερα» νηολόγια αποκτά αυτομάτως ελευθερία κινήσεων και πολλαπλή δυνατότητα επιλογών σε σχέση με τα εθνικά τους νηολόγια.

Παράδειγμα, η αριθμητική σύνθεση του πληρώματος και η απασχόληση αλλοδαπών (μη κοινοτικών) ναυτικών είναι στη διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη. Τα περισσότερα από τα επονομαζόμενα διεθνή ή παράλληλα νηολόγια προβλέπουν ότι μόνον ο πλοίαρχος ή ένα ελάχιστο ποσοστό ναυτικών (δύο ως τέσσερα άτομα) θα πρέπει να είναι εθνικοί ή κοινοτικοί υπήκοοι.

Πάντως, μεγάλη ευελιξία στο θέμα της επάνδρωσης του πληρώματος των πλοίων αρχίζουν σιγά - σιγά να παρουσιάζουν και τα κύρια νηολόγια αρκετών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ενδεικτική σε αυτόν τον τομέα είναι η περίπτωση της Βρετανίας αλλά και η προωθούμενη από την Ολλανδία ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία μόνον ο πλοίαρχος οφείλει να είναι Ολλανδός υπήκοος.

Επιπλέον αρκετά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν διστάζουν, παρά το γεγονός ότι οι κυβερνητικοί εκπρόσωποι των οποίων διακηρύσσουν την πίστη τους στον ελεύθερο ανταγωνισμό και την εξάλειψη των κρατικών ενισχύσεων, να παίρνουν μέτρα - στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις τους όταν αυτές αγοράζουν ή «χτίζουν» πλοία στα δικά τους ναυπηγεία. Προς την ίδια κατεύθυνση λειτουργούν και οι δυνατότητες παροχής πιστώσεων ή εγγυήσεων για τη ναυπήγηση πλοίων που γίνεται στο έδαφός τους.

Η Υπόθεση του Πραγματικού Κόστους

Ο ορισμός των Σ.Ε. και ο προσδιορισμός των βασικών χαρακτηριστικών αυτού του θεσμού, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθούν σαν τα μοναδικά εργαλεία επεξεργασίας για την ανάλυση τους προβλήματος των σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων.

Η ανάλυση του προβλήματος βασίζεται στην παρακάτω υπόθεση του ειδικού και καθηγητή της Ναυτιλιακής Οικονομικής Β.Ν. Μεταξά:

«Οι σημαίες ευκολίας οδηγούν στη διαμόρφωση ενός καθεστώτος ασυδοσίας στο ναυτιλιακό χώρο και στη μακροπρόθεσμη περίοδο σε υψηλότερο οικονομικό κόστος και ναύλα, από ό,τι θα ήταν στην περίπτωση που ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελείτο από μονάδες που ήταν νηολογημένες υπό εθνικές σημαίες, οι οποίες προϋποθέτουν την πραγματική ύπαρξη μιας ελάχιστης ρύθμισης για οικονομικούς λόγους και για λόγους ασφαλείας».

Για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε σε μια σύντομη θεωρητική συζήτηση βασισμένη πάνω στην παραπάνω υπόθεση, θα χρησιμοποιήσουμε τη συγκεκριμένη διάλεκτο των διαγραμματικών παραστάσεων. Αλλά πρώτ' απ' όλα είναι αναγκαίο για απλουστευτικούς λόγους να γίνουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- i) Υποθέτουμε στιγμιαία την ύπαρξη μιας στατικής κατάστασης σε όλες τις ναυτιλιακές βιομηχανίες και τις ναυλογορές τους.
- ii) Οι υπάρχουσες διαφορές στη διάρθρωση των κύριων ναυλαγορών αγνοούνται και υποθέτουμε ότι αυτές λειτουργούν υπό ανταγωνιστικές συνθήκες. Πιο απλά καταπιανόμαστε με την ανάλυση του προβλήματος υποθέτοντας ότι όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συμμετέχουν μόνο σε μια αγορά η οποία λειτουργεί υπό ανταγωνιστικές συνθήκες και ότι όλες οι παραγωγικές μονάδες στην αγορά αυτή (τα πλοία) είναι της ίδιας προδιαγραφής.

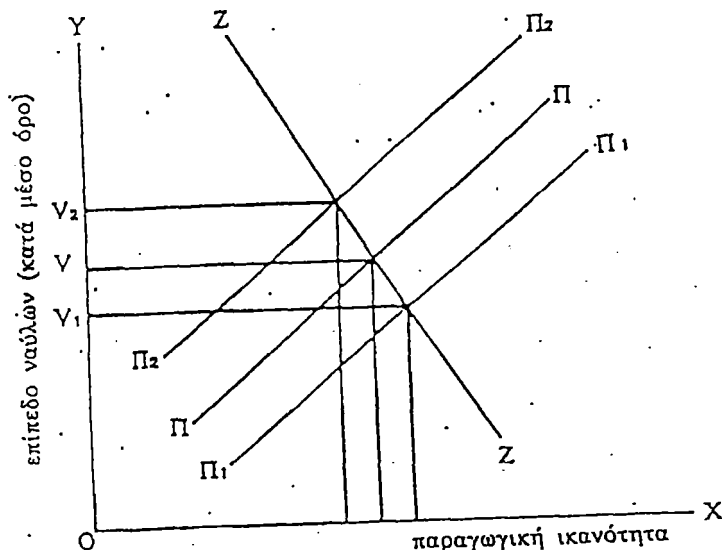
Η διαγραμματική παράσταση 3 δείχνει τις συνθήκες της ζήτησης και προσφοράς της βιομηχανίας. Και επίσης το επίπεδο της μέσης τιμής των ναύλων σε ένα σημείο ισορροπίας (πριν από την είσοδο στην αγορά νέων επιχειρήσεων), όταν ο στόλος Σ.Ε. δεν αποτελούσε μια σημαντική αναλογία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ας υποθέσουμε π.χ. τα πρώτα χρόνια μετά από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Όπως είναι γνωστό, η καμπύλη της προσφοράς σε μια βιομηχανία που λειτουργεί υπό ανταγωνιστικές συνθήκες, μπορεί να εκληφθεί σαν την καμπύλη του οριακού κόστους όλων των επιχειρήσεων που συγκροτούν τη βιομηχανία αυτή. Συνεπόμενα όπως φαίνεται από το διάγρ. 3 το κόστος εκμετάλλευσης (δηλ. το οριακό ιδιωτικό κόστος) των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε., είναι σε χαμηλότερο επίπεδο, από το οριακό ιδιωτικό κόστος των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν παραδοσιακές ναυτιλιακές σημαίες. Η κατάσταση αυτή φαίνεται επίσης και από το διάγρ. 4 στο οποίο φαίνονται οι καμπύλες του μέσου κόστους των δύο ομάδων επιχειρήσεων, που προαναφέρθηκαν. Επομένως οι προσδοκίες για τη μεγιστοποίηση του κέρδους στην περίπτωση των χωρών που χρησιμοποιούν Σ.Ε. είναι υψηλότερες από εκείνες των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν παραδοσιακές ναυτιλιακές σημαίες. Έτσι το κίνητρο για είσοδο στην αγορά με τη χρησιμοποίηση του τεχνάσματος των Σ.Ε. αυξάνεται. Επιπρόσθετα δοθείσης της προτίμησης των διεθνοποιημένων τραπεζιτικών και χρηματιστικών οίκων για πελάτες που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε., τα εμπόδια για την είσοδο στην αγορά ελαχιστοποιούνται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Επομένως το σύνολο των Σ.Ε. και του τοννάζ υπό σημαίες Σ.Ε. αυξάνεται και απόλυτα και σχετικά.

Περαιτέρω να σημειωθεί ότι στη μακροχρόνια περίοδο δεν μπορεί να υπάρχουν δυο καμπύλες της προσφοράς για μια αγορά. Συμπεραίνουμε επομένως ότι η καμπύλη της προσφοράς μετακινείται από $\Pi\Pi$ στο $\Pi_1\Pi_1$ και το επίπεδο των ναύλων μειώνεται από το V στο V_1 (διάγρ. 3).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3

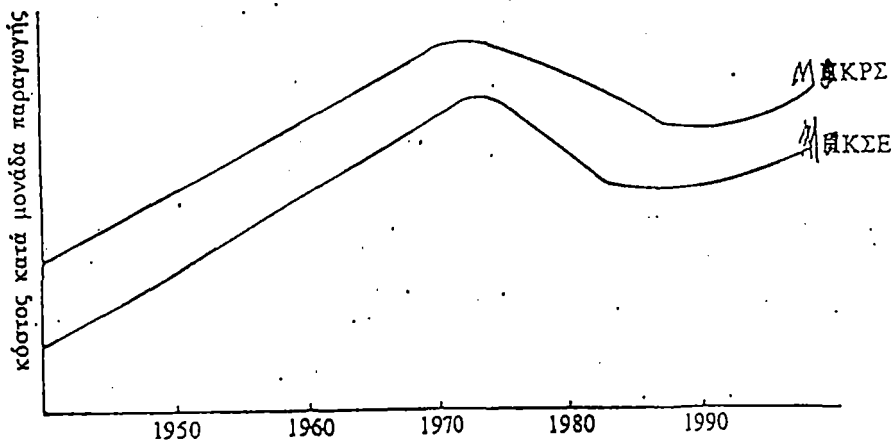
Καμπύλες ζήτησης και προσφοράς σε μια υποτιθέμενη καθαρά ανταγωνιστική ναυλαγορά



Αυτή η λογική αφαίρεση που βασίζεται σε ένα απλό στατικό μοντέλο, μας βοηθά πολύ στο να αντιληφθούμε τις υπάρχουσες τάσεις στις πραγματικές παγκόσμιες ναυλαγορές. Όπως το υπό Σ.Ε. τοννάζ αυξάνεται σε πραγματικές ανταγωνιστικές αγορές, όπως οι ναυλαγορές για τα πλοία μεταβλητών δρομολογίων, bulk carriers, καθώς και το μικρό ανταγωνιστικό τμήμα της ναυλαγοράς για τα δεξαμενόπλοια, το τοννάζ που χρησιμοποιεί τις σημαίες των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών μειούται.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4

Καμπύλη μέσου ιδιωτικού κόστους ρυθμιζόμενου παγκόσμιου στόλου και
καμπύλη μέσου κόστους παγκόσμιου στόλου υπό Σ.Ε.



Το διάγραμμα 4 δείχνει όπως προαναφέρθηκε τη συμπεριφορά της καμπύλης του μέσου ιδιωτικού κόστους εκείνου του τμήματος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, που ανήκει σε παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, στις οποίες υπάρχει εθνική ρύθμιση (ΜΚΡΣ) και τη συμπεριφορά της καμπύλης του μέσου κόστους του παγκόσμιου στόλου υπό Σ.Ε. συμπεριλαμβανομένων και των σχεδόν Σ.Ε. (ΜΚΣΕ) κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών.

Υποθέτουμε ότι για μια σειρά από λόγους το χρηματικό κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων κατά μονάδα παραγωγής αυξανόταν κατά τα τελευταία τριάντα χρόνια και ότι η απόσταση ανάμεσα στο μέσο κόστος εκμετάλλευσης ρυθμιζόμενων στόλων (ΜΚΡΣ) και το μέσο κόστος εκμετάλλευσης Σ.Ε. (ΜΚΣΕ) γινόταν βαθμιαία μικρότερη. Ως γνωστό, υπάρχουν εμπειρικά δεδομένα για να υποστηρίξει κανείς το ρεαλισμό αυτής της θεωρητικής αφαίρεσης.

Με την παραπάνω διαπίστωση δεν θα πρέπει να εννοηθεί ότι δεν υπάρχουν επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε. και που χαρακτηρίζονται από υψηλή ροπή αποφυγής των οικονομικών ρυθμίσεων και των ρυθμίσεων ασφαλείας,

οι οποίες έχουν βραχυπρόθεσμες καμπύλες μέσου κόστους, που βρίσκονται σε σημαντικά χαμηλότερο επίπεδο από αυτό που φαίνεται στο διάγραμμα 4. Οι δύο καμπύλες στο διάγραμμα 4 δείχνουν την μακροπρόθεσμη τάση στο μέσο κόστος όλων των επιχειρήσεων που ανήκουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες και στις χώρες των Σ.Ε.

Είναι φανερό ότι μέχρι στιγμής η ανάλυσή μας δεν έχει αποδείξει ούτε την ορθότητα της υπόθεσης του πραγματικού κόστους ούτε έχει δείξει τα αρνητικά αποτελέσματα της ύπαρξης των Σ.Ε. σε σχέση με την ορθολογική χρήση πλουτοπαραγωγικών πόρων στο χώρο της ναυτιλίας. Μπορεί να πει κανείς ότι από τη μέχρι τώρα ανάλυση μάλλον φαίνεται το αντίθετο, δηλ. ότι ο θεσμός των Σ.Ε. συντείνει στο να παράγονται ναυτιλιακές υπηρεσίες σε χαμηλότερο-κόστος απ' ό,τι στην περίπτωση των ρυθμιζόμενων στόλων.

Όμως όπως είναι γνωστό το χρηματικό κόστος που προϋποτίθεται για την παραγωγή μιας δοσμένης ποσότητας ναυτιλιακών υπηρεσιών, δεν είναι το ίδιο με το οικονομικό κόστος της παραγωγής των υπηρεσιών αυτών. Με άλλα λόγια υπάρχει μια αντίθεση ανάμεσα στο χρηματικό ιδιωτικό κόστος παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών και στο κοινωνικό κόστος παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Γι' αυτό θα πρέπει να πούμε ότι τέτοιες επιπτώσεις της συνδιαλλαγής στις ναυτιλιακές αγορές και της ίδιας της παραγωγικής διαδικασίας παραγωγικών υπηρεσιών στο ναυτιλιακό χώρο, όπως η ρύπανση του περιβάλλοντος, τα κοινωνικοοικονομικά αποτελέσματα των ναυτικών απωλειών κ.λ.π., δεν αντανακλώνται πλήρως στους μηχανισμούς της τιμής στις κύριες ναυλαγορές.

Όμως μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι μερικές από τις εξωτερικές επιδράσεις των ναυτιλιακών βιομηχανιών έχουν ήδη μερικώς εσωτερικοποιηθεί και ότι η συνολική πρόσδοδος των ναυτασφαλειών και αλληλασφαλειών αποσκοπεί ως ένα ορισμένο βαθμό να καλύψει τουλάχιστον μερικά το χρηματικό και κοινωνικό κόστος των πελατών τους.

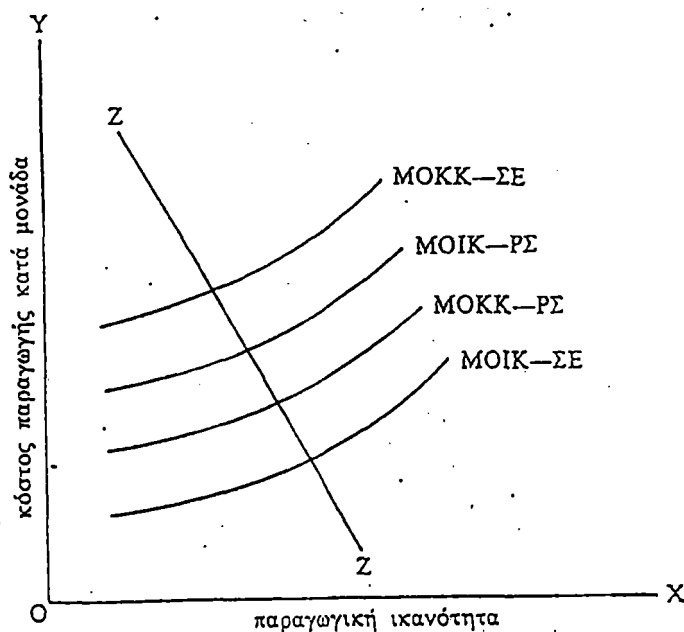
Θεωρητικά αυτό θα ήταν δυνατό εάν οι ασφαλιστικές εταιρείες ακολουθούσαν μια πολιτική τιμής βασισμένη στο όριακό κόστος αποφεύγοντας έτσι την αλληλοπριμοδότηση (για την οποία θα αναφερθούμε παρακάτω) από μια ομάδα εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην άλλη.

Στο αναμεταξύ θα υποθέσουμε ότι, το σύνολο των ασφαλιστρων τα οποία πληρώνονται από επιχειρήσεις υπό Σ.Ε. και σχεδόν Σ.Ε. τείνουν, σαν κανόνα, να είναι υψηλότερα από εκείνα που πληρώνονται στα ασφαλιστικά ιδρύματα από επιχειρήσεις, που χρησιμοποιούν ρυθμιζόμενες σημαίες. Όμως φαίνεται πως το

σύνολο των επιπρόσθετων ασφαλίσεων που συγκεντρώνονται από τον ασφαλιστικό μηχανισμό που προέρχεται από επιχειρήσεις Σ.Ε. δεν είναι επαρκές για να αποζημιώσει την παγκόσμια ναυτασφαλιστική αγορά για τις πληρωμές που γίνονται για αποζημιώσεις προερχόμενες από ναυτιλιακές επιχειρήσεις με Σ.Ε.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5

Καμπύλες οριακού κόστους ρυθμιζόμενων και Σ.Ε. στόλων



Έτσι το διάγραμμα 5 δείχνει, πως παρά το γεγονός ότι η καμπύλη του μακροπρόθεσμου ιδιωτικού κόστους του παγκόσμιου στόλου υπό ΣΕ. είναι σε χαμηλότερο επίπεδο από ό,τι η καμπύλη του μακροπρόθεσμου οριακού κόστους του παγκόσμιου στόλου υπό ρυθμιζόμενες σημαίες, η καμπύλη του μακροπρόθεσμου κοινωνικού κόστους της πρώτης ομάδας επιχειρήσεων βρίσκεται σε υψηλότερο επίπεδο από την καμπύλη του μακροπρόθεσμου κοινωνικού κόστους της δεύτερης ομάδας επιχειρήσεων.

Συνεπόμενα λαβαίνοντας υπόψη μας εκείνο που έχει συνοπτικά αναλυθεί σ' αυτήν την παράγραφο, μπορούμε να περιμένουμε ότι, όπως φαίνεται από το στατικό

μοντέλο στο διάγραμμα 3 θα υπάρχει μια μακροπρόθεσμη τάση της καμπύλης της προσφοράς (δηλ. όπως προαναφέρθηκε, του συνόλου των καμπυλών του οριακού κόστους όλων των επιχειρήσεων, που λειτουργούν υπό ανταγωνιστικές συνθήκες) να μετακινηθεί σε νέο σημείο ισορροπίας ZZ, Π2Π2, και σε υψηλότερα επίπεδα ναύλων. Περιττό να σημειωθεί ότι κάτι τέτοιο θα ήταν μια φανερή ανωφέλεια στην παγκόσμια κοινότητα των εθνών.

Λαβαίνοντας υπόψη μας τα παραπάνω, θα υποθέσουμε σε τούτο το σύγγραμμα ότι ο θεσμός των Σ.Ε. συντείνει στην παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε υψηλότερο πραγματικό κόστος και ναύλα απ' ό,τι θα ήταν η περίπτωση εάν ο παγκόσμιος στόλος αποτελείτο από παραγωγικές μονάδες υπό ρυθμιζόμενες Σ.Ε., οι οποίες προϋποθέτουν την τήρηση ενός ελαχίστου επιπέδου ρύθμισης για ασφαλιστικούς και οικονομικούς λόγους.

Η σημασία και ο ρεαλισμός της υπόθεσης του πραγματικού κόστους θα μας απασχολήσουν στην επόμενη παράγραφο και στα επόμενα κεφάλαια.

Οι Κύριες Επιπτώσεις του Θεσμού

Ως γνωστό το βασικό κίνητρο για τη χρησιμοποίηση του τεχνάσματος των ΣΕ από την ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους της εκμετάλλευσης των πλοίων. Έχει διαπιστωθεί επανειλημμένα ότι κατά το διάστημα της ύπαρξης του θεσμού στη σημερινή του μορφή, δηλαδή σε ολόκληρη τη μεταπολεμική περίοδο, το επίπεδο του ιδιωτικού κόστους της εκμετάλλευσης των πλοίων όταν χρησιμοποιείται ο θεσμός είναι χαμηλότερο και οι φορολογικές υποχρεώσεις προς τη χώρα που παρέχει την ευκολία των Σ.Ε μικρότερες απ' ό,τι θα ήταν εάν το πλοίο ή πλοία ήταν εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της εθνικής προέλευσης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Έχει επίσης διαπιστωθεί ότι χάρις στις ιδιαιτερότητες της ασφαλιστικής αγοράς υπάρχει το φαινόμενο της αλληλοπριμοδότησης από το οποίο επωφελούνται ενδεχομένως μερικές από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν το θεσμό γιατί μέρος του κοινωνικού κόστους για το οποίο αυτές είναι υπεύθυνες πληρώνεται έμμεσα από επιχειρήσεις που ανήκουν σε ρυθμιζόμενους στόλους.

Τελικά θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ύπαρξη του θεσμού δημιουργεί συνθήκες απορύθμισης (δεν υπάρχει δηλαδή μια ελάχιστη ρύθμιση για οικονομικούς λόγους και για λόγους ασφάλειας) μέσα στις οποίες αναπτύσσεται ένα καθεστώς

ασυδοσίας για τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Το καθεστώς αυτό είναι επιζήμιο γιατί δίνει τη δυνατότητα σε επιχειρηματίες με υψηλή ροπή αποφυγής ρυθμίσεων να σταθούν συντελεστές υψηλού κοινωνικού κόστους για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε σαν παράδειγμα τα ναυτικά ατυχήματα. (Θα αναφερθούμε σ' αυτά εκτενέστερα παρακάτω). Η στατιστική εργασία που έχει γίνει ως τώρα πάνω στο θέμα έχει αποδείξει την ορθότητα της ευρέως διαδεδομένης υπόθεσης, ότι η αναλογία των ναυτικών ατυχημάτων του υπό Σ.Ε. εμπορικού στόλου είναι σημαντικά μεγαλύτερη από αυτή των ρυθμιζόμενων εμπορικών στόλων. Παρακάτω παραθέτουμε έναν ενδεικτικό πίνακα (8).

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

Σύγκριση Απωλειών Σ.Ε. και Σημαιών Ρυθμιζόμενων Στόλων

ΕΤΟΣ	Χωρητικότητα Σ.Ε. τόν ποσοστό της παραγωγίας χωρητικότητας	Απώλειες Σ.Ε. σαν ποσοστό των παραγό- μενων αξιολιών	Χωρητικότητα σημαιών ρυθμιζόμενων στόλων σαν ποσοστό της παραγό- μενης χωρητικότητας	Απώλειες σημαιών ρυθμιζόμενων στόλων σαν ποσοστό των πα- γόμενων αξιολιών
1980	26.3	42.0	14.1	7.0
1981	25.6	29.0	13.5	2.3
1982	25.8	36.0	12.6	2.5
1983	26.2	39.0	11.1	1.8
1984	27.2	39.0	10.0	6.4
1985	28.0	36.0	9.0	0.3
1986	29.0	53.0	6.8	1.1
1987	32.0	40.0	5.2	1.1
1988	34.0	57.0	5.8	3.8

ΠΗΓΗ: Lloyd's Register Statistical Tables 1980-1989.

Επομένως, μπορούμε να πούμε, ότι τα στατιστικά δεδομένα (πιο πολλά θα δούμε παρακάτω σ' άλλο κεφάλαιο) μας δείχνουν ότι υπάρχει σχέση ανάμεσα στην ύπαρξη του θεσμού των Σ.Ε. και του μεγέθους των ναυτικών ατυχημάτων.

Περαιτέρω μελέτη του θέματος καταδεικνύει ότι η σχέση αυτή οφείλεται στο καθεστώς της ασυδοσίας ή απορύθμισης που δίνει την δυνατότητα σε επιχειρηματίες με υψηλή ροπή αποφυγής ρυθμίσεων να λειτουργούν υποβαθμισμένες παραγωγικές μονάδες.

..//..

Μερικά συμπεράσματα

Εάν λάβουμε υπόψη μας τις μεγαλύτερες αναλογίες απωλειών και σοβαρών ατυχημάτων των υπό Σ.Ε. στόλων, τότε θα πρέπει να συμπεράνουμε ότι το πραγματικό κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων που ανήκουν στους στόλους αυτούς είναι πολύ υψηλότερο απ' ότι φαίνεται από τα στοιχεία του Ιδιωτικού κόστους στα διάφορα λογιστικά βιβλία των Εταιρειών. Επομένως το πραγματικό ή κοινωνικό κόστος των υπό Σ.Ε. στόλων φαίνεται να είναι υψηλότερο από αυτό των ρυθμιζόμενων στόλων. Κατά συνέπεια μπορούμε να πούμε ότι η υπόθεση του πραγματικού κόστους της προηγούμενης παραγράφου είναι ρεαλιστική.

Δεν θα είναι σωστό να υποθέσει κανείς ότι όλες οι υπό Σ.Ε. επιχειρήσεις και στόλοι χαρακτηρίζονται από υψηλή ροπή αποφυγής κανόνων ασφαλείας. Όμως από την άλλη πλευρά είναι ιστορικό γεγονός αναμφισβήτητο ότι η απορύθμιση και το καθεστώς ασυδοσίας συντελούν στην ύπαρξη υποβαθμισμένων πλοίων ή παραγωγικών μονάδων που αποτελούν πηγές υψηλού κοινωνικού κόστους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Ο σκοπός τούτου και του επόμενου κεφαλαίου είναι να δείξει πώς και με ποιο τρόπο η ύπαρξη του θεσμού των Σ.Ε. επηρεάζει το συνολικό οικονομικό κόστος του παγκόσμιου συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών.

Όπως είναι γνωστό, η έννοια του οικονομικού κόστους βασίζεται στο γεγονός ότι για κάθε παραγωγική διαδικασία που πραγματοποιείται, προϋποτίθεται η χρησιμοποίηση πλουτοπαραγωγικών πόρων, οι οποίοι διαφορετικά θα μπορούσε να χρησιμοποιηθούν για άλλους σκοπούς. Αν δεν έχουν χρησιμοποιηθεί πλουτοπαραγωγικοί πόροι για την παραγωγή ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας που θα ήταν χρήσιμοι σε διαφορετικούς παραγωγικούς τομείς, τότε δεν υπάρχει οικονομικό κόστος.

Περιτό να σημειωθεί ότι ο βασικός σκοπός μιας ναυτιλιακής επιχείρησης όταν αυτή συνδυάζει συντελεστές για την παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι να εξασφαλίσει ότι στη μακροπρόθεσμη περίοδο η πρόσδοδος θα είναι μεγαλύτερη από το κόστος στο μέγιστο δυνατή σημείο. Παρόμοια, αν υποθέσουμε ότι η παραγωγική διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς εκτελείται σε ικανοποιητικό επίπεδο από άποψη ποιότητας υπηρεσίας, μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι μια βιομηχανική επιχείρηση που ελέγχει το δικό της τοννάζ (βιομηχανικοί μεταφορείς) προσπαθεί να εξασφαλίσει στη μακροπρόθεσμη περίοδο την ελαχιστοποίηση του θαλάσσιου μεταφορικού της κόστους με αντικειμενικό σκοπό τη μεγιστοποίηση των κερδών της από την πώληση των προϊόντων της στις αγορές της κατανάλωσής τους. Επιπρόσθετα είναι λογικό να υποθέσουμε ότι η ελαχιστοποίηση του κόστους αποτελεί έναν από τους σκοπούς της λειτουργίας των κρατικοποιημένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Μιλώντας γενικά, μπορούμε να ταξινομήσουμε - όπως και στην περίπτωση άλλων μεταφορικών υπηρεσιών - την κατανάλωση πλουτοπαραγωγικών πόρων, δηλαδή το κόστος της λειτουργίας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, ως εξής:

- 1.- Χρησιμοποίηση του χώρου.
- 2.- Κόστος κεφαλαίου.
- 3.- Καύσιμα και άλλα υλικά.
- 4.- Κόστος χρησιμοποίησης εργατικού δυναμικού.
- 5.- Ασφαλιστικό κόστος.

Ο κλασσικός τρόπος με τον οποίο το χρηματικό κόστος των παραπάνω πλουτοπαραγωγικών πόρων εμφανίζεται στα λογιστικά βιβλία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που διαχειρίζονται τοννάξ υπό Σ.Ε., είναι ο εξής:

Εξόδα πληρώματος.

Επισκευές και συντηρήσεις.

Αμοιβές.

Υλικά και τρόφιμα.

Ασφάλειες (ναυτασφάλεια, αλληλασφάλεια για « τρίτα μέρη », πολεμικοί κίνδυνοι κ.λ.π.).

Κόστος διαχείρισης.

Διάφορα.

Περιττό να σημειωθεί ότι το κόστος των σημείων υποδοχής του πλοίου, όπως π.χ. λιμενικά τέλη, ρυμούλκηση, έξοδα φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή και τα δύο (αυτό εξαρτάται από τη ναυλωτική συμφωνία) και επίσης το κόστος των καυσίμων, φαίνονται στους « λογαριασμούς ταξιδιών » της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Με λίγα λόγια, το σύνολο όλων των παραπάνω εξόδων υπολογιζόμενο για το διάστημα ενός ταξιδιού, δηλαδή από τη μέρα της αναχώρησης του πλοίου από τον τελευταίο λιμένα εκφόρτωσης ως την ημερομηνία της εκφόρτωσης στον τελικό λιμένα άφιξης, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, αποτελεί το βραχυπρόθεσμο οριακό ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης για ένα από τα πλοία της.

Περιττό να σημειωθεί ότι επιπρόσθετα ένα σεβαστό ποσοστό του σταθερού κόστους του πλοίου ή πλοίων υπολογίζονται στους ιδιωτικούς λογαριασμούς της ναυτιλιακής επιχείρησης όταν πραγματοποιούνται οι σχετικές πληρωμές. Αναφερόμαστε κυρίως στο αρχικό κόστος της επένδυσης και στην πληρωμή των επιτοκίων.

Όμως το κόστος της απόσβεσης σαν οικονομικό κόστος, δηλαδή το κόστος της αντικατάστασης του κεφαλαίου, δεν αντανακλάται στους λογιστικούς λογαριασμούς της ναυτιλιακής επιχείρησης, και ιδιαίτερα της επιχείρησης που διαχειρίζεται τοννάξ υπό Σ.Ε.. Το μόνο στοιχείο του κόστους της απόσβεσης που

αναπόφευκτα λαμβάνεται υπόψη στα λογιστικά βιβλία της ναυτιλιακής επιχείρησης, είναι το κόστος της συντήρησης του υπάρχοντος μέσου της παραγωγής, το οποίο, όπως φάνηκε από πιο πάνω, συμπεριλαμβάνεται στις πληρωμές για επισκευές και συντήρηση. Έτσι το κόστος της « συντήρησης » που υπολογίζεται λογιστικά μπορεί να θεωρηθεί ουσιαστικά σαν μεταβλητό κόστος. Ας σημειωθεί ότι η απόσβεση υπολογίζεται για φορολογικούς λόγους στην περίπτωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν παραδοσιακές σημαίες σαν χρηματικό και όχι σαν οικονομικό κόστος.

Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες είναι πολύ δύσκολο να συγκρίνει κανείς το σταθερό κόστος επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται τοννάξ υπό παραδοσιακές σημαίες, με αυτό των επιχειρήσεων υπό Σ.Ε.. Κατά συνέπεια, ο καλύτερος τρόπος για τη σύγκριση του κόστους της εκμετάλλευσης των πλοίων υπό Σ.Ε. και υπό παραδοσιακές ναυτιλιακές σημαίες είναι πάνω στη βάση των πληρωμών που πραγματοποιούνται στους συντελεστές της παραγωγής, οι οποίοι απασχολούνται από την επιχείρηση.

Ενώ λοιπόν προτείνουμε ν' ακολουθήσουμε αυτό τον τρόπο σύγκρισης, δεν θα πρέπει να μην αναφέρουμε το γεγονός ότι η ύπαρξη του θεσμού των Σ.Ε. έχει επιπτώσεις στο επίπεδο του σταθερού κόστους των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν το τέχνασμα. Π.χ. σύμφωνα με πληροφορίες από ειδικούς, μια μελέτη για την απόσβεση των πλοίων σαν οικονομικό κόστος θα αποδείκνυε ότι η ύπαρξη του θεσμού των Σ.Ε. συντελεί στην ταχύτερη απόσβεση των πλοίων και κατά συνέπεια και του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, απ' ό,τι θα ήταν εάν ο παγκόσμιος στόλος αποτελούνταν μόνον από παραγωγικές μονάδες υπό παραδοσιακές σημαίες.

Ακόμη, υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις για να καταλήξει κανείς στη διαπίστωση ότι, στην περίπτωση μερικών από τις πλέον « παραδοσιακές Σ.Ε. », όπως η λιβεριανή και η παναμαϊκή, οι αναγκαίες από τις επιχειρήσεις πιστώσεις μπορεί να εξασφαλιστούν ευκολότερα και κατά συνέπεια σε χαμηλότερο κόστος ευκαιρίας απ' ό,τι σε ρυθμιζόμενους στόλους. Παρά το γεγονός ότι η διαπίστωση αυτή αφορά κυρίως την εποχή των φιλελεύθερων πιστώσεων, όπως εκδηλώθηκε πριν λίγες δεκαετίες, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι όταν το νομικό πλαίσιο, και ειδικότερα ο νόμος περί υποθήκης, μοιάζει με αυτόν των ΗΠΑ, όπως στη λιβεριανή και παναμαϊκή περίπτωση, τότε τα αμερικανικά χρηματιστικά ιδρύματα θεωρούν ότι υπάρχουν για τη χρηματοδότησή τους λιγότεροι κίνδυνοι και μεγαλύτερη ασφάλεια, όταν αυτή δίνεται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις με Σ.Ε., απ' ό,τι όταν αυτή χορηγείται για μονάδες υπό σημαίες παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.

Κλείνοντας την παράγραφο αυτή, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφέρουμε ότι για την παραγωγή των ναυτιλιακών υπηρεσιών προϋποτίθενται και άλλα χρηματικά έξοδα, κυρίως στο τελικό σημείο υποδοχής των πλοίων, π.χ. επιπρόσθετα λιμενικά έξοδα, φαρικά τέλη, τελωνειακά τέλη, υπερωρίες πληρώματος, έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης κ.λ.π.. Το επιπλέον αυτό χρηματικό κόστος πληρώνεται ή από τη ναυτιλιακή επιχείρηση ή από τους ναυλωτές. Αυτό εξαρτάται από το τι συμπεριλαμβάνεται στο ναυλοσύμφωνο για το ταξίδι ή τη χρονοναύλωση, σχετικά με τα λιμενικά έξοδα.

Δεν μπορούμε όμως να πούμε ότι όλο το οικονομικό κόστος ή η δαπάνη σε πλουτοπαραγωγικούς πόρους για την εκτέλεση ενός ταξιδιού αντανάκλαται στα λογιστικά βιβλία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Εκείνο το μέρος του κόστους που φαίνεται στα λογιστικά βιβλία της επιχείρησης μπορεί να το ορίσουμε σαν το ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης. Περιττό να σημειώσουμε ότι η ασφάλιση του φορτίου πληρώνεται συνήθως από τους ναυλωτές και επομένως αποτελεί μέρος του χρηματικού κόστους εκείνου που χρησιμοποιεί το πλοίο ή του ναυλωτή. Επομένως η πληρωμή του ναύλου και το οποιοδήποτε άλλο κόστος που πληρώνεται από τους ναυλωτές στη ναυτιλιακή επιχείρηση για την εκτέλεση ενός ταξιδιού, αποτελεί το ιδιωτικό κόστος του χρησιμοποιούντος τη ναυτιλιακή υπηρεσία.

Σημειώσεις για το κοινωνικό κόστος της Ναυτιλίας

Όπως είναι γνωστό, οι σύγχρονοι οικονομολόγοι θεωρούν τις διάφορες οικονομίες, συμπεριλαμβανομένης και της παγκόσμιας οικονομίας, σαν ένα σύνθετο σύστημα συναλλαγών ανάμεσα σε διάφορους οικονομικούς παράγοντες - δηλαδή καταναλωτές, επιχειρήσεις, εργάτες, κυβερνήσεις κ.λ.π.. Οι παράγοντες αυτοί εκτελούν πληρωμές για τα οφέλη που παίρνουν από την οικονομία (δηλαδή αγαθά, υπηρεσίες, εργατική δύναμη κ.λ.π.) και πληρώνονται για ό,τι έχουν δαπανήσει (π.χ. πρόσδοδος από πωλήσεις, μισθοί, διόδια κ.λ.π.). Όμως ένα μέρος του κόστους και των ωφελειών που εμφανίζεται στην κοινωνική ζωή σαν αποτέλεσμα της παραγωγικής διαδικασίας, δεν συμπεριλαμβάνεται σ' αυτό το σύνθετο σύστημα συναλλαγών και συνεπόμενα βρίσκεται έξω από το μηχανισμό της αγοράς. Όπως είναι γνωστό, τέτοιου είδους δαπάνες και ωφέλειες καλούνται «εξωτερικές επιδράσεις», δηλαδή είναι οι εκτός αγοράς συνέπειες της παραγωγικής διαδικασίας. Στην περίπτωση αυτών των εξωτερικών επιδράσεων δεν πραγματοποιούνται εμπορικές συναλλαγές, γιατί είναι δύσκολο να ορίσει κανείς τα δικαιώματα

ιδιοκτησίας τα οποία επηρεάζονται με έμμεσο τρόπο θετικά ή αρνητικά από την παραγωγική διαδικασία. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να υπάρχουν, και δεν υπάρχουν, επιχειρήσεις οι οποίες είναι προετοιμασμένες να διεισδύσουν σ' ένα χώρο ή « αγορά » χωρίς πληρωμές, πρόσοδο και κέρδη, πράγμα που θα συμβεί εάν ο αντικειμενικός σκοπός της επιχείρησης είναι ο περιορισμός της εξωτερικής επίδρασης.

Γι' αυτόν το λόγο οι εξωτερικές επιδράσεις αναφέρονται συνήθως στην οικονομική φιλολογία σαν « δημόσια αγαθά », αφού ο περιορισμός τους αποτελεί ευθύνη των κυβερνήσεων ή διεθνών οργανώσεων, οι οποίες επιβάλλουν ρυθμίσεις, φόρους, πρόστιμα ή ακόμα δίνουν και επιχορηγήσεις στην προσπάθεια για τη μείωση της παραγωγής εξωτερικών επιδράσεων.

Λαβαίνοντας υπόψη τα παραπάνω, σε όλο το υπόλοιπο αυτού του συγγράμματος θα θεωρώ ότι το ναυτιλιακό περιβάλλον γενικά και όλες οι διεθνείς θαλάσσιες οδοί ειδικότερα, αποτελούν ένα τεράστιο σύνολο πλουτοπαραγωγικών πόρων, που ανήκει στη διεθνή κοινότητα των εθνών (δηλαδή ότι κατά κάποιο τρόπο οι πλουτοπαραγωγικοί αυτοί πόροι αποτελούν τη νομίμως προστατευόμενη ιδιοκτησία της ανθρωπότητας στο σύνολό της). Επομένως, οποιαδήποτε ελαχιστοποίηση μιας εξωτερικής επίδρασης, αποτελεί και ένα όφελος για την παγκόσμια κοινότητα των εθνών στο σύνολό της. Το γεγονός ότι σαν αποτέλεσμα μιας εξωτερικής επίδρασης μερικές γεωγραφικές περιοχές μπορεί να υποφέρουν περισσότερο από άλλες, θα αναλυθεί συνοπτικά στις επόμενες παραγράφους.

Μια άλλη δυσκολία στην εκτίμηση του κόστους και των ωφελειών ή διαφορετικά του μεγέθους των εξωτερικών επιδράσεων στο ναυτιλιακό χώρο, εκτός από το γεγονός ότι δεν υπάρχει μηχανισμός τιμής, προέρχεται από το χαρακτηριστικό της σπάνιδος των πλουτοπαραγωγικών πόρων του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο σύνολό του που μόλις τα τελευταία χρόνια άρχισε να συνειδητοποιείται.

Αυτό το πολύ σημαντικό ζήτημα μπορεί να γίνει κατανοητό, αν λάβουμε υπόψη μας τις ραγδαία μεταβαλλόμενες πραγματικότητες που σχετίζονται με τη χρήση του χώρου από τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Όπως είναι γνωστό, ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ελέγχουν πλοία τακτικών γραμμών, νοικιάζουν και σε ορισμένες περιπτώσεις αγοράζουν γη, με σκοπό την οικοδόμηση κατάλληλων χώρων υποδοχής για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων σε διάφορα λιμάνια ή για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων που έχουν χρησιμοποιηθεί απ' αυτές. Το ίδιο ισχύει και για τις εταιρείες πετρελαίων, οι οποίες κοντά στα διυλιστήριά τους αγοράζουν γη για την οικοδόμηση κατάλληλων έργων φορτοεκφόρτωσης για τα δεξαμενόπλοιά τους ή για τα δεξαμενόπλοια που έχουν ναυλωθεί από αυτές. Επιπρόσθετα ναυπηγικές και ναυπηγοεπισκευαστικές

επιχειρήσεις αγοράζουν ή νοικιάζουν εκτάσεις όχι μακριά από λιμάνια για να κατασκευάσουν τα εργοστάσιά τους, τα ναυπηγεία τους, τις δεξαμενές κ.λ.π.

Ο χώρος ο οποίος αποκτάται μόνιμα ή προσωρινά από επιχειρήσεις οι οποίες συνδέονται με την εμπορική ναυτιλία, μπορεί να είναι χρήσιμος και για σκοπούς διαφορετικούς απ' αυτούς που προαναφέρθηκαν. Το ίδιο έδαφος μπορούσε π.χ. να χρησιμοποιηθεί για την οικοδόμηση νοσοκομείων, κατοικιών, σανατορίων, για καλλιέργειες φυτών, για την οικοδόμηση ξενοδοχείων, αποθηκών, παιδικών χαρών, κ.ο.κ.. Όταν η γη έχει αγοραστεί από την επιχείρηση, το χρηματικό σύνολο που θα πληρωνόταν για να ξαναπωληθεί ή ενοικιαστεί για τους σκοπούς που προαναφέρθηκαν, μας δίνει ένα μέτρο του οικονομικού κόστους για την τωρινή της χρήση.

Το πρόβλημά μας όμως δεν είναι ακριβώς αυτό. Το πρόβλημα είναι ότι σε ορισμένες περιπτώσεις στη βραχυπρόθεσμη περίοδο το έδαφος ή η γεωγραφική περιοχή που χρησιμοποιείται από ναυτιλιακές ή επισκευαστικές επιχειρήσεις, μπορεί να μην είναι χρήσιμες για άλλους σκοπούς. Είναι τέτοιες ακριβώς περιπτώσεις που γεννούν την αυταπάτη στο ανθρώπινο μυαλό ότι η προσφορά της γης ή του χώρου, π.χ. σε ναυτιλιακές περιοχές, μπορεί να είναι απεριόριστη και στη βραχυπρόθεσμη αλλά και στη μακροπρόθεσμη περίοδο. Περισσότερο να σημειωθεί ότι για τον επαγγελματία οικονομολόγο είναι φανερό ότι, η προσφορά των συντελεστών της παραγωγής - συμπεριλαμβανομένου και του χώρου - επηρεάζεται από τις αλλαγές στην τεχνολογία της παραγωγής, από τις αλλαγές στα αγαθά που παράγονται και από τις αλλαγές στην ποιότητα των ίδιων των συντελεστών της παραγωγής.

Το παρακάτω παράδειγμα, που προέρχεται από την αντικειμενική πραγματικότητα, εξηγεί καθαρά το τι θέλουμε να πούμε, καθώς και την οικονομική του σημασία:

Κατά την περίοδο των χαμηλών ναύλων το 1958, ύστερα από το άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ, οι πλοιοκτήτες του Μ.Β. « Ν », ενός ελεύθερου πλοίου, αποφάσισαν ότι θα ήταν σωστό να παροπλιστεί, αν υπήρχε η δυνατότητα, στην περιοχή του Τάραντα της Ιταλίας. Ύστερα από τις αρχικές έρευνες που έγιναν από το γραφείο της διαχείρισης του πλοίου στο Λονδίνο, στάλθηκε ο αρχιμηχανικός του γραφείου στο Μπρίντζι για να μελετήσει το ασφαλές της περιοχής του παροπλισμού, καθώς και το κόστος, συμπεριλαμβανομένων και των τυχόν λιμενικών τελών. Η απάντηση που δόθηκε στον αρχιμηχανικό από τους πράκτορες του πλοίου ήταν ότι τα τέλη προς τη λιμενική αρχή είναι ανύπαρκτα και ότι το μόνο κόστος που θα έπρεπε να πληρωθεί για τη « χρήση της γης » ήταν το κόστος της κατασκευής δεσμών στην προκυμαία, οι οποίες ήταν αναγκαίες για την ασφαλή πρόσδεση, του Μ.Β. « Ν » Είναι φανερό ότι αυτός ο χώρος του παροπλισμού του πλοίου δεν

ήταν τότε χρήσιμος για άλλους σκοπούς και κατά συνέπεια, τόσο η τοπική αρχή όσο και οι ναυτικοί πράκτορες, για να καρπωθούν τέτοια οριακά οφέλη όπως το κέρδος της προμήθειας υλικών τροφοδοσίας κ.λ.π. του παροπλισμένου πλοίου, παραχώρησαν το χώρο δωρεάν στην επιχείρηση.

Ακριβώς δέκα χρόνια αργότερα, η ίδια ναυτιλιακή εταιρεία ζήτησε από τους ίδιους πράκτορες πληροφορίες για να εκτιμήσει το κόστος μικροεπισκευών και παροπλισμού ενός άλλου από τα ελεύθερα πλοία της. Αυτή όμως τη φορά η ναυτιλιακή επιχείρηση πληροφορήθηκε ότι θα πρέπει να πληρώνονται λιμενικά τέλη για το παροπλισμένο πλοίο στην ίδια περιοχή. Ο λόγος γι' αυτό είναι ότι από το 1958 ως το 1968 η περιοχή του Τάραντα εξελίχθηκε σε κέντρο επισκευών πλοίων και σε ναύσταθμο. Ας σημειωθεί ότι η τιμή των τελών του παροπλισμού είχε καθοριστεί σε υψηλότερα επίπεδα από εκείνα που υπήρχαν σε γειτονικές ναυτιλιακές περιοχές, όπως π.χ. το Πέραμα στο λιμάνι του Πειραιά στην Ελλάδα.

Έτσι μπορούμε να πούμε ότι, σε περιπτώσεις όπως οι παραπάνω, που ο κρατικός παρεμβατισμός για μια ορθολογική ανάπτυξη της περιοχής ήταν ανύπαρκτος, η αυταπάτη στο ότι η προσφορά της γης είναι απεριόριστη, παρέμεινε στο ανθρώπινο μυαλό ως εκείνη τη χρονική περίοδο που δημιουργήθηκε ζήτηση χώρου στην περιοχή και επομένως καθορίστηκε για την προσφορά της, μέσα σ' ένα ατελή αγοραίο μηχανισμό, η τιμή της.

Παρά το γεγονός ότι η συνειδητοποίηση του οικολογικού προβλήματος από τους λαούς σε ορισμένες ναυτιλιακές περιοχές έχει αυξηθεί πρόσφατα, κυρίως σαν συνέπεια μερικών γνωστών οικολογικών καταστροφών που προξενήθηκαν από δεξαμενόπλοια, μπορούμε να πούμε με κάποια βεβαιότητα ότι, δυστυχώς, σε παγκόσμια κλίμακα η αντίληψη για το απεριόριστο της προσφοράς του χώρου συνεχίζει να υπάρχει, τουλάχιστον όσον αφορά το θαλάσσιο χώρο.

Είναι γεγονός ότι όλοι μας συνεχίζουμε ακόμη να νομίζουμε πως μια πετρελαιοκηλίδα στο πέλαγος αποτελεί ένα γεγονός τοπικής σημασίας, με άλλα λόγια μια μικρή « εξωτερική επίδραση » στο περιβάλλον, που δεν μπορεί να αλλοιώσει τη φύση του. Έτσι συνεχίζουμε να νομίζουμε. Η αλήθεια όμως μπορεί να βρίσκεται κοντύτερα στην ακριβώς αντίθετη περίπτωση.

Εάν προς στιγμή υποθέταμε ότι διατηρούνταν το υπάρχον status quo όσον αφορά την ανθρώπινη και επιχειρηματική συμπεριφορά για το θαλάσσιο περιβάλλον και ότι οι διεθνείς θαλάσσιοι οδοί παρέμεναν οι ίδιες στο μέλλον, τότε θα ήταν ρεαλιστικό να διαπιστωθεί ότι με τη συνέχιση του καθεστώτος ανυπαρξίας κυβερνητικής ή διεθνούς ρύθμισης, οι εξωτερικές επιδράσεις των ναυτιλιακών βιομηχανιών θ' αυξηθούν σε επικίνδυνα οικολογικά σημεία. Σε μια τέτοια κατάσταση θα γινόταν αντιληπτό, αλλά πολύ αργά, ότι το θαλάσσιο

περιβάλλον αποτελεί ένα σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο που ανήκει στην παγκόσμια κοινότητα των εθνών και ότι για να περιορίσουμε το μέγεθος των εξωτερικών επιδράσεων σε ανεκτά επίπεδα, αυτές πρέπει να εσωτερικοποιηθούν το συντομότερο με τον ένα τρόπο ή τον άλλο στους μηχανισμούς των ναυλαγορών και των κρατικών λογαριασμών.

* * * * *

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να κάνουμε μια σύντομη παρένθεση, για να εξηγηθεί η μεθοδολογία μας σχετικά με το ζήτημα των εξωτερικών επιδράσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, που προέρχονται από τις ναυτιλιακές μεταφορικές υπηρεσίες.

Κατά πρώτο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η προαναφερθείσα πρόβλεψη για το θαλάσσιο περιβάλλον βασίζεται σε διάφορες επιστημονικές εκθέσεις, σχετικά με το πραγματικό και δυνητικό επίπεδο ρύπανσης. Επίσης σχετίζεται άμεσα με τη δυσκολία της εκτίμησης του κόστους και των ωφελειών που προέρχονται από τις θαλάσσιες υπηρεσίες. Όπως προαναφέρθηκε, ο βασικός λόγος για τη δυσκολία αυτή βρίσκεται στο γεγονός ότι η διεθνής κοινότητα δεν έχει ακόμα συνειδητοποιήσει το ζήτημα ότι το θαλάσσιο περιβάλλον στο σύνολό του αποτελεί σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο. Ωστε μπορούμε να πούμε ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο να μετρηθεί το κοινωνικό κόστος των θαλάσσιων υπηρεσιών ή ειδικότερα το κόστος της ρύπανσης, όταν αυτό πραγματοποιείται στις ανοιχτές θάλασσες, για τις οποίες εσφαλμένα προϋποθέτουμε ότι υπάρχει απεριόριστη προσφορά.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν και άλλοι εξωγενείς παράγοντες, που δημιουργούν εξωτερικές επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και οι οποίοι σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία π.χ. η θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία αποτελεί μόνο μια από τις τέσσερις βασικές αιτίες για τη θαλάσσια ρύπανση. Όπως είναι γνωστό, οι άλλες πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης είναι οι τόποι παραγωγής του πετρελαίου, η εξερεύνηση και εκμετάλλευση του θαλάσσιου υπεδάφους και η αποθήκευση επικίνδυνων υλών στο θαλάσσιο βυθό. Έτσι αν πάρουμε το ακάθαρτο πετρέλαιο π.χ., θα δούμε ότι το 1971 - σύμφωνα με τα υπάρχοντα στατιστικά δεδομένα - χύθηκαν στις θάλασσες 1.080.000 τόνοι. Όμως λιγότερο από το μισό αυτής της ποσότητας προερχόταν από τη ναυτιλία (δηλ. τ ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος τ προερχόμενη από τα δεξαμενόπλοια και άλλα πλοία ήταν μικρότερη από το μισό της

παραπάνω ποσότητας). Επομένως, θα πρέπει να τονίσουμε ότι τέτοιου είδους αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπως η ρύπανση που προέρχεται από άλλες βιομηχανίες ή άλλες οικονομικές δραστηριότητες αποτελεί ένα θέμα που σχετίζεται μόνο οριακά με την επιστήμη της ναυτιλιακής οικονομικής.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί με ιδιαίτερη έμφαση ότι, στο σημερινό στάδιο της διεθνούς πολιτικοοικονομικής και τεχνολογικής ανάπτυξης, έχει διαμορφωθεί μια άλλη πολύ σημαντική τάση, που πρέπει να ληφθεί υπόψη σχετικά με το περιεχόμενο αυτού του συγγράμματος.

Η παρακάτω παραπομπή δίνει μια συγκεκριμένη περιγραφή της τάσης που μας αφορά:

« Καθώς ο πληθυσμός της γης αυξάνεται και όπως ολοένα περισσότερο χρησιμοποιούνται οι πρώτες ύλες, που είναι εύκολα προσιτές, τόσο περισσότερο τα διάφορα μέλη της διεθνούς κοινότητας των εθνών αγναντεύουν προς το θαλάσσιο περιβάλλον. Όπως η τεχνολογία αναπτύσσεται ολοένα περισσότερο και για το χερσαίο και για το θαλάσσιο περιβάλλον, τόσο περισσότερο βελτιώνεται η ανθρώπινη ικανότητα για την εκμετάλλευση του θαλάσσιου υπεδάφους, πρώτα αυτού που βρίσκεται κοντά στις ακτές και κατόπιν αυτού που βρίσκεται στους ωκεανούς ».

Λαβαίνοντας υπόψη μας την παραπάνω τάση, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η ζήτηση για το χώρο του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα βαίνει αυξανόμενη και συνεπόμενα η σπανιότητα του πλουτοπαραγωγικού αυτού πόρου θα βαίνει αυξανόμενη. Καθώς η σπανιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα αυξάνεται η αρνητική σημασία των εξωτερικών επιδράσεων που προέρχονται από τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία επίσης θα αυξάνεται σε προοδευτικά αυξανόμενες αναλογίες.

Ο σκοπός, λοιπόν αυτής της παρένθεσης ήταν να τονιστεί ότι, λαβαίνοντας υπόψη μας τις παραπάνω εξελίξεις, θα πρέπει να υποθέσουμε πως η σχέση ανάμεσα στις εξωτερικές επιδράσεις του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που προέρχονται από άλλους εξωγενείς παράγοντες ως προς τη ναυτιλία, με αυτούς που προέρχονται από τις ίδιες τις ναυτιλιακές αγορές, θα πρέπει να λαβαίνεται υπόψη σε οποιαδήποτε ποσοτική μελέτη για το πρόβλημα του φθίνοντος θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όμως, όπως είναι λογικό να περιμένει κανείς, σε τούτη την ανάλυση θα συγκεντρώσουμε την προσοχή μας στο κοινωνικό κόστος, που παράγεται από την ίδια τη ναυτιλιακή υπηρεσία και το οποίο μπορεί να ταξινομηθεί ως εξής:

α) Την επίδραση της ναυτιλιακής υπηρεσίας στο θαλάσσιο περιβάλλον εδώ αναφερόμαστε κυρίως στη ρύπανση από πετρελαιοεδή του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που προέρχεται από τα πλοία).

β) Τα διαφόρων ειδών ναυτικά ατυχήματα, ναυταπάτες και ζημιές σε «τρίτα μέρη», που σχετίζονται μ' όλα τα άλλα πράγματα, εκτός από το φυσικό θαλάσσιο περιβάλλον.

* * * *

Η τρίτη δυσκολία που πρέπει να σημειωθεί σ' αυτή την παράγραφο, είναι το πρόβλημα της ακριβούς μέτρησης του κοινωνικού κόστους και των ωφελειών, στο ναυτιλιακό χώρο, δοθέντος ότι ούτε το κοινωνικό κόστος ούτε οι ωφέλειες αντανακλώνται διαμέσου του μηχανισμού της αγοράς (ή όταν συμβαίνει κάτι τέτοιο, η αντανάκλαση είναι μερική και ατελής). Επομένως, η προσπάθεια για την ακριβή εκτίμηση του κόστους και των ωφελειών αυτών μπορεί να γίνει μόνο με έμμεσους τρόπους.

Σημειώσεις για τις Σ.Ε. σχετικά με το κοινωνικό κόστος και την ωφελιμότητα.

Νομίζω ότι παρά το γεγονός πως η έρευνα γι' αυτό το θέμα βρίσκεται ακόμη στην εμβρυώδη της μορφή, οι δυσκολίες που προαναφέρθηκαν μπορεί ως ένα ορισμένο βαθμό να ξεπεραστούν. Εάν είναι έτσι, μπορεί επίσης να γίνει δεκτό ότι είναι δυνατό να γίνει επιστημονική ανάλυση για τη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στις Σ.Ε. και το κοινωνικό κόστος και ωφελιμότητα στο ναυτιλιακό χώρο. Είναι φανερό ότι μια τέτοια προσπάθεια αποτελεί βασική και απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορέσει κανείς να συζητήσει μια βασική υπόθεση αυτού του συγγράμματος δηλαδή ότι:

« Οι Σ.Ε. οδηγούν στη διαμόρφωση ενός καθεστώτος ασυδοσίας στο ναυτιλιακό κόσμο και στη μακροπρόθεσμη περίοδο σε υψηλότερο οικονομικό κόστος και ναύλα, απ' ότι θα ήταν στην περίπτωση που ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελείτο από μονάδες οι οποίες ήταν νηολογημένες υπό εθνικές σημαίες, οι οποίες προϋποθέτουν την πραγματική ύπαρξη μιας ελάχιστης ρύθμισης για οικονομικούς λόγους και για λόγους ασφάλειας.»

Το πρώτο βήμα που πρέπει να γίνει για να αποδείξει κανείς ότι η διαμόρφωση του καθεστώτος της ασυδοσίας και του θεσμού των Σ.Ε. έχει οδηγήσει στην παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε υψηλότερο οικονομικό κόστος (δηλ. το ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης, συν το κοινωνικό κόστος), απ' ότι θα ήταν η περίπτωση διαφορετικά, είναι να διατυπώσει και να συζητήσει ξεχωριστά τα παρακάτω φαινόμενα της ναυτιλιακής ζωής:

- α) Τη θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία.
- β) Τα ναυτικά ατυχήματα.
- γ) Την απώλεια της ανθρώπινης ζωής.
- δ) Τις ναυταπάτες.

Όμως πριν προχωρήσουμε στη συζήτηση για το κοινωνικό κόστος, είναι αναγκαίο να γίνει μια συνοπτική συγκριτική ανάλυση για τις διαφορές που υπάρχουν στο ιδιωτικό κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων ανάμεσα σε ρυθμιζόμενους στόλους και στόλους υπό Σ.Ε.

Οι Σ.Ε. και το ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης

Για όλους τους λόγους που εκθέσαμε στην πρώτη παράγραφο του κεφαλαίου αυτού, είναι αναγκαίο να βασιστεί η μελέτη για τη διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στο ιδιωτικό κόστος των επιχειρήσεων για πλοία από Σ.Ε. και για πλοία ρυθμιζόμενων εμπορικών στόλων στο κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων αυτών, δηλαδή ουσιαστικά στο μεταβλητό της κόστος, όταν τα πλοία αυτά είναι εν κινήσει.

Σχετικά με το θέμα αυτό, σωστό θα ήταν να σημειωθεί από την αρχή, ότι οποιαδήποτε ιστορική αναδρομή των υπάρχουσών διαφορών ανάμεσα στις δύο κατηγορίες που προειπώθηκαν θα απέδειχνε χωρίς αμφιβολία, ότι η σχετική με την επιλογή σημαίας υπόθεση των εφοπλιστών, πως το ιδιωτικό κόστος

εκμετάλλευσης των πλοίων υπό Σ.Ε. είναι χαμηλότερο απ' ότι υπό άλλες παραδοσιακές σημαίες, φαίνεται να είναι πέρα για πέρα ρεαλιστική.

Ο πίνακας 9 δείχνει το ημερήσιο κόστος εκμετάλλευσης για την περίοδο 1956-1957 τριών διαφορετικών πλοίων μεταβλητών δρομολογίων περίπου της ίδιας ηλικίας και προδιαγραφής (κατασκευασμένα στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας 1950, 10.000 - 11.500 dwt, δηζελομηχανές), διαχειριζόμενα από την ίδια πεπειραμένη επιχειρηματική διοίκηση, που χαρακτηρίζονται από χαμηλή τάση αποφυγής ρυθμίσεων. Μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι το κόστος εκμετάλλευσης των υπό ελληνική και βρετανική σημαία πλοίων ήταν υψηλότερο από αυτό του λιβεριανού κατά 27,54% στην ελληνική περίπτωση και κατά 22,67% στην αγγλική περίπτωση.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 9

ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (1956-1959 σε \$ τρέχουσες τιμές)

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΓΓΛΙΚΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ
ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	118,40	98,10	83,00
ΥΛΙΚΑ + ΕΦΟΔΙΑ	21,00	28,75	23,75
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	42,75	61,50	40,80
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ			
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	25,00	25,00	20,00
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	5,75	8,00	6,00
ΣΥΝΟΛΟ	212,90	221,35	173,55
ΣΥΝΟΛΟ ΣΕ			
ΠΟΣΟΣΤΟ	122	127	100

Σημείωση: Αυτά τα δεδομένα προέρχονται από επιχειρηματικές πηγές.

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα, το οριακά υψηλότερο ημερήσιο κόστος εκμετάλλευσης του ελληνικού πλοίου σε σύγκριση με το αγγλικό μπορεί να αποδοθεί στο σχετικά υψηλότερο κόστος ναυτικής ασφάλειας, το σχετικά υψηλότερο κόστος υλικών και το σχετικά υψηλότερο κόστος διαχείρισης. Ας σημειωθεί ότι όλοι οι εταιρικοί φόροι και οι φόροι επί των πλοίων δεν λαβαίνονται υπόψη στην προκειμένη περίπτωση.

Περαιτέρω να σημειώσουμε ότι η διαφορά μεταξύ λιβεριανής σημαίας και ελληνικής σημαίας είναι μικρότερη από τη φερόμενη ως υπάρχουσα και τούτο γιατί, όπως προαναφέρθηκε, τα τρία πλοία βρίσκονται υπό την ίδια διαχείριση. Αν το λιβεριανό πλοίο ήταν υπό διαχειριστές με υψηλή ροπή αποφυγής ρυθμίσεων, η διαφορά αυτή θα ήταν πολύ σημαντικότερη.

Μια παλιότερη μελέτη για τις επιπτώσεις των Σ.Ε. έχει δείξει ότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 καθώς και στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1970 η διαφορά στο κόστος καλοσυντηρημένων πλοίων υπό παραδοσιακές σημαίες και υπό Σ.Ε. παρέμεινε περίπου στα ίδια επίπεδα με αυτά που φαίνονται στον πίνακα 9. Το χαμηλότερο εργατικό κόστος στην περίπτωση των Σ.Ε. αποτέλεσε την κύρια πηγή ιδιωτικών οικονομιών για τις επιχειρήσεις στο διάστημα της παραπάνω χρονικής περιόδου. Επίσης, για τον ίδιο χρόνο, είχε εξεταστεί το κόστος της εκμετάλλευσης 63 διαφορετικών πλοίων από αυτό το δείγμα και φάνηκε ότι το κόστος ενός υποθετικού πλοίου 70.000 dwt ήταν χαμηλότερο κατά 28% περίπου από αυτό των παραδοσιακών χωρών. Για τους λόγους οι οποίοι θα γίνουν εύκολα αντιληπτοί στις επόμενες σελίδες, στην παραπάνω μελέτη λήφθηκαν υπόψη οι λογαριασμοί καλοσυντηρημένων πλοίων υπό Σ.Ε. Ας σημειωθεί μια φορά ακόμα, πως υπάρχουν διαχειριστές με υψηλές ροπές για αποφυγή ρυθμίσεων, που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε. για να αποφύγουν οποιουδήποτε είδους ρύθμιση. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το γεγονός αυτό αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά αρνητικά και δαπανηρά χαρακτηριστικά του θεσμού. Γι' αυτό το Διεθνές Γραφείο Εργασίας το 1950 έδωσε στη δημοσιότητα μια έκθεση, στην οποία το φαινόμενο της ύπαρξης πλοιοκτητών με υψηλή ροπή για αποφυγή ρυθμίσεων σχολιάζεται όπως παρακάτω:

«Υπάρχουν πλοιοκτήτες που έχουν εθνικές παραδόσεις και υπευθυνότητα και κατά συνέπεια φροντίζουν για τα πλοία τους να είναι πλώμα και να ταξιδεύουν σύμφωνα με τις υπάρχουσες ρυθμίσεις για την ασφάλεια και τις συνθήκες εργασίας του πληρώματος. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν πλοιοκτήτες που

φαίνεται να είναι ανεύθνοι και που μοναδικό τους σκοπό έχουν το γρήγορο κέρδος και που χάρη σ' αυτό διακινδυνεύουν την ασφάλεια επιβατών και πληρώματος και υιοθετούν τις χειρότερες ρυθμίσεις που θα μπορούσε ν' ανεχθεί ένα πλήρωμα. Οι πλοιοκτήτες αυτοί συνήθως απασχολούν πληρώματα που είναι προετοιμασμένα να δουλέψουν κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, αντί να παραμείνουν άνεργα.»

Μετά από είκοσι χρόνια περίπου αφότου γράφτηκε η έκθεση αυτή, έγινε γνωστό από το τμήμα για τα ναυτεργατικά ζητήματα του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας στη Γενεύη με βάση τα δεδομένα που είχε υπόψη του, ότι η κατάσταση σχετικά με τους πλοιοκτήτες που έχουν υψηλή ροπή για την αποφυγή ρυθμίσεων δεν είχε ουσιαστικά αλλάξει. Με άλλα λόγια παρέμεινε η ίδια μ' αυτή της δεκαετίας του 1950. Δυστυχώς, η μονιμότητα αυτού του αρνητικού χαρακτηριστικού του θεσμού θα διαπιστωθεί και ποσοτικά στις επόμενες σελίδες.

Συμπερασματικά θα πρέπει να σημειώσουμε ότι, στο διάστημα της παραπάνω περιόδου, υπήρχαν σημαντικές διαφορές στο κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων ανάμεσα στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο υπό Σ.Ε. και στον παραδοσιακό ρυθμιζόμενο παγκόσμιο στόλο. Ιδιαίτερα θα πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι υπήρχαν σημαντικότερες οικονομίες στην περίπτωση των Σ.Ε., χάρη στις χαμηλότερες αποδοχές των πληρωμάτων.

Οι πίνακες 10 και 11 δείχνουν τη διαφορά του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων σε ετήσια βάση, ανάμεσα στο βορειοευρωπαϊκό στόλο δεξαμενόπλοιων και το στόλο δεξαμενόπλοιων υπό Σ.Ε. για όλο το διάστημα της δεκαετίας του 1970 και τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Τα δεδομένα για τους δύο αυτούς πίνακες προέρχονται από την έκθεση τον Αύγουστο 1983 του γνωστού οίκου Ναυτιλιακών Συμβούλων Drewry. Οι αριθμοί στον πίνακα 11 είναι σε δολάρια εκτιμώμενα σε σταθερές τιμές, με βάση το χρόνο 1980. Όπως ήδη αναφέραμε, οι αριθμοί αυτοί αναφέρονται μόνο στα δεξαμενόπλοια, αλλά δεν υπάρχει κανένας λόγος που να μας κάνει να υποθέσουμε ότι η κατάσταση ήταν διαφορετική στην περίπτωση των bulk carriers ή άλλων κατηγοριών πλοίων την ίδια χρονική περίοδο.

Από τον πίνακα 11 μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι ποσοτικά η διαφορά στο κόστος εκμετάλλευσης μεταξύ πλοίων της Β. Ευρώπης και υπό Σ.Ε. ήταν μεγαλύτερη από εκείνη των προηγούμενων δεκαετιών.

Πιθανόν το παραπάνω γεγονός να μπορεί να εξηγηθεί από τους εξής λόγους: Πρώτο, τα στατιστικά δείγματά μας για τις προηγούμενες δεκαετίες δεν

συμπεριλαμβάνουν πολλά βορειοευρωπαϊκά πλοία, και δεύτερο, -και σπουδαιότερο!- φαίνεται ότι σαν αποτέλεσμα της εντατικοποίησης της διεθνοποίησης στο ναυτιλιακό χώρο υπάρχουν μεγαλύτερες οικονομίες στο εργατικό κόστος απ' ότι προηγούμενα με την απασχόληση μεγάλου αριθμού ασιατικών πληρωμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΕΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ												
0-39,999 DWT	1,174	1,260	1,385	1,452	1,491	1,508	1,536	1,586	1,695	1,914	1,910	2,045
40-69,999 DWT	1,314	1,402	1,562	1,644	1,698	1,615	1,750	1,882	2,073	2,274	2,160	2,245
70-99,999 DWT	1,500	1,587	1,718	1,856	1,784	1,754	1,828	1,967	2,110	2,524	2,445	2,418
100-174,999 DWT	2,140	2,250	2,429	2,471	2,405	2,231	2,193	2,184	2,262	2,500	2,330	2,314
175,000 + DWT	3,140	3,293	3,521	3,567	3,293	2,923	2,414	2,276	2,366	2,658	2,570	2,591
ΣΗΜΑΙΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ												
0-39,999 DWT	1,942	2,076	2,281	2,433	2,508	2,523	2,557	2,632	2,707	2,713	2,640	2,186
40-69,999 DWT	2,221	2,358	2,604	2,731	2,765	2,800	2,807	2,888	2,987	3,034	2,955	2,495
70-99,999 DWT	2,465	2,533	2,802	2,971	3,078	3,170	3,300	3,355	3,262	3,326	3,260	2,700
100-174,999 DWT	3,233	3,445	3,718	3,885	3,638	3,638	3,600	3,414	3,500	3,590	3,560	3,050
175,000 + DWT	3,977	4,185	4,510	4,750	4,793	4,308	4,129	3,882	3,890	3,900	3,915	3,468

Πηγή δεδομένων: Drewry Shipping Consultants Ltd. Αύγουστος 1983

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕ ΣΗΜΑΙΕΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
0-39,999 DWT	65,42	64,76	64,69	67,56	68,21	67,31	66,47	65,95	59,71	41,75	38,22	6,90
40-69,999 DWT	69,03	68,19	66,71	66,12	62,84	73,37	60,40	53,45	44,09	33,42	36,81	11,14
70-99,999 DWT	64,33	59,61	63,10	10,08	72,53	80,73	80,53	70,56	54,60	31,77	33,33	11,66
100-174,999 DWT	51,07	53,11	53,07	57,22	51,27	63,07	64,16	56,32	54,73	43,60	52,80	31,81
175,000 + DWT	26,66	27,09	28,09	33,17	45,55	47,38	71,04	70,56	64,41	46,73	52,33	33,85
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΩΝ												
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	53,30	54,55	55,13	56,83	60,08	66,37	68,52	63,37	55,51	39,45	42,70	19,07

Σημείωση: Αυτός ο πίνακας βασίζεται στα δεδομένα του προηγούμενου πίνακα και δείχνει σε ποσοστά το υπερβάλλον του κόστους εκμετάλλευσης στην περίπτωση των βορειοευρωπαϊκών δεξαμενόπλοιων (Σ.Ε. = 100).

Οι αριθμοί που εμπεριέχονται στους παραπάνω πίνακες πρέπει να θεωρηθούν σαν ακριβείς προσεγγίσεις της αντικειμενικής πραγματικότητας, όσον αφορά τις διαφορές του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων. Οπότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι, όπως και στις προηγούμενες δεκαετίες (δηλαδή τις δεκαετίες 1950 και 1960), κατά την παραπάνω περίοδο (1970 - 1980) υπήρχαν σημαντικές διαφορές στο κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων ανάμεσα σ' αυτά που ήταν υπό Σ.Ε. και υπό παραδοσιακές σημαίες.

Όπως είναι γνωστό, το κύριο χαρακτηριστικό για την παγκόσμια ναυτιλία στις αρχές της δεκαετίας του 1980 ήταν το χαμηλό επίπεδο ναύλων και η μαζική ανεργία των συντελεστών παραγωγής που απασχολούνταν στη βιομηχανία. Με άλλα λόγια, η βιομηχανία περνούσε από ένα στάδιο δυσπραγίας, το οποίο μπορούσε να συγκριθεί μ' αυτό του 1930.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες και κυρίως για λόγους ελαχιστοποίησης του εργατικού κόστους, ένας αριθμός ελληνικής προέλευσης πλοίων υπό ελληνική σημαία μεγαλύτερος του συνηθισμένου μεταφέρθηκε υπό Σ.Ε. και κυρίως υπό την παναμαϊκή και την κυπριακή σημαία. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, μερικά πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας νηολογήθηκαν για βραχυπρόθεσμες περιόδους υπό τη σημαία της Ονδούρας και της Μάλτας.

Λαβαίνοντας υπόψη την παραπάνω εξέλιξη, θεωρήσαμε σωστό να εξετάσουμε την υπάρχουσα διαφορά στο κόστος εκμετάλλευσης ανάμεσα σε ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία υπό Σ.Ε., δηλαδή την παναμαϊκή σημαία, την κυπριακή σημαία και τη λιβεριανή σημαία. Από την εξέταση που πραγματοποιήθηκε μας έγινε αντιληπτό, ότι το κόστος εκμετάλλευσης μερικών από τα υπό παναμαϊκή και κυπριακή σημαία πλοία ήταν απίστευτα χαμηλό. Είναι φανερό ότι, αυτές οι διαρθρώσεις κόστους ανήκουν σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις με υψηλή ροπή για αποφυγή ρυθμίσεων ή, πιο συγκεκριμένα ακόμη, σε πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε. για ν' αποφύγουν οποιουδήποτε είδους ρύθμιση. Πρόκειται δηλαδή για επιχειρήσεις που ανήκουν στο « πειρατικό όριο », το οποίο αποτελεί και το πιο κατάλληλο περιβάλλον για το κοινωνικό κόστος της ναυταπάτης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12

**ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΜΕ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ
(ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ § 1983 ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ)**

DWT	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ
8000 - 160000	2036	1739	17,08
16000 - 26000	2692	1938	38,91
26000 - 64000	3287	2150	52,88
64000 - 260000	5678	4585	23,84
ΣΥΝΟΛΟ	13693	10412	
ΣΥΝΟΛΟ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΟ	132	100	

Τα δεδομένα για τον πίνακα προέρχονται από ιδιωτικές επιχειρηματικές πηγές στο Λονδίνο και στον Πειραιά στο διάστημα Φεβρουαρίου - Μαΐου 1984.

Στον πίνακα 12 βλέπουμε τον αριθμητικό μέσο όρο του κόστους εκμετάλλευσης πλοίων χωρισμένων σε διαφορετικές ομάδες, με βάση τη χωρητικότητά τους, υπό την ελληνική σημαία και υπό Σ.Ε.. Οι αριθμοί είναι σε δολάρια (τρέχουσα τιμή 1983). Θα παρατηρήσει κανείς ότι υπάρχει μια ποσοστιαία διαφορά 31% μεταξύ του επιπέδου του κόστους εκμετάλλευσης πλοίων ελληνικής προέλευσης υπό ελληνική σημαία και ελληνικής προέλευσης υπό Σ.Ε. Θεωρούμε ότι αυτοί οι αριθμοί έχουν σοβαρή οικονομική και κοινωνική σημασία και για τούτο θα ήταν σωστό να σταθούμε στα εξής:

1) Στην αρχή της δεκαετίας του 1980, οι ελληνικές κυβερνητικές αρχές για να αποφύγουν περαιτέρω μεταφορές τοννάς σε Σ.Ε., αναγκάστηκαν να εγκρίνουν τις λεγόμενες « διμερείς συμφωνίες », που είχαν υπογραφεί μεταξύ ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ξένων πρακτοριακών επιχειρήσεων που ασχολούνταν με την απασχόληση ξένων πληρωμάτων (π.χ. φιλιππινέζικα,

..//..

νοτιοκορεάτικα και αφρικανικά πληρώματα). Περισσότερο να σημειωθεί ότι η μαζική απασχόληση ξένων πληρωμάτων όλων των βαθμίδων σε ελληνικά πλοία (με την εξαίρεση του Πλοιάρχου και του Πρώτου Μηχανικού), συντέλεσε στη σημαντική μείωση του εργατικού κόστους των επιχειρήσεων αυτών, αλλά επίσης και στην αύξηση της ανεργίας ανάμεσα σε έλληνες ναυτικούς. Είναι επίσης πιθανό για λόγους ευνόητους, ότι σε πολλές περιπτώσεις η μαζικών διαστάσεων απασχόληση των ξένων πληρωμάτων συντέλεσε επίσης στην αύξηση του οριακού κοινωνικού κόστους των ελληνικών αυτών πλοίων.

2) Ας σημειωθεί επίσης ότι, όπως είναι γνωστό, για ιστορικούς λόγους το επίπεδο του κόστους εκμετάλλευσης γενικά και του εργατικού κόστους ιδιαίτερα των ελληνικών πλοίων ήταν και συνεχίζει να είναι σε χαμηλότερο επίπεδο απ' ό,τι αυτό των βορειοευρωπαϊκών και νοτιοευρωπαϊκών ναυτιλιακών χωρών.

Έτσι μπορεί να διαπιστωθεί με κάποια βεβαιότητα, ότι η κατά 31% (βλέπε πίνακα 12) διαφορά στο κόστος εκμετάλλευσης ανάμεσα στα ελληνικής πλοιοκτησίας υπό ελληνική σημαία πλοία και στα ελληνικής πλοιοκτησίας υπό Σ.Ε. πλοία οφείλεται κυρίως στις χαμηλές αποδοχές των πληρωμάτων των υπό Σ.Ε. πλοίων.

Εξετάζοντας τους πίνακες κόστους εκμετάλλευσης των διαφόρων πλοίων υπό Σ.Ε., παρατηρήσαμε ότι στις περισσότερες από τις περιπτώσεις δεν υπολογίζονταν τα έξοδα για επισκευές και για συντήρηση. Επιπρόσθετα, πληροφορηθήκαμε ότι στις πιο πολλές περιπτώσεις η σύνθεση των πληρωμάτων ήταν ελλιπής και πολυεθνική. Πληροφορηθήκαμε επίσης ότι κατά κανόνα σε τέτοιες περιπτώσεις η ναυτιλιακή επιχείρηση πληρώνει στους πράκτορες των πληρωμάτων ένα χαμηλό καθορισμένο μηνιαίο σύνολο για τις αποδοχές τους, δηλαδή μισθοί, υπερωρίες, επαναπατρισμοί, αμοιβή πρακτόρων κ.λ.π..

Στις περιπτώσεις αυτές δεν υπήρχαν για τον πλοιοκτήτη υποχρεώσεις για πληρωμές κοινωνικών ασφαλίσεων ή συντάξεων.

Γίνεται φανερό ότι αυτές είναι περιπτώσεις ναυτιλιακών επιχειρήσεων με υψηλή ροπή αποφυγής οποιασδήποτε ρύθμισης και οι οποίες διείσδυσαν στις κύριες ναυλαγορές χάρη στην ύπαρξη του θεσμού των Σ.Ε. Οι προσπάθειες των επιχειρήσεων αυτών για συνεχή μείωση του ιδιωτικού χρηματικού κόστους αποτελεί βασική αιτία για το υψηλό κοινωνικό τους κόστος σε σχέση με την απώλεια ζωής και την απώλεια γοήτρου της βιομηχανίας και του επαγγέλματος.

Ας μας επιτραπεί να αποσαφηνίσουμε αυτό το πραγματικά ανησυχητικό σημείο, δίνοντας μονάχα ένα συγκεκριμένο παράδειγμα:

« Στις 30 Ιανουαρίου 1984 ο πλοίαρχος Θωμάς Αθανασίας του φορτηγού πλοίου VALANI, ελληνικής πλοιοκτησίας υπό κυπριακή σημαία, πέταξε στη θάλασσα τέσσερις αφρικανούς λαθρεπιβάτες, ενώ το πλοίο του προχωρούσε προς την Ισπανία και βρισκόταν 35 μίλια έξω από τις ακτές του Κονγκό ».

Μια σύντομη ματιά στις σχετικές ανταποκρίσεις στον ημερήσιο και περιοδικό τύπο και επίσης μια συζήτηση με ναυτεργάτες στο λιμάνι του Πειραιά, αρκεί για να καταλάβει κανείς ότι η παραπάνω περίπτωση δεν είναι η μοναδική.

Γίνεται λοιπόν φανερό, ότι η ύπαρξη του καθεστώτος της ασυδοσίας στο στάδιο της δυσπραγίας δίνει τη δυνατότητα σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις με υψηλή ροπή αποφυγής ρυθμίσεων να εξισώνουν την αξία της ανθρώπινης ζωής με το μηδέν.

Σημειώσεις για αλληλοπριμοδότηση

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή τούτου του κεφαλαίου, μέχρι αυτό το σημείο έχουμε συγκρίνει και διαφοροποιήσει τα επίπεδα κόστους ναυτιλιακών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε. και ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ανήκουν σε παραδοσιακές χώρες, πάνω στη βάση του χρηματικού κόστους.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα γίνει μια προσπάθεια σύγκρισης βασισμένη σε μια γενικότερη άποψη του οικονομικού κόστους. Πριν όμως αποπειραθεί κανείς κάτι τέτοιο, θα είναι σωστό να γραφούν μερικές σημειώσεις για το φαινόμενο της αλληλοπριμοδότησης ανάμεσα στους ρυθμιζόμενους και υπό Σ.Ε. εμπορικούς στόλους. Το θέμα αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τους δύο παρακάτω λόγους:

Πρώτο, γιατί η ίδια η ύπαρξη της αλληλοπριμοδότησης παραμορφώνει οριακά τις διαφορές στο κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων που ανήκουν στις δύο διαφορετικές ομάδες εμπορικών στόλων που προαναφέρθηκαν, και δεύτερο, γιατί χάρη σε ιστορικούς λόγους, όπως πιθανόν να έχει γίνει ήδη αντιληπτό, μερικές μόνον από τις εξωτερικές επιδράσεις της βιομηχανίας έχουν εσωτερικοποιηθεί στις κύριες ναυλαγορές.

Ας υπενθυμίσουμε ότι στο κεφ. 6 η διαγραμματική παράσταση 4 δείχνει τη συμπεριφορά της καμπύλης του μέσου ιδιωτικού κόστους εκείνου του τμήματος του παγκόσμιου στόλου που ανήκει σε παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη και υπόκειται σε ρυθμίσεις (ΜΚΡΣ= μέσο κόστος ρυθμιζόμενων στόλων), και τη συμπεριφορά της καμπύλης του μέσου κόστους του παγκόσμιου στόλου των Σ.Ε. (ΜΚΣΕ= μέσο κόστος σημαίων ευκολίας) κατά το διάστημα των τεσσάρων περασμένων δεκαετιών.

Το σχήμα των καμπυλών αυτών μπορεί εύκολα να ερμηνευτεί. Εκείνο όμως που είναι δύσκολο να γίνει αντιληπτό από μια πρώτη ματιά, είναι ότι μερικοί από τους παράγοντες που προσδιορίζουν την καμπύλη του ΜΚΡΣ οφείλονται στην ύπαρξη του θεσμού των Σ.Ε. και επίσης ότι μερικοί από τους προσδιοριστικούς παράγοντες της καμπύλης του ΜΚΣΕ οφείλονται στην επιχειρηματική πολιτική και τη ναυτιλιακή πολιτική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και κυβερνήσεων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.

Πιο συγκεκριμένα: όπως έχει ήδη σημειωθεί πολλές κυβερνήσεις παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών έχουν σιωπηρά υιοθετήσει την ιδέα ότι το φαινόμενο των Σ.Ε. είναι μακροπρόθεσμο και ότι επομένως ο θεσμός θα συνεχίσει να υπάρχει για πολλά χρόνια ακόμη. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν ενδείξεις ότι επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τοννάζ υπό παραδοσιακές σημαίες είχαν (και ακόμη συνεχίζουν να έχουν) έμμεσα ή άμεσα πριμοδοτήσει τον παγκόσμιο στόλο υπό Σ.Ε. διαμέσου του μηχανισμού των ναυτασφαλειών και αλληλασφαλειών.

Όπως είναι γνωστό, τα ασφάλιστρα που πληρώνονται από επιχειρήσεις με τοννάζ υπό Σ.Ε. και υπό σχεδόν Σ.Ε. τείνουν, για τον άλφα ή βήτα λόγο, να είναι υψηλότερα από αυτά που πληρώνονται από ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται τοννάζ υπό παραδοσιακές σημαίες. Όμως μπορούμε να πούμε ότι δεν υπάρχει τίποτα που να μας δείχνει πως το επιπρόσθετο ποσό ασφαλίστρων που εισπράττεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπό Σ.Ε. από τις ναυτασφάλειες και αλληλασφάλειες είναι επαρκές για ν' αποζημιώσει τους ασφαλιστικούς οργανισμούς για τις επιπρόσθετες πληρωμές που έχουν να κάνουν χάρη στις μεγάλες απαιτήσεις των επιχειρήσεων με τοννάζ υπό Σ.Ε.. Όπως είναι ήδη γνωστό, για όλη τη μεταπολεμική περίοδο η αναλογία των ατυχημάτων, ζημιών σε τρίτα μέρη κ.λ.π., ήταν σημαντικά υψηλότερη για τους στόλους υπό Σ.Ε. απ' ό,τι για τους παραδοσιακούς στόλους. Μπορούμε λοιπόν να υποθέσουμε με κάποια βεβαιότητα ότι, το υπερβάλλον που πληρώνεται στις υπό Σ.Ε. ναυτιλιακές επιχειρήσεις για τις απαιτήσεις τους σε σύγκριση με τα ασφάλιστρα που πληρώνουν αυτές, αποτελεί μια έμμεση επιχορήγηση (αλλη-λοπριμοδότηση), η οποία προέρχεται κυρίως από τις επιχειρήσεις που διαχειρίζονται ρυθμιζόμενους στόλους.

Το μέγεθος αυτής της αλληλοπριμοδότησης από τον παγκόσμιο ρυθμιζόμενο στόλο στον υπό Σ.Ε. στόλο μπορεί εύκολα να εκτιμηθεί ποσοτικά, χρησιμοποιώντας τον παρακάτω τύπο:

$$\chi = (q + u) + (g + d - f)$$

όπου:

p = είναι το σύνολο των ασφαλίσεων που πληρώνονται (σε μια δοσμένη χρονική περίοδο).

u = άλλες πληρωμές που γίνονται από την επιχείρηση για ασφαλιστικούς λόγους.

g = συνολικό ακαθάριστο ποσό των απαιτήσεων που υποβάλλονται στις ναυτασφάλειες.

d = άλλες πληρωμές από τους ασφαλιστικούς οίκους σχετιζόμενες με τις υποβληθείσες απαιτήσεις των πελατών.

f = αφαιρετέον (από τις απαιτήσεις).

Η διατύπωση αυτή αφορά τις ναυτασφάλειες. Όμως, με τον ίδιο τρόπο μπορεί να εκτιμήσει κανείς την ίδια σχέση σχετικά με τις αλληλασφάλειες, που ως γνωστόν καλύπτουν την επιχείρηση για τυχόν ζημίες σε τρίτα μέρη. Έτσι μπορούμε να διατυπώσουμε τον παρακάτω τύπο:

$$y = (c + u) + (g + d - f)$$

όπου:

c = το σύνολο των ασφαλίσεων τα οποία πληρώνονται (για κάθε δοσμένη χρονική περίοδο, συμπεριλαμβανομένων και των αναδρομικών, δηλαδή back calls).

u = άλλες πληρωμές από την αλληλασφάλεια

g = ακαθάριστο σύνολο απαιτήσεων

d = άλλες πληρωμές από την αλληλασφάλεια σχετικές με τις υποβληθείσες απαιτήσεις.

f = αφαιρετέον.

Κατά την περίοδο 1950 - 1965 πραγματοποιήθηκε μια έρευνα στο Λονδίνο που υποκινήθηκε από ιδιωτικούς επιχειρηματικούς λόγους για να εξετασθεί στατιστικά το ζήτημα της ύπαρξης ή μη ύπαρξης μεγάλου βαθμού αλληλοπριμοδότησης διαμέσου των ασφαλιστικών και αλληλασφαλιστικών μηχανισμών, από τους αποδοτικούς επιχειρηματίες στους μη αποδοτικούς επιχειρηματίες. Λίγο αργότερα, η ίδια προσπάθεια έγινε κι από πολλά ναυλομεσιτικά γραφεία, που εκπροσωπούσαν γνωστές αποδοτικές επιχειρήσεις στη ναυλαγορά του Λονδίνου. Όλα τα στατιστικά δεδομένα των προσπαθειών αυτών οδήγησαν στο ίδιο συμπέρασμα, δηλαδή ότι υπάρχει μεγάλου βαθμού αλληλοπριμοδότηση. Οι περισσότεροι, αλλά όχι όλοι, από τους μη αποδοτικούς (δηλαδή τους δαπανηρούς για τους ασφαλιστικούς οργανισμούς) επιχειρηματίες διαχειρίζονται τοννάξ υπό Σ.Ε.. Στις περισσότερες περιπτώσεις το υπερβάλλον των ασφαλιστρών που πληρώνονταν (στις ασφάλειες και αλληλασφάλειες) από αποδοτικές επιχειρήσεις, σε σχέση με το ποσό που έπαιρναν πίσω για τις απαιτήσεις τους, ήταν - για τη δεκαετία 1955 -1965 - 40% περίπου κατά μέσο όρο. Πιο απλά, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί επέστρεφαν για ασφαλιστικούς λόγους στις αποδοτικές επιχειρήσεις μόνο 60% του συνόλου των πληρωμών τους. Σαν συνέπεια της παραπάνω στατιστικής προσπάθειας και των συζητήσεων που επακολούθησαν έγινε φανερό ότι μέρος αυτού του υπερβάλλοντος χρησιμοποιούνταν για πληρωμές εξόφλησης απαιτήσεων επιχειρήσεων υπό Σ.Ε.

Τα παραπάνω στατιστικά αποτελέσματα έπεισαν ότι η ποσοτική σχέση που διατυπώθηκε παραπάνω ήταν για όλη τη μεταπολεμική περίοδο θετική για τον εμπορικό στόλο υπό Σ.Ε. και αρνητική για τον παγκόσμιο ρυθμιζόμενο στόλο. Με άλλα λόγια, υπήρχε χρόνια μεγάλου βαθμού αλληλοπριμοδότηση. Περισσότερο να σημειωθεί ότι ένα μικρός βαθμός αλληλοπριμοδότησης είναι αναπόφευκτος στην οικονομική ζωή του ασφαλιστικού τομέα.

Λαβαίνοντας υπόψη τα παραπάνω, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι ένας από τους λόγους για τους οποίους στο διάστημα της μεταπολεμικής περιόδου, η καμπύλη του μέσου κόστους των ρυθμιζόμενων στόλων (ΜΚΡΣ) ήταν σε υψηλότερο επίπεδο από την καμπύλη του μέσου κόστους του υπό Σ.Ε. εμπορικού στόλου (ΜΚΣΕ) οφείλονταν στην υπάρχουσα έμμεση αλληλοπριμοδότηση του στόλου των Σ.Ε. από το ρυθμιζόμενο στόλο διαμέσου των ναυτασφαλιστικών και αλληλασφαλιστικών μηχανισμών.

Δεν πρέπει να παραβλέψουμε πάντως να αναφερθούμε ότι, χάρη στη στατιστική εργασία που προαναφέρθηκε και την επιχειρηματική πολιτική που ακολούθησαν οι αποδοτικές επιχειρήσεις σημειώθηκαν σημαντικές αλλαγές στην ακολουθητέα πολιτική τιμής από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς τόσο στο

Λονδίνο όσο και αλλού. Όμως, από την άλλη μεριά θα πρέπει να σημειωθεί, ότι οι συνέπειες της υψηλού βαθμού αλληλοπριμοδότησης για μερικές από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ήταν εξαιρετικά αρνητικές. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η σημερινή πολιτική τιμής μερικών από τους υπάρχοντες ασφαλιστικούς οργανισμούς χαρακτηρίζεται ακόμη από υψηλού βαθμού αλληλοπριμοδότηση. Ας σημειωθεί ότι πρόσφατα, όπως είναι γνωστό, μερικές από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ακολουθούσαν αυτήν την πολιτική τιμής, αναγκάστηκαν οι ίδιες να εγκαταλείψουν την ασφαλιστική αγορά. Γίνεται λοιπόν φανερό, ότι η ακολουθητέα πολιτική τιμής αυτών των ασφαλιστικών οργανισμών δεν οδήγησε μονάχα σε λανθασμένη ανακατανομή σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων, αλλά επίσης συντέλεσε στο γεγονός ότι το οριακό κόστος των οργανισμών αυτών βρισκόταν σε υψηλότερα επίπεδα από την οριακή τους πρόσοδο στη μακροπρόθεσμη περίοδο.

Παρά τις αναπροσαρμογές των περισσότερων από τις ναυτασφαλιστικές επιχειρήσεις που προαναφέρθηκαν, εξακολουθείται από ειδικούς της ναυτιλιακής οικονομικής να υπάρχει υπόνοια ότι ο θεσμός των Σ.Ε συνεχίζει να πριμοδοτείται σε σημαντικό βαθμό διαμέσου της ασφαλιστικής αγοράς. Η πεποίθηση αυτή βασίζεται στο γεγονός ότι η διάρθρωση της διεθνούς ναυτασφαλιστικής αγοράς είναι ατελώς ανταγωνιστική.

Η ιδιομορφία της διεθνούς ναυτασφαλιστικής αγοράς πρέπει να θεωρηθεί σαν ένα πολύ ενδιαφέρον θέμα για τον ειδικό της ναυτιλιακής οικονομικής. Είναι γνωστό ότι οι εθνικές ναυτασφαλιστικές αγορές (πχ. Αγγλική ασφαλιστική αγορά ή αμερικανική ναυτασφαλιστική αγορά) λειτουργούν υπό σχετικά ανταγωνιστικές συνθήκες. Όμως, η διεθνής ναυτασφαλιστική αγορά λειτουργεί υπό ολιγοπωλιακές συνθήκες. Το φαινόμενο αυτό μπορεί πιθανόν να εξηγηθεί από το γεγονός ότι υπάρχει ένας βαθμός κατανόησης ανάμεσα στις ναυτασφαλιστικές επιχειρήσεις σε εθνικό επίπεδο, όταν υπάρχουν στη διεθνή αγορά ασφαλιστικά ζητήματα, όπως π.χ. όροι κάλυψης του ασφαλιζομένου, ύψος ασφαλίσεων κ.λ.π., δηλαδή με άλλα λόγια, ζητήματα διεθνούς ανταγωνισμού. Έτσι π.χ. « η αγορά του Λονδίνου » ή το ασφαλιστικό ολιγοπώλιο του Λονδίνου μπορεί ν' ακολουθήσει την πολιτική τιμής X, που είναι πλέον δαπανηρή στη βραχυπρόθεσμη περίοδο για τον εφοπλιστή από ό,τι η προσφερόμενη τιμή από την « αγορά της Ν. Υόρκης », δηλαδή το αμερικάνικο ολιγοπώλιο, το οποίο μπορεί να ακολουθεί μια πολιτική τιμής ασφαλίσεων η οποία είναι λιγότερο δαπανηρή στη βραχυπρόθεσμη περίοδο για την ασφαλιστική κάλυψη του εφοπλιστή.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι το διεθνές ολιγοπώλιο των ναυτασφαλειών ούτε βρίσκεται στο σημείο της συναριστοποίησης του κέρδους, αλλά ούτε είναι και σταθερό. Ο ολιγοπωλιακός ανταγωνισμός τιμής φαίνεται να αποτελεί μόνιμο χαρακτηριστικό της διεθνοποιημένης ναυτασφαλιστικής αγοράς.

Συνεπόμενα, εάν μία ή περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε. έχουν ένα βαρύ παρελθόν υπερβολικών απαιτήσεων στη ναυτασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, ώστε οι όροι κάλυψης που τους προσφέρονται στην αγορά αυτή υψηλότερου κόστους απ' αυτούς που τους προσφέρονται π.χ. στην αγορά της Ν. Υόρκης, είναι φυσικό για τις παραπάνω επιχειρήσεις να μεταφέρουν την ασφαλιστική τους κάλυψη στην αμερικανική αγορά. Επίσης, χάρη σ' αυτή την ολιγοπωλιακή διάρθρωση της διεθνούς ναυτασφαλιστικής αγοράς, οι υπό Σ.Ε. ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν τη διέξοδο να μετακινούνται και σε άλλες αναπτυσσόμενες στον τομέα αυτό αγορές, όπως η ιαπωνική, η γαλλική, η ολλανδική κ.ο.κ. Έτσι - όπως δείχνει και η ασφαλιστική ιστορία αρκετών επιχειρήσεων υπό Σ.Ε. - φαίνεται ότι στο διάστημα των τελευταίων δεκαετιών χάρη στην ατελή διάρθρωση της διεθνούς ναυτασφαλιστικής αγοράς (ναυτασφάλειες και αλληλασφάλειες), πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπό Σ.Ε. μπόρεσαν να μετακινούνται μερικά ή ολικά από τη μια εθνική ναυτασφαλιστική αγορά στην άλλη και μ' αυτό των τρόπο « να την έχουν γλιτώσει φτηνά », πριμοδοτούμενες σε μεγάλο βαθμό από άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέσω των ναυτασφαλιστικών οργανισμών.

Ακόμα, θα πρέπει να τονιστεί ότι υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις υπό Σ.Ε. που καλύπτονται ανεπαρκώς ή και δεν καλύπτονται καθόλου ασφαλιστικά. Επιπρόσθετα, υπάρχει ένα σημαντικό ποσοστό ναυτιλιακών επιχειρήσεων υπό Σ.Ε. που δεν καλύπτεται για κινδύνους που αφορούν « τρίτα μέρη ». Φαίνεται ότι ο αριθμός τους έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Συνεπόμενα, οι ζημιές που προξενούνται από τις επιχειρήσεις αυτές σε τρίτα μέρη (δηλαδή μέρος του κοινωνικού κόστους) πληρώνεται έμμεσα ή άμεσα από την παγκόσμια κοινότητα των εθνών.

Σαν συμπέρασμα θα πρέπει να τονιστεί ότι, παρά τη μερική έλλειψη στατιστικών στοιχείων για το συνολικό κόστος σε τρίτα μέρη, από τα γνωστά δεδομένα φαίνεται ότι, όσο το καθεστώς ασυδοσίας συνεχίζει να υπάρχει, εκείνο το μέρος του κοινωνικού κόστους για το οποίο οι ναυτιλιακές βιομηχανίες είναι καλυμμένες ασφαλιστικά (δηλαδή έχει εσωτερικοποιηθεί στις αγορές) θα παραμένει υψηλότερο απ' ό,τι θα ήταν εάν τα πλοία που απαρτίζουν τον παγκόσμιο στόλο ήταν νηολογημένα σε σημαίες που προϋποθέτουν ένα λειτουργικό *minimum* ρύθμισης για λόγους ασφαλείας και για οικονομικούς λόγους.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ο Γ Δ Ο Ο

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ Σ.Ε.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Όπως έχει ήδη σημειωθεί, το πρώτο βήμα που πρέπει να κάνει κανείς για ν' αποδείξει ότι η ύπαρξη του καθεστώτος της ασυδοσίας οδηγεί σε υψηλότερο πραγματικό κόστος (ιδιωτικό και κοινωνικό) απ' ό,τι θα ήταν η περίπτωση εάν ο θεσμός δεν υπήρχε, είναι να συζητήσει ξεχωριστά τις επιπτώσεις του σχετικά με τα παρακάτω:

- (α) Το θαλάσσιο περιβάλλον.
- (β) Τα ναυτικά ατυχήματα και τα αποτελέσματά τους σε « τρίτα μέρη », εκτός αυτών του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Περιττό να σημειωθεί ότι μια λεπτομερής ανάλυση καθενός απ' αυτά, θα προϋπόθετε τη συγγραφή ενός άλλου βιβλίου. Εκείνο όμως που είναι εφικτό για να αποδείξει κανείς την ορθότητα της βασικής υπόθεσης τούτου του συγγράμματος, είναι να συζητήσει σύντομα τα παρακάτω θέματα:

- i) Τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που προέρχεται από τα πλοία.
- ii) Τα ναυτικά ατυχήματα.
- iii) Την απώλεια ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.
- iv) Το φαινόμενο της ναυταπάτης.

Σ.Ε. και θαλάσσια ρύπανση

Ως γνωστόν, ρύπανση είναι η εκβολή ουσιών ή ενέργειες στο περιβάλλον από τον άνθρωπο σε ποσότητες τέτοιες που να συντελούν στην καταστροφή της υγείας και των πλουτοπαραγωγικών πόρων της παγκόσμιας κοινότητας. Ας σημειωθεί ότι, από την οικονομική σκοπιά, και η υγεία του ανθρώπου αποτελεί σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο.

Κατά συνέπεια, με τον όρο θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία εννοούμε τις παραπάνω αρνητικές επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, που

προέρχονται από την οικονομική δραστηριότητα των επιχειρηματικών ναυτιλιακών μονάδων.

Θα πρέπει πιθανόν να σημειωθεί ότι, μπορεί να υπάρχει ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από εκβολές πλοίων, όπως π.χ. απόρριψη άχρηστων τροφίμων στον ωκεανό, η οποία μπορεί να έχει θετικά αποτελέσματα. Το γεγονός αυτό προτείνουμε ν' αγνοήσουμε, γιατί σημασία του είναι σχετικά λεπτομερειακή.

Πάντως η θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία σχετίζεται με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που προέρχεται από το ακαθάριστο πετρέλαιο ή τα υποπροϊόντα του.

Παρ' όλα αυτά, θα είναι σωστό στο κεφάλαιο αυτό να συζητηθεί συνοπτικά τόσο το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή γενικά, όσο και το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία.

Από μια πρώτη άποψη φαίνεται ότι υπάρχουν δύο μέθοδοι για να μπορέσει να συζητήσει κανείς το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης σε σχέση με τις Σ.Ε.. Η πρώτη μέθοδος θα ήταν και η απλούστερη. Θα μπορούσε δηλαδή κανείς να πινακοποιήσει τα υπάρχοντα στατιστικά δεδομένα, τα οποία δείχνουν καθαρά ότι ο στόλος των Σ.Ε. είναι υπεύθυνος, αναλογικά για μεγαλύτερες ποσότητες εκχυμάτων πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον απ' ό,τι οι ρυθμιζόμενοι στόλοι, και να κατέληγε στα σχετικά συμπεράσματα. Η δεύτερη μέθοδος βασίζεται κατά πρώτο στη συζήτηση και ανάλυση του προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης σε διεθνή κλίμακα και κατόπιν στη συσχέτισή του με το φαινόμενο των Σ.Ε.

Προτιμότερα θα ήταν ίσως ν' ακολουθήσουμε τη δεύτερη μέθοδο, για τους παρακάτω λόγους:

(α) Από την υπάρχουσα φιλολογία επί του θέματος, φαίνεται ότι οι μακροπρόθεσμες συνέπειες της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πετρελαιοειδή δεν έχουν ακόμα επιστημονικά εξακριβωθεί. Πιο συγκεκριμένα:

« Ένα βασικό ερώτημα που δεν έχει απαντηθεί, είναι το εξής: Σε ποιο επίπεδο ρύπανσης προερχόμενης από υδρογονάνθρακες πετρελαίου η ζημία που επέρχεται στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι ανεπανόρθωτη; Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι ένα σύνθετο σύστημα, για το οποίο οι γνώσεις μας μέχρι σήμερα είναι πολύ ατελείς. Οι ωκεανοί μπορεί να είναι σε θέση ν' απορροφήσουν μεγαλύτερες ποσότητες από υδρογονάνθρακες πετρελαίου απ' αυτές που εκχύνονται σήμερα. Από την άλλη πλευρά, το επίπεδο της ανεπανόρθωτης ζημίας μπορεί να μη βρίσκεται μακριά από τις σημερινές ποσότητες εκχυμάτων. Έως ότου μπορέσουμε να απαντήσουμε αυτό το βασικό ερώτημα, θα είναι σωστό να συνεχίσουμε τις προσπάθειές μας για διεθνή ρύθμιση όσον αφορά τα εκχύματα αυτά και ταυτόχρονα να προχωρήσει η έρευνα για τον περιορισμό της παραπάνω αβεβαιότητας ».

Συνεπόμενα, μπορούμε να πούμε ότι, έως ότου η αβεβαιότητα αυτή ελαχιστοποιηθεί, δεν μπορούμε να εκτιμήσουμε με ακρίβεια και την αρνητική επίδραση του θεσμού των Σ.Ε. σε σχέση με τη θαλάσσια ρύπανση.

(β) Ο δεύτερος λόγος ο οποίος συντέλεσε στο να ακολουθήσουμε τη δεύτερη μέθοδο, αφορά την έννοια της αυξανόμενης σπάνιδος του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τα προβλήματα που υπάρχουν για τη συνειδητοποίηση του φαινομένου αυτού. Όσο αυξάνεται η σπάνις αυτή, τόσο θα μεγιστοποιείται και η αρνητική επίδραση του θεσμού.

(γ) Χάρη σ' αυτούς τους δύο παραπάνω βασικούς λόγους, οι θεωρητικές έννοιες που θα χρησιμοποιηθούν στη συζήτησή μας, πρόκειται να είναι οριακά διαφορετικές από εκείνες που έχουν χρησιμοποιηθεί από διάφορους ειδικούς της ναυτιλιακής οικονομικής.

Όμως, προτού προχωρήσει κανείς με τη θεωρητική συζήτηση του προβλήματος, θα ήταν σωστό να γίνονταν ορισμένα σύντομα σχόλια για το μέγεθός του.

Υπάρχουν αρκετές πηγές από τις οποίες προέρχεται το πετρέλαιο που τελικά εκχύνεται στη θάλασσα. Η επίπτωση αυτού του φαινομένου έχει πρώτα απ' όλα μια παγκόσμια διάσταση, όσον αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον. Όμως στη βραχυπρόθεσμη περίοδο η επίπτωση του φαινομένου διαφέρει. Η διαφορά αυτή εξαρτάται από τη γεωγραφική θέση της πετρελαιοκηλίδας, το μέγεθός της και επίσης από το είδος της πετρελαιοκηλίδας. Η πιο αποδεκτή εκτίμηση για τις πηγές και τα μεγέθη της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο είναι αυτή της Ναυτικής Ακαδημίας Επιστημών των ΗΠΑ (Ουάσιγκτον), που έγινε το 1973. Παραθέτουμε τα δεδομένα στον πίνα 13^α.

Από τον πίνακα 13^α μπορούμε να δούμε ότι η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος η προερχόμενη από ναυτιλιακές πηγές είναι μόνο το ένα τρίτο περίπου της συνολικής, ότι 10% περίπου οφείλεται σε φυσικά απόβλητα, και ότι η υπόλοιπη ρύπανση προέρχεται από χερσαίες πηγές. Μπορεί λοιπόν να διερωτηθεί κανείς, όπως συνήθως γίνεται σε εφοπλιστικούς κύκλους, γιατί αφού το μεγαλύτερο μέρος της θαλάσσιας ρύπανσης δεν προέρχεται από πλοία, η επί του παρόντος έρευνα επί του θέματος στρέφει την προσοχή της μόνο σ' αυτή την πηγή;

..//..

Η απάντηση σ' αυτό το πολύ λογικό ερώτημα βασίζεται στα παρακάτω δύο σημεία: Πρώτο, ότι πράγματι είναι ανάγκη το κοινωνικό κόστος των χερσαίων βιομηχανιών να μελετηθεί το συντομότερο δυνατό, και δεύτερο ότι τα παραπάνω ποσοστά δεν είναι απόλυτα συγκρίσιμα, γιατί το πετρέλαιο που προέρχεται από χερσαίες πηγές είναι « ελαφρύτερο » και, κατά συνέπεια, η επίδρασή του στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι μικρότερη από εκείνη του πετρελαίου που εκχύνεται π.χ. από δεξαμενόπλοια σε περιπτώσεις ατυχημάτων.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 13^α

ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΪΟΥ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΠΗΓΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΣΕ ΕΚΑΤ.ΤΟΝΝΟΥΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟΥ
Φυσικά απόβλητα	0.600	9.8
Παράκτιες παραγωγικές διαδικασίες	0.080	1.3
Παράκτια δυλιστήρια	0.200	3.3
Ατμόσφαιρα	0.600	9.8
Παράκτια, μη προερχόμενα από διύλιση, βιομηχανικά απόβλητα	0.300	4.9
Αστική αποχέτευση	0.300	4.9
Απόβλητα ποταμών	1.600	26.2
Θαλάσσια μεταφορικά μέσα εκτός από δεξαμενόπλοια	0.450	7.4
Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων	0.200	3.3
Εκχύματα από τη λειτουργία δεξαμενοπλοίων	1.080	22.6
Άλλα	0.112	1.6
Σύνολο Αποβλήτων	6.113	100.00

Πηγή δεδομένων : Us. National Academy of Science: « Petroleum in the Marine Environment »,
1975 , p.6.

Ας σημειωθεί ακόμα ότι από τη σκοπιά του ειδικού της ναυτιλιακής οικονομικής, η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο αποτελεί μόνο ένα σοβαρό τομέα του κοινωνικού κόστους που προέρχεται από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες και ότι είναι αυξημένο χάρη στην ύπαρξη του θεσμού των Σ.Ε. που για το υπόλοιπο αυτού του κεφαλαίου θα καλείται η « μεταβλητή της σημαίας ».

Μια άλλη εκτίμηση της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης της προερχόμενης από τα πλοία έγινε το 1981 για λογαριασμό της ΙΜΟ* (13β).

Θα παρατηρήσει κανείς ότι στα δεδομένα του παρακάτω πίνακα περιέχονται και αυτά της Ναυτικής Ακαδημίας των ΗΠΑ. Θα πρέπει όμως ν' αναφέρουμε ότι, τα μεγέθη προέρχονται από διαφορετικές πηγές και δεν είναι απόλυτα συγκρίσιμα. Παρ' όλα αυτά δίνουν μια γενική ιδέα των αλλαγών που έχουν γίνει όσον αφορά το φαινόμενο, στο διάστημα μιας δεκαετίας περίπου.

Ίσως το πιο σπουδαίο από τα παραπάνω συγκριτικά δεδομένα, που μπορεί να παρατηρήσει κανείς, είναι ότι η συνολική λειτουργική ρύπανση που προέρχεται από τα δεξαμενόπλοια (από το ξεσαβούρωμα κ.λ.π.) έχει μειωθεί σημαντικά, ενώ από την άλλη πλευρά η ατυχηματική ρύπανση των δεξαμενόπλοιων έχει αυξηθεί και με σχετικά και με απόλυτα κριτήρια.

Μπορεί πιθανόν ν' αποδώσει κανείς τη σχετική μείωση της λειτουργικής ρύπανσης των δεξαμενόπλοιων στα διάφορα μέτρα που έχουν ληφθεί πρόσφατα από την ΙΜΟ και από τις εθνικές κυβερνήσεις των ναυτιλιακών χωρών. Όμως, παρά το γεγονός ότι, όπως φαίνεται, έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος τα τελευταία 20 χρόνια στη διεθνή ρύθμιση για το ζήτημα, στην ανάπτυξη και εφαρμογή της κατάλληλης τεχνολογίας και στο διακανονισμό ζητημάτων σχετικών με την κυριαρχία των θαλάσσιων περιοχών που γίνονται τα ατυχήματα σύμφωνα με πολλούς ειδικούς της ναυτιλίας, τουλάχιστον όσον αφορά την ατυχηματική ρύπανση, δεν υπάρχει σοβαρός λόγος για να είναι κανείς πολύ αισιόδοξος. Και τούτο, γιατί παρά το γεγονός ότι έχει σημειωθεί επίσης πρόοδος στα τεχνικά μέσα διάσωσης και στην πλατιά υιοθέτησή τους με διεθνείς συμβάσεις, δεν θα πρέπει ν' αγνοηθεί το γεγονός ότι πάνω από 80% των θαλάσσιων ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινα λάθη και όχι σε τεχνικές δυσλειτουργίες.

* ΙΜΟ: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization).

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 13β

	1981 (I.M.O.)	1973 (ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ Η.Π.Α.)
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	'000 tons	'000 tons
ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	709	1,080
ΞΗΡΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ	34	250
ΑΠΟ ΤΕΡΜΑΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	40	3
ΑΠΟ ΣΕΝΤΙΝΕΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	314	500
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ	390	200
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΛΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	16	100
	1,503	2,133

Πηγή δεδομένων : I.M.C.O./B7/81.

Έτσι λοιπόν θα πρέπει μάλλον να υποθέσουμε ότι η σημαντικών διαστάσεων ατυχηματική ρύπανση είναι φαινόμενο που θα συνεχίσει να υπάρχει στη μακροπρόθεσμη περίοδο. Κατά τη γνώμη ειδικών θα συνεχίσει να υπάρχει τουλάχιστον όσο θα υπάρχει και ο θεσμός των Σ.Ε. στην παρούσα του μορφή.

* * * *

..//..

Έχοντας υπόψη μας το μέγεθος του προβλήματος, μπορούμε τώρα να το τοποθετήσουμε θεωρητικά από τη σκοπιά του οικονομολόγου. Για το σκοπό αυτό γίνεται αναγκαία η διατύπωση ορισμένων ορισμών.

Με τον όρο Δυνητική Ρύπανση (Potential Pollution) εννοούμε τη ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία και η οποία μπορεί θεωρητικά να υπάρξει σε μια δεδομένη χρονική περίοδο. Με τον όρο « Ανεκτό Επίπεδο Ρύπανσης » (Acceptable Level of Pollution) εννοούμε εκείνο το επίπεδο ρύπανσης στο οποίο το κόστος καταπολέμησης της τελευταίας μονάδας ρύπανσης είναι ίσο με την ωφέλεια που απολαμβάνει η παγκόσμια κοινότητα από την εξάλειψή της.

Τη ρύπανση που προέρχεται από την εκμετάλλευση των πλοίων που ανήκουν σε διάφορες επιχειρήσεις υπό διαφορετικές σημαίες, μπορεί να ταξινομήσουμε σε :

- (α) Λειτουργική ρύπανση (operational pollution).
- (β) Ρύπανση που προέρχεται από ατυχήματα (accidental pollution).

Μια λεπτομερέστερη ταξινόμηση της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία και που δείχνει πιο συγκεκριμένα τις πηγές της, είναι η παρακάτω:

α) Λειτουργική ρύπανση:

- 1.- Από δεξαμενόπλοια που διαθέτουν δεξαμενές απορριμμάτων.
- 2.- Από δεξαμενόπλοια χωρίς δεξαμενές απορριμμάτων.
- 3.- Από τις σεντίνες διαφόρων σκαφών.
- 4.- Από δεξαμενισμούς.
- 5.- Από σημεία υποδοχής (φορτοεκφορτώσεων).

β) Ρύπανση ατυχημάτων:

- 1.- Ατυχήματα δεξαμενόπλοιων.
- 2.- Ατυχήματα άλλων σκαφών.

Μια βασική αιτία ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι οι υδρογονάνθρακες πετρελαίου, που εισέρχονται στη θάλασσα τόσο από επίγειες όσο και από θαλάσσιες πηγές. Ο πίνακας 13^α στην αρχή της παραγράφου αυτής δείχνει τις πηγές και την κατά προσέγγιση συνολική ποσότητα υδρογονανθράκων πετρελαίου, που εισέρχονται στη θάλασσα. Παρατηρείται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν πηγή μόνο για το 33,3% της συνολικής ετήσιας θαλάσσιας ρύπανσης.

Έχοντας υπόψη ό,τι αναφέρθηκε προηγούμενα και για αναλυτικούς λόγους, στο υπόλοιπο μέρος αυτής της παραγράφου θα αγνοήσουμε τη ρύπανση που προέρχεται από χερσαίες και άλλες θαλάσσιες πηγές. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ακόμη μια φορά, ότι η δημιουργία συνθηκών για ένα Ανεκτό Επίπεδο Ρύπανσης προϋποθέτει τη συστηματική καταπολέμηση της ρύπανσης από όλες τις πηγές της.

Οι αρνητικές επιδράσεις και συνέπειες από τη θαλάσσια ρύπανση είναι προφανώς θέμα διεπιστημονικής μελέτης. Παρά τις σχετικές μελέτες που έχουν γίνει, φαίνεται να μην υπάρχει ακόμη ομοφωνία.. Όμως κατά γενική ομολογία, προκύπτει ότι υπάρχουν σοβαρότατες συνέπειες:

- α) Στη δημόσια υγεία.
- β) Στις παράκτιες κοινότητες, όπου ο βαθμός ρύπανσης είναι μεγάλος.
- γ) Στη θαλάσσια ζωή.
- δ) Στη βιομηχανία της αλιείας.
- ε) Στην τουριστική βιομηχανία.
- στ) Στην ποιότητα της ζωής της παγκόσμιας κοινότητας.

Από ορισμένες σκέψεις επί του θέματος, όπως διατυπώθηκαν στον τύπο, προκύπτει ότι η δυνητική ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία μπορεί να είναι τέτοιου μεγέθους (π.χ. η ρύπανση που θα προέκυπτε αν όλα τα δεξαμενόπλοια βυθίζονταν φορτωμένα σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία, την ίδια χρονική περίοδο), που να σημαίνει το τέλος της ανθρώπινης ζωής για μεγάλο μέρος της παγκόσμιας κοινότητας.

Προφανώς δεν θα ήταν σωστό να σταματούσε η οικονομική έρευνα γύρω από το θέμα, έως ότου επέλθει οικονομική ομοφωνία σχετικά με τη φύση και το ακριβές μέγεθος των πιθανών αρνητικών επιδράσεων της ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία.

Πριν κλείσουμε τη συζήτησή μας για το θέμα αυτό, δεν θα είναι περιττό να παραθέσουμε ορισμένα σχόλια, ιδιαίτερα όσον αφορά τη σχέση μεταξύ ρύπανσης και της μεταβλητής της σημαίας.

Το πρόβλημα του διαχωρισμού των διαφορετικών αιτίων για τη λειτουργική και ατυχηματική ρύπανση (περισσότερο φυσικά για τη δεύτερη) είναι ότι πολλές από τις αιτίες αυτές είναι στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους. Οι κύριες αιτίες που μέχρι αυτή τη στιγμή έχουν ληφθεί υπόψη στη στατιστική ανάλυση, είναι η ηλικία του πλοίου, το μέγεθός τους και η σημαία του. Αλλά είναι φανερό ότι η μεταβλητή της σημαίας δεν είναι τίποτε άλλο από μια « προσεγγιστική μεταβλητή », που στην

πραγματικότητα υποκαθιστά μια σειρά από παράγοντες (μερικοί από τους οποίους δεν έχουν πιθανόν ακόμα εξακριβωθεί) και οι οποίοι σχετίζονται με το νηολόγιο. Μιλώντας γενικά, μπορούμε να πούμε ότι οι παράγοντες αυτοί μπορεί να ταξινομηθούν σ' εκείνους που σχετίζονται με την

« ποιότητα » του πλοίου και σ' εκείνους που σχετίζονται με την « ποιότητα » των αξιωματικών και του πληρώματος. Πιο συγκεκριμένα, οι μεταβλητές της « ποιότητας » του πλοίου συμπεριλαμβάνουν την προδιαγραφή του, την ποιότητα της κατασκευής τους, το σωστικό εξοπλισμό του, τη συντήρησή του σε διεθνώς αποδεδειγμένα επίπεδα και επιπρόσθετα το αν εφαρμόζονται ή όχι όλες οι διεθνείς συμβάσεις και οι ρυθμίσεις των νηογνομόνων.

Οι μεταβλητές του πληρώματος αφορούν τη μόρφωσή του, την τεχνική προπαίδευση, τα προσόντα του (διπλώματα κ.λ.π.) και τον τρόπο επικοινωνίας, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για πληρώματα που απαρτίζονται από μέλη διαφορετικής εθνικής προέλευσης. Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι πολύ αμφιβάλλουμε αν αυτές είναι οι μόνες μεταβλητές που πρέπει να λαβαίνονται υπόψη, όσον αφορά τον υποκειμενικό παράγοντα.

Όπως έχει ήδη τονιστεί, υπάρχουν εμπειρικά δεδομένα που δείχνουν ότι σε πολλές περιπτώσεις επιχειρήσεων πάνω από 80% των ατυχημάτων οφείλονται στο ανθρώπινο σφάλμα. Συνεπόμενα, η δεύτερη κατηγορία των μεταβλητών φαίνεται να είναι η σημαντικότερη από την πρώτη.

Θα πρέπει να γίνει δεκτό, ότι όταν η έμφαση δίνεται στη μεταβλητή της σημαίας, ισχύει η υπόθεση ότι οι θεσμικοί και όχι οι τεχνολογικοί παράγοντες είναι εκείνοι που παίζουν το βασικό ρόλο για το σημερινό μέγεθος του προβλήματος.

Κάτι τέτοιο μπορεί να μην ισχύει απόλυτα στην περίπτωση της λειτουργικής ρύπανσης, όπου με την εισαγωγή νέων ρυθμίσεων, μεθόδων ελέγχου και ιδιαίτερα με την υιοθέτηση τεχνολογικών μεθόδων μέτρησης, όταν αυτές γίνουν αποδοτικές, είναι πέρα για πέρα δυνατό να ελαχιστοποιηθεί το μέγεθος του προβλήματος. Άλλωστε έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος στον τομέα αυτό. Επιπρόσθετα, η παραπάνω αντίληψη δεν θα πρέπει να μας οδηγήσει σε διαπιστώσεις οι οποίες ελαχιστοποιούν τη σημασία της εργασίας που έχει γίνει από την IMO, όσον αφορά τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας. Το σημείο που πρέπει να δώσουμε έμφαση, είναι ότι στην προκειμένη περίπτωση η ίδια η φύση του προβλήματος σχετίζεται με θεσμούς και ιδιαίτερα το θεσμό των Σ.Ε.

Συνεπόμενα η κύρια έννοια πάνω στην οποία πρέπει να βασίζεται η ανάλυση του προβλήματος, είναι αυτή του υποβαθμισμένου νηολογίου και όχι του υποβαθμισμένου πλοίου.

* * * *

..//..

Ο πίνακας 14 δίνει μια γενική ιδέα των αναφερθέντων πετρελαιοκηλίδων για την περίοδο 1977 - 1980. Η πηγή του πίνακα αυτού είναι η Διεθνής Ομοσπονδία για τη Ρύπανση από τα δεξαμενόπλοια, που ως γνωστόν είναι μια ανεξάρτητη επαγγελματική οργάνωση των εφοπλιστών δεξαμενοπλοίων.

Όμως ο πίνακας 15, ο οποίος βασίζεται σε δεδομένα που προέρχονται από την ΙΜΟ, δείχνει ότι η θέση των Σ.Ε. - όσον αφορά το ζήτημα αυτό - είναι χειρότερη απ' ό,τι φαίνεται στον πίνακα 14. Ας σημειωθεί ότι η ΙΜΟ έχει περισυλλέξει δεδομένα από 84 ναυτιλιακά κράτη, αλλά στον πίνακα συμπεριλαμβάνονται μόνον εκείνα με μεγάλο αριθμό αναφερθέντων πετρελαιοκηλίδων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΕΣ 1977 - 1980

ΣΗΜΑΙΑ	ΚΗΛΙΔΕΣ ΑΝΑΦΕΡΘΕΙΣΕΣ	ΚΗΛΙΔΕΣ (ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΑΠΟ 5.000 ΒΑΡΕΛΙΑ
ΛΙΒΕΡΙΑ	159	4.0
Η.Π.Α.	117	2.0
ΗΝ.ΒΑΣΙΛΕΙΟ	74	1.25
ΕΛΛΑΔΑ	48	2.0
ΙΑΠΩΝΙΑ	35	0.5
ΠΑΝΑΜΑΣ	32	0.75
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	28	0.75
ΣΥΝΟΛΟ ΣΗΜΑΙΩΝ	712	16.75

Πηγή : Ναυτιλιακή, Πειραιάς, Οκτώβριος 1982.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΕΡΘΕΝΤΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Σημεία	Αριθμός αναφερθέντων περιπτώσεων θαλάσσιας ρύπανσης	Ποσοστό συμμετοχής του πετρελαίου στη θαλάσσια ρύπανση
ΕΛΛΑΔΑ	496	20,2
ΚΥΠΡΟΣ	37	1,5
ΛΙΒΕΡΙΑ	221	9
ΠΑΝΑΜΑΣ	358	14,6
ΓΑΛΛΙΑ	15	0,6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	45	1,8
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	86	3,5
ΗΝ.ΒΑΣΙΛΕΙΟ	199	8,1
	1.457	59,3

Πηγή: IMO

...//..

ΠΙΝΑΚΑΣ 16

**ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΖΗΜΙΩΝ Σ.Ε. ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΩΝ
ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟΛΩΝ**

ΕΤΟΣ	Ζημιές Σ.Ε. σαν ποσοστό των παγκόσμιων ζημιών	Χωρητικότητα Σ.Ε. σαν ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας	Ζημιές σημαίων ρυθμιζομένων σαν ποσοστό των παγκόσμιων ζημιών	Χωρητικότητα σημαίων ρυθμιζομένων στόλων σαν ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας
1948	9.8	3.8	33.2	33.6
1949	6.2	4.2	39.9	36.2
1950	9.1	4.9	37.8	34.1
1951	10.6	5.4	25.6	34.1
1952	15.7	5.7	18.8	33.4
1953	13.6	6.4	40.1	32.9
1954	20.6	7.3	26.5	32.8
1955	16.4	8.6	25.0	32.9
1956	17.9	9.9	34.8	32.8
1957	34.3	11.3	26.6	32.4
1958	33.1	12.9	20.9	31.8
1959	23.6	13.6	15.6	31.7
1960	32.5	12.4	12.3	31.6
1961	19.4	11.5	20.4	31.2
1962	28.9	10.9	8.6	31.1
1963	18.0	11.2	12.9	30.6
1964	31.9	12.9	18.0	29.7
1965	27.9	14.3	21.2	28.9
1966	34.2	15.3	14.8	27.6
1967	44.3	15.6	6.1	27.4
1968	33.8	16.5	8.1	26.6
1969	25.2	17.1	30.1	25.4
1970	34.3	18.1	15.6	24.3
1971	37.3	19.3	14.2	24.0
1972	37.0	20.9	2.8	23.4

Οι ρυθμιζόμενοι στόλοι περιλαμβάνουν: Ην. Βασίλειο, Νορβηγία, Σουηδία και Ολλανδία και οι Σ.Ε. περιλαμβάνουν: Λιβερία, Παναμά, Ονδούρα, Σομαλία, Λίβανο, Κύπρο, Κόστα Ρίκα και Σιγκαπούρη. Οι πηγές για τις ολικές απώλειες είναι Lloyd's Register Statistical Tables (1956 - 1979) και Lloyd's Annual and Quarterly Casualty Returns (1947 - 1972).

Ναυτικά ατυχήματα

Η στατιστική εργασία που έχει γίνει ως τώρα πάνω στο θέμα έχει αποδείξει την ορθότητα της ευρέως διαδεδομένης υπόθεσης, ότι η αναλογία των ναυτικών ατυχημάτων του υπό Σ.Ε. εμπορικού στόλου είναι σημαντικά μεγαλύτερη από αυτή των ρυθμιζόμενων εμπορικών στόλων.

Από συμπεράσματα μελετών για τις επιπτώσεις των Σ.Ε., ύστερα από την εξέταση των στοιχείων για τα ναυτικά ατυχήματα της περιόδου 1958- 1972, αναφέρουμε ότι:

« Η ανάλυση των στατιστικών δεδομένων κατέδειξε ότι οι αναλογίες των ναυτικών ατυχημάτων του υπό Σ.Ε. στόλου, συνολικά είναι σημαντικά μεγαλύτερες από αυτές των ρυθμιζόμενων στόλων ».

Και ότι:

« Φαίνεται καθαρά, ότι υπάρχει μια ξεχωριστή σχέση ανάμεσα στα ναυτικά ατυχήματα και τη σημαία του πλοίου. Ο μέσος όρος ατυχημάτων του υπό Σ.Ε. στόλου είναι χειρότερος απ' αυτόν του μέσου όρου του παγκόσμιου στόλου και ακόμη χειρότερος, αν συγκριθεί με το μέσο όρο των ατυχημάτων των ρυθμιζόμενων στόλων ».

Καθ' όλο το διάστημα της παραπάνω περιόδου, καθώς επίσης και αργότερα - δηλαδή κατά τη δεκαετία του 1970 και τις αρχές της δεκαετίας του 1980 - οι μικρότεροι στόλοι των Σ.Ε., όπως αυτοί του Λίβανου, της Σομαλίας, της Σιγκαπούρης και της Κύπρου, είχαν σημαντικά πιο μεγάλο βαθμό στις αναλογίες ατυχημάτων απ' αυτές των άλλων υπό Σ.Ε. στόλων, όπως της Λιβερίας και του

Παναμά. Η διαφορά αυτή μπορεί ως ένα μεγάλο βαθμό να εξηγηθεί από το γεγονός ότι στην πρώτη ομάδα των νηολογίων που προαναφέραμε, η παρουσία επιχειρηματιών με υψηλή ροπή για την αποφυγή ρυθμίσεων είναι σημαντικά μεγαλύτερη από αυτή της δεύτερης ομάδας. Έτσι, όπως φαίνεται, στην περίπτωση της κυπριακής σημαίας οι ιδιωτικές οφέλειες που προέρχονται από την ύπαρξη του καθεστώτος της ασυδοσίας, χρησιμοποιούνται στον υψηλότερο δυνατό βαθμό από επιχειρηματίες με υψηλή ροπή αποφυγής ρυθμίσεων.

* * * *

Στον πίνακα 16 συγκρίνουμε την τάση για ναυτικά ατυχήματα, που υπάρχει στους εμπορικούς στόλους υπό Σ.Ε. και τους ρυθμιζόμενους στόλους.

Το διάγραμμα 6, του οποίου η πηγή είναι μια συμπληρωματική μελέτη για τις Σ.Ε. που έχει γίνει στο Πολυτεχνείο του Κεντρικού Λονδίνου, δείχνει ότι η αναλογία των ατυχημάτων του στόλου υπό Σ.Ε. παρέμεινε βασικά στο ίδιο επίπεδο για όλη την υπό εξέταση περίοδο, δηλαδή από το 1970 ως το 1976.

Από τους πίνακες 17 και 18 μπορούμε να δούμε ότι οι ολικές απώλειες και τα σοβαρά ατυχήματα για την τετράχρονη περίοδο 1980 - 1983 ήταν σημαντικά υψηλότερα στην περίπτωση των υπό Σ.Ε. στόλων, απ' ό,τι στους ρυθμιζόμενους στόλους.

Οι ετήσιες απώλειες και τα σοβαρά ατυχήματα φαίνονται στους πίνακες σαν ποσοστό του εθνικού συνόλου για κάθε στόλο. Τα δεδομένα προέρχονται από το έγκυρο περιοδικό « Lloyd's Shipping Economist ». Στην κατηγορία των εθνικών στόλων συμπεριλαμβάνουμε τους εμπορικούς στόλους της Δυτικής Ευρώπης, της Ιαπωνίας και των Η.Π.Α., ενώ υπό τον Σ.Ε. στόλο συμπεριλαμβάνουμε τους στόλους που είναι νηολογημένοι στο κυπριακό, το παναμαϊκό και το λιβεριανό νηολόγιο, όπως και το νηολόγιο της Σιγκαπούρης. Οι απώλειες του ελληνικού εμπορικού στόλου δείχνονται ξεχωριστά.

* * * *

Εάν λάβουμε υπόψη μας τις μεγαλύτερες αναλογίες απωλειών και σοβαρών ατυχημάτων των υπό Σ.Ε. στόλων, τότε θα πρέπει να συμπεράνουμε ότι το πραγματικό κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων που ανήκουν στους στόλους αυτούς

..//..

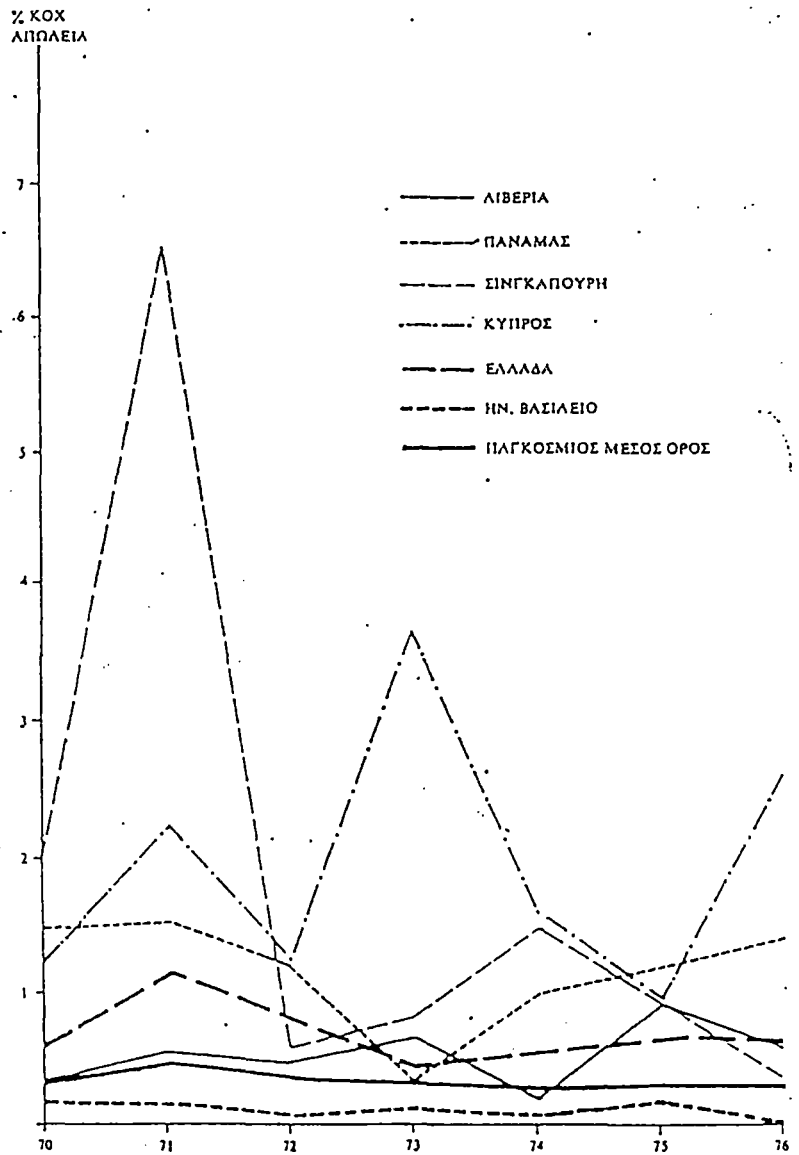
είναι πολύ υψηλότερο απ' ό,τι φαίνεται από τους πίνακες, οι οποίοι δείχνουν το ιδιωτικό τους κόστος. Σχετικά θα πρέπει να υπενθυμίσουμε το γεγονός ότι, κρίνοντας με βάση την ουσιαστικά φτωχή πληροφόρηση που υπάρχει, φαίνεται καθαρά ότι οι ασφαλιστικές απαιτήσεις των Σ.Ε. επιχειρήσεων για ζημιές στα πλοία και σε τρίτα μέρη είναι πολύ υψηλότερες στην περίπτωση των Σ.Ε. απ' ό,τι στους ρυθμιζόμενους στόλους.

Λαβαίνοντας υπόψη τα παραπάνω θεωρούμε πως γίνεται αναγκαίο ν' απαντηθούν τα δυο ακόλουθα ερωτήματα:

- (α) Πώς συμβαίνει με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν το τέχνασμα Σ.Ε., από τη μια μεριά να παράγουν ναυτιλιακές υπηρεσίες σε τόσο υψηλό πραγματικό κόστος και από την άλλη το ιδιωτικό χρηματικό τους κόστος να είναι τόσο χαμηλό;

- (β) Είναι οι υψηλότερες αναλογίες ατυχημάτων, ζημιών και ζημιών σε τρίτα μέρη και η αυξημένη ρύπανση των Σ.Ε. πλοίων τέτοιου μεγέθους, ώστε να εξουδετερώνεται η βασική οριακή ωφέλεια του χαμηλότερου ιδιωτικού κόστους των πλοίων αυτών;

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: Απολεσθέντες ΚΟΧ σαν ποσοστό των συνολικών ΚΟΧ για κάθε στόλο.



Σχολιάζοντας το πρώτο ερώτημα, θα πρέπει ν' αναφερθούμε στην τελευταία παράγραφο του προηγούμενου κεφαλαίου, όπου σημειώθηκε ότι τουλάχιστον για το διάστημα των τεσσάρων περασμένων δεκαετιών υπήρχε (και σύμφωνα με ειδικούς ακόμα υπάρχει) αλληλοπριμοδότηση από τους ρυθμιζόμενους στόλους στον παγκόσμιο στόλο των Σ.Ε., διαμέσου του μηχανισμού των ναυτασφαλειών και αλληλασφαλειών.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να τονιστεί ότι χάρη στην ύπαρξη του καθεστώτος της ασυδοσίας, τα θεσμικά εμπόδια για την είσοδο και έξοδο από την αγορά των Σ.Ε. είναι σχετικά μικρά. Συνεπόμενα, πολλές υπό Σ.Ε. επιχειρήσεις εγκαταλείπουν την αγορά, σε περιπτώσεις επιχειρηματικών δυσκολιών, χωρίς να πληρώσουν ούτε για εκείνο το μέρος των εξωτερικών επιπτώσεών τους που έχει εσωτερικοποιηθεί στην αγορά και για το οποίο είναι υπεύθυνες, σύμφωνα με τα διεθνώς κείμενα.

Τελικά θα πρέπει να σημειώσουμε ότι υπάρχουν πολλές ενδείξεις, που αναπόφευκτα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το μέγεθος του κοινωνικού κόστους του στόλου των Σ.Ε είναι πολύ μεγαλύτερο από το μέγεθος των οικονομιών στο κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων που απολαμβάνουν οι επιχειρήσεις, οι οποίες χρησιμοποιούν το τέχνασμα των Σ.Ε..

ΠΙΝΑΚΑΣ 17

ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ Σ.Ε.

ΣΗΜΑΙΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ			ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ			ΕΛΛΑΔΑ			
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	D.W.T.	ΠΟΣΟΣ.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	D.W.T.	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	D.W.T	ΠΟΣΟΣΤΟ	
1980	15	657,870	5.64	29	1.272.518	5.55	22	439.840	2.17
1981	13	425,811	1.83	30	666.711	3.64	36	884.747	3.74
1982	8	270.404	0.98	51	924.974	14.98	41	538.166	3.09
1983	6	364.979	5.74	43	768.412	6.33	28	508.157	2.84
ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΗΜΑΙΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ		3.55			7.63			2.96	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 4 ΕΤΩΝ									

Πηγή δεδομένων: Lloyd's Shipping economist 1980-1983.

..//..

ΠΙΝΑΚΑΣ 18

**ΣΟΒΑΡΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ
ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ Σ.Ε.**

ΣΗΜΑΙΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ			ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ			ΕΛΛΑΔΑ				
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	D.W.T	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	D.W.T	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	D.W.T	ΠΟΣΟΣΤΟ	
1980	25	742,871	10.52	39	1.230.419	8.28	26	520.307	2.41	
1981	18	552.364	6.30	27	835.085	6.02	24	639.788	2.84	
1982	15	414.492	2.84	27	791.598	7.30	26	645.852	3.36	
1983	10	521.654	6.10	29	800.157	10.02	23	697.177	3.49	
ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΗΜΑΙΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 4 ΕΤΩΝ			6.44				7.91			

Πηγή δεδομένων: Lloyd' s Shipping Economist 1980 - 1983.

Σημειώσεις για την περίπτωση του « AMOCO CADIZ »

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στα διάφορα κυβερνητικά ναυτιλιακά τμήματα των ναυτιλιακών χωρών και επίσης στα διάφορα ναυτιλιακά και ασφαλιστικά γραφεία, καθώς και στα γραφεία των διακανονιστών απαιτήσεων υπάρχουν, φυσικά αδημοσίευτα, όλα τα δεδομένα που χρειάζεται κανείς για να εκτιμήσει το κόστος των μεγάλων ζημιών της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Είναι λοιπόν ρεαλιστικό να υποθέσει κανείς ότι, η μέτρηση ή εκτίμηση του υψηλότερου κόστους ατυχημάτων του υπό Σ.Ε. παγκόσμιου στόλου αποτελεί μια ρεαλιστική ερευνητική πρόταση. Δεν θα ήταν όμως ρεαλιστικό αν κανείς ισχυριζόταν ότι θα μπορούσε να εκτιμήσει με ακρίβεια το συνολικό κοινωνικό κόστος του υπό Σ.Ε. στόλου και να το συγκρίνει μ' αυτό των ρυθμιζόμενων στόλων.

Υπό τις περιστάσεις (και υπό την προϋπόθεση ότι ο κοινός νους δεν αποτελεί εξαιρετικά σπανίζοντα πλουτοπαραγωγικό πόρο!) μπορούμε να αποκτήσουμε μια γενική ιδέα για το μέγεθος του προβλήματος, δηλαδή το μέγεθος του επιπρόσθετου κοινωνικού κόστους του υπό Σ.Ε. στόλου, χρησιμοποιώντας τις διάφορες ενδείξεις που υπάρχουν δημοσιευμένες σε διάφορες μελέτες, ανακοινώσεις και άρθρα.

Όπως είναι διεθνώς γνωστό, το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Amoco Cadiz (λιβεριανή σημαία 223680 τ.ν.β.) συνέβηκε στις 16 Μάρτη του 1978, έξω από τις ακτές της Βρετανής. Περίπου 30% από το πετρέλαιο που εκχύθηκε στη θάλασσα περιέλουσε την ακτή της Βρετανής. Σαν συνέπεια, ρυπάνθηκαν περίπου 400 χλμ. αυτής της ακτής.

Εκείνο όμως που είναι λιγότερο γνωστό, είναι ότι πολύ σύντομα ύστερα από την καταστροφή έγινε από την Εθνική Διοίκηση για τους Ωκεανούς και την Ατμόσφαιρα (National Oceanic and Atmospheric Administration N.O.A.A.), δηλαδή από το κυβερνητικό τμήμα των Η.Π.Α. που τα τελευταία χρόνια ασχολείται με το πρόβλημα « της εκτίμησης των οικονομικών αξιών », που προέρχονται από τους ωκεανούς, μια μελέτη που είχε σαν σκοπό να εκτιμήσει το κόστος της καταστροφής. Από τη σκοπιά μας, η μελέτη αυτή αποτελεί ένα τολμηρό και ιδιαίτερα αξιοπρόσεκτο πείραμα για την εκτίμηση του κοινωνικού κόστους της καταστροφής.

Σύμφωνα με τους συγγραφείς της μελέτης, τα πιο σπουδαία χαρακτηριστικά της πετρελαιοκηλίδας που δημιουργήθηκε σαν συνέπεια του ναυαγίου του Amoco Cadiz, ήταν τα παρακάτω:

Η έκταση της πετρελαιοκηλίδας, οι άσχημες καιρικές συνθήκες κατά την διάρκεια και μετά το ατύχημα, και η γεωγραφική θέση της πετρελαιοκηλίδας που ήταν σε ρηχά νερά, κοντά στην ακτή. Το σύνολο του πετρελαίου που εκχύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον από το Amoco Cadiz, ήταν περίπου δυο φορές μεγαλύτερο από το πετρέλαιο που είχε εκχυθεί από το δεξαμενόπλοιο Toppey Canyon (λιβεριανή σημαία) το 1967, και περίπου έξι φορές μεγαλύτερο από το σύνολο του πετρελαίου που εκχύθηκε από το δεξαμενόπλοιο Argo Merchant (λιβεριανή σημαία), το 1976.*

Ο κύριος σκοπός της μελέτης ήταν η εκτίμηση του συνολικού καθαρού οικονομικού κόστους της καταστροφής του Amoco Cadiz και η κατανομή του κόστους αυτού με βάση τις γεωγραφικές περιοχές που επηρεάστηκαν από τη δημιουργηθείσα πετρελαιοκηλίδα.

* Σύμφωνα με αυθεντικές πηγές από αντιπροσώπους των αλληλασφαλειών, ενεργούντων εκ μέρους των πλοιοκτητριών εταιρειών, το οικονομικό κόστος των απαιτήσεων για τα δυο τελευταία κατονομαζόμενα πλοία έφτασε το ποσό των 10 εκατ. για το καθένα

Η εκτίμηση των ειδικών της μελέτης για το συνολικό οικονομικό κόστος της καταστροφής του Amoco Cadiz για την παγκόσμια κοινότητα έφτασε περίπου τα 800 - 1200 εκατομ. γαλλικά φράγκα (τρέχουσες τιμές 1978) ή 190 - 290 εκατομ. δολάρια (τρέχουσα τιμή 1978).

Όπως μπορεί κανείς να δει από τη διαγραμματική παράσταση 7, τα κύρια συστατικά στοιχεία του συνολικού κόστους ήταν τα έξοδα καθαρισμού, απώλεια καλλιέργειας οστρακοειδών, καθώς και η απώλεια του δεξαμενόπλοιου και του φορτίου του.

Όπως σημειώνεται και στην έκθεση, δεν υπήρχε τρόπος εκτίμησης του κόστους της εθελοντικής εργασίας και της συνεισφοράς για τον καθαρισμό του περιβάλλοντος που δόθηκε από τον πληθυσμό της Βρετανίας. Επίσης, στη μελέτη δεν φαίνεται να υπολογίζονται τα έξοδα του πληρώματος (επαναπατρισμοί, τυχόν αποζημιώσεις κ.λ.π.), όπως και η προξενηθείσα ζημία στο γόητρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Περισσότερο να σημειωθεί ότι είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί κανείς με ακρίβεια την απώλεια γοήτρου του επαγγέλματος.

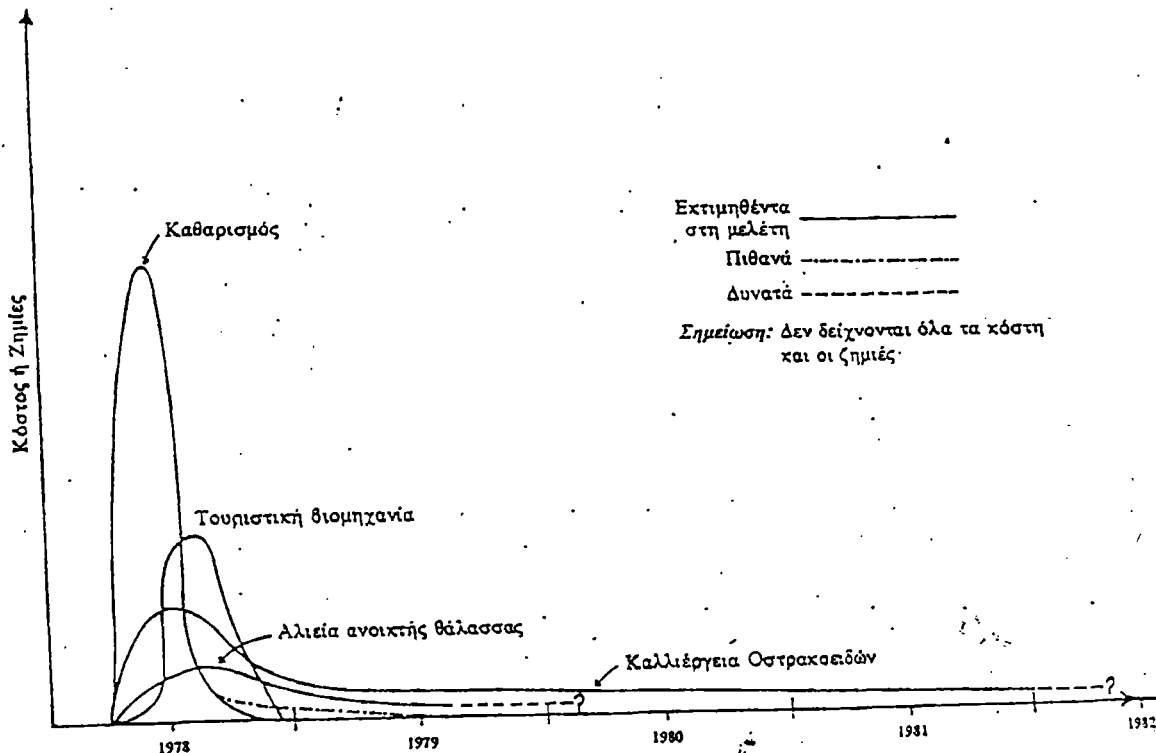
Ο πίνακας που βρίσκεται στην τελευταία σελίδα αυτής της ενότητας και που προέρχεται από την προαναφερθείσα έκθεση, ταξινομεί ξεχωριστά το κοινωνικό κόστος της απώλειας, όσον αφορά την παγκόσμια κοινότητα των εθνών, τη Γαλλία και τη Βρετανία. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η εξακρίβωση και ταξινόμηση του κοινωνικού κόστους που προέρχεται από μια τέτοια καταστροφή, δεν είναι ένα εύκολο πράγμα και φυσικά διαφέρει από γεωγραφική περιοχή σε γεωγραφική περιοχή και εξαρτάται από την ιδιομορφία της περιοχής και το είδος των πλουτοπαραγωγικών πόρων που υπάρχουν σ' αυτή.

Κλείνοντας τη παράγραφο αυτή, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το κοινωνικό κόστος της καταστροφής αυτής ισούται περίπου με τις οικονομίες ισομερειών (δηλαδή το ιδιωτικό όφελος) των εφοπλιστών που χρησιμοποιούν τις Σ.Ε.

Ας σημειωθεί ότι η σχετική απόφαση του αμερικάνικου ομοσπονδιακού δικαστηρίου προβλέπει για συνολική αποζημίωση της ζημιάς που προήλθε από την πετρελαιοκηλίδα μόνο το ποσό των 85 εκατ. δολλαρίων. Δοθέντος, όμως, ότι με μέρος του ποσού αυτού θα αποζημιωθούν και οι Γάλλοι ψαράδες και ξενοδόχοι παρά τη μεγάλη υποτίμηση της ζημιάς που υπέστησαν είναι και αυτό μια πρόοδος. Φαίνεται ότι επιτέλους η έννοια του κοινωνικού κόστους, όπως άλλωστε θα έπρεπε, άρχισε να διεισδύει στα διάφορα νομικά επικοδομήματα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7

Το κοινωνικό κόστος του ατυχήματος του «AMOCO CADIZ»



ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ «AMOCO CADIZ»

ΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ	ΓΙΑ ΤΗ ΓΑΛΛΙΑ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΗΣ
<ul style="list-style-type: none"> - Απώλεσθέντος πλοίου. - Απώλεσθέντος φορτίου - Αξία χαμένων δυνατοτήτων για ανάπαυση και ψυχαγωγία μη γάλλων υπηκόων. - Νομικά και ερευνητικά έξοδα. - Επιπτώσεις στη δημόσια υγεία. 	<ul style="list-style-type: none"> - Κόστος άμεσης αντιμετώπισης της καταστροφής, κόστος καθαρισμού και κόστος επαναφοράς του περιβάλλοντος. - Αξία απώλεσθεισας παραγωγής. - Επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και τη θαλάσσια ζωή. - Μείωση των εσόδων στην τουριστική βιομηχανία. - Μείωση των αξιών στις ιδιωτικές περιουσίες. - Αξία χαμένων δυνατοτήτων για ανάπαυση και ψυχαγωγία σε γάλλους υπηκόους και κατοίκους της Βρετανίας. - Νομικά και ερευνητικά έξοδα. - Επιπτώσεις στη δημόσια υγεία. 	<ul style="list-style-type: none"> - Κόστος άμεσης αντιμετώπισης της καταστροφής, κόστος καθαρισμού και κόστος επαναφοράς του περιβάλλοντος. - Κόστος μείωσης της παραγωγής στην επαρχία της Βρετανίας. - Μείωση της προσόδου από την τουριστική βιομηχανία. - Μείωση των εσόδων της τοπικής αυτοδιοίκησης λόγω μείωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων. - Επιπτώσεις εκ της μειωμένης παραγωγής σε βιομηχανίες και στην τοπική αυτοδιοίκηση. - Αξία χαμένων δυνατοτήτων για ανάπαυση και ψυχαγωγία μη Γάλλων υπηκόων. - Επιπτώσεις στη δημόσια υγεία. - Επιπτώσεις στις ατομικές ιδιοκτησίες και περιουσίες. - Κόστος αποζημιώσεων πληρωτέων από την εθνική κυβέρνηση σε κατοίκους της Βρετανίας σχετικά με τις ζημιές που προκλήθηκαν, δαπάνες για τον καθαρισμό και για τις ζημιές στην παραγωγή οστρακοειδών.

Απώλεια ζωής

Δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι μια από τις αρνητικές επιδράσεις του θεσμού των Σ.Ε. είναι ότι η ύπαρξή του συντελεί σημαντικά στο να στρέφει τη προσπάθεια των διεθνών και εθνικών ρυθμιστικών σωμάτων στη προπαρασκευή ναυτιλιακών κανόνων και ρυθμίσεων, που πάντα βασίζονται σε κριτήρια ελαχιστοποίησης του υπάρχοντος κοινωνικού κόστους και όχι σε κριτήρια που θα απέβλεπαν στην ολική του εξαφάνιση.

Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι εάν ο θεσμός των Σ.Ε. δεν υπήρχε αυτό δεν θα σήμαινε ότι αυτόματα οι διάφοροι διεθνείς και εθνικοί ρυθμιστικοί οργανισμοί στο ναυτιλιακό χώρο θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν κριτήρια ολικής εξάλειψης του κοινωνικού κόστους.

Και τούτο ισχύει ιδιαίτερα όσον αφορά το κόστος της απώλειας ζωής στη θάλασσα. Ας σημειωθεί ότι ακόμα ούτε καν έχει εκτιμηθεί η οικονομική αξία της ζωής όλων εκείνων που συντελούν στην μεταφορά των αγαθών της παγκόσμιας οικονομίας από το Α στο Β. Ας σημειωθεί επίσης, ότι το υπάρχον σε διεθνή και εθνική κλίμακα οργανωτικό ρυθμιστικό εποικοδόμημα για τη ναυτιλία σχετίζεται πολύ περισσότερο με τον τομέα της ασφάλειας του πλοίου και του φορτίου, απ' ό,τι σχετίζεται με την ασφάλεια της ζωής εκείνων που παράγουν τις ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι κανόνες και ρυθμίσεις που πρωτανεύουν σε διεθνή κλίμακα για το ανθρώπινο κεφάλαιο της βιομηχανίας, είναι εκείνη που προέρχονται από τις ευγενείς παραδόσεις των ναυτιλιακών χωρών. Δεν υπάρχει όμως διεθνής νομοθεσία όσον αφορά την αξία της ζωής εκείνων που παράγουν τις ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Όμως όταν η εθνική νομοθεσία μιας χώρας είναι ανεπαρκής, ή όταν η εφαρμογή της δεν είναι εφικτή (δηλαδή όταν ισχύουν οι συνθήκες του καθεστώτος της ασυδοσίας), η αξία της ζωής εκείνων που παράγουν τις ναυτιλιακές υπηρεσίες τείνει να ισούται με το μηδέν.

Ένα από τα συμπτώματα του ιστορικού φαινομένου της αμέλειας για το ζήτημα της απώλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, είναι και οι μεγάλες δυσκολίες που συναντάει κανείς να βρει σχετικά δεδομένα. Ακόμα και στη περίπτωση μεγάλων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, όπως η Αγγλία και η Ελλάδα, οι κυβερνητικές υπηρεσίες που συγκεντρώνουν τέτοια δεδομένα βρίσκονται σε περιοχές απομακρυσμένες από τα Υπουργεία που είναι υπεύθυνα για ναυτιλιακά ζητήματα.

Επιπρόσθετα, μερικοί ειδικοί της ναυτιλιακής οικονομικής ερευνώντας το θέμα, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τα Προξενεία και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες χωρών όπως η Λιβερία, ο Παναμάς και η Κύπρος, δεν έχουν αρχεία, ή ακόμα και γνώση για το ζήτημα της απώλειας ζωής και των σοβαρών τραυματισμών στα πλοία του νηολογίου τους. Επιπρόσθετα, δεν πρέπει να θεωρηθεί βέβαιο ότι οι κεντρικές κυβερνήσεις των χωρών με νηολόγια Σ.Ε. γνωρίζουν τα σχετικά γεγονότα!

Και για ποιο λόγο να ανησυχήσουν για ένα τέτοιο θέμα;

Ένα άλλο σύμπτωμα του φαινομένου της ιστορικής αδιαφορίας για τη ζωή εκείνων που εργάζονται στη θάλασσα, είναι το γεγονός ότι στους διάφορους στατιστικούς πίνακες για τα ναυτικά ατυχήματα, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί ναυτικών ταξινομούνται και θεωρούνται σαν το τελευταίο αντικείμενο σε σπουδαιότητα.

Έτσι, σε διεθνή κλίμακα, οι ζημίες στο πλοίο και στο φορτίο θεωρούνται πολύ σημαντικότερες απώλειες από την απώλεια ανθρώπινης ζωής.

Ο πίνακας 19 που δημιουργήθηκε με τη βοήθεια ειδικών της ναυτιλιακής οικονομικής και εργαζομένων στο Ελληνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, συγκρίνει την απώλεια ζωής ελλήνων ναυτικών που εργάζονται σε ελληνικά πλοία, υπό ελληνική σημαία, με την απώλεια ζωής ελλήνων ναυτικών που εργάζονται σε ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία υπό Σ.Ε.

Ας σημειωθεί ότι στην προκειμένη περίπτωση με τον όρο Σ.Ε. εννοείται κυρίως η λιβεριανή, παναμαϊκή και κυπριακή σημαία αλλά επίσης και μερικά πλοία, που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια του Λιβάνου, της Σινγκαπούρης και της Μάλτας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 19
ΑΠΩΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΣΗΜΑΙΑ	ΕΤΟΣ 1980			ΕΤΟΣ 1981			ΕΤΟΣ 1982		
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΖΩΩΝ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΖΩΩΝ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΖΩΩΝ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	152	80.000	0,2	180	80.000	0,2	145	80.000	0,2
Σ.Ε.	57	3.000	1,9	21	3.000	0,7	9	3.000	0,3

Ποσοστό: 80.000 : 100 Ελληνική Σημαία, 3.000 : 100 Σ.Ε.

Με βάση τα δεδομένα που υπήρχαν, έγινε η υπόθεση από τους δημιουργούς του πίνακα, ότι το ποσοστό της ανεργίας στους έλληνες ναυτεργάτες τη περίοδο 1980- 1982 ήταν 20% περίπου. Δηλαδή η ενεργή προσφορά ελλήνων ναυτεργατών ήταν 80.000. Οπότε είχαμε 80.000 ζώες « εν κινδύνω ». Ο συνολικός αριθμός ελλήνων ναυτεργατών που εργάζονται σε ελληνικής προέλευσης πλοία υπό Σ.Ε., ήταν την ίδια εποχή 3.000 περίπου. Δεν υπάρχουν επίσημα στατιστικά δεδομένα, αλλά αυτός ο γενικά αποδεδειγμένος αριθμός στον Πειραιά για τους εργαζόμενους Έλληνες σε υπό Σ.Ε. πλοία την τότε χρονική περίοδο. Στους υπολογισμούς αυτούς συμπεριλαμβάνονται μόνον ναυτεργάτες που είναι Έλληνες υπήκοοι. Δεν κατέστη δυνατόν να μαθευτεί πόσοι ξένοι ναυτεργάτες εργάζονταν την ίδια χρονική περίοδο σε ελληνικής πλοιοκτησίας με ελληνική σημαία πλοία και πόσοι ξένοι ναυτεργάτες εργάζονταν σε ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία υπό Σ.Ε. Δοθέντος ότι είναι γενικά αποδεδειγμένο ότι ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών που εργάζονται σε πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας υπό Σ.Ε. είναι αναλογικά υψηλότερος απ' αυτόν που εργάζεται σε ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία υπό ελληνική σημαία, είναι λογικό να υποθέσουμε ότι τα δεδομένα του πίνακα 19 ευνοούν στατιστικά το θεσμό των Σ.Ε.

Όμως ο πίνακας δείχνει καθαρά το βασικό σημείο της έρευνας, δηλαδή με άλλα λόγια, ότι για μια σειρά από λόγους τα ποσοστά θνησιμότητας είναι υψηλότερα στα υπό Σ.Ε. πλοία.

..//..

Γίνεται φανερό επίσης, ότι χρειάζεται να γίνει πολλή ερευνητική εργασία ακόμα για να διαπιστώσει κανείς με κάποια ακρίβεια το υψηλό επιπρόσθετο κόστος της απώλειας ζωής ναυτεργατών, που υπάρχει λόγω του θεσμού των Σ.Ε.

Το φαινόμενο της ναυταπάτης

Ο όρος ναυταπάτη αφορά την απάτη σε σχέση με τη διακίνηση των αγαθών από το Α στο Β διαμέσου του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης ο όρος αυτός σχετίζεται με ανέντιμες πράξεις στη χρήση των πλοίων που μεταφέρουν φορτία είτε με την εξαπάτηση εκείνων που χρηματοδοτούν τις σχετικές συναλλαγές, είτε με την εξαπάτηση εκείνων που ασφαλίζουν και τα πλοία και τα φορτία.

Το φαινόμενο της ναυταπάτης είναι πολύ παλιό, αλλά πρόσφατα- δηλαδή τις δύο τρεις τελευταίες δεκαετίες - παρουσιάζει μεγάλη έξαρση και επομένως αύξηση της σημασίας του σαν αιτίας δημιουργίας κοινωνικού κόστους.

Από τη σκοπιά μας, η καλύτερη ταξινόμηση του φαινομένου είναι εκείνη η οποία διακρίνει τις ναυταπάτες σε τέσσερις τύπους. Σύμφωνα μ' αυτή, οι ναυταπάτες διακρίνονται ως εξής:

- α) Απάτες που γίνονται με τη βοήθεια εγγράφων.
- β) Απάτες που συνδέονται με τη ναύλωση του πλοίου.
- γ) Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου.
- δ) Κλοπές του φορτίου.

Όμως, εκτός από τις παραπάνω κατηγορίες υπάρχουν και ναυταπάτες με άλλους τρόπους, όπως π.χ. η εκτροπή από την κανονική πορεία ενός πλοίου και η κλοπή του φορτίου, η υπερτιμολόγηση των φορτίων, οι εμπρησμοί των φορτίων κλπ.

Από την παραπάνω ταξινόμηση προκύπτει ότι οι αιτίες για την ύπαρξη του φαινομένου δεν μπορεί να αναζητηθούν μόνο στις επιχειρήσεις που προσφέρουν τις ναυτικές υπηρεσίες, αλλά επίσης και στις επιχειρήσεις από τις οποίες προέρχεται η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες.

Η σχέση του φαινομένου με το θεσμό των Σ.Ε. δεν μπορεί να διαπιστωθεί επιστημονικά αν υποτιμηθεί η σημασία της ύπαρξης του καθεστώτος της ασυδοσίας, που ευνοεί τη ναυταπάτη και που παρουσιάζεται κυρίως σε γεωγραφικούς χώρους όπου δεν υπάρχει ναυτιλιακή υποδομή και επομένως ρυθμίσεις να ελέγχονται οι συναλλαγές της αγοράς.

Τα δεδομένα που περιέχονται στους δύο παρακάτω πίνακες δείχνουν με σαφήνεια τη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στο καθεστώς της ασυδοσίας και το φαινόμενο της ναυταπάτης. Όπως φαίνεται από τον πίνακα 20, το 1979 αναφέρθηκαν από το International Chamber of Commerce 93 περιπτώσεις ναυταπάτης, που σχετίζονται με πλοία υπό τις παρακάτω σημαίες:

ΠΙΝΑΚΑΣ 20
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗΣ

<u>ΣΗΜΑΙΑ</u>	<u>ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ</u>
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	46
ΠΑΝΑΜΑ	24
ΚΥΠΡΟΥ	16
ΙΣΠΑΝΙΑΣ	2
ΛΙΒΕΡΙΑΣ	1
ΙΝΔΙΑΣ	1
ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	1
N. ΚΟΡΕΑΣ	1
SHARJAH	1

Πηγή : International Chamber of Commerce, 1979.

Στον ελληνικό χώρο στο διάστημα 1977-1981, έχουν έρθει στη δημοσιότητα 38 υποθέσεις ναυταπάτης, που ακόμα εκκρεμούν νομικά, και που το κατ' εκτίμηση χρηματικό τους κόστος έχει υπολογιστεί σε 14 δισ. δολάρια. Οι σημαίες κάτω από τις οποίες έγιναν αυτές οι ναυταπάτες, είναι:

ΠΙΝΑΚΑΣ 21
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΑΠΑΤΕΣ

<u>ΣΗΜΑΙΑ</u>	<u>ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ</u>
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	15
ΚΥΠΡΟΥ	9
ΠΑΝΑΜΑ	8
ΛΙΒΕΡΙΑΣ	4
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	1
ΝΗΣΩΝ ΚΑΪΜΑΝ	1

Πηγή : Στατιστική Υπηρεσία ΥΕΝ, έτη 1977-81

Οι παραπάνω πίνακες δείχνουν τη σχέση ανάμεσα στο καθεστώς της ασυδοσίας και το φαινόμενο της ναυταπάτης, που γεωγραφικά προέρχεται από περιοχές στις οποίες η αποφυγή ρυθμίσεων είναι εύκολη, αφού δεν υπάρχει ναυτιλιακή υποδομή. Ως γνωστό, η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελείται κυρίως από πλοία μεταβλητών δρομολογίων, που οι πλοιοκτησίες τους συναλλάσσονται περισσότερο από άλλους με ναυλωτικές επιχειρήσεις που βρίσκονται σε γεωγραφικές περιοχές όπου η ρύθμιση δεν είναι εύκολη.

Έχει εκτιμηθεί ότι την δεκαετία 1970-1980, σε παγκόσμια κλίμακα έχουν αναφερθεί 497 περιπτώσεις ναυταπάτης που το συνολικό χρηματικό τους κόστος έχει υπολογιστεί σε 13 δισ. δολάρια.

Μπορεί να υποθέσει κανείς ότι η εξάλειψη του θεσμού των Σ.Ε. στη σημερινή του μορφή και η βαθμιαία ανάπτυξη ναυτιλιακής υποδομής στις αναπτυσσόμενες χώρες, θα συντελέσει στην ελαχιστοποίηση της οικονομικής σημασίας του φαινομένου.

Μερικά συμπεράσματα

Όσον αφορά κυρίως τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, δηλαδή την περίοδο 1945-1965, μπορούσε να υποστηρίξει κανείς, όχι αδικαιολόγητα, ότι ο υπό Σ.Ε. παγκόσμιος εμπορικός στόλος δημιούργησε κοινωνικές ωφέλειες, καθώς επίσης και επιπρόσθετο κοινωνικό κόστος. Οι πιο πιθανές ωφέλειες που αναφέρονται συνήθως, είναι, ως γνωστό, χαμηλότερο επίπεδο ναύλων στη βραχυπρόθεσμη περίοδο στις ναυλαγορές ξηρών και υγρών φορτίων, μεγαλύτερα ποσά επενδύσεων απ' ό,τι θα ήταν η περίπτωση διαφορετικά, μερικές χρηματικές ωφέλειες για τη ναυτιλιακή επιχείρηση και τις εθνικές οικονομίες και ωφέλειες απασχόλησης εργατικού δυναμικού στις χώρες που προσφέρουν τη σημαία τους σαν Σ.Ε. Επίσης γίνεται μνεία για μερικές αναπτυξιακές ωφέλειες στις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι ναυτικοί που απασχολούνται σε υπό Σ.Ε. πλοία και στις οποίες δεν υπάρχει εναλλακτική λύση για το πρόβλημα της απασχόλησής τους.

Ενώ όλα τα παραπάνω σημεία είναι λογικά, εάν κρίνει κανείς με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα, δεν μπορεί παρά να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το οριακό όφελος που προκύπτει από το χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης και τη φορολογική απαλλαγή (που είναι αναμφισβήτητα μια κοινωνική ανωφέλεια για τη χώρα της προέλευσης της επιχείρησης που χρησιμοποιεί το τέχνασμα). Έχει χρησιμοποιηθεί κυρίως για ιδιωτικούς λόγους από τους επιχειρηματίες και όχι από την παγκόσμια κοινότητα των καταναλωτών θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι παραπάνω ιδιωτικές ωφέλειες συντέλεσαν στο ν' ανεβάσουν το επίπεδο των επενδύσεων στο διάστημα της περιόδου που προαναφέρθηκε. Όμως από την άλλη πλευρά πρέπει να σημειωθεί ότι η μεγέθυνση του υπό Σ.Ε. εμπορικού στόλου έχει δημιουργήσει εμπόδια στην είσοδο στις κύριες ναυλαγορές των εμπορικών στόλων των αναπτυσσόμενων χωρών. Συνεπόμενα, έχει συντελέσει και στην καθυστέρηση της ναυτιλιακής ανάπτυξης των χωρών αυτών.

Με άλλα λόγια, εάν παρατηρήσουμε τις συνέπειες του φαινομένου από την παγκόσμια και μακροπρόθεσμη διάστασή τους, δεν μπορεί παρά να συμπεράνουμε ότι η ανάπτυξη του υπό Σ.Ε. εμπορικού στόλου έχει δημιουργήσει περισσότερο κοινωνικές ανωφέλειες από ό,τι οι τυχόν οριακές ωφέλειες, όπως π.χ. το υποτιθέμενο χαμηλότερο επίπεδο ναύλων.

Με τον ίδιο τρόπο θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι σχετικά μικρές συναλλαγματικές ωφέλειες για τις χώρες που παρέχουν τις Σ.Ε., θα πρέπει να συγκριθούν με τη ζημία που προξενούν από την παρεμπόδιση της ανάπτυξης εθνικών εμπορικών ναυτιλιών που να χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη ενός γνήσιου

δεσμού ανάμεσα στην εθνική οικονομία και την εμπορική ναυτιλία. Είναι αυτονόητο ότι εάν υπήρχε αυτή η εναλλακτική λύση, που όπως προαναφέρθηκε παρεμποδίζεται από την ύπαρξη του θεσμού, τα συναλλαγματικά οφέλη καθώς και το όφελος της απασχόλησης θα ήταν πολύ μεγαλύτερα.

Σ' αυτό το σημείο θα ήταν σωστό να παρατηρούσε κανείς ότι εκτός από τα στοιχεία του κοινωνικού κόστους που περιγράφηκαν και αναλύθηκαν και που σχετίζονται με το θεσμό των Σ.Ε., υπάρχουν και άλλα τέτοια, όπως π.χ.

- α) Διαβρωτικές συνέπειες στο γόητρο της ναυτικής βιομηχανίας, που συντελούν στην περαιτέρω αποξένωση του ναυτικού κόσμου από το επάγγελμά του.
- β) Υψηλότερο κοινωνικό κόστος στην παραγωγή θαλάσσιων μεταφορών στη μακροπρόθεσμη περίοδο, που είναι συνέπεια της αμέλειας (συστηματικής ή μη) εργασιών συντήρησης και επισκευών και που έχει σαν αποτέλεσμα την επιτάχυνση της οικονομικής απόσβεσης των πλοίων.
- γ) Υψηλότερο κόστος όσον αφορά το ανθρώπινο κεφάλαιο, που είναι συνέπεια των υψηλότερων αναλογιών τραυματισμών και ασθενειών στα υπό Σ.Ε πλοία.
- δ) Επιπρόσθετες καθυστερήσεις πλοίων με Σ.Ε. στα λιμάνια, που οφείλονται σε διαφορές ανάμεσα στους εργαζομένους και στη διαχείριση των πλοίων.
- ε) Μεταβίβαση της ωφέλειας που προκύπτει από την τεχνική, διαχειριστική και γενικά τη μορφωτική προπαρασκευή στελεχών της Βιομηχανίας, από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες (οι οποίες πληρώνουν το κόστος της εκπαίδευσης αυτής) στην πλοιοκτησία των υπό Σ.Ε. πλοίων, και
- στ) Το κόστος που προκύπτει στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους όταν, σε αντίθεση με συμφωνίες που τυχόν έχουν υπογραφεί, πληρώνονται μισθοί (ή καμιά φορά δεν πληρώνονται και καθόλου) που είναι χαμηλότεροι των διεθνώς αποδεδειγμένων. Επίσης, το επιπρόσθετο κόστος ευκαιρίας που προκύπτει για τους ναυτικούς, όταν οι συνθήκες εργασίας είναι υποβαθμισμένες.

Αλλά όλα τα παραπάνω στοιχεία δεν βρίσκονται μέσα στο πλαίσιο του κύριου στόχου του συγγράμματος αυτού. Όπως προαναφέρθηκε, ο βασικός του στόχος ήταν να ουσιαστικοποιηθεί η υπόθεση ότι: Οι σημαίες ευκολίας οδηγούν στη διαμόρφωση ενός « καθεστώτος ασυδοσίας » στο ναυτιλιακό κόσμο και στη μακροπρόθεσμη περίοδο σε υψηλότερο οικονομικό κόστος και ναύλα, από ό,τι θα ήταν στην περίπτωση εάν ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελείτο από μονάδες, που ήταν νηολογημένες υπό εθνικές σημαίες, οι οποίες προϋποθέτουν την πραγματική ύπαρξη μιας ελάχιστης ρύθμισης για οικονομικούς λόγους και για λόγους ασφαλείας.

Συνεπώς, θα ήταν ίσως συνετότερο για τους διάφορους πλοιοκτήτες-εφοπλιστές που έχουν αναρτήσει στα πλοία τους Σ.Ε., να ξανασκεφτούν αυτή τη κίνησή τους. Σίγουρα το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων με Σ.Ε. είναι πιο μικρό από το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων ρυθμιζόμενων στόλων. Απ' την άλλη βέβαια, το κοινωνικό κόστος των πλοίων υπό Σ.Ε. είναι πολύ πιο μεγάλο απ' αυτό των πλοίων ρυθμιζόμενων στόλων. Και εδώ ας μην ξεχάσουμε να υπενθυμίσουμε, ότι επιτέλους η έννοια του κοινωνικού κόστους έχει αρχίσει να διεισδύει στα διάφορα νομικά επικοδομήματα.

Άρα η όποια βραχυπρόθεσμη ιδιωτική οικονομική ωφέλεια που αποκομίζουν οι πλοιοκτήτες-εφοπλιστές που έχουν τα πλοία τους υπό Σ.Ε., είναι πολύ πιθανό να εξαλείφεται μπρος στο μεγαλύτερο μακροπρόθεσμο οικονομικό κόστος.

Ίσως, δεν θα έπρεπε πάντα όμως να παρακολουθούμε και να εξετάζουμε τα πράγματα από οικονομική σκοπιά και μόνο. Οι παρακάτω λέξεις μας το υπενθυμίζουν και μας προτρέπουν να το σκεφτούμε πάρα πολύ σοβαρά:

«Η δυνητική ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία μπορεί να είναι τέτοιου μεγέθους (π.χ. η ρύπανση που θα προέκυπτε αν όλα τα δεξαμενόπλοια βυθίζονταν φορτωμένα σε διαφορετικά, γεωγραφικά σημεία, την ίδια χρονική περίοδο), που να σημαίνει το τέλος της ανθρώπινης ζωής για μεγάλο μέρος της παγκόσμιας κοινότητας.»

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1.- Άρθρο Τσαούση Κ., «Υποστέλλουν την ελληνική σημαία», από εφημ. Το Βήμα, στις 3-11-96.
- 2.- Γεωργαντόπουλου Ε. «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική ΙΙ», ΟΕΔΒ, Αθήνα 1984.
- 3.- Λεκαράκου - Νιζάμη Κ., Παπασπύρου Α. «Ναυτιλιακή Λογιστική», Εκδόσεις Κλεινίας, Αθήνα 1992.
- 4.- Μεταξά Β. «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», Εκδόσεις Παπαζήση.
- 5.- Μεταξά Β. «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», (Τόμος ΙΙ), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1992.
- 6.- Μεταξά Β. «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1985.
- 7.- Σπαρτιώτη Γ., Μαργέτη Γ. «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, Αθήνα 1995.