



TIGER DURBAN
MARSA

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΟΙΜΕΝΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΝΑΚΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΝΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΝΑΔΡΟΜΗ -ΕΞΕΛΙΞΗ- ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΠΡΕΒΕΖΑ 2003

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ :

Ιστορία του διεθνούς εμπορίου :

1.1 Το διεθνές εμπόριο στην αφετερία του	1
1.2 Βασικά στοιχεία της ιστορίας του διεθνούς εμπορίου για μερικές χώρες	3
Ισπανία	3
Ολλανδία	4
Αγγλία	5
Γαλλία	10
Γερμανία	15
Άλλες ευρωπαϊκές χώρες	17
Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής	18
Ιαπωνία	20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ :

Η έννοια του εμπορικού δικαίου :

2.1 Το διεθνές εμπορικό επιμελητήριο	21
2.2 Οι κανόνες Incoterms	22
2.3 Ορισμός	23
2.4 Ειδικότητα	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ :

Προστατευτικό σύστημα :

3.1 Τι είναι το προστατευτικό σύστημα	26
3.2 Ιστορικά στοιχεία του προστατευτισμού	26
3.3 Κριτική του προστατευτισμού	27
3.4 Ανεκτές περιπτώσεις προστατευτισμού	31
3.5 Μπούκοτάζ και εμπάργκο	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ :

Μέσα και τρόποι πληρωμής στο διεθνές εμπόριο :

4.1 Εισαγωγή	34
4.2 Η επιταγή	34
4.3 Η συναλλαγματική	36
4.4 Το γραμμάτιο εις διαταγήν	37
4.5 Η εντολή πληρωμής	37
4.6 Η αντικαταβολή	38
4.7 Η εμπορική πιστωτική επιστολή	38
4.8 Η είσπραξη αξιών έναντι εγγράφων	39
4.9 Ορολογία	39
4.10 Η πρακτική εφαρμογή	40
4.11 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα	40
4.12 Πρακτορεία επιχειρηματικών απαιτήσεων	41

4.13 Το ελληνικό νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο του Factoring	42
4.14 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του Factoring. Προοπτικές	44
4.15 Το Forfaiting	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ :

Οι μεταφορές στο διεθνές εμπόριο :

5.1 Εξαγωγική Επιχείρηση και Μεταφορές	46
5.2 Η συσκευασία των εμπορευμάτων	48
5.3 Η σήμανση των εμπορευμάτων	49
5.4 Παλέτες και Εμπορευματοκιβώτια	50
5.5 Ο υπολογισμός του κομίστρου	51
5.6 Οι καθαροί τίτλοι μεταφοράς	52
5.7 Οι θαλάσσιες διεθνείς μεταφορές	53
5.8 Οι διεθνείς συμβάσεις για την εμπορική ναυτιλία	54
5.9 Τα συμβόλαια μεταφοράς	55
5.10 Τύποι πλοίων και τεχνικές μεταφοράς	57
5.11 Οι αεροπορικές διεθνείς μεταφορές	59
5.12 Οδικές διεθνείς μεταφορές	60
5.13 Οι σιδηροδρομικές διεθνείς μεταφορές	61

Άλλοι τρόποι διεθνής μεταφοράς :

5.14 Μεταφορά με ποταμόπλοια	63
5.15 Ταχυδρομική αποστολή	64
5.16 Η διεθνής πολύτροπος μεταφορά	64
5.17 Ασφάλειες διεθνούς μεταφοράς	66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ :

Εξωτερικό εμπόριο και τελωνειακές διαδικασίες :

6.1 Ασφάλειες διεθνούς μεταφοράς	68
6.2 Συνδυασμένη Ονοματολογία και Ολοκληρωμένο Τελωνειακό Δασμολόγιο ΕΟΚ	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ :

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ :

7.1 Οι βασικές διατάξεις της GATT	72
7.2 Μέτρα υπέρ των αναπτυσσομένων χωρών	73
7.3 Τελική εκτίμηση	73
7.4 Το σύστημα των γενικευμένων προτιμήσεων	74

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

1.1 Το διεθνές εμπόριο στην αφετηρία του.

Οι πρωτόγονες κοινωνίες δεν ασκούσαν μεταξύ τους εμπόριο με τη σύγχρονη έννοια. Στο εσωτερικό των κοινωνιών αυτών κυκλοφορούσαν αγαθά σύμφωνα με τους κανόνες που επέβαλαν οι αρχηγοί τους. Μεταξύ των κοινωνιών οι σχέσεις ήταν συνήθως εχθρικές και εμπόλεμες. Οι συστηματικές ανταλλαγές αγαθών μεταξύ των γειτονικών κοινωνιών πρέπει να προέκυψαν ως εναλλακτική λύση αποτροπής αρπακτικών επιδρομών και συγκρούσεων και ασφαλώς θα γινόταν υπό την ένοπλη επίβλεψη.

Μια διαδεδομένη μορφή συναλλαγών μεταξύ αρχαϊκών κοινωνιών στην Αφρική και Ασία και για μεγάλες χρονικές περιόδους ήταν το άφωνο εμπόριο. Κατά την περιγραφή από τον G. Pigeoy, του αφώνου η αοράτου εμπορίου μεταξύ δυο γειτονικών φυλών, η μια φυλή εξέθετε τα προϊόντα της σε ορισμένο σημείο των συνόρων και τα παρακολουθούσε χωρίς να φαίνεται. Η άλλη φυλή, ύστερα από εξέταση των εκθεμάτων, αντιπαρέθετε τα προϊόντα της ως αντίκρισμα και απεσύρετο. Η πρώτη φυλή επανήρχετο, επισκοπούσε τα ανταλλάγματα και στην περίπτωση ικανοποιήσεώς της τα παρελάμβανε και αποχωρούσε, οπότε τα ιδικά της εκθέματα περιήρχοντο στην άλλη φυλή. Στην περίπτωση διαφωνίας παρέσυρε τα ιδικά της προϊόντα¹.

Η αποφυγή της αμέσου διαπραγματεύσεως μεταξύ των φυλών συνέβαλε στην αποτροπή των αιματηρών συγκρούσεων μεταξύ τους .

Το άφωνο εμπόριο διαδέχθηκε **το κατ' εξαίρεση κανονικό εμπόριο** μεταξύ των φυλών , που διεξαγόταν σε περιόδους συμφιλίωσης .

Το περιοδικό εμπόριο εμφανίζεται ως ένα βήμα συστηματοποίησης των εμπορικών συναλλαγών , αφού λειτουργούν αγορές σε τακτές χρονικές περιόδους και σε συγκεκριμένες τοποθεσίες . Σε αυτές λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας , οι δε αποστολές εμπορευμάτων γίνονται ομαδοποιημένες και υπό τη συνοδεία αυστηρής φρουρήσεως . Στις εμποροπανηγύρεις κατά την συνάντηση των παραγωγών και εμπόρων με τους αγοραστές οι συναλλαγές ήταν άμεσες , ενώ κατά τις σύγχρονες εκθέσεις συνήθως παρουσιάζονται δείγματα και συγκεντρώνονται παραγγελίες για μεταγενέστερες πωλήσεις .

1. βλέπε Δασκάλου Γ. Χ. (1995) Διεθνές Εμπόριο , Αθήνα

Ακόμη δεν γίνεται λόγος για σταθερό και μόνιμο εμπόριο, εξ αιτίας των δυσκολιών προμηθείας και διαθέσεως των αγαθών στις κλειστές κοινωνίες της αυτάρκειας. Το μόνιμο και διαρκές εμπόριο εμφανίζεται με την εγκαθίδρυση συνθηκών ασφαλείας στις μεταφορές και επικοινωνίες και με την καθιέρωση τακτικών συγκοινωνιών. Ιδρύονται σταθερά καταστήματα που ανοίγουν όλες τις ημέρες και εφοδιάζονται ομαλά με παντός είδους προϊόντα.

Το εμπόριο είχε διαδοθεί χιλιετίες προ Χριστού μεταξύ των λαών της Κίνας , των Ινδιών , της Μέσης Ανατολής και των παραμεσογειών περιοχών. Οι Φοίνικες , οι Αιγύπτιοι , οι Έλληνες με τις αποικίες τους , οι Ρωμαίοι και αργότερα το Βυζάντιο έκαναν τη μεσογειακή λεκάνη ευρεία ζώνη εμπορικών συναλλαγών . Ειδικότερα , το Βυζάντιο εγκαινίασε την εσωτερική επικοινωνία με τη Ρωσία και τη Βορειοδυτική Ευρώπη , όπου κατέληγαν προϊόντα της Κίνας και των Ινδιών . Οι κατακτήσεις των αράβων και αργότερα των Οθωμανών επί του Βυζαντίου διατάραξαν την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου . Οι σταυροφορίες κατά τους 11^ο και 12^ο μετά Χριστού αιώνες αναζωογόνησαν το εμπόριο . Τα ευέλικτα ναυτιλιακά κράτη – πόλεις της Βενετίας και της Γένοβας ασκούν κατά τους 13^ο και 14^ο αιώνες εκτεταμένο εμπόριο στους κόλπους του Βυζαντίου και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας , προωθώντας τα εξωτερικά προϊόντα της Ανατολής δια της κεντρικής Ευρώπης προς το Λονδίνο και της ακτές της Βαλτικής . Οι έμποροι πόλεων της Βορείου Ευρώπης συγκροτούν μια συνομοσπονδία των πόλεων γνωστή από το 1241 με το όνομα Hansen² .

Την ακμή της Βενετίας ανέκοψε η Λισσαβόνα στις αρχές του 16^ο αιώνα μετά την κατοχή της Βομβάης και την αποκοπή εφοδιασμού μέσω των λιμένων Συρίας και Αλεξανδρείας . Μεταφέροντας πλέον δια θαλάσσης τα εξωτερικά προϊόντα της Κίνας και των Ινδιών η Πορτογαλία τα προσέφερε στη δυτική Ευρώπη στο 1/5 προγενεστέρας τιμής τους .

2. βλέπε Harding (1957) Social history of English law , Λονδίνο.

1.2 Βασικά στοιχεία της ιστορίας του Διεθνούς Εμπορίου για μερικές χώρες.

Η ιστορία του Διεθνούς Εμπορίου αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ιστορίας των χωρών. Επηρεάζεται και επηρεάζει διάφορα εθνικά ή διεθνή γεγονότα και γι' αυτό η μελέτη της απαιτεί συχνές αναφορές σ' αυτά.

Ισπανία:

Οι μοναρχίες της ιβηρικής χερσονήσου βρίσκονται στην αφετηρία του μεγάλου παγκοσμίου εμπορίου κατά τους 15^ο και 16^ο αιώνες. Στηριζόμενες στην εισροή πλούτου από τα νέα εδάφη επεκτάθηκαν στην Αμερική, Ασία, Αφρική και Ευρώπη.

Στην Ισπανία άρχισε να καταφθάνει ο χρυσός από τις Αντίλλες και από τα μέσα του 17^ο αιώνα, άργυρος από το Περού. Η μεταφορά των πολυτίμων μετάλλων στη Σεβίλλη γινόταν δυο φορές το χρόνο. Το 1/5 το

κρατούσαν υπέρ του βασιλικού ταμείου και από το υπόλοιπο ένα τμήμα το μετέτρεπαν σε νομίσματα και ένα τμήμα διετίθονταν στους πιστωτές του βασιλείου.

Η μοναρχία, θεωρώντας τους μαυριτανούς πρώτα και αργότερα τους εβραίους ως επικίνδυνους ανταγωνιστές, τους έδιωξε από τη χώρα δημεύοντας τις περιουσίες τους. Η εισροή των πολυτίμων μετάλλων προκάλεσε γενική ευφορία και ο 16^{ος} αιώνας αποκαλέστηκε χρυσός αιώνας. Δημιουργήθηκαν βιομηχανίες και αναπτύχθηκαν οι εξαγωγές. Φαινόταν όμως ευκολότερη η αγορά των αγαθών από το εξωτερικό έναντι των πολυτίμων μετάλλων που έρεαν σε αφθονία. Η Ισπανία έγινε ο μεγάλος προμηθευτής των ευρωπαϊκών κρατών σε πολύτιμα μέταλλα.

Μετά την ήττα, όμως, της ανίκητης αρμάδας το 1588 από τον αγγλικό στόλο η Ισπανία έχασε την παντοδυναμία στη θάλασσα και το 1656 έχασε την υπεροχή της στη στεριά από τους γάλλους. Η ροή των θησαυρών ανεσχέθηκαν και κατά τον 17^ο αιώνα έγιναν ορατές οι δυσχέρειες στον εφοδιασμό. Η κυβέρνηση επεδίωξε με νόμους ν' απαγορεύσει την έξοδο των νομισμάτων. Είναι όμως αδύνατο να ελεγχθεί η κίνηση των πολυτίμων μετάλλων.

Κατά τον 18^ο αιώνα ελήφθησαν πρόσθετα μέτρα, όπως υποτίμηση του εθνικού νομίσματος, επιβολή στους εμπόρους του συστήματος του ισοζυγίου των συμβολαίων ενώ η εξαγωγή πολυτίμων μετάλλων επιτρεπόταν μόνο για την πληρωμή δανείων και τόκων.

Η επικέντρωση του ενδιαφέροντος της ισπανικής πολιτικής στον αυστηρό έλεγχο της κυκλοφορίας του νομίσματος σε συνδυασμό προς την κακή διαχείριση του πλούτου, την αριστοκρατική αντίληψη του άκοπου τρόπου ζωής και την παραμέληση της εσωτερικής παραγωγής οδήγησαν την ισπανική οικονομία σε μεγάλη εξάρτηση από το εξωτερικό. Η κυβέρνηση έφθασε στο σημείο να φορολογεί, για εισπρακτικούς λόγους, ακόμη και τα εξαγόμενα προϊόντα³.

Την κακή προοπτική της ακολουθούμενης πολιτικής επεσήμανε ο Luis Ortiz στο μνημόνιό του προς τον βασιλέα (1557) με τίτλο "Για να μην εξέρχεται το νόμισμα από το βασίλειο". Υποστήριξε την ανάγκη αυξήσεως της εργασίας με τη δημιουργία εργοστασίων και την απαγόρευση εξαγωγής των πρώτων υλών. Επίσης, το 1609, ο ιησουΐτης Juan de Mariana ζητούσε από το θρόνο αλλαγή πολιτικής, νομισματική σταθερότητα και κατάργηση της νομισματικής νοθείας, περιορισμό των δαπανών της αυλής και έλεγχο των δημοσίων υπαλλήλων. Πέτυχε την έγκλιση του σε μοναστήρι (Baudin. 28).

Παρόμοιο ήταν και το πνεύμα του υπουργού Geronimo Ustan στο βιβλίο του (1740) "θεωρία και πρακτική του εμπορίου και της ναυτιλίας" (Teoria y Practica del Comercio y de la marina), όπου τόνιζε: "Είναι αναγκαίος ο σοβαρός συντονισμός όλων των μέτρων που συμβάλλουν στην πώληση στο εξωτερικό περισσότερων προϊόντων εν συγκρίσει προς τις αγορές. Αυτό είναι το μυστικό και η μόνη ωφέλιμότητα του εμπορίου" (Garnier, 477). Η κάμψη της Ισπανίας έγινε αισθητή από τις αρχές του 17^{ου} αιώνα, οπότε αναδεικνύεται η Ολλανδία σε μεγάλη δύναμη του Διεθνούς Εμπορίου⁴.

Ολλανδία:

Η Ολλανδία ανέπτυξε ισχυρό στόλο και εστράφη κυρίως προς τις χώρες της Ασίας. Το 1614 απασχολούσε μεγαλύτερο αριθμό ναυτικών

από το άθροισμα των στόλων Ισπανίας, Γαλλίας και Μεγάλης Βρετανίας. Προώθησε την ίδρυση της συλλογικής Εταιρείας των Ανατολικών Ινδιών, στην οποία ανέθεσε τη μονοπωλιακή εκμετάλλευση των Ινδιών.

Οι εξορμήσεις προς δυσμάς δεν είχαν μεγάλη επιτυχία. Το 1621 ιδρύθηκε η Εταιρεία των Δυτικών Ινδιών (αλυσίδα νήσων στον κόλπο του Μεξικού) και το 1626 το Νέο Άμστερνταμ, το οποίο, μετά την κατάληψη από τους άγγλους, το 1664, μετονομάστηκε σε Νέα Υόρκη.

Η ακμή της Ολλανδίας στηρίχθηκε σε δύο κυρίως στοιχεία: Στο θαλάσσιο εμπόριο και στο νομισματικό σύστημα της. Το 1609 ίδρυσε την τράπεζα του Άμστερνταμ και της εξασφάλισε το μονοπώλιο αγοραπωλησίας ξένων νομισμάτων. Έτσι το Άμστερνταμ εξελίσσεται, από τον 17^ο αιώνα, σε παγκόσμιο κέντρο Διεθνούς Εμπορίου. Επετράπη η σύσταση μετοχικών εταιρειών με συμμετοχή ξένων και το κράτος

3. βλέπε Δασκάλου Γ. Χ. (1995) Διεθνές εμπόριο , Αθήνα .

4. βλέπε Harding (1957) social history of English law , London .

ευνοούσε το εμπόριο με τις αποικίες. Από τις ακτές του ινδικού ωκεανού μέχρι την Ιαπωνία υπήρχαν ολλανδικά πρακτορεία, ενώ στη νήσο Ιάβα αναπτύχθηκε η καλλιέργεια σακχαροκαλάμου.

Μικρή σχετικά χώρα η Ολλανδία με πολυάριθμους εμπόρους και ανεπτυγμένη βιομηχανία δεν είχε μεγάλη εσωτερική αγορά, ούτε και σημαντική εσωτερική αντίδραση στην πολιτική που ακολουθούσε. Στα προστατευτικά μέτρα της Αγγλίας και της Γαλλίας απαντούσε με αντίμετρα, ενώ στην κλωστοβιομηχανία της εφάρμοζε κανονισμούς ελέγχου ποιότητας⁵ .

Στις γενικές γραμμές της η ολλανδική εμπορική πολιτική μπορεί να χαρακτηριστεί ως φιλελεύθερη και αυτό οφείλεται στο ναυτιλιακό εμπόριο και στο διαμετακομιστικό χαρακτήρα του λιμένα του Άμστερνταμ, που απαιτούσαν τη σχετική ελευθερία. Αυτή η πολιτική άλλωστε απεδείχθη επωφελής, αφού στην Ολλανδία συγκεντρώθηκε το ήμισυ του χρυσού και του αργύρου της Ισπανίας. Σημειώνεται ότι οι ολλανδοί έμποροι διατηρούσαν εμπορικές συναλλαγές ακόμη και με τις εμπόλεμες προς την Ολλανδία χώρες, ενώ οι ολλανδοί τραπεζίτες χρηματοδοτούσαν τον Λουδοβίκο XIV (1638-1715) κατά τον γάλλο-ολλανδικό πόλεμο (συνθήκη Nirnegue, 1678).

Ο ανταγωνισμός της Αγγλίας και ο προστατευτισμός της Γαλλίας εξασθένησαν την Ολλανδία κατά το δεύτερο ήμισυ του 17^{ου} αιώνα και ανέκοψαν την αλματώδη ανάπτυξη της σε πρώτη δύναμη του παγκοσμίου εμπορίου.

Αγγλία:

Μια νησιωτική χώρα όπως η Αγγλία θα ανέμενε κανείς να έχει ανεπτυγμένη ναυτιλία και να κλίνει προς το οικονομικό σύστημα της αυτάρκειας. Στην πράξη η χώρα διαδραμάτισε πρωτεύοντα ρόλο τόσο στη ναυτιλία όσο και στις διεθνείς συναλλαγές. Αυτό το άνοιγμα δεν έγινε χωρίς προϊστορία και ιδού μερικά δείγματα.

Το 1258 το κοινοβούλιο της Οξφόρδης απαγορεύει την εξαγωγή ακατέργαστου μαλλιού. Οι εξαγωγές επετράπησαν τον επόμενο αιώνα με την επιβολή εξαγωγικού δασμού. Από το 1381 το αγγλικό κοινοβούλιο επιδιώκει τον περιορισμό εξόδου των πολυτίμων μετάλλων και

υποχρεώνει τους ξένους εμπόρους να επανεξάγουν σε προϊόντα το ήμισυ της αξίας των εισαγωγών στην αρχή και αργότερα το σύνολο της. Το 1439 και το 1445 λεηλατούνται οι κατοικίες και τα καταστήματα των ιταλών εμπόρων στο Λονδίνο

5. βλέπε Harding (1957) social history of English law, London .

Η δημοκρατική προσήλωση της χώρας έχει μακρά παράδοση καθώς και ο βασιλικός θεσμός. Η αυταρχική βασιλεία (1625-1649) του Καρόλου I επί της Αγγλίας και της Σκωτίας οδήγησε στη σύγκρουση με το κοινοβούλιο και στον αποκεφαλισμό του από τον αρχηγό της επαναστάσεως του 1648 Oliver Cromwell (1599-1658), ο οποίος ανέλαβε κυβερνήτης της χώρας. Η βασιλεία αποκαταστάθηκε από την επανάσταση του 1688 με την ανάληψη πλέον από το κοινοβούλιο της ευθύνης για τους νόμους και τα οικονομικά μέτρα. Έτσι η εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας έγινε υπό την κατεύθυνση των εκλεγμένων αντιπροσώπων του λαού που ήταν σε σημαντικό αριθμό μεγάλοι γαιοκτήμονες, εκπρόσωποι της κλωστοϋφαντουργίας κ.ά. και όχι υπό την απόλυτη εξουσία της μοναρχίας, όπως συνέβη σε πολλά κράτη της ηπειρωτικής Ευρώπης. Αυτή η ιδιομορφία εξασφάλιζε ευρεία ανταλλαγή απόψεων, μεγαλύτερη αντικειμενικότητα και διαφάνεια.

Οι κυβερνήσεις, ενδιαφερόμενες για την αύξηση και την καλή ποιότητα της εθνικής παραγωγής, καθιέρωναν ειδικούς κανονισμούς εργασίας κατά κλάδους. Από το 1551 ελήφθησαν μέτρα που υποχρέωναν τους πτωχούς να εργάζονται και αργότερα (νόμος του 1601) άλλα μέτρα για τον περιορισμό της επαιτείας και την υποχρεωτική ένταξη στην παραγωγική διαδικασία των επαιτών και άλλων περιθωριακών ατόμων. Η αγγλική κυβέρνηση, όπως όλες κατά κανόνα οι κυβερνήσεις, δοκίμασε τα απαγορευτικά μέτρα στην έξοδο του νομίσματος. Επιχειρήθηκε μάλιστα να τεθεί υπό κρατικό έλεγχο η κίνηση των συναλλαγματικών (1546 και 1576). Πλήρης αποτυχία. Τότε διατυπώθηκε και ο περίφημος νόμος του Thomas Gresham (1519-1579) "το κακό νόμισμα εκτοπίζει το καλό" (Bad money drives out good).

Το εξωτερικό εμπόριο της Αγγλίας εμπεδώθηκε μεταξύ 1580 και τέλους 17^{ου} αιώνα. Στο διάστημα 1610-1640 ο όγκος του δεκαπλασιάζεται και εν πολλοίς οφείλεται στη μεθοδική εργασία. Μνημονεύεται, ως παράδειγμα, η ειδική επιτροπή του 1622 εξ εμπειρογνομόνων, εμπόρων και τραπεζιτών, για να εξετάσει τα προβλήματα της κλωστοϋφαντουργίας. Τρεις τομείς έτυχαν ιδιαίτερας προσοχής: Το νόμισμα, η εγχώρια βιομηχανία και η ναυτιλία. Από το 1663 επετράπη η εξαγωγή ξένων νομισμάτων και πολυτίμων μετάλλων. Η κυβέρνηση διδάχθηκε από τη δυσκολία αποδόσεως των απαγορευτικών μέτρων και από την απόδοση της ελευθερίας διακινήσεως που εφήρμοσαν η Βενετία και η Ολλανδία. Προτίμησε τα μέτρα διαρκούς υποστηρίξεως των εμπόρων, που εισήγαγαν τα ξένα νομίσματα και απέφυγε την ανάλωση δυνάμεων σε αναποτελεσματικούς ελέγχους. Ένα από τα μέτρα ήταν η φροντίδα για τη διατήρηση του επιτοκίου σε χαμηλά επίπεδα. Το 1694 ιδρύθηκε η Τράπεζα της Αγγλίας (από ιδιώτες χρηματοδότες των διεξαγόμενων πολέμων) και το 1706 της παραχωρήθηκε το μονοπώλιο της εκδόσεως χαρτονομισμάτων. Μια τράπεζα που ενδιαφέρεται και

εξειδικεύεται στο Διεθνές Εμπόριο με δάνεια, πιστώσεις και πληρωμές σ' ολόκληρο τον κόσμο.

Η προστασία κάλυπτε το εμπόριο, τη βιομηχανία αλλά και τη γεωργία. Προτεραιότητα δόθηκε στην ιδιωτική πρωτοβουλία με την ίδρυση πολυμετοχικών εταιρειών. Η πρώτη εταιρεία του είδους ιδρύθηκε το 1553 και ο αριθμός τους έφθασε στις 140 στο τέλος του 17^{ου} αιώνα. Στο εμπόριο των σιτηρών καθιερώθηκαν κινητοί δασμοί και προστατεύθηκαν ικανοποιητικώς οι παραγωγοί επί ένα και πλέον αιώνων, ενώ στη Γαλλία ίσχυε πλήρης απαγόρευση του εξωτερικού εμπορίου ένεκα του φόβου της σιτοδείας.

Στον τομέα της ναυτιλίας η κρατική προστασία λαμβάνει μονοπωλιακές διαστάσεις με τις δύο ναυτιλιακές πράξεις (Navigation Acts). Η πρώτη, που υιοθετήθηκε το 1651 από τον Cromwell, προέβλεπε τη μεταφορά των ευρωπαϊκών προϊόντων με πλοία αγγλικά ή των χωρών προελεύσεως τους και των προϊόντων Ασίας, Αφρικής και Αμερικής με πλοία της Αγγλίας ή των αποικιών.

Με τη δεύτερη πράξη του 1660, προς αποφυγή ορισμένων παρερμηνειών ως προς την αγγλική ιδιοκτησία, προσδιορίσθηκε ότι ο πλοίαρχος και τα 3/4 του πληρώματος του σκάφους πρέπει να είναι Άγγλοι. Οι ναυτιλιακές πράξεις προκάλεσαν τρεις άγγλο-ολλανδικούς ναυτιλιακούς πολέμους και σύγκρουση τελωνειακών δασμών με τη Γαλλία που οδήγησε σε καθεστώς απαγορεύσεων, για να αρθεί με τη συνθήκη ειρήνης της Ουτρέχτης το 1713.

Το σύνθημα "Περισσότερη παραγωγή, περισσότερες πωλήσεις" κυριαρχεί στην Αγγλία. Αυτόν τον σκοπό υποβοηθούν τα έργα οδοποιίας και διανοίξεως πλωτών καναλιών καθώς και η αφθονία εργατικών χεριών που προμήθευε η πολιτική δημιουργίας μεγάλων εγγείων ιδιοκτησιών. Έτσι, η παραγωγή άνθρακα διπλασιάστηκε μια φορά στο πρώτο ήμισυ του 17^{ου} αιώνα και μια δεύτερη φορά στο δεύτερο ήμισυ, φθάνοντας στα 10 εκ. τόνων. Διάφορες βελτιώσεις στις τεχνικές και τα μέσα παραγωγής κατά το δεύτερο ήμισυ του 17^{ου} αιώνα ανοίγουν το δρόμο για την εγκατάλειψη του ως τότε οικογενειακού τρόπου παραγωγής και τη δημιουργία μεγάλων κατασκευαστικών κέντρων, των εργοστασίων.

Με την ισχυροποίηση του στόλου της, εμπορικού και πολεμικού, η Αγγλία απέκτησε την κυριαρχία στις θάλασσες. Έτσι, οι υπερπόντιες κατακτήσεις και εμπορικές διεισδύσεις της διαδέχονται η μία την άλλη. Σημειώνονται εδώ οι σημαντικότερες απ' αυτές.

- Το 1664 κατέλαβε τις ολλανδικές κτήσεις στη Β. Αμερική.
- Το 1703 με τη συνθήκη του Methuen εισχώρησε στην αγορά της Βραζιλίας.
- Το 1711 ιδρύθηκε η Εταιρεία των θαλασσών του Νότου, που πραγματοποίησε σε σύντομο χρόνο τεράστια κέρδη και της οποίας οι μετοχές από 100 λίρες ανέβηκαν στις 1000.
- Με τη συνθήκη της Ουτρέχτης, το 1713, άνοιξε το Βασίλειο της Ισπανίας στα εμπορεύματα της και η Αγγλία ανέλαβε την αποκλειστικότητα του εμπορίου των μαύρων στην επικράτεια του.
- Με τη συνθήκη των Παρισίων του 1763, η Αγγλία παίρνει από τη Γαλλία, τον Καναδά και τη Λουϊζιάνα ανατολικά του Μισισσιπή, το μεγαλύτερο μέρος των Αντιλλών, όλες τις κτήσεις της στις

Ινδίες πλην 5 πόλεων και το πρακτορείο της Σενεγάλης. Παίρνει επίσης τη Φλώριδα από την Ισπανία.

Κατά τον 18^ο αιώνα το εξωτερικό εμπόριο της Αγγλίας σημειώνει άλματα. Στην πρόοδο του συντελεί η εντατική εκμετάλλευση των αποικιών χάρη στην επέκταση του δουλεμπορίου. Στις αποικίες επιβάλλονται διαρκώς αυξανόμενοι φόροι για να αντιμετωπίζονται οι πολεμικές δαπάνες.

Η μαζική παραγωγή αγαθών στη μητρόπολη για κάλυψη των αναγκών στη διευρυνόμενη αγορά επιτρέπει την αύξηση της παραγωγικότητας, Ως παράδειγμα αναφέρεται ο υπερπενταπλασιασμός του μεταποιημένου βάμβακος μεταξύ 1780 και 1800, σε μια περίοδο όπου η βιομηχανική επανάσταση ευρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη στη χώρα.

Η Αγγλία είναι η χώρα που πρώτη προσανατολίστηκε στην οικονομική ανάπτυξη της, βασιζόμενη στο Διεθνές Εμπόριο και την εξειδίκευση σύμφωνα με τη διεθνή διαίρεση της εργασίας. Στη χώρα αυτή ο προστατευτισμός δεν έλαβε τόσο γενικευμένες διαστάσεις, όπως π.χ. στη Γαλλία. Στόχευε σε συγκεκριμένους τομείς, όπως στην προστασία της ναυτιλίας, τις αποκλειστικές συναλλαγές με τις αποικίες ή την απαγόρευση εισαγωγής σιτηρών.

Το 1815 οι γαιοκτήμονες, με εισήγηση σημαντικού αριθμού εκπροσώπων τους στο κοινοβούλιο, επέτυχαν την ψήφιση νόμου για τα σιτηρά με τον οποίο επιβάλλονται "κινητοί δασμοί" στα εισαγόμενα σιτηρά. Αυτός ο νόμος καταργήθηκε το 1846 από τον Robert Peel, ύστερα από τις ισχυρές πιέσεις, με ομιλίες και διαμαρτυρίες, της Anticorn- Law - League, ενός συλλόγου που εγκαινίασε στο Μάντσεστερ το 1838 ο Cobden. Ο εν λόγω σύλλογος υπεστήριξε την αποκατάσταση των φιλελευθέρων αρχών. Χάρη στις κινητοποιήσεις του καταργήθηκαν το 1850 και οι πράξεις ναυσιπλοΐας, που είχαν τεθεί σε ισχύ πριν από δύο αιώνες⁶.

6. βλέπε Alfred Marshall (1879) the Pure theory of foreign trade .
(1890) the Principles of Economics .
(1919) industry and trade .
(1923) Money Credit and commerce .

Η Μεγάλη Βρετανία με δυσκολία συνέρχεται από τη δοκιμασία του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και υφίσταται τις συνέπειες της οικονομικής κρίσεως των ετών 1920-1921. Η στερλίνα μόλις το 1925 ευρίσκει την προπολεμική ισοτιμία της και επιστρέφει στην ανταλλαγή της προς τον χρυσόν. Οι βιομηχανικοί τομείς που επλήγησαν περισσότερο από την κρίση, είναι του άνθρακα, της μεταλλουργίας και της κλωστοβιομηχανίας. Αντίθετα, σημείωσαν πρόοδο οι βιομηχανίες της δεύτερης γενεάς, όπως ηλεκτρισμός, αυτοκινητοβιομηχανία, μεταφορές, τεχνητή μεταξά, διατροφικές βιομηχανίες.

Στον τομέα κλωστοβιομηχανίας το 1929 η Μεγάλη Βρετανία διέθετε 57 εκατ. ατράκτων έναντι 38 εκατ. στις ΗΠΑ και 6 εκατ. στην Ιαπωνία. Η παραγωγή της όμως δεν έφθανε στο ήμισυ των ΗΠΑ και είχε σχεδόν προσεγγισθεί από την παραγωγή της Ιαπωνίας.

Το 1931 η στερλίνα αποδεδμεύθηκε από τον κανόνα χρυσού και επιβλήθηκαν προστατευτικά μέτρα στο εξωτερικό εμπόριο. Το 1932, στο συνέδριο της Οτάβας, η βρετανική αυτοκρατορία μετονομάστηκε σε British Commonwealth of Nations (Βρετανική Κοινοπολιτεία Εθνών).

Τότε υπογράφηκε μια συμφωνία "αμοιβαίας προτιμήσεως", που προέβλεπε αδασολόγητη εισαγωγή στη Μεγάλη Βρετανία του μεγαλύτερου αριθμού των προϊόντων της Κοινοπολιτείας και υποδοχή από την Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Ινδίες, Ροδεσία, Νοτιοαφρικανική ένωση, Καναδά και Νέα Γη των προϊόντων της Μεγάλης Βρετανίας με μειωμένους δασμούς. Το 1939 η Μεγάλη Βρετανία δέχεται από την Κοινοπολιτεία το 38% των εισαγωγών της (έναντι 26% το 1929) και εξάγει σ' αυτή το 45% των εξαγωγών της (έναντι το 40% το 1929).

Οι εξαγωγές της Αγγλίας απορροφούσαν το 1/5 της εγχώριας παραγωγής κατά την περίοδο 1820-1830 και ανέβηκαν στα 2/5 το 1871. Αντιπροσώπευαν το 1/4 των διεθνών συναλλαγών το 1880, το 1/6 το 1913 και το 1/8 το 1948. Οι όροι του εμπορίου βελτιώνονται από τον δείκτη 60 στην περίοδο 1881-1885, στον δείκτη 82 στην περίοδο 1926-1930 και 100 στην περίοδο 1931-1935. Το εμπορικό ισοζύγιο στην περίοδο 1920-1938 εμφανίζεται λίαν ελλειμματικό, αλλά η διαφορά υπερκαλύπτεται από τις άλλες τρέχουσες συναλλαγές και τα εισοδήματα των επενδύσεων εξωτερικού⁷.

Η Αγγλία πρωτοστάτησε στην ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών ενώ το 1961 υπέβαλε αίτηση προσχωρήσεως στην ΕΟΚ. Λόγω της αρνήσεως της Γαλλίας (veto) έγινε μέλος της ΕΟΚ την 1-1-1973.

7. βλέπε Δασκάλου (1995) Διεθνές εμπόριο , Αθήνα .

Γαλλία:

Η Γαλλία, μεγάλη χώρα με σχετικώς ικανοποιητική συνοχή και οργάνωση και με υψηλό βαθμό αυτάρκειας δεν επείγεται να εγκαταλείψει τις μεσαιωνικές συνήθειες για να εισέλθει στο πετυχημένο ρεύμα των διεθνών συναλλαγών. Ακολουθεί τον εκσυγχρονιστικό ρυθμό της, που ως έργο μιας βασιλικής θητείας, συνοψίζεται στο ακόλουθο παράδειγμα: Ο Λουδοβίκος 11^{ος} έλαβε μέτρα κατά της διαφυγής των πολυτίμων μετάλλων, ιδιαιτέρως προς την Ιταλία. Εισήγαγε τη μεταξοβιοτεχνία για να περιορισθούν οι εισαγωγές σχετικών προϊόντων πολυτελείας και ενθάρρυνε την εμπορική έκθεση της Lyon. Οργάνωσε το ιππήλατο ταχυδρομείο και έφερε την τυπογραφία στο Παρίσι.

Με καθυστέρηση λοιπόν, η Γαλλία, οφειλομένη ίσως στον κατ' εξοχή χερσαίο χαρακτήρα της, αναλαμβάνει ένα ρόλο στο Διεθνές Εμπόριο και τούτο διότι αισθάνεται να απειλείται το μέλλον της από τις νέες εξελίξεις. Την αμυντική αγωνία εκφράζει ο A. Montchrestien το 1615 στο βιβλίο του "Traite d' economic politique" με το ακόλουθο απόσπασμα:

"... Είναι αδύνατο να γίνει ο πόλεμος χωρίς στρατιώτες και για τη συντήρησή τους χρειάζεται ο μισθός, που τροφοδοτείται από τους φόρους, οι οποίοι επιβάλλονται στο εμπόριο". Πρότεινε δε την ενθάρρυνση του εθνικού εμπορίου, ώστε να παρεμποδίζεται η εξαγωγή χρυσού και αργύρου από τους ξένους εμπόρους.

Η πολιτική αναπτύξεως της εθνικής παραγωγής, κυρίως βιομηχανικής, υποστηρίχθηκε σθεναρά από τις κυβερνήσεις¹ (1624-1642) του καρδινάλιου Richelieu (1585-1642) και (1663-1683) του Jean Baptiste Colbert (1619-1683).

Ο Richelieu ήθελε να μετατρέψει τη Γαλλία σε ναυτική δύναμη. Ο Colbert επεδίωξε να οργανώσει την παραγωγή με αποδοτικό τρόπο ρυθμίζοντας τα νομισματικά θέτοντας τις συντεχνίες υπό την προστασία του βασιλέως και εκσυγχρονίζοντας τη βιομηχανική παραγωγή με βασικό κριτήριο τη διασφάλιση της ποιότητας. Για τους παραπάνω σκοπούς όλα τα μέσα εκρίθησαν πρόσφορα: Προνόμια, επιδοτήσεις, τελωνειακή προστασία, μεταφορά εμπείρων τεχνιτών από το εξωτερικό. Αφού κατέγραψε το 1663 τις πλουτοπαραγωγικές πηγές της χώρας, προχώρησε στο χωροταξικό προγραμματισμό της παραγωγής και της μεταποίησης. Τα προστατευτικά μέτρα που θέσπισε, αναφέρονται έκτοτε ως Κολμπερτισμός (= όρος δηλωτικός του γαλλικού μερκαντισμού). Συνοψίζονται δε στα ακόλουθα:

- Ενθάρρυνση της εισαγωγής πρώτων υλών και μέσων παραγωγής με τη μείωση των δασμών, ώστε να αναπτυχθεί η εγχώρια βιομηχανική παραγωγή.
- Ενθάρρυνση της εξαγωγής εγχωρίων προϊόντων με επιδοτήσεις.
- Αποθάρρυνση της εισαγωγής ξένων βιομηχανικών προϊόντων με την επιβολή δασμών⁸.

Αναπόφευκτη συνέπεια των ανωτέρω μέτρων ήταν η δασμολογική αναθεώρηση κατά το 1664 του πρώτου γενικού εισαγωγικού δασμολογίου που είχε θεσπισθεί το 1581.

Δικαιολογώντας τις ενέργειες του ο Colbert έλεγε, ότι *"οι εμπορικές εταιρείες είναι οι στρατιές του βασιλέως και τα εργοστάσια της Γαλλίας είναι οι εφεδρείες τον"* και το 1664 έγραφε ότι *"το μεγαλείο και η ισχύς ενός κράτους διακρίνονται στην αφθονία του χρήματος"*. Σε άλλο κείμενο του, το 1670, ανέφερε ότι *"πρέπει ν' αυξηθεί το χρήμα στο δημόσιο εμπόριο προσελκύνοντας το από τις χώρες όπου υπάρχει, διατηρώντας το στο εσωτερικό τον βασιλείου, εμποδίζοντάς το να εξέλθει και δίδοντας τα μέσα στους ανθρώπους να επωφεληθούν"*. Απευθυνόμενος προς τον βασιλέα έγραφε: *"Πρέπει να περιορισθούν τα επαγγέλματα των υπηκόων σας σε εκείνα που μπορούν να είναι χρήσιμα. Αυτά είναι : η γεωργία, η εμπορευματοποιία, ο χερσαίος πόλεμος και ο θαλάσσιος πόλεμος. Εάν η Υμετέρα Μεγαλειότης κατορθώσει να περιορίσει όλους τους πληθυσμούς α' αυτά τα τέσσερα επαγγέλματα, δύναται να είπτε κανείς ότι θα κυριαρχήσει τον κόσμο"*. Επεξηγεί δε την προτεραιότητα των βιομηχανικών προϊόντων επί των γεωργικών ως πλέον ευέλικτων κατά την παραγωγή και με σωρεία διαφοροποιημένων διεξόδων στον διεθνή ανταγωνισμό .

Ο Colbert θεωρούσε ως βασικά εφόδια στον διεθνή ανταγωνισμό:

- την ανάπτυξη της ναυτιλίας και
- τον πολλαπλασιασμό των εργοστασίων και των εμπορικών εταιρειών.

Χορήγησε ενισχύσεις για τη ναυπήγηση πλοίων από το 1664, αντιδρώντας κατ' αυτόν τον τρόπο στις ναυτιλιακές πράξεις του Cromwell, καθώς και ενισχύσεις στα παντός είδους εργοστάσια και στις εταιρείες εξωτερικού εμπορίου. Επιπλέον, στην προσπάθεια βελτιώσεως της ποιότητας, θέσπισε περισσότερους από 150 κανονισμούς λειτουργίας εργοστασίων παντός είδους, οι οποίοι παρακολουθούνται και ελέγχονται από ειδικό σώμα ελεγκτών⁹.

Πολλές από τις πρωτοβουλίες του Colbert δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Γενικά, όμως, το έργο του κρίνεται θετικό,

παρά την καταδίκη του από τους φυσιοκράτες και τους φιλελευθέρους. Οι φυσιοκράτες βεβαίως, τον κατηγορούσαν διότι είχε παραμελήσει τη γεωργία, δίνοντας προτεραιότητα στην ανάπτυξη της βιομηχανίας .

8. βλέπε Parkinson (1983) Les Lois de Parkinson , Paris .

9. βλέπε Braudel (1979) civilization and capitalism , Paris .

Άλλοι αξιολογούν τον Colbert ως ένα λεπτολόγο οργανωτή, που επεδίωξε με όλα τα μέσα της εποχής του να εκσυγχρονίσει το γαλλικό κράτος ατή διάρκεια των 22 ετών της δημοσίας θητείας του. Του αποδίδουν δηλαδή, περισσότερο τη φροντίδα επιβολής ενός ρυθμιστικού συστήματος και όχι ενός προστατευτικού συστήματος. Άλλωστε στον Colbert αποδίδεται η φράση "*Η ελευθερία είναι η ψυχή τον εμπορίου*".

Οι αντιθέσεις στο έργο του ήταν πολλές και ποικίλες, διότι υπήρχαν πολλά οργανωμένα συμφέροντα που θίγονται, όπως των ευγενών και των καθολικών. Σημειώνεται, ως παράδειγμα, η σθεναρή αντίθεση της θεολογικής Σχολής στην προσπάθεια οργανώσεως συστήματος εντόκου πίστεως.

Εν πάση περίπτωση , με την αυστηρή και επιμελημένη εργασία, την ανάπτυξη της βιομηχανίας και την προώθηση τον εξαγωγικού εμπορίου η Γαλλία ενίσχυσε τη θέση της μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων της περιόδου, της Ολλανδίας και της Αγγλίας.

Αυτή η πρόοδος δεν έγινε αποδεκτή από τους γείτονες. Τα τελωνειακά αντίποινα της Ολλανδίας συνέβαλαν στα αίτια του γάλλο-ολλανδικού πολέμου του 1672, που έληξε το 1678 με τη συνθήκη ειρήνης του Nimegue (Ολλανδία). Εξ άλλου, οι αντιδικίες μεταξύ Γαλλίας ή γενικότερα μεταξύ των ηπειρωτικών χωρών της Ευρώπης και της Αγγλίας σε θέματα εξωτερικού εμπορίου ήταν πολλές και συνήθεις. Μνημονεύεται εδώ το διάταγμα του 1806 του Βερολίνου, με το οποίο επιβλήθηκε το ηπειρωτικό εμπάργκο για κάθε συναλλαγή με την Αγγλία. Η άρση των περιορισμών αυτών έγινε με τη συμφωνία Γαλλίας-Αγγλίας του 1860.

Παρά τη σχετική καθυστέρηση της Γαλλίας στην ανάπτυξη της ναυτιλίας, οι επιδόσεις της στην κατάκτηση υπερπόντιων εδαφών δεν ήταν αμελητέες.

Το 1628 ιδρύεται το πρώτο πρακτορείο στο Αλγέρι και το 1631 εκδιώκονται οι πορτογάλοι από το Μαρόκο. Το 1633 η Εταιρεία του Πρασίνου Ακροατηρίου ιδρύει το πρώτο πρακτορείο της στη Σενεγάλη για το εμπόριο των μαύρων και το 1635 η Εταιρεία των Νήσων της Αμερικής καταλαμβάνει τη Μαρτινίκα, τη Γουαδελούπη και τον Δομίνικο. Το 1642 οι γάλλοι αποβιβάσθηκαν στη Μαδαγασκάρη.

Ο έντονος προστατευτισμός της Γαλλίας και οι αναπόφευκτες ανισότητες που τον συνοδεύουν ήταν επόμενο να δημιουργήσουν ισχυρά πνευματικά ρεύματα αντιστάσεως. Ένα δείγμα αποτελεί το έργο "*Λόγοι επί της προελεύσεως της ανισότητας*" του Jean Jacques Rousseau (1712-1778). Σημαντικότερο είναι το ιδεολογικό ρεύμα, γνωστό ως φυσιοκρατισμός, που έχει ως αφετηρία τον ιατρό Francois Quesnay (1694-1774), συγγραφέα ενός εγχειριδίου για τη γάγγραινα, ο οποίος σε ηλικία 60 ετών ανακαλύπτει τον οικονομικό οργανισμό και δημοσιεύει το 1758 το έργο "*Οικονομικός Πίνακας*" (Tableau economique). Το εν λόγω έργο αρχίζει ως εξής: "*Το έθνος αποτελείται από τρεις τάξεις πολιτών: την*

παραγωγική τάξη, την τάξη των ιδιοκτητών και τη στείρα τάξη. Η παραγωγική τάξη είναι εκείνη που κάνει να αναγεννιούνται με την καλλιέργεια τον εδάφους τα ετήσια πλούτη του έθνους, που προκαταβάλλει τις δαπάνες των εργασιών της γεωργίας και που πληρώνει κατ' έτος τα εισοδήματα των ιδιοκτητών της γης. Απ' αυτή την τάξη εξαρτώνται όλες οι εργασίες και όλες οι δαπάνες που γίνονται μέχρι την πώληση των προϊόντων στο πρώτο χέρι. Μέσω αυτής της πωλήσεως γίνεται γνωστή η ετησία αναπαραγωγή τον πλούτου του έθνους.

Η τάξη των ιδιοκτητών περιλαμβάνει τον ανώτατο άρχοντα, τους ιδιοκτήτες της γης και τους ζώντες χάρη στη δεκάτη (*dime* = εισφορά 1/10 προς τον κλήρο). Αυτή η τάξη επιβιώνει χάρη στο εισόδημα ή στο καθαρό προϊόν της καλλιέργειας, το οποίο της πληρώνεται κατ' έτος από την παραγωγική τάξη...

Η στείρα τάξη αποτελείται από τους πολίτες, που απασχολούνται σε άλλες υπηρεσίες και άλλες εργασίες εκτός της γεωργίας, των οποίων οι δαπάνες πληρώνονται από την παραγωγική τάξη και την τάξη των ιδιοκτητών που αντλούν τα εισοδήματα τους από την παραγωγική τάξη", (Quesnay, 1793).

Η οικονομική ιδεολογία των φυσιοκρατών είναι γεωργική, διότι η γεωργία παράγει με τη συνεργασία του δημιουργήματος του Θεού, δηλαδή της γης και της ανθρωπίνης εργασίας. Μόνον η γεωργία είναι παραγωγική, ενώ η βιομηχανία είναι στείρα (όχι άχρηστη), διότι δεν παράγει κάτι επί πλέον από ό,τι δέχεται. Επί πλέον, θεωρούν ότι ο κόσμος κυβερνάται από τη "φυσική κοινωνική τάξη" (φυσικοί νόμοι), η οποία προϋποθέτει την αδιαχώριστη συνύπαρξη ιδιοκτησίας και ελευθερίας. Έτσι οι φυσιοκράτες εκφράζουν την αντίθεση τους στον μερί καντισμό του Colbert, δίδοντας το προβάδισμα στην παραμελημένη γεωργία και ενσωματώνοντας την ελευθερία οράσεως. Ελευθερία στην παραγωγή, ελευθερία στη διακίνηση των αγαθών (*Laissez faire*).

Την εφαρμογή της ιδεολογίας των φυσιοκρατών επεδίωξε ως υπουργός οικονομικών (1774-1776) ο Jacques Turgot (1727-1781) αποκαθιστώντας την ελευθερία στο εμπόριο των σιτηρών.

Αντίθετη γνώμη ως προς τη μοναδικότητα του παραγωγικού χαρακτήρα της γεωργίας διατυπώνει το 1803 στην Πολιτική Οικονομία του ο Jean-Baptiste Say (1767-1832), θεωρούμενος ως ο πρώτος της σειράς των γάλλων κλασικών οικονομολόγων. Διετύπωσε τον περίφημο "νόμο του Say", κατά τον οποίο "η παραγωγή δημιουργεί αγορές. Τα προϊόντα αγοράζονται με τα προϊόντα... Όταν οι παραγωγοί είναι πολλοί και τα προϊόντα πολυάριθμα... τότε οι αγορές διαθέσεως θα είναι εύκολες, διαφοροποιημένες και διευρυμένες". Η προσφορά, λοιπόν, δημιουργεί και τη ζήτηση της. Ως φιλελεύθερος κατήγγειλε τον άνισο και άδικο ανταγωνισμό του δημοσίου τομέα στην οικονομία, υποστηρίζοντας τις ιδιωτικοποιήσεις. Διακεκομμένος μαθητής του ήταν ο Frederic Bastiat (1801-1850).

Η γαλλική επανάσταση του 1789 ήταν αποτέλεσμα των ιδεών, που από τον 17^ο αιώνα αμφισβητούσαν τη μοναρχία και υπεστήριζαν τα ατομικά δικαιώματα, την ελευθερία και την ισότητα. Κατήργησε τα προνόμια, τα μονοπώλια και τις συντεχνίες, αλλά τήρησε επιφυλακτική στάση στο εμπόριο, ίσως λόγω της πολυετούς εμπολέμου καταστάσεως.

Για την κατάργηση του προστατευτισμού ο F. Bastiat ίδρυσε το 1846 κίνηση πολιτών, κατά τα πρότυπα της αγγλικής League, αλλά χωρίς αποτέλεσμα. Την κατάργηση του προστατευτισμού απεφάσισε ο αυτοκράτορας (1852-1870) Ναπολέον ΙΙΙ (1818-1873), υπογράφοντας το 1860 την ονομαστή 2υνήκη Εμπορίου με την Αγγλία, με την οποία είχε συμμαχήσει και από την οποία επηρεάστηκε.

Η συμφωνία υπεγράφη στο Παρίσι στις 23 Ιανουαρίου 1860 και εγκρίθηκε από το αγγλικό κοινοβούλιο τον Μάρτιο, ενώ στη Γαλλία αρκούσε μόνη η υπογραφή του αυτοκράτορα, που είχε αυτό το δικαίωμα από το σύνταγμα του 1852.

Η Γαλλία κατήργησε τις απαγορεύσεις και τις αντικατέστησε με τελωνειακά δικαιώματα, όχι ανώτερα του 30% για μεγάλο αριθμό εμπορευμάτων.

Η Αγγλία δεσμεύθηκε να εισάγει κρασιά και άλλα προϊόντα με πολύ χαμηλά, δικαιώματα και γεωργικά και άλλα βιομηχανικά προϊόντα χωρίς δικαιώματα.

Ακολούθησαν και άλλες μεταρρυθμίσεις στη Γαλλία, όπως φορολογικές μειώσεις ή απαλλαγές σε πρώτες ύλες, ελευθερία στο εμπόριο σιτηρών (νόμος 15 Ιουνίου 1861), εμπορική απελευθέρωση των αποικιών, κατάργηση της ναυτιλιακής προστασίας (νόμος του 1866). Παρόμοιες συμφωνίες υπέγραψε η Γαλλία με το Βέλγιο (1861), την Ιταλία (1862), την Ελβετία, Ολλανδία, Σουηδία, Νορβηγία (1865).

Ο υπουργός εμπορίου Rouher της Γαλλίας κατά την παγκόσμια έκθεση Παρισίων τον 1862 έλεγε για τη συμφωνία Γαλλίας-Αγγλίας: *"αυτή η συνθήκη δεν ήταν μόνο μια εμπορική συμφωνία μεταξύ δύο κρατών. Ήταν ν) διακήρυξη, στο όνομα δύο μεγάλων κρατών, των αρχών της εμπορικής ελευθερίας... με προορισμό την αναζωογόνηση όλων των βιομηχανιών, την ενθάρρυνση της παραγωγής από όλους τους λαούς"* (Gamier, 719).

Η συμφωνία απέδωσε αξιόλογα αποτελέσματα, αλλά η ευνοϊκή επίδραση της ανεκόπη από τον γαλλογερμανικό πόλεμο του 1870. Το 1872, υπό τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας Thiers, ψηφίσθηκαν νέοι προστατευτικοί νόμοι (το κόστος της ήττας).

Η Γαλλία με νόμο του 1928 οργάνωσε την εμπορική προτίμηση μεταξύ μητροπόλεως και αποικιών. Στην αυτοκρατορική σύνοδο του 1934-1935 αποφασίστηκε η αντικατάσταση των όρων "αποικίες" και "αποικιακός" από τον όρο "υπερθαλάσσιος ή υπερπόντιος (outremer)". Οι εξαγωγές προς τις αποικίες από 19% στην περίοδο 1928-1930 ανεβαίνουν στο 30% κατά την περίοδο 1936-1938, ενώ οι εισαγωγές μεταξύ των δυο περιόδων κυμαίνονται από 12% σε 27% (Beaud. 249).

Στη δεκαετία του 1950 η Γαλλία ομονοεί με τη Γερμανία και προωθούν την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (1957), από την οποία αποκλείστηκε η Αγγλία μέχρι το 1973.

Γερμανία:

Η Γερμανία, όπως και η Ιταλία, ήταν διαιρεμένη σε πολλά πριγκιπάτα, όπου επικρατούσαν μονοπωλιακές εταιρείες και προστατευόμενες βιομηχανίες. Δεν υπήρχε όμως μια κεντρική ισχυρή δύναμη να επιβάλει ένα ενιαίο σύστημα σε όλα τα συγγενή κρατίδια.

Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα πλοίου με φορτίο ξυλείας που κινείται το 1685 επί του Έλβα, από τη Δρέσδη προς το Αμβούργο και πληρώνει ως φόρους και διόδια το ισότιμο των 9/10 της αξίας αγοράς του φορτίου, ενώ η διάρκεια του ταξιδιού τετραπλασιάζεται λόγω των τελωνειακών διατυπώσεων (Devon, 40).

Από τους γερμανούς καμεραλιστές αναφέρεται πρώτος ο Johann Becher, βιομήχανος, που έγραψε το 1668 τις "Ομιλίες για τα αίτια προόδου ή παρακμής των αυτοκρατοριών, πόλεων και δημοκρατιών"¹⁰.

Η Γερμανία ακολούθησε προστατευτική πολιτική στο εξωτερικό εμπόριο επιδιώκοντας την ανάπτυξη της βιομηχανίας της. Υπέρμαχος αυτής της πολιτικής, που θεωρείται κεφαλή της γερμανικής ιστορικής σχολής των οικονομολόγων, ήταν ο Friedrich List (1798-1846). Αγωνίσθηκε για την τελωνειακή ένωση (Zollverein = η επέκταση των προσωπικών τελωνειακών νόμων του 1816 και 1817 στα άλλα κρατίδια από το 1834 ως το 1852 και το 1871 με τη νομισματική ένωση) και τον παγγερμανισμό. Στο βιβλίο του "Εθνικό σύστημα πολιτικής οικονομίας" (1840) θεωρεί τον προστατευτισμό ως το καταλληλότερο για μια μεγάλη χώρα μεταβατικό σύστημα προς τη βιομηχανική ανάπτυξη και την ανεξαρτησία. Κατακρίνει τον φιλελευθερισμό του Adam Smith, τον οποίο θεωρεί επινόηση των προοδευμένων κρατών στη βιομηχανία, εμπόριο και ναυτιλία, για να διασφαλίζουν τα συμφέροντα τους, παρεμποδίζοντας την

10. βλέπε Rehm (1913) Erhenbergs Handbuch des Gesamten Handelsrecht , Stutgard .

ανάπτυξη των καθυστερημένων χωρών. Αναγνωρίζει ότι ο προστατευτισμός προκαλεί άνοδο των τιμών και την αποδέχεται ως το αναπόφευκτο τίμημα για την εθνική ανάπτυξη και ανεξαρτησία. Για τον F. List ο προστατευτισμός αποτελεί την παιδευτική οδό, που οδηγεί στις ελεύθερες συναλλαγές¹¹.

Η Γερμανία εισήλθε στην εποχή της βιομηχανικής επανάστασης μετά το 1850, δηλαδή σε μια εποχή που η Αγγλία αποτελούσε ήδη την πρώτη βιομηχανική δύναμη και η Γαλλία είχε πραγματοποιήσει σημαντική πρόοδο. Από το 1866 μειώθηκαν οι τελωνειακοί δασμοί, χωρίς βεβαίως να προσχωρήσει η χώρα στο σύστημα ελευθέρων συναλλαγών, ενώ από το 1870 η Zollverein διεκδικούσε από τη Γαλλία τη θέση του δευτέρου βιομηχανικού κράτους της Ευρώπης μετά την Αγγλία.

Στις 18 Ιανουαρίου 1871 στις Βερσαλλίες ανακηρύχθηκε αυτοκράτορας της Γερμανίας ο βασιλεύς της Πρωσίας Guillaurne I και η εθνική γερμανική ενοποίηση απετέλεσε γεγονός¹².

Η οικονομική κρίση που άρχισε το 1873 οδήγησε τον καγκελάριο (1871-1890) Otto Bismarck (1815-1898) στην ψήφιση, στις 12 Ιουλίου 1879, ενός νόμου με αυστηρούς τελωνειακούς φραγμούς στα εισαγόμενα βιομηχανικά προϊόντα. Ακολούθησαν οι νόμοι των ετών 1885 και 1887 που επέβαλαν υψηλούς δασμούς και στα γεωργικά προϊόντα. Το 1902 εφαρμόστηκε νέο τελωνειακό δασμολόγιο, πλέον επιλεκτικό, που επέτρεψε τη σύναψη εμπορικών συμφωνιών με τα γειτονικά κράτη στα αμέσως επόμενα έτη.

Από το 1883 και μέχρι το 1900, οπότε ολοκληρώθηκε ο αποικιακός καταμερισμός του πλανήτη, η Γερμανία επεδίωξε την απόκτηση αποικιών. Εντός της πρώτης τριετίας κυριαρχούσε στη ΝΔ Αφρική, το Καμερούν, το Κονγκό, τη Νέα Γουινέα, κ.α.

Το εξωτερικό εμπόριο της Γερμανίας άκμασε κυρίως από το 1890 με την πώληση γερμανικών βιομηχανικών προϊόντων. Η συνένωση των βιομηχανιών σε καρτέλ επέτρεπε την πραγματοποίηση υψηλότερων τιμών στο εσωτερικό και τις εξαγωγές με χαμηλότερες τιμές (Dumping). Η συνολική αξία των εξαγωγών από 2,5 δισ. μάρκα το 1872 ανέβηκε στα 10,1 δισ. μάρκα το 1913, ενώ κατά το αυτό έτος οι γερμανικές επενδύσεις στο εξωτερικό έφθαναν στα 30 δισ. μάρκα (Burgelin, 50)¹³.

11. βλέπε Raisch (1962) Abgrenzung des Handelsrechts vom Bürgerlichem Recht , Stutgard .

12. βλέπε Kelenbens (1956) Handwörterbuch der sozialwissenschaften , Stutgard

13. βλέπε Rehm (1913) Erhenbergs Handbuch des gesamten Handelsrecht

Άλλες ευρωπαϊκές χώρες:

Η **Ιταλία** κατά τον μεσαίωνα και μεταγενέστερα ήταν διαιρεμένη σε πολλά κρατίδια. Εξ αυτών τα κρατίδια -πολιτείες της Βενετίας-Γένοβας - Πίζας - Φλωρεντίας είχαν διακριθεί για τις επιδόσεις τους στο Διεθνές Εμπόριο, ενώ η Β. Ιταλία βρίσκεται υπό την κυριαρχία της Αυστρίας.

Από τους συγγραφείς με επιρροή στην πορεία των κρατών και του εμπορίου τους, εκτός από τον Μακιαβέλι, μνημονεύεται ο Giovanni Bolero συντάκτης των έργων "Αιτίες μεγαλείου και θαυμασμού της πολιτείας" (Cause della grandezza e magnificenza della Citta - 1588) και "Αιτίες υπάρξεως του κράτους" (Ragione di Stato - 1589). Θεωρεί ότι το μεγαλείο της πολιτείας εξαρτάται από την έκταση και την περιουσία (rossanza) των πολιτών. Συνιστά στον πρίγκιπα να ενθαρρύνει την αύξηση του πληθυσμού με την προώθηση της γεωργίας και προ παντός της βιομηχανίας. *"Ο πρίγκιπας που θέλει ν' αυξηθεί ο πληθυσμός τον κράτους οφείλει να εισαγάγει μεγάλη ποικιλία βιομηχανιών και επαγγελμάτων... Προ πάντων οφείλει ν' απαγορευθεί την εξαγωγή των πρώτων υλών, διότι μαζί τους αναχωρούν και οι εργάτες, ενώ το εμπόριο των μεταποιημένων πραγμάτων απασχολεί περισσότερα άτομα από το εμπόριο των πρώτων υλών"* (Vialatoux, 81 -82).

Μνημονεύεται επίσης ο Antonio Serra, που δημοσίευσε το 1613 ένα βιβλίο με τίτλο "Περί των αιτίων αφθονίας χρυσού και αργύρου στις χώρες χωρίς μεταλλεία". Σ' αυτά υπεδείκνυε την ανάπτυξη της βιομηχανίας και του εξωτερικού εμπορίου στην Ιταλία, Αγγλία και Γαλλία, ώστε να φθάσουν στο επίπεδο της Ισπανίας, η οποία αντλούσε θησαυρούς από το Νέο Κόσμο¹⁴.

Το **Βέλγιο** υπήρξε η χώρα αιωνίων διαμαχών. Υπό ισπανική κατοχή επί δύο αιώνες, πέρασε το 1713 υπό αυστριακό έλεγχο, για να καταληφθεί το 1792 από τη Γαλλία και να αποτελέσει ενιαίο κράτος με την Ολλανδία από το 1815 μέχρι το 1839 οπότε ανεξαρτητοποιήθηκε.

Σχετικώς νέα χώρα το Βέλγιο απέκτησε αποικίες (Κονγκό) και διαδέχθηκε στον 20^ο αιώνα τη Γερμανία στις κτήσεις της ανατολικής Αφρικής (Rouanda. Ouroundi) με βάση διεθνείς συνθήκες. Ονομαστό εμπορικό κέντρο από αιώνων υπήρξε η πόλη της Αμβέρσας, όπου το 1531 ιδρύθηκε το πρώτο χρηματιστήριο εμπορευμάτων στον κόσμο. Η

πόλη δέχεται την εγκατάσταση των ξένων εμπόρων σε βάση ισότητας με τους γηγενείς μέχρι τον ολλανδο-ισπανικό πόλεμο του 1647, οπότε το ¹⁵

14. βλέπε Γεωργακόπουλου (1984) εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου

15. βλέπε Δασκάλου (1995) Διεθνές εμπόριο , Αθήνα .

λιμάνι της Αμβέρσας έκλεισε στους ξένους και τη θέση του πήρε το λιμάνι του Άμστερνταμ .

Το βασίλειο της **Σουηδίας** εξελίχθηκε κατά τον 17^ο αιώνα σε ευρωπαϊκή δύναμη και επεδίωξε την κατάκτηση αποικιών (Delaware - ΗΠΑ). Ενίσχυσε τη ναυτιλία και το εμπόριο με προστατευτικά μέτρα της εγχωρίου βιομηχανίας. Παρά το φαινόμενο θετικό εμπορικό ισοζύγιο, σημαντικό τμήμα των κερδών κατέβαλαν στους ολλανδούς συμμετόχους της μεταλλοβιομηχανίας, γεγονός που εξανάγκασε στην αφαίρεση του μονοπωλίου από τους ολλανδούς¹⁶ .

Ο μερκαντισμός επεκτάθηκε στη **Ρωσία** από τα μέσα του 17^{ου} αιώνα, αλλά έλαβε σημαντική βαρύτητα στην περίοδο των Μεγάλου Πέτρου (1672-1725). Ενισχύθηκε η βιομηχανία, ελήφθησαν προστατευτικά μέτρα με το δασμολόγιο του 1724 και συνδέθηκαν τα δύο ποτάμια Βόλγας και Νέβας, ώστε να επικοινωνεί το κέντρο της χώρας με τη Βαλτική. Γενικά, ο μερκαντισμός στη Ρωσία συνδέεται με την προσπάθεια συγκροτήσεως και εκσυγχρονισμού ενός μεγάλου κράτους¹⁷ .

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής:

Στο μελλοντικό κράτος των ΗΠΑ, ύστερα από πολλούς εμπολέμους ανταγωνισμούς μεταξύ των ευρωπαϊκών αποικιοκρατών, επικρατεί η Αγγλία. Τα αυστηρά μέτρα ελέγχου του εμπορίου της Β. Αμερικής από το 1764 και το χαρτόσημο (Stamp Act) που επεβλήθη από το 1765 στις δικαστικές πράξεις, εμπορικές συμβάσεις, εφημερίδες και τραπουλόχαρτα θεωρήθηκαν από τους άγγλο-αμερικανούς ως περιοριστικά της ατομικής ελευθερίας. Η σύσταση ομάδων διαμαρτυρίας, με την επωνυμία Sons of Liberty, πύκνωσε και τον Οκτώβριο 1765 συνήλθαν σε σύσκεψη στη Νέα Υόρκη αντιπρόσωποι 9 αποικιών. Επετεύχθη η ανάκληση του νόμου χαρτοσήμου. Η αυτοπεποίθηση, αλλά και η δυσαρέσκεια έναντι της μητροπόλεως άρχισαν να μεγαλώνουν, Στις 5 Σεπτεμβρίου 1774 πραγματοποιήθηκε η πρώτη γενική συνέλευση 55 αντιπροσώπων όλων των αποικιών (πλην της Γεωργίας), όπου προτάθηκε η προετοιμασία μιας δηλώσεως δικαιωμάτων (Declaration of Rights). Το σχέδιο της δηλώσεως συντεταγμένο από τον Jefferson. έγινε αποδεκτό στις 4 Ιουλίου 1776 και έτσι 13 αποικίες αυτοανακηρύχθηκαν ανεξάρτητες, συγκροτώντας τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής¹⁸ .

16. βλέπε Καραβάς (1962) εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου .

17. βλέπε Μορφοβασίλης (1991) Διεθνές εμπόριο σύγχρονη εκδοτική

18. βλέπε Τσιριντάνης (1962) Στοιχεία .

Στον πόλεμο κατά των Άγγλων για την ανεξαρτησία, που άρχισε με τα γεγονότα της 18 Απριλίου 1775 στο Lexington, βοήθησαν για

ευνόητους λόγους, κυρίως η Γαλλία, η Ισπανία και η Ολλανδία. Η ειρήνη αποκαταστάθηκε μετά την αμερικανό-γαλλική νίκη επί της αγγλικής στρατιάς στο Yorktown, στις 19 Οκτωβρίου 1781. Η Γαλλία αναγνώρισε το νέο κράτος το 1778 και η Αγγλία το 1785. Οι ΗΠΑ από την εποχή της ανεξαρτητοποίησής τους εφάρμοσαν τον προστατευτισμό. Υπεστήριζαν την εγχώρια βιομηχανική παραγωγή δια των δασμών και προώθησαν τις εξαγωγές με επιδοτήσεις. Άλλωστε, η κυρία αιτία του απελευθερωτικού αγώνα τους ήταν η απόκτηση της αυτοδυναμίας στην παραγωγή, αφού οι αποικιοκράτες δεν επέτρεπαν ούτε την επιτόπιο παραγωγή πετάλων για τα άλογα (Gide, 343). Στις ΗΠΑ, έγραφε ο F. Bastiat, υπάρχουν δύο προβλήματα που θέτουν σε κίνδυνο την πολιτική τάξη: Η δουλεία και οι δασμοί. Η δουλεία κατέληξε στον εμφύλιο πόλεμο το 1861, ενώ από το 1846 άρχισε με βραδύ ρυθμό η υιοθέτηση μέτρων προς διευκόλυνση των ελευθέρων συναλλαγών.

Μετά τον εμφύλιο πόλεμο ο ελεγκτής του Δημοσίου Ταμείου των ΗΠΑ Lawrence έλεγε: " *Με το δασμολόγιο μας πληροφορούμε τον ξένο κατασκευαστή ότι μπορεί να εισαγάγει τα προϊόντα του, αλλά πληρώνοντας αυτό το προνόμιο. Αναγκάζεται έτσι να μειώσει τις τιμές και τα κέρδη του και να συμβάλει στο σχηματισμό πόρων, που μας επιτρέπουν να εξοφλήσουμε το δημόσιο χρέος και να πληρώνουμε τις συντάξεις στους ακρωτηριασμένους ή τραυματισμένους κατά τον εμφύλιο πόλεμο στρατιώτες μας. Αυτό αποτελεί διανεμητική δικαιοσύνη, διότι έτσι εξαναγκάζουμε την Αγγλία και τη Γαλλία ν' αναλάβουν ένα μέρος των δαπανών της εξεγέρσεως, που κακοπροαίρετα ενθάρρυναν*" (Παράθεση σε υποσημείωση από Gide, σελ. 353).

Με τον τερματισμό του Α' παγκοσμίου πολέμου οι ΗΠΑ αναδείχτηκαν σε πρώτη παγκόσμια δύναμη. Το 1922 οι ΗΠΑ παίρνουν μέτρα κατά της εισαγωγής των αλλοδαπών προϊόντων. Νέα προστατευτικά μέτρα το 1930 με την ψήφιση του δασμολογίου Hawley-Smoot και το 1934 με την έναρξη εφαρμογής της Reciprocal Trade Agreements Act. Πρόκειται για πράξη εφαρμογής μεταξύ κρατών της αρχής της αμοιβαιότητας στη μείωση των τελωνειακών δασμών¹⁹.

19. βλέπε Alfred Marshall (1879) the Pure theory of foreign trade .
(1890) the Principles of economics .
(1919) industry and trade .
(1923) Money Credit and commerce

Ιαπωνία:

Η Ιαπωνία οφείλει την ταχεία οικονομική ανάπτυξη της κυρίως στην εργατικότητα του πληθυσμού της, αφού στερείται εγχωρίων πηγών πρώτων υλών.

Στην περίοδο 1880-1900 το κράτος ίδρυσε σειρά νέων βιομηχανιών και τις παρέδωσε σε δυναμικούς επιχειρηματίες που ήταν πρόθυμοι ν' αναλάβουν τις διαχειριστικές ευθύνες και τους κινδύνους²⁰.

Εντός 60 ετών (1880-1940) έφθασε στην (ώριμη οικονομική ανάπτυξη. (Rostow, 86-87).

20. βλέπε Δασκάλου (1995) Διεθνές εμπόριο , Αθήνα .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

2.1 Το διεθνές εμπορικό επιμελητήριο.

Το Διεθνές Εμπορικά Επιμελητήριο (=Chambre du Commerce International-CCI, International Chamber of Commerce-ICC) ιδρύθηκε το 1919 και εδρεύει στο Παρίσι.. Είναι μη κυβερνητικός διεθνής οργανισμός με μέλη δεκάδες χιλιάδες ιδιωτικών επιχειρήσεων από 123 χώρες. Σκοποί του είναι:

- Η εκπροσώπηση σε εθνικό και διεθνές επίπεδο της παγκόσμιας επιχειρηματικής κοινότητας.
- Η προώθηση του παγκοσμίου εμπορίου και των επενδύσεων στη βάση του ελευθέρου και εντίμου ανταγωνισμού.

- Η εναρμόνιση των εμπορικών πρακτικών στις εισαγωγές και εξαγωγές.
- Η παροχή πρακτικών υπηρεσιών στον επιχειρηματικό κόσμο, η καθιέρωση διεθνούς ορολογίας, η έκδοση χρησίων στις συναλλαγές οδηγίων κ.ο.κ.

Διοικητικά όργανα του είναι το Συμβούλιο που απαρτίζεται από τους αντιπροσώπους των εθνικών επιτροπών, (έχουν συσταθεί περίπου 60 μέχρι το 1994- η ελληνική ιδρύθηκε το 1926), στις οποίες συγκεντρώνονται οι επιχειρήσεις μέλη και η Διοικούσα Επιτροπή (21 μέλη). Η Διεθνής Γραμματεία περιλαμβάνει τις διοικητικές υπηρεσίες και εξυπηρετεί τη λειτουργία πλέον των 90 ειδικών επιτροπών και ομάδων εργασίας που συγκροτούνται από εθνικούς αντιπροσώπους και εμπειρογνώμονες . Ως αυτόνομες υπηρεσίες του ΔΕΕ λειτουργούν:

- Το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο (Paris)
- Το Διεθνές Κέντρο Πραγματογνωμοσύνης (Paris)
- Το Ινστιτούτο Διεθνούς Επιχειρηματικής Νομοθεσίας και Πρακτικής (Paris)
- Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Επιχειρήσεων για το Περιβάλλον (Paris)
- Το Διεθνές Γραφείο των Εμπορικών Επιμελητηρίων (Paris)
- Το Γραφείο Διεθνούς Ναυτιλίας (London)
- Το Κέντρο Ναυτιλιακής Συνεργασίας (London)
- Η Διεθνής Οργάνωση Ναυτιλιακής Διαιτησίας (London)
- Το Γραφείο Πληροφοριών κατά της Παραχαράξεως (London)
- Το Γραφείο Εμπορικών Αδικημάτων (London).

2.2 Οι κανόνες Incoterms.

Το έτος 1936 το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΔΕΕ) δημοσίευσε μια σειρά διεθνών κανόνων , με σκοπό την προαιρετική καθιέρωση τους από τους επιχειρηματίες κατά τις διεθνείς συναλλαγές τους (επί εμπορευμάτων), ώστε, με την ομοιόμορφη ερμηνεία των βασικών εμπορικών όρων, να αποφεύγονται οι παρανοήσεις, αμφισβητήσεις και δαπανηρές δικαστικές προσφυγές. Είναι φυσικό στο Διεθνές Εμπόριο να προκαλούνται συχνές προστριβές, όταν οι συναλλασσόμενοι δεν γνωρίζουν τις εκατέρωθεν εμπορικές συνήθειες και δεν ομιλούν την ίδια γλώσσα. Αυτή η κατάληξη όμως πρέπει να περιορισθεί στο ελάχιστο και οι διεθνείς συναλλαγές να ολοκληρώνονται με αμοιβαία ικανοποίηση και με αποκατάσταση σχέσεων εμπιστοσύνης, ώστε να επαναλαμβάνονται οι συναλλαγές με λιγότερες επιφυλάξεις.

Οι κυριότερες δυσκολίες των διεθνώς συναλλασσομένων οφείλονται στις διαφορές των εθνικών νομοθεσιών σχετικά με τα συμβόλαια, στην έλλειψη επαρκούς πληροφόρησης υπό συνθήκες συνήθως στενών χρονικών περιθωρίων και στις, κατά συνέπεια, διαφορετικές απόψεις και ερμηνείες. Και ενώ οι συμφωνίες επιβάλλεται να οριστικοποιούνται σε πολύ σύντομα χρονικά διαστήματα (μερικές ώρες ή ημέρες), η απεμπλοκή απαιτεί μερικά έτη και σημαντικές δαπάνες.

Ειδικότερα, με τους κανόνες, που προέκυψαν ύστερα, από πολυετή εργασία πολλών εμπειρών προσώπων και διατυπώθηκαν με επιμελημένη

ουδετερότητα και αντικειμενικότητα, καθορίζονται οι αμοιβαίες υποχρεώσεις αγοραστή και πωλητή. Με σαφήνεια οροθετούνται η μεταβίβαση των κινδύνων και η ανάληψη των δαπανών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

Οι κανόνες γνωστοί ως Incoterms προσαρμόστηκαν με διαδοχικές τροποποιήσεις και προσθήκες κατά τα έτη 1953-1967-1976-1980 και 1990. Οι τελευταίοι τέθηκαν σε ισχύ από 1^{ης} Ιουλίου 1990. Η χρησιμοποίησή τους στα συμβόλαια γίνεται με αναφορά στη συντομογραφική, κωδικοποιημένη μορφή τους, συνοδευόμενη από το έτος δημοσίευσής τους, ώστε να συνδυάζεται με το συμβόλαιο η πλήρης ανάπτυξη του κανόνα (π.χ. CIF Incoterm ICC 1990).

Υπενθυμίζεται η προαιρετική χρήση των κανόνων από τους συμβαλλομένους, δηλαδή αυτοί που έχουν τη δυνατότητα να συντάσσουν τα συμβόλαιά τους με τις προσθήκες και παραλλαγές που επιθυμούν. Με τη χρήση όμως των Incoterms υπό την κωδικοποιημένη μορφή τους, συνοδευόμενη από το έτος ενάρξεως ισχύος, το συμβόλαιο επεκτείνεται και διέπεται από το πλήρες περιεχόμενό τους.

Η ΕΟΚ, με τον κανονισμό 2215/90 (ΕΕΕΚ L2G2/31.7.1990) τροποποίησε σειρά παλαιότερων κανονισμών της, ώστε να χρησιμοποιούνται στα κοινοτικά έντυπα διασαφήσεων κ.ά. οι νέοι Incoterms που τέθηκαν σε ισχύ από 1.7.1990.

Σημειώνεται τέλος ότι, εκτός από τους Incoterms, υπάρχουν και οι ακόλουθες ομάδες τυποποιημένων εμπορικών όρων, που χρησιμοποιούνται από διάφορες χώρες:

- Οι Αμερικανικές Διατάξεις Εξωτερικού Εμπορίου (The American Foreign Trade Definitions) που διατυπώθηκαν το 1919 και αναθεωρήθηκαν το 1941.
- Οι κανόνες της Βαρσοβίας και της Οξφόρδης (The Rules of Warsaw and Oxford), που προτάθηκαν το 1932 από την Ένωση Διεθνούς Δικαίου.
- Οι γενικές διατάξεις για την παράδοση των εμπορευμάτων (The General Conditions for the Delivery of Merchandise), που υιοθετήθηκαν το 1968 από την COMECON και αναθεωρήθηκαν το 1976.
- Οι Combiterms, που προτάθηκαν το 1969 κυρίως για την κάλυψη μεταφερομένων εμπορευμάτων σε μικρές σχετικά ποσότητες.

Οι σχετικές με το εμπόριο οργανώσεις των Ηνωμένων Εθνών, που υπεστήριζαν την εφαρμογή των Αμερικανικών Διατάξεων Εξωτερικού Εμπορίου, υιοθέτησαν την αναθεωρημένη έκδοση των Incoterms 1980. Παρόμοια κίνηση προσαρμογής έγινε και για τους Combiterms και έτσι φαίνεται ότι οι Incoterms βρίσκουν παγκόσμια απήχηση.

2.3 Ορισμός.

Εμπορικό δίκαιο είναι το ειδικό ιδιωτικό δίκαιο των εμπορικών πράξεων και των εμπόρων²¹.

Μόνο η ρύθμιση των διαμεσολαβητικών επαγγελμάτων και διαμεσολαβητικών εννόμων σχέσεων και προσώπων, της οικονομίας και μόνο αν γίνεται με κανόνες δικαίου διαφορετικούς από το υπόλοιπο ιδιωτικό δίκαιο είναι εμπορικό δίκαιο. Ειδικότερα :

α. Ρυθμίζονται τόσο έννομες σχέσεις όσο και πρόσωπα. Το εμπορικό είναι δίκαιο και εννόμων σχέσεων και προσώπων.

21. βλέπε Γεωργακόπουλου Α. Ν. (1984) εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου.

β. Η ρύθμιση είναι άλλοτε ομοιόμορφη όλων των εμπορικών εννόμων σχέσεων και όλων των εμπόρων άλλοτε διαφοροποιημένη ορισμένων εμπορικών εννόμων σχέσεων και ορισμένων εμπόρων.

γ. Το ίδιο το εμπορικό δίκαιο ορίζει ποια έννομη σχέση είναι διαμεσολαβητική, και ρυθμίζεται από τους κανόνες του. Ο ορισμός αυτός γίνεται ονομάζοντας τη σχέση αυτή < εμπορική πράξη >.

δ. Το εμπορικό δίκαιο αποτελείται από κανόνες κοινού, όχι συνταγματικού νομοθέτη. Η θεωρία των πηγών του δεν παρουσιάζει ειδικά προβλήματα.

ε. Το εμπορικό δίκαιο είναι εθνικό, κρατικό δίκαιο. Δεν είναι αυτό δημιουργούμενη νομική πρακτική της οικονομίας, όπως το δίκαιο των διεθνών εμπορικών συναλλαγών, που περιλαμβάνεται στις ίδιες τις συμβάσεις και καταχρηστικά ονομάζεται δίκαιο. Άλλο είναι το ζήτημα ότι η εμπορική πρακτική, εθνική και διεθνής, είναι σημαντική. Η σημασία της όμως είναι σημασία συναλλακτικής συνήθειας, όχι κανόνα δικαίου²².

2.4 Ειδικότητα.

A. Η ρύθμιση είναι διπλά ειδική, τόσο στο περιεχόμενο των κανόνων, όσο και στο περιεχόμενο των πραγματικών περιστατικών. Οι κανόνες του εμπορικού δικαίου διαφέρουν από τους κανόνες του αστικού δικαίου, γιατί τα πραγματικά περιστατικά τους διαφέρουν από τα πραγματικά περιστατικά του αστικού δικαίου.

B. Η ειδικότητα του εμπορικού δικαίου σημαίνει ότι τα κενά του συμπληρώνονται από το αστικό δίκαιο, εκτός αν υπάρχει βούληση του νομοθέτη του εμπορικού δικαίου να παραμείνουν τα κενά αυτά ασυμπλήρωτα από το αστικό, για να συμπληρωθούν με επέκταση η αναλογία διατάξεων εμπορικού δικαίου²³.

Γ. Ειδοποιός διαφορά των πραγματικών περιστατικών του εμπορικού από τα περιστατικά – πρόσωπα και σχέσεις – του αστικού δικαίου είναι η οικονομική τους λειτουργία. Η οικονομική λειτουργία των περιστατικών του εμπορικού δικαίου είναι η διαμεσολάβηση στην κυκλοφορία των οικονομικών αγαθών, υλικών και άυλων²⁴.

Οικονομική λειτουργία των περιστατικών του εμπορικού δικαίου δεν είναι η επιδίωξη η πραγματοποίηση κέρδους. Κέρδος μπορεί να χαρακτηρίζει και μη εμπορικές οικονομίες η να λείπει σε εμπορικές δραστηριότητες.

22. βλέπε Τσιριντάνης ,(1962) στοιχεία

23. βλέπε Καραβάς, (1962) εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου.

24. βλέπε Γεωργακόπουλου Α. Ν.(1984) εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου.

Δ. Η διαμεσολαβητική οικονομική λειτουργία διαφοροποιεί το εμπορικό από το αστικό δίκαιο ως υπερκείμενη έννοια γένους και από το δίκαιο της παραγωγής ως νομοταγή έννοια είδους²⁵.

Το δίκαιο της παραγωγής, υλικής και άυλης είναι – με το εμπορικό – το άλλο μεγάλο ειδικό τμήμα του ιδιωτικού δικαίου και ρυθμίζει τις παραγωγικές έννομες σχέσεις και τα παραγωγικά επαγγέλματα, δηλαδή την αγροτική, την κτηνοτροφική και την αλιευτική παραγωγή (γεωργικό δίκαιο) , τη μεταλλευτική, λατομική και εξορυκτική φυσικών πόρων παραγωγή (μεταλλευτικό δίκαιο) , την πνευματική παραγωγή (δίκαιο πνευματικής ιδιοκτησίας) και την παραγωγή μη εμπορικών υπηρεσιών (δίκαιο ελευθερίων επιστημονικών επαγγελμάτων).

25. βλέπε Raisch, (1962) Abgrenzung des handelsrechts vom bürgerlichen Recht, Στουτγάρδη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

3.1 Τι είναι το προστατευτικό σύστημα.

Προστατευτικό σύστημα ή απλώς προστατευτισμός είναι το σύνολο των περιορισμών ενός τελωνειακού καθεστώτος που εφαρμόζει

μια χώρα δια να ελέγχει και να παρεμποδίζει την εισαγωγή ξένων προϊόντων. Ο ακραίος προστατευτισμός επιδιώκει να ευνοήσει την ανάπτυξη της εθνικής παραγωγής σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων, υπό συνθήκες απουσίας του ξένου ανταγωνισμού. Στην περίπτωση αυτή η προστατευόμενη εθνική οικονομία αγγίζει τα όρια της κλειστής οικονομίας, που επιδιώκει πλήρη αυτάρκεια σε όλα τα προϊόντα.

Οι περιορισμοί του τελωνιακού καθεστώτος είναι ποικίλων μορφών. Αρχίζουν από την επιβολή κλιμακωμένων δασμών και ποσοτικών περιορισμών, που συνήθως σχετίζονται με ειδικές συμφωνίες, για να φθάσουν μέχρι την ολοσχερή απαγόρευση των εισαγωγών. Αναγκαίο συμπλήρωμα αυτού του καθεστώτος είναι τα μέτρα ενθαρρύνσεως των εξαγωγών των εγχωρίων προϊόντων. Είναι ευνόητο ότι η προσφυγή στο μέτρο της απλής απαγορεύσεως των εισαγωγών γίνεται με φειδώ και σε έκτακτες περιπτώσεις, ώστε ν' αποφεύγονται τα αντίποινα.

Σημειώνεται ότι το προστατευτικό σύστημα συνδέεται ως δίδυμος αδελφός προς το φιλελεύθερο σύστημα και η μελέτη του ενός απαιτεί πυκνές αναφορές στο άλλο. Για παιδαγωγικούς λόγους κρίθηκε σκόπιμη η ανάπτυξη τους σε χωριστά κεφάλαια, όπως συνέβη και με τον мерκαντλισμό, παρά τις πολλές ομοιότητες του με τον προστατευτισμό.

3.2 Ιστορικά στοιχεία για τον προστατευτισμό.

Ο προστατευτισμός, ως θεωρία και ως πρακτική, έχει μακράν ιστορία. Είναι το πρώτο καταφύγιο των λαών και των κυβερνήσεων τους που καταδιώκονται από τα πιεστικά προβλήματα της επιβιώσεως. Αποτελεί πρακτικό βήμα αμέσου φαινομενικής ωφελείας (κοινωνικός αντίκτυπος) έναντι των υποσχέσεων των θεωριών περί ελευθερίας του Διεθνούς Εμπορίου για γενική ευημερία στο μέλλον. Ως κοινό και πολυσύχναστο καταφύγιο ο προστατευτισμός είναι ευνόητο ότι δεν παρέχει πλήρη ασφάλεια και ότι μπορεί να οδηγήσει στα αντίμετρα και στις συγκρούσεις ή και ένοπλες συρράξεις.

Ο προσανατολισμός των κρατών προς τον προστατευτισμό αποδείχθηκε αναπόφευκτος σε περιόδους κρίσεων. Η τάση αυτή επιβεβαιώθηκε κατά την μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων κρίση και παρά τις προσπάθειες περιορισμού μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο ο προστατευτισμός παραμένει ένα ισχυρό όπλο στην ημερησία διάταξη της συγχρόνου διεθνούς πραγματικότητας²⁶.

Η.Π.Α., Ευρώπη, Ιαπωνία κ.ά. εκτρέπονται σχετικά εύκολα προς τη λήψη προστατευτικών μέτρων, ενώ προς τα άλλα κράτη και ιδιαιτέρως προς τις αναπτυσσόμενες χώρες υποδεικνύουν την πλήρη ελευθερία των συναλλαγών.

Κορυφαίο παράδειγμα αναθερμάνσεως του προστατευτισμού στην πρόσφατη ιστορία αποτελέσαν τα εθνικά μέτρα λόγω της πετρελαϊκής κρίσεως του 1973. Παρά τους αλληπάλληλους κύκλους εμπορικών διαπραγματεύσεων και τον ουσιαστικό περιορισμό των τελωνειακών δασμών ο έντονος προστατευτισμός των κρατών δεν εξέλιπε και αυτό αποδεικνύεται από τη δυσχέρεια ολοκληρώσεως των διαπραγματεύσεων του προσφάτου κύκλου της Ουρουγουάης (1986-1993).

Στη σύγχρονη διεθνή εμπορική πρακτική ο προστατευτισμός απέκτησε διπλωματικό προσωπίδιο, μη στηριζόμενος πλέον αποφασιστικά στο ύψος των δασμών. Σειρά άλλων μέτρων έχουν ως αποτέλεσμα την

διαπερατότητα των εθνικών αγορών πλουσίων χωρών από τα προϊόντα τρίτων χωρών. Αυτόν τον προστατευτισμό επιδιώκουν ν' αποδιοργανώσουν οι σύγχρονες πολυμερείς διαπραγματεύσεις, που για να φθάσουν σε κάποιο αποτέλεσμα, πρέπει να προηγηθούν διμερείς συμφωνίες μεταξύ των ισχυρών κρατών (Η.Π.Α.- Ε.Ο.Κ.- Ιαπωνία)²⁷ .

Ένα οχυρό του προστατευτισμού αποδείχθηκε η άμεση ανάμιξη των κρατών στην παραγωγική διαδικασία, ανάμιξη που συχνά λάμβανε μονοπωλιακές διαστάσεις. Αυτή η πτυχή καταπολεμείται συστηματικά από το 1980 και εντεύθεν με την απαγκίστρωση των κρατών από τα καθήκοντα βιομηχανού και εμπόρου (αποκρατικοποιήσεις – ιδιωτικοποιήσεις).

3.3 Κριτική του προστατευτισμού.

Η παρεχόμενη προστασία των εγχωρίων κλάδων παραγωγής μέσω του τελωνειακού συστήματος ποικίλλει σε έκταση και σε βάθος, εξαρτώμενη από πλήθος παραγόντων. Αναπόφευκτα θα υπάρχουν κλάδοι παραγωγής περισσότερο προστατευόμενοι από άλλους.

Με την προστασία κάποιων κλάδων της εγχωρίου βιομηχανίας, αντί της αναπτύξεως, κατά κανόνα, επέρχονται μακροπροθέσμως τα αντίθετα αποτελέσματα. Ο προστατευόμενος κλάδος αντλεί καθ'

26. βλέπε Μπαχαρόπουλος Ε. (1991) Συναλλάγμα , Αθήνα .

27. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος

υπέρβαση πόρους από την εθνική οικονομία, στερώντας τους από άλλους κλάδους, ενώ, με τα ακριβά προϊόντα του, θίγονται οι εγχώριοι καταναλωτές και επί πλέον, για λόγους οικονομίας καθηλώνονται οι αποδοχές των εργαζομένων. Από τις συνθήκες μονοπωλίου, που επικρατούν, ο μόνος ωφελημένος είναι ο βιομήχανος, ο οποίος "*κοιμάται ήρεμος στο μαξιλάρι των δασμών*" (Gamier, 454). Γενικά, ο προστατευτισμός μεταφράζεται σε ωφέλεια περιορισμένου αριθμού πολιτών, ενώ η πλειοψηφία τους υφίσταται τις αρνητικές συνέπειες του. Το επιχείρημα της προσωρινής προστασίας δεν ευσταθεί, διότι, κατά κανόνα, μετατρέπεται σε προστασία διαρκείας, αφού θα έχουν εν τω μεταξύ ισχυροποιηθεί τα ενδιαφερόμενα συμφέροντα. Όστε η προστασία αποδεικνύεται ένα κακό κίνητρο. Υπάρχουν όμως πάντοτε οι υπέρμαχοι και οι κατήγοροι των μέτρων προστατευτισμού.

Ο προστατευτισμός συγκεντρώνει πολλούς υποστηρικτές, διότι ο μηχανισμός του κατανοείται εύκολα και διότι θεωρείται ως φυσιολογικό δικαίωμα στην περίπτωση εμφανίσεως των δυσκολιών. Πράγματι, είναι έμφυτος η τάση αναζητήσεως των αιτίων των δυσχερειών στο περιβάλλον, στους άλλους, ενώ βραδύνει και δυσανασχετεί η στροφή προς την αυτοκριτική.

Συνδικάτα και επιχειρηματίες πιέζουν τις κυβερνήσεις για εφαρμογή προστατευτικών μέτρων. Στην πράξη, είναι δύσκολο να ευρεθεί ένας επιχειρηματίας που να μην είναι υπέρμαχος της ελευθερίας των συναλλαγών. Όταν όμως απειλούνται ο τομέας του ή ειδικότερα η επιχείρησή του, τότε μετατρέπεται σε ένθερμο υποστηρικτή του προστατευτισμού . Πάντοτε μεταξύ των θεωρητικών αρχών και της λήψεως των πρακτικών μέτρων υπάρχει διαφορά αντιλήψεων στα άτομα, στις επιχειρήσεις και στα κράτη. Μερικές φορές βεβαίως η κρίση

αποτελεί το πρόσχημα και τα ισχυρά εμποροβιομηχανικά συμφέροντα επιζητούν τη δασμολογική προστασία, διότι αντλούν προσωπικά οφέλη, αδιαφορώντας για τις ευρύτερες επιπτώσεις.

Στην απειλή από τα ξένα προϊόντα αντιτάσσεται η άμυνα της απαγορεύσεως εισαγωγής τους. Πρόκειται για την αμεσότερη διέξοδο, που γίνεται εύκολα αποδεκτή από το ευρύ κοινό, λόγω της ελλείψεως γνώσεων περί τα οικονομικά, αλλά και λόγω της σχετικής προπαγάνδας για κινδύνους στην εθνική ανεξαρτησία, αύξηση της ανεργίας κ.λ.π.

Ο προστατευτισμός φαίνεται να προσφέρει άμεση ανακούφιση από το πρόβλημα και σ' αυτή τη φάση δεν αναλογίζεται κανείς για την ενδεχομένη μακροπρόθεσμη υποθήκευση της ανταγωνιστικότητας. Άλλωστε υπάρχει γενική ανεκτικότητα, αφού ποτέ δεν εκριζώθηκε πλήρως ο προστατευτισμός. Ενδιαφέρει όμως να εξετάζεται μήπως η παράταση του προστατευτισμού καταλήγει μακροπρόθεσμα σε δαπανηρότερη επιλογή από την έγκαιρη αναδιάρθρωση των προβληματικών τομέων με επιδότηση των ανέργων σε συνδυασμό με προγράμματα στροφής προς άλλους τομείς .

Οι υπέρμαχοι του προστατευτισμού υποστηρίζουν ότι:

- Στο Διεθνές Εμπόριο κυριαρχεί η λογική του πλέον ισχυρού, που μπορεί να οδηγήσει στη διαρκή εξάρτηση ή και στην εξαφάνιση των αδυνάτων. Δεν υπάρχει ίση μεταχείριση όπως π.χ. στην πάλη αντιπαρατάσσονται αθλητές του ίδιου βάρους.
- Η ποικιλία στην εγχώρια παραγωγή είναι στοιχείο δυναμισμού μιας χώρας και εξυπηρετεί την εθνική ασφάλεια.
- Οι εισαγωγές απορροφούν τον εγχώριο πλούτο και, χρεώνοντας τη χώρα, την υποβάλλουν σε εξάρτηση διαρκείας από τους δανειστές.
- Οι τελωνειακοί δασμοί αποφέρουν έσοδα στη χώρα, πέραν της προστασίας της εγχωρίου βιομηχανίας. Στην περίπτωση καταβολής των δασμών από τον εξαγωγέα, όταν υπάρχει περιθώριο στο κοστολόγιο του και επιθυμεί τη διατήρηση του μεριδίου της αγοράς, ωφελείται διπλά η εθνική οικονομία (κρατικό ταμείο και καταναλωτές). Αυτή η περίπτωση όμως δεν μπορεί να εκδηλωθεί παρά μόνον σε μεγάλες χώρες με σημαντική εσωτερική αγορά. Ο δασμός αυτός αποκλήθηκε από πολλούς επιστημονικούς δασμός.

Η αντίκρουση των επιχειρημάτων των υποστηρικτών του προστατευτισμού είναι σχετικώς εύκολη, αφού γίνονται αποδεκτές, κατόπιν διερευνήσεως ορισμένες εξαιρέσεις και όχι ο κανόνας:

- Η επιβολή των δασμών επιφέρει αντίμετρα από τις ανταγωνίστριες χώρες και συνεπώς, για την εθνική οικονομία ως σύνολο η ωφέλεια, αν υπάρχει, είναι μικρής διάρκειας.
- Οι δασμοί επιβαρύνουν τους καταναλωτές, διότι δεν βραδύνει η εκδήλωση της επιθυμίας των εγχωρίων βιομηχανιών να σμικρύνουν στο ελάχιστο την απόσταση των τιμών των προϊόντων τους από εκείνες των εισαγομένων. Οι πιέσεις των οργανωμένων συμφερόντων για αναπροσαρμογές των ελεγχόμενων τιμών πληθαίνουν.
- Το γεγονός της προστασίας έναντι του αλλοδαπού ανταγωνισμού, προκαλεί εφησυχασμό στην εθνική βιομηχανία. Είναι όμως γνωστόν ότι η πρόοδος επιτυγχάνεται με τις ακατάπαυστες

ατομικές πρωτοβουλίες και προσπάθειες για εκσυγχρονισμό και διάκριση. Τα μονοπώλια ή τα oligοπώλια δεν ευνοούν τον ανταγωνισμό στην αγορά και δεν προωθούνται στρατηγικές οικονομιών κλίμακος (μείωση μοναδιαίου κόστους παραγωγής με την αύξηση του όγκου της παραγωγής), ούτε διαφοροποίηση των προϊόντων, ώστε να ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα τους στο χρόνο²⁸.

Οι οικονομίες κλίμακος και οι διαφοροποιήσεις απαιτούν βελτίωση της τεχνολογίας, δηλαδή επενδύσεις στην έρευνα και αγορές διαστάσεων για τη διάθεση της παραγωγής. Τέτοιες προϋποθέσεις δεν συγκεντρώνονται εύκολα υπό συνθήκες προστατευτισμού, που διασφαλίζουν μόνιμα ικανοποιητικά εισοδήματα στους βιομηχάνους.

- Η ύπαρξη των δασμών δεν αποτελεί την καλύτερη πηγή κρατικών εσόδων. Ένας μικρότερος φόρος καταναλώσεως, επιβαλλόμενος και στα εγχώρια προϊόντα θ' απέφερε περισσότερα έσοδα, αναθερμαίνοντας την κατανάλωση.
- Δεν είναι βεβαία η επίπτωση των δασμών στη διασφάλιση και την αύξηση του επιπέδου απασχολήσεως, διότι ο προστατευόμενος κλάδος δεν επείγεται να επεκταθεί και εκσυγχρονισθεί. Όταν δε το πράττει δεσμεύει δυσανάλογους εθνικούς πόρους, οι οποίοι είναι πιθανόν να απέδιδαν περισσότερο επενδυόμενοι σε ανταγωνιστικούς κλάδους.
- Είναι δύσκολο τα προστατευτικά μέτρα να προσφέρουν προστασία του αυτού βαθμού έναντι όλων των προελεύσεων, διότι υπάρχει διαφορά αναπτύξεως. Καθίσταται συνεπώς απαραίτητη η κλιμάκωση τους, οπότε δυσχεραίνεται η επίβλεψη της εφαρμογής τους²⁹.

Η ανισότητα των οικονομικών δυνάμεων των χωρών συγκαλύπτει τις επιπτώσεις προγενεστέρου προστατευτισμού. Το αυτό επίπεδο προστατευτισμού σε δυο χώρες διαφορετικού επιπέδου αναπτύξεως ασκεί διαφορετική προστασία και έχει διαφορετικές επιπτώσεις. Κανονικά θα έπρεπε το κόστος και η ωφέλεια του Διεθνούς Εμπορίου να κατανέμονται με πλέον δίκαιο τρόπο μεταξύ των κρατών και να μην αποκομίζουν οι ισχυροί τη μερίδα του λέοντος. Δημιουργείται όμως το ερώτημα για τον γενικής αποδοχής τρόπο και το επίπεδο εφαρμογής της δικαιοσύνης, οπότε παρακάμπτεται ο ρυθμιστικός ρόλος της αγοράς. Έτσι πλανάται το ερώτημα στο διαλεκτικό επίπεδο, ενώ γίνονται διάφορες απόπειρες πρακτικών προσεγγίσεων³⁰ (π.χ. το σύστημα STABEX της Ε.Ο.Κ. για τη σταθεροποίηση των εξαγωγικών πόρων των χωρών της Συνθήκης ΑΚΕ).

28. βλέπε Kelenbens (1956) Handwörterbuch der Sozialwissenschaften . Stuttgart

29. βλέπε Δασκάλου Γ. (1995) Διεθνές εμπόριο , Αθήνα .

30. βλέπε Raisch (1962) Abgrenzung des Handelsrechts vom Burgelichem Recht , Stuttgart .

3.4 Ανεκτές περιπτώσεις προστατευτισμού.

Η εξάρτηση μιας χώρας από το εξωτερικό σε είδη πρώτης ανάγκης (π.χ. τρόφιμα, αμυντικό υλικό) δυσχεραίνει την επιβίωση της σε έκτακτες

συνθήκες. Για λόγους, λοιπόν, εθνικής ασφαλείας κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη ενός πυρήνα εθνικής βιομηχανίας, για μερικό τουλάχιστον αυτεφοδιασμό, ακόμη και υπό δυσμενέστερες συνθήκες κόστους.

Στην περίπτωση αυτή, αντί της επιβολής αυστηρών προστατευτικών και απαγορευτικών μέτρων στα σύνορα, είναι προτιμότερη η επιδότηση της εθνικής παραγωγής, ώστε να διατίθενται τα προϊόντα στις τιμές του Διεθνούς Εμπορίου και να μην επιβαρύνονται οι καταναλωτές. Κατά κανόνα, η επιδότηση είναι αποτελεσματικότερο εργαλείο από τους δασμούς, διότι χορηγείται με φειδώ και ελέγχεται η σωστή χρησιμοποίηση.

Μεταξύ των πολλών παρενεργειών που προκαλούνται στο όνομα της εθνικής ανεξαρτησίας είναι και η απόσπαση προσθέτων πλεονεκτημάτων ή η διεκδίκηση αντιοικονομικών έργων από ισχυρά ιδιωτικά συμφέροντα³¹.

Εκτός από τους λόγους εθνικής αμύνης υπέρ των μέτρων προστατευτισμού συνηγορεί η ανάγκη στηρίξεως νέων βιομηχανικών δραστηριοτήτων, προ πάντων στα αναπτυσσόμενα κράτη. Αυτά τα μέτρα θεωρούνται απαραίτητα όταν υπάρχουν ευνοϊκές προοπτικές αναπτύξεως και οι διαρθρωτικές διαφορές μεταξύ των κρατών δεν επιτρέπουν την εκκίνηση των νεαρών βιομηχανιών (infant industries). Την εξαίρεση αυτή έκανε αποδεκτή και ο J. S. Mill.

Συνιστάται εν προκειμένω ιδιαίτερα προσοχή στη δοσολογία του προστατευτισμού, διότι είναι μεγάλος ο κίνδυνος εθισμού και μόνιμου εξαρτήσεως απ' αυτόν. Η προστασία και οι βοήθειες δεν πρέπει να μετατραπούν σε μόνιμο, επικουρικό παραγωγικό συντελεστή, αλλά να χορηγούνται σε φθίνουσες δόσεις και με καταληκτική προθεσμία, ώστε ο προστατευόμενος κλάδος να προετοιμάζεται για την αυτοδύναμη ανταγωνιστική πορεία του.

Κατά τον άγγλο καθηγητή Kaldor *"Η βιομηχανία έχει ανάγκη προστασίας σε όνο περιπτώσεις: Στη νεανική και στη γεροντική ηλικία της. Αντίθετα προς ό,τι συνήθως πιστεύεται, η αγγλική βιομηχανία άρχισε να γηράσκει πριν ένα αιώνα. Στο τέλος τον 19^{ου} αιώνα τα γερμανικά προϊόντα άρχισαν να κατακλύζουν την αγγλική αγορά. Η Γερμανία μας καταστρέφει σε καιρό ειρήνης και μας σώζει σε καιρό πολέμου... Η βιομηχανική προστασία των ετών 1932-1955 επέτρεπε στην Αγγλία ένα μέσο ετήσιο ποσοστό αναπτύξεως της τάξεως του 4%...".*³²

31. βλ. Δασκάλου Γ. (1995) Διεθνές εμπόριο, Αθήνα.

32. βλ. Kaldor (1978) Grapin, Le Monte

Ο προστατευτισμός κρίνεται επίσης απαραίτητος, όταν η εγχώρια παραγωγή δέχεται έκτακτες πιέσεις αλλοδαπών προϊόντων υπό ιδιαίτσες συνθήκες. Σ' αυτή την περίπτωση χρειάζεται η προστασία μέχρι να διευθετηθεί η κρίση. Απειλή αυτού του είδους μπορεί να παρατηρηθεί συχνά στα γεωργικά προϊόντα, λόγω του επηρεασμού των εσοδειών από τις καιρικές συνθήκες. Ασφαλώς, η λήψη των μέτρων δεν επιβάλλεται μόνο στις περιπτώσεις αθρόων εισαγωγών, αλλά και ως αντίποινα, όταν τρίτες χώρες λαμβάνουν απαγορευτικά μέτρα κατά των εισαγωγών από μία χώρα. Η διάρκεια εφαρμογής των αντιποίνων εξαρτάται από τη διάρκεια των μέτρων που τα προκάλεσαν.

Τέλος, ο προστατευτισμός χρησιμοποιείται ως προπέτασμα καπνού, για να διευκολύνει επικείμενες διαπραγματεύσεις με αμοιβαίες παραχωρήσεις.

3.5 Μπουκοτάζ και εμπάργκο .

Το μπουκοτάζ είναι ένας έμμεσος τρόπος προστασίας των προϊόντων μιας χώρας έναντι των εισαγωγών εκ τρίτης χώρας και εφαρμόζεται κυρίως για πολιτικούς λόγους. Αποτελεί ένα διεθνές πολιτικό όπλο με συχνές εφαρμογές διαφόρου εκτάσεως και εντάσεως στο επίπεδο των κρατών. Αναφέρονται τα παραδείγματα μπουκοτάζ των προϊόντων του Ισραήλ από τις Αραβικές χώρες και των προϊόντων της τουρκοκρατούμενης Βορείου Κύπρου από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Μπουκοτάζ των προϊόντων μιας χώρας δύναται να γίνει από τους καταναλωτές μιας άλλης, χωρίς την ανάμιξη της κεντρικής εξουσίας, για ποικίλους λόγους. Σημειώνεται εν προκειμένω το προ ολίγων ετών μικράς εκτάσεως μπουκοτάζ ολλανδικών προϊόντων από τους Έλληνες καταναλωτές, λόγω ασυμβιβάστου θέσεως των Ολλανδών σε εθνικό ελληνικό πρόβλημα εξωτερικής πολιτικής³³.

Το εμπάργκο³⁴, κατά την εξειδικευμένη στο ναυτικό δίκαιο έννοια, σημαίνει την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων μιας χώρας από τα λιμάνια μιας άλλης, η οποία αποφασίζει μ' αυτόν τον τρόπο ν' ασκήσει πίεση στην πρώτη. Κατά την ευρύτερη έννοια το εμπάργκο σημαίνει μέτρα ενός ή περισσοτέρων κρατών για τον περιορισμό της ελεύθερας κινήσεως ενός αγαθού και επεκτείνεται μέχρι την απαγόρευση των εισαγωγών και εξαγωγών προϊόντων από και προς ένα κράτος.

33. βλέπε Ηλιόπουλος Π. (1973) Η εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας , Αθήνα .

34. Από το ισπανικό ρήμα embargar = παρεμποδίζω .

Ως παραδείγματα αναφέρονται το εμπάργκο των ΗΠΑ "κατά" της Κούβας, το στρατηγικό εμπάργκο COCOM (Coordinating Committee for Multilateral Export Controls) που αποφάσισαν οι ΗΠΑ το 1949 στα πλαίσια του ΝΑΤΟ για την απαγόρευση πωλήσεως δυτικών τεχνολογιών προς τις χώρες του Συμφώνου της Βαρσοβίας, το πρόσφατο εμπάργκο της Ελλάδος κατά του γειτονικού κράτους των Σκοπίων, τα αποφασισμένα από τον ΟΗΕ εμπάργκο κατά του Ιράκ, της Γιουγκοσλαβίας κ.ο.κ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

4.1 Εισαγωγή:

Οι συναλλαγές με το εξωτερικό έχουν ένα βασικό σκοπό: Την είσπραξη της αξίας των προϊόντων ή των υπηρεσιών. Λόγω των αποστάσεων οι συναλλασσόμενοι συνήθως δεν γνωρίζονται και επί πλέον σπανίως είναι ενημερωμένοι επί των λεπτομερειών της νομοθεσίας και των εμπορικών συνηθειών των άλλων χωρών. Είναι συνεπώς εύκολη η παρανόηση κατά τη διεθνή επικοινωνία και μπορεί να οδηγήσει εξ ίσου εύκολα σε χρονοβόρες και δαπανηρές διαδικασίες απεμπλοκής, με ένα εκ των προτέρων βέβαιο αποτέλεσμα τη διαταραχή ή τη μη επανάληψη της συναλλαγής. Προς αποφυγήν δυσάρεστων καταστάσεων ενδείκνυται η πλήρης κατοχύρωση της εισπράξεως του αντιτίμου από τα πρώτα βήματα της συναλλαγής. Κάθε συμβόλαιο πρέπει να καθορίζει επακριβώς τον τρόπο πληρωμής, τον τόπο και την ημερομηνία, το νόμισμα και τις εγγυήσεις. Ενίοτε δεν αρκούν οι εγγυήσεις του αγοραστή, αλλά χρειάζονται και πρόσθετες διασφαλίσεις εκ μέρους του πωλητή, οι οποίες θα αναφερθούν σε ειδικό κεφάλαιο.

Ως μέσα πληρωμής εννοούνται τα συνήθη χρηματούγραφα, όπως τα τραπεζογραμμάτια, οι επιταγές, οι συναλλαγματικές και τα γραμμάτια εις διαταγήν. Ο τρόπος πληρωμής δηλώνει τη διαδικασία που μεσολαβεί για την ασφαλέστερη μεταβίβαση των μέσων πληρωμής από τον αγοραστή στον πωλητή.

Από τα μέσα πληρωμής τα τραπεζογραμμάτια δεν είναι εύχρηστα στις διεθνείς συναλλαγές, ενώ χρησιμοποιούνται τα άλλα μέσα, τα οποία εκδίδονται από τους συναλλασσομένους και διαβιβάζονται αμέσως (π.χ. ταχυδρομικώς) ή εμμέσως (π.χ. μέσω τραπεζής) στην άλλη πλευρά

για την ολοκλήρωση της πληρωμής στην εγγεγραμμένη προθεσμία από μία τράπεζα. Ακολουθεί σύντομη περιγραφή τους. Μεταξύ των τρόπων πληρωμής περιγράφονται εδώ η εντολή πληρωμής, η αντικαταβολή, η πληρωμή έναντι εγγράφων και η εμπορική πιστωτική επιστολή.

Η ενέγγυος πίστωση, λόγω της σπουδαιότητας της στο Διεθνές Εμπόριο, αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερου κεφαλαίου. Τέλος, από τους νέους τρόπους πληρωμής παρουσιάζονται εδώ τα πρακτορεία επιχειρηματικών απαιτήσεων Factoring και το Forfaiting³⁵.

35. βλέπε Μπαχαρόπουλος Δ. (1991) Συναλλάγμα , Αθήνα.

4.2 Η επιταγή:

Η επιταγή³⁶ είναι το αξιόγραφο με το οποίο ο εκδότης (αγοραστής) δίνει εντολή προς μια τράπεζα (πληρωτή) να πληρώσει στον κατονομαζόμενο δικαιούχο (πωλητή) το αναγραφόμενο ποσό. Τα τυπικά στοιχεία της επιταγής είναι ο τίτλος "Επιταγή", ο τόπος και η χρονολογία εκδόσεως, το ποσό πληρωμής (σε δραχμές ή σε ξένο νόμισμα), το όνομα της τραπέζης, ο τόπος πληρωμής και η υπογραφή του εκδότη.

Εκδότης επιταγής μπορεί να είναι ένας ιδιώτης που διαθέτει δεσμίδα επιταγών τραπέζης (μπλοκ) έναντι καταθέσεων του σ' αυτή, μία τράπεζα, το ταχυδρομείο ή το Δημόσιο. Σκοπός της επιταγής είναι η μέσω αυτής μεταφορά χρημάτων μεταξύ δύο σημείων. Η μεταβίβαση της επιταγής διενεργείται με την οπισθογράφησή της από τον δικαιούχο και πληρώνεται με την παρουσίαση της (εν όψει) στην τράπεζα του πωλητή, η οποία εισπράττει το ποσόν από την τράπεζα του αγοραστή μέσω του συστήματος συμψηφισμού των τραπεζών. Η προθεσμία παρουσιάσεως της επιταγής προς πληρωμή είναι 8 ημέρες για επιταγές, εσωτερικού και 20 ή 70 ημέρες για επιταγές εξωτερικού, προερχόμενες αντιστοίχως από την Ευρώπη ή από άλλη ήπειρο. Οι τράπεζες έχουν το δικαίωμα πληρωμής και πέραν των ανωτέρω προθεσμιών. Το δικαίωμα επί μιας επιταγής παραγράφεται μετά τη συμπλήρωση εξαμήνου από τη νόμιμη προθεσμία εμφανίσεως. Με το άρθρο 11 του Ν1957/91 επετράπη η χρήση και μεταχρονολογημένων επιταγών.

Οι δίγραμμες επιταγές πληρώνονται υποχρεωτικά σε τράπεζες, προσδιοριζόμενες ή μη, οπότε ελέγχεται το πρόσωπο που αποσύρει το ποσό.

Ο εκδότης της επιταγής έχει δικαίωμα ανακλήσεως της επιταγής μετά την προθεσμία εμφανίσεως. Ακάλυπτη είναι η ιδιωτική επιταγή που δεν εξοφλείται από την τράπεζα λόγω ελλείψεως του αναγκαίου πιστωτικού υπολοίπου στο λογαριασμό του εκδότη της. Η βεβαίωση αυτού του ελαττώματος στην οπίσθια όψη (σφράγισμα) αποτελεί αποδεικτικό για δικαστική διεκδίκηση του ποσού.

Πλεονέκτημα της ιδιωτικής επιταγής εσωτερικού είναι η απουσία εξόδων, ενώ για τον δικαιούχο υφίσταται ο κίνδυνος να είναι ακάλυπτη. Στην τραπεζική επιταγή δεν υπάρχει αυτός ο κίνδυνος, αλλά υπάρχει κάποια επιβάρυνση κατά την έκδοση. Η ιδιωτική επιταγή σε συναλλάγμα διατρέχει τον συναλλαγματικό κίνδυνο, ο οποίος στην τραπεζική επιταγή αναλαμβάνεται από την τράπεζα και επί πλέον προστίθενται σημαντικά έξοδα τραπέζης. Σημειώνεται ότι οι επιταγές δεν είναι διαδεδομένο μέσο διεθνών πληρωμών στις ΗΠΑ.

36. Χρησιμοποιήθηκε από τους Αιγυπτίους και τους Ρωμαίους και επανεμφανίστηκε κατά τον Μεσαίωνα στην Αγγλία, όπου οι Βασιλείς έδιναν στους προμηθευτές τους τις εντολές επί του δημόσιου ταμείου.

Για την πληρωμή ποσών σε απόσταση δια επιταγής μεσολαβεί το ταχυδρομείο και τράπεζες, γεγονός που σημαίνει χρονοτριβή και κίνδυνο απώλειας.

4.3 Η συναλλαγματική:

Η συναλλαγματική³⁷ (Bill of exchange. Lettre de credit ή Traite) είναι μία εντολή που υπογράφει ο πωλητής ενός αγαθού, η οποία, αφού γίνει αποδεκτή από τον αγοραστή (χρεώστης, αποδέκτης και πληρωτής) ή από την τράπεζα του αγοραστή, υποχρεώνει τον αγοραστή ή την τράπεζα του να πληρώσουν ένα συγκεκριμένο ποσό στον πωλητή ή σε ένα τρίτο πρόσωπο στην προκαθορισμένη ημερομηνία. Η συναλλαγματική είναι ιδιωτικό αξιόγραφο ως προς την πρωτοβουλία εκδόσεως της .

Τυπικά στοιχεία της συναλλαγματικής είναι η εμφάνιση της λέξεως αυτής στο κείμενο, η εγγραφή του ποσού, του τόπου πληρωμής και της ημερομηνίας λήξεως τα ονόματα του πληρωτή και του λήπτη. ο τόπος και η ημερομηνία συντάξεως και η υπογραφή του εκδότη. Για τη νόμιμη έκδοση της συναλλαγματικής απαιτείται ειδικό, χαρτοσημασμένο, έντυπο.

Η συναλλαγματική επινοήθηκε προ αιώνων, όταν το νόμισμα ήταν μεταλλικό και οι επικοινωνίες δύσκολες. Σήμερα μπορεί να χρησιμοποιηθεί π.χ. από ένα έμπορο εκ Βραζιλίας, ο οποίος πωλεί μπανάνες σε έλληνα αγοραστή και την αποστέλλει μέσω τραπέζης με τα φορτωτικά έγγραφα στην Αθήνα. Εδώ την υπογράφει ο έλληνας έμπορος ως πληρωτής και παραλαμβάνει τα φορτωτικά έγγραφα για να προχωρήσει στον εκτελωνισμό των μπανανών.

Η συναλλαγματική διέπεται από τις διεθνείς συμβάσεις της Γενεύης του 1930. Ως αξιόγραφο εκδιδόμενο εις διαταγήν μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση και κατά το κοινό δίκαιο με εκχώρηση. Η υπογραφή του πληρωτή είναι απαραίτητη για ν' αποκτήσει η συναλλαγματική αυξημένη κυκλοφοριακή ισχύ, αλλά η έλλειψη της δεν αποτελεί στοιχείο ακυρότητας, όταν ο εκδότης είναι, σε θέση ν' αποδείξει τη μεταξύ τους σύνδεση (π.χ. πωλητήριο συμβόλαιο που μνημονεύει τον τρόπο πληρωμής) Προσθετή εξασφάλιση για την καλή διεκπεραίωση της συναλλαγματικής παρέχει η συνυπογραφή της από τον τριτεγγυητή.

Πλεονέκτημα της συναλλαγματικής αποτελεί η έκδοση της από τον πωλητή, ο οποίος μπορεί να προεξοφλήσει το δικαίωμα του στην πίστωση, μετά την αφαίρεση των σχετικών εξόδων. Δεν υπόκειται στον συναλλαγματικό κίνδυνο, αφού, ως εκδιδόμενη από τον πωλητή, δύναται να περιλαμβάνει το ποσό σε εθνικό νόμισμα.

37. Πρωτοχρησιμοποιήθηκε από τους τραπεζίτες της Φλωρεντίας κατά τον Μεσαίωνα.

Μειονέκτημα αποτελεί η προϋπόθεση αποδοχής από τον πληρωτή που δύναται να αντιμετωπισθεί με τριτεγγύηση. Οι κίνδυνοι απώλειας, κλοπής ή παραποιήσεως είναι υπολογίσιμοι, ως επίσης και η βραδύτητα στην ολοκλήρωση της διαδικασίας καλύψεως. Με τη διάδοση της μεταχρονολογημένης επιταγής στην Ελλάδα περιορίζεται η ευρύτατη χρήση της συναλλαγματικής.

4.4 Το γραμμάτιο εις διαταγήν:

Το γραμμάτιο εις διαταγήν (Promissory note, Billet a ordre) είναι το ιδιωτικό αξιόγραφο με το οποίο ο αγοραστής (εκδότης και πληρωτής ταυτοχρόνως υπόσχεται να πληρώσει στον πωλητή (δικαιούχο ή λήπτη) ορισμένο ποσό και σε συγκεκριμένη ημερομηνία. Τυπικά στοιχεία του γραμματίου εκτός από τον ομώνυμο τίτλο του είναι το ποσό και η λήξη πληρωμής του, το όνομα του δικαιούχου και ο τόπος πληρωμής του, ο τόπος και η ημερομηνία εκδόσεως με την υπογραφή του εκδότη.

Διαφέρει από τη συναλλαγματική, διότι στο γραμμάτιο ο οφειλέτης αναλαμβάνει να πληρώσει ο ίδιος την οφειλή του, χωρίς να μεσολαβήσει τρίτος πληρωτής, όπως συμβαίνει στη συναλλαγματική. Το γραμμάτιο μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση.

Χρησιμοποιείται στο εμπόριο από τον αγοραστή που διαθέτει μια προθεσμιακή πίστωση και δεσμεύεται να την καταβάλει στη συγκεκριμένη προθεσμία. Χρησιμοποιείται και από την τράπεζα που δανείζει σε έμπορο, η οποία με το γραμμάτιο που λαμβάνει έχει τη δυνατότητα προεξοφλήσεως κ.ο.κ.

Πλεονεκτήματα του γραμματίου αποτελούν η αναγνώριση της οφειλής από τον εκδότη και η δυνατότητα προεξοφλήσεως ή μεταβιβάσεως του με οπισθογράφηση από τον πιστωτή. Μειονεκτήματα του είναι ή έκδοση του από τον αγοραστή που ενδέχεται να μειώσει το ποσόν ή να παρατείνει την ημερομηνία πληρωμής ή να το εκδώσει με καθυστέρηση. Υπόκειται στους κινδύνους καθυστερήσεων, μη πληρωμής, μεταβολής της συναλλαγματικής ισοτιμίας, απώλειας, αλλοιώσεως κ.λ.π.

Η χρήση του γραμματίου είναι σπανία στην Ελλάδα.

4.5 Η εντολή πληρωμής:

Ο αγοραστής δίνει εντολή στην τράπεζα του να μεταβιβάσει στον πωλητή ένα συγκεκριμένο ποσό. Πρόκειται για τον πλέον ταχύ τρόπο μεταβιβάσεως, που δεν διατρέχει τον κίνδυνο απώλειας ή μη καλύψεως και αφήνει τα ίχνη ολοκλήρωσεως (απόδειξη εισπράξεως), αλλά με τη σχετική επιβάρυνση. Για τη μεταβίβαση οι τράπεζες χρησιμοποιούν το ιδιωτικό δίκτυο τηλεπικοινωνιών SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication = Εταιρεία για την παγκόσμια διατραπεζική χρηματοοικονομική τηλεπικοινωνία. Ιδρύθηκε το 1973 από 239 τράπεζες 15 χωρών και το δίκτυο τέθηκε σε εφαρμογή από 9 Μαΐου 1977). Αυτό στηρίζεται στο ηλεκτρονικό σύστημα μεταβιβάσεως πληροφοριών EDI (Electronic Data Interchange). Συμμετέχουν περί τις 2000 τράπεζες από 60 και πλέον χώρες. Το σύστημα SWIFT εξασφαλίζει ταχύτητα, πιστότητα και σχετικά χαμηλό κόστος. Η ακύρωση της εντολής εκ μέρους του εντολέα είναι δυνατή, αλλά δεν υπάρχει δυνατότητα μεταβιβάσεως δια οπισθογράφεσεως.³⁸

4.6 Η αντικαταβολή:

Στην περίπτωση αυτή ο πωλητής δίνει εντολή στον μεταφορέα ή στον ενδιάμεσο να παραδώσει το εμπόρευμα στον αγοραστή εισπράττοντας ταυτοχρόνως την αξία του (είσπραξη κατά την παράδοση

= Cash on Delivery - COD) και δεν μεσολαβεί καμία τράπεζα, ούτε είναι απαραίτητη η παρουσίαση των εγγράφων. Πρόκειται για την ολιγότερο γραφειοκρατική μέθοδο εισπράξεως, η οποία είναι ταχεία και ευέλικτη, αλλά όχι πολύ διαδεδομένη. Στην περίπτωση αρνήσεως παραλαβής από τον αγοραστή το εμπόρευμα θα αποθηκευθεί από τον μεταφορέα και θα διεκπεραιωθεί συμφώνως προς τις εντολές του. Δεν προσφέρονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς στην εν λόγω μέθοδο και επί πλέον οι επαγγελματίες μεταφορείς δεν επιδιώκουν ανάληψη προσθέτων καθκόντων πέραν του μεταφορικού έργου. Μια περίπτωση της παρούσης μεθόδου είναι η ταχυδρομική πώληση με αντικαταβολή, που εφαρμόζεται συνήθως σε μικρά αντικείμενα όχι μεγάλης αξίας.³⁹

4.7 Η Εμπορική Πιστωτική Επιστολή:

Η Εμπορική Πιστωτική Επιστολή ή απλώς Πιστωτική Επιστολή (Commercial Letter of Credit ή Letter of Credit, L/C) είναι προγενέστερος τύπος πιστώσεως από την ενέγγυο πίστωση και χρησιμοποιείται κυρίως στην Αμερική και σε χώρες της Άπω Ανατολής. Παρουσιάζει τις ακόλουθες διαφορές από την ανέκκλητη ενέγγυο πίστωση:

α) Στην πιστωτική επιστολή η εκδóτρια τράπεζα απευθύνει το πρωτότυπο της απ' ευθείας στο δικαιούχο και όχι στην ανταποκρίτρια τράπεζα.

38. βλέπε Δασκάλου Γ. Χ. (1995) Διεθνές εμπόριο, Αθήνα.

39. βλέπε Ηλιόπουλος Π. (1973) Η εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας.

β) Η εκδóτρια τράπεζα εξουσιοδοτεί τον δικαιούχο να σύρει επ' αυτής τραβηκτική (Draft) για την αξία του εμπορεύματος. Η τραβηκτική είναι διαθέσιμη με διαπραγμάτευση (by negotiation), με αποδοχή (by acceptance) ή με πληρωμή όψεως (by payment) και η εκδóτρια τράπεζα αναλαμβάνει την ανέκκλητη υποχρέωση να την πληρώσει σε κάθε νόμιμο παρουσιαστή της.

Η πιστωτική επιστολή είναι σπανίως ανακλητή, ενώ είναι δυνατή και η τμηματική εκτέλεση της. Λόγω της συγγενείας της πιστωτικής επιστολής προς την ενέγγυο πίστωση πολλοί χρήστες της πρώτης προσδιορίζουν στο κείμενο του ανοίγματος της ότι υπόκειται στους ομοιομόρφους κανόνες που διέπουν τις ενέγγυες πιστώσεις.

Ο πωλητής πρέπει να ελέγξει τις αναγραφόμενες προθεσμίες στην πιστωτική επιστολή και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και οπωσδήποτε την εγκυρότητα της επιστολής και της τραπέζης που την αποστέλλει.

4.8 Είσπραξη αξιών έναντι εγγράφων:

Η είσπραξη αξιών έναντι εγγράφων είναι τρόπος ρυθμίσεως των πωλήσεων με πρωτοβουλία του πωλητή, ο οποίος αποστέλλει μέσω τραπεζής τα προβλεπόμενα έγγραφα σε τράπεζα, πλησίον του αγοραστή με την ανέκκλητη εντολή να μην τα παραδώσει στον αγοραστή παρά μόνον κατόπιν πληρωμής ή αποδοχής των εγγράφων. Στην αγγλική γλώσσα αυτός ο τρόπος εισπράξεως δηλώνεται με τον όρο Cash against Documents - CAD (είσπραξη έναντι εγγράφων).

Η είσπραξη έναντι εγγράφων έχει κωδικοποιηθεί από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο στην έκδοση του Ν° 322 του 1978 υπό τον τίτλο "Uniform Rules of Collections" (= Ομοιόμορφοι Κανόνες Εισπράξεως Αξιών = ΟΚΕΑ). Η έκδοση αυτή, που περιλαμβάνει 23 άρθρα και αναλύεται στη συνέχεια, ετέθη σε ισχύ από 1.1.1979. Η προηγούμενη αντίστοιχη έκδοση, που αντικαταστάθηκε, ήταν του 1967 με αριθμό 254.

4.9 Ορολογία:

Οι ΟΚΕΑ κατατάσσουν τα έγγραφα σε δύο ομάδες, στα χρηματοοικονομικά και στα εμπορικά.

Χρηματοοικονομικά έγγραφα (Financial documents) θεωρούνται οι συναλλαγματικές, τα γραμμάτια εις διαταγήν, οι επιταγές, οι αποδείξεις πληρωμής ή άλλα παρόμοια έγγραφα που χρησιμοποιούνται για την είσπραξη χρηματικού ποσού.

Εμπορικά έγγραφα (Commercial documents) θεωρούνται τα τιμολόγια, τα φορτωτικά έγγραφα, τα έγγραφα κυριότητας, άλλα παρόμοια έγγραφα ή οποιοδήποτε έγγραφο εκτός από τα χρηματοοικονομικά έγγραφα.

Απλές αξίες (Clean Collection) θεωρούνται τα χρηματοοικονομικά έγγραφα και Αξίες μετά φορτωτικών εγγράφων (Documentary collection) καλούνται τα χρηματοοικονομικά έγγραφα συνοδευόμενα από τα εμπορικά.

Εντολέας (principal) είναι ο πωλητής που αναθέτει στην τράπεζα του την είσπραξη της αξίας. Αυτή η τράπεζα καλείται Αποστέλλουσα Τράπεζα (Remitting bank). Η Επιφορτισμένη με την είσπραξη Τράπεζα (Collecting bank) είναι οποιαδήποτε άλλη τράπεζα, που μεσολαβεί για την είσπραξη της αξίας. Παρουσιάζουσα την αξία τράπεζα είναι η επιφορτισμένη, που παρουσιάζει τα έγγραφα στον πληρωτή. Αυτής της τραπέζης πρέπει πάντοτε να ζητείται η σύμφωνη γνώμη πριν αποσταλούν εις διαταγήν της οποιαδήποτε έγγραφα.

Πληρωτής (drawee) είναι το πρόσωπο στο οποίο πρέπει να παρουσιασθούν τα έγγραφα σύμφωνα με την εντολή εισπράξεως, δηλαδή ο αγοραστής.

Τα έγγραφα δυνατόν να είναι πληρωτέα επί τη εμφανίσει ή επί προθεσμία, οπότε θα γίνει παράδοση στον πληρωτή έναντι πληρωμής (to the drawee against payment –D/P) ή παράδοση στον πληρωτή έναντι αποδοχής (to the drawee against acceptance - D/A).⁴⁰

4.10 Η πρακτική εφαρμογή:

Μετά την υπογραφή από τον πωλητή και τον αγοραστή του συμβολαίου αγοραπωλησίας, που ενδέχεται να υποκαθίσταται από ένα προτιμολόγιο, την παραγγελία, το αποδεικτικό παραλαβής της και την επιβεβαίωση της, ο πωλητής αποστέλλει το εμπόρευμα και συμπληρώνει τα έγγραφα αποστολής, τα οποία καταθέτει στην Αποστέλλουσα Τράπεζα του. Αυτή τα προωθεί στην Παρουσιάζουσα Τράπεζα, η οποία προσκαλεί τον αγοραστή να τα παραλάβει πληρώνοντας την αξία τους (D/P) ή να κάνει αποδεκτές τις συναλλαγματικές (D/A). Μετά την πληρωμή ή την αποδοχή ο αγοραστής παραλαμβάνει τα έγγραφα και προχωρεί στον εκτελωνισμό του εμπορεύματος. Από τους ΟΚΕΑ

προβλέπονται τα καθήκοντα των τραπεζών, οι ειδοποιήσεις που αποστέλλουν, η διαδικασία διαμαρτυρήσεως κ.ο.κ.

4.11 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα:

Η είσπραξη αξιών έναντι εγγράφων είναι μια διαδικασία απλή, ταχεία και σχετικά χαμηλού κόστους δεν παρέχει όμως πλήρη κάλυψη του πωλητή έναντι του αγοραστή ο οποίος ενδέχεται να μη παραλάβει τα

40. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος .

έγγραφα ή να τα παραλάβει με αποδοχή χωρίς να πληρώσει. Επιπλέον, αν δεν παραληφθούν τα έγγραφα ο πωλητής έχει πρόβλημα με την τύχη των προϊόντων που θα φθάσουν στην αλλοδαπή. Θα πρέπει ή να τα επαναπατρίσει ή να τα πωλήσει σε άλλον και οπωσδήποτε με απώλειες ή και καταστροφή αν τα εμπορεύματα είναι φθαρτά. Ο παρών τρόπος εισπράξεως μπορεί να εφαρμοσθεί μεταξύ συναλλασσομένων, που γνωρίζονται καλά και έχουν αμοιβαία εμπιστοσύνη και για εμπορεύματα μη φθαρτά.

Πλέον ασφαλής μέθοδος εισπράξεως για τον πωλητή είναι η Ενέγγυος Πίστωση.

4.12 Πρακτορεία επιχειρηματικών απαιτήσεων (Factoring):

Το Factoring είναι τρόπος αναλήψεως της εισπράξεως χρεών του εξωτερικού από εξειδικευμένες εταιρείες, που είναι συνήθως τράπεζες ή θυγατρικές εταιρείες τους. Πρόκειται για μια τεχνική συναλλαγών, κατά την οποία ο προμηθευτής ή εκχωρητής μεταβιβάζει ορισμένα δικαιώματα του στον πράκτορα (factor) επί αμοιβή και ο πράκτορας αναλαμβάνει να εξοφλήσει στον προμηθευτή τα δικαιώματα του κατά την κανονική λήξη ή να τα προεξοφλήσει, οπότε διενεργεί μια πιστωτική πράξη. Η τεχνική της πρακτορείας δεν αποτελεί νέα εφεύρεση, αφού ήταν γνωστή από τους αρχαίους μεσογειακούς λαούς. Συστηματοποιήθηκε όμως η τεχνική, κυρίως, μετά το 1960.

Μέσω του Factoring μια εξαγωγική επιχείρηση είναι δυνατό να εισπράξει τις απαιτήσεις της από πωλήσεις στο εξωτερικό εντός 48 ωρών. Τον κίνδυνο χρεοκοπίας του εξωτερικού πελάτη τον αναλαμβάνει κατά 100% ο πράκτορας. Επί πλέον, αναλαμβάνει την ολοκληρωμένη διαχείριση των λογαριασμών των πελατών εξωτερικού. Έτσι, με την επέμβαση του πράκτορα σε τρία μέτωπα (χρηματοδότηση - πλήρης κάλυψη κινδύνου - διαχείριση λογαριασμών πελατών), η αναθέτουσα εταιρεία μπορεί ν' ασχολείται απερίσπαστα στο κύριο έργο της, την παραγωγή και την πώληση των αγαθών. Στο εσωτερικό της Ελλάδας μερικές νέες κυρίως τράπεζες, εφαρμόζουν μια ενδιάμεση μορφή Factoring και πιστώσεως. Εμφανίζεται ως Factoring η χορήγηση καταναλωτικών δανείων όπου κυρίαρχη πράξη είναι η δανειακή σύμβαση του καταναλωτή και όχι η εξαγορά του τιμολογίου από την πωλήτρια εταιρεία. Εξαγωγικό Factoring ασκούν η Τράπεζα Εργασίας, η ΑΤΕ από το 1991 κ.ά. Η ίδρυση αυτοτελούς εταιρείας Factoring με την επωνυμία "Fact-Hellas A.E.", μετοχικού κεφαλαίου 2 δις. δρχ. με τη συμμετοχή της Ιονικής Τραπεζής κατά 20%, του ΟΑΕΠ κατά 20% και

ιδιωτών κατά 60%, ανακοινώθηκε τον Ιούλιο 1994. Σχεδόν ταυτόχρονα και η Εθνική Τράπεζα ανακοίνωσε ανάλογη πρωτοβουλία.

Σε διεθνές επίπεδο οι εθνικές εταιρείες Factoring έχουν συστήσει δύο συντονιστικά δίκτυα: International Factors και Factor Chain International (FCI). Κατά τις εκτιμήσεις της FCI ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών του Factoring το έτος 1991 διαμορφώθηκε στα 266 δισ. δολ. (διπλασιασμός εντός πενταετίας) με επί κεφαλής την Ευρώπη (60%), ακολουθούμενη από Αμερική (28%), Ασία (10%) κ.λ.π. Στον ευρωπαϊκό χώρο προηγείται η Ιταλία με 75 δισ. δολ. και έπονται Ενωμένο Βασίλειο (28,4 δισ. δολ.), Γαλλία (15,8 δισ. δολ.), Ολλανδία (11 δισ. δολ.), Γερμανία (10,6 δισ. δολ.) κ.ο.κ. Από χώρα σε χώρα, ανάλογα με τη νομοθετική ρύθμιση, παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις στην εφαρμογή, ενώ υπερτερεί κατά πολύ το εσωτερικό Factoring (τα 9/10 περίπου του κύκλου εργασιών).⁴¹

Στην Ελλάδα η εφαρμογή του Factoring εισήχθη με τις πράξεις του Διοικητού της Τραπεζής Ελλάδος (ΠΔ/ΤΕ) 959/10-3-1987 και 1117/30.7.1987 με σκοπό την εξυπηρέτηση των εξαγωγικών επιχειρήσεων.

Τρία χρόνια αργότερα δημοσιεύθηκε ο ειδικός νόμος 1905/1990, του οποίου τα κύρια σημεία παρουσιάζονται στη συνέχεια και έτσι ο θεσμός απέκτησε το ρυθμιστικό πλαίσιο για την εσωτερική και εξωτερική αγορά.

4.13 Το ελληνικό νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο του Factoring:

Κατά την ΠΔ/ΤΕ 959/10.3.1987 "Επιτρέπεται στις εμπορικές τράπεζες ή σε θυγατρικές ανώνυμες εταιρείες τους, που θα συσταθούν αποκλειστικά για το σκοπό αυτό, να διενεργούν πράξεις αναδόχου εισπράξεως εμπορευματικών απαιτήσεων ελληνικών εξαγωγικών επιχειρήσεων. Οι τράπεζες αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εξοφλήσουν το σύνολο των εξαγωγών που διενεργούνται με τη μεσολάβηση τους και δύνανται να προκαταβάλλουν μέρος της αξίας των εξαγωγών κατά τον χρόνο πραγματοποίησής τους. Έναντι των παρεχομένων υπηρεσιών τους οι τράπεζες εισπράττουν κατά τη στιγμή της εξοφλήσεως του εξαγωγέα προμήθεια σε δραχμές επί της αξίας FOB του εξαγομένου προϊόντος. Δικαιούνται επίσης οι τράπεζες να εκτοκίζουν το ποσό της προκαταβολής με επιτόκιο LIBOR + 2%.

Η ΠΔ/ΤΕ 1117/30.7.1987 επεκτείνει τις αρμοδιότητες των τραπεζών πέραν εκείνων της ΠΔ/ΤΕ 959/1987, επιτρέποντας την προσφορά και άλλων συναφών υπηρεσιών στα πλαίσια των θεσμών Factoring / Forfeiting. Με την απόφαση 511/8.1.93 της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων (ΕΝΠΘ) καταργήθηκε η

40. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος

ΠΔ/ΤΕ 959 και καθιερώθηκε η δυνατότητα για τις εξαγωγικές επιχειρήσεις που εδρεύουν στην Ελλάδα να αναθέτουν τη διενέργεια πράξεων Factoring / Forfeiting σε πιστωτικά ιδρύματα και χρηματοδοτικούς οργανισμούς του εξωτερικού με όρους που θα καθορίζονται ελεύθερα μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

Κατά το άρθρο 1 του Ν 1905 η σύμβαση πρακτορείας επιχειρηματικών απαιτήσεων καταρτίζεται εγγράφως μεταξύ ενός κατά

κύριο επάγγελμα προμηθευτή αγαθών ή υπηρεσιών και ενός πράκτορα επιχειρηματικών απαιτήσεων. Ο τελευταίος αναλαμβάνει να παρέχει στον προμηθευτή, για το διάστημα που συμφωνείται, έναντι αμοιβής, υπηρεσίες σχετικές με την παρακολούθηση και είσπραξη μιας ή μέρους ή του συνόλου των απαιτήσεων του προμηθευτή, ιδίως από συμβάσεις πωλήσεως αγαθών, παροχής υπηρεσιών σε τρίτους ή εκτέλεση έργων. Ειδικότερα, η πρακτορεία περιλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες δραστηριότητες:

- Εκχώρηση απαιτήσεων στον πράκτορα μετά ή άνευ δικαιώματος αναγωγής
- Εξουσιοδότηση εισπράξεως απαιτήσεων
- Χρηματοδότηση του προμηθευτή με προεξόφληση των απαιτήσεων
- Λογιστική ή νομική παρακολούθηση των απαιτήσεων και διαχείριση τους
- Ολική ή μερική κάλυψη του πιστωτικού κινδύνου του προμηθευτή.

Η σύμβαση μπορεί να γίνει πριν ακόμη δημιουργηθούν οι απαιτήσεις και να καλύπτει απαιτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού. Η ύπαρξη συμβάσεως πρακτορείας και οι απαιτήσεις στις οποίες αναφέρεται, αναγγέλλονται εγγράφως στον οφειλέτη. Είναι δε ισχυρότερη η εν λόγω σύμβαση έναντι των ενδεχομένων συμφωνιών μεταξύ προμηθευτή και οφειλέτη για το ανεκχώρητο των μεταξύ τους απαιτήσεων. Είναι ευνόητο πως για την ίδια απαίτηση δεν επιτρέπεται η σύναψη συμβάσεων με περισσότερους του ενός πράκτορες.

Τον ρόλο του πράκτορα ασκούν μόνον οι τράπεζες και οι αποκλειστικής εξειδικεύσεως ανώνυμες εταιρείες, οι οποίες συνιστώνται κατόπιν ειδικής αδείας της Τραπεζικής Ελλάδος. Οι όροι εκδόσεως της αδείας λειτουργίας καθορίστηκαν με την ΠΔ/ΓΕ 2168/8.1.1993. Το καταβεβλημένο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών αυτών δεν μπορεί να είναι χαμηλότερο από το ήμισυ (=2 δισ. δρχ.) του απαιτούμενου για την ίδρυση μιας τραπεζικής εταιρείας. Οι μετοχές των εταιρειών είναι ονομαστικές, η δε μεταβίβαση τους, όταν οδηγεί σε απόκτηση μεγαλύτερου από 10% τμήματος του μετοχικού κεφαλαίου, είναι άκυρη άνευ εγκρίσεως της Τραπεζικής Ελλάδος.

Η Τράπεζα Ελλάδος ασκεί εποπτεία επί των εταιρειών και καθορίζει υποχρεωτικούς για τις εταιρείες συντελεστές φερεγγυότητας, ρευστότητας και συγκεντρώσεως κινδύνων. Τα ακαθάριστα έσοδα των πρακτόρων υπάγονται στο φόρο προστιθεμένης αξίας (άρθρο 18, Ν 1642/1986).

4.14 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του Factoring. Προοπτικές:

Καθώς μεγαλώνουν τα ζητούμενα χρονικά διαστήματα για την πληρωμή των εξαγωγών, αυξάνουν τα κρούσματα μη πληρωμής και πληθαίνουν οι περιπτώσεις χρεοκοπίας, οι εταιρείες Factoring διευρύνουν τον κύκλο εργασιών. Η κρίση ευαισθητοποιεί τους επιχειρηματίες στην αναζήτηση καλύψεως έναντι του εξαγωγικού κινδύνου. Το Factoring αντλεί την πελατεία του κυρίως από τον χώρο των μικρομεσαίων και των νέων επιχειρήσεων, οι οποίες, για πολλούς λόγους, επιζητούν την ασφάλεια στη διεκπεραίωση των εμπορικών

εργασιών τους χωρίς μεγάλη αύξηση του κόστους, στη συνεχώς διευρυνόμενη ανταγωνιστικότητα της αγοράς. Έτσι εξηγείται άλλωστε και η μεγάλη ανάπτυξη του στην Ιταλία.

Με την ανάθεση των εισπράξεων στον πράκτορα η επιχείρηση απαλλάσσεται από τον κίνδυνο της αφερεγγυότητας των πελατών της και περιορίζει τις προβλέψεις για επισφαλείς πελάτες. Η λογιστική της απλοποιείται σημαντικά και η διαχείριση διευκολύνεται, χάρη και στις συμβουλές του πράκτορα. Η προείσπραξη των ποσών εξασφαλίζει πόρους, απαλλάσσει από τόκους δανείων και ισχυροποιεί τη διαπραγματευτική δύναμη έναντι των προμηθευτών πρώτων υλών κ.λ.π. Γενικά, ολόκληρη η χρηματοοικονομική σύνθεση της επιχειρήσεως τροποποιείται και η επίπτωση αυτή είναι εμφανής στον ισολογισμό. Το σοβαρότερο μειονέκτημα είναι το υψηλό κόστος, το οποίο, στις χώρες όπου η τεχνική είναι ανεπτυγμένη και συνεπώς υπάρχει ανταγωνισμός, μπορεί να φθάσει μέχρι και 2% του ανατιθεμένου προς είσπραξη ποσού. Το ακριβές ποσοστό εξαρτάται βεβαίως από το εύρος των καλυπτομένων υπηρεσιών.

Οι εταιρείες Factoring γνωρίζουν τους κινδύνους, λόγω της εμπειρίας και του δικτύου συνεργατών που διαθέτουν στις διάφορες χώρες και αξιολογούν αναλόγως τις εργασίες που αναλαμβάνουν. Ως επιχειρήσεις επιδιώκουν τα κέρδη και συνήθως ζητούν από την πελατεία τους ένα ελάχιστο ετήσιο όριο κύκλου εργασιών ή ζητούν υψηλή αμοιβή για υποθέσεις υψηλού κινδύνου. Μειονέκτημα αποτελεί επίσης για τον επιχειρηματία και ο περιορισμός των ευκαιριών άμεσου επικοινωνίας με την πελατεία.⁴¹

4.15 To Forfaiting:

Το Forfaiting ορίζεται ως η πράξη πώλησεως αξιόγραφων που λήγουν στο μέλλον, τα οποία απορρέουν από συναλλαγή προμηθείας αγαθών ή παροχής υπηρεσιών. Επί του σώματος του αξιόγραφου συμπληρώνεται η ρήτρα "χωρίς αναγωγή" με σκοπό την πλήρη μεταβίβαση κινδύνων και υποχρεώσεων εισπράξεως της απαιτήσεως από τον πωλητή στον αγοραστή - Forfaiter. Τα εμπλεκόμενα στη ρύθμιση του Forfaiting αξιόγραφα είναι οι συναλλαγματικές, τα γραμμάτια εις διαταγήν και οι ανέκκλητες πιστώσεις. Ο θεσμός έχει συνδεθεί με τις εξαγωγές και αποτελεί μια μέθοδο χρηματοδοτήσεως των εξαγωγικών επιχειρήσεων.

Για την κάλυψη του, έναντι των κινδύνων που αναλαμβάνει, ο Forfaiter παίρνει μια εγγύηση από διεθνή τράπεζα ή κρατικό οργανισμό, γεγονός που του επιτρέπει την επαναπώληση των αξιόγραφων και έτσι δημιουργείται μια δευτερογενής αγορά αυτών των τίτλων. Είναι δυνατή η δέσμευση εκχωρημένων αξιόγραφων για λόγους γοήτρου.

Βασική διαφορά μεταξύ Factoring και Forfaiting είναι ότι το πρώτο εφαρμόζεται στην προεξόφληση βραχυπροθέσμων απαιτήσεων (3-6 μήνες). Τα πλεονεκτήματα του Forfaiting εντοπίζονται στην αξία του ως μέσου χρηματοδοτήσεως και μάλιστα άμεσου, στην ταχύτητα διεκπεραιώσεως της σχετικής διαδικασίας, στη μεταβίβαση των κινδύνων εισπράξεως και συναλλαγματικών διακυμάνσεων κ.ά. Το κύριο μειονέκτημα του είναι το υψηλό κόστος.⁴²

-
41. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος
42. βλέπε Δασκάλου Γ. Χ. (1995) Διεθνές εμπόριο, Αθήνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

5.1 Εξαγωγική Επιχείρηση και Μεταφορές:

Ο τρόπος πώλησεως των εμπορευμάτων προς εξαγωγή υποδηλώνει το επίπεδο οργανώσεως μιας επιχειρήσεως. Οι πωλήσεις Ex Works απαλλάσσουν την επιχείρηση από κάθε μεταφορικό έργο, ενώ οι πωλήσεις FOB το περιορίζουν στο εσωτερικό της χώρας. Οι πωλήσεις CIF υποχρεώνουν την επιχείρηση να διαπραγματευθεί και διεκπεραιώσει το διεθνές μεταφορικό έργο, ενώ οι πωλήσεις DDP απαιτούν ολοκλήρωση διατυπώσεων επί του εδάφους της εισαγωγικής χώρας.

Η μεταφορά αποτελεί αυτόνομη δραστηριότητα και εκτελείται με βάση χωριστό συμβόλαιο μεταξύ εξαγωγέα (ή εισαγωγέα) και μεταφορέα, ενώ το πωλητήριο συμβόλαιο συνάπτεται μεταξύ εξαγωγέα και εισαγωγέα. Επηρεάζει σημαντικά την εξαγωγική δραστηριότητα, τόσο με το κόστος της, όσο και με την ποιότητα της, εκφραζόμενη με την κατάσταση αφίξεως των εμπορευμάτων, με την τήρηση των προθεσμιών κ.λ.π. Για τους λόγους αυτούς πολλές εξαγωγικές επιχειρήσεις προσδίδουν ιδιαίτερα σημασία στο μεταφορικό έργο και το θεωρούν ως τρόπο προωθήσεως των εξαγωγών τους ή ακόμη ως ευκαιρία επιβεβαίωσεως της "καλής εικόνας" τους έναντι της πελατείας.

Ένα πράγμα είναι βέβαιον. Ο αλλοδαπός αγοραστής θα κάνει τις συγκρίσεις των τελικών τιμών εισαγωγής από διάφορους προμηθευτές, συμπεριλαμβανομένου του κόστους μεταφοράς, ασφαλίσεως κ.λ.π., για να εντοπίσει τη συμφέρουσα γι' αυτόν πηγή. Συνεπώς, ο πωλητής υφίσταται τις συνέπειες της μεταφοράς, ακόμη και στην περίπτωση που μεταθέτει αυτό το έργο στην αρμοδιότητα του εισαγωγέα. Γι' αυτό λέγεται ότι η ενδεδειγμένη πρακτική είναι ν' ακολουθεί ο εξαγωγέας το εμπόρευμα σε όσο το δυνατόν μακρύτερο τμήμα της πορείας του προς τον αγοραστή. Εκεί κρίνεται η ανταγωνιστικότητα της επιχειρήσεως.

Υπάρχει βεβαίως σωρεία ερωτημάτων γύρω από το μεταφορικό έργο, που αντιμετωπίζει ο εξαγωγέας και που πρέπει να έχουν

διερευνηθεί πριν υπογραφεί το εξαγωγικό συμβόλαιο. Εκ των πλέον βασικών ερωτημάτων αναφέρονται τα ακόλουθα:⁴³

- Ανάλυση ή μη μεταφορικού έργου.
- Τρόπος μεταφοράς.

43. βλέπε Πατεράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

- Εταιρεία μεταφοράς, κόστος και ποιότητα μεταφοράς.
- Ημερομηνίες φορτώσεως, αφίξεως στον προορισμό.
- Ασφάλιση.
- Μέσον μεταφοράς, σημεία φορτώσεως, διαδρομή.

Η επιλογή του μέσου μεταφοράς (πλοίο, χερσαία μεταφορά /αυτοκίνητο - τραίνο, αερομεταφορά) προσανατολίζει τις ενέργειες. Το μέσο μεταφοράς μπορεί να εκτελεί προκαθορισμένο δρομολόγιο ή να εννοικιασθεί για συγκεκριμένο χρόνο ή διαδρομή.

Ο τρόπος μεταφοράς εξειδικεύει το μεταφορικό έργο, όπως π.χ. στην περίπτωση επιλογής της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια (Containers). Είναι δε πολλοί οι τρόποι μεταφοράς, αφού τα προϊόντα μπορούν να μεταφερθούν χύδην ή συσκευασμένα και τα τελευταία, μεμονωμένα ή ομαδοποιημένα.

Μία μεταφορά δεν ολοκληρώνεται πάντοτε με το αυτό μέσον ή με τον ίδιο τρόπο, αλλά ενδέχεται στην αρχή ή στο τέλος της διαδρομής να χρειασθούν ορισμένες προσεγγιστικές προσαρμογές, οπότε το σύνολο των ενεργειών χαρακτηρίζεται ως πολύτροπος μεταφορά (Multimodal).

Οι εξαγωγικές επιχειρήσεις είτε στηρίζονται σε εξειδικευμένες υπηρεσίες τους, είτε προσφεύγουν στους ενδιαμέσους, οι οποίοι είναι είτε οι μεταφορικές εταιρείες, είτε εταιρείες πρακτορεύσεως τους. Οι εξειδικευμένες στις διεθνείς μεταφορές εταιρείες, στηριζόμενες σε δίκτυο πρακτόρων και ανταποκριτών ανά τον κόσμο, εκτελούν το μεταφορικό έργο "από τη μια άκρη ως την άλλη", συνήθως με δικά τους μεταφορικά μέσα. Οι ενδιάμεσοι, όπως το δηλώνει και ο όρος, συγκεντρώνουν ποσότητες, τις ομαδοποιούν και διαπραγματεύονται τη μεταφορά τους με τις μεταφορικές εταιρείες. Είναι συνήθως εξειδικευμένοι κατά τρόπο μεταφοράς, κατά τύπο προϊόντων, κατά χώρες ή ευρύτερες περιοχές κ.ο.κ. Πλεονέκτημα τους είναι η ευκινησία και το σχετικά χαμηλό κόστος τους, διότι διαπραγματεύονται με τους κατ' επάγγελμα μεταφορείς, προσφέρουν συμπληρωματικό έργο κ.λ.π.

Γενικώς, το έργο της μεταφοράς προσεγγίζεται σε τρία επίπεδα ενεργειών. Το πρώτο είναι διερευνητικό των δυνατοτήτων. Το δεύτερο εντοπίζεται στις επιλογές και αποφάσεις, με βάση τα κριτήρια του κόστους, της τηρήσεως των προθεσμιών, της ασφάλειας κ.λ.π. και στην υλοποίηση της μεταφοράς (συμβόλαιο, τελωνειακές και λοιπές διατυπώσεις, επικοινωνία με αγοραστή, ασφάλιση). Το τρίτο περιλαμβάνει την αξιολόγηση του εκτελεσθέντος έργου και τροφοδοτεί με εμπειρία το πρώτο επίπεδο.⁴⁴

44. βλέπε Δασκάλου Γ. (1995) Διεθνές Εμπόριο

Επισημαίνεται ότι το έργο της μεταφοράς είναι πολύπλοκη ενέργεια, με εκταμιεύσεις σε πολλά ενδιάμεσα τμήματα, οι οποίες

μπορούν να φθάσουν αθροιζόμενες και στο ύψος της αξίας του μεταφερομένου προϊόντος.

Το κάθε βήμα απαιτεί προσοχή και επιμέλεια, διότι ενδέχεται να είναι καθοριστικό για την έκβαση της εξαγωγικής πράξεως, η οποία δεν τελειώνει με την υπογραφή του εξαγωγικού συμβολαίου, αλλά με την άφιξη του προϊόντος στον αγοραστή και με την επιβεβαίωση της ικανοποίησης του μέσω της ανανεώσεως της παραγγελίας.

Η καλή λειτουργία των κανόνων της μεταφοράς σε συνδυασμό με τη φιλελευθεροποίηση στον τομέα, που επέρχεται λόγω των γενικών εμπορικών εξελίξεων, θα συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη ευελιξίας και αποτελεσματικότητας στη διαχείριση των επιχειρήσεων. Ο τομέας των μεταφορών παίζει πρωταρχικό ρόλο στην οικονομία κάθε χώρας. Κατά τις πρόσφατες εκτιμήσεις της ΕΟΚ ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει 7% του ΑΕΠ, 7% των θέσεων εργασίας, 40% των κρατικών επενδύσεων και 30% της καταναλώσεως ενεργείας. Η πρακτική σπουδαιότητα του ασφαλώς υπερβαίνει εκείνη των στατιστικών μεγεθών.

5.2 Η συσκευασία των εμπορευμάτων:

Ο όρος "συσκευασία" χρησιμοποιείται στην ελληνική γλώσσα με διπλή έννοια. Δηλώνει κατ' αρχήν την εμπορική παρουσίαση των εμπορευμάτων στον τελικό καταναλωτή υπό τη μορφή διαφόρων ποσοτικών υποδιαίρέσεων (Packaging, Conditionnement). Δηλώνει επίσης την εξωτερική προστατευτική περιποίηση, ενός ή περισσοτέρων μαζί ομοειδών προϊόντων, αναλόγως προς το μέγεθος τους, με σκοπό την αποφυγή της καταστροφής ή της υποβαθμίσεως κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού (Packing, Emballage). Η δεύτερη συσκευασία συγκεντρώνει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του εξωτερικού εμπορίου και θ' αναφέρεται στη συνέχεια απλώς ως συσκευασία. Αυτή σχετίζεται αμέσως με το είδος του προϊόντος, τον τρόπο και το μέσον μεταφοράς, τη διαδρομή μεταφοράς κ.ά. Επηρεάζει το κόστος πώλησεως και γι' αυτό πάντοτε απαιτεί ειδική μελέτη, ώστε να υπηρετείται κατά το μέγιστο η ασφάλεια του εμπορεύματος, χωρίς δυσανάλογη επιβάρυνση.

Η καλή συσκευασία είναι το πρώτο μέσον αντιμετώπισεως του κινδύνου της μεταφοράς, ενώ το δεύτερο είναι η ασφάλιση του εμπορεύματος. Είναι επίσης η καλή συσκευασία και ένας τρόπος υποβιβασμού των ασφαλιστρών, διότι αυτά υπολογίζονται στη βάση των καλυπτομένων ζημιών.

Κατά το άρθρο 35 της Συμβάσεως Βιέννης - 1980 για τη διεθνή πώληση εμπορευμάτων, ο πωλητής οφείλει να παραδώσει τα εμπορεύματα με αντίστοιχη προς την προβλεπόμενη στο συμβόλαιο συσκευασία. Παρομοίως, στις υποχρεώσεις του πωλητή, που ορίζονται στους Incoterms,⁴⁵ περιλαμβάνεται η δαπάνη συσκευασίας, εκτός αν επικρατεί το έθιμο αποστολής των εμπορευμάτων άνευ συσκευασίας. Υπάρχουν οι διεθνείς κανόνες συσκευασίας της ISO τους οποίους πρέπει να ακολουθεί ο εισαγωγέας, καθώς και κανόνες εθνικών οργανισμών συσκευασίας (AFNOR Γαλλίας, ANSI και ASTM ΗΠΑ, BS Αγγλίας, DIN Γερμανίας, ΕΛΟΤ Ελλάδα κ.ά.).

Η κακή συσκευασία μπορεί ν' αποδειχθεί λίαν δαπανηρή στην επιχείρηση, αφού θα υποχρεωθεί ν' αντικαταστήσει δωρεάν και σε σύντομο χρόνο ένα κατεστραμμένο προϊόν, ενώ η ζημία δεν καλύπτεται

από την ασφαλιστική εταιρεία, όταν αποδειχθεί ότι οφείλεται σε ελαττωματική συσκευασία.

Τα μέσα συσκευασίας κατασκευάζονται από διάφορα υλικά (μέταλλα, ξύλο, χαρτί, χαρτόνι, πλαστικό, γυαλί) και χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση. Άλλα προσφέρουν αντοχή και σταθερότητα, αλλά είναι βαριά και δαπανηρά, άλλα προσφέρουν ελαφρύτητα, ευλυγισία, αδιαβροχότητα, διαφάνεια, χαμηλό κόστος, χωρίς μεγάλη αντοχή στις πιέσεις, στον κίνδυνο αναφλέξεως κ.ο.κ. Το αυτό μέσον συσκευασίας προσφέρει διαφορετική προστασία στο ίδιο προϊόν, όταν ποικίλλουν τα μέσα μεταφοράς, το μήκος της διαδρομής, η ποιότητα της οδού κ.ά. Σημειώνεται ότι η συσκευασία αποτελεί μέτρο αποθαρρύνσεως της κλοπής.⁴⁶

5.3 Η σήμανση των εμπορευμάτων:

Όπως η συσκευασία έτσι και η έπ' αυτής ή ανεξαρτήτως αυτής σήμανση (Marking) αποτελεί υποχρέωση του εξαγωγέα. Είναι δε θεμελιώδης ο ρόλος της, αφού εξ αυτής εξαρτάται εν πολλοίς η άφιξη του εμπορεύματος στον προορισμό του. Η σήμανση των εμπορευμάτων έχει σχέση με τις διαστάσεις και το βάρος των μονάδων συσκευασίας, το πλήθος τους, που δηλώνεται με κλασματικό αριθμό (στον αριθμητή ο αύξων αριθμός εκάστης μονάδας συσκευασίας και στον παρονομαστή το σύνολο μονάδων στην αποστολή), το έτος παραγωγής κ.ά. Η σήμανση πρέπει να γίνεται σε δύο τουλάχιστον πλευρές του περιβλήματος.

45. Incoterms: είναι κανόνες που καθορίζονται οι αμοιβαίες υποχρεώσεις αγοραστή και πωλητή, προσαρμόστηκαν στις εξελίξεις με διαδοχικές τροποποιήσεις και προσθήκες κατά τα έτη 1953 – 1967 – 1976 – 1980 και 1990. Οι τελευταίοι τέθηκαν σε ισχύ από 1^{ης} Ιουλίου 1990.

46. βλέπε Πατεράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

Υπάρχουν ειδικοί κανονισμοί της ISO για τις σημάνσεις, ενώ για τη σήμανση των επικινδύνων ουσιών (εκρηκτικές ύλες, αναφλέξιμα υγρά ή στερεά, τοξικές και διαβρωτικές ουσίες, ραδιενεργά σώματα κ.ά.) ο ΟΗΕ έχει επεξεργασθεί ειδικούς κώδικες, οι οποίοι πρέπει να τηρούνται απαρεγκλίτως. Συνηθισμένα είναι και τα πικτογραφήματα επί των υλικών συσκευασίας, με σκοπό την εκτός γραφής άμεση προειδοποίηση για τις επιπτώσεις ορισμένων ενεργειών, π.χ., ένα ποτήρι δηλώνει το εύθραυστο (Fragile), δυο κατακόρυφα βέλη την όρθια θέση κ.ο.κ.

Με βάση τα στοιχεία της σημάνσεως ακολουθεί η κατάρτιση του καταλόγου των εμπορευμάτων (Packing list), όπου καταχωρούνται τα εμπορικά σήματα, οι αριθμοί των μονάδων συσκευασίας με τις διαστάσεις τους (μήκος x πλάτος x ύψος σε cm), το μικτό και καθαρό βάρος, ο όγκος και λεπτομέρειες για το περιεχόμενο.⁴⁷

5.4 Παλέτες και Εμπορευματοκιβώτια:

Ο εκσυγχρονισμός των τρόπων μεταφοράς κατά τις τελευταίες δεκαετίες οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στη χρήση των παλετών (Pallets, Palettes) και των εμπορευματοκιβωτίων (Containers, Conteneurs).

Οι παλέτες είναι τυποποιημένες βάσεις ως προς τις διαστάσεις (80 x 100 ή 100 x 120 cm) και την κατασκευή, προσφερόμενες για την έπ' αυτών ομαδοποίηση μονάδων συσκευασίας προϊόντων (κιβώτια, σάκοι), και τη μετακίνηση δια περονοφόρων ανυψωτικών οχημάτων. Κατασκευάζονται από ξύλο, μέταλλα, πλαστική ύλη και διευκολύνουν την αποθήκευση κατά στήλες, την απαρίθμηση, τη μεταφορά (με ταυτόχρονη περίδεση). Το κόστος τους είναι χαμηλό (ξύλο).

Τα containers επενοήθησαν για τις ναυτιλιακές μεταφορές και η χρήση τους επεκτάθηκε στα άλλα μέσα. Κατασκευάζονται από χάλυβα και έχουν συνήθως μήκος 20 ή 40 ποδών (1 foot = 30,48 cm = 12 inches) και κατακόρυφη διατομή 8' x 8', οπότε αποκαλούνται αντιστοίχως των 20 και 40 ποδών. Όλες οι πλευρές κλείνουν, οπότε προσφέρονται για ασφαλή μεταφορά ξηρού φορτίου ή ενδέχεται να είναι ειδικής κατασκευής για μεταφορά υγρών κ.ο.κ. (ισόθερμη μεταφορά, αεροστεγής). Προσφέρονται στην αλληπάλληλη συσσώρευση. Ειδικών προδιαγραφών είναι τα προοριζόμενα για αεροπορικές μεταφορές Containers.⁴⁸

47. βλέπε Μορφοβασίλης Δ. (1991) Διεθνές εμπόριο , σύγχρονη εκδοτική .

48. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος .

Πλεονεκτήματα από τη χρήση των Containers αποτελούν η ασφάλεια των εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά και η δυνατότητα περιορισμού του κόστους συσκευασίας, η προστασία κατά της κλοπής, η ταχύτητα και οικονομία μετακινήσεων. Μειονεκτήματα αποτελούν το υψηλό κόστος, η απαίτηση ειδικής υποδομής για τη μετακίνηση και την αποθήκευση, η ανάγκη επιστροφής των κενών κ.ά.

Η χρήση των Containers προϋποθέτει μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων, ώστε να γεμίζουν (Full Container Load-FCL) και εξ αυτού του λόγου φαίνεται να προσφέρονται περισσότερο στην εξυπηρέτηση των μεγάλων επιχειρήσεων. Γίνονται όμως μεταφορές δι' ομαδοποίησεως κατά προορισμό μικρότερων φορτίων από περισσότερες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (Less than a Container Load - LCL).

Σύμφωνα με μια απογραφή, που διενήργησε η Cargoware International, τον Ιούλιο 1992 ήταν εντεταγμένα στην παγκόσμια χρήση 7,3 εκατ. Containers, ο δε αριθμός τους ήταν αυξημένος κατά 25% έναντι εκείνου του Ιουλίου 1990. Η μεγάλη πλειοψηφία των Containers είχαν μήκος 20 και 40 ποδών. Ως προς τη γεωγραφική κατανομή οι επιχειρήσεις ΗΠΑ - Καναδά κατείχαν τα 72,5% του συνόλου με υπεροχή εκείνων μήκους 40 ποδών.

Τους τεχνικούς όρους που πρέπει να πληρούν τα Containers για να γίνονται δεκτά στη διεθνή μεταφορά υπό τελωνειακή σφράγιση περιέχει το Παράρτημα VII της Συμβάσεως TIR.⁴⁹

5.5 Ο υπολογισμός του κομίστρου:

Η ανάγκη δημιουργίας τακτικών συγκοινωνιών, δια της δεσμεύσεως επί εκούσιας βάσεως των ιδιοκτητών των μεταφορικών μέσων, οδήγησε τις κυβερνήσεις των κρατών στην αποδοχή ως αντιστάθμισμα των προτεινομένων κομίστρων και των περιοδικών

αναπροσαρμογών τους. Έτσι, οι γενικές κλαδικές συμφωνίες αποτελούν τον κανόνα για τα κόμιστρα πλοίων και αεροπλάνων, ενώ στα τραίνα τα επίπεδα των κομίστρων επιβάλλονται μονοπωλιακά από τα κράτη - ιδιοκτήτες.

Στα πλοία και στα αεροπλάνα υπάρχει ο ανταγωνισμός των "πειρατικών" εταιρειών (Outsiders), ο οποίος είναι εντονότερος στις οδικές μεταφορές και όπου είναι δυνατή η διαπραγμάτευση ανάλογα με το προς μεταφορά φορτίο.

49. βλέπε Πατεράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

Το κόμιστρο εκφράζεται σε πληρωτέες μονάδες - Π Μ, οι οποίες έχουν την ακόλουθη αντιστοιχία, αναλόγως προς το χρησιμοποιούμενο μέσον:

- Αερομεταφορά: Μία Π Μ = 1 κιλό ή 6 dm³
- Οδική μεταφορά: Μία Π Μ = 1 κιλό ή 3 dm³
- Θαλασσιά μεταφορά: Μία Π Μ = 1 κιλό ή 1 dm³

Στην περίπτωση αποκλίσεως μεταξύ των δύο συστημάτων ισοδυναμίας το κόμιστρο υπολογίζεται με βάση την ευνοϊκότερη για το μεταφορέα περίπτωση. Ως παράδειγμα χρησιμοποιείται ένα δέμα βάρους 10 κιλών και διαστάσεων 0,6m x 0,4m x 0,2m, ήτοι όγκου 48 dm³.

Το οφειλόμενο κόμιστρο στα τρία μέσα, αεροπλάνο-αυτοκίνητο - πλοίο, με βάση το βάρος είναι 10 ΠΜ. Με βάση τον όγκο είναι 48:6 = 8 ΠΜ στο αεροπλάνο, 48:3 = 16ΠΜ στο αυτοκίνητο και 48:1 = 48ΠΜ στο πλοίο. Τελικώς, η αξιολόγηση του πλεονεκτήματος υπέρ του μεταφορέα ωθεί στη χρησιμοποίηση 10 ΠΜ βάρους για το αεροπλάνο, 16 ΠΜ όγκου για το αυτοκίνητο και 48 Π Μ όγκου για το πλοίο.

Το κόμιστρο των σιδηροδρόμων υπολογίζεται συναρτήσει τον βάρους και της ταχύτητας μεταφοράς.

Τέλος, είναι συνήθης η μείωση του μοναδιαίου κομίστρου με την αύξηση του φορτίου κατά ζώνες βάρους. Σε μερικές περιπτώσεις ο πελάτης πραγματοποιεί οικονομία πληρώνοντας το μοναδιαίο κόμιστρο της επομένης ζώνης. Ενδέχεται π.χ. να είναι το μοναδιαίο κόμιστρο 800 δρχ / κιλό για δέματα μέχρι 50 κιλών, 700 δρχ / κιλό για δέματα 51 μέχρι 100 κιλών και 600 δρχ / κιλό για δέματα 101 μέχρι 200 κιλών. Προφανώς ο πελάτης έχει συμφέρον για δέματα βάρους 86,6 μέχρι 100 κιλών να ζητήσει να πληρώσει το μοναδιαίο κόμιστρο των 600 δρχ. που αντιστοιχεί στα 101 κιλά.

5.6 Οι καθαροί τίτλοι μεταφοράς:

Στο Διεθνές Εμπόριο οι φάσεις πληρωμής και παραλαβής των εμπορευμάτων δεν είναι ταυτόχρονες λόγω της αποστάσεως, που χωρίζει πωλητή και αγοραστή. Η εμπορική πρακτική κατέληξε στη συμβιβαστική επιλογή της ανταλλαγής των παραστατικών αποστολής των

εμπορευμάτων με το αντίτιμο της αξίας τους μέσω μιας τραπεζικής που μεσολαβεί. Αυτό είναι το νόημα της ενέγγυου πιστώσεως. Στην περίπτωση αυτή τα μεταφορικά έγγραφα αποδεικνύουν την αποστολή του περιγραφόμενου σ' αυτά εμπορεύματος και ταυτοχρόνως εμφανίζουν τη δέσμευση του μεταφορέα να τα διεκπεραιώσει στον προορισμό τους. Η ναυτιλιακή φορτωτική αποτελεί επί πλέον και τίτλο ιδιοκτησίας του εμπορεύματος, η δε παρουσίαση της από τον αγοραστή στον πλοίαρχο κατά την άφιξη είναι απαραίτητη για την παραλαβή του εμπορεύματος.

Το παραστατικό μεταφοράς, που εκδίδεται από ένα τρίτο πρόσωπο ως προς τα δύο συμβαλλόμενα μέρη του πωλητηρίου συμβολαίου (πωλητή και αγοραστή) και που δεσμεύει υπεύθυνα το τρίτο πρόσωπο για την ομαλή διεκπεραίωση του εμπορεύματος μεταξύ των δύο μερών, αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο της ποιοτικής καταστάσεως του εμπορεύματος κατά την παραλαβή από τον μεταφορέα. Οι ενδεχόμενες αποκλίσεις εκ του κανονικού, τις οποίες διαπιστώνει ο μεταφορέας επί του εμπορεύματος και της συσκευασίας του, πρέπει να σημειώνονται επί του παραστατικού μεταφοράς (φορτωτική), διότι αλλιώς θα κληθεί εκείνος να καλύψει τη ζημία κατά την παράδοση στον προορισμό. Γι' αυτό το λόγο επεκράτησε να ζητείται από τις τράπεζες "καθαρός τίτλος μεταφοράς", χωρίς επισημειώσεις ελαττωμάτων κ.λ.π. Στην αντίθετη περίπτωση οι τράπεζες δεν πληρώνουν.

Ενίοτε μερικές σχετικές με την ποσότητα επισημειώσεις γίνονται. αποδεκτές, όταν συσχετίζονται με προβλεπόμενα όρια ανοχής στο πωλητήριο συμβόλαιο και στο τιμολόγιο. Τότε πρέπει να ενημερώνεται και η τράπεζα, διότι εκείνη εφαρμόζει τους γενικούς κανόνες.

Δυσχέρεια υπάρχει στην περίπτωση μεταφορών με σφραγισμένα Containers, οπότε μόνο την εξωτερική εμφάνιση μπορεί να εκτιμήσει ο μεταφορέας.⁵⁰

5.7 Οι θαλάσσιες διεθνείς μεταφορές:

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον σημαντικότερο τρόπο μεταφοράς στο Διεθνές Εμπόριο. Ο όγκος των διεθνών θαλασσιών μεταφορών για τρίτο συνεχές έτος κατά το 1992 υπερέβη τα 4 δισ. τόνων (44% τα πετρελαιοειδή και 56% το ξηρό φορτίο. Στο τέλος του 1992, σε παγκόσμιο σύνολο 27.680 πλοίων άνω των 1000 τόνων (κινουμένων κατά 65% υπό εθνική σημαία και κατά 35% υπό αλλοδαπή) τα 2619 ήταν ελληνικών συμφερόντων (38% υπό ελληνική σημαία και 62% υπό αλλοδαπή) και μετέφεραν 15,22% του διεθνούς φορτίου. Ακολουθούν Ιαπωνία με 2883 πλοία αλλά 13,16% του φορτίου, ΗΠΑ με 9% του φορτίου, Νορβηγία 8,39%, Χονγκ-Κονγκ 4,85%, Κίνα 4,28%, Αγγλία 3,69%, Ρωσία 3,35%, Κορέα 2,76%, Γερμανία 2,52%.⁵¹

50. βλέπε Μορφοβασίλης Δ. (1991) Διεθνές εμπόριο , σύγχρονη εκδοτική .

51. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος .

Η συνολική χωρητικότητα του παγκοσμίου εμπορικού στόλου κατά το 1992 ήταν ίση με 695 εκατ. T, η δε ποσοστιαία κατανομή της χωρητικότητας κατά είδος φορτίου ήταν:

• Φορτίο χύδην, υγρό	37,9%
• Φορτίο χύδην, στερεό	34,5%
• Γενικό φορτίο	15,1%
• Μεταφορά Containers	4,7 %
• Λοιπά	7,8 %

5.8 Οι διεθνείς συμβάσεις για την εμπορική ναυτιλία:

Επί αιώνες επικρατούσε η αρχή ότι ο πελάτης καλύπτεται πλήρως κατά τη ναυτιλιακή μεταφορά από τον πλοιοκτήτη και την ασφαλιστική εταιρεία. Παρά την ανωτέρω αρχή η μεταφορά εμπορευμάτων δημιουργούσε πολλά προβλήματα στους αποστολείς και αποδέκτες. Έτσι οι ΗΠΑ, το 1893, με το νόμο Harter θέσπισαν για τους πλοιοκτήτες τους πρώτους βασικούς κανόνες ελαχίστων υποχρεώσεων. Σε διεθνές επίπεδο η πρώτη προσπάθεια έγινε στις Βρυξέλλες, στις 25.8.1924, με την υπογραφή από 24 χώρες της Διεθνούς Συμβάσεως για την καθιέρωση ενιαίων κανόνων περί της φορτωτικής. Η σύμβαση ετέθη σε ισχύ από το 1931. Κυρώθηκε από 78 χώρες, μεταξύ των συμπεριλαμβάνεται και η Ελλάδα⁵². Εναρμονίζει τους κανόνες για τις φορτωτικές, που καλούνται και "Κανόνες της Χάγης", με κύριο στοιχείο την αποζημίωση 100 στερλινών για την απώλεια ενός δέματος 50 κιλών. Το 1967-68 με το Πρωτόκολλο Visby τροποποιήθηκαν τα 5 από τα 16 άρθρα της συμβάσεως Βρυξελλών και από το 1977 η σύμβαση Βρυξελλών εφαρμόζεται με τη συνήθη ονομασία "Κανόνες Χάγης-Visby". Η σημαντικότερη των τροποποιήσεων του Visby ήταν η "Ρήτρα container", κατά την οποία πρέπει να αποζημιώνονται σε περίπτωση απώλειας όλα τα τεμάχια ομαδοποιημένης αποστολής, όταν αυτά αναφέρονται αναλυτικά στη φορτωτική.

52. Η Ελλάδα με τον νόμο 2107/92 ακύρωσε τη σύμβαση των Βρυξελλών της 25/08/1924 για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και δύο τροποποιητικά πρωτόκολλα υπογράφεται στις 23/02/1968 και 21/12/1979, στις Βρυξέλλες.

Η μεγίστη αποζημίωση στην περίπτωση απώλειας καθορίστηκε με πρωτόκολλο του 1979 σε 667 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα ανά δέμα και υπέστη πολλές μεταγενέστερες τροποποιήσεις λόγω του πληθωρισμού. Τα προβλήματα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές πύκνωσαν με την εξάπλωση των Containers έλυσαν περισσότερα προβλήματα απ' όσα δημιούργησαν ως νεωτερισμός και το 1968 η CNUCED εισηγήθηκε την προετοιμασία τροποποίησης της συμβάσεως των Βρυξελλών.

Η σύμβαση του Αμβούργου του 1978 υιοθετήθηκε στις 31 Μαρτίου 1978 στο Αμβούργο από 68 χώρες. Γίνεται αναφορά σ' αυτή με τον τίτλο "Κανόνες Αμβούργου". Κύρια σημεία της αποτελούν η καθιέρωση της ευθύνης του μεταφορέα με βάση την αρχή "του προβλέψιμου σφάλματος ή αμελείας, η επέκταση της ευθύνης στη

λιμενική ζώνη για να συμπεριληφθούν οι μεσολαβούντες πριν τη φόρτωση στο πλοίο ή μετά την εκφόρτωση, η ευθύνη του μεταφορέα για τις καθυστερήσεις στην παράδοση, η δυνατότητα χρησιμοποίησεως άλλων παραστατικών μεταφοράς πλην της φορτωτικής, ο προσδιορισμός του τόπου επιλύσεως των διαφορών κ.ά. Η σύμβαση ετέθη σε ισχύ από 1.11.1992 με την κύρωση της από 20 κράτη, όπως προέβλεπε από το αρχικό κείμενο. Αν και δεν κυρώθηκε από μεγάλα εμπορικά κράτη, η εφαρμογή της συμβάσεως του Αμβούργου κερδίζει έδαφος, διότι θεωρείται ευνοϊκότερη εκείνης των Βρυξελλών για τους μεταφορείς και διότι θεωρείται απλουστευτική για τις διαδικασίες. Εφαρμόζεται όπως και η προηγούμενη στη διεθνή μεταφορά Εμπορευμάτων και δεν καλύπτει την ενοικίαση των πλοίων.

5.9 Τα συμβόλαια μεταφοράς:

Η μεταφορά δια των εμπορικών πλοίων (Cargo vessels) γίνεται με βάση το συμβόλαιο, κατά το οποίο ο πλοιοκτήτης (ναυτιλιακή εταιρεία) αναλαμβάνει έναντι κομίστρου (ναύλου) την εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Τα εμπλεκόμενα μέρη στο συμβόλαιο είναι ο φορτωτής (εξαγωγέας, εισαγωγέας, ενδιάμεσος) και ο πλοιοκτήτης. Ο δεύτερος αποδέχεται τα εμπορεύματα και αναλαμβάνει να τα αποβιβάσει στον προορισμό τους, φέροντας την ευθύνη για ενδεχομένη υποβάθμιση ή καταστροφή εν πλω.

Σημειώνεται ότι οι ενδιάμεσοι της μεταφοράς ενεργούν στο όνομα των εντολέων πελατών τους (εισαγωγείς-εξαγωγείς). Αυτοί αναλαμβάνουν επ' αμοιβή τη συγκέντρωση των φορτίων, τη φόρτωση / εκφόρτωση, τις τελωνειακές διαδικασίες σε συνεργασία με τους εκτελωνιστές και μεσολαβούν στη διεκπεραίωση του ασφαλιστικού έργου. Διεθνές όργανο εκπροσωπήσεως τους είναι η Διεθνής Ομοσπονδία των Ενώσεων Πρακτόρων μεταφοράς και Παραπλήσιων (=FIATA = Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles).

Βασικό κείμενο του συμβολαίου μεταφοράς είναι η φορτωτική (Bill of Lading-B/L. Connaissance). Εκδίδεται από τον πλοίαρχο εντός 24 ωρών από την περάτωση της φορτώσεως με την παρουσίαση από τον φορτωτή του αποδεικτικού φορτώσεως (Mate's receipt) και την πληρωμή του ναύλου, αφού προηγουμένως γίνει η αναγνώριση του φορτίου. Μπορεί να είναι καθαρή (Clean B/L) ή με επιφυλάξεις (foul, unclean, claused, dirty), όταν το φορτίο παρουσιάζει ελαττώματα (π.χ. διάτρητοι σάκοι. ανεπαρκής σήμανση). Αποτελεί ταυτοχρόνως αποδεικτικό συμβολαίου και τίτλο ιδιοκτησίας του εμπορεύματος. Συμπληρώνεται συνήθως σε 4 πρωτότυπα αντίτυπα, τα οποία φέρουν κάποιο όνομα (ονομαστική φορτωτική = B/L to a named person) ή είναι εις διαταγήν (= B/L to order).

Η τελευταία μορφή είναι προτιμότερη, διότι επιτρέπει τη μεταβίβαση δι' οπισθογραφίσεως. Η παρουσίαση της φορτωτικής στον πλοίαρχο από τον αγοραστή είναι απαραίτητη, προκειμένου να παραλάβει τα εμπορεύματα, ενώ αποτελεί βασικό στοιχείο στην ενέγγυο πίστωση.

Στην περίπτωση ενάρξεως ή περατώσεως του μεταφορικού έργου επί της ξηράς, μακράν των λιμένων, εκδίδεται ειδικός τύπος φορτωτικής προσαρμοσμένος στην πολύτροπο μεταφορά (Combined transport bill of

lading - CTBL), διεπόμενος εν προκειμένω από τους κανόνες CNUCED/CCI N° 481/1992. Οι πράκτορες μεταφορών εκδίδουν ένα ανάλογο παραστατικό, γνωστό ως φορτωτική FIATA-FBL, που αποτελεί τίτλο μεταφοράς, μη διαπραγματεύσιμο. Μπορούν επίσης να εκδοθούν και άλλα παραστατικά, που πιστοποιούν την αποστολή, τη φόρτωση, την πληρωμή του ναύλου κ.λ.π.. χωρίς την αποδεικτική και διαπραγματευτική δύναμη της φορτωτικής.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες δια περιοδικών συμφωνιών τους (Freight ή Liner ή Shipping Conference) καθορίζουν κοινές τιμές και διεθνή δρομολόγια πλοίων σε γραμμές (αφετηρία – τέρμα - ενδιάμεσοι σταθμοί, ημερομηνίες) για να εξυπηρετούνται οι ανάγκες του εμπορίου και να γίνεται επωφελώς η εκμετάλλευση των πλοίων. Με άλλες συμφωνίες κοινοπρακτικής εκμεταλλεύσεως γραμμών (Pool agreement) η συνεργαζόμενη εταιρεία μιας χώρας προωθεί τα φορτία στο πλοίο που καταφθάνει πρώτο και στη συνέχεια τα καθαρά κέρδη διαμοιράζονται εξ ίσου μεταξύ των συνεργαζομένων στο δίκτυο. Υπάρχουν εταιρείες που εκτελούν τα ίδια περίπου δρομολόγια και εφαρμόζουν χαμηλότερα τιμολόγια, χωρίς να συμμετέχουν στις προαναφερθείσες συμφωνίες⁵³.

53. βλέπε Πατεράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

Εναρμόνιση του διεθνούς συστήματος καθορισμού των ναύλων επεδίωξε η CNUCED με τον "Κώδικα διεξαγωγής των ναυτιλιακών συμφωνιών" της 6 Οκτωβρίου 1983. Σε επίπεδο ΕΟΚ τα θέματα ελεύθερας προσφοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών, ανταγωνισμού, παρανόμων τιμολογιακών παρεμβάσεων και ελεύθερας προσβάσεως στις υπερωκεάνιες γραμμές ρυθμίζονται με τους 4 κανονισμούς του Συμβουλίου 4055, 4056, 4057 και 4058/1986 (ΕΕΕΚ L 378/31.12.1986).

Ο ναύλος (Freight, Fret), απαρτίζεται από ένα βασικό τμήμα, που ορίζεται από τις ειδικές συμβάσεις των πλοιοκτητών (μεταβάλλεται κατά ζώνες βάρους ή κατ' όγκο, όταν ο αριθμός των κυβικών μέτρων υπερβαίνει τον αριθμό των τόνων), από τις προσαρμογές (προσαυξήσεις λόγω αυξήσεως τιμών στα καύσιμα ή μεταβολής ισοτιμιών συναλλάγματος ή ειδικών λιμενικών συνθηκών και απομειώσεις κυρίως λόγω ανταγωνισμού) και τα πρόσθετα έξοδα, όπως φορτώσεως - εκφορτώσεως κ.ά.

Για τα Containers υπάρχει ειδικό τιμολόγιο.

Στην περίπτωση ενοικιάσεως ολοκλήρου πλοίου συνάπτεται ειδικό συμβόλαιο (Charter-party) με το ενοίκιο ανά μονάδα φορτίου ή ανά μονάδα χρόνου, χωρίς τα έξοδα φορτώσεως / εκφορτώσεως, που επιβαρύνουν πάντοτε τον ενοικιαστή. Όταν σημειωθεί υπέρβαση του χρόνου ενοικιάσεως πληρώνονται ως πρόστιμο οι λεγόμενες σταλίες (Demurrage), ενώ, αν το πλοίο αποδεσμευτεί νωρίτερα, ο ενοικιαστής επιβραβεύεται (εισπράττει ένα ποσό, Dispatch-money).

Ο ναύλος στην περίπτωση της ενοικιάσεως εξαρτάται από πολλές παραμέτρους, μεταξύ των οποίων αναφέρεται το μέγεθος του πλοίου, στην επιλογή του οποίου, εκτός των άλλων, συμβάλλει και το βύθισμα των λιμένων (Draught).

Ενίοτε υπάρχουν περιορισμοί από εθνικές νομοθεσίες στην επιλογή της εθνικότητας των πλοίων (σημαία). Έπ' αυτού η CNUCED εισηγείται την εφαρμογή του κανόνα 40/40/20, δηλαδή να υπογράφονται

40% των συμβολαίων με πλοία της χώρας αποστολής, 40% με πλοία της χώρας υποδοχής και 20% με πλοία τρίτων χωρίων.

5.10 Τύποι πλοίων και τεχνικές μεταφοράς:

Τα πλοία διακρίνονται σε εξειδικευμένου φορτίου και σε γενικών μεταφορών. Τα πρώτα χαρακτηρίζονται από το αν μεταφέρουν ξηρό ή υγρό φορτίο χύδην (Bulk, Vrac), οπότε αποκαλούνται διεθνώς Rulkers ή Dry bulk carriers ή Bulk cargo vessels για το ξηρό φορτίο (μεταλλεύματα, σιτηρά κ.ά) και Tankers ή Bulk-oil carriers για το υγρό φορτίο (δεξαμενόπλοια πετρελαίου, υγραερίου κ.ά.) Χαρακτηρίζονται επίσης από τη δυνατότητα διατηρήσεως κάποιας σταθερής θερμοκρασίας (Refrigerating ή Refeers ships) για ευαίσθητα φορτία, καθώς και από τη δυνατότητα αμέσου υποδοχής οχημάτων εν κινήσει (Ferry ή ferry boat το πλοίο μεταφοράς οχημάτων ξηράς ή βαγονιών σιδηροδρόμου σε όχι μεγαλύτερες των 36 ωρών διαδρομές). Ενδέχεται ένα εμπόρευμα να φορτωθεί χύδην και να εκφορτωθεί ενσακκισμένο (η ενσάκκιση εν πλω). Αυτή η τεχνική χρησιμοποιείται προ παντός στη ζάχαρη και τότε γίνεται λόγος για σύστημα BIBO (Bulk in, Bags out).⁵⁴

Τα πλοία γενικών μεταφορών (General cargo ships) υποδέχονται διάφορα φορτία με συσκευασίες παντός τύπου και είναι εφοδιασμένα με συστήματα ανυψωτικών μηχανισμών, ώστε να διευκολύνεται η φορτοεκφόρτωση. Το γεγονός αυτό επιτρέπει στα πλοία να εξυπηρετούν και λιμάνια χωρίς ανεπτυγμένη χερσαία υποδομή. Εξελιγμένη μορφή αυτών των πλοίων αποτελούν τα πλοία μεταφοράς Containers, εκ των οποίων μερικά διαθέτουν και ιδικά τους μέσα μετακινήσεως (αυτονομία), ενώ το πλείστον εξαρτάται από τους χερσαίους μηχανισμούς φορτώσεως / εκφορτώσεως. Η δυναμικότητα τους μετρείται συνήθως με το πλήθος Containers 20 ποδών (TEU = Twenty-footer Equivalent Unit). Υπάρχουν και πλοία υποδεχόμενα σχήματα εν κινήσει, φέροντα Containers. Αυτά τα πλοία αποκαλούνται διεθνώς Roll on/Roll off container ships η εν συντομία Ro-Ro Ships, Τέλος, υπάρχουν πλοία που φέρουν επιπλέοντα εμπορευματοκιβώτια εκατοντάδων τόνων ή ποταμόπλοια στις μεγάλες διαδρομές και τα αποβιβάζουν εκτός των μεγάλων λιμένων, για να συνεχίσουν αυτονόμως το εξειδικευμένο υπόλοιπο τμήμα της διαδρομής μέχρι τον τελικό προορισμό .

Τα ανωτέρω στοιχεία δεν εξαντλούν το θέμα της ταξινομήσεως των πλοίων, αλλά δίδουν απλώς μια εικόνα της πολυπλοκότητας του. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να αναζητήσουν λεπτομέρειες στη Διεθνή Ταξινόμηση Πλοίων κατά Κατηγορία (CINC - Classification Internationale des Navires par Categorie) που άρχισαν να επεξεργάζονται από το 1987 η CNUCED με την EOK και στο Lloyd's Register of Shipping.

Η μεταφορά με Containers γίνεται με τα πλοία της γραμμής δι' αποστολής ενιαίου φορτίου ανά Container από την αυτή επιχείρηση (FCL) ή δια ενσωματώσεως από πράκτορα περισσοτέρων μερικών φορτίων στο ίδιο Container (LCL). Η δεύτερη επιλογή εξυπηρετεί από άποψη κόστους τις μικρές επιχειρήσεις, αλλά απαιτεί περισσότερο χρόνο για τις ομαδοποιήσεις και τις διανομές⁵⁵.

5.11 Οι αεροπορικές διεθνείς μεταφορές:

Η αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων άρχισε να αναπτύσσεται μετά το 1970, με την εμφάνιση των μεγάλων αεροπλάνων. Ο μεταφερόμενος όγκος δεν υπερβαίνει το 1% του Διεθνούς Εμπορίου, αλλά αντιστοιχεί στο 10% της αξίας του (Chevalier et Duphil).

Οι αερομεταφορές διέπονται από τη σύμβαση της Βαρσοβίας της 12 Οκτωβρίου 1929, η οποία τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της Χάγης της 28.9.1955 και από τα 4 πρωτόκολλα του Montreal της 25.9.1975. Η σύμβαση ορίζει την ευθύνη του μεταφορέα και τον εκδιδόμενο τίτλο μεταφοράς (Air Way Bill-AW B). Έχει κυρωθεί από όλες σχεδόν τις χώρες.

Τις τιμές για τις παρεχόμενες υπηρεσίες καθορίζει η Διεθνής Ένωση των Αερομεταφορικών Εταιρειών (IATA = International Air Transport Association). Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών και η πίεση που ασκείται από μερικές εκτός IATA εταιρείες επιτρέπουν συχνά την προσφορά και χαμηλότερων από τις επίσημες τιμές.

Τα χρησιμοποιούμενα αεροσκάφη είναι μικτά ή αμιγή εμπορικά και ποικίλλουν αναλόγως προς την ικανότητα μεταφοράς, συνήθως μέχρι 50T και τη μέγιστη απόσταση πτήσεως (μέχρι 9000 χ/τρα). Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ομαδοποιούνται κατά κανόνα σε παλέτες ή Containers, οπότε γίνεται λόγος για μονάδες μεταφοράς (Unit Load Devices - ULD). Την ομαδοποίηση κάνουν οι ειδικοί πράκτορες των αεροπορικών μεταφορών, οι οποίοι συντάσσουν την φορτωτική (AWB) σε 3 πρωτότυπα και ικανό αριθμό αντιτύπων. Οι φορτωτικές AWB είναι μη διαπραγματεύσιμες και τα μεταφερόμενα εμπορεύματα παραδίδονται κατά την άφιξη στον κατονομαζόμενο παραλήπτη ή κάποιον ενδιάμεσο (τράπεζα) στην περίπτωση συνδέσεως της παραδόσεως με ενέγγυο πίστωση.

Η σύμβαση προβλέπει την ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών στην περίπτωση απώλειας, μερικής καταστροφής ή καθυστερήσεως των εμπορευμάτων, τις σχετικές προθεσμίες καταθέσεως των αντιστοίχων διαμαρτυριών κ.ά. Η αποζημίωση για απώλεια είχε ορισθεί σε ποσότητα εθνικού νομίσματος με αντίκρισμα χρυσού και μετά την εγκατάλειψη του χρυσού, στο επίπεδο των 20 δολ. ανά κιλό. Για πληρέστερη κάλυψη ο αποστολέας πρέπει να ασφαλίσει το εμπόρευμα⁵⁶.

56. βλέπε Πατεράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

Οι τιμές αερομεταφοράς αναφέρονται στο κιλό ή στην μονάδα όγκου που είναι οι 6 dm³ και κατά κανόνα μειώνονται καθώς αυξάνει το φορτίο. Φαίνεται έτσι ότι για τα μικρά δέματα καταβάλλεται υψηλότερο αναλογικώς κόμιστρο και γι' αυτό υπάρχει ενδιαφέρον ομαδοποιήσεως των αποστολών μέσω πράκτορα. Αυτός εκδίδει μια γενική φορτωτική για

το ομαδοποιημένο φορτίο (Master AWB) και από ένα υποτιμολόγιο για κάθε πελάτη (House AWB).

Είναι δυνατή και η ενοικίαση αεροσκαφών, για μεταφορά εμπορευμάτων σε έκτακτες κυρίως περιπτώσεις, όταν δεν προσφέρονται άλλοι οικονομικότεροι τρόποι.

5.12 Οδικές διεθνείς μεταφορές:

Επί των διεθνών οδικών μεταφορών εφαρμόζεται η σύμβαση της Γενεύης της 19ης Μαΐου 1956, αναφερομένη συντομογραφικά ως CMR (Convention relative au contrat de transport international de Merchandises par Route). Ετέθη σε ισχύ από 2.7.1961 και εφαρμόζεται από όλα τα ευρωπαϊκά κράτη.

Στην ΕΟΚ, με την έναρξη λειτουργίας της ενιαίας αγοράς από 1.1.1993, κάθε μεταφορέας εγκατεστημένος σε ένα κράτος μέλος μπορεί ελεύθερα να μεταφέρει εμπορεύματα προς άλλο κράτος μέλος. Μέχρι τότε ήταν αναγκαίες οι άδειες, που δίδονταν σε εφαρμογή διμερών συμφωνιών ή στα πλαίσια κοινοτικών ποσοτώσεων (Contingents). Η ελεύθερη πρόσβαση στην κοινοτική αγορά της μεταφοράς μόνον σε ποιοτικά εμπόδια μπορεί να προσκρούσει (ασφάλεια κυκλοφορίας, εκπομπή καυσαερίων, θόρυβος κ.ο.κ.). Το νέο σύστημα διέπεται από τον Κανονισμό 881/1992 (ΕΕΕΚ L95/9.4.1992).

Ρυθμιστικές αποφάσεις για τις οδικές διεθνείς μεταφορές λαμβάνονται και από την ετησία σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών των ευρωπαϊκών κρατών.

Τέλος, σημαντικό ρόλο στις οδικές διεθνείς μεταφορές παίζει η διεθνής σύμβαση TIR του 1975.

Η σύμβαση της Γενεύης δεν προβλέπει ένα τυπικό παραστατικό για τη μεταφορά εμπορευμάτων δια αυτοκινήτου. Ένα σχετικό υπόδειγμα φορτωτικής υιοθετήθηκε από τη Διεθνή Ένωση Οδικών Μεταφορών (IRU). Εκδίδεται σε 3 πρωτότυπα και ικανό αριθμό αντιγράφων, συνήθως από το μεταφορέα, ενώ κανονικά αποτελεί υποχρέωση του εξαγωγέα. Ενίοτε πραγματοποιούνται διεθνείς μεταφορές χωρίς τη φορτωτική, αλλά με την απλή συνοδεία του εμπορικού τιμολογίου ή άλλων εγγράφων, πλην όμως ο αποστολέας δεν είναι καλυμμένος για την περίπτωση εμφανίσεως κάποιας διαφοράς.

Η σύμβαση της Γενεύης δεν αναφέρεται στο έργο της φορτώσεως και εκφορτώσεως. Προσδιορίζει όμως ότι η ανάληψη των εμπορευμάτων από το μεταφορέα γίνεται με την υπογραφή της φορτωτικής απ' αυτόν, αφού βεβαίως, προηγηθεί η επαλήθευση των αριθμητικών και ποιοτικών στοιχείων.

Ο μεταφορέας ευθύνεται για τις απώλειες, υποβαθμίσεις και καθυστερήσεις. Απαλλάσσεται των ευθυνών αν αποδείξει την εξωτερική αιτία της ζημίας, όπως π.χ. η ελαττωματικότητα του εμπορεύματος, η κακή ποιότητα ή ανεπάρκεια της συσκευασίας κ.ά. Ο δικαιούχος των εμπορευμάτων οφείλει να επισημάνει γραπτώς τα ελαττώματα εντός 7 ημερών από την παραλαβή και να διαμαρτυρηθεί για καθυστέρηση εντός 21 ημερών από τη φόρτωση. Η αποζημίωση περιορίζεται στο μέγιστο ποσό των 8.33 ΕΤΔ / κιλό.

Οι τιμές των διεθνών οδικών μεταφορών αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεως μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Ο ανταγωνισμός πάντως είναι οξύς, διότι συμπιέζει τις τιμές η αναζήτηση φορτίου για την επιστροφή.

Τα συνήθη οχήματα οδικής μεταφοράς κατατάσσονται στις τρεις ακόλουθες ομάδες με βάση τα χαρακτηριστικά μήκους και επιτρεπτού φορτίου, χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν μικρές διακυμάνσεις από χώρα σε χώρα:

- Τα απλά φορτηγά, μεγίστου μήκους 10-12m και μεγίστου επιτρεπόμενου φορτίου μέχρι 26Τ.
- Τα αρθρωτά φορτηγά (ελκυστήρας + ημιρυμουλκούμενο), μεγίστου μήκους 15-16m και φορτίου μέχρι 44Τ.
- Τα διπλά φορτηγά (κυρίως φορτηγό και ρυμουλκούμενο) μεγίστου μήκους 18 m και φορτίου 44Τ.

5.13 Οι σιδηροδρομικές διεθνείς μεταφορές:

Η αρχαιότερη όλων των διεθνών συμβάσεων για τις μεταφορές είναι η σχετική με τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων (Convention Internationale concernant le transport des Merchandises par chemin de fer - CIM), που υπογράφηκε στη Βέρνη Ελβετίας, στις 14 Οκτωβρίου 1890. Η εν λόγω σύμβαση υπέστη διάφορες τροποποιήσεις, εκ των οποίων εκείνη της 9 Μαΐου 1980, της Βέρνης (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires -COTIF), θεωρείται πλέον ως η πρωτεύουσα σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Φέρει δε αυτή ως προσάρτημα Β την αρχική του 1890 σύμβαση της Βέρνης με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις της.

Η COTIF τέθηκε σε ισχύ από 1ης Μαΐου 1985. Έχει κυρωθεί και εφαρμόζεται από όλες τις χώρες της Ευρώπης και πολλές χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής. Ορίζει τους ενιαίους κανόνες του συμβολαίου διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και με τα παραρτήματα της διέπει

- Τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.
- Την κίνηση των ιδιωτικών βαγονιών.
- Τη διακίνηση των Containers.
- Τη μεταφορά δεμάτων Express.

Εκ των πρώτων δυσκολιών που εμφανίζονται στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρώπη, παρά τη γενικώς άριστη κατάσταση του δικτύου, είναι η ύπαρξη διαφοράς στην απόσταση μεταξύ των δύο σιδηρογραμμών στην Ιβηρική χερσόνησο, την πρώην ΕΣΣΔ, τη

Φινλανδία και την Ελλάδα (Πελοπόννησος), καθώς και η στενότητα των αγγλικών βαγονιών έναντι των ευρωπαϊκών.

Τα βαγόνια ταξινομούνται, αναλόγως προς τον ιδιοκτήτη τους, σε βαγόνια των σιδηροδρομικών εταιρειών και σε βαγόνια ιδιωτών. Στη συνέχεια, αναλόγως του είδους των μεταφερομένων προϊόντων, διακρίνονται σε γενικού φορτίου (υπάρχουν δεκάδες τύποι με χωρητικότητα μέχρι 130 m³ ή 60T), δεξαμενές, ψυγεία, σκελετούς μεταφοράς Containers, διώροφα μεταφοράς αυτοκινήτων, ειδικής κατασκευής για μεταφορά χύδην προϊόντων όπως σιτηρά, τσιμέντο κ.ά.

Η σιδηροδρομική μεταφορά γίνεται με δύο τρόπους. Είναι δυνατόν μια επιχείρηση ν' αποστέλλει σε άλλη του εξωτερικού πλήρη βαγόνια και σ' αυτές τις περιπτώσεις η διακίνηση διευκολύνεται από την ύπαρξη προεκτάσεων των σιδηροδρομικών γραμμών στους χοίρους των επιχειρήσεων. Είναι επίσης δυνατή η ομαδοποίηση μικρότερων φορτίων, οπότε μεσολαβεί από τις δύο πλευρές του σιδηροδρομικού ταξιδιού και τμήμα μεταφοράς δι' αυτοκινήτου⁵⁷.

57. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος

Η σύμβαση CIM προβλέπει μεγίστη προθεσμία 12 ωρών για την αναχώρηση των πλήρων βαγονιών και 24 ωρών για τα ομαδοποιημένα φορτία. Ως προς τη διάρκεια του ταξιδιού προβλέπει αντιστοίχως 400 και 200 χιλιόμετρα ανά 24ωρο. Βεβαίως, τα προηγούμενα όρια αποτελούν όρια αναφοράς, των οποίων η μη τήρηση δικαιολογεί τα παράπονα των πελατών, αλλά, στην πράξη, ο ανταγωνισμός μεταξύ' των εταιρειών και των διαφόρων μέσων μεταφοράς οδηγεί στην ουσιαστική βελτίωση τους.

Για κάθε απώλεια, υποβάθμιση και καθυστέρηση είναι κατ' αρχήν υπεύθυνη η σιδηροδρομική εταιρεία από τη στιγμή της παραλαβής μέχρι τη στιγμή της παραδόσεως. Υπάρχουν όμως και οι συνήθεις λόγοι απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη, όταν μπορεί ν' αποδειχθεί η ενοχή άλλων ή η προκαταβολική ενημέρωση τους για τον επικρεμάμενο κίνδυνο κ.λ.π. Ο δικαιούχος του εμπορεύματος πρέπει εγγράφως εντός 7 ημερών να καταγγείλει τα προβλήματα για να στοιχειοθετήσει το δικαίωμα αποζημιώσεως. Η μεγίστη αποζημίωση περιορίζεται στα 17 ΕΤΔ / κιλό μικτού βάρους.

Κάθε αποστολή εμπορεύματος συνοδεύεται από τη φορτωτική του, Ενώ η φορτωτική είναι ενιαία στην περίπτωση αποστολής πλήρους βαγονιού. Το κόμιστρο προσδιορίζεται με βάση τα κριτήρια εκάστης εθνικής εταιρείας σιδηροδρόμων, αλλά υπάρχουν και διμερείς συμφωνίες⁵⁸.

ΑΛΛΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

5.14 Μεταφορά με ποταμόπλοια:

Στην Ευρώπη υπάρχει δίκτυο καναλιών και πλωτών ποταμών, που επιτρέπει τη μεταφορά εμπορευμάτων δι' ειδικών σκαφών (Peniches των 38,5 m και 350T, Chalands επί του Σηκουάνα και Ροδανού των 50-60 m και 900 T και Rhein-Herne-Kanal επί του Ρήνου των 80 m μήκους και 1350 T) από τη Μεσόγειο θάλασσα στον Ατλαντικό, στη βόρειο θάλασσα και στην κεντρική Ευρώπη. Αυτές οι εσωτερικές πλωτές οδοί δέχονται αυτοκινούμενα πλοία μήκους 100 μέτρων και πλάτους 10 μέτρων ή, στα πλατύτερα τμήματα τους, σειρά ποταμόπλοιων (Barges) προωθούμενων από ισχυρό προωθητικό σκάφος, οπότε το συνολικό φορτίο μπορεί να υπερβεί τις 10000 T.

58. βλέπε Δασκάλου Γ. (1995) Διεθνές εμπόριο.

Γίνεται έτσι αντιληπτό το μέγεθος της οδικής κυκλοφορίας που υποκαθίσταται δια της εντατικής εκμεταλλεύσεως των εσωτερικών πλωτών οδών (ευνοϊκή επίπτωση στο περιβάλλον). Δεν είναι βεβαίως πλήρης η υποκατάσταση, διότι το αυτοκίνητο χρειάζεται στις δύο προεκτάσεις του ταξιδιού δια πλωτής οδού.

Τα συμβόλαια των διεθνών μεταφορών δι' εσωτερικών πλωτών οδών διέπονται από το δίκαιο της χώρας, όπου αυτά υπογράφονται⁵⁹.

5.15 Ταχυδρομική αποστολή:

Μέσω των ταχυδρομείων είναι δυνατή η αποστολή δειγμάτων και μικροποσοτήτων εμπορευμάτων.

Οι διαστάσεις των δεμάτων, το μέγιστο επιτρεπτό βάρος ανά δέμα, η κλιμάκωση του κομίστρου κατά βάρος και χώρα προορισμού, οι τελωνειακές διατυπώσεις και άλλοι όροι προβλέπονται από τους κανονισμούς λειτουργίας των εθνικών ταχυδρομείων, τα οποία διέπονται από τις συμφωνίες της Παγκοσμίου Ταχυδρομικής Ενώσεως.

Η ταχυδρομική αποστολή έχει υψηλό κόστος, το οποίο συμψηφίζεται από την ταχύτητα και την ασφάλεια διεκπεραιώσεως⁶⁰.

5.16 Η διεθνής πολύτροπος μεταφορά:

Με την εμφάνιση κατά τη δεκαετία του 1960 της χρήσεως των Containers η βιομηχανία της μεταφοράς εισήλθε σε μια νέα εποχή. Τα εμπορεύματα τοποθετούνται στην αφετηρία εντός Containers και μεταφέρονται από το ένα μέσον στον άλλο, μέχρι τον τελικό προορισμό, χωρίς ενδιάμεσες μετακινήσεις εμπορευμάτων παρά μόνον των σφραγισμένων Containers. Αυτοκίνητα ή βαγόνια, φέροντα Containers, οδηγούνται εντός των πλοίων, για να συνεχίσουν το αυτόνομο ταξίδι μετά την άφιξη κ.ο.κ. Για ν' αντιμετωπισθεί η ποικιλία των νομικών συστημάτων καλύψεως των διαδοχικών τμημάτων του πολυτρόπου μεταφορικού έργου άρχισαν από το 1965 οι διεθνείς προσπάθειες εναρμονίσεως, οι οποίες κατέληξαν στην υιοθέτηση το 1980 της σχετικής συμβάσεως.

59. βλέπε Σουλιώτης Δ. (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός έλεγχος.

60. βλέπε Πατερράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη διεθνή πολύτροπο μεταφορά εμπορευμάτων (Convention des Nations Unies sur le Transport Mukimodal International de marchandises - Convention TMI) έγινε δεκτή, στις 24 Μαΐου 1980, στη Γενεύη, από 81 χώρες (μεταξύ τους και η Ελλάδα), 15 διεθνείς ειδικές διακρατικές οργανώσεις και 8 μη κυβερνητικές διεθνείς οργανώσεις. Για την εφαρμογή της συμβάσεως απαιτείται η κύρωση από 30 χώρες, ο δε αριθμός τους στις 31 Μαΐου 1991 ήταν μόλις 5 (CNUCED, 1991, 21). Η εφαρμογή της συμβάσεως αυτής συνδέεται προς εκείνη των κανόνων του Αμβούργου.

Κατά τη σύμβαση, πολύτροπος είναι η μεταφορά εμπορευμάτων που διεξάγεται με τη μεσολάβηση δύο τουλάχιστον διαφορετικών τρόπων μεταφοράς από τον τόπο αναλήψεως των εμπορευμάτων από το μεταφορέα μέχρι το δηλωμένο τόπο προορισμού, που ευρίσκεται σε άλλη χώρα.

Εν αναμονή της εφαρμογής της συμβάσεως για την πολύτροπο διεθνή μεταφορά, η CNUCED, σε συνεργασία με το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο - CCI, έθεσε σε εφαρμογή από 1.1.1992 τους κοινούς κανόνες CNUCED / CCI για τα παραστατικά της πολυτρόπου μεταφοράς. Προφανώς , όταν κυρωθεί η σύμβαση , οι προηγούμενοι κανόνες θα είναι πλέον περιττοί. Όπως όλοι οι κανόνες , για να είναι δυνατή η επίκλησή τους , πρέπει να υπάρχει ειδική αναφορά (ρήτρα) στο συμβόλαιο μεταφοράς . Υπενθυμίζεται ακόμη ότι η χρήση όλων των κανόνων του διεθνούς εμπορικού επιμελητηρίου είναι προαιρετική.

Συνοψίζονται στη συνέχεια τα βασικά σημεία αυτών των 13 κανόνων. Τα παραστατικά της πολυτρόπου μεταφοράς διακρίνονται σε διαπραγματεύσιμα και μη διαπραγματεύσιμα (προσωπικά), ενώ προβλέπονται και τα ηλεκτρονικώς μεταδιδόμενα τηλεμηνύματα για τις χώρες όπου αυτά έγιναν αποδεκτά (κ.2). Η ευθύνη των Επιχειρήσεων Πολυτρόπου Μεταφοράς (ΕΠΜ) διαρκεί καθ' όλο το χρονικό διάστημα που ασκούν τον έλεγχο επί των εμπορευμάτων, με τις αυτές εξαιρέσεις που προβλέπουν για τις θαλάσσιες μεταφορές οι κανόνες Χάγης –Visby. Ύστερα από καθυστέρηση 90 ημερών στην παράδοση των προϊόντων, έναντι της προβλεπομένης ημερομηνίας αφίξεως, αυτά θεωρούνται απολεσθέντα και ο δικαιούχος μπορεί να ζητήσει αποζημίωση. Το ύψος της αποζημιώσεως στην περίπτωση απώλειας κυμαίνεται από 2 μέχρι 8,33 ΕΤΔ / κιλό, θεωρουμένων των 50 κιλών ως μέσου αντιπροσωπευτικού βάρους των δεμάτων ενός Container. Ο αποστολέας των εμπορευμάτων θεωρείται υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα στην περίπτωση μη πλήρους ενημερώσεώς του για τα χαρακτηριστικά των εμπορευμάτων και ιδιαιτέρως όταν υπάρχουν μεταξύ τους επικίνδυνα προϊόντα. Απώλεια ή ζημία εμπορευμάτων πρέπει να δηλωθούν γραπτώς και μάλιστα (οι ζημίες) εντός εξαήμερου από την παραλαβή τους . Κάθε υποχρέωση της ΕΠΜ, πλην της δικαστικής εκκρεμότητας, παραγράφεται μετά την πάροδο 9 μηνών .

Εξυπακούεται ότι η ισχύς των κανόνων είναι υποδεέστερη των διεθνών συμβάσεων και των εθνικών νόμων, την εφαρμογή των οποίων επικαλείται το συμβόλαιο για τη ρύθμιση ενδεχομένων διαφορών⁶¹.

5.17 Ασφάλειες διεθνούς μεταφοράς:

Η σύναψη ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου κατά των κινδύνων της μεταφοράς αποτελεί απαραίτητο καθήκον των εξαγωγικών επιχειρήσεων. Η έκταση της ασφάλισης των εξαγομένων εμπορευμάτων εξαρτάται από τον Incoterm που χρησιμοποιείται στο πωλητήριο συμβόλαιο. Για πώληση ExW δεν χρειάζεται ασφάλιση εκ μέρους του πωλητή, ενώ η ασφάλιση για πώληση FOB θα είναι χαμηλότερου κόστους έναντι εκείνης που πρέπει να γίνει για πώληση CIF. Γενικώς, το ύψος του ασφαλιστρού επηρεάζουν το είδος του εμπορεύματος και της συσκευασίας του, το είδος των καλυπτομένων κινδύνων, το μέσον μεταφοράς και η διαδρομή του κ.ά.

Στην περίπτωση μεταφοράς με πλοίο πρέπει οπωσδήποτε να καλυφθεί ο κίνδυνος της κοινής αβαρίας (κοινή στο πλοίο και στα εμπορεύματα). Αυτή η κάλυψη, που πρέπει να εκτείνεται στο 110% της αξίας των εμπορευμάτων, είναι η ελαχίστη, η οποία εμπίπτει στις υποχρεώσεις του πωλητή από τον Incoterm CIF. Κυμαίνεται γύρω στο 1%₀ του ασφαλιζόμενου ποσού. Εκτός της κοινής αβαρίας υπάρχει ο κίνδυνος της ιδιαίτερης αβαρίας, που σχετίζεται με τις φθορές κατά τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου εμπορεύματος. Πληρέστερη κάλυψη επιτυγχάνεται με την ασφάλιση έναντι παντός κινδύνου κατά τη μεταφορά, από την αποθήκη του πωλητή μέχρι την αποθήκη του αγοραστή. Στην περίπτωση, π.χ. βλάβης του πλοίου και μεταφορτώσεως του εμπορεύματος, η ασφαλιστική εταιρεία θα καλύψει το σχετικό κόστος. Ειδικοί κίνδυνοι, όπως πολέμου, εξεγέρσεων, πειρατειών κ.ά. μπορούν ν' ασφαλισθούν με ιδιαίτερο συμβόλαιο. Πάντως στην ανάλυση του Incoterm CIF προβλέπεται ότι *"Αν ζητηθεί από τον αγοραστή, ο πωλητής οφείλει να καλύψει με έξοδα του αγοραστή και τους κινδύνους πολέμου, απεργιών, στάσεων και πολιτικών εξεγέρσεων (war, strikes, riots and civil commotion risks), αν αυτό είναι εφικτό"*.

61. βλέπε Δασκάλου Γ. (1995) Διεθνές εμπόριο.

Η ασφαλιστική κάλυψη είναι απλούστερη στις χερσαίες διεθνείς μεταφορές, διότι εκεί δεν υπάρχει ο κίνδυνος της κοινής αβαρίας. Ο ενδιαφερόμενος μπορεί να ζητήσει κάλυψη έναντι ειδικών κινδύνων ή να συνάψει ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατά παντός κινδύνου.

Στις αεροπορικές μεταφορές είναι συνήθης η ασφαλιστική κάλυψη κατά παντός κινδύνου από το κατάστημα του πωλητή μέχρι εκείνο του αγοραστή. Σημειώνεται ότι το ασφαλιστρού της αεροπορικής μεταφοράς είναι σημαντικώς χαμηλότερο εκείνου της θαλάσσιας μεταφοράς. Εκτός αυτής της ωφελείας ο ασφαλιζόμενος κερδίζει και εκ του γεγονότος ότι κατά την αεροπορική αποστολή η συσκευασία είναι χαμηλότερου κόστους έναντι της απαιτούμενης κατά τη ναυτιλιακή αποστολή.

Επισημαίνεται ότι, στις περιπτώσεις αεροπορικής και θαλάσσιας διεθνούς μεταφοράς, η ασφάλιση καλύπτει τις χερσαίες μεταφορές πριν και μετά το μεγάλο ταξίδι.

Η ασφαλιστική κάλυψη παύει να ισχύει 15 ημέρες μετά την άφιξη των εμπορευμάτων στις χερσαίες και αεροπορικές μεταφορές, ενώ στις θαλάσσιες μπορεί να επεκτείνεται μέχρι 60 ημέρες μετά την εκφόρτωση.

Όταν επισυμβεί κάποιος ασφαλισμένος κίνδυνος, ο ασφαλιζόμενος πρέπει εντός ορισμένης συντόμου προθεσμίας να ειδοποιήσει την ασφαλιστική εταιρεία και να υποβάλει εν συνεχεία τον φάκελο των δικαιολογητικών για να εισπράξει την αποζημίωση⁶².

62. βλέπε Πατεράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

6.1 Τα τελωνεία:

Τα τελωνεία (Customs αγγλικά, Douane γαλλικά, Zoll γερμανικά, Dogana ιταλικά, Aduana ισπανικά), υπάρχουν από την αρχαιότητα. Δεν αναφέρονται μεν από τους ιστορικούς για τους αρχαίους λαούς της Ανατολής όπως οι Φοίνικες, Πέρσες, Ασσύριοι, Βαβυλώνιοι, αλλά βρίσκονται σε λειτουργία στους Έλληνες, Καρθαγενίους, Ρωμαίους. Ως παράδειγμα αναφέρεται πως ο φιλόσοφος Ξανθός αγόρασε τον σκλάβο Αίσωπο στη Σάμο, τον 6^ο π.χ. αιώνα και επέτυχε να τον μεταφέρει στη Λυδία με απαλλαγή από τα τελωνειακά δικαιώματα. Για τους αρχαίους τα τελωνειακά δικαιώματα αποτελούσαν σημαντική πηγή δημοσίων εσόδων.

Κατά το μεσαίωνα συνεχίστηκε η είσπραξη φόρων στα τελωνεία κατά την εξάγωση των προϊόντων, αλλά αργότερα έγινε μεταστροφή

επιβολής των φόρων στις εισαγωγές, για να μην δυσχεραίνονται οι εξαγωγές. Από τα μέσα του 16ου αιώνα, μετά την ανακάλυψη της Αμερικής και την αύξηση της εισροής πολυτίμων μετάλλων και άλλων προϊόντων, τα θέματα των τελωνείων προσέλκυσαν το ενδιαφέρον των θεωρητικών μελετητών. Κυρίαρχο θέμα ήταν η καταμέτρηση και με κάθε τρόπο αύξηση του πλούτου, που εισέρεε από το εξωτερικό.

Το τελωνείο είναι η κρατική υπηρεσία που υλοποιεί τα οικονομικά όρια του κράτους. Με την ιδιότητα του οριακού οικονομικού σταθμού το τελωνείο ελέγχει τη ροή των εμπορευμάτων με κύριο σκοπό την είσπραξη των δασμών, φόρων και εισφορών που επιβάλλονται στα εισαγόμενα προϊόντα και την επιβεβαίωση της εξαγωγής εκείνων που επιδοτούνται γι' αυτό το σκοπό. Ελέγχει επίσης τη ροή των εμπορευμάτων για να διαπιστωθεί η νόμιμη διακίνηση τους ως προς την προέλευση και τον προορισμό, ως προς την ολοκλήρωση των φορολογικών υποχρεώσεων, ως προς την τήρηση ειδικών προϋποθέσεων σχετικών με την εθνική άμυνα, τη δημοσία υγεία και ηθική, την προστασία του εθνικού νομίσματος και την κυκλοφορία του συναλλάγματος, αλλά και προϋποθέσεων σχετικών με ποσοτικούς περιορισμούς, π.χ. κατά προϊόν ή κατά προέλευση. Τέλος, το τελωνείο παρακολουθεί τη ροή των εμπορευμάτων και για στατιστικούς λόγους.

Τελωνεία δεν υπάρχουν μόνο στα σύνορα μιας χώρας αλλά και από εσωτερικό, στα αεροδρόμια και σε άλλα σημεία της ενδοχώρας, ώστε να διεκπεραιώνονται οι τελωνειακές διαδικασίες πλησίον του σημείου παραγωγής των ημεδαπών και καταναλώσεως των αλλοδαπών προϊόντων.

Βασικά εργαλεία κατά την εκτέλεση των καθηκόντων των τελωνειακών υπαλλήλων αποτελούν ο Τελωνειακός Κώδικας, στον οποίο συγκεντρώνεται η ισχύουσα κατά περιόδους νομοθεσία, η Διεθνής Ονοματολογία των Εμπορευμάτων, όπου καταχωρούνται όλα τα προϊόντα ταξινομημένα σε κεφάλαια κατά μεγάλες ομάδες μέχρι λεπτομερειών με ειδικό σύστημα αριθμητικής κωδικοποίησης και το Εξωτερικό Δασμολόγιο, όπου καταχωρούνται οι επιβαλλόμενοι δασμοί και τέλη στα εισαγόμενα προϊόντα.

Ο νέος Τελωνειακός Κώδικας της ΕΟΚ που ετέθη σε ισχύ από 1.1.1994 περιγράφεται υπό χωριστό τίτλο στο παρόν κεφάλαιο. Για το πολύπλοκο θέμα της ονοματολογίας των εμπορευμάτων και του δασμολογίου γίνεται εδώ μια συνοπτική αναφορά.

6.2 Συνδυασμένη Ονοματολογία και Ολοκληρωμένο Τελωνειακό Δασμολόγιο ΕΟΚ:

Είναι ευνόητο πως το πρόβλημα του περιορισμού των τελωνειακών δασμών, που απασχολεί το Διεθνές Εμπόριο, δεν θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά, αν προηγουμένως τα κράτη δεν συμφωνούσαν στην καθιέρωση μιας κοινής ονοματολογίας των εμπορευμάτων, για να είναι δυνατές οι συγκρίσεις. Μια προσπάθεια για την καθιέρωση διεθνούς ονοματολογίας των εμπορευμάτων κατά την κατάταξη τους στα δασμολόγια των κρατών έγινε από τη Σύμβαση των Βρυξελλών της 15.12.1950.

Βασικά στοιχεία της ονοματολογίας είναι το λεκτικό περιγραφικό, που πρέπει να πληροφορεί για την ταυτότητα του εμπορεύματος με συντομία, πληρότητα και σαφή διάκριση έναντι παραπλησίων και ο συνοδευτικός κωδικός αριθμός, που διακρίνει, αλλά και ομαδοποιεί με το πλήθος των ψηφίων του, τα εμπορεύματα σε ευρύτερες κατηγορίες. Εκπληρώνονται έτσι, ταυτοχρόνως, δύο σκοποί.

Ο ένας, που θέλει αναλυτική την ονοματολογία, για να επιβάλλονται οι δασμοί που αρμόζουν (Ονοματολογία δασμολογίου) και ο άλλος, που θέλει συνθετική την ονοματολογία, για να είναι δυνατή η στατιστική παρουσίαση σε ομάδες του μεγάλου πλήθους των ειδών εμπορευμάτων (ονοματολογία στατιστικής). Ο συνδυασμός των δύο ανωτέρω στοιχείων δίνει γένεση στη συνδυασμένη ονοματολογία δασμολογίου και στατιστικής.

Λόγω των εξελίξεων στις τεχνικές και δομές του διεθνούς εμπορίου κατέστη αναγκαία η αναθεώρηση της Συμβάσεως των Βρυξελλών της 15.12.1950. Αυτή έγινε πάλι στις Βρυξέλλες, στις 14 Ιουνίου 1983 και φέρει το όνομα "Διεθνής Σύμβαση για το Εναρμονισμένο Σύστημα Περιγραφής και Κωδικοποίησης των Εμπορευμάτων". Επεκράτησε δε να γίνεται αναφορά σ' αυτή με τον σύντομο τίτλο "Εναρμονισμένο Σύστημα - ΕΣ" (Systeme Harmonise = SH). Ειδικότερα, το ΕΣ κατατάσσει τα εμπορεύματα σε XXI τμήματα (Sections), υποδιαιρεμένα σε 99 κεφάλαια (Chapters), ατά οποία εντάσσονται οι κλάσεις (Positions, με 4ψήφιο κωδικό αριθμό) και εντός αυτών οι υποδιαιρέσεις (Sous - positions, με 6ψήφιο κωδικό αριθμό, που λέγεται κωδικός ΕΣ). Περιλαμβάνει δε το ΕΣ, εκτός από τα ανωτέρω ταξινομικά στοιχεία ένα σύνολο ερμηνευτικών σημειώσεων στα τμήματα, κεφάλαια και υποδιαιρέσεις, καθώς και ερμηνευτικούς κανόνες για ολόκληρο το σύστημα.

Η ΕΟΚ προσυπέγραψε στις 10.6.1985 τη Σύμβαση των Βρυξελλών της 14.6.1983 που αντικατέστησε τη Σύμβαση του 1950 και εισήγαγε το ΕΣ (δημοσίευση του ΕΣ στην ΕΕΕΚ L 198/20.7.1987). Διαπίστωσε όμως η ΕΟΚ, ότι δεν καλύπτεται πλήρως από το ΕΣ, που είχε παγκόσμιο προορισμό. Γι' αυτό, με τον κανονισμό του Συμβουλίου 2658/87 (JOCE L 256/7.9.1987) η ΕΟΚ προχώρησε :

α) Στη σύσταση Συνδυασμένης Ονοματολογίας - ΣΟ (Nomenclature Com-binee - NC), αποτελούμενης από την ονοματολογία του εναρμονισμένου συστήματος - ΕΣ συν τις πρόσθετες κοινοτικές υποδιαιρέσεις, όπου υπήρχαν πιο εξειδικευμένοι κοινοτικοί δασμοί (Sous-positions NC), συν ακόμη τις πρόσθετες ερμηνευτικές διατάξεις. Η ΣΟ δημοσιεύθηκε στην ΕΕΕΚ L 256/23.7.1987.

Η νέα ονοματολογία τέθηκε σε εφαρμογή από 1.1.1988 και αποκλήθηκε "Συνδυασμένη", διότι αντικαθιστούσε τις χρησιμοποιούμενες ως τότε ονοματολογίες του Κοινού Τελωνειακού Δασμολογίου - ΚΤΔ (Tarif Douanier Commun - TDC) και της NIMEXE (Ευρωπαϊκή ονοματολογία εισαγωγών-εξαγωγών), για ν' ανταποκρίνεται ταυτοχρόνως στις δασμολογικές και στατιστικές απαιτήσεις.

β) Στη σύνταξη του Ολοκληρωμένου Τελωνειακού Δασμολογίου (Tarif Integre des Communautes - TARiC), που περιείχε όλους τους τελωνειακούς δασμούς και λοιπές εισπραττόμενες εισφορές. Σχηματική παρουσίαση της διασυνδέσεως των συστημάτων ονοματολογίας, με ένδειξη των χρήσεων και των κωδικών αριθμών τους καθώς και τη

σύνεση του κωδικού αριθμού TARiC παρουσιάζουν τα δύο ακόλουθα διαγράμματα 3 και 4.

Η εφαρμογή του αποφασίστηκε επίσης ν' αρχίσει από 1.1.1988 και έτσι ετίθετο τέλος στους σχετικούς με το Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο κανονισμούς 950/1968 και 97/1969.

Η ΕΟΚ δεσμεύθηκε να δημοσιεύει κάθε χρόνο πριν τις 31 Οκτωβρίου το πλήρες κείμενο της συνδυασμένης ονοματολογίας και όλων των δασμών που θα ισχύουν κατά το επόμενο έτος, ώστε να ενσωματώνονται οι επερχόμενες μεταβολές. Ανέλαβε επίσης την υποχρέωση, προς εξυπηρέτηση της στατιστικής πληροφόρησης, να δημοσιεύει κατ' έτος κατάλογο όλων των χωρών της γης με τους κωδικούς αριθμούς τους⁶³.

Η κωδικοποίηση της ΕΟΚ για τα εμπορεύματα έχει την ακόλουθη σύνθεση:

α) Τα έξι πρώτα ψηφία αποτελούν τον κώδικα του ΕΣ που αποδίδεται στις κλάσεις και υποδιαίρεσεις.

β) Προστίθενται δύο ακόμη ψηφία για να δηλώσουν τις κοινοτικές εξειδικεύσεις και όταν αυτές δεν υπάρχουν τα δύο ψηφία είναι μηδενικά (00).

γ) Οι ανάγκες των κρατών μελών εξυπηρετούνται με την ενσωμάτωση του ενάτου ψηφίου στον κωδικό αριθμό, το οποίο γίνεται μηδέν (0), αν δεν υπάρχει ανάγκη διακρίσεως.

δ) Οι υποδιαίρεσεις του TARiC εξατομικεύονται με 2 ακόμη ψηφία, το δέκατο και ενδέκατο, που παραμένουν μηδενικά, αν δεν υπάρχει αντικείμενο.

63. βλέπε Δασκάλου (1995) Διεθνές εμπόριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

7.1 Οι βασικές διατάξεις της GATT.

Τα 23 ιδρυτικά κράτη, τα οποία αποκαλούνται συμβαλλόμενα μέρη στα πλαίσια της Συμφωνίας, αναγνώρισαν στο προοίμιο της την ανάγκη προσανατολισμού των οικονομικών και εμπορικών σχέσεων τους προς την πραγματοποίηση της πλήρους απασχολήσεως, της ολοκληρωμένης χρησιμοποίησης των παγκοσμίων πόρων, της αναπτύξεως της παραγωγής και των ανταλλαγών προϊόντων, καθώς και της επιτεύξεως διαρκώς αυξανόμενου εισοδήματος που θα εξυψώνει το επίπεδο ζωής. Τους ανωτέρω στόχους δήλωσαν ότι επιθυμούν να επιδιώξουν μέσω συμφωνιών, στη βάση της ανταποδοτικότητας και των αμοιβαίων πλεονεκτημάτων, ώστε να μειωθούν ουσιαστικά οι τελωνειακοί δασμοί και τα άλλα εμπόδια στις διεθνείς συναλλαγές.

Τα κυριότερα σημεία της Γενικής Συμφωνίας παρουσιάζονται εν συντομία στη συνέχεια⁶⁴.

- Η ρήτρα του Πλέον Ευνοούμενου Κράτους (ΠΕΚ)
- Απαγόρευση διακριτικής απουσίας
- Ελευθερία διαμετακομίσεως
- Dumping και συμψηφιστικά δικαιώματα
- Τελωνειακή αξία
- Επιβαρύνσεις και διατυπώσεις εισαγωγής – εξαγωγής
- Γενική κατάργηση ποσοτικών περιορισμών
- Περιορισμοί για λόγους ισορροπίας ισοζυγίου πληρωμών
- Επιδότησεις
- Οι κρατικές επιχειρήσεις
- Μέτρα διασφάλισης
- Τελωνειακές ενώσεις και ζώνες ελευθέρων συναλλαγών
- Κατάλογοι προϊόντων και τμηματικές τροποποιήσεις τους
- Γενικές δασμολογικές διαπραγματεύσεις
- Κρατικές ενισχύσεις για προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης

64. βλέπε Πατεράκης (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

7.2 Μέτρα υπέρ των αναπτυσσομένων χωρών

Δεδομένης της εξαρτήσεως πολλών αναπτυσσομένων χωρών από την εξαγωγή μικρού αριθμού βασικών πρωτογενών προϊόντων, τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν αναγκαία τη λήψη μέτρων βελτιώσεως και σταθεροποιήσεως των αγορών των προϊόντων αυτών. Τα επίπεδα των τιμών τους πρέπει να αποφέρουν μια αναλογικώς δίκαια (Equitable) αμοιβή και να επιτρέπουν την επέκταση της ζήτησεως και του Διεθνούς Εμπορίου, γεγονός που εγγυάται τη δυναμική και σταθερή αύξηση των εξαγωγικών εσόδων, ήτοι των μέσων για την οικονομική ανάπτυξη των καθυστερημένων χωρών. Τα ανεπτυγμένα κράτη οφείλουν να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα, χωρίς την απαίτηση της ανταποδοτικότητας

(Reciprocite), για τη μείωση των δασμών και των άλλων εμποδίων στο εμπόριο με τις αναπτυσσόμενες χώρες, ώστε να μπορούν ευκολότερα να εισαχθούν τα μεταποιημένα προϊόντα που προέρχονται από τις πτωχές χώρες και να διευκολυνθεί έτσι η διαφοροποίηση της οικονομίας τους. Επί πλέον, πρέπει σε συνεργασία με τους διεθνείς οργανισμούς, να συμβάλλουν στην αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της αναπτυξιακής χρηματικής βοήθειας προς τις πτωχές χώρες.

7.3 Τελική εκτίμηση.

Οι διαπραγματεύσεις του Uruguay Round⁶⁵ είχαν ως αποτέλεσμα σειρά συμφωνιών για τη φιλελευθεροποίηση των αγορών εμπορευμάτων και υπηρεσιών και την καθιέρωση ασφαλέστερων κανόνων διεξαγωγής των εξωτερικών συναλλαγών. Τα μηνύματα για το μέλλον του Διεθνούς Εμπορίου από την πλευρά του ρυθμιστικού πλαισίου (αστάθμητο το συναλλαγματικό) είναι αισιόδοξα. Κατά τις εκτιμήσεις της γραμματείας της GATT το ετήσιο εισόδημα των κρατών από τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου εμπορευμάτων μέχρι το τέλος της μεταβατικής περιόδου (έτος 2005) μπορεί να αυξηθεί από 109 δισ. δολ. (χαμηλότερη εκτίμηση) μέχρι 510 δισ. δολ. (υψηλότερη εκτίμηση). Ο όγκος του ετησίου εμπορίου θα αυξηθεί μέχρι το έτος 2005 από 224 έως 668 δισ. δολ. Αν προσμετρηθούν και οι άλλες επιπτώσεις (οικονομίες κλίμακας, επιπτώσεις πιστότερης εφαρμογής των κανόνων μέσω ΠΟΕ κ.ά.) θεωρείται πολύ πιθανή η πραγματοποίηση συνολικής αξίας Διεθνούς Εμπορίου εμπορευμάτων και υπηρεσιών στο επίπεδο των 5,5 τρις. δολ.

65. βλέπε Δασκάλου Γ. (1995) Διεθνές εμπόριο κεφ. 15^ο σελ. 357.

Ιδιαίτερος ευνοϊκοί παράγοντες για το Διεθνές Εμπόριο θεωρούνται η μείωση των δασμών των βιομηχανικών προϊόντων στις βιομηχανικές χώρες από 6,3% σε 3,8%, ο διπλασιασμός της αναλογίας (από 20 σε 44%) των εισαγομένων βιομηχανικών προϊόντων προερχομένων από τις αναπτυσσόμενες στις ανεπτυγμένες χώρες με μηδενικό δασμό, η διάνοιξη νέων αγορών μέσω της αποδοχής του όρου ελαχίστης προσβάσεως στις ξένες αγορές (η ποσοτική εκτίμηση αυτής της διευρύνσεως είναι 1,8 εκ. Τ. αραβοσίτου, κριθής και άλλων δευτερευόντων σιτηρών, 1,1 εκ. Τ. ορύζης, 0,8 εκ. Τ. σίτου, 0,7 εκ. Τ. γαλακτοκομικών προϊόντων κλπ) κ.ά.

7.4 Το σύστημα των γενικευμένων προτιμήσεων.

Επί πολλά έτη οι πτωχές χώρες έμειναν εκτός GATT, την οποία θεωρούσαν ως τη λέσχη των πλουσίων κρατών. Η ρήτρα ΠΕΚ δεν προσέφερε σ' αυτές κάποια ωφέλεια και αδυνατούσαν ν' ανταγωνισθούν τις πλούσιες χώρες σε βάση ισότητας. Το πρόβλημα ετέθη στη GATT από το 1958 και συζητήθηκε στην CNUCED (= Conference des Nations Unies sur le Commerce et le Developpement, UNCTAD) από το 1964 που ιδρύθηκε. Χάρη στις πρωτοβουλίες της ΕΟΚ αποφασίσθηκε ομοφώνως

το 1968 από την CNUCED ότι πρέπει να θεσπισθεί ένα σύστημα γενικευμένων προτιμήσεων, που να ευνοεί τις αναπτυσσόμενες χώρες, χωρίς να απαιτεί την ανταποδοτικότητα. Το σύστημα αυτό το επεξεργάστηκε το 1970 η CNUCED και από 1ης Ιουλίου 1971 πρώτη η ΕΟΚ το εφήρμοσε στην ομάδα των 77 κρατών που εντός διετίας υπερέβησαν τις 100. Το σύστημα των γενικευμένων προτιμήσεων (ΣΓΠ) της ΕΟΚ περιλαμβάνει τα μεταποιημένα γεωργικά προϊόντα και το βιομηχανικά, ημικατεργασμένα και τελειοποιημένα. Δεν περιλαμβάνονται στο ΣΓΠ τα πρωτογενή γεωργικά προϊόντα και οι πρώτες ύλες της βιομηχανίας, οι οποίες εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων εισάγονται ήδη χωρίς δασμούς. Η Κοινότητα παρεχώρησε δασμολογική έκπτωση στα προϊόντα κατατάσσοντάς τα σε τρεις ομάδες αναλόγως προς τον ανταγωνισμό τους έναντι των κοινοτικών και κλιμάκωσε την παρεχομένη έκπτωση. Ένα ανώτατο ποσοτικό όριο εισαγωγής ανά προϊόν ορίστηκε από την ΕΟΚ προς αποφυγή διαταραχής της αγοράς της, αλλά ετέθησαν και περιορισμοί ανά χώρα για να υπάρξει περιθώριο οράσεως και των πλέον πτωχών. Το σύστημα τυγχάνει περιοδικής αναπροσαρμογής. Η τελευταία προτάθηκε το Σεπτέμβριο 1994 (Βλ. πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου «το COM/94/337 Final/19.9.1994) για να ισχύσει κατά την τριετία 1995-97.

Το νέο κοινοτικό ΣΓΠ περιλαμβάνει σημαντικές προσαρμογές στις εξελίξεις εκ των οποίων αναφέρονται:

- Η αρχή του μη συμψηφισμού των προσφερομένων ωφελειών με εκείνες που προκύπτουν από τη Συνθήκη του Marrakech.
- Η διάκριση των προϊόντων των αναπτυσσόμενων χωρών σε τρεις ομάδες ευαισθησίας για την ΕΟΚ με αντιστρόφως ανάλογη της ευαισθησίας κλιμάκωση των δασμών (80% των συνήθων δασμών επιβάλλονται στα ευαίσθητα, 40% στα ημι-ευαίσθητα και πλήρης απαλλαγή δασμών στα αδιάφορα).
- Η κλιμάκωση των πλεονεκτημάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες με υψηλότερο των 6 000 δολ. ετήσιο κατά κεφαλήν ΑΕΠ προς τις χώρες που δεν φθάνουν σ' αυτό το όριο.
- Η πρόσθετη δασμολογική απαλλαγή 20-30% στην περίπτωση εφαρμογής της "κοινωνικής ρήτρας" (συνδικαλιστικές ελευθερίες, συλλογικές διαπραγματεύσεις, εργασία παιδιών) και της "ρήτρας περιβάλλοντος" (σεβασμός διεθνών συνθηκών για την προστασία του περιβάλλοντος) κ.ά.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Albertini J. M. :** (1983) Mécánismes du sous développement et développement les éditions ouvrières , Paris.
- Alfred Marshall:** (1879) The Pure theory of Foreign Trade.
(1890) The Principles of Economics.
(1919) Industry and Trade.
(1923) Money Credit and Commerce.
- Braudel :** (1979) Civilisation and Capitalism I – II , Paris.
- Harding :** (1957) Social History of English Law, London.
- Kaldor :** (1978) Grapin , Le Monte.
- Kelenbenz :** (1956) Handwörterbuch der Sozialwissenschaften , Stuttgart.
- Parkinson :** (1983) Les Lois de Parkinson , Paris.
- Raisch :** (1962) Abgrenzung des Handelsrechts vom Bürgerlichem Recht , Stuttgart.
- Rehm :** (1913) Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrecht.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

Βαρουχάκης Ζ. (1964) Η ενίσχυση των εξαγωγών στην Ελλάδα .

Γεωργακόπουλου (1984) Εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου.

Γρηγορογιάννης: (1975) Το ξένο κεφάλαιο στην Ελλάδα.

Δασκάλου Γ. Χ. (1995) Διεθνές εμπόριο, Αθήνα.

Ερμείδης Π. (1993) Αλβανία – Βουλγαρία – Ρουμανία :
Οικονομικό και εμπορικό περιβάλλον σήμερα .

Ηλιόπουλος Π. (1973) Η εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου της
Ελλάδος , Αθήνα.

Καραβάς : (1962) Εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου.

Μορφοβασίλης : (1991) Διεθνές εμπόριο σύγχρονη εκδοτική.

Μπαχαρόπουλος: (1991) Συνάλλαγμα.

Πατεράκης : (1991) Διεθνής οδική μεταφορά πραγμάτων.

Πορτοκαλάκης: (1994) Η πίστωση στο εισαγωγικό και εξαγωγικό
εμπόριο.

Σουλιώτης: (1991) Διεθνείς μεταφορές και συναλλαγματικός
έλεγχος.

Τσιριντάνης: (1962) Στοιχεία.