
2.700 πλοία ανήκουν σε γερμανικές ναυτιλιακές, μόλις τα 339 έχουν... γερμανική σημαία

2016/12/30 17:47 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σχεδόν 2700 πλοία ανήκουν σε γερμανικές ναυτιλιακές εταιρείες και συνεπώς στο γερμανικό εμπορικό στόλο. Ωστόσο, μόλις 339 ταξιδεύουν με γερμανική σημαία. Γιατί συμβαίνει αυτό, αναρωτιέται σε άρθρο της η DW.

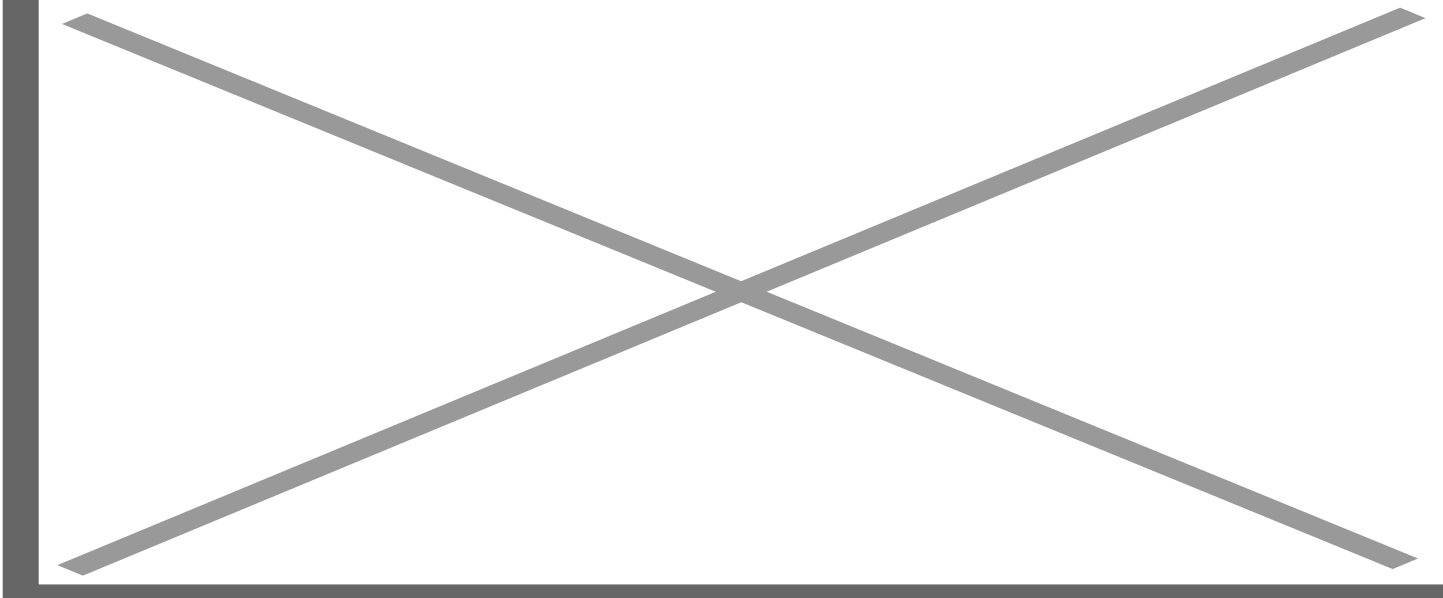
Μόλις 339 είναι τα εμπορικά πλοία γερμανικής ιδιοκτησίας που έχουν επιλέξει τη γερμανική σημαία, σύμφωνα με στοιχεία του Ομοσπονδιακού Γραφείου Ναυτιλίας και Υδρογραφίας.

Τα υπόλοιπα 2342 πλοία που ανήκουν στο γερμανικό εμπορικό στόλο ταξιδεύουν υπό ξένη σημαία, σημειώνουν οι Μπρίτα Σούλτενγιανς και Δήμητρα Κυρανούδη στη DW.

Ειδικοί από τον χώρο της ναυτιλίας καταβάλλουν προσπάθειες για να αλλάξουν αυτή την τάση, διοργανώνοντας ημερίδες και σεμινάρια με στόχο να καταστήσουν ξανά ελκυστική τη γερμανική σημαία. Μια τέτοια πρωτοβουλία ανήκει στο Ανώτατο Τεχνολογικό Ίδρυμα Έλσφλεθ στο Όλντενμπουργκ.

Το βασικό ερώτημα είναι γιατί τόσο λίγα εμπορικά πλοία ταξιδεύουν με τη γερμανική σημαία. Γιατί είναι η πιο φθηνή λύση, απαντά ο Κλάους Χάραλντ Χόλοχερ, ειδικός σε θέματα ναυτιλίας.

Η σημαία υποδεικνύει το νομικό σύστημα, στο οποίο υπάγεται κάθε πλοίο. Εάν ένα πλοίο έχει γερμανική σημαία, υπόκειται στους κανόνες του γερμανικού εργατικού δικαίου, ενώ αν πλέει με τη σημαία των Φιλιππίνων υπόκειται στους κανόνες που ισχύουν εκεί.



«Η σημαία καθορίζει την υπαγωγή στο νομικό καθεστώς. Μια ναυτιλιακή εταιρεία με την αλλαγή σημαίας μπορεί να εξοικονομήσει τεράστια χρηματικά ποσά.»

Πόσο εύκολο είναι όμως για ένα πλοίο να αλλάξει σημαία; Πολύ εύκολο.

Ένας ιδιοκτήτης μπορεί εξαρχής να δηλώσει το πλοίο με ξένη σημαία π.χ. με τη σημαία της Μάλτας ή των νήσων Αντίγκουα και Μπαρμπούντα.

Ωστόσο, για το πλήρωμα των γερμανικών πλοίων με ξένη σημαία μια τέτοια επιλογή είναι μάλλον επιζήμια, δεδομένου ότι οι ναυτικοί και μηχανικοί που εργάζονται σε αυτό εξαιρούνται από τις ευνοϊκές ρυθμίσεις του γερμανικού εργατικού δικαίου.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο, η μη χρήση της γερμανικής σημαίας βλάπτει και την χώρα σε επίπεδο διεθνούς εκπροσώπησης στον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (ΙΜΟ), την υπηρεσία του ΟΗΕ που εξειδικεύεται στη ρύθμιση θεμάτων διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Όσο λιγότερα είναι τα πλοία με γερμανική σημαία, τόσο μειώνονται οι θέσεις εκπροσώπησης στον διεθνή οργανισμό και κατ' επέκταση η δυνατότητα επηρεασμού των αποφάσεων.

Ο Χάραλντ Χόλοχερ θεωρεί πάντως πως πρέπει να αυξηθούν τα πλοία με γερμανική σημαία γιατί κάτι τέτοιο θα λειτουργούσε καταρχήν ως εγγύηση για την τήρηση των όρων ασφαλείας, προστασίας του περιβάλλοντος αλλά και προστασίας των εργαζομένων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ήδη τον Οκτώβριο στην Εθνική Διάσκεψη Ναυτιλίας εκπρόσωποι του γερμανικού εφοπλιστικού κόσμου συμφώνησαν στη λήψη ευνοϊκών φορολογικών και ασφαλιστικών μέτρων για πλοία που ταξιδεύουν με γερμανική σημαία.

Ωστόσο, η εξαγγελία των ευνοϊκών μέτρων δεν φαίνεται να έχει κάνει στο μεταξύ πιο

ελκυστική την ιδέα της γερμανικής σημαίας, ενώ όπως επισημαίνει ο Χόλοχερ πολλοί γερμανοί εφοπλιστές δεν έχουν ενημερωθεί για τις εξελίξεις.

Από την πλευρά του, το συνδικάτο Verdi βλέπει αντίστοιχες αλλαγές με σκεπτικισμό, δεδομένου ότι ενδέχεται να επιβαρυνθούν μισθολογικά και ασφαλιστικά οι εργαζόμενοι.

Μέχρι νεωτέρας, οι σημαίες των εμπορικών πλοίων που φθάνουν στο λιμάνι του Αμβούργου κάθε άλλο παρά γερμανικές είναι.

Τα πρωτεία κατέχουν οι σημαίες του Παναμά, του Γιβραλτάρ, του Λουξεμβούργου αλλά και της πορτογαλικής νήσου Μαδέιρα, ακόμη και της Λιβερίας.