7 Αυγούστου 2017

Πρόταση για σημαία Αγίου Όρους στα ελληνόκτητα πλοία!

/ Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός





Το καλό το παλικάρι βρίσκει -έτσι και το θελήσει- κι άλλο μονοπάτι για να ξεφύγει από τη θηλιά που πάει να του βάλει ο... συνέταιρός του για να του πάρει τη δουλειά που έχει εδώ και αμέτρητα χρόνια ως ένας από τους κυρίαρχους παίκτες στην παγκόσμια Αγορά.

Ο λόγος για τη ναυτιλία μας, όπου οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν μπει στο μάτι της Γερμανίας -και όχι μόνο-, που έχει βάλει βέτο για τα προνόμια που τους έχει προσφέρει το ελληνικό κράτος. Και είναι τέτοια η... λύσσα τους, που έχουν βάλει μπροστά την Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να απαιτήσει από την Ελλάδα την κατάργηση αυτών των προνομίων. Αν το πετύχουν, τότε πάρα πολλά ελληνικά καράβια θα αλλάξουν σημαία, θα αφήσουν την ελληνική. Και,

μάλιστα, αυτή η τάση έχει ήδη αρχίσει να εκδηλώνεται.

Εν όψει μιας τέτοιας εξέλιξης, η οποία θα είναι ένα τεράστιο πλήγμα για την οικονομία μας και θα στείλει στην ανεργία χιλιάδες ναυτικούς μας, ο υπουργός Ναυτιλίας, κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, πήρε μια πραγματικά επαναστατική πρωτοβουλία με αρκετές πολύ θετικές επιπτώσεις για την Ελλάδα.

Με βάση μια πλήρη μελέτη, που αναλύει όλες τις πλευρές και τα οφέλη που θα υπάρξουν για τη χώρα μας, ώστε να μην μπορεί κανείς να την απορρίψει, προτείνει τη δημιουργία Νηολογίου Αγίου Όρους «Mount Athos International Ship Registry».

Ακολουθούν τα κρίσιμα στοιχεία της μελέτης, που στοιχειοθετούν τη βασιμότητα και βιωσιμότητα της πρότασης που έχει καταθέσει ο υπουργός, κ. Π. Κουρουμπλής, η οποία, μάλιστα, αχρηστεύει τις πρωτοφανείς πιέσεις από τους εταίρους μας, με πρώτη τη Γερμανία του... φίλου μας, κ. Σόιμπλε, που με κάθε τρόπο εκβιάζει την Ελλάδα να καταργήσει τα προνόμια που χρόνια τώρα έχουν οι Έλληνες εφοπλιστές, με το σκεπτικό ότι από τη στιγμή που θα καταργηθούν αυτά δεν θα είναι ανταγωνιστικοί και με αυτόν τον τρόπο οι Γερμανοί εφοπλιστές θα τους πάρουν τη δουλειά.

Να σημειωθεί ότι η Πορτογαλία φέρεται να προετοιμάζει ήδη ανάλογη πρωτοβουλία, ενώ αντίστοιχη κίνηση της Ιταλίας στην ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας κατέληξε στην επικράτηση της δεύτερης στις ακτοπλοϊκές γραμμές, με αποτέλεσμα η ελληνική πλευρά να φτάσει στο σημείο να μισθώσει πλοία με σημαία του δεύτερου ιταλικού νηολογίου προκειμένου να ακολουθήσει τον ανταγωνισμό.

Ποιοι είναι οι στόχοι

Όπως αναφέρεται στην πρόταση:

• Η δημιουργία νηολογίου Αγίου Όρους (Mount Athos) προτείνεται ως στρατηγικό αντίμετρο για να αντιμετωπιστεί η σταδιακή αποδυνάμωση της ελληνικής σημαίας. Κύριοι στρατηγικοί άξονες για τη δημιουργία της περιλαμβάνουν: α) Την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, β) Την αύξηση της ναυτιλιακής και παραναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα, γ) την εκμετάλλευση του αργούντος δυναμικού της Ελλάδας ως ναυτικής δύναμης, σε σχέση με τις δυνατότητες επέκτασης που προσφέρει η παγκόσμια αγορά νηολόγησης, δ) την αντιστροφή της τάσης φυγής ελληνόκτητων πλοίων από την ελληνική σημαία, αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα το σύνολο των αιτιών της σταδιακής αποδυνάμωσης.

• Το προτεινόμενο νηολόγιο φέρει σημαία με σημαντική συναισθηματική ισχύ για το σύνολο του ελληνισμού, καθώς και σε άλλες χώρες με μεγάλους ορθόδοξους πληθυσμούς. Αποτελεί ένα σύμβολο με απεριόριστο κύρος, που ενέχει τεράστιο εμπορικό και επικοινωνιακό δυναμικό με δυνατότητες αξιοποίησης. Εμπορικά - πλέον των ελλήνων πλοιοκτητών- μια «νέα σημαία» που ανήκει στην ΕΕ και που θα λειτουργεί με νέες τεχνολογίες και άριστα επίπεδα εξυπηρέτησης αναμένεται να προσελκύσει σημαντικό διεθνές ενδιαφέρον.

• Επιπρόσθετα επιχειρήματα ως προς την αναγκαιότητα Νηολογίου Αγίου Όρους περιλαμβάνουν: α) Κάλυψη του συνόλου των αναφερθέντων στρατηγικών προτεραιοτήτων, σε αντίθεση με εναλλακτικές προτάσεις που έχουν τεθεί στο παρελθόν, όπως Νηολόγιο Χίου ή Οινουσσών, οι οποίες μπορούν να καλύψουν μόνον τμήμα τους, περιοριζόμενες στην προσέλκυση μόνον ελληνόκτητων πλοίων, με αυξημένο κίνδυνο «κανιβαλισμού» της ελληνικής σημαίας, β) Το γεγονός ότι με οποιαδήποτε εφικτή αλλαγή στο πλαίσιο της ελληνικής σημαίας δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν όλοι οι αναφερθέντας άξονες-στόχοι.

• Παροχή ενός πρόσθετου εργαλείου για την παροχή κινήτρων αξιοποίησης του Πειραιά και λιμένων της Βορείου Ελλάδος ως διεθνών κέντρων και τόνωση της ναυτιλιακής συστάδας. Αναφέρονται οι επιμέρους επιχειρησιακοί στόχοι:

• Στόχος Α: Το Νηολόγιο του Αγίου Όρους να αποτελέσει πόλο έλξης πλοίων, τα οποία, υπό τις υφιστάμενες συνθήκες, παραμένουν εκτός Ελληνικού Νηολογίου. Μεσοπρόθεσμα, το σύνολο της χωρητικότητας των πλοίων Σημαιών Ελλάδας και Αγίου Όρους να είναι 50% -μεγαλύτερη από το 2016-, εντός τριών ετών από την έναρξη λειτουργίας του νηολογίου. Ήτοι, περί τα 300 πλοία με σημαία Αγίου Όρους και 700 με ελληνική σημαία. Σε επίπεδο εξαετίας, 450 και 900, αντίστοιχα.

• Στόχος Β: Η δημιουργία δεύτερου νηολογίου να έχει θετικό (και όχι ουδέτερο) πρόσημο στον όγκο των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, μετά από διερεύνηση κατάλληλων κινήτρων.

• Στόχος Γ: Από τη στιγμή που θα δημιουργηθεί το νέο νηολόγιο, μεταφορά τεχνολογιών και τεχνογνωσίας διαχείρισης και απλουστευμένων διαδικασιών στην ελληνική σημαία με αξιοποίησή τους.

Κύριες προκλήσεις

• Εθνική συναίνεση για τη δημιουργία του Νηολογίου και διασφάλιση της γρήγορης δημιουργίας του.

• Με ποιον τρόπο δεν θα πληγούν οι πλοιοκτήτες που ήδη διαθέτουν πλοία με ελληνική σημαία και ενδεχόμενος «ανταγωνισμός» μεταξύ των δύο νηολογίων (εάν επιλεγούν σε μεγάλο βαθμό χαρακτηριστικά ανοικτού διεθνούς νηολογίου, δεν επηρεάζονται).

• Ευελιξία της ελληνικής Δημόσιας Διοίκησης, καθώς και των ελληνικών φορολογικών και ασφαλιστικών Αρχών. (Εάν το σχήμα λειτουργίας θα είναι αποτέλεσμα συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, οι ελληνικές φορολογικές και ασφαλιστικές Αρχές δεν θα παίζουν κάποιον κομβικό ρόλο).

Στρατηγικές αρχές χαρακτηριστικών και απαιτήσεων νηολογίου

• Χαρακτηριστικά ανοιχτού νηολογίου, σε βαθμό που θα εξειδικευτεί σε δεύτερο χρόνο, αλλά με απαραίτητη επικύρωση όλων των διεθνών συνθηκών ασφάλειας, προδιαγραφών, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κ.ά. (SOLAS 74, MARPOL 73/78, LL66, MLC2006, CLC FUND92, STCW 95, και COLREG 72).

• Φορολόγηση αντίστοιχη με ανοιχτά νηολόγια (registration and tonnage fees / tax).

• Παροχή άριστων και γρήγορων υπηρεσιών και διευκολύνσεων προς τις ναυτιλιακές εταιρίες που επιλέγουν το νηολόγιο, καθώς και απλουστευμένες διαδικασίες νηολόγησης.

• Χρήση νέων τεχνολογιών. Πλήρως ηλεκτρονικοποιημένες διαδικασίες και ροή εργασιών (paperless).

• Συνεκτική νομοθεσία/κανονιστικό πλαίσιο και ξεκάθαρες απαιτήσεις.

• Όμοιες τεχνικές απαιτήσεις με διεθνώς αποδεκτές σημαίες, όπως, για παράδειγμα, των σημαιών των Νήσων Μάρσαλ και της Νήσου του Μαν.

• Αποφυγή λαθών και παραλείψεων από παρόμοια διεθνή παραδείγματα δεύτερων σημαιών (Γαλλία, Ισπανία κ.ά. – βλ. και σχετικό παράρτημα).

• Μελέτη και υλοποίηση συμπληρωματικών μέτρων και μηχανισμών για την ελληνική σημαία, προκειμένου, αφενός αυτή να ενισχυθεί και αφετέρου να μην πληγούν οι έχοντες ήδη ελληνική σημαία.

• Καθορισμός και εξειδίκευση επιμέρους χαρακτηριστικών για την προσέλκυση των κοινών στόχων που θα επιλεγούν.

Στρατηγικές αποφάσεις

• Θέμα υποχρεωτικών συνθέσεων πληρωμάτων: Αναφέρονται εναλλακτικές περιπτώσεις: α) Παρόμοιες απαιτήσεις με ανοιχτά νηολόγια (ήτοι καμία υποχρεωτική σύνθεση), β) υποχρέωση παρουσίας τουλάχιστον ενός Έλληνα σε ανώτερα ή και κατώτερα πληρώματα και γ) διερεύνηση υποχρέωσης για έναν Ρώσο, Ρουμάνο, Βούλγαρο ή Σέρβο σε συνδυασμό με στόχους και προτεραιότητες ελληνικής εξωτερικής πολιτικής.

• Επιλογή συμβάσεων τύπου ITF ή παραλλαγές αυτών.

• Ιδιωτικός, δημόσιος ή υβριδικός φορέας διαχείρισης σημαίας. Αναφέρονται εναλλακτικές: α) Υπουργείο Ναυτιλίας, β) ανεξάρτητος οργανισμός, δημόσιος, συνεργασία δημόσιου – ιδιωτικού τομέα ή καθαρά ιδιωτικός, γ) θυγατρική της Τράπεζας Ελλάδος, δ) ΤΑΙΠΕΔ: Η νομική μορφή του Νηολογίου Αγίου Όρους θα ορίσει και τη σχέση του με ελληνικές φορολογικές και ασφαλιστικές Αρχές, η οποία θα μπορεί να κυμαίνεται από μηδενική έως αντίστοιχη με τη σημερινή κατάσταση στην ελληνική σημαία.

• Βαθμός αλληλοεπικάλυψης στη διαχείριση τεχνικών και διοικητικών θεμάτων /εκπροσώπηση σε διεθνείς οργανισμούς μεταξύ Νηολογίου Ελληνικής Σημαίας και Σημαίας Αγίου Όρους και μεταφορά / μεταλαμπάδευση θετικής τεχνογνωσίας από την παράλληλη στην πρώτη σημαία και εμπειρίας από την πρώτη στην παράλληλη.

• Περαιτέρω μελέτη για κατηγορίες πλοίων δεν θα μπορούν να ενταχθούν στο προτεινόμενο νηολόγιο (π.χ. ακτοπλοϊκά).

• Η διεθνής ονομασία του νηολογίου (Πρόταση: Mount Athos International Ship Registry)

Πιθανοί κοινοί στόχοι

• Ελληνόκτητα πλοία -με ενδεχόμενη προτεραιοποίηση ανά κατηγορία- με προτεραιότητα τις κατηγορίες που η ελληνική σημαία έχει πολύ μικρή διείσδυση. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι κατηγορίες των mega yachts και των πλοίων μικρών αποστάσεων.

• Πλοία κτήσης Ρώσων, Ρουμάνων, Βούλγαρων και Σέρβων εφοπλιστών.

• Κάθε πλοίο που επιθυμεί νηολόγιο Ευρωπαϊκής Ένωσης με χαρακτηριστικά ανοιχτού νηολογίου.

• Πλοία βρετανικών / ελληνοβρετανικών συμφερόντων σημαιών, που ενδεχομένως να επηρεάζονται λόγω BREXIT.

• Εν δυνάμει, κάθε πλοίο που ανήκει σε ανοιχτά νηολόγια (π.χ. Marshal Islands, Isle of Man, Malta, Cyprus κ.ά.).

Αναμενόμενα οφέλη

• Αύξηση απασχόλησης ελλήνων ναυτικών.

• Αύξηση φορολογικών εσόδων από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

• Τόνωση του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου και ώθηση της ναυτιλιακής συστάδας.

• Τόνωση εθνικού συναισθήματος και υπερηφάνειας. Η επίσημη ύψωση της σημαίας αυτής θα αποτελέσει ιστορικό ορόσημο.

• Μοντέλο για οργάνωση και επίπεδο εξυπηρέτησης και μεταλαμπάδευση σε ελληνική σημαία.

• Εργαλείο εξωτερικής πολιτικής (βλ. και σχετική ενότητα).

Το νηολόγιο ως εργαλείο εξωτερικής πολιτικής – Προκλήσεις και ευκαιρίες

• Ρωσία / Άγιο Όρος / Άξονας Ορθοδοξίας.

• Άλλα κράτη με σημαντικούς ορθόδοξους πληθυσμούς.

• Οικουμενικό Πατριαρχείο Κωνσταντινουπόλεως.

• Πατριαρχείο Μόσχας.

• Ομογένεια.

Απαιτείται συνεννόηση και συντονισμός με το υπουργείο Εξωτερικών, τόσο γιατί έχει την αρμοδιότητα εποπτείας του Αγίου Όρους, όσο και για τον προγραμματισμό και εκτέλεση δράσεων που αφορούν τη χρήση της σημαίας Αγίου Όρους ως εργαλείου εξωτερικής πολιτικής.

Δεύτερες σημαίες άλλων χωρών

• Δανία (DIS): Σχετικά επιτυχημένη προσπάθεια να διατηρήσει πλοία στη σημαία της. Ουσιαστικά, αντικατέστησε την κύρια σημαία της χώρας (7 εκατ. τόνοι το 2004), με άνοδο στο σύνολο.

• Νορβηγία (NIS): Το εγχείρημα στέφτηκε με επιτυχία (22 εκατ. τόνοι, 2007). Σχεδόν πλήρης αντικατάσταση της εθνικής από τη δεύτερη σημαία, με άνοδο στο σύνολο έως το 2007. Από το 2007 έως και το 2016, το πρώτο και το δεύτερο νηολόγιο παρουσίασαν πτώση κατά 11% και 15%, αντίστοιχα.

• Ολλανδία (Αντίλλες): Μεσαίας ποιότητας, μικρή προσέλκυση πλοίων (2 εκατ. έως το 2004). Μικρή άνοδος και των δύο σημαιών χωριστά. Σε ανταγωνισμό με την κύρια σημαία.

• Ιταλία: Αντιδράσεις σωματείων. Το δεύτερο νηολόγιο προσέλκυσε αρκετά πλοία χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια για απορρόφηση πλοίων από ξένες σημαίες και το 2007 είχε εγγεγραμμένα πλοία 13 εκατ. τόνων. Η απόπειρα αυτή συνεισέφερε στην ανάσχεση φυγής σε ξένα νηολόγια (2007).

• Ισπανία / Κανάρια Νησιά: 1.993 αντιδράσεις από ισπανικά ναυτεργατικά σωματεία (μαύρη λίστα ITF). Η ΕΕΕ Ισπανίας έκανε μελέτη που έδειχνε πόσες θέσεις εργασίας θα διατηρούνταν και πόσα έσοδα δεν θα χάνονταν με τη δημιουργία του νέου νηολογίου. Μεσαίας ποιότητας, μικρή προσέλκυση πλοίων.

• Γαλλία (Ανταρκτική): Θεωρείται αποτυχία / περιορισμένη επιτυχία, αντιδράσεις σωματείων. Το 35% του πληρώματος έπρεπε να είναι γάλλοι πολίτες. Δεν επικύρωσε όλους τους κανονισμούς ΙΜΟ. Δεν αναγνωρίστηκε ως σημαία ΕΕ, πιθανόν λόγω της παγκόσμιας διαμάχης για το έδαφος της Ανταρκτικής (>4 εκατ. τόνοι, 2004).

• Γερμανία (GIS): 1.995 αντιδράσεις από γερμανικά ναυτεργατικά σωματεία και ITF. Αποτυχία του δεύτερου νηολογίου (2007). Τα πλοία εξακολουθούσαν να φεύγουν σε ανοιχτά νηολόγια. Συνολικά, έως και το 2004, μικρή άνοδος και για τις δύο σημαίες.

• Πορτογαλία (Μαδέιρα): Ιδρύθηκε σαν ανοιχτό νηολόγιο με στόχο να διατηρήσει τη φυγή πορτογαλικών πλοίων αλλά και να προσελκύσει πλοία από άλλες σημαίες. Μικρής έκτασης και επιτυχίας εγχείρημα. Αντικατέστησε σχεδόν το εθνικό νηολόγιο (1,2 εκατ. τόνοι). Μεσαίας ποιότητας νηολόγιο.

• Αμερική (Νήσοι Μάρσαλ): Τεράστια επιτυχία. Αναμένεται να ξεπεράσει τη σημαία του Παναμά στο μέλλον.

• Ηνωμένο Βασίλειο (Βερμούδα): Σχετική επιτυχία 5 εκατ. τόνοι (2004). Πλήρως απελευθερωμένο.

• Ηνωμένο Βασίλειο (Νήσοι Κέιμαν): Σχετική επιτυχία 2,5 εκατ. τόνοι (2004). Πλήρως απελευθερωμένο.

• Ηνωμένο Βασίλειο (Νήσος Μαν): Επιτυχημένο παράδειγμα ανοιχτού νηολογίου ΕΕ, 7,5 εκατ. τόνοι. Ο στόχος του νηολογίου δηλώθηκε ότι δεν είναι το κέρδος, αλλά η προσέλκυση ναυτιλιακής δραστηριότητας στο νησί. Πλήρως απελευθερωμένο.

Πηγή: vimaorthodoxias.gr