

Εξελίξεις και προοπτικές της διεθνούς ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου

Του Δρος **Κων/νου ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ**

Dipl. Ing., Dipl. Wirtsing,
Ειδικ. Συμβ. Ν.Ε. Ελλάδος

1. Η ναυτιλιακή πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Όσον αφορά τις επιπτώσεις της Οικονομικής Νομισματικής Ένωσης στην ανταγωνιστικότητα των ποντοπόρων πλοίων της Ε.Ε. θεωρείται, ότι αυτή δεν θα επηρεασθεί από το νέο νόμισμα, δηλαδή το ευρώ, καθώς οι κύριες συναλλαγές στον χώρο της ναυτιλίας θα συνεχίσουν να γίνονται σε δολάρια, αλλά μόνο οι οικονομικές σχέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών στο χώρο της Ε.Ε. και συγκεκριμένα στους τομείς των επισκευών, ναυπηγήσεων, αγορών, προμηθειών κ.λπ. η θα εκφράζονται σε ευρώ.

1.1. Η ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ε.Ε.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας γενικά αφορά τέσσερις βασικούς άξονες, όπως:

Οι αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες και η προώθηση μίας σφαιρικής πολιτικής ανοικτών αγορών.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή διεθνών υποχρεωτικών κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ελέγχου της ποιότητας και του κράτους σημαίας, αλλά και μέσω των ελέγχων που διεξάγονται από τα κράτη ελλιμενισμού.

Η προώθηση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου με μέτρα που αναφέρονται στην εκπαίδευση και την απασχόληση των ναυτικών, τις πρωτοβουλίες έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και μια πολιτική κρατικών ενισχύσεων ειδικά για την ναυτιλία.

Η ανάπτυξη και η βελτίωση των υποδομών και ειδικότερα η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμανιών και των υποδομών μέσα και έξω από αυτά, αλλά και η θέσπιση κανόνων θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα αυτό.

Η ναυτιλία είναι, ως γνωστόν, η πιο διεθνής βιομηχανία, άρα ήταν και η πρώτη που είχε διεθνοποιημένη μορφή. Για να εισέλθει κανείς στην ναυτιλία γενικά δεν χρειάζεται να υποστεί μονομερείς ρυθμίσεις από το κράτος της σημαίας δηλαδή μόνο της νηολόγησης του πλοίου της, αλλά υπόκειται συνήθως σε διεθνείς κανονισμούς, που αφορούν την ευθύνη έναντι τρίτων, την ασφάλεια του πλοίου και την ναυτεργασία.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση της ποντοπόρου ναυτιλίας σε σχέση με την ανταγωνιστικότητά της ήταν ανέκαθεν από μόνη της διεθνοποιημένη.

Άρα, η είσοδος της σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία είναι πιο εύκολη και απλή από άλλες επιχειρήσεις της ξηράς, εθνικές ή ακόμη και πολυεθνικές.

Όσον αφορά στην παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας και στις εξελίξεις και προοπτικές που έχει σ' αυτήν η Ευρωπαϊκή Κοινοτική ναυτιλία θα πρέπει να έχει κανείς υπόψη του, ότι:

Η ναυτιλία της Ε.Ε. είναι τόσο ποσοτικά, όσον και ποιοτικά μία από τις ισχυρότερες του κόσμου. Παρ' όλα αυτά όμως, αν και η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή τεχνογνωσία είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει ακόμη αναπτύξει ένα τέτοιο πλαίσιο Κανονισμών και Οδηγιών που να την κάνει περισσότερο ανταγωνιστική.

Τα κεφάλαια στη ναυτιλία και το ναυτεργατικό δυναμικό ήταν ανέκαθεν διεθνή, αλλά τώρα πλέον απέκτησαν τόσο μεγάλη κινητικότητα, ώστε όποια δήποτε εθνική πολιτική κάποιου κράτους, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα, που τα αφορούν.

Εάν δεν ληφθούν το συντομότερο δυνατόν μέτρα, που να αφορούν την περαιτέρω ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, τα οποία όμως πρέπει να συμβαδίζουν με τις τάσεις της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και τα ανάλογα πρότυμα άλλων χωρών, τότε θα αποχωρήσουν και άλλα κεφάλαια, αλλά και ναυτεργατικό δυναμικό, από αυτήν.

1.2. Τα μέτρα για την ενίσχυση του Νηολογίου των Κρατών-Μελών

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη θεσμοθετήσει την δυνατότητα να δοθούν κρατικές ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Την 7 Ιουλίου 1997 η Επιτροπή υιοθέτησε τις λεγόμενες «κατευθυντήριες γραμμές» για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών, τροποποιώντας έτσι τις προηγούμενες, οι οποίες ίσχυαν από το έτος 1989.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές στοχεύουν στο να εναρμονίσουν τα κρατικά συστήματα επιδοτήσεων. Εκκινούν από την αρχή, ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία μειονεύουν, ως προς την ανταγωνιστικότητά τους, έναντι των πλοίων υπό ξένες σημαίες, για λογιστικούς λόγους. Έτσι, οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν στα Κράτη-Μέλη να δώσουν εκτεταμένες φορολογικές απαλλαγές ή απαλλαγές σε κοινωνικές εισφορές.

Αντίθετα, οι κατευθυντήριες γραμμές είναι περιοριστικές, όσον αφορά στις επιδοτήσεις για επενδύσεις, γιατί οδηγούν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε αθέμιτο ανταγωνισμό ως προς τα ναυπηγεία.

Το κοινοτικό αυτό πλαίσιο είναι πιο γενναιόδωρο από ό,τι ισχύει για τις χερσαίες βιομηχανίες γιατί η Επιτροπή αναγνωρίζει, ότι η κοινοτική ναυτιλία βάλλεται σκληρά από ξένη ανταγωνισμό, πολλές φορές με άνισους όρους.

Έτσι, τα τελευταία χρόνια πολλές χώρες της Ε.Ε. με συγκεκριμένες αλλαγές, που έκαναν στην ναυτιλιακή πολιτική τους κατόρθωσαν να κάνουν ιδιαίτερα ελκυστικά τα ναυπηγεία τους.

1.3. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ προβλέπει για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας την δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Έτσι, λοιπόν και η ανάγκη αποσυμπίεσης των χερσαίων αξόνων μεταφοράς, αλλά και το γεγονός, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ως το πιο αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς από την άποψη της εξοικονόμησης ενεργείας, οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ σημαντικές για την ανάπτυξη και του ενδοκοινοτικού, αλλά και του εξαγωγικού εμπορίου της ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τους λόγους αυτούς εκτός από την υιοθέτηση των όποιων δήποτε μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία χρειάζεται ακόμη και η ανάπτυξη του κοινοτικού συστήματος σύνθετης μεταφοράς, αλλά και η βελτίωση της υποδομής των λιμένων, καθώς, επίσης, και η αποτελεσματικότερη σύνδεση με τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές της Ένωσης. Έτσι, θεωρείται, ότι η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων θα βοηθήσει πάρα πολύ στην επίτευξη των στόχων αυτών, ειδικά στο πλαίσιο της σύνθετης μεταφοράς με την χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA) θα μπορούσε να ορισθεί ως ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, οι θαλάσσιες ή/και ποτάμιες μεταφορές από και προς τα λιμάνια της ευρωπαϊκής ηπείρου, συμπεριλαμβανονται δηλαδή και οι ακτοπλοϊκές μεταφορές (cabotage).

Γεωγραφικά καλύπτει τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., αλλά επεκτείνεται και προς τη Μαύρη Θάλασσα, Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο. Οι βασικές υπηρεσίες που παρέχει είναι η

Εορταστικές εκδηλώσεις επί τη απελευθέρωσει της Θεσσαλίας προ 121 ετών

Επί τη συμπληρώσει 121 ετών από την απελευθέρωση της Θεσσαλίας (1881 μ.Χ.) η Ιστορική και Λαογραφική Εταιρεία των Θεσσαλών ωργάνωσε ειδική εκδήλωση στην Αθήνα (5η Δεκεμβρίου τρ. έτ.) με βασικό ομιλητή τον Καθηγητή κ. Κωνστ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟ και θέμα: Η Θεσσαλία: 121 χρόνια ελευθερίας.

Τον ομιλητή προλόγισε η Πρόεδρος της Εταιρείας κ. Αικατερίνη ΚΑΜΗΛΑΚΗ-ΠΟΛΥΜΕΡΟΥ. Την εκδήλωση, στην οποία παρευρέθησαν πολλοί εκλεκτοί Θεσσαλοί, πλαισίωσε η Γυναικεία Χορωδία της κ. Αργυρ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ.

Z.

μεταφορά χύδην φορτίων, οι μεταφορές οχημάτων, οι υπηρεσίες μικρών «τροφοδοτικών» πλοίων και οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι ακόμη η πλέον οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων και στα έξοδα μεταφοράς, συμβάλλοντας στη χαμηλή τιμή των αγαθών, όπo επίσης είναι συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα της Ε.Ε. και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ελλάδα εκπροσωπείται από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, λόγω του γεγονότος, ότι δραστηριοποιείται αυτόν τον τομέα και για την προώθησή της έχει συστήσει ειδικό γραφείο.

2. Οι μελλοντικές τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

Οι μελλοντικές τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία σε σχέση με την απελευθέρωση τουμπορίου και την αποκέντρωση των μεθόδων παραγωγής είναι:

α. Η αύξηση των μεταφορών τακτικών γραμμών. β. Ο εξειδικευμένες υπηρεσίες. γ. Τα πρότυπα επενδύσεων. δ. Το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων.

Η παγκοσμιοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής αύξησε την ζήτηση των παγκόσμιων μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια και των θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στις τακτικές γραμμές για να ανταποκριθούν στην τεράστια πλέον ζήτηση δημιουργούν εμπορικές συμμαχίες μεταξύ των μέσω συνεργασιών, συγχωνεύσεων και εξαγορών και έτσι οι νέες αυτές εταιρείες διαθέτουν πολύ μεγάλη υλικοτεχνική υποδομή. Οι νέες εμπορικές συμμαχίες ονομάζονται pools, alliances και consortia. Το φαινόμενο αυτό είναι όπως είναι φυσικό, πιο έντονο στις θαλάσσιες μεταφορές, που δραστηριοποιούνται πλοία κοντινότερα, στις οποίες η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας εμφανίζεται πλέον με την μορφή των «υπηρεσιών σ' όλο τον κόσμο» (round the world). Στο ίδιο πλαίσιο πρέπει να σημειωθεί, ότι αλλάζουν πλέον οι σχέσεις μεταξύ πελάτη και προμηθευτή κάποιου αγαθού, δηλαδή για την ναυτιλία μεταξύ ναυλωτή και κατασκευαστή, λόγω της αυξημένης παροχής εξειδικευμένων και εξατομικευμένων υπηρεσιών με το δίκτυο μεταφοράς «από πόρτα σ' πόρτα» (door to door). Αντίθετα, το γνωστό ως τώρα σύστημα των Διασκέψεων (conferences), κλειστών και ανοικτών, λόγω ακριβώς του γεωγραφικού περιορισμού των εμπορικών διαδρομών του, θεωρείται βέβαιο, ότι δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, που περιγράφηκαν προηγουμένης. Για την ναυτιλία φορτίων χύδην δεν μπορεί να γίνει καμία ασφαλής και ακριβής πρόβλεψη, λόγω της εποχικότητάς της και των αστάθμητων παραγόντων που, την επηρεάζουν.

Στις λεγόμενες εξειδικευμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως είναι οι κρουαζιέρες, οι υπεράκτιες υπηρεσίες κ.ά., προβλέπεται, ότι οι μελλοντικές τάσεις γενικά θα είναι θετικές λόγω της παγκόσμιας ευημερίας, που φαίνεται ότι επικρατεί, της άντλησης νέων πηγών πε

τρελαίου, καθώς και του ανοίγματος νέων αγορών. Ειδικά για τις χώρες της Ε.Ε. σημαντική είναι η εξειδικευμένη ναυπηγική αλλά και τουριστική τεχνογνωσία, που αυτές έχουν.

Η απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου μετά την Συμφωνία της GATT και τις συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του Π.Ο.Ε. δίνει, επίσης, νέα ώθηση στις ευκαιρίες επιχειρηματικών επενδύσεων των ναυτιλιακών εταιρειών. Σε πολλές χώρες της Ε.Ε. έχουν επενδύσει αμερικανικές και ιαπωνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κυρίως σε εταιρείες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Το μεγάλο όμως πρόβλημα, που υπάρχει είναι τα περιοριστικά μέτρα που συνεχίζουν να έχουν πολλές χώρες, καθώς και η διακριτική μεταχείριση σε λιμάνια έναντι εθνικών επιχειρηματιών.

Όσον αφορά στο πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων, την μειωμένη συντήρηση και το επίπεδο ασφάλειας που έχουν αυτά, οι στατιστικές δείχνουν ότι οι συνολικοί κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνεται σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου. Έτσι, η υπερπροσφορά χωρητικότητας προβλέπεται, ότι θα μειωθεί όταν ενεργοποιηθεί η Συμφωνία του Ο.Ο.Σ.Α. για την κατάργηση των κρατικών επιδοτήσεων στην ναυπηγική βιομηχανία.

Τέλος, σημαντικές αλλαγές θα φέρει στη ναυτιλία της Ε.Ε., όχι μόνο στην αύξηση των στατιστικών στοιχείων της παγκόσμιας χωρητικότητας, αλλά και στο πολιτικό βάρος σε όποιες δήποτε διαπραγματεύσεις και στη λήψη αποφάσεων για ναυτιλιακή θέματα, η διεύρυνση της Κοινότητας με την προσχώρηση της Κύπρου, της Μάλτα κ.ά. χωρών.

3. Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας

Οι συντελεστές που επηρεάζουν τις δραστηριότητες μίας ολοκληρωμένης δράσης της οποιονδήποτε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η σημαία της χώρας, που δείχνει την εθνικότητα του πλοίου, η εθνικότητα του εργατικού δυναμικού πλοίου και Γραφείου, η χώρα εγκατάστασης του Γραφείου της ναυτιλιακής εταιρείας, η εθνικότητα των φορτίων, το κεφάλαιο, που δείχνει την προέλευση της χρηματοδότησης, η χρησιμοποίηση ξένων λιμένων, και η εξυπηρέτηση αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών.

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

Το κύριο χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης γενικά είναι, ότι σε σχέση με την διεθνοποιημένη ή πολυεθνική επιχείρηση έχει αποκεντρωμένη την λήψη αποφάσεων, που μπορεί πλέον να γίνεται σε κάθε έδρα της και σε κάθε ξένη χώρα, μπορεί δηλαδή να δραστηριοποιείται τελείως ανεξάρτητα.

Ο χώρος της ναυτιλίας των τακτικών γραμμών κινείται έντονα σε ρυθμούς παγκοσμιοποίησης.¹ Οι Διασκέψεις σήμερα ανέρχονται περίπου σε 200 με τάση να μειωθούν όσον αφορά τον αριθμό των, αλλά από την άλλη πλευρά επιχείται η ενδυνάμωσή των και το γιγαντισμός των μέσω ομαδοποιήσεων εταιρειών, εξαγορών και συγχωνεύσεων, συμμαχιών και συνεργασιών επιχειρήσεων.

4. Η πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου

Τα θέματα του τομέα των θαλασσίων μεταφορών, που ανήκουν πλέον στη Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στις Υπηρεσίες (GATS), χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες, που τα μέρη, που συμμετείχαν στις αρχικές διαπραγματεύσεις ονόμασαν «πυλώνες» (pillars). Δηλαδή στις διεθνείς μεταφορές φορτίων και επιβατών, στις βοηθητικές υπηρεσίες και στις υ-

1. Βλ. περί του όρου και άλλα στοιχεία στο: Δρ Βασίλ. ΔΕΛΗΘΕΟΥ: Τοπική ανάπτυξη. Θεσμικό πλαίσιο. Αναπτυξιακά Προγράμματα Παγκοσμιοποίηση. Αθήναι, 2002, σ. 192 επόμ.

πηρεσίες ελλιμενισμού. Τα μέρη που συμμετείχαν είχαν αναλάβει ορισμένες υποχρεώσεις, που τις ονόμασαν προσφορές, που δεν ήταν τίποτα άλλο από προτάσεις σ' ένα «σχέδιο πίνακα» και για τις τρεις κατηγορίες των θαλάσσιων μεταφορών. Πολλές όμως απ' αυτές τις προτάσεις ανάληψης υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένων και των προσφορών των χωρών της Ε.Ε., ανακλήθηκαν ως ένδειξη διαμαρτυρίας των ενδιαφερομένων χωρών για το μη ικανοποιητικό επίπεδο των συνολικών υποχρεώσεων. Έτσι, οι Υπουργοί τότε αποφάσισαν, ότι έπρεπε να συνεχισθούν συνολικές διαπραγματεύσεις, σε εθελοντική βάση, κατ' αρχήν το αργότερο μέχρι τον Ιούνιο του 1996. Στόχος ήταν να αναληφθούν υποχρεώσεις σε όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, ώστε να καταργηθούν οι περιορισμοί εντός καθορισμένης χρονικής προθεσμίας. Δημιουργήθηκε, λοιπόν, η Διαπραγματευτική Ομάδα για τις Υπηρεσίες Θαλασσίων Μεταφορών (Δ.Ο.Υ.Θ.Μ.). Η συμμετοχή στη Δ.Ο.Υ.Θ.Μ. ήταν ανοικτή σε όλες τις χώρες και ήδη συμμετέχουν 40 περίπου μέλη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η Ε.Ε., οι Η.Π.Α., η Ιαπωνία και ο Καναδάς, ενώ στόχος είναι να ενθαρρυνθούν να λάβουν μέρος στις διαπραγματεύσεις και οι μεγαλύτερες αναπτυσσόμενες χώρες.

Οι συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις δεν επηρεάζουν τις υποχρεώσεις που έχουν ήδη αναληφθεί στον τομέα, και οι οποίες εφαρμόζονται με βάση την ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους (ΜΕΚ). Όταν δε έχουν αναληφθεί δεσμεύσεις, σύμφωνα με το Παράρτημα 8 - Τόμος Γ «για τις διαπραγματεύσεις στον τομέα των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών», αναστέλλουν την εφαρμογή της ρήτρας ΜΕΚ στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, με αποτέλεσμα να μην είναι απαραίτητη και η εφαρμογή των εξαιρέσεων από την ρήτρα ΜΕΚ. Επίσης, τα μέρη είναι ελεύθερα να βελτιώσουν, να τροποποιήσουν ή να αποσύρουν οποιεσδήποτε αναλήψεις υποχρεώσεων, χωρίς να προσφέρουν αντισταθμιστικά ανταλλάγματα, μέχρι να υπολοποιηθούν τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων, ή μέχρι την ημερομηνία υποβολής της τελικής έκθεσης, στην περίπτωση κατά την οποία θα αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις. Υλοποίηση σημαίνει, ότι οι αναλήψεις υποχρεώσεων θα εγγραφούν στους πίνακες υποχρεώσεων των χωρών. Στο διάστημα αυτό τα μέρη δεν πρέπει να επιχειρήσουν να βελτιώσουν τη διαπραγματευτική τους θέση και επιρροή και μπορούν να θέτουν υπόψη της ΔΟΥΘΜ στα πλαίσια του εποπτικού της ρόλου, κάθε ενέργεια ή παράλειψη άλλου μέλους την οποία θεωρούν αντίθετη προς τα ανωτέρω.

Το περιβάλλον των διεθνών θαλασσίων μεταφορών είναι εν γένει φιλελεύθερο και ανταγωνιστικό. Θεωρείται όμως ότι ορισμένοι από τους περιορισμούς που υπάρχουν σήμερα δεν θα μπορούσαν να καταργηθούν με τους πολυμερείς κανόνες που ήδη ετοιμάζονται. Για την εξασφάλιση, όμως, περαιτέρω απελευθέρωσης και την αποφυγή του κινδύνου υπαναχωρήσεων σε σχέση με το υφιστάμενο καθεστώς ανοικτής πρόσβασης στις αγορές φορτίων, οι διαπραγματεύσεις επικεντρώθηκαν τόσο στην κατάργηση των πρακτικών επιμερισμού του φορτίου μεταξύ των μεταφορέων και μονομερούς κράτησης των φορτίων (πρώτη κατηγορία υπηρεσιών), όσο και στη διευκόλυνση της ολοκλήρωσης των θαλασσίων μεταφορών, με την χρησιμοποίηση πολλαπλών μεταφορικών μέσων, καθώς και της ελεύθερης διάθεσης των ναυτιλιακών υπηρεσιών (δεύτερη κατηγορία υπηρεσιών). Η τρίτη κατηγορία, η πρόσβαση και η χρησιμοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων, θεωρήθηκε ως απαραίτητο τεχνικό συμπλήρωμα που εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα των μέτρων απελευθέρωσης που έχουν ληφθεί.

Διάφορες χώρες, κυρίως αναπτυσσόμενες, προσπάθησαν να παρουσιάσουν μία ισορροπημένη δέσμη προτάσεων, με την ελπίδα ότι οι χώρες που διαθέτουν μεγάλο στόλο θα ανελάμβαναν τις υποχρεώσεις τους. Ως τόσο, οι Ηνωμένες Πολιτείες φάνηκαν απρόθυμες να εγκαταλείψουν τις μονομερείς τους πρακτικές, αν οι αναπτυσσόμενες χώρες δεν προσέφεραν σοβαρές εγγυήσεις για το άνοιγμα των αγορών τους. Το αποτέλεσμα αυτών των δισταγμών ήταν, ότι δεν επετεύχθη η λεγόμενη «κρίσιμη μάζα» (critical mass) των χωρών που θα ανελάμβαναν υποχρεώσεις απελευθέρωσης. Δεδομένου, λοιπόν, ότι αφ' ενός δεν υπήρξε συναίνεση για την εξαίρεση του τομέα από το πεδίο εφαρμογής της

GATS και ότι αφ' ετέρου δεν αναλήφθηκε καμιά δέσμευση, η απόφαση ήταν να συνεχισθεί η διαδικασία των διαπραγματεύσεων έως τον Ιούνιο του 2000.

Η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει υποβάλει ολοκληρωμένη προσφορά, όπως επίσης και πολλές άλλες χώρες μεταξύ των οποίων η Ιαπωνία και μεγάλες αναπτυσσόμενες, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής δήλωσαν, ότι δεν προτίθενται να υποβάλλουν κάποια προσφορά, εάν δεν γίνει πρώτα συμφωνία για την απελευθέρωση των συνδυασμένων μεταφορών (multimodal transport).

Η Επιτροπή ζήτησε από τα Κράτη - Μέλη, εφ' όσον δεν κατέστη δυνατόν να εξαιρεθεί ο τομέας της ναυτιλίας από την Συμφωνία των υπηρεσιών, να εκτιμήσουν τις αρνητικές επιπτώσεις στην απελευθερωμένη διεθνώς ναυτιλία αν αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις. Γι' αυτό πρέπει να γίνει μία τέτοια προσφορά ούτως, ώστε να υπάρχει ένα καλό διαπραγματευτικό πακέτο και οι Η.Π.Α. να αναγκασθούν να αναλάβουν την πολιτική τους ευθύνη. Οι Η.Π.Α. σε πολλά άλλα θέματα των υπηρεσιών είναι απελευθερωτικές, ενώ όσον αφορά στην ναυτιλία προστατευτικές. Δεν θα μπορεί να υπάρξει συμφωνία για περαιτέρω απελευθέρωση εάν οι προστατευτικές χώρες δεν καταγράψουν στους καταλόγους τους περιορισμούς τους και ταυτόχρονα να πάρουν ευρείες ΜΕΚ εξαιρέσεις. Οι πιο απελευθερωτικές χώρες αντίστοιχα να μπορούν να καταγράψουν περιορισμούς και ΜΕΚ εξαιρέσεις.

Η προστατευτική πολιτική θεωρείται για τις Η.Π.Α. ως αναγκαίος όρος για την διατήρηση της ελάχιστης χωρητικότητας, που είναι αναγκαία από στρατηγική άποψη. Έτσι, θεωρούν, ότι από την υπάρχουσα κατάσταση δεν έχουν παρά να ζημιωθούν. Η Ιαπωνία από την πλευρά της έχει δηλώσει, ότι δεν προτίθεται να βελτιώσει την προσφορά της, εάν δεν υπάρξει θετική ανταπόκριση από τις Η.Π.Α., ενώ ανάλογη είναι και η θέση και των υπολοίπων Ασιατικών και άλλων χωρών. Έτσι, λοιπόν, σήμερα και εν όψει των διαπραγματεύσεων της GATS 2000 η κατάσταση είναι να δημιουργηθεί η λεγόμενη «κρίσιμη μάζα» καλών προσφορών από πολλές χώρες, ώστε να γίνει δυνατή η άσκηση ακόμη μεγαλύτερης πολιτικής πίεσης προς τις Η.Π.Α.

Βιβλιογραφία

Βλάχος Γ.Π., Σαμώτης Γ.: Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και η νέα σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας, 1997.

Γουλιέλμος Α.: Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας - επιπτώσεις, Διήμερο Συνέδριο AIESEC 1997.

Δεληθέου Β.: Τοπική ανάπτυξη. Θεσμικό πλαίσιο. Αναπτυξιακά προγράμματα. Παγκοσμιοποίηση. Αθήναι, 2002.

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Προς μία νέα ναυτιλιακή στρατηγική. Com (96)81 τελικό. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Κανονισμός αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου της 29/6/1998 περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Θεοδωρόπουλος Σ.: Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αθήνα, 1998.

Μυρογιάννης Γ.: Ο ρόλος στον Ε.Κ. στις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης και η Ελλάδα. Αθήναι, 1994.

Ρουμελιώτης Π.: Η πορεία προς την παγκοσμιοποίηση. Αθήνα, 1996.

Σαμπράκος Ε.: Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών. Αθήνα, 1997.

Σύνεργον Α.Ε.: Μελέτη για την ανάλυση της μελλοντικής αγοράς προσφοράς και ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού για ειδικότητες αξιωματικών εμπορικού ναυτικού κατασρώματος και μηχανής 1996.

GATS 2000: The general agreement on trade in services. European Commission. 1997.

UNCTAD: Review of Maritime Transport 1995. Report by the UNCTAD Secretariat. United Nations, New York and Geneva, 1996.

World Trade Organization: Maritime transport services, s/c/w/62, November 1998.