

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**

*Διεθνή ή Δεύτερα και Παράλληλα ή Διπλά Νομολόγια: Εξελίξεις επί του διεθνούς θεσμικού πλαισίου που καθορίζει την λειτουργία και την ανταγωνιστικότητα αυτών.*

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Γ. Π. ΒΛΑΧΟΣ**

**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΕΛΕΝΗ Α. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ**

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Οφείλω ευχαριστίες σε όλους εκείνους που με προθυμία με βοήθησαν στη συγκέντρωση των στοιχείων και πληροφοριών (Υπηρεσίες Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Νηογνώμονες, ΝΕΕ).

Ευχαριστώ όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος για την συμβολή τους στην απόκτηση σημαντικών γνώσεων.

Θα ήθελα ακόμη να ευχαριστήσω τον κύριο Γεώργιο Μαυριδόγλου για την παρότρυνσή και την ενθάρρυνση του, καθώς επίσης και τον κύριο Ανδρέα Οργέτα για το πολύτιμο υλικό και την βοήθεια που μου παρείχε.

Επίσης, μέσα από την καρδιά μου, ευχαριστώ την οικογένειά μου για την συμπαράσταση και ενθάρρυνση που μου προσφέρει όλα αυτά τα χρόνια για την επιτυχή ολοκλήρωση των σπουδών μου.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στον καθηγητή μου, κύριο Γεώργιο Βλάχο, για την αμέριστη βοήθεια, συνεργασία και καθοδήγησή του.

Επιθυμώ ενταύθα να ευχαριστήσω θερμώς το Κοινοφελές Ίδρυμα «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ», το οποίο μου χορήγησε υποτροφία, χάριν της οποίας, έγινε δυνατή η ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

ΑΧΑΡΙΣΤΟΣ ΟΣΤΙΣ ΕΥ ΠΑΘΩΝ ΑΜΝΗΜΟΝΕΙ...

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1Ο.....	9
ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ : ΤΑ ΘΕΜΕΛΙΑ ΤΗΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .	9
1.1 Εισαγωγή .....	9
1.2 Σημασία και ορισμός πλοίου και νηολόγησης.....	11
1.3 Τα θεμέλια της Νηολόγησης των πλοίων.....	13
1.3.1 Ανάπτυξη του UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea).....	13
1.3.2. Ρυθμίσεις που σχετίζονται με την Νηολόγηση των πλοίων .....	16
1.4 Ανάγκη ύπαρξης του Διεθνούς Δικαίου για την Νηολόγηση.....	18
1.4.1 Κατάχρηση της αρχής «της γνήσιας σύνδεσης». ....	18
1.4.2 "Σημείες ευκαιρίας" και το φαινόμενο του "Flagging-out" .....	18
1.4.3. Οι Συνέπειες των Σημειών Ευκαιρίας στη Ναυτιλία .....	20
1.5 Η κίνηση προς μια διεθνή Συνθήκη .....	21
1.6 Η Συνθήκη σχετικά με την εγγραφή των πλοίων του 1986.....	24
1.7 Οι τύποι των Νηολογίων .....	26
1.7.1 Παραδοσιακά Εγχώρια Νηολόγια.....	27
1.7.2 Παραδοσιακά Ανοικτά Νηολόγια .....	28
1.7.3 Παράλληλα Νηολόγια .....	29
1.7.4 Διεθνή Νηολόγια.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2Ο.....	32
ΔΙΠΛΑ Η ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ .....	32
2.1 Εισαγωγή .....	32
2.2 Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια – Offshore Registries .....	33
2.3 Χώρες που τηρούν Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια.....	36
2.3.1 Γαλλία: Kerguelen Islands – Νήσοι Κέργκελεν.....	36
2.3.2 Ολλανδία: Ολλανδικές Αντίλλες.....	37
2.3.3 Ηνωμένο Βασίλειο .....	40
2.3.4 Ισπανία: Canary Islands – Κανάριοι Νήσοι.....	55
2.3.5 Δανία: Faroe Islands .....	56
2.3.6 Πορτογαλία: Madeira -Μαδέρα .....	57
2.4 Πλεονεκτήματα των Παράλληλων ή Διπλών Νηολογίων για τους Πλοιοκτήτες.....	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> .....	64
ΔΙΕΘΝΗ Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ .....	64
3.1 Εισαγωγή .....	64
3.2 Διεθνή ή δεύτερα Νηολόγια (International registries) .....	64
3.3 Χώρες που τηρούν Δεύτερα ή Διεθνή Νηολόγια.....	68
3.3.1 Νορβηγία.....	68
3.3.2 Γαλλία .....	72
3.3.3 Γερμανία .....	73
3.3.4 Δανία.....	74
3.3.5 Φιλανδία.....	76
3.3.6 Λουξεμβούργο.....	77
3.3.7 Ιταλία .....	79
3.3.8 Τουρκία.....	80
3.3.9 St. Kitts and Nevis .....	89
3.4 Πλεονεκτήματα .....	92
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> .....	93
Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΑΝΟΙΧΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ – ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ.....	93
4.1 Θετικά των Ανοιχτών Νηολογίων για τους Πλοιοκτήτες .....	93
4.2 Αρνητικά των Ανοιχτών Νηολογίων για τους πλοιοκτήτες.....	99
4.3 Επίκριση των Ανοιχτών Νηολογίων .....	102
4.3.1 Ασφάλεια .....	103
Πλοία Υποβαθμισμένης Ασφάλειας .....	106
4.3.2. Εργασία.....	114
4.3.3. Η στρέβλωση του Ανταγωνισμού.....	118
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> .....	121
Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ FLAGGING OUT.....	121
5.1 Η Πολιτική της Ε.Ε. και του Ο.Ο.Σ.Α.....	121
5.2 Η Μαύρη Λίστα των Σημαίων της Ε.Ε. ....	124
5.3 ΙΤΦ .....	124
5.4 ΙΜΟ και ΙΛΟ .....	138
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> .....	140
ΠΩΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΕΤΑΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΣΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	140
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	150

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	153
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	163
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....	168
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	171

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Ναυτιλία παραμένει από την αρχαιότητα έως και τις μέρες μας ο σημαντικότερος τρόπος μεταφοράς των εμπορευμάτων σε παγκόσμιο και διεθνές επίπεδο. Το δύο τρίτα της γης καλύπτονται από θάλασσα, γεγονός που αποδεικνύει ότι το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών διακινείται μέσω αυτής. Η Ναυτιλία προσφέρει ένα πολύ σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς, τούτο είναι η φθηνότερη μεταφορά για μεγαλύτερες ποσότητες και μεγαλύτερες αποστάσεις.

Η σπουδαιότητα της Ναυτιλίας είναι τεράστια για το παγκόσμιο εμπόριο και αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα ανάπτυξης των περισσότερων κρατών της γης. Το παγκόσμιο εμπόριο διεξάγεται κυρίως δια θαλάσσης και όσον αφορά στην Ευρώπη, περισσότερο από το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κινείται επίσης μέσω αυτής. Το 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας φέρει σημαία ενός εκ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ελέγχουν άνω του 40% του παγκοσμίου εμπορικού στόλου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει το σημαντικότερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, ο οποίος αντιπροσωπεύει άνω του 2% του ΑΕΠ της. Η χώρα μας περιλαμβάνεται στις πρώτες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου. Τα ανωτέρω στοιχεία καταδεικνύουν ότι το παγκόσμιο εμπόριο και η διεθνής οικονομία γενικότερα εξαρτώνται απολύτως από την ύπαρξη και ανάπτυξη της Ναυτιλίας.

Στο σύγχρονο διεθνές περιβάλλον με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης να γίνεται ολοένα και πιο έντονο και τις οικονομικές διεργασίες να πολλαπλασιάζονται, οι διεθνείς μεταφορές είναι η «βιομηχανία» στην οποία αυτό το φαινόμενο παρατηρείται πιο έντονο. Συγκεκριμένα από τις διεθνείς μεταφορές, η Ναυτιλία (θαλάσσια μεταφορά προσώπων και αγαθών) είναι αυτή που μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι η περισσότερο παγκοσμιοποιημένη οικονομική δραστηριότητα.

Τα εμπορικά πλοία, αεικίνητα, δραστηριοποιούνται διεθνώς, προσεγγίζοντας τα λιμάνια όλων των χωρών. «Το πλοίο έχει “προπέλα” και ποτέ δεν σταματά», η φράση αυτή που ανήκει σε παλαιούς πλοιοκτήτες, προβάλλει και την ιδιαιτερότητα του πλοίου ως *εδάφους* της χώρας, της σημαίας την οποία φέρει και γεννά την ανάγκη ρύθμισης του θέματος της *εθνικότητας του πλοίου*. Σε ποια χώρα δηλαδή μπορούν να δηλωθούν και να νηολογηθούν. Λέγοντας νηολόγιο (registry) πλοίου, εννοούμε το ειδικό βιβλίο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο ένα πλοίο μέσω του οποίου δηλώνεται η εθνικότητα του. Η σημαία του πλοίου είναι η σημαία του κράτους στο οποίο ανήκει το πλοίο. Στο νηολόγιο καταγράφονται, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, το όνομα του πλοίου, η χωρητικότητά του και το σύνολο των τεχνικών του χαρακτηριστικών.

Στα νηολόγια ορισμένων κρατών, οι όροι εγγραφής είναι πολύ αυστηροί όσον αφορά την κατάσταση του πλοίου και συνεπάγονται πολλές υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες. Θέματα όπως η ηλικία του πλοίου, η κατάσταση των μηχανών και οργάνων, η ασφάλεια, η ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών, η ενδιαίτηση, τα πληρώματα, λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Ωστόσο υπάρχουν και χώρες που επιδιώκοντας να ενισχυθούν οικονομικά από την εισροή πλοίων στα νηολόγια τους προσφέρουν ελαστικότερους όρους. Πρόκειται για τις λεγόμενες Σημαίες Ευκαιρίας ή Ευκολίας.

Σημαίες ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις εγγράφουν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των οικονομικών τους συμφερόντων και την μείωση του κόστους λειτουργίας με την αποφυγή πρόσθετων οικονομικών επιβαρύνσεων και γραφειοκρατικών διατυπώσεων εξασφαλίζοντας παράλληλα συνθήκες και όρους περισσότερο ελκυστικούς από εκείνους που προβλέπονται για τις εγγραφές των πλοίων στα παραδοσιακά νηολόγια.

Στην προσπάθειά τους οι κυβερνήσεις να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τα νηολόγια χαμηλού κόστους και να μειώσουν την «διαρροή» των πλοιοκτητών από τις

παραδοσιακές τους σημαίες, προχώρησαν στην υιοθέτηση νέων τύπων νηολογίων τα λεγόμενα Παράλληλα ( ή Διπλά) και τα Διεθνή (ή Δεύτερα) Νηολόγια.

Για την συγγραφή αυτής της εργασίας χρησιμοποιήθηκε ένα μικτό σύστημα μεθοδολογίας. Ακολουθήθηκε κυρίως η συνθετική μέθοδος, η οποία ξεκινάει από τα ‘γνωστά’ και προχωρεί με λογική αιτιολόγηση κάθε βήματος προς το ζητούμενο. Η συνθετική μέθοδος είναι προσφορότερη για την παρουσίαση της λύσης ή της απόδειξης και εγείρει συνήθως ερωτήματα και προβληματισμούς. Έγινε μία αρκετά μεγάλη βιβλιογραφική έρευνα κυρίως μέσω του διαδικτύου για τον εντοπισμό διαφόρων στοιχείων και πληροφοριών σχετικών με τα προς συγγραφή κεφάλαια. Κατόπιν έγινε σύγκριση του ολοκληρωμένου συγγράμματος με άλλα παρόμοια θεματολογία και κρατήθηκαν λεπτομερείς σημειώσεις από όλα. Οι σημειώσεις από τα σχετικά εγχειρίδια, χρησιμοποιήθηκαν ως οδηγός για την σύνταξη του περιγράμματος, δηλαδή των τίτλων των κεφαλαίων αλλά και για την συγγραφή του ιστού, δηλαδή του βασικού πλαισίου της εργασίας.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η καταγραφή – περιγραφή και η παρουσίαση των θεσμών αυτών στο σύνολό τους, μέσα στο ισχύον παγκόσμιο θεσμικό πλαίσιο, η ανάλυση των πλεονεκτημάτων που προσφέρονται στους πλοιοκτήτες, καθώς επίσης και οι επισημάνσεις των αρνητικών συνεπειών στην παγκόσμια οικονομία, στην προστασία του περιβάλλοντος και στις συνθήκες εργασίας.



## **Κεφάλαιο 1ο**

### **Το Διεθνές Ναυτιλιακό Περιβάλλον : Τα θεμέλια της Νηολόγησης των πλοίων**

#### **1.1 Εισαγωγή**

Είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό το γεγονός ότι η Ναυτιλία από την φύση της, είναι διεθνής και επιπρόσθετα θα πρέπει να θεωρείται ειδικός τομέας για το Διεθνές Δίκαιο και τις ποικίλες Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU) που επηρεάζονται από την Ναυτιλιακή βιομηχανία.

Εξίσου σημαντικό είναι να κατανοηθούν οι λόγοι για τους οποίους οι Πλοιοκτήτες “αναγκάζονται” να εγκαταλείψουν το εθνικό τους νηολόγιο και να εγγράψουν τα πλοία τους σε αλλοεθνή νηολόγια, υπάγοντας τα πλοία τους στους νόμους αυτών των κρατών. Αυτή η διαδικασία έχει προκαλέσει μεγάλη ζημία στους παραδοσιακούς θαλάσσιους εθνικούς στόλους και παράλληλα έχει επηρεάσει τους Ευρωπαϊκούς στόλους ιδιαίτερα σοβαρά.

Μια ανάλυση του Διεθνούς Δικαίου, σχετικά με την νηολόγηση των πλοίων είναι απαραίτητη ώστε να καθιερωθούν οι βασικές αρχές με βάση τις οποίες τα πλοία νηολογούνται, καθώς και η επάρκεια των παροχών που διατηρούν τα αποδεκτά πρότυπα. Τα διεθνή πρότυπα είναι υπεύθυνα για την διατήρηση του παγκοσμίου εμπορίου και της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των συμμετεχόντων. Οι όροι με τους

οποίους οι πλοιοκτήτες λειτουργούν τα σκάφη τους είναι, επομένως, ζωτικής σημασίας για την υγεία της βιομηχανίας.

Το κέρδος είναι η κύρια κατευθυντήρια δύναμη για τον τρόπο με τον οποίο οι πλοιοκτήτες διευθύνουν τις επιχειρήσεις τους ώστε να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Το διεθνές δίκαιο πρέπει να είναι σε θέση να ρυθμίσει τα διεθνή πρότυπα έτσι ώστε οι ελευθερίες που παρέχουν να είναι διαθέσιμες σε όλα τα έθνη. Το πρόβλημα της αλλοεθνούς νηολόγησης αποτελεί απειλή σε αυτές τις ελευθερίες. Οι πλοιοκτήτες πολλές φορές δεν έχουν άλλη επιλογή από το να διαλέξουν αυτή την οδό ώστε να αποφύγουν την καταστροφή.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν αντιδράσει με ποικίλους τρόπους στο φαινόμενο των ανοικτών νηολογίων. Ο πιο άμεσος είναι υπό μορφή κρατικών επιχορηγήσεων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αναγνωρίζοντας ότι η Ναυτιλία είναι μία ειδική περίπτωση, αντέδρασε με ευνοϊκό τρόπο ως προς τις επιχορηγήσεις.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει κάνει αρκετές προσπάθειες να διατυπώσει μια στρατηγική για να προστατεύσει το στόλο της και τις ναυτιλιακές βιομηχανίες, και έχει επίσης καταβάλει διάφορες προσπάθειες να διατυπώσει μια ναυτιλιακή πολιτική.

Τέλος η πολιτική προς μια ναυτιλιακή στρατηγική κατέληξε να περιλαμβάνει και άλλους τομείς της πολιτικής. Η τρέχουσα στρατηγική που επηρεάζει την ναυτιλία διεθνώς, είναι αυτή που περιλαμβάνει τον κρατικό έλεγχο λιμένων (port state control) και την επιβολή των προτύπων ασφάλειας.

Η κοινωνική πολιτική είναι επίσης σημαντική στην δημιουργία των προϋποθέσεων εκείνων όπου οι εθνικοί εμπορικοί στόλοι να είναι σε θέση να απασχολήσουν τους υπηκόους των Κρατών Μελών και να διατηρήσουν τις αρχές της ελεύθερης μετακίνησης<sup>1</sup>.

## 1.2 Σημασία και ορισμός πλοίου και νηολόγησης

Πλοίο με βάση τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, θεωρείται κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας πάνω από 10 κόρους, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα (1 κόρος = 100 κυβικά πόδια = 2,83 κυβικά μέτρα). Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου δεν βάζει περιορισμό στην χωρητικότητα αλλά θεωρεί πλοίο κάθε σκάφος προορισμένο να κινείται πάνω στο νερό (θάλασσα, λίμνες, ποτάμια κλπ) για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, έρευνα κλπ.

Κάθε πλοίο παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που το εξατομικεύουν πλήρως δίνοντας του την δική του νομική προσωπικότητα. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι: Το **όνομά**<sup>2</sup> του πλοίου, η **χωρητικότητά**<sup>3</sup> του, η **κλάση**<sup>4</sup> του,

1 "Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on Manning and Employment" SOCIAL AFFAIRS SERIES SOCI 107 EN, EUROPEAN PARLIAMENT, Directorate General for Research, WORKING PAPER, Δεκέμβριος 1999. Thomas WEST, L.L.M., European Parliament, Εκδ: L-2929 Luxembourg

<sup>2</sup> Συνήθως δίνεται από τον πλοιοκτήτη και αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη και τις παρειές του πλοίου.

<sup>3</sup> Υπάρχουν διάφοροι τρόποι μέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου. Βασικά μπορεί κανείς να συναντήσει τους εξής: α) Κόροι ολικής χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ.) ή Gross Registered Tonnage (GRT), δηλώνει τις διαστάσεις του πλοίου σε όγκο β) Κόροι καθαρής χωρητικότητας (Κ.Κ.Χ.) ή Net Registered Tonnage (N.R.T.), δηλώνει την χωρητικότητα σε όγκο των χώρων του πλοίου που προσφέρονται προς εκμετάλλευση γ) Μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε τόνους νεκρού βάρους ή Dead Weight Tonnage (DWT), μετράει την μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε βάρος, δηλ. το συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο όταν είναι κανονικά φορτωμένο δ) Μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε κυβικά πόδια, που αναφέρεται στο χώρο του πλοίου που προορίζεται για μεταφορά ορισμένων φορτίων. Η περίπτωση αυτού του μεγέθους αναφέρεται ειδικά στον χώρο του πλοίου που προορίζεται για μεταφορά

το μέγεθός<sup>5</sup> του, και ο λιμένας και αριθμός νηολόγησής του ο οποίος δηλώνει τον αριθμό εγγραφής, την χώρα και το συγκεκριμένο λιμάνι που ένα πλοίο έχει νηολογηθεί. Στην ουσία αποτελεί την δήλωση εθνικότητας του πλοίου.

**Νηολόγηση** (registration) καλείται η (υποχρεωτική) εγγραφή του πλοίου σε ειδικό βιβλίο Νηολόγιο<sup>6</sup> (Registry) που τηρείται από τις λιμενικές αρχές, ειδικό αξιωματικό (Registrar) σε κάθε λιμένα. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται τα στοιχεία (ταυτότητας) του πλοίου δηλ. όνομα, διεθνές διακριτικό σήμα, διαστάσεις, χωρητικότητα, μέσο πρόωσης και ιπποδύναμη, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (ονοματεπώνυμο, ιθαγένεια κλπ) καθώς και ο τίτλος κυριότητας.

Βάσει της εγγραφής αυτής χορηγείται το "πιστοποιητικό Νηολόγησης (ship's certificate of registry) αντίγραφο του οποίου πρέπει να φέρεται υποχρεωτικά επί του σκάφους για κάθε ζήτησή του από τις αρχές. Ο λιμένας νηολόγησης (port of registry) αναγράφεται κάτω από το όνομα του πλοίου στη πρύμη (μόνο για τα εμπορικά)<sup>7</sup>.

---

ορισμένων φορτίων και υπολογίζεται διαφορετικά για τα σιτηρά και τα άλλα χύμα φορτία και διαφορετικά για φορτία συσκευασμένα κλπ.

<sup>4</sup> Η οποία προσδιορίζεται από το πιστοποιητικό ταξινομήσεως και σχετίζεται με την ηλικία του πλοίου. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται από αναγνωρισμένους οργανισμούς (Νηογνώμονες).

<sup>5</sup> Συνήθως μετριέται σε τόνους νεκρού βάρους (DWT). Τα μεγέθη στην εμπορική ναυτιλία κυμαίνονται από 3000DWT μέχρι και 550.000 DWT (κατά την περίοδο γιγαντισμού των πλοίων φαινόμενο που παρατηρήθηκε από το 1960 και μετά<sup>5</sup>). Στα πολύ μεγάλα μεγέθη συναντάμε δεξαμενόπλοια τύπου VLCC (very large crude carrier) και ULCC (ultra large crude carrier). *Ιωάννη Χολέβα* «Ναυτιλιακή Λογιστική», σελ.. 3-10

<sup>6</sup> Τα νηολόγια διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες: 1. Νηολόγιο πλοιαρίων 2. Νηολόγιο πλοίων 10-60 κ.ο.χ. 3. Νηολόγιο ιστιοφόρων άνω των 60 κ.ο.χ. και 4. Νηολόγιο πλοίων άνω των 60 κ.ο.χ

<sup>7</sup> Κατά το άρθ.6 του ΚΙ.Ν.Δ. η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού συντελείτε με την εγγραφή του σε Νηολόγιο λιμενικής αρχής εσωτερικού (ελληνικό λιμένα) ή σε Νηολόγιο ελληνικής προξενικής λιμενικής αρχής υπό τον όρο ότι εντός του έτους θα γίνει μετανηολόγηση σε λιμένα εσωτερικού. Η νηολόγηση πλοίου μπορεί να γίνει και κατά το στάδιο της ναυπήγησής του όπου τότε στο νηολόγιο καταχωρούνται τα στοιχεία και του ναυπηγείου (όνομα, τόπος κλπ) καθώς και το ονοματεπώνυμο του ιδιοκτήτη του πλοίου και του αντίκλητου του στην Ελλάδα.

### 1.3 Τα θεμέλια της Νηολόγησης των πλοίων

#### 1.3.1 Ανάπτυξη του UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)

##### Διεθνές καθεστώς

Οι θαλάσσιες μεταφορές ρυθμίζονται από το Διεθνές Δίκαιο και ειδικότερα από την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)<sup>8</sup> του 1982. Η Σύμβαση αυτή ρυθμίζει όλες τις πτυχές της διαχείρισης των ωκεανών. Σε σχέση με την εθνικότητα του πλοίου, το άρθρο 91 της ως άνω Σύμβασης ορίζει ότι "κάθε κράτος καθορίζει τις προϋποθέσεις παραχώρησης της εθνικότητας του στα πλοία του, και του δικαιώματός να φέρουν την σημαία του. Πρέπει να υφίσταται **ιδιαίτερος δεσμός** μεταξύ του κράτους και του πλοίου." Το άρθρο 94 ορίζει εξάλλου ότι το κράτος της σημαίας έχει την υποχρέωση "να ασκεί αποτελεσματικά την δικαιοδοσία του και τον έλεγχο του σε σχέση με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν πλοίο που φέρει την σημαία του." Το ίδιο άρθρο ορίζει τέλος ότι "κάθε κράτος πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με τα πλοία που φέρουν την σημαία του για να εξασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα αναφορικά με την κατασκευή, τον

---

<sup>8</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

εξοπλισμό, την πλοϊμότητα, το πλήρωμα, τις συνθήκες εργασίας και την εκπαίδευση του πληρώματος." <sup>9</sup>

Οι θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως κυβερνώνται από το Διεθνές Δίκαιο. Συνοψίζοντας θα λέγαμε ότι το UNCLOS είναι πιθανώς η πιο σημαντική συνθήκη που έχει πραγματοποιηθεί. Καλύπτει όλες τις πτυχές της διαχείρισης των ωκεανών . Είναι ένα όργανο που έχει υποστεί διαπραγματεύσεις επί πολλά έτη και έχει συμβάλει σημαντικά στην διατήρηση της ναυτιλιακής τάξης<sup>10</sup>. Τα συμβάλλοντα μέλη του δεν επιτρέπεται να παρεκκλίνουν από τις υποχρεώσεις του. Από την στιγμή που οι 60 υπογράφωντες επικύρωσαν την συνθήκη, τέθηκε σε εφαρμογή στις 16 Νοεμβρίου 1994.

Την περίοδο που τέθηκε σε ισχύ, η Ισλανδία ήταν η μόνη ανεπτυγμένη χώρα που την επικύρωσε <sup>11</sup>. Το πρόβλημα για τις ανεπτυγμένες χώρες ήταν σχετικά με τις ρυθμίσεις που αναφέρονταν στις υποβρύχιες εξορύξεις εκτός των χωρικών υδάτων τους. Ο Γενικός Γραμματέας άρχισε μια σειρά διαβουλεύσεων από το 1990 μέχρι 1994. Δεκατέσσερις συνεδριάσεις πραγματοποιήθηκαν και σε αυτές επιλύθηκαν τα όποια ζητήματα διαφωνίας για την επικύρωση του UNCLOS.

---

<sup>9</sup> Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 1999 – 2004, Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, (10/07/2001), Σχέδιο Γνωμοδότησης σχετικά με το ρόλο των σημαίων ευκαιρίας στον τομέα της αλιείας (2000/2302 (INI)) Συντάκτης γνωμοδότησης: Carlos Ripoll i Martínez Bedoya

<sup>10</sup> United Nations General Assembly Distr. General, A/48/950, 9 Ιουνίου 1994, Report of the Secretary-general on the, "Law of the Sea".

<sup>11</sup> WWF *Introductory Guide to the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, internet 25/1/99, [www.clark.net/pub/diplonet/los\\_guide.html](http://www.clark.net/pub/diplonet/los_guide.html).

Εκτός από την Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας τα θέματα νηολόγησης των πλοίων ρυθμίζονται από την **Σύμβαση Νηολόγησης Πλοίων** του 1986. Η Σύμβαση αυτή ρυθμίζει μεταξύ άλλων θέματα, όπως τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κρατών της σημαίας, τα έγγραφα του πλοίου, τα δικαιώματα των πλοιοκτητών και των πληρωμάτων κ.λ.π. Όσον αφορά στο θέμα του "ιδιαίτερου δεσμού" μεταξύ κράτους σημαίας και πλοίου, ορίζεται ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία πρέπει να έχει την έδρα της στο κράτος της σημαίας ή να ασκεί τις κύριες επιχειρηματικές της δραστηριότητες στο κράτος αυτό.

### **Κοινοτικό καθεστώς**

Πλην του άρθρου 80 παρ. 2 ( πρώην 84) της Συνθήκης, το οποίο ορίζει ότι το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, ενδιαφέρον, υπό το πρίσμα της ανά χειράς γνωμοδότησης, παρουσιάζουν οι νομοθετικές ρυθμίσεις που έχουν σχέση με τους όρους μεταγραφής ενός πλοίου από το νηολόγιο ενός κράτους μέλους στο νηολόγιο ενός άλλου κράτους μέλους (Κανονισμός 613/91), με τους ελέγχους πλοίων που προσεγγίζουν κοινοτικούς λιμένες (Οδηγία 95/21), με τους οργανισμούς επιθεώρησης των πλοίων (Οδηγία 94/57), με την εκπαίδευση των πληρωμάτων (Οδηγία 94/58) και γενικότερα με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (Κανονισμός 3557/92). Γενικότερα η Ένωση έχει δημιουργήσει ένα πλέγμα ρυθμίσεων στον τομέα της

ναυτιλίας, το οποίο όμως, όπως κατεδείχθη από πρόσφατα θαλάσσια ατυχήματα χρήζει βελτιώσεων<sup>12</sup>.

### 1.3.2. Ρυθμίσεις που σχετίζονται με την Νηολόγηση των πλοίων

Όσον αφορά στα σημεία της Συνθήκης που σχετίζονται με την «υπηκοότητα» και την «Νηολόγηση των πλοίων» όλα τα κράτη, είτε είναι παράκτια είτε περιβαλλόμενα από ξηρά, έχουν την ελευθερία να πλοηγήσουν τα σκάφη τους στις θάλασσες, να εγκαταστήσουν υποβρύχια καλώδια και σωληνώσεις, να κατασκευάσουν τεχνητούς νήσους, να ψαρέψουν, να διεξάγουν επιστημονικές έρευνες και ποικίλες άλλες εφαρμογές που επιτρέπονται από το Διεθνές Δίκαιο<sup>13</sup>.

Κάθε κράτος, παράκτιο ή περιβαλλόμενο από ξηρά, έχει το δικαίωμα να πλεύσει τα σκάφη που φέρουν τη σημαία του<sup>14</sup>. "Κάθε κράτος θα καθορίσει τους όρους για την χορήγηση της υπηκοότητάς του στα σκάφη του, για την εγγραφή των σκαφών στα εδάφη του, και για το δικαίωμα να υψώσει τη σημαία του. Τα σκάφη έχουν την

---

<sup>12</sup> Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 1999 – 2004, Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, (10/07/2001), Σχέδιο Γνωμοδότησης σχετικά με το ρόλο των σημαίων ευκαιρίας στον τομέα της αλιείας (2000/2302 (IND)) Συντάκτης γνωμοδότησης: Carlos Ripoll i Martínez Bedoya

<sup>13</sup> UNCLOS Μέρος VII, Άρθρο 87.

<sup>14</sup> UNCLOS Μέρος VII, Άρθρο 90.



υπηκούτητα του κράτους, του οποίου την σημαία έχουν το δικαίωμα να φέρουν. Πρέπει να υπάρξει μια γνήσια σύνδεση (genuine link) μεταξύ του κράτους και του σκάφους<sup>15</sup>.

Ένα σκάφος μπορεί να φέρει μόνο μια σημαία ενός κράτους, εκτός από κάποιες περιπτώσεις, και υπόκειται στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους σημαίας όταν είναι σε διεθνή ύδατα. Ένα σκάφος δεν μπορεί να αλλάξει τη σημαία του ενώ βρίσκεται σε ταξίδι ή σε φιλοξενούμενο λιμάνι, εκτός εάν αλλάξει ο ιδιοκτήτης ή το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο. Ένα πλοίο που φέρει τη σημαία δύο ή περισσότερων κρατών, χρησιμοποιώντας τις ανάλογα με το συμφέρον του, δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει καμία από τις δύο όταν βρεθεί σε διαμάχη με κάποιο άλλο κράτος και εξομοιώνεται τότε σε πλοίο χωρίς εθνικότητα<sup>16</sup>.

Το κράτος σημαίας έχει το καθήκον να ασκήσει αποτελεσματικά την αρμοδιότητα και τον έλεγχο του στα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά ζητήματα των σκαφών που φέρουν τη σημαία του. Κάθε κράτος πρέπει να διατηρήσει έναν κατάλογο των ονομάτων των σκαφών που φέρουν τη σημαία του καθώς και τα ονόματα των πλοιάρχων, των ανώτερων αξιωματικών και του πληρώματος<sup>17</sup>.

Κάθε κράτος θα λάβει τα κατάλληλα μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του ώστε να εξασφαλίσει την ασφάλεια εν πλω σχετικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την επάνδρωση των σκαφών, τους όρους εργασίας και την κατάρτιση των

---

<sup>15</sup> West Thomas, "Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on manning and employment", Εκδ.: European Parliament, Λουξεμβούργο, Απρίλιος 2000.

<sup>16</sup> UNCLOS Μέρος VII, Άρθρο 92.

<sup>17</sup> UNCLOS Μέρος VII, Άρθρο 94 (1) και (2).

πληρωμάτων, που λαμβάνουν υπόψη τα εφαρμόσιμα διεθνή όργανα, η χρήση των σημάτων, η συντήρηση των επικοινωνιών και την πρόληψη σύγκρουσης<sup>18</sup>.

#### **1.4 Ανάγκη ύπαρξης του Διεθνούς Δικαίου για την Νηολόγηση**

##### **1.4.1 Κατάχρηση της αρχής «της γνήσιας σύνδεσης».**

Ένα σκάφος προστατεύεται από τους νόμους του κράτους στο οποίο καταχωρείται. Το κράτος βάσει του διεθνούς δικαίου έχει υποχρεώσεις απέναντι στην ναυτιλιακή βιομηχανία να διατηρήσει αυτή την αρχή του «γνήσιου δεσμού». Αυτή η "γνήσια σύνδεση," εντούτοις, είναι ανοικτή στην ερμηνεία. Στην προσπάθειά τους να μειώσουν τις δαπάνες και να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους στην ναυτιλιακή αγορά, ορισμένες χώρες έχουν εκμεταλλευθεί αυτό το γεγονός και έχουν ιδρύσει νηολόγια με μία χαλαρωμένη ερμηνεία της αρχής της «γνήσιας σύνδεσης».

##### **1.4.2 "Σημαίες ευκαιρίας" και το φαινόμενο του "Flagging-out"**

Υπάρχουν ποικίλοι λόγοι για τους οποίους οι πλοιοκτήτες έχουν καταχωρήσει τα πλοία τους σε ένα άλλο νηολόγιο, συνήθως σε αλλοεθνή σημαία. Αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως " Flagging-out ". Η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στην αγορά της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ο σημαντικότερος λόγος για αυτό το φαινόμενο. Οι

---

<sup>18</sup> UNCLOS Μέρος VII, Άρθρο 94 (3).

δαπάνες στελέχωσης μπορούν να μειωθούν με την απασχόληση των πληρωμάτων από χώρες όπου τα κόστη πληρωμάτων είναι σαφώς μικρότερα. Η διαφορά στο κόστος πληρωμάτων μεταξύ ενός παραδοσιακού καταχωρημένου πλοίου και ενός ανοικτού καταχωρημένου πλοίου είναι μικρή αλλά ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα στην αγορά της Ναυτιλίας<sup>19</sup>.

Αυτή η δραστηριότητα ήταν γνωστή αρχικά ως "Panhonlib", μια καινοτομία από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (HE) και τους Νορβηγούς πλοιοκτήτες. Ο Παναμάς, η Ονδούρα και η Λιβερία ήταν πρόθυμοι να προσφέρουν τα Νηολόγια τους όπου μπόρεσαν να προσφέρουν οφέλη, όπως η διευκόλυνση των περικομμένων δαπανών λειτουργίας και πληρωμάτων με την τοποθέτηση των σκαφών τους κάτω από τις σημαίες τους<sup>20</sup>. Ο ανταγωνισμός στην αγορά παγκόσμιου φορτίου απαίτησε, ως θέμα επιβίωσης, οι Αμερικανοί πλοιοκτήτες να βρουν νέα Νηολόγια. Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες έπρεπε να ακολουθήσουν. Αυτά τα Νηολόγια είναι πλέον γνωστά ως "Σημαίες Ευκαιρίας" ή Ανοικτά Νηολόγια. Σήμερα, οι πλοιοκτήτες του δυτικού κόσμου

---

<sup>19</sup> Schelin, J., "EC shipping Policy - The 17th Nordic Maritime Conference 2-4 Σεπτεμβρίου 1996", *State Aids and the operation of ships: International ship registers*, σελ. 54. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα κόστη λειτουργίας ενός πλοίου VLCC-tanker με Σουηδική σημαία και ενός ίδιου πλοίου με Λιβεριανή σημαία. Η διαφορά στα κόστη πληρωμάτων υπολογίζεται στα 7-9 εκατοντάδες χιλιάδες Ευρώ ετησίως., *Ship Management*, 1994. Ένα άλλο παράδειγμα διαφοράς κόστους είναι η σύγκριση Ευρωπαϊκών πληρωμάτων με αντίστοιχα πληρώματα από την Ινδία και Κίνα σε παρόμοια πλοία. Σε ένα πλοίο με 24 ναυτικούς από την Ευρώπη (10 αξιωματικούς και 14 ανειδίκευτους εργάτες) το μηνιαίο κόστος κυμαίνεται στα \$80,000. Αντίθετα εάν το πλήρωμα ήταν από την Ινδία, το μηνιαίο κόστος θα ήταν \$41,000. Εάν ήταν από την Κίνα το μηνιαίο κόστος θα έφτανε το ποσό των \$21,900. Η διαφορά μεταξύ Κινέζικου πληρώματος και Κοινοτικού πληρώματος υπολογίζεται \$58,000 μηνιαίως και \$698,400 ετησίως.

<sup>20</sup> Farthing, B., *International Shipping: An Introduction to the Policies, Politics and Institutions of the Maritime World*, 1987, σελ. 141-145.

δεν μπορούν να ανταγωνιστούν στην αγορά παγκόσμιου φορτίου εκτός αν τα σκάφη τους καταχωρούνται στα ανοικτά ή διεθνή Νηολόγια<sup>21</sup>.

Η Επιτροπή Θαλάσσιων Μεταφορών του ΟΟΣΑ (The Maritime Transport Committee of the OECD) στην μελέτη τους: "Study of the Expansion of the Flags of Convenience and of Various Aspects Thereof", καθόρισε τις σημαίες ευκαιρίας ως "...σημαίες τέτοιων χωρών των οποίων ο νόμος επιτρέπει – και πραγματικά διευκολύνει - στα σκάφη αλλοδαπής ιδιοκτησίας ή τις επιχειρήσεις να φέρουν τις σημαίες τους, σε αντίθεση με την πρακτική άλλων χωρών που το δικαίωμα του να φέρει ένα πλοίο την εθνική σημαία είναι αυστηρή προϋπόθεση...".

#### **1.4.3. Οι Συνέπειες των Σημαιών Ευκαιρίας στη Ναυτιλία**

Ποικίλες είναι οι συνέπειες και οι επιπτώσεις των «Σημαιών Ευκαιρίας» στις παραδοσιακά Ναυτιλιακές Χώρες. Οι επιρροή των παραδοσιακά Ναυτιλιακών εθνών στην αγορά της ναυτιλίας μικραίνει και εξαρτώνται ολοένα και περισσότερο από την ξένη ναυτιλία για να εξαγάγουν τα αγαθά τους. Η ύπαρξη ολόκληρης της βιομηχανίας επηρεάζεται. Τα χαμηλόμισθα πληρώματα, συνήθως από την Άπω Ανατολή, έχουν μεγάλη επίδραση στον αριθμό των ικανών ναυτικών από τα παραδοσιακά Ναυτιλιακά Έθνη, και ειδικά εκείνων στην Ευρώπη. Τα τελευταία χρόνια το φαινόμενο της

---

<sup>21</sup> Schelin, J., "EC shipping Policy", σελ. 54.

«φυγής» από τα εθνικά νηολόγια έχει διαδοθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε οι εθνικοί στόλοι να έχουν μειωθεί εντυπωσιακά.

### 1.5 Η κίνηση προς μια διεθνή Συνθήκη

Οι σημαίες ευκαιρίας δέχθηκαν μεγάλη κριτική από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Τα τελευταία έπρεπε να λειτουργήσουν στις συνθήκες της συμβατικής παραδοσιακής τους σημαίας και να διαχειριστούν τον στόλο τους από την ίδια τους την χώρα, καθώς και να επανδρώσουν τα πλοία τους με εθνικούς. Παράλληλα με αυτό, συνέβησαν πολλά ατυχήματα μεγάλης κλίμακας στα οποία συμμετείχαν πλοία σημαιών ευκολίας, γεγονός που αμφισβήτησε το θέμα της ασφάλειας όσον αφορά αυτές. Οι στόλοι της Λιβερίας και του Παναμά, έγιναν από τους μεγαλύτερους παγκοσμίως γεγονός που εκτός του ότι τους προσέφερε κέρδη, τους προσέφερε επιπλέον σεβασμό στον ναυτιλιακό χώρο, επιτρέποντας έτσι με τον καιρό στις δύο αυτές χώρες να κερδίσουν την δυνατότητα να γίνουν μέλη του IMO<sup>22</sup> (International Maritime Organization).

Το 1971, εμφανώς προβληματισμένοι για την ανταγωνιστικότητα των στόλων τους, οι υπουργοί από την Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα του Τόκου (Consultative

---

<sup>22</sup> Ο I.M.O. (International Maritime Organization) είναι διεθνής Οργανισμός που ειδικεύεται κυρίως σε θέματα ασφάλειας της θάλασσας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αποτελείται από περίπου 160 χώρες μέλη. Κάθε 2 χρόνια εκπρόσωποι από τις χώρες μέλη οργανώνουν διασκέψεις και οι αποφάσεις που παίρνουν είναι δεσμευτικές.

Shipping Group in Tokyo) συζήτησαν θέματα μείωσης των προτύπων ασφαλείας και των κοινωνικών ωφελειών των Σημαίων Ευκαιρίας καθώς και την επίδραση που έχουν αυτές στην ανταγωνιστικότητα των δικών τους στόλων. Υποστήριξαν ότι οι Σημαίες Ευκαιρίας αντιβαίνουν για την ανταγωνιστικότητα των στόλων τους, την Συνθήκη της Γενεύης το 1958 (Geneva Convention on the High Seas 1958). Αργότερα η Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών περί των Θαλάσσιων Νόμων το 1982<sup>23</sup>, επιβεβαίωσε αυτήν την θέση. Και οι δύο Συνθήκες απαιτούν την αρχή των "γνήσιων συνδέσεων" μεταξύ των κρατών σημαίας και των σκαφών τους.

Το 1974, η UNCTAD<sup>24</sup> ενέκρινε το ψήφισμα 22 (IV) σχετικά με την Οικονομική Συνεργασία στην Εμπορική Ναυτιλία και ξεκίνησε μια μελέτη για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστική φύση των ανοικτών νηολογίων<sup>25</sup>. Συνέταξε μια έκθεση με τίτλο: "Economic Consequences of the Existence or lack of a Genuine Link between Vessel and Flag Registry" (Οικονομικές συνέπειες της ύπαρξης ή της έλλειψης μιας γνήσιας σύνδεσης μεταξύ του σκάφους και του νηολογίου).

Μια ειδική διακυβερνητική ομάδα εργασίας δημιουργήθηκε και κλήθηκε από την Ναυτιλιακή Επιτροπή, να υποβάλει έκθεση σχετικά με τα οικονομικά αποτελέσματα της ύπαρξης ή της μη ύπαρξης μιας "γνήσιας σύνδεσης" μεταξύ των κρατών σημαίας και των πλοίων τους. Ανέφεραν ότι: "η επέκταση των ανοικτών

---

<sup>23</sup> UN Convention on the Law of the Sea 1982

<sup>24</sup> United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

<sup>25</sup> Powers, V.J.G., *EC Shipping law*, UNCTAD Shipping Committee of Enquiry, 1988, σελ. 98.

νηολογίων έχει επιπτώσεις στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των στόλων των χωρών που δεν προσφέρουν τις παροχές των ανοικτών νηολογίων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των αναπτυσσόμενων χωρών".

Το 1979 η UNCTAD δημοσίευσε δύο εκθέσεις<sup>26</sup>. Σύστησαν την ανακατανομή της παγκόσμιας ναυτιλίας και της αποβολή των σημαίων ευκαιρίας μέχρι το έτος 2000. Το 1980 η Επιτροπή της UNCTAD συγκάλεσε δύο ειδικές συνεδριάσεις για τη "σταδιακή κατάργηση" των ανοικτών νηολογίων.

Η υποστήριξη για την απόλειψή τους εντούτοις εξαφανιζόταν γρήγορα και οι επόμενες συνεδριάσεις συζήτησαν εάν οι σημαίες ευκαιρίας έπρεπε να αποβληθούν, να καταργηθούν ή να τους ασκήσουν έλεγχο, και επομένως ποιοι όροι θα απαιτούνταν για αυτό. Οι χώρες που διέθεταν ανοικτά νηολόγια ενδιαφέρονταν για το μέλλον των στόλων τους, και τα έθνη <sup>27</sup>ομάδας β, που αρχικά ήταν ενάντια στην ιδέα των Ανοικτών Νηολογίων, άρχισαν να επανεξετάζουν τη θέση τους. Λόγω της διαρκούς υπεραύξησης των φορτίων και των αυξανόμενων δαπανών για τη συντήρηση των πληρωμάτων, ο παραδοσιακός θαλάσσιος κόσμος, και μερικές από τις κυβερνήσεις τους, έβλεπαν τα οφέλη του "flagging out"<sup>28</sup>. Η πλειοψηφία συμφώνησε ότι όλα τα συμβαλλόμενα μέρη δεν ήθελαν τα κάτω του μετρίου "standards" ή τα χαμηλά πρότυπα ασφάλειας. Τελικά η

---

<sup>26</sup> Η πρώτη έκθεση έχει τίτλο: 'The Repercussions on Phasing Out Registries' και η δεύτερη: 'Legal Mechanisms for Regulating the Operation of FOC Fleets'.

<sup>27</sup> Οι χώρες μέλη του ΟΟΣΑ (Αυστραλία, Καναδάς, Ισλανδία, Ιαπωνία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Ελβετία, Τουρκία και Οι ΗΠΑ και όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ) αποτελούν τα έθνη ομάδας β.

<sup>28</sup> Farthing, B., «International Shipping», σελ 143.

επιτροπή συνέστησε την διεξαγωγή μιας διάσκεψης σχετικά με την υιοθέτηση μιας σύμβασης σχετικά με τους όρους για την εγγραφή των σκαφών, παρέχοντας τους κανόνες για την καθιέρωση της εγγραφής τους και των μηχανισμών μέσω των οποίων τα ανοικτά νηολόγια θα μπορούσαν να μετασχηματιστούν σε κανονικά νηολόγια. Σαν απάντηση, η Γενική Συνέλευση κάλεσε μια διάσκεψη πληρεξούσιων με σκοπό τη θέσπιση μιας διεθνούς συμφωνίας για τους όρους κάτω από τους οποίους τα σκάφη θα μπορούν να γίνουν αποδεκτά από τα εθνικά νηολόγια.

Μεταξύ των ετών 1984 και 1986, τρεις συνεδριάσεις πραγματοποιήθηκαν στην Ακτή του Ελεφαντοστού. Η ιδέα των ανοικτών νηολογίων γινόταν ολοένα και περισσότερο αποδεκτή. Επιτεύχθηκε μια συμφωνία σχετικά με το θέμα της αποτελεσματικής ναυτιλιακής διοίκησης, του κατάλληλου μηχανισμού για την εγγραφή, του αποτελεσματικού ελέγχου και της αποτελεσματικής νομοθεσίας. Τα ζητήματα που υπήρχε ακόμη διαφωνία ήταν τα εξής: το θέμα της επάνδρωσης, της διοίκησης (management), της δίκαιης συμμετοχής ή ιδιοκτησίας και τα κεντρικά στοιχεία της αρχής του «γνήσιου δεσμού».

## **1.6 Η Συνθήκη σχετικά με την εγγραφή των πλοίων του 1986**

Στις 7 Φεβρουαρίου 1986, η Συνθήκη ‘ Convention on Conditions for Registration of Ships’ συμφώνησε ομόφωνα από τα εκατό μέλη των Η.Ε. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συνόψισε τη Συνθήκη ως εξής:



- ένας "καθορισμός των αρμοδιοτήτων και των ευθυνών των εθνικών ναυτιλιακών αρχών όσον αφορά διάφορα προβλήματα σχετικά με την άσκηση της αρμοδιότητας και της επίβλεψής τους, πέρα από τα σκάφη που καταχωρούνται στο κράτος την σημαία του οποίου φέρουν

- υποχρεωτική ενημέρωση των εθνικών ναυτιλιακών καταλόγων και εγγράφων που διευκρινίζουν την ταυτότητα του ιδιοκτήτη, του χειριστή, ή άλλων υπεύθυνων προσώπων.

- διευκρινίζεται ότι τα ποσοστά της ιδιοκτησίας των ενδιαφερόντων ή/και των πληρωμάτων καθορίζονται από το ίδιο το κράτος.

- καθορισμός του ρόλου του κράτους σημαίας, ειδικά όσον αφορά στη συμμετοχή των υπηκόων στη διαχείριση των πλοιοκτητριών εταιριών.

- λεπτομερείς οδηγοί για τους όρους των ναυλωμένων σκαφών, των κοινοπραξιών μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών από τις διαφορετικές χώρες, και της προστασίας των συμφερόντων των χωρών που παρέχουν την εργασία.

Στα ζητήματα σχετικά με την ερμηνεία της αρχής του "γνήσιου δεσμού" επιτεύχθηκε μία συμβιβαστική λύση. Στα ζητήματα της διαχείρισης συμφωνήθηκε ότι μια επιχείρηση που είναι ιδιοκτήτρια ενός σκάφους πρέπει να έχει ιδρυθεί στην περιοχή της οποίας την σημαία φέρει ή να έχει το κεντρικό γραφείο της επιχείρησης σε εκείνη την περιοχή. Η επιχείρηση πρέπει να έχει έναν αντιπρόσωπο ή έναν διευθυντή στο κράτος του νηολογίου και πρέπει να είναι της υπηκοότητας αυτού του κράτους. Ο

αντιπρόσωπος ή ο διευθυντής πρέπει να είναι σε θέση να εκπληρώσει οποιοσδήποτε οικονομικές υποχρεώσεις που προκύπτουν. Στα ζητήματα της επάνδρωσης και της ιδιοκτησίας μπορεί να γίνει επιλογή μεταξύ του standard προτύπου επάνδρωσης ή της ιδιοκτησίας ή και των δύο εάν και εφόσον τηρούνται τα κατάλληλα πρότυπα και υπάρχει αποτελεσματικός έλεγχος που ασκείται από το κράτος της σημαίας.

Η ιδιοκτησία του πλοίου δεν είναι απαραίτητο να είναι της ίδια υπηκοότητας είτε είναι μεμονωμένο άτομο είτε εταιρία. Όσον αφορά στην επάνδρωση θα πρέπει να υπάρξει ένας ικανοποιητικός αριθμός αξιωματικών και πληρώματος που να είναι υπήκοοι του κράτους σημαίας. Οι ιδιοκτήτες έχουν την άδεια να λάβουν υπόψη τη διαθεσιμότητα των ναυτικών και την υγιή και οικονομική βιωσιμότητα της λειτουργίας του πλοίου<sup>29</sup>.

### 1.7 Οι τύποι των Νηολογίων

Υπάρχουν τέσσερις τύποι νηολογίων στα οποία ένας πλοιοκτήτης μπορεί να καταχωρήσει τα πλοία του. Υπάρχουν τα **Παραδοσιακά Εγχώρια Νηολόγια**, τα **Παραδοσιακά Ανοικτά Νηολόγια**, τα **Παράλληλα Νηολόγια**, και τα **Διεθνή Νηολόγια**.

---

<sup>29</sup> Farthing, B., «International Shipping», σελ. 145.

### 1.7.1 Παραδοσιακά Εγχώρια Νηολόγια

Βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα των σημαίων ρυθμιζόμενων ή αλλιώς παραδοσιακών στόλων είναι η ύπαρξη «γνήσιου δεσμού» ανάμεσα στο πλοίο και το κράτος του οποίου την σημαία φέρει. Αυτό το χαρακτηριστικό απουσιάζει από τα υπόλοιπα νηολόγια. Αυτή η σχέση ανάμεσα στο πλοίο και στην σημαία δίνει την δυνατότητα στο κράτος να παρεμβαίνει και να εξασκεί αποτελεσματικά τον έλεγχο του σε διάφορα θέματα διοικητικά, τεχνικά, κοινωνικά, πολιτικά, οικονομικά. Αντίθετα σε μια σημαία ευκολίας το κράτος έχει πολύ περιορισμένη έως και μηδαμινή δικαιοδοσία, και ανύπαρκτη σχεδόν δυνατότητα άσκησης αποτελεσματικού ελέγχου.

Οι απαιτήσεις των παραδοσιακών εγχώριων νηολογίων έχουν αναπτυχθεί μέσω των εκατοντάδων ετών προστατευτισμού και της προώθησης του εθνικού στόλου. Σήμερα τα πλοία κάτω από την εθνική σημαία απαιτούν ο ιδιοκτήτης ή/και ο manager να είναι υπήκοος του κράτους ή/και να είναι το πλοίο επανδρωμένο από πλήρωμα της ίδιας υπηκοότητας.

Η συνεχής τάση απομάκρυνσης των πλοιοκτητών από το εθνικό νηολόγιο είναι ένα γεγονός που απασχολεί έντονα τις κυβερνήσεις των κρατών με εθνικά νηολόγια διότι αυτά ολοένα και αποδυναμώνονται. Γίνεται μεγάλη προσπάθεια από μέρος τους με διάφορα μέτρα και κίνητρα να αντιμετωπίσουν τα ανταγωνιστικότερα ανοικτά νηολόγια και να προσελκύσουν την χαμένη χωρητικότητα.

### 1.7.2 Παραδοσιακά Ανοικτά Νηολόγια

Σε αυτά τα νηολόγια περιλαμβάνονται: η **Antigua** και η **Barbuda**, οι **Μπαχάμες**, οι **Βερμούδες**, η **Μπελίζ**, οι **Κανάριες νήσοι**, η **Βιρμανία**, τα **Νησιά Καυμαν**, οι **Νησιά Κουκ**, η **Κόστα Ρίκα**, η **Κύπρος**, το **Γιβραλτάρ**, η **Ονδούρα**, ο **Λίβανος**, η **Λιβερία**, η **Μάλτα**, οι **Μαλδίβες**, τα νησιά **Marshal**, ο **Μαυρίκιος**, οι **Ολλανδικές Αντίλλες**, ο **Παναμάς**, οι **Σεϋχέλλες**, η **Σομαλία**, το **St Vincent**, η **Σρι Λάνκα**, το **Τουβαλού** και το **Βανουάτου**.

Οι απαιτήσεις για την εγγραφή είναι αρκετά χαλαρές και ασαφής και επιτρέπουν εύκολα με αυτόν τον τρόπο την δημιουργία του «γνήσιου δεσμού» με την χώρα του νηολογίου. Οι αλλοεθνείς μπορούν να έχουν την ιδιοκτησία ή/και τον έλεγχο σε ένα ανοικτό νηολόγιο. Μια επιχείρηση μπορεί να συσταθεί για να διευκολύνει τη "γνήσια σύνδεση" ενώ οι κύριες διαδικασίες να διεξάγονται σε άλλες χώρες.

Το Νηολόγιο της Λιβερίας και των Marshall Islands, για παράδειγμα, διαχειρίζονται από ένα γραφείο στην περιοχή Reston, στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ενώ το Νηολόγιο του Παναμά έχει την βάση του στο Μανχάτταν, στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Οι περιορισμοί σε θέματα ασφάλειας, περιβάλλοντος και απασχόλησης είναι ελάχιστοι. Η επάνδρωση των πλοίων από τους μη-υπηκόους επιτρέπεται ελεύθερα. Οι χώρες ανοιχτών νηολογίων είναι μικρές δυνάμεις που καθιστούν την επιβολή των

προτύπων ασφάλειας συχνά ανεπίτευκτη. Συχνά έχουν ανεπαρκή δύναμη και κανένα διοικητικό μηχανισμό για να επιβάλλει αποτελεσματικά τους διεθνείς κανονισμούς και τις κυβερνητικές διατάξεις. Η χώρα μπορεί να μην επιθυμεί να επιβάλει κανενός είδους περιορισμό. Οι χώρες ανοιχτών νηολογίων είναι μικρές δυνάμεις και τα ανοιχτά νηολόγια παρέχουν σε αυτές μια σημαντική πηγή εισοδήματος. Οι απολαβές μπορεί να είναι μικρές αλλά η μεγάλη ποσότητα χωρητικότητας μπορεί να παραγάγει μια ουσιαστική επίδραση στο εθνικό εισόδημα και στο ισοζύγιο πληρωμών. Το κόστος εγγραφής, το οποίο είναι βασισμένο στη χωρητικότητα, και η ετήσια συνδρομή είναι συνήθως οι μόνες δαπάνες. Δεν επιβάλλεται συνήθως κανένας φόρος και επίσης μπορεί να δοθεί μία εγγύηση ή συμφωνία για μελλοντικές φορολογικές ρυθμίσεις<sup>30</sup>.

### 1.7.3 Παράλληλα Νηολόγια

Οι κυβερνήσεις σε μία προσπάθεια να αναχαιτίσουν την διαρροή των πλοιοκτητών από τα συμβατικά νηολογία τους, προέβησαν στην ίδρυση νέων τύπων νηολογίων, τα λεγόμενα Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια. Τα νηολόγια αυτά βασίζονται στην σχέση κράτους και των πρώην αποικιακών κτήσεων τους. Τα νηολόγια αυτού του τύπου προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους από τα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια και

---

<sup>30</sup> Powers, V.J.G., *EC Shipping Law*, σελ. 176.

σκοπός τους είναι να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες που καταφεύγουν στις σημαίες ευκαιρίας.

Ένα βασικό πλεονέκτημα τους είναι ότι έχουν το δικαίωμα να φέρουν την σημαία του κράτους αυτού και ταυτόχρονα έχουν κάποια προνόμια παρόμοια με αυτά των σημαιών ευκολίας. Τα Παράλληλα νηολόγια είναι τις περισσότερες φορές πιο περιοριστικά από τα ανοιχτά νηολόγια και ταυτόχρονα πιο ευέλικτα από τα παραδοσιακά νηολόγια. Είναι τοποθετημένα σε πρώην αποικιακά εδάφη και είναι ειδικά σχεδιασμένα ούτως ώστε να προσελκύσουν τον στόλο του κράτους στο οποίο ανήκουν.

Παραδείγματα τέτοιων Νηολογίων είναι οι **Βερμούδες**, το **νησί Cayman**, και το **Isle of Man**, του Ηνωμένου Βασιλείου, επίσης τα νησιά της Μάγχης που τα χρησιμοποιεί η Βρετανία (δηλαδή το Γκέρνσυ, το Τζέρσυ κ.α.), τα νησιά **Kerguelen** της Γαλλίας, οι **Ολλανδικές Αντίλλες**, και οι **Νήσοι Faroe** για τη Δανία. τα **Canary Islands** για την Ισπανία Θα ακολουθήσει σε επόμενο κεφάλαιο διεξοδική ανάλυση.

#### 1.7.4 Διεθνή Νηολόγια

Για την αντιμετώπιση της τάσης της μείωσης του εθνικού στόλου, μερικές Ευρωπαϊκές χώρες έχουν ιδρύσει τα Διεθνή Νηολόγια. Τα Διεθνή Νηολόγια είναι δεύτερα εθνικά νηολόγια τα οποία επιτρέπουν στα πλοία να φέρουν την σημαία του κράτους τους. Υπόκεινται ακόμα στους αυστηρούς κανόνες σχετικά με την ιδιοκτησία

την διαχείριση, την επάνδρωση και τη λειτουργία αλλά αυτοί οι κανόνες δεν είναι τόσο αυστηροί όσο στο αρχικό παραδοσιακό νηολόγιο.

## Κεφάλαιο 2ο

### Διπλά ή Παράλληλα Νηολόγια

---

#### 2.1 Εισαγωγή

Παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μία έντονη στροφή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν στόχο την μεγιστοποίηση του κέρδους τους, σε νηολόγια που προσφέρουν οικονομικότερες συνθήκες και ευκολίες. Οι λεγόμενες Σημαίες Ευκαιρίας, λόγω αυτών ακριβώς των ευκολιών που προσφέρουν, έχουν γίνει ιδιαίτερα δημοφιλείς στο χώρο της Ναυτιλίας και απορροφούν ένα μεγάλο κομμάτι του διεθνούς στόλου.

Στην προσπάθεια τους οι κυβερνήσεις να περιορίσουν την «φυγή» των πλοιοκτητών από τις αυστηρότερες εθνικές τους σημαίες, προχώρησαν στην δημιουργία νέων τύπων νηολογίων όπως τα Παράλληλα ( ή Διπλά). Τα παράλληλα νηολόγια συνεπώς, ιδρύθηκαν ούτως ώστε να είναι σε θέση τα κράτη-μέλη να ανταγωνιστούν άλλα νηολόγια χαμηλού κόστους. Εξάλλου αυτά τα νηολόγια στηρίζονται στην σχέση κράτους και πρώην αποικιακών εδαφών και σκοπός τους είναι να προσελκύσουν πλοία συγκεκριμένων χωρών<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 480



## 2.2 Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια – Offshore Registries

Τα Παράλληλα Νηολόγια επιτρέπουν σε ένα εμπορικό πλοίο να υψώσει ταυτόχρονα και την εθνική του σημαία αλλά και να απολαμβάνει κάποια από τα πλεονεκτήματα και τις οικονομικές ευκολίες που προσφέρει ένα ανοιχτό νηολόγιο.

Ως παράλληλα ή διπλά νηολόγια χρησιμοποιήθηκαν πρώην αποικιακές κτήσεις των κρατών όπως τα **Cayman Islands**, το **Γιβραλτάρ**, η **Νήσος Μάν**, τα **Νησιά της Μάγχης** που τα χρησιμοποιεί η Βρετανία (δηλαδή το Γκέρνσου, το Τζέρσου κ.α.), οι **Βερμούδες**, τα νησιά **Kerguelen** για την Γαλλία, οι **Ολλανδικές Αντίλλες** που χρησιμοποιεί η Ολλανδία, τα **Canary Islands** για την Ισπανία, οι **Νήσοι Faroe** για τη Δανία

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι οι πρακτικές που εφαρμόζει κάθε χώρα διαφέρει από μικρό σε πολύ μεγάλο βαθμό, από ένα άλλο παράλληλο νηολόγιο. Για παράδειγμα μερικά νηολόγια θέτουν κάποιους περιορισμούς στα όρια ηλικίας των πλοίων που αποδέχονται<sup>32</sup>. Ο στόχος, όμως, όλων των χωρών είναι ο ίδιος, δηλαδή η προσέλκυση πλοίων συγκεκριμένων χωρών, επιτρέποντας την ύψωση της εθνικής τους σημαίας και παράλληλα τα πλεονεκτήματα μιας σημαίας ευκολίας.

Τα Παράλληλα νηολόγια συνήθως είναι πιο περιοριστικά από τα ανοιχτά νηολόγια αλλά ταυτόχρονα πιο ευέλικτα από τα παραδοσιακά νηολόγια. Τα Παράλληλα νηολόγια είναι τοποθετημένα σε εξαρτώμενες περιοχές και εδάφη ή

---

<sup>32</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

αποικιακές κτήσεις και έχουν σχεδιαστεί για να προσελκύουν τον στόλο του κράτους στο οποίο ανήκουν. Το δικαίωμα να φέρουν την σημαία του κράτους αυτού παραμένει, και παράλληλα απολαμβάνουν κάποια προστιθέμενα οφέλη και πλεονεκτήματα όπως τα φορολογικά προνόμια και η επιλογή του πληρώματος.

Τα νηολόγια αυτού του τύπου προτιμώνται από αρκετούς πλοιοκτήτες για τον λόγο ότι εξασφαλίζουν άμεσα ένα μεγάλο σύνολο προνομίων όπως είναι: τα χαμηλόμισθα πληρώματα, η επιλογή πληρωμάτων (μερικές φορές ακόμη και η επιλογή αξιωματικών), φορολογικά κίνητρα και πολλά άλλα. Ταυτόχρονα όμως είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι μπορούν παράλληλα να διατηρούν και το δικαίωμα να υψώνουν την σημαία της χώρας τους<sup>33</sup>.

Υπάρχει διαδεδομένη απασχόληση των αλλοεθνών ναυτικών, στους εμπορικούς στόλους της Βρετανίας, της Ολλανδίας και της Γαλλίας. Οι πλοιοκτήτες μπορούν να καταχωρήσουν τα πλοία τους κάτω από την εθνική σημαία αλλά είναι σε θέση να λειτουργήσουν τα σκάφη τους με μεγάλη ευελιξία σχετικά με την παραγωγή και τα θέματα επάνδρωσης. Το κράτος διατηρεί τον διοικητικό έλεγχο του σκάφους που λειτουργεί, υπό όρους παρόμοιους με εκείνους που προτιμώνται από τα ανοικτά νηολόγια. Ο στόχος τους είναι να γίνουν το ίδιο ανταγωνιστικοί όσο και τα ανοιχτά νηολόγια.

---

<sup>33</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

Ένα τυπικό παράδειγμα αυτής της κατηγορίας όπως αναφέρθηκε και παραπάνω είναι το Isle of Man. Για να γίνει πιο κατανοητή η εικόνα λειτουργίας ενός παράλληλου νηολογίου υποθέτουμε ότι ένα πλοίο έχει γίνει αποδεκτό και έχει εγγραφεί στο νηολόγιο του Isle of Man. Κατά συνέπεια υφίσταται λιγότερους περιορισμούς από ότι θα υφίσταντο εάν ήταν εγγεγραμμένο στο Βρετανικό νηολόγιο. Το σημαντικό όμως είναι ότι εξακολουθεί να φέρει την Βρετανική σημαία. Αυτό σημαίνει ότι στην πρώτη περίπτωση, που είναι νηολογημένο στο Isle of Man, το πλοίο μπορεί να επανδρωθεί με πλοίαρχο, αξιωματικούς και πλήρωμα οποιασδήποτε εθνικότητας, με τον όρο όμως ότι δεν θα εισέρχεται σε λιμάνι της Βρετανίας<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

## 2.3 Χώρες που τηρούν Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια

### 2.3.1 Γαλλία: Kerguelen Islands – Νήσοι Κέργκελεν

Η Γαλλία δημιούργησε το 1989<sup>35</sup> ένα Νηολόγιο στην νήσο Kerguelen, που βρίσκεται νοτίως της Νοτίου Αφρικής. Το νησί βρίσκεται υπό Γαλλική διοίκηση στην Ανταρκτική και δεν εφαρμόζεται σε αυτό η Γαλλική εργατική νομοθεσία. Η επίσημη ονομασία του είναι French Terres Antartiques et Australes Francaises (TAAF).

Σε αυτό το νηολόγιο, νηολογούνται Γαλλικά πλοία (bulk carriers) μετά από την έγκριση του Γάλλου Υπουργού Θαλάσσης, τα οποία έχουν την δυνατότητα να ναυτολογούν αλλοδαπούς ναυτικούς μέχρι και το 75% του πληρώματος<sup>36</sup> και 25% Γάλλους ναυτικούς, από τους οποίους θα πρέπει οι 4 τουλάχιστον να είναι αξιωματικοί. Το 1990 έγινε μια τροποποίηση της αρχικής απόφασης δημιουργίας του, με αποτέλεσμα όλα τα πλοία στην αγορά Tramp χύδην υγρού και ξηρού φορτίου να έχουν την δυνατότητα να εγγραφούν στο TAAF. Οι απαλλαγές των κοινωνικών εισφορών προς το γαλλικό κράτος αντισταθμίζουν μερικώς την αύξηση του λειτουργικού κόστους των πλοίων<sup>37</sup>. Σύμφωνα με κάποιους υπολογισμούς της Γαλλικής Κυβέρνησης ένα πλοίο bulker 140.000 tonn. d.w. με 24 μέλη πληρώματος, είναι εφικτό να μειώσει τα ημερήσια έξοδα πληρώματος από \$ 4.000 σε \$ 2.100.

---

<sup>35</sup> Συγκεκριμένα πήρε την απόφαση δημιουργίας του TAAF στις 17 Ιουνίου 1989.

<sup>36</sup> Εξαιρούνται τα crude oil carriers.

<sup>37</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 484

Το Κέργκελεν το οποίο είναι γαλλικό έδαφος στην ήπειρο της Ανταρκτικής, χρησιμοποιείται αποκλειστικά για πλοία χύδην ξηρού φορτίου (bulk carrier)<sup>38</sup>.

Το νηολόγιο στα νησιά Kerguelen συνεπώς δίνει την δυνατότητα στους χειριστές των πλοίων dry bulk carrier να απασχολεί το 75% του πληρώματος ως μη-γαλλικό προσωπικό. Αυτό εντούτοις έχει κηρυχτεί αντίθετο προς το γαλλικό νόμο και είναι παράνομο να κάνει διακρίσεις εις βάρος των γάλλων ναυτικών.

### 2.3.2 Ολλανδία: Ολλανδικές Αντίλλες

Η Ολλανδία έχει δημιουργήσει δύο εναλλακτικά νηολόγια από τις παλιές της αποικιακές κτήσεις. Το πρώτο είναι της Aruba, που είναι μέρος των Ολλανδικών Αντιλλών, και το δεύτερο είναι οι Ολλανδικές Αντίλλες.

Τον Ιούνιο του 1996 η Aruba, που είχε αποκτήσει την ανεξαρτησία της από το 1986 εξασφαλίζοντας έναν πολύ καλό μέσο όρο διαβίωσης, απέκτησε το δικό της νηολόγιο. Τα πλοία που εγγράφονται σε αυτό υψώνουν την Ολλανδική σημαία αλλά υπόκεινται στην νομοθεσία της Aruba, η οποία όμως βασίζεται στην Ολλανδική νομοθεσία. Υπάρχει ένας περιορισμός για τα πλοία που είναι μικρότερα από 500 GRT, τα οποία για να εγγραφούν χρειάζεται μια ειδική άδεια. Δεν υπάρχουν διακρίσεις σε

---

<sup>38</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

πλοιοκτήτες, αξιωματικούς και πλήρωμα. Μοναδική απαίτηση ο πλοίαρχος να είναι Ολλανδικής εθνικότητας καθώς επίσης ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος να είναι γνώστες της Αγγλικής γλώσσας.

Το θέμα της ασφάλειας τόσο για το πλοίο όσο και για το πλήρωμα, είναι για την Aruba μεγάλης σημασίας και δίνει σε αυτό μεγάλη βαρύτητα. Η πλήρης απαλλαγή της φορολογίας του εισοδήματος είναι για τους ξένους πλοιοκτήτες σοβαρό δέλεαρ ενώ η εφαρμογή του λεγόμενου “Aruba Tax Exemption Corporation” έχει αυξήσει σημαντικά τον όγκο των διεθνών επενδύσεων.

Οι Ολλανδικές Αντίλλες όπως και η Aruba, είναι αυτόνομα τμήμα του Ολλανδικού Βασιλείου. Το νηολόγιο στις Ολλανδικές Αντίλλες είναι ειδικού τύπου, και διαθέτει αυτόνομη διαχείριση και για αυτόν τον λόγο για πολλούς δεν θεωρείται σαν Δεύτερο Νηολόγιο της Ολλανδίας. Οι Ολλανδικές Αντίλλες στην Καραϊβική θεωρείται ότι αναπτύσσονται σαν σημαία ευκολίας. Η Ολλανδία από την πλευρά της είχε εκδηλώσει από καιρό την πρόθεση της να προωθήσει το εν λόγω νηολόγιο ως ένα εκ των βασικών διεθνών νηολογίων. Το νηολόγιο των Ολλανδικών Αντιλλών συνεπώς, θεωρείται σημαία ευκολίας από την ITF παρόλο που δεν αποτελεί στόχο για λιμενικό έλεγχο.

Η εργατική νομοθεσία της Ολλανδίας δεν ισχύει, οι διαδικασίες νηολόγησης είναι συναφείς με εκείνες του Εθνικού Νηολογίου και τα πλοία φέρουν την Ολλανδική σημαία. Υπάρχουν φυσικά και εδώ φοροαπαλλαγές, η επιχείρηση θα υπόκειται σε

ετήσιο φόρο χωρητικότητας και θα εξαιρείται από την ετήσια φορολογία επί των κερδών ή αντίστροφα. Στην περίπτωση που προτιμηθεί ο φόρος επί των κερδών το ποσοστό φορολόγησης μειώνεται περίπου σε 7,73% και 9,66% επί του καθαρού κέρδους.

Δεν υπάρχουν περιορισμοί ως προς την ηλικία και την χωρητικότητα των πλοίων, αρκεί να συμβαδίζουν με τις διεθνείς απαιτήσεις. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά αποδεκτή γίνεται και η περίπτωση που θα εκπροσωπείται από τοπική εταιρία εμπιστοσύνης. Γίνεται συνεχώς προσπάθεια προσελκύσεως Ευρωπαϊκών πλοιοκτητών, κυρίως από την Ολλανδία, την Γερμανία, την Φιλανδία και την Νορβηγία. Όσον αφορά στις απαιτήσεις πληρώματος, αυτό μπορεί να είναι κάθε εθνικότητας με εξαίρεση τον πλοίαρχο ο οποίος πρέπει να είναι Ολλανδός, αν και εξαιρέσεις γίνονται ενίοτε.

Η Ολλανδία υποστήριξε παράλληλα και το συμβατικό της νηολόγιο εφαρμόζοντας από 1/1/1996 το λεγόμενο tonnage tax, την πλήρη ευελιξία σε θέματα επάνδρωσης, ως προς τον αριθμό και την εθνικότητα του πληρώματος και ως προς την καταγωγή του πλοίαρχου, καθώς και μερική απαλλαγή του πλοιοκτήτη από την καταβολή φόρου επί των αποδοχών των εργαζομένων ναυτικών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το γεγονός ότι σε διάστημα δύο ετών 250 πλοία χωρητικότητας 1.5 εκατ dwt κατέφυγαν στην Ολλανδική σημαία<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> Επενδυτής, 5&6 Δεκεμβρίου 1998, σ.30

Οι Ολλανδικές Αντίλλες που είναι αυτόνομο τμήμα της Ολλανδίας από το 1816, επιδοτούνται τακτικά από την Ολλανδική κυβέρνηση ως αντιστάθμισμα των υπηρεσιών που παρέχουν<sup>40</sup>.

### 2.3.3 Ηνωμένο Βασίλειο

Οι Βρετανοί πλοιοκτήτες μπορούν να νηολογούν τα πλοία τους σε οποιοδήποτε νηολόγιο της επικράτειας του Ηνωμένου Βασιλείου ή αλλιώς του Commonwealth, ανάλογα πάντα με το φορολογικό καθεστώς της κάθε χώρας και με αυτό τον τρόπο να έχουν την διπλωματική προστασία της Μεγάλης Βρετανίας μόνο με την ύψωση της Βρετανικής σημαίας. Για αυτόν τον λόγο δεν μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο έχει κάποιο συγκεκριμένο ειδικού τύπου δεύτερο Νηολόγιο. Η Μεγάλη Βρετανία μέσω του θεσμού της κοινοπολιτείας επομένως έχει πρόσβαση στα νηολόγια αποικιακού τύπου όπως είναι του Γιβραλτάρ και των Βερμούδων. Επίσης νηολόγια όπως της Νήσου Μαν, των Νησιών της Μάγχης και των Cayman Islands εξυπηρετούν και αυτά την Βρετανική σημαία και παρέχουν στους Βρετανούς πλοιοκτήτες πολλά προνόμια και πλεονεκτήματα<sup>41</sup>.

Το νηολόγιο της Νήσου του Μαν (Isle of Man) είναι ένα από τα πιο διαδεδομένα αυτού του τύπου νηολόγια, δηλαδή τα πλοία είναι ουσιαστικά Βρετανικά

---

<sup>40</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

<sup>41</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000



και επιπρόσθετα διέπονται από τις ίδιες ναυτιλιακές συμβάσεις με την Μεγάλη Βρετανία. Η διαφορά είναι ότι τα πλοία τα οποία είναι νηολογημένα σε εκείνο το νηολόγιο απολαμβάνουν καλύτερη φορολογική μεταχείριση και μείωση του εργατικού κόστους σε ποσοστό περίπου 10%, και κατά συνέπεια μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου. Πολλοί είναι οι Βρετανοί πλοιοκτήτες που προσελκύονται από αυτά και έτσι παρατηρείται μεγάλη κίνηση μεταφοράς Βρετανικών πλοίων στο νηολόγιο αυτό, και κυρίως δεξαμενόπλοιων.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι το συγκεκριμένο νηολόγιο δεν χαρακτηρίζεται από την National Union of Seamen (NUS) και από την ITF, σαν σημαία ευκολίας.

Γίνεται μία διάκριση των νηολογίων αποικιακού τύπου που εξυπηρετούν την Βρετανική Σημαία σε δύο κατηγορίες: Τα νηολόγια 1<sup>ης</sup> Κατηγορίας και 2<sup>ης</sup> Κατηγορίας.

## 1<sup>Η</sup> ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

- **Bermuda - Βερμούδες**

Οι Βερμούδες είναι αποικία του Βρετανικού Στέμματος από το 1612 και αποτελούν έδρα πολλών ασφαλιστικών εταιριών διαθέτοντας έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως<sup>42</sup>. Το **Bermuda Shipping Register**

---

<sup>42</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

ιδρύθηκε το 1789 ως μέρος του Βρετανικού Νηολογίου. Το 1974 το BSR πήρε την σημερινή του μορφή<sup>43</sup>.

Τον Ιούνιο του 2001 το νηολόγιο των Βερμούδων είχε εγγεγραμμένα 102 εμπορικά πλοία με συνολική χωρητικότητα 5.186.440 GT. Είναι συμβατό με τους διεθνείς οργανισμούς IMO και ILO και συμμορφώνεται με τα πρότυπά τους. Επιπρόσθετα βρίσκεται στην Λευκή Λίστα του Paris MOU, της Διεθνούς συμβάσεως STCW<sup>44</sup>, ενώ ελέγχεται και από την USCG<sup>45</sup>.

Το Bermuda Shipping Register φέρει το Red Ensign γεγονός που έχει ως επακόλουθο την προστασία του Royal Navy. Ανήκει στην Κατηγορία 1 σύμφωνα με το UK Merchant Shipping Act 1998, που επιτρέπει σε όλους τους τύπους πλοίων να εγγραφούν σε αυτό. Τέλος δεν υπάρχει κανένας περιορισμός σε χωρητικότητα<sup>46</sup>.

Δεν υπάρχει καμία προσωπική φορολογία στις Βερμούδες. Το εισόδημα παράγεται με τη βοήθεια του φόρου εισαγωγών στα ουσιαστικά αγαθά και στα αγαθά πολυτέλειας που προορίζονται για το λιανικό εμπόριο. Οι Βερμούδες δεν έχουν κανέναν φόρο εταιρικού εισοδήματος, φόρο κύριων κερδών ή φόρο παρακράτησης. Το

---

<sup>43</sup> LSM International Ship Register's Directory 2002, "International Ship Registers & Management Services", σελ. 22.

<sup>44</sup> Standards of Training Certification and Watch keeping for Seafarers

<sup>45</sup> United States Coast Guard, η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών

<sup>46</sup> LSM International Ship Register's Directory 2002, "International Ship Registers & Management Services", σελ. 22.

εισόδημα για τις διεθνείς επιχειρήσεις που εδρεύουν στις Βερμούδες προέρχεται από έναν διευκρινισμένο αρχικό και ετήσιο φόρο βασισμένο στον τύπο επιχείρησης<sup>47</sup>.

- **Isle of Man – Νήσος Μαν**

Η Νήσος Μαν είναι κτήση του Στέμματος από το 1765. Βρίσκεται μεταξύ Αγγλίας και Βορείου Ιρλανδίας και αποτελεί για πολλούς, “φορολογικό παράδεισο”<sup>48</sup>.

Το Νηολόγιο του Isle of Man – **Isle of Man Ship Registry**, παρέχει τους χαμηλούς εταιρικούς και ατομικούς φόρους με τη δυνατότητα να απασχοληθούν τα πληρώματα χαμηλότερου κόστους από χώρες του Τρίτου Κόσμου. Το ένα τρίτο της βρετανικής ναυτιλίας είναι καταχωρημένο σε Παράλληλα Νηολόγια<sup>49</sup>.

Το Isle of Man μπορεί να φέρει το λεγόμενο «Red Ensign», δηλαδή την σημαία Βρετανικού στόλου, και έχει σαφώς λιγότερους περιορισμούς από ένα σκάφος που είναι εγγεγραμμένο στο Ηνωμένο Βασίλειο<sup>50</sup>. Όλο το πλήρωμά, συμπεριλαμβανομένου του καπετάνιου μπορεί να είναι οποιασδήποτε υπηκοότητας. Τα σκάφη εντούτοις δεν μπορούν να επισκεφτούν έναν Βρετανικό λιμένα.

Πολλοί είναι οι λόγοι για τους οποίους αρκετοί πλοιοκτήτες επιλέγουν να εγγράψουν τα πλοία τους στο συγκεκριμένο νηολόγιο. Ο κυριότερος όπως και σε άλλα

---

<sup>47</sup> LSM International Ship Register’s Directory 2002, “International Ship Registers & Management Services”, σελ. 22.

<sup>48</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

<sup>49</sup> Powers, V.J.G., “EC Shipping Law”, σελ. 177.

<sup>50</sup> Powers, V.J.G., “EC Shipping Law”, σελ. 177.

νηολόγια είναι η φορολογική νομοθεσία. Υπάρχει πλήρης απουσία φόρου χωρητικότητας (zero tonnage tax) καθώς επίσης πλήρης απουσία του φόρου εταιρικού ποσοστού (zero rate corporate tax). Δεν υπάρχει ετήσια συνδρομή παρά μόνο για την εγγραφή του σκάφους<sup>51</sup>.

Θεωρείται ποιοτικό νηολόγιο και βρίσκεται στην 4<sup>η</sup> θέση της Λευκής Λίστας του Paris MOU<sup>52</sup> (Μνημόνιο των Παρισίων). Επιπρόσθετα βρίσκεται στην 1<sup>η</sup> θέση του “Annual Flag State Performance Table”. Ενώ έχει επικυρωθεί και πιστοποιηθεί από το USCG’S Qualiship 21<sup>53</sup>. Είναι συμβατό με τις επιθεωρήσεις του ILO και είναι από τους πρωτοπόρους που έχει ως στόχο του την συμμετοχή στο Maritime Labour Convention 2006<sup>54</sup>.

Ο τωρινός στόλος περιλαμβάνει πάνω από 440 πλοία με συνολική χωρητικότητα 8,8 εκατ. GT. Ο στόλος του αποτελείται από πολλών ειδών σκάφη, από ρυμουλκά έως και VLCC.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται μία οικονομική σύγκριση του IOM, σε σχέση με άλλες ανταγωνιστικές σημαίες.

---

<sup>51</sup> Isle of Man Ship Registry, [www.gov.im/dti/marineadmin](http://www.gov.im/dti/marineadmin), Ιούνιος 2005

<sup>52</sup> Το MOU (Memorandum of Understanding) ή ΜΣ (Μνημόνιο Συνεννόησης) επεκτάθηκε εκτός από το αντίστοιχο του Παρισιού, σε αυτό του Τόκιο, της Λατινικής Αμερικής, της Καραϊβικής, της Μεσογείου, του Ινδικού Ωκεανού και της Αφρικής, καθώς και των χωρών της Μαύρης Θάλασσας

<sup>53</sup> Isle of Man Ship Registry, [www.gov.im/dti/marineadmin](http://www.gov.im/dti/marineadmin), Ιούνιος 2005

<sup>54</sup> Isle of Man Ship Registry, [www.gov.im/dti/marineadmin](http://www.gov.im/dti/marineadmin), Ιούνιος 2005

**Πίνακας1**

<b>ΧΩΡΑ</b>	<b>ΙΟΜ</b>	<b>BAHAMAS</b>	<b>MARSHALL ISLANDS</b>	<b>PANAMA</b>
<b>Κόστος εγγραφής</b>				
Αρχικό Κόστος Εγγραφής	982	22500	6600	9500
Επιθεώρηση Έγκρισης Εγγραφής	13090	Δεν υπάρχει σταθερή χρέωση	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ (USD)</b>	<b>\$14072</b>	<b>\$22500</b>	<b>\$6600</b>	<b>\$9500</b>
<b>Κόστος για τα 5 επόμενα έτη</b>				
Ετήσιο Κόστος Εγγραφής X 5	0	0	0	0
Ετήσιος Φόρος Χωρητικότητας X 5	0	30500	21000	29000
Μέσος όρος του κόστους Επιθεωρήσεων X 5	0	Δεν υπάρχει σταθερή χρέωση	0	6000
MIP Fee	0	0	11850	2500
Marine Safety Fee	0	0	10000	4200
2 X Class visits – ISM/ISPS	0	10680	10680	10680
Alternative Fee Schedule	20196	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει
<b>ΣΥΝΟΛΟ 5 ΕΤΩΝ (USD)</b>	<b>\$20196</b>	<b>\$41180</b>	<b>\$53530</b>	<b>\$52380</b>
<b>ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>\$34268</b>	<b>\$63680</b>	<b>\$60130</b>	<b>\$61880</b>

- **Cayman Islands**

Τα Νησιά Cayman είναι περιοχή που υπάγεται στην Βρετανική κυριαρχία από το 1670 και οι εταιρίες που εδρεύουν στο έδαφος τους προσελκύονται από την απουσία φορολογίας εισοδήματος και συναλλαγματικών ελέγχων<sup>55</sup>.

Τα **Cayman Islands Shipping Registry (CISR)**<sup>56</sup> είναι αρμόδιο για την ισχύ της εφαρμογής των Διεθνών Συνθηκών στα πλοία που είναι νηολογημένα στην σημαία του και στα πλοία που είναι υπό ξένες σημαίες αλλά εισέρχονται στα χωρικά του ύδατα.

Το 1992 το Ηνωμένο Βασίλειο εξέδωσε μια εντολή κατηγοριοποίησης<sup>57</sup> καθορίζοντας έτσι κατηγορίες για τα νηολόγια, στα Βρετανικά Υπερπόντια Εδάφη. Οι Νήσοι Κάουμαν κατέλαβαν την 1<sup>η</sup> θέση, γεγονός που επιτρέπει στο CISR να εγγράψει σκάφη οποιασδήποτε ηλικίας, τύπου και μεγέθους<sup>58</sup>.

Λόγοι για τους οποίους ένας πλοιοκτήτης προσελκύεται στην νηολόγηση των σκαφών του στο συγκεκριμένο νηολόγιο είναι οι ακόλουθοι<sup>59</sup>:

- Δυνατότητα εγγραφής σκαφών οποιουδήποτε μεγέθους, ηλικίας ή τύπου υπό την προϋπόθεση ότι ακολουθεί κάποια συγκεκριμένα πρότυπα.

---

<sup>55</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

<sup>56</sup> Το Cayman Islands Shipping Registry είναι πλέον μέρος του Maritime Authority of the Cayman Islands (MACI). Κάτω από ένα εταιρικό σώμα, το MACI είναι αρμόδιο για το Cayman Islands Shipping Registry, τον κρατικό έλεγχο των λιμένων του Cayman και τις ερευνητικές δραστηριότητες των ναυτικών απολειών, εφαρμόζοντας την πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης και τις υποχρεώσεις για την θαλάσσια ασφάλεια στις Διεθνείς Συμβάσεις

<sup>57</sup> Categorization Order

<sup>58</sup> Cayman Islands Shipping Registry, [www.cishipping.com](http://www.cishipping.com), Δεκέμβριος 2002

<sup>59</sup> Cayman Islands Shipping Registry, [www.cishipping.com](http://www.cishipping.com), Δεκέμβριος 2002

- Διαθέτει σύγχρονους και περιεκτικούς Εμπορικούς Ναυτιλιακούς νόμους που διατηρούν παράλληλα την ποιότητα και απευθύνονται στις ανάγκες των πλοιοκτητών.
- Εγγραφή πλοίων υπό κατασκευή. Καθώς και εγγραφή υποθηκευμένων πλοίων.
- Προσφέρει ικανοποιητική προστασία στον ενυπόθηκο δανειστή, με την ασφάλεια που προβλέπεται στον νόμο.
- Επαγγελματικές υπηρεσίες ναυτιλιακής επιθεώρησης
- Είναι ανταγωνιστικό ως προς τα κόστη νηολόγησης, επιθεώρησης και χωρητικότητας.
- Δυνατότητα να φέρει την Βρετανική Σημαία (British Red Ensign) ή το Cayman Islands Red Ensign.
- Σταθερό οικονομικό, πολιτικό, νομικό, και κοινωνικό περιβάλλον
- Απουσία άμεσης φορολογίας
- Πρόσβαση σε διατάξεις συνθήκης συμπεριλαμβανόμενων των χαμηλών χρεώσεων κατά την εμπορική συναλλαγή με συγκεκριμένες χώρες
- Πλήρεις υπηρεσίες Βρετανικής Διπλωματίας και Προξενείων παγκοσμίως
- Προστασία και βοήθεια από το Βασιλικό Ναυτικό του Η.Β. (Royal Navy)
- Συμμετοχή του IMO μέσω της κυβερνήσεως του Η.Β.

- **Γιβραλτάρ**

Το Γιβραλτάρ ως αποικία της Βρετανίας από το 1713 έχει αναπτύξει σημαντικές εξωχώριες τραπεζικές δραστηριότητες ωστόσο εκφράζονται αμφιβολίες για το καθεστώς του διότι ενώ δεν είναι μέρος του εδάφους του Ηνωμένου Βασιλείου, εφαρμόζεται σε αυτό η Συνθήκη της Ρώμης<sup>60</sup>.

Το Νηολόγιο του Γιβραλτάρ (Gibraltar Register) ανήκει στην Κατηγορία 1 του Red Ensign Group. Τα πλοία που εγγράφονται σε αυτό είναι Βρετανικά σκάφη και έχουν το δικαίωμα να φέρουν την Βρετανική σημαία. Συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων δεν περιλαμβάνονται στο νηολόγιο αυτό, όπως για παράδειγμα πλοία που κινούνται με πυρηνική ενέργεια, πλοία που δεν έχουν γίνει αποδεκτά από Νηογνώμονες κ.α. Τα εμπορικά πλοία άνω των 20 ετών μπορούν να νηολογηθούν με προέγκριση του υπουργείου Τουρισμού και Μεταφορών.

Το νηολόγιο αυτό είναι μερικώς συμβατό με τις Διεθνείς συμβάσεις του IMO και ILO. Επίσης βρίσκεται στην Λευκή Λίστα του STCW αλλά όχι στις λίστες του Paris MOU και της USCG.

Ως προς το θέμα της πλοιοκτησίας, ο πλοιοκτήτης μπορεί να είναι είτε Βρετανικής εθνικότητας είτε από χώρα που ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσον αφορά στην

---

<sup>60</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481



επάνδρωση όλα τα πλοία με σημαία Γιβραλτάρ ακολουθούν τους κανονισμούς που έχουν θεσπίσει οι Διεθνείς Συμβάσεις SOLAS<sup>61</sup> 74 και STCW 95.

## 2<sup>η</sup> ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

- **Channel Islands**

Τα Channel Islands που αποτελούν Βρετανικές κτήσεις από το 1066 (κυριότερα των οποίων είναι το Γκέρνσυ και το Τζέρσυ) εκμεταλλεύτηκαν την αυτονομία τους και διαθέτουν δικό τους νομοθετικό και φορολογικό σύστημα (φορολογική παράδεισοι)<sup>62</sup>.

Αναλυτικότερα:

- **Jersey**

Το Jersey είναι μέλος του Red Ensign group και διαθέτει πάνω από 200 έτη εμπειρίας. Έχει μια ιδιαίτερη σχέση με το Βρετανικό Στέμμα από το 1204 και το νηολόγιό του είναι εν ενεργεία από το 1803. Τα αυστηρά μέτρα διατηρούν το σεβασμό και την ανταγωνιστικότητα του νηολογίου του Jersey. Το νηολόγιο του Jersey ειδικεύεται στα σκάφη αναψυχής, μέχρι 400 τόνους, αλλά είναι επίσης ικανό να καταχωρήσει τα μικρά εμπορικά σκάφη μέχρι 150 τόνους.

---

<sup>61</sup> Safety of Life at Sea

<sup>62</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

Αυτή τη στιγμή, το Jersey έχει περίπου 2.150 σκάφη αναψυχής στον κατάλογό του. Το Jersey, με τρεις μαρίνες και την συνεχώς θαλάσσια βιομηχανία του που συνεχώς επεκτείνεται, ήδη έχει εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του μεγάλο αριθμό σκαφών αναψυχής. Οι πλοιοκτήτες έχουν στη διάθεσή τους τις υπηρεσίες του Βρετανικού Προξενείου. Τα σκάφη που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του Jersey ανανεώνουν την εγγραφή τους ανά 10ετία και όχι 5ετία όπως συμβαίνει με άλλους Βρετανικούς λιμένες. Αυτό βοηθά τον πλοιοκτήτη να μειώνει της δαπάνες ανανέωσης εγγραφής<sup>63</sup>.

- **Guernsey**

Το Guernsey, το δεύτερο μεγαλύτερο των Channel Islands, έχει μια μακροχρόνια θαλάσσια ιστορία και κρατά σταθερή τη βρετανική του ταυτότητα. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 110 ετών το νηολόγιο έχει ενεργό ρόλο στην παροχή πολύτιμων υπηρεσιών στους ιδιοκτήτες εμπορικών και ιδιωτικών σκαφών.

Το νησί, που δεν είναι μέρος του Η.Β., διατηρεί το νηολόγιό του ως χωριστή βρετανική περιοχή, με το Η.Β. να του παρέχει τον έλεγχο ορισμένων λειτουργικών περιοχών. Από το 2000 του έχει δοθεί από την Λιμενική Αρχή των Guernsey's States, ένα τμήμα του Τμήματος Δημόσιων Υπηρεσιών<sup>64</sup>.

- **Anguilla**

---

<sup>63</sup> Jersey, [www.redesigngroup.org](http://www.redesigngroup.org)

<sup>64</sup> Guernsey, [www.redesigngroup.org](http://www.redesigngroup.org)

Η Anguilla είναι το πιο βόρειο από τα Νησιά Leeward στις ανατολική Καραϊβική Θάλασσα και αποικήθηκε από Βρετανούς και Ιρλανδούς το 1650. Η Anguilla αντιμετώπιστηκε ως ενιαία ομοσπονδία με το St. Kitts και το Nevis από το 1958 ως το 1962 αλλά επιδίωξε το χωρισμό στη δεκαετία του '60. Την δεκαετία του '70 ήρθε κάτω από την άμεση βρετανική διοίκηση και το 1980 έγινε μία χωριστή βρετανική περιοχή το 1980<sup>65</sup>.

Η Anguilla είναι μέλος του Red Ensign Group και λειτουργεί ως Βρετανικό Νηολόγιο Κατηγορίας 2<sup>66</sup> . το οποίο μπορεί να εγγράψει σκάφη χωρητικότητας μέχρι 150 GRT, καθώς και σκάφη αναψυχής, δηλαδή σκάφη που δεν έχουν εμπορική λειτουργία, μέχρι 400 GRT<sup>67</sup>.

- **Falkland Islands - Νήσοι Φόκλαντ**

Στις 15 Σεπτεμβρίου 2003, άρχισε μια τετραμερής συμφωνία νηολογίων, παρόμοια με αυτή που λειτουργούσε από το Ηνωμένο Βασίλειο όταν οι Νήσοι Φόκλαντ υιοθέτησαν τα μέρη I και II του νόμου του 1995 της Βρετανικής Εμπορικής Ναυτιλίας<sup>68</sup> ,με τροποποιήσεις.

---

<sup>65</sup> Anguilla - The Red Ensign Group.htm, [www.redensigngroup.org](http://www.redensigngroup.org), <http://www.gov.ai>

<sup>66</sup> Category Two Red Ensign (British) Registry

<sup>67</sup> Τα σκάφη αναψυχής, εξ ορισμού, αναφέρονται στα σκάφη που χρησιμοποιούνται για τον αθλητισμό ή την ευχαρίστηση, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται εμπορικά.

<sup>68</sup> UK Merchant Shipping Act 1995

Το νηολόγιο περιορίζεται κυρίως στα εμπορικά σκάφη που δεν υπερβαίνουν τους 150 τόνους καθαρής χωρητικότητας, αλιευτικά σκάφη και μικρά σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες ή charterers έχουν κάποιου είδους σύνδεση με τις Νήσους Φόκλαντ και εκτός από την περίπτωση των τελευταίων, όλες οι αιτήσεις για εγγραφή απαιτούν την έγκριση του κυβερνήτη.

Το νηολόγιο Βρετανικών Σκαφών στο λιμένα Guernsey είναι μέρος του Red Ensign Group και λειτουργεί ένα νηολόγιο κατηγορίας 2 για σκάφη μέχρι 150 G.T. Με νομοθεσία που πρόκειται να τεθεί σε ισχύ σύντομα, η χωρητικότητα αυτή θα αυξηθεί στους 400 G.T<sup>69</sup>.

- **British Virgin Islands**

Τα British Virgin Islands, περιλαμβάνουν πάνω από 40 νησιά, βραχονησίδες και κοραλλιογενείς νήσους με μια συνολική έκταση εδάφους μόνο 153 τετράγ.χλμ που διασκορπίζονται άνω των περίπου 3.445 τετράγ. χλμ της θάλασσας. Δέκα έξι από τα νησιά κατοικούνται, τα μεγαλύτερα είναι: Tortola, Anegada, Virgin Gorda και Jost van Dyke. Ανακαλύφθηκαν από τον Κολόμπο το 1493, και εισήλθαν στη βρετανική κατοχή το 1666 όταν πήραν οι αγρότες τον έλεγχο από τους πρώτους Ολλανδούς αποίκους, και είναι μια βρετανική αποικία από 1672.

---

<sup>69</sup> Falkland Islands. [www.redensiangroup.org](http://www.redensiangroup.org).

Τα British Virgin Islands είναι μέλη του British Red Ensign Group και λειτουργούν ως Νηολόγια Κατηγορίας 2<sup>70</sup>, τα οποία μπορούν να εγγράψουν σκάφη μέχρι 150 GRT και τα σκάφη αναψυχής<sup>71</sup>.

- **Montserrat**

Το Μοντσερράτ είναι ένα από τα Νησιά Leeward στην Ανατολική Καραϊβική Θαλάσσια περιοχή και βρίσκεται 27 μίλια νοτιοδυτικά της Αντίγουα και 40 μίλια βορειοδυτικό της Γουαδελούπης. Το νησί είναι ένδεκα μίλια εξ ολοκλήρου ηφαιστειακό και πολύ ορεινό.

Πήρε το όνομά του από ένα μοναστήρι στην Ισπανία, από τον Χριστόφορο Κολόμβο κατά τη διάρκεια του δεύτερου μεγάλου ταξιδιού του, το 1493. Το 1632, το νησί έγινε μια βρετανική αποικία.

Το Μοντσερράτ είναι μέλος του British Red Ensign Group και λειτουργεί ως Νηολόγιο Κατηγορίας 2, το οποίο μπορεί να εγγράψει σκάφη μέχρι 150 GRT και σκάφη αναψυχής<sup>72</sup>.

- **St. Helena**

---

<sup>70</sup> Category Two Red Ensign (British) Registry

<sup>71</sup> British Virgin Islands - The Red Ensign Group.htm, [www.redensingroup.org](http://www.redensingroup.org), [www.bvi.gov.vg](http://www.bvi.gov.vg)

<sup>72</sup> Montserrat, [www.customs.gov.ms/](http://www.customs.gov.ms/)

Η Νήσος St. Helena, η Ascension και Tristan DA Cunha είναι τρία βρετανικά υπερπόντια εδάφη που διαμορφώνουν μαζί μια ενιαία εδαφική ομάδα κάτω από τη βρετανική κυριαρχία γνωστή ως St. Helena και οι εξαρτήσεις της.

Είναι ένα μικρό νησί ηφαιστειακής προέλευσης στο νότιο Ατλαντικό με μια περιοχή 122 τετρ. χλμ. Απέχει 1.930 χλμ από τη δυτική ακτή της Αφρικής και 2.900 από τη Νότια Αμερική.

Η St. Helena είναι μέλος του Red Ensign Group και το νηολόγιό της ανήκει στην κατηγορία 2, ενώ σε αυτό μπορούν να καταχωρηθούν σκάφη μέχρι 150 GRT και σκάφη αναψυχής, δηλαδή εκείνα που δεν χρησιμοποιούνται εμπορικά, μέχρι 400 GRT. Τα σκάφη αναψυχής, εξ ορισμού, αναφέρονται σε σκάφη που χρησιμοποιούνται για τον αθλητισμό ή την αναψυχή, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται εμπορικά<sup>73</sup>.

- **Turks & Caicos Islands**

Οι Νήσοι Turks & Caicos Islands (TCI) διαμορφώνουν τη νοτιοανατολική ακρότητα της αλυσίδας των Μπαχαμών και βρίσκονται 90 μίλια βόρεια της Αϊτής και της Δομινικανής Δημοκρατίας και 575 μίλια νοτιοανατολικά του Μαϊάμι. Το έδαφος περιλαμβάνει περίπου 40 νησιά και κοραλλιογενείς νήσους που χωρίζονται σε δύο ομάδες από ένα βαθύ κανάλι, με συνολική έκταση 193 τετραγ. μίλια. Μόνο έξι από τα

---

<sup>73</sup> St. Helena, [www.redensigngroup.org](http://www.redensigngroup.org)

νησιά κατοικούνται μόνιμα: το Grand Turk, το Salt Cay, το Νότιο Caicos, Μεσαίο Caicos, Βόρειο Caicos, και το Providenciales<sup>74</sup>.

Οι Νήσοι Turks & Caicos Islands (TCI) είναι μέλη British Red Ensign Group και λειτουργούν ως Νηολόγια Κατηγορίας 2 τα οποία μπορούν να εγγράψουν σκάφη μέχρι 150 (GRT) και σκάφη αναψυχής.

#### **2.3.4 Ισπανία: Canary Islands – Κανάριοι Νήσοι**

Η Ισπανία έχει δημιουργήσει, από τον Ιανουάριο του 1997 ένα δεύτερο νηολόγιο στις Κανάριες Νήσους, το λεγόμενο Canary Island Ship Register. Το εν λόγω νηολόγιο διαθέτει ρυθμίσεις που προσομοιάζουν αυτές του αντίστοιχου Νηολογίου της Νορβηγίας. Ο σκοπός δηλαδή του Νηολογίου αυτού ήταν να μειωθεί το κόστος των πλοίων και να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του χάρη στην φορολογική και την εργατική πολιτική του. Δηλαδή με την πολιτική των φοροαπαλλαγών και την δυνατότητα της απασχόλησης ξένων ναυτεργατών στο μεγαλύτερο ποσοστό, επιτυγχάνεται η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του στόλου. Στο ειδικό αυτό νηολόγιο γίνονται δεκτά όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της εμπορικής τους δραστηριότητας.

---

<sup>74</sup> Turks & Caicos Islands, [www.turcsandcaicos.tc](http://www.turcsandcaicos.tc).

Έχει υπολογιστεί ότι το περίπου 50% της Ισπανικής ολικής χωρητικότητας έχει απορροφηθεί από το νηολόγιο των Κανάριων Νήσων. Αναλυτικότερα στο τέλος του 1997, της χρονιάς δηλαδή της δημιουργίας του, ήταν εγγεγραμμένα στην Ισπανική σημαία 213 εμπορικά πλοία χωρητικότητας 1.4 mgt<sup>75</sup>. Το 1998, την επόμενη χρονιά, το νηολόγιο αριθμούσε 219 πλοία εκ των οποίων τα 50 πλοία χωρητικότητας 0,6 mgt, δηλαδή το 45% του Ισπανικού tonnage ήταν εγγεγραμμένα στο ειδικό νηολόγιο του Canary Islands. Την 1<sup>η</sup> Ιουνίου του 1999 το 95% της χωρητικότητας υπό ισπανική σημαία, είχε μεταπηδήσει στο παράλληλο νηολόγιο<sup>76</sup>.

### 2.3.5 Δανία: Faroe Islands

Τα σκάφη που σκοπεύουν να λειτουργήσουν στα Νησιά Faroes μπορούν να εγγραφούν στο Faroese Registration of Ships, είτε κάτω από την παραδοσιακή σημαία είτε στο Διεθνές η Δεύτερο Νηολόγιο που τηρείται το λεγόμενο Faroese International Registration (FAS). Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα όσον αφορά στην φορολογία και σε άλλους τομείς, τα οποία απολαμβάνουν όσοι εγγράφουν τα πλοία τους στο FAS, αλλά με την προϋπόθεση ότι τα πλοία αυτά δεν θα εισέρχονται σε λιμένες εσωτερικούς αλλά μόνο μεταξύ άλλων χωρών. Για να είναι σε θέση να εγγραφεί ένα σκάφος κάτω

---

<sup>75</sup> Β.Ν Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής». Τόμος II, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992, σ. 38

<sup>76</sup> Β.Ν Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής». Τόμος II, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992, σ. 42



από το νηολόγιο αυτό, ο «πλοιοκτήτης» πρέπει να είναι μια επιχείρηση εγγεγραμμένη στον Κατάλογο Εταιριών των Νήσων Faroe (Faroe Company Registration.)

Τα Faroe Islands βρίσκονται στον Βόρειο Ατλαντικό, και αποτελούνται από ένα σύμπλεγμα 18 νήσων. Ο πληθυσμός ανέρχεται στις 47.000 και το οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον είναι σταθερό

Το FAS ιδρύθηκε το 1992 και παρέχει μία εναλλακτική λύση νηολόγησης παρόμοια με άλλα διεθνή νηολόγια, προσφέρει ένα σύνολο από οικονομικά πλεονεκτήματα και λόγω της απλής οργάνωσής του είναι πρακτικό.

### **2.3.6 Πορτογαλία: Madeira -Μαδέρα**

Η Μαδέρα (ή αλλιώς Μαδέρες) είναι αναπόσπαστο τμήμα της Πορτογαλίας. ως εκ τούτου, το Διεθνές Επιχειρησιακό Κέντρο της Μαδέρας ("MIBC") είναι εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό το γεγονός διαφοροποιεί τη Μαδέρα από άλλες περιπτώσεις και οποιαδήποτε επιχείρηση ιδρύεται στη Μαδέρα μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση στην Ευρωπαϊκή Αγορά. Η Μαδέρα βρίσκεται σε Ατλαντικό Ωκεανό, 1.000 χλμ από την ηπειρωτική χώρα Πορτογαλία και 870 χλμ από τη Βόρεια Αφρική. Η Μαδέρα ωφελείται από τη μερική πολιτική της αυτονομία<sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup> <http://www.abc-madeira.com/Activities/Shipping/>

Το **International Shipping Register of Madeira ("MAR")** είναι σχετικά από τα πρόσφατα σχεδιασμένα Διεθνή Νηολόγια<sup>78</sup>. Είναι μια εναλλακτική λύση για την νηολόγηση σκαφών, έναντι άλλων ανοικτών νηολογίων παρόλα αυτά όμως υποστηρίζεται ότι διατηρεί την τεχνική πειθαρχία και την ασφάλεια που χαρακτηρίζει τα παραδοσιακά νηολόγια. Η Πορτογαλία έχει επίσης έχει και την επιλογή ενός ακόμη νηολογίου, αυτό των νήσων **Macao**.

Όλα τα σκάφη που νηολογούνται στο MAR φέρουν την Πορτογαλική σημαία υπό τον όρο ότι τα πλοία αυτά δεν εισέρχονται σε Πορτογαλικά λιμάνια. Πιο συγκεκριμένα δεν επιτρέπεται η μεταφορά αγαθών από ένα Πορτογαλικό λιμάνι σε άλλο, ενώ η μεταφορά προϊόντων από ένα Πορτογαλικό λιμάνι σε ξένο λιμάνι επιτρέπεται.

Το Νηολόγιο αυτό αναγνωρίζει πιστοποιητικά από συγκεκριμένους Νηογνώμονες (Εταιρίες Ταξινομήσεως) ώστε να διασφαλίζει το ενδεχόμενο ότι τηρούνται ορισμένοι κανόνες ασφαλείας του πλοίου και των λειτουργιών του. Η Πορτογαλία αναγνωρίζει 8 από τις Εταιρίες Ταξινομήσεως: Τον Lloyd's Register of Shipping (LRS), τον Bureau Veritas (BV), τον Det Norske Veritas (DNV), τον Registro Italiano Navale (RINA), τον American Bureau of Shipping (ABS), τον Rinave Portuguesa (RINAVE), και τον Nippon Kaiji Kyokai (NKK).

---

<sup>78</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

Όσον αφορά στην επάνδρωση, υποχρεωτικό είναι ο Καπετάνιος και το 50% του πληρώματος να είναι από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα μέλη του πληρώματος και οι εργοδότες τους που νηολογούν τα σκάφη τους στο MAR μπορούν να υιοθετήσουν ένα εναλλακτικό σύστημα ασφάλειας ή κοινωνικής ασφάλισης και δεν είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν τους φόρους κοινωνικής ασφάλισης του Πορτογαλικού συστήματος. Το νομικό και οικονομικό σύστημα της Μαδέρας προσφέρει ένα σύνολο από κίνητρα και πλεονεκτήματα (επιδοτήσεις, φοροαπαλλαγές κλπ). Κυρίως για τις μη Ευρωπαϊκές εταιρίες που θέλουν να εισχωρήσουν στην Ευρωπαϊκή αγορά εύκολα, μειώνοντας τα λειτουργικά τους κόστη και την φορολογία. Γνωρίζοντας ότι τα λειτουργικά κόστη είναι ένας κρίσιμος παράγοντας στην ναυτιλιακή επιχείρηση, το MAR προσφέρει οικονομικότερο και πιο συμφέρον περιβάλλον λειτουργίας, ενώ παράλληλα γίνεται προσπάθεια διατήρησης του επίπεδου της ποιότητας και της ασφάλειας<sup>79</sup>. Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά στην φορολογία ισχύουν τα εξής:

- Εξαιρετικά μειωμένη φορολογία μέχρι το τέλος του έτους 2011
- Οι αμοιβές του πληρώματος των σκαφών που εγγράφονται στο MAR απαλλάσσονται των φόρων εισοδήματος
- Πλήρης απαλλαγή από τους φόρους παρακράτησης και κερδών.
- Πρόσβαση στο δίκτυο των Συνθηκών Διπλής Φορολογίας ( Double Taxation Treaties) που επικυρώνονται από την Πορτογαλία

---

<sup>79</sup> <http://www.ibc-madeira.com/Activities/Shipping/>

Το Διεθνές Νηολόγιο της Μαδέρας (Madeira's International Shipping Register – MAR), δημιουργήθηκε μέσα σε ένα πλαίσιο ενός δελεαστικού Διεθνούς Εμπορικού Κέντρου, γεγονός που προσδίδει στην Μαδέρα έναν σημαντικό ρόλο όσον αφορά στην παγκόσμια ναυτιλία.

Συνοψίζοντας το MAR, προσφέρει στους διεθνείς πλοιοκτήτες ένα ευρύ φάσμα συγκριτικών πλεονεκτημάτων σε σχέση με άλλες σημαίες, συγκεκριμένα<sup>80</sup>:

- **Νηολόγιο της ΕΕ:** με πλήρη πρόσβαση σε όλες τις περιοχές της Ε.Ε.
- **Ελαστικές απαιτήσεις επιλογής πληρώματος.** Ο καπετάνιος και το 50% του πληρώματος των σκαφών υποχρεωτικά να είναι Ευρωπαϊκής καταγωγής ή κάτοικοι χωρών όπου ομιλείται η Πορτογαλική. Αυτή η απαίτηση τείνει να εξαλειφθεί με τον καιρό.
- **Ένα ανταγωνιστικό καθεστώς κοινωνικής ασφάλισης.** Τα μέλη του πληρώματος των σκαφών που εγγράφονται στον MAR και οι αντίστοιχοι εργοδότες τους δεν είναι υποχρεωμένοι για να συμβάλουν στο Πορτογαλικό Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλισης. Εντούτοις, κάποια μορφή ασφάλειας πρέπει να υπάρχει
- **Ένα εύκαμπτο σύστημα υποθηκών,** που επιτρέπει και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη να επιλέξουν την αρχή που θα ρυθμίσει τους όρους της υποθήκης.

---

<sup>80</sup> <http://www.ibc-madeira.com/Activities/Shipping/>

- **Το πλοίο πρέπει να νηολογηθεί στο όνομα μίας εταιρίας** με έδρα στο Διεθνές Εμπορικό Κέντρο της Μαδέρας ή μιας εταιρίας που έχει έδρα στο εξωτερικό. Στην δεύτερη περίπτωση ένας νομικός αντιπρόσωπος πρέπει να οριστεί και να βρίσκεται στην περιοχή της Μαδέρας.
- Στην περίπτωση που σχηματίζεται μία εταιρία, δεν εφαρμόζεται **καμία ελάχιστη απαίτηση κεφαλαίου μεριδίου (no minimum share capital requirements)**

## 2.4 Πλεονεκτήματα των Παράλληλων ή Διπλών Νηολογίων για τους Πλοιοκτήτες

Τα Παράλληλα Νηολόγια αποτελούν σημαντικό δέλεαρ για τους πλοιοκτήτες και πολλοί είναι αυτοί που εγγράφουν τα πλοία τους σε αυτά. Βασικό χαρακτηριστικό τους αποτελεί το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες διατηρούν το δικαίωμα της ύψωσης της εθνικής σημαίας του κράτους<sup>81</sup>. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζουν την χρήση κάποιων χαρακτηριστικών και προνομίων που διαθέτει η σημαία του κράτους, ενώ παράλληλα προσφέρουν πιο ανταγωνιστικές συνθήκες λειτουργίας.

Η πλειονότητα αυτού του είδους των νηολογίων διαθέτει το πλεονέκτημα της προστασίας του νηολογημένου πλοίου από την εθνική σημαία. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα παράλληλα νηολόγια του Ηνωμένου Βασιλείου τα οποία προστατεύονται από το Βασιλικό Ναυτικό<sup>82</sup> μέσω του Red Ensign Group.

Τα Παράλληλα Νηολόγια διαθέτουν κάποια πλεονεκτήματα τα οποία συντελούν στην μείωση του συνολικού λειτουργικού κόστους είτε αυτό προέρχεται από την μείωση της φορολογίας, είτε από την ελεύθερη, στις περισσότερες περιπτώσεις, επιλογή των πληρωμάτων, ενώ παράλληλα οι πλοιοκτήτες που επιλέγουν να εγγράψουν τα πλοία τους σε αυτά, αντιμετωπίζουν ευνοϊκότερες οικονομικές συνθήκες όσον αφορά στις ετήσιες συνδρομές και στις τακτικές επιθεωρήσεις.

---

<sup>81</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 481

<sup>82</sup> Royal Navy

Πολλές από τις χώρες που τηρούν Παράλληλα Νηολόγια, όπως και πολλές χώρες που θεωρούνται Σημιαίες Ευκαιρίες άλλωστε, χαρακτηρίζονται από μερικούς ως «φορολογικοί παράδεισοι». Αυτό συμβαίνει διότι σε πολλά από αυτά, υπάρχει η πλήρης απουσία άμεσης φορολογίας. Σε άλλες περιπτώσεις οι πλοιοκτήτες εξαιρούνται από τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας, ή/και από τον φόρο επί των κερδών, από τον φόρο εταιρικού εισοδήματος, τον φόρο παρακράτησης κ.α.

Όσον αφορά στο θέμα της επάνδρωσης των πλοίων, δίνουν την δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να επιλέξουν πληρώματα από τριτοκοσμικές χώρες, μειώνοντας σημαντικά το κόστος. Πολλοί είναι οι πλοιοκτήτες που επιλέγουν να επανδρώσουν τα σκάφη τους με χαμηλόμισθα πληρώματα, μειώνοντας έτσι το κόστος. Σε μερικές περιπτώσεις τους δίνεται ακόμη και η δυνατότητα επιλογής αξιωματικών από οποιαδήποτε εθνικότητα. Αυτό μπορεί να συμβαίνει είτε για όλο το πλήρωμα είτε για ποσοστό αυτού, σύμφωνα με τους κανονισμούς του εκάστοτε νηολογίου<sup>83</sup>.

Επιπλέον μερικά από αυτά τα νηολόγια, συνήθως δεν έχουν κανένα περιορισμό όσον αφορά στην ηλικία ή/και την χωρητικότητα των πλοίων καθώς επίσης και τον τύπο των πλοίων. Οι πλοιοκτήτες, σε πολλές περιπτώσεις απαλλάσσονται από το βάρος της ετήσιας συνδρομής και επιβαρύνονται μόνο από το κόστος της εγγραφής. Τα νηολόγια αυτού του τύπου είναι σαφώς ανταγωνιστικότερα ως προς τα κόστη νηολόγησης και επιθεώρησης σε σχέση με τα παραδοσιακά.

---

<sup>83</sup> Για παράδειγμα ένα πλοίο που είναι νηολογημένο στο Isle of Man, μπορεί να επανδρωθεί με πλοίαρχο, αξιωματικούς και πλήρωμα οποιασδήποτε εθνικότητας,

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>

### Διεθνή ή Δεύτερα Νηολόγια

---

#### 3.1 Εισαγωγή

Για τους ίδιους λόγους για τους οποίους δημιουργήθηκαν τα Παράλληλα νηολόγια, αναπτύχθηκε ένα διαφορετικού είδους νηολόγιο. Τα λεγόμενα “Διεθνή” ή αλλιώς “Δεύτερα” νηολόγια, επιτρέπουν στους πλοιοκτήτες που νηολογούν τα πλοία τους σε αυτά, να υψώνουν την σημαία του εθνικού νηολογίου και ταυτόχρονα εκτός από την χρήση της εθνικής σημαίας, επιβάλλουν κάποιους ειδικούς κανονισμούς που αφορούν την πλοιοκτησία, την επάνδρωση, το management καθώς και το Operation του πλοίου.

#### 3.2 Διεθνή ή δεύτερα Νηολόγια (International registries)

Τα τελευταία χρόνια συνεπώς, παρατηρήθηκε έντονο το φαινόμενο της ανάπτυξης των “Διεθνών” ή αλλιώς “Δεύτερων” νηολογίων.

Ένα εύστοχο παράδειγμα τέτοιου τύπου νηολογίου είναι το παρακάτω: ένα πλοίο εμπορικής εκμετάλλευσης που είναι νηολογημένο στο διεθνές Δανικό νηολόγιο (Danish International Ships Register), μπορεί να διατηρήσει την Δανική σημαία αλλά ταυτόχρονα θα του επιβληθούν ειδικοί εθνικοί κανονισμοί<sup>84</sup>. Το πλοίο μπορεί να

---

<sup>84</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 483



επاندρωθεί με πλήρωμα αλλοδαπής προέλευσης, δίνοντας την ευκαιρία στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή που το διαχειρίζεται, να λειτουργεί το πλοίο απασχολώντας χαμηλότερο μισθολογικά ναυτικό προσωπικό σε συνδυασμό με την μείωση των εργατικών και εργοδοτικών εισφορών.

Οι χώρες που προχώρησαν στην ίδρυση Διεθνών νηολογίων προσέλκυσαν ένα μεγάλο κομμάτι του διεθνούς στόλου. Από τα κυριότερα παραδείγματα Διεθνών νηολογίων είναι οι χώρες: **Νορβηγία, Γερμανία και Δανία**, οι οποίες έχουν δημιουργήσει διεθνή νηολόγια, με βασικό χαρακτηριστικό και πλεονέκτημα έναντι των κανονικών τους νηολογίων, το γεγονός της απασχόλησης αλλοδαπών πληρωμάτων με χαμηλότερους μισθούς καθώς και μειωμένα γενικότερα κόστη.

Το εθνικό νηολόγιο γίνεται συχνά μικρότερης ρυθμιστικής σπουδαιότητας και τα πρότυπα του Διεθνούς Νηολογίου γίνονται κύρια. Το Δανικό Διεθνές Νηολόγιο έχει το 92% της συνολικής χωρητικότητας του εθνικού στόλου, το Γερμανικό Διεθνές Νηολόγιο έχει 76% του στόλου του, και η Φινλανδία έχει 50% του στόλου της<sup>85</sup>.

Με στόχο πρώτον να αποτρέψουν τα υπάρχοντα καταχωρημένα σκάφη του παραδοσιακού εθνικού νηολογίου, από το να εγγραφούν σε ένα ανοικτό νηολόγιο και δεύτερο να προσελκύσουν πίσω όσους ήδη το είχαν κάνει, μείωσαν για παράδειγμα, τις δαπάνες και τα κόστη επάνδρωσης, σε ένα ανταγωνιστικό επίπεδο. Οι πλοιοκτήτες

---

<sup>85</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής (Commission Communication), "Towards a New Maritime Strategy", COM(96)0081, σελ. 10.

επιτρέπονταν να απασχολήσουν ξένα πληρώματα στις τοπικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Τα ξένα πληρώματα ήταν απαλλαγμένα από τις απαιτήσεις της καταβολής του φόρου εισοδήματος και των συνεισφορών της κοινωνικής ασφάλισης.

Το Δανικό Διεθνές Νηολόγιο και το Φινλανδικό Διεθνές Νηολόγιο, είναι ανοικτά στην εγγραφή πλοίων εθνικών και αλλοεθνών πλοιοκτητών με την προϋπόθεση ότι οι πολίτες τους έχουν την μέγιστη επιρροή σε ζητήματα, λειτουργία και δραστηριότητες του πλοίου, όπως για παράδειγμα το “bareboat registration”.

Το εργατικό δίκαιο της Δανίας και της Φινλανδίας ισχύουν απλώς κάτω από τα αντίστοιχα νηολόγια τους, ενώ παράλληλα επιτρέπεται στον πλοιοκτήτη να απασχολήσει ξένα πληρώματα από την Άπω Ανατολή στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Το Γερμανικό Διεθνές Νηολόγιο από την άλλη μεριά απαιτεί ότι ένα ποσοστό του πληρώματος θα πρέπει να είναι πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάνοντας έτσι την δυνατότητα πρόσληψης πληρωμάτων από την Άπω Ανατολή δυσκολότερη. Εντούτοις επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να διαπραγματευτεί τους όρους της εργασίας που ορίζονται από το νόμο της χώρας αυτής.

Αυτό θεωρείται ως σημαντικό πλεονέκτημα για τον πλοιοκτήτη εφ' όσον δεν παραβιάζουν οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τους κανονισμούς του ILO για τους οποίους η Γερμανία είναι υπογράφων.

Όλα τα μέλη του πληρώματος, εθνικά και ξένα με μόνιμη κατοικία την Δανία ή την Φιλανδία, είναι αντίστοιχα απαλλαγμένα των υποχρεώσεων να καταβάλλουν τους φόρους εισοδήματος και τις εισφορές της κοινωνικής ασφάλισης. Τα πληρώματα των Γερμανικών και Νορβηγικών καταχωρημένων σκαφών δεν είναι απαλλαγμένα από τις πληρωμές.

Οι πλοιοκτήτες που εγγράφουν τα πλοία τους στο Δανικό Διεθνές Νηολόγιο ελαφρύνονται από τέτοιου είδους πληρωμές. Οι Φιλανδοί πλοιοκτήτες δεν απαλλάσσονται από αυτές αλλά αποδίδουν τις πληρωμές αργότερα. Οι πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία εγγράφονται στο Γερμανικό Διεθνές Νηολόγιο, δεν έχουν δικαίωμα σε τέτοιου είδους απαλλαγές. Οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες, αφ' ετέρου, λαμβάνουν το 19% του κόστους της στελέχωσης του πληρώματος ασφαλείας από Νορβηγούς, κατευθείαν από την κυβέρνηση.

Οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που είναι καταχωρημένα στο Δανικό και Φιλανδικό Διεθνές Νηολόγιο, απολαμβάνουν τα οφέλη της κοινωνικής ασφάλισης και τα οφέλη του φόρου εισοδήματος σαν να τον έχουν ήδη πληρώσει. Έμμεσα αυτό είναι μια μορφή κρατικής βοήθειας επιχορηγώντας τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα Διεθνή Νηολόγια και απαλλάσσοντας τους από δαπάνες που προκύπτουν από το φορολογικό σύστημα. Οι ναυτικοί των πλοίων εγγεγραμμένων στο Γερμανικό Διεθνές Νηολόγιο έχουν δικαίωμα στα οφέλη κοινωνικής ασφάλισης και φόρου εισοδήματος όπως ορίζονται από το Γερμανικό Δημόσιο Νόμο. Η επιτυχία

στον συνδυασμό αυτόν της κρατικής βοήθειας και των Διεθνών Νηολογίων είναι συγκεχυμένη<sup>86</sup>. Η ίδρυση του Δανικού Διεθνούς Νηολογίου είναι ένα καλό παράδειγμα της επιτυχίας αυτής όπου 80% των ναυτικών είναι Δανικής υπηκοότητας στα πλοία που είναι καταχωρημένα στο Δανικό νηολόγιο.

### **3.3 Χώρες που τηρούν Δεύτερα ή Διεθνή Νηολόγια**

#### **3.3.1 Νορβηγία**

Το 1987 η Νορβηγική κυβέρνηση δημιούργησε το Νορβηγικό Διεθνές νηολόγιο (Norwegian International Ship Register – NIS) στο λιμάνι του Μπέργκεν. Έως τότε ο αριθμός των εγγεγραμμένων πλοίων στο κυρίως νηολόγιο, ακολουθούσε καθοδική πορεία. Παρατηρείται ότι ενώ το 1978, το 96% του Νορβηγικού tonnage ύψωνε την εθνική σημαία, το 1987 είχε απομείνει μόνο το 38% , παρόλο που δόθηκαν πολύ μεγάλες επιδοτήσεις στον κλάδο. Η αιτία αυτής της μείωσης ήταν το υψηλό λειτουργικό κόστος που προκαλούνταν από την υποχρεωτική επάνδρωση των πλοίων με Νορβηγούς ναυτικούς. Οι απαραίτητες διαπραγματεύσεις για το επίπεδο των μισθών, καθόριζαν αμοιβές που καθιστούσαν την λειτουργία του πλοίου ασύμφορη.

Το NIS παρέχει την δυνατότητα να εγγραφούν όχι μόνο πλοία εθνικών αλλά και αλλοδαπών συμφερόντων. Η νηολόγηση των πλοίων αλλοδαπών συμφερόντων είναι εφικτή με την προϋπόθεση ότι θα υιοθετηθούν οι όροι νηολόγησης όσον αφορά στο management, την πλοιοκτησία και στην απόδοση ευθυνών διαχείρισης<sup>87</sup>. Επιπρόσθετα τα πλοία αλλοδαπών συμφερόντων απαλλάσσονται από τον φόρο του νηολογίου, ενώ για τον εθνικό στόλο δεν υπάρχει πρόβλεψη φοροαπαλλαγής. Τα τέλη νηολόγησης είναι σύμφωνα με τα πρότυπα των σημαίων ευκολίας. Αυτό σημαίνει ότι η επάνδρωση του πλοίου είναι ελεύθερη για όλο το πλήρωμα εκτός του πλοιάρχου. Για τους αλλοδαπούς ναυτικούς προβλέπεται απαλλαγή φορολογίας εισοδήματος, κάτι που δεν προβλέπεται για τους Νορβηγούς. Όλα τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά καταστύουν το NIS σημαία ευκολίας για τους ξένους πλοιοκτήτες. Ταυτόχρονα όμως δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι προσφέρει πολύ σημαντικά κίνητρα και για τους εθνικούς πλοιοκτήτες. Συνεπώς πολλοί ξένοι αλλά και εθνικοί πλοιοκτήτες στράφηκαν στο NIS.

Το NIS έκανε δεκτά πλοία όλων των κατηγοριών σε αντίθεση με το νηολόγιο του Kerguelen, με την προϋπόθεση όμως ότι καλύπτουν ένα ελάχιστο επίπεδο τεχνικών προδιαγραφών. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι τα επίπεδα ασφάλειας που απαιτεί η Νορβηγία θεωρούνται από τα πιο αυστηρά σε ολόκληρο τον κόσμο. Απαγορεύεται να εγγραφούν πλοία τα οποία μεταφέρουν είτε φορτίο είτε επιβάτες μεταξύ Νορβηγικών λιμένων όπως επίσης και πλοία που συμμετέχουν σε

---

<sup>87</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000

προγραμματισμένους πλίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ Νορβηγικών και ξένων λιμένων<sup>88</sup>.

Οι εξής κατηγορίες πλοιοκτητών έχουν δυνατότητα εγγραφής στο NIS:

1. “Ένας Νορβηγός υπήκοος
2. Συνιδιοκτήτες ή άλλες εταιρίες των οποίων οι συνέταιροι έχουν απεριόριστη ευθύνη για τις υποχρεώσεις της εταιρίας με την προϋπόθεση ότι οι Νορβηγοί υπήκοοι είναι συνιδιοκτήτες τουλάχιστον κατά 6/10.
3. Εταιρία περιορισμένης ευθύνης (limited partnership) με την προϋπόθεση ότι οι Νορβηγοί υπήκοοι κατέχουν τουλάχιστον 6/10 από ολόκληρο το κεφάλαιο και τουλάχιστον 6/10 του κεφαλαίου στο οποίο αποδίδεται περιορισμένη ευθύνη (limited liability).
4. Μια ΕΠΕ (limited company) εξαιρώντας την περίπτωση Νο3 με την προϋπόθεση ότι τα κεντρικά γραφεία και έδρα του Διοικητικού Συμβουλίου,, περιλαμβανομένου του προέδρου, είναι Νορβηγοί υπήκοοι που κατοικούν στην Νορβηγία και έχουν ζήσει εκεί τα δύο προηγούμενα έτη και με την προϋπόθεση ότι οι Νορβηγοί υπήκοοι κατέχουν μερίδια ή μετοχές (shares or holdings) που αντιστοιχούν τουλάχιστον στα 6/10 του κεφαλαίου της εταιρίας και δικαιούνται να εξασκήσουν τα 6/10 των δικαιωμάτων ψήφου στην εταιρία.”<sup>89</sup>.

---

<sup>88</sup> Guidance from the registrar for the Norwegian International Ship Register-NIS

<sup>89</sup> GerNieuwpoort, Erwin L.M. Meijnders “ An integration of economic and safety policy for shipping. The need for self-organisation”, Mare Forum 96, σελ. 1-2

Η πρόθεση της Νορβηγικής κυβέρνησης ήταν να προσελκύσει την εθνική πλοιοκτησία χωρίς όμως να αποκλείει και ξένους πλοιοκτήτες, στοχεύοντας στην συμμετοχή ξένου κεφαλαίου. Επομένως ο στόχος ήταν διττός καθώς ήταν σαφές ότι επιδιώχθηκε ταυτόχρονα η ενδυνάμωση του παράκτιου τομέα της ναυτιλίας. Στην περίπτωση της ξένης πλοιοκτησίας, ο κανονισμός απαιτεί την υπόδειξη ενός Νορβηγού πράκτορα που θα είναι μέρος της τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης, ενώ ένα μεγάλο μέρος της τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης θα πρέπει να ανατεθεί σε Νορβηγική εταιρία<sup>90</sup>.

Το NIS παρέχει μεγάλες διευκολύνσεις και πολλά είναι τα πλεονεκτήματα του, ισάξια με αυτά των ανοικτών νηολογίων. Συνοψίζοντας θα λέγαμε ότι τα πλεονεκτήματα είναι: τα τέλη εγγραφής παρέμειναν στο χαμηλότερο επίπεδο, απελευθερώθηκαν οι νομισματικές απαιτήσεις και οι κανονισμοί ώστε να συμφωνούν απόλυτα με τα πρότυπα του OECD, δεν υπήρξε φορολογία για αλλοδαπούς πλοιοκτήτες<sup>91</sup>, ενώ οι Νορβηγοί υπόκειντο στην φορολογία του εθνικού νηολογίου. Το πιο σημαντικό φυσικά, μπορεί να θεωρηθεί η ελευθερία στην επιλογή πληρώματος, με εξαίρεση τον πλοίαρχο που θα έπρεπε να είναι Νορβηγός πολίτης. Αλλά και εδώ ήταν δυνατόν να υπάρξει μία εξαίρεση, με παραίτηση (waiver) της Νορβηγικής Διεύθυνσης Ναυτιλίας. Συνεπώς πολλοί ξένοι αλλά και εθνικοί πλοιοκτήτες στράφηκαν στο NIS.

---

<sup>90</sup> Bruce Farthing, "International Shipping", Lloyd's of London Press Ltd, Second Edition, 1993, σ. 169

<sup>91</sup> Official Journal of the European Communities, No C 205/5, 5/7/97

### 3.3.2 Γαλλία

Ταυτόχρονα η Γαλλία έχει δημιουργήσει ακόμη ένα νηολόγιο, το Wallis and Futuna islands, και το χρησιμοποιεί σαν Δεύτερο νηολόγιο. Στα δύο αυτά νηολόγια, νηολογούνται Γαλλικά πλοία (bulk carriers) μετά από την έγκριση του Γάλλου Υπουργού Θαλάσσης, τα οποία έχουν την δυνατότητα να ναυτολογούν αλλοδαπούς ναυτικούς μέχρι και το 75% του πληρώματος<sup>92</sup> και 25% Γάλλους ναυτικούς, από τους οποίους θα πρέπει οι 4 τουλάχιστον να είναι αξιωματικοί. Το 1990 έγινε μια τροποποίηση της αρχικής απόφασης δημιουργίας του, με αποτέλεσμα όλα τα πλοία στην αγορά Tramp χύδην υγρού και ξηρού φορτίου να έχουν την δυνατότητα να εγγραφούν στο TAFF<sup>93</sup>. Οι απαλλαγές των κοινωνικών εισφορών προς το γαλλικό κράτος αντισταθμίζουν μερικώς την αύξηση του λειτουργικού κόστους των πλοίων<sup>94</sup>. Σύμφωνα με κάποιους υπολογισμούς της Γαλλικής Κυβέρνησης ένα πλοίο bulker 140.000 tonn. d.w. με 24 μέλη πληρώματος, είναι εφικτό να μειώσει τα ημερήσια έξοδα πληρώματος από \$ 4.000 σε \$ 2.100.

---

<sup>92</sup> Εξαιρούνται τα crude oil carriers.

<sup>93</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000

<sup>94</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000



### 3.3.3 Γερμανία

Η ανάγκη να δημιουργηθεί ένα Δεύτερο νηολόγιο ήταν έντονη και επιτακτική από την στιγμή που το αυξημένο κόστος της Γερμανικής σημαίας ανάγκαζε ολοένα και περισσότερους Γερμανούς πλοιοκτήτες να φύγουν από την εθνική τους σημαία και να καταφεύγουν σε άλλες σημαίες. Η φυγή σε άλλες χώρες, με προεξέχουσα την Κύπρο, ήταν μεγάλη και έτσι τον Απρίλιο του 1989 η Γερμανική Κυβέρνηση, ακολουθώντας το παράδειγμα της Νορβηγίας, δημιούργησε, στο επίσημο Νηολόγιο της Γερμανίας ένα διεθνές τμήμα του, με την ονομασία **German International Shipping registry (GISR ή ISR)**. Το GISR ιδρύθηκε παρά τις διαφωνίες και ενστάσεις των Γερμανικών εργατικών σωματείων.

Ο σκοπός του GISR ήταν βασική η μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων για τους Γερμανούς πλοιοκτήτες. Οι σημαντικότεροι λόγοι εγγραφής πολλών πλοίων, σε αυτό το διεθνές τμήμα του εθνικού νηολογίου της Γερμανίας, ήταν η αποφυγή της υψηλής φορολογίας, των υψηλών εργατικών αμοιβών και των επιβαλλόμενων standards ασφαλείας. Βασικά πλεονεκτήματα αυτού του νηολογίου που πέτυχαν να προσελκύσουν το 60% των Γερμανικών πλοίων στο GISR είναι μεταξύ άλλων και η απόλυτη ελευθερία στην επάνδρωση, οι δημοσιονομικές διευκολύνσεις και η δυνατότητα σύναψης συμφωνιών με ημερομίσθια της χώρας καταγωγής των ναυτικών. Στο GISR επομένως οι πλοιοκτήτες έχουν την δυνατότητα να συνάπτουν

συμφωνίες με αλλοδαπούς ναυτικούς με ημερομίσθια της χώρας καταγωγής τους και συνεπώς μειώνεται σημαντικά το εργατικό κόστος και κατ' επέκταση το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Στο GISR υπήρξε σημαντική αύξηση του αριθμού των νηολογηθέντων πλοίων. Μέσα σε μία δεκαετία λειτουργίας κατάφερε να αυξήσει κατά πολύ τον αριθμό τους<sup>95</sup>. Η ανταπόκριση επομένως ήταν θετική, και την άνοιξη του 1990 το 40% των 922 εμπορικών πλοίων που έφεραν την σημαία του εθνικού νηολογίου, εισήλθαν στο GISR. Το συγκεκριμένο διεθνές νηολόγιο απευθύνεται μόνο σε αμιγώς Γερμανικά πλοία, και δεν έχει ως στόχο, ούτε την προσέλκυσή ούτε την διατήρηση χωρητικότητας πλοίων άλλων εθνικοτήτων, όπως συμβαίνει με το αντίστοιχο Νορβηγικό και το Δανικό Διεθνές νηολόγιο.

Με το ISR η Γερμανία κατόρθωσε να σταθεροποιήσει την χωρητικότητα κάτω από την σημαία της.

### 3.3.4 Δανία

Η Δανία έχει δημιουργήσει το δικό της διεθνές νηολόγιο, το **Danish International Ship Registry (DIS)**. Το νηολόγιο αυτό ιδρύθηκε τον Αύγουστο του 1988 και έχει ως μοναδικές απαιτήσεις όσον αφορά στην επάνδρωση του πλοίου, ο

---

<sup>95</sup> Στις 30 Ιουνίου του 1989 καταγράφονται 207 πλοία, ενώ στις 1 Οκτωβρίου 1990 καταγράφονται 427 πλοία. Η αναλογία στην χωρητικότητα ήταν αντίστοιχα από 1.591.000 grt σε 2.771.000 grt.

κυβερνήτης του πλοίου να είναι Δανικής Εθνικότητας και το 80% των πληρωμάτων των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα, να είναι ευρωπαϊκής εθνικότητας. Εδώ βέβαια μπορούν να γίνουν εξαιρέσεις υπό ορισμένες περιπτώσεις.

Το Δανικό Νηολόγιο προσφέρει ένα επιπρόσθετο πλεονέκτημα που το καθιστά ιδιαίτερα δημοφιλές, και αυτό είναι το ότι δεν υπάρχει κανένας περιορισμός όσον αφορά στην ηλικία των πλοίων υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να χαρακτηριστεί το πλοίο αξιόπλοο από τεχνικής πλευράς.

Μέχρι το τέλος του 1990 νηολογήθηκαν στο Δανικό Διεθνές Νηολόγιο 395 πλοία χωρητικότητας 47 εκ. GRT<sup>96</sup>. Το 1993 αριθμούσε 467 πλοία χωρητικότητας 7.5 εκ. GRT. Στο τέλος του 1998 είχαν νηολογηθεί 477 πλοία χωρητικότητας 7.5 εκ. GRT. Το DIS θεωρείται από την ITF ποιοτικό νηολόγιο και δεν το κατατάσσει στις Σημαίες Ευκαιρίας.

Συνοψίζοντας θα λέγαμε ότι οι απαιτήσεις του Δανικού Διεθνούς νηολόγιου, είναι παρόμοιες με αυτές του Νορβηγικού Διεθνούς νηολόγιου, στο θέμα της επάνδρωσης δεν θέτει περιορισμούς με εξαίρεση τον πλοίαρχο που πρέπει να είναι Δανός πολίτης, είναι ποιοτικό νηολόγιο, δεν αποτελεί στόχο για λιμενικό έλεγχο και δεν έχει περιορισμό στις ηλικίες των πλοίων εφόσον αυτά είναι άρτια. Το DIS έχει συνάψει συμφωνία με το ναυτεργατικό σωματείο των Φιλιππίνων για τους μισθούς, και όσον αφορά στην φορολογία, είναι ίδια για όλα τα πλοία υπό Δανική σημαία, ενώ οι

---

<sup>96</sup> Τα 330 ήταν πλοία χύδην ξηρού φορτίου ενώ τα χύδην υγρού ήταν 52.

ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία του DIS δεν υπόκεινται σε προσωπική φορολογία εισοδήματος. Είναι αξιοσημείωτη η αύξηση της απασχόλησης των εθνικών ναυτικών.<sup>97</sup>

### 3.3.5 Φιλανδία

Η ανάγκη για την δημιουργία ενός δεύτερου ή διεθνούς νηολογίου στην Φιλανδία ήταν έντονη αλλά παράλα αυτά στις αρχές του 1990 το Φιλανδικό κράτος πήρε την απόφαση να μην προβεί στην δημιουργία ενός δεύτερου νηολογίου.

Οι συνέπειες αυτής της απόφασης ήταν πολλές και αρνητικές, εφόσον ένας μεγάλος αριθμός σε χωρητικότητα πλοίων αποχώρησε από την εθνική σημαία της. Τελικά η φιλανδική κυβέρνηση αναγκάστηκε να αναθεωρήσει την αρχική της απόφαση και να ιδρύσει ένα Δεύτερο νηολόγιο στην νήσο Aland.

Τα πρότυπα του νηολογίου αυτού είναι σύμφωνα με τα Νορβηγικά πρότυπα. Στο νηολόγιο αυτό η Φιλανδία κατόρθωσε τα προσελκύσει και πάλι τα πλοία bulk carriers των φιλανδικών συμφερόντων και να ωθήσει του πλοιοκτήτες στην νηολόγηση των πλοίων τους στην Φιλανδική σημαία<sup>98</sup>.

Η Φιλανδία διαθέτει κατάλογο εμπορικών πλοίων σε διεθνείς πλόες και το κράτος επιστρέφει στους πλοιοκτήτες ένα μέρος των εισφορών τους για την κοινωνική

---

<sup>97</sup> Alan W. Cafruny, "Rulling the waves" the political economy of international shipping, University of California Press, 1987, σ. 28,29,30.

<sup>98</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000

ασφάλιση των πληρωμάτων όπως και μέρος της φορολογίας εισοδήματος επί των αποδοχών των ναυτικών<sup>99</sup>.

### 3.3.6 Λουξεμβούργο

Το Λουξεμβούργο είναι μία ειδική περίπτωση διότι ως γνωστό δεν βρέχεται από θάλασσα. Στις 12 Νοεμβρίου 1990 η κυβέρνηση του Λουξεμβούργου αποφάσισε να δημιουργήσει ένα Δεύτερο Νηολόγιο, το **Luxemburg International Ship Registry (LSR)**, με σκοπό να προσελκύσει τους Βέλγους πλοιοκτήτες που είχαν τα υψηλότερα έξοδα στην Ευρώπη. Πήρε αυτήν την απόφαση παρασυρόμενη από τις εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική εκείνη την περίοδο, την δημιουργία των υπολοίπων Δεύτερων η Διεθνών νηολογίων και επίσης εξαιτίας της μεγάλης πίεσης από το Βέλγιο, το οποίο ήθελε την δημιουργία αυτού του νηολογίου για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων του. Το 1991 μετά από ένα χρόνο, το LSR, αριθμούσε 118 πλοία χωρητικότητας 1.855.430 GRT.

Το συγκεκριμένο νηολόγιο είναι ανοιχτό για όλα τα εμπορικά πλοία τα οποία πληρούν τις εξής προϋποθέσεις: είναι πάνω από 25grt και είναι ηλικίας όχι πάνω από 15 ετών κατά την πρώτη τους εγγραφή. Από πλευράς πλοιοκτησίας θα πρέπει να έχουν εθνικότητα Λουξεμβούργου, ενώ πρέπει να υπάρχει ευρωπαϊκή συμμετοχή σε ποσοστό

---

<sup>99</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική II», Ο.Ε.Δ.Β., Αθήνα 1984, σ. 108

άνω του 50%. Αναλυτικότερα, το 50% τους να ανήκει σε εθνικούς πλοιοκτήτες ή σε εταιρία που θα είναι εθνικών συμφερόντων και παράλληλα τα γραφεία της (registered office) θα βρίσκονται στο Λουξεμβούργο<sup>100</sup>. Οι δημοσιονομικές παροχές του Λουξεμβούργου θεωρούνται ιδιαίτερος ειδικής.

Ανάμεσα στα πλεονεκτήματα είναι και οι φοροαπαλλαγές και φορολογικές ελαφρύνσεις, το γεγονός ότι οι εργάτες των πλοίων φορολογούνται με συντελεστή 8% το λιγότερο και 10% το μέγιστο στα έσοδα τους<sup>101</sup>. Όσον αφορά στην επάνδρωση των πλοίων δεν υπάρχουν περιορισμοί, παρά μόνο ο πλοίαρχος να είναι υποχρεωτικά από χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας<sup>102</sup> και να κατέχει δίπλωμα από σχολή αναγνωρισμένη από το Λουξεμβούργο.

Από τις αρχές της λειτουργίας του ο αριθμός των πλοίων που έχουν νηολογηθεί σε αυτό έχει αυξηθεί σημαντικά. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι από το 1996 το Luxemburg International Ship Registry δεν θεωρείται πλέον από κάποιους ναυτιλιακούς παρατηρητές ως δεύτερο Βελγικό νηολόγιο. Αυτό οφείλεται κυριώς σε κάποιες διαφωνίες που ανέκυψαν μεταξύ των Βέλγων πλοιοκτητών και των συνδικάτων. Έκτοτε η ITF το προσέθεσε στον κατάλογο των χωρών με σημαίες ευκαιρίας χωρίς όμως να αποτελεί στόχο για λιμενικό έλεγχο.

---

<sup>100</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000

<sup>101</sup> Φορολογικά τα πλοία υπόκεινται στις ίδιες διατάξεις με τις υπόλοιπες εταιρίες ξηράς.

<sup>102</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000

### 3.3.7 Ιταλία

Το Ιταλικό διεθνές νηολόγιο, **Italian International Register**, ξεκίνησε την λειτουργία του από το δεύτερο εξάμηνο του 1998 και θεωρείται ένα από τα πιο πρόσφατα Ευρωπαϊκά διεθνή νηολόγια. Τον Μάιο του 1999 αριθμούσε 217 πλοία χωρητικότητας 5.2000.000 grt. Πολλοί ήταν οι πλοιοκτήτες που εξέταζαν σοβαρά το ενδεχόμενο να εγγράψουν τα πλοία τους σε αυτό. Προϋπόθεση εγγραφής είναι τα πλοία να είναι Ευρωπαϊκών συμφερόντων. Υπό συζήτηση είναι και η εγγραφή των μη κοινοτικών πλοίων με την προϋπόθεση ότι τα διαχειρίζονται Ευρωπαίοι. Τέλος σε περιπτώσεις bareboat charter γίνονται δεκτά πλοία που ενώ δεν είναι κοινοτικά έχουν όμως ναυλωθεί σε κοινοτικούς.

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του διεθνές ιταλικού νηολογίου είναι ότι μείωσε περίπου κατά 46% το κόστος πληρωμάτων, κάνοντας την ανάθεση της καταβολής των συντάξεων και των κοινωνικών ασφαλίσεων στο κράτος, και παράλληλα απαιτώντας τα πλοία που εγγράφονται σε αυτό να επανδρώνονται με πλήρωμα Ευρωπαϊκής εθνικότητας. Στο κυρίως νηολόγιο αυτή η απαίτηση περιορίζεται στο ελάχιστο των έξι Ευρωπαίων ναυτικών. Επιπρόσθετα η κυβέρνηση μείωσε τα ασφάλιστρα από το 7.5% στο 0.5% και την φορολογία των εταιριών επί των κερδών τους, στο 7.4%. Υπολογίζεται ακόμη ότι με τις ρυθμίσεις του διεθνούς νηολογίου, για ένα πλοίου τύπου

panamax ξηρού φορτίου, γίνεται εξοικονόμηση περίπου 100.000 δολαρίων σε έξοδα λειτουργίας και διαχείρισης<sup>103</sup>.

### 3.3.8 Τουρκία

Το 1999 η Τουρκία ίδρυσε ένα δεύτερο νηολόγιο, το λεγόμενο **Turkish International Ship Registry (TISR)**. Αυτό που διαχωρίζει το TISR από τα υπόλοιπα δεύτερα νηολόγια είναι το γεγονός ότι δεν δημιουργήθηκε ως αντίδραση ή λύση αντιμετώπισης του φαινομένου των σημαιών ευκαιρίας, αλλά για να παροτρύνει και να τονώσει τον Εθνικό Τουρκικό εμπορικό στόλο. Ωστόσο τέσσερα χρόνια αργότερα, ο Τουρκικός στόλος όχι μόνο δεν αυξήθηκε αλλά παρατηρείται σημαντική μείωση<sup>104</sup>.

Επειδή η μείωση αυτή συνεχίζει με αυξανόμενο ρυθμό, έχουν προταθεί κάποιες αλλαγές και αναθεωρήσεις για το TISR. Βέβαια δεν είναι απαραίτητο ότι αυτό θα είναι και η λύση για την αναζωογόνηση του TISR.

Κατέχοντας μια συνολική παράκτια έκταση 8333 χλμ (4500 n.m.) η γεωγραφία της Τουρκίας την καθιστά μία ναυτιλιακή χώρα. Είναι μια χερσόνησος που περιβάλλεται από τρεις σημαντικές θάλασσες: στο Βορρά η Μαύρη Θάλασσα και στο Νότο το Αιγαίο και η Μεσόγειος.

---

<sup>103</sup> Ναυτεμπορική, 21-11-1998, σ.18

<sup>104</sup> Οι πληροφορίες είναι βασισμένες σε μία μελέτη που παρουσιάστηκε από τον συγγραφέα στο Συνέδριο "International Bar Association Conference" το οποίο έγινε στο San Francisco στις 14 -19 Σεπτεμβρίου 2003.  
[www.turkishpilots.org](http://www.turkishpilots.org)



Αν και το 87% του διεθνούς εμπορίου της Τουρκίας είναι μεταφερόμενο από την θάλασσα. Από αυτό το ποσοστό μόνο το 30% μεταφέρεται από εμπορικά σκάφη με Τουρκική Σημαία<sup>105</sup>, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό μεταφέρεται από πλοία που φέρουν ξένες σημαίες. Σύμφωνα με το Τουρκικό Επιμελητήριο της Ναυτιλίας<sup>106</sup>, κάθε χρόνο η Τουρκία ξοδεύει \$1 δισεκατομμύριο στα πλοία που μεταφέρουν τουρκικά εμπορεύματα και φέρουν ξένες σημαίες.

Ο σύγχρονος τουρκικός εμπορικός στόλος, από την ίδρυση της σύγχρονης Τουρκικής Δημοκρατίας το 1923, έχει αυξηθεί σημαντικά<sup>107</sup>. Πρόσφατα, μεταξύ της δεκαετίας του '80 και των μέσων της δεκαετίας του 1990 ο τουρκικός στόλος επεκτάθηκε από 2.032 m/dwt σε 10.893 m/dwt το 1996<sup>108</sup>.

Εντούτοις, μετά από αυτήν την περίοδο ο τουρκικός στόλος μειώθηκε σε συνολική χωρητικότητα, και μέχρι το 2002 ο στόλος είχε μία μείωση της τάξεως 8.666 m/dwt. Ενώ έχει υπάρξει μια μείωση της συνολικής χωρητικότητας ο αριθμός σκαφών, αυξήθηκε από συνολικά 1.179 το 1996, σε 1.185 το 2002. Σήμερα, ο τουρκικός στόλος ταξινομείται 20ος στον παγκόσμιο στόλο<sup>109</sup>.

Η πρόταση να ιδρυθεί ένα Διεθνές Νηολόγιο στην Τουρκία εισήχθη στις αρχές της δεκαετίας του '90. Το πρώτο σχέδιο νόμου του Τουρκικού Διεθνούς Νηολογίου

---

<sup>105</sup> Τουρκικό Επιμελητήριο Ναυτιλίας, “Denizcilik Sektorunun Turkiye Icin Onemli Sorunlari, Cozum Onerliker ve Ulke Ekonomisine Kazandiracaklari”, 5 Φεβρουαρίου 2003, p. 10

<sup>106</sup> Turkish Chamber of Shipping

<sup>107</sup> Για μία λεπτομερή ιστορική αναφορά στα στατιστικά στοιχεία της τουρκικής ναυτιλιακής χωρητικότητας βλέπε : το website του Turkish Undersecretary of Maritime Affairs στο <http://www.denizcilik.gov.tr>

<sup>108</sup> Έκθεση του Τουρκικού Επιμελητηρίου Ναυτιλίας “Turkish Chamber of Shipping Working Report” για το 2002, σελ. 56.

<sup>109</sup> Το 2002 είχε ταξινομηθεί 19<sup>ος</sup> ενώ το 2001 18<sup>ος</sup>

κατατέθηκε το 1991. Αντίθετα από τις χώρες όπως η Νορβηγία, που είχε ιδρύσει ένα Διεθνές Νηολόγιο ως άμεση απάντηση στο φαινόμενο της διαρροής των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο, είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι το ζήτημα ενός Διεθνούς Νηολογίου στην Τουρκία αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου αύξησης του εθνικού εμπορικού στόλου του και μέχρι το τέλος του 1999 ένας νόμος που δημιουργεί το TISR υιοθετήθηκε και παραμένει σε ισχύ<sup>110</sup>. Μία συμπληρωματική οδηγία εκδόθηκε το επόμενο έτος<sup>111</sup>.

#### Δικαιώματα και υποχρεώσεις όσων εγγράφονται στο TISR

Το άρθρο 1 του Τουρκικού Διεθνούς Νηολογίου "TISR" εκθέτει τους στόχους του νέου νόμου ώστε πρώτιστα να επιταχυνθεί η επέκταση της Τουρκικής Ναυτιλίας και η συμβολή του στην τουρκική οικονομία. Το πεδίο του νόμου περιλαμβάνει τα εμπορικά σκάφη και τα εμπορικά γιωτ. Ο καθορισμός της έννοιας του "σκάφους" περιλαμβάνει όλα τα εμπορικά σκάφη που μεταφέρουν όλους τους τύπους φορτίων, τα επιβατηγά πλοία, τα ειδικά σκάφη για συγκεκριμένους σκοπούς και τα αλιευτικά σκάφη ανοικτών θαλασσών<sup>112</sup>.

Τα σκάφη που επιλέχθηκαν να εγγραφούν στο νηολόγιο του TISR περιέλαβαν όλα τα σκάφη που ήταν ήδη καταχωρημένα στο Τουρκικό Εθνικό Νηολόγιο. Καθώς επίσης και όλα τα σκάφη που είχαν κατασκευαστεί στην Τουρκία ανεξάρτητα από το

---

<sup>110</sup> Νόμος Νο. 4490 που υιοθετήθηκε στις 16 Δεκεμβρίου, 1999, Official Gazette 21/2/19999 No: 23913

<sup>111</sup> Οδηγία (Directive) για το TISR, Νόμος Νο. 24088 που υιοθετήθηκε στις 23 Ιουνίου 2000

<sup>112</sup> Προσχέδιο του Νόμου 1991, Άρθρο 2(α) και (β).

μέγεθος. Όσον αφορά στα σκάφη που εισήχθησαν από στο εξωτερικό επιλέγονταν μόνο εκείνα που ήταν 12.999<sup>113</sup> gwt ή μεγαλύτερα<sup>114</sup>.

Τα ξένα πλοία και τα εμπορικά γιοτ μπορούν να νηολογηθούν στο TISR εάν ικανοποιούν ορισμένες συνθήκες και όρους. Τα πραγματικά πρόσωπα ή τα νομικά πρόσωπα πρέπει να έχουν την μόνιμη κατοικία τους στην Τουρκία, τα νομικά πρόσωπα πρέπει να διαμορφωθούν βάσει των νόμων της Τουρκίας<sup>115</sup>. Αυτές οι απαιτήσεις θα μηδένιζαν την πιθανότητα να θεωρηθεί ότι η Τουρκία έχει δημιουργήσει μία Σημαία Ευκαιρίας (FOC).

Τα αλλοδαπά μισθωμένα σκάφη πρέπει να εγγραφούν σε μια χωριστή στήλη. Επιπλέον, η Οδηγία (Directive) για το TISR αποκλείει ρητώς την μίσθωση γυμνού πλοίου (bareboat charter)<sup>116</sup>.

Το Εθνικό Τουρκικό Νηολόγιο (National Turkish Ship Registry) δίνει το δικαίωμα μόνο σε «Τουρκικά πλοία» να φέρουν την τουρκική σημαία<sup>117</sup>. Τουρκικά σκάφη ορίζονται εκείνα τα σκάφη που ανήκουν είτε σε Τούρκο ιδιοκτήτη είτε σε εταιρία που ιδρύεται βάσει των νόμων της Τουρκίας και στην οποία οι Τούρκοι

---

<sup>113</sup> Εντούτοις, η τρέχουσα αναθεώρηση η οποία βρίσκεται υπό εξέταση σχεδιάζει να μειώσει το όριο των 12.999 dwt, στο 300 dwt.

<sup>114</sup> Έκθεση του Τουρκικού Επιμελητηρίου Ναυτιλίας “Turkish Chamber of Shipping Working Report” για το 2002, σελ. 56.

<sup>115</sup> Προσχέδιο του Νόμου 1991, Άρθρο 5.

<sup>116</sup> Η Οδηγία (The Directive) για το TISR, Νόμοι No. 24088 που υιοθετήθηκε στις 23 Ιουνίου 2000. Άρθρο 12. Ενδιαφέρον είναι να παρατηρήσει κανείς ότι το Προσχέδιο του Νόμου το 1991 επέτρεπε τις μισθώσεις γυμνού πλοίου από αλλοδαπούς (foreign bareboat charters)

<sup>117</sup> Άρθρο 823 του Νόμου No. 6762 που θεσπίστηκε στις 31 Δεκεμβρίου 1956.

υπήκοοι έχουν την πλειοψηφία<sup>118</sup>. Ενώ μετά την θέσπιση του TISR, πλοία που δεν θα ήταν κατάλληλα ως «τουρκικά», για το Εθνικό Τουρκικό Νηολόγιο, επιτρέπονται τώρα να φέρουν την τουρκική σημαία. Εντούτοις το Cabotage εξακολουθεί να ισχύει αποκλειστικά στα «τουρκικά» σκάφη, βάσει του Νόμου του 1956<sup>119</sup>.

Το πραγματικό όφελος του TISR προέρχεται από τα φορολογικά πλεονεκτήματα που παρέχονται στους πλοιοκτήτες. Δεδομένου ότι ο βασικός σκοπός του νόμου ήταν να προωθηθεί η τουρκική ναυτιλία, ο νόμος σχεδιάστηκε για να επιτύχει αυτόν τον στόχο με την παραχώρηση στους πλοιοκτήτες γενναιοδωρες φορολογικές απαλλαγές. Ειδικότερα, ο νόμος παρέχει μια πλήρη φορολογική απαλλαγή στα εισοδήματα των πωλήσεων και του εισοδήματος που προέρχεται από τη λειτουργία του σκάφους<sup>120</sup>. Καθώς επίσης και απαλλαγές από τους δαπανηρούς φόρους ενσήμων (stamp taxes), τις δαπάνες και τις συμφωνίες πώλησης, τις δαπάνες της εγγραφής κ.α. Βάσει του τουρκικού νόμου αυτοί οι φόροι και δαπάνες μπορούν να ανέλθουν σε ένα πολύ μεγάλο ποσό. Οι μισθοί των πληρωμάτων του πλοίου, απαλλάσσονται επίσης των φόρων εισοδήματος<sup>121</sup>.

Εν τούτοις, οι πλοιοκτήτες δεν είναι πλήρως απαλλαγμένοι από κάποιες οικονομικές υποχρεώσεις. Το TISR, αφ' ετέρου, απαιτεί δαπάνες εγγραφής σε

---

<sup>118</sup> Οι πληροφορίες είναι βασισμένες σε μία μελέτη που παρουσιάστηκε από τον συγγραφέα στο Συνέδριο “International Bar Association Conference” το οποίο έγινε στο San Francisco στις 14 -19 Σεπτεμβρίου 2003.  
[www.turkishpilots.org](http://www.turkishpilots.org)

<sup>119</sup> Η 1η Ιουλίου γιορτάζεται στην Τουρκία ως η Εθνική ημέρα του Cabotage.

<sup>120</sup> Άρθρο 12 του Νόμου. No. 4490.

<sup>121</sup> Άρθρο 12 του Νόμου. No. 4490.

τουρκικές λιρέτες ισοδύναμο των \$10,000 και μία ετήσια συνδρομή χωρητικότητας \$1.00 ανά καθαρή χωρητικότητα<sup>122</sup>, η οποία εξοφλείται σε δύο ετήσιες δόσεις (Τον Ιανουάριο και τον Ιούνιο)<sup>123</sup>. Μια γενναιόδωρη έκπτωση της τάξεως του 50% σε αυτές τις αμοιβές και τέλη δίνεται εάν το σκάφος είναι καταχωρημένο στην εταιρεία ταξινόμησης του Lloyd (Turkish Lloyd Classification Society).

Μία ακόμη απαίτηση του TISR όσον αφορά στην επάνδρωση του πλοίου είναι ότι ο καπετάνιος πρέπει να είναι Τούρκος υπήκοος<sup>124</sup>. Εντούτοις, για πρώτη φορά, το TISR επιτρέπει την αλλοδαπή επάνδρωση. Εάν το σκάφος είναι τουρκικό τότε τουλάχιστον 52% του πληρώματος πρέπει να αποτελείται από Τούρκους υπηκόους. Κανένας τέτοιος περιορισμός δεν επιβάλλεται για τα ξένα σκάφη.

Τα μη-τουρκικά μέλη του πληρώματος υπόκεινται στους νόμους εργασίας και κοινωνικής ασφάλισης της Τουρκίας εκτός αν υπάρχει μια διμερής συνθήκη μεταξύ της Τουρκίας και της χώρας υπηκοότητάς τους. Αυτή θεωρείται από αρκετούς ότι είναι μια ακόμη ένδειξη ενάντια στην πιθανότητα ότι η Τουρκία έχει μία Σημαία Ευκαιρίας.

Επιπλέον, σύμφωνα με την Οδηγία του TISR τα πλοία και τα γιοτ που νηολογούνται στο TISR πρέπει να φέρουν όλα τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα όπως απαιτείται για τα σκάφη που νηολογούνται στο Εθνικό Νηολόγιο, και υπόκεινται επίσης σε όλες τις Διεθνείς Συμφωνίες στις οποίες η Τουρκία συμμετέχει. Η Οδηγία

---

<sup>122</sup> Άρθρο 12 (α)

<sup>123</sup> Άρθρο 12 (β)

<sup>124</sup> Άρθρο 9

περιορίζει ρητώς στα σκάφη που εγγράφονται στο TISR να απευθυνθούν μόνο σε εκείνες τις Εταιρείες Ταξινόμησης που υποδεικνύονται από τον Υφυπουργό των Ναυτιλιακών ζητημάτων<sup>125</sup>.

Από την στιγμή που τέθηκε σε ισχύ, στα τέλη του 1999, έχουν εγγραφεί 619 πλοία στο TISR και σχεδόν όλα είναι τουρκικά. Πολύ λίγα ξένα πλοία έχουν προσελκυθεί στο TISR. Υπάρχουν κάποιες εξηγήσεις για αυτήν την έλλειψη ξένου ενδιαφέροντος, όπως είναι ο περιορισμός στις μισθώσεις γυμνού πλοίου (bareboat charter), οι απαιτήσεις να ιδρυθεί μια εταιρεία βάσει των νόμων της Τουρκίας, και ο περιορισμός του cabotage<sup>126</sup>.

Η έλλειψη προσέλκυσης των ξένων πλοιοκτητών, εντούτοις, δεν εμφανίζεται να είναι η κύρια ανησυχία σχετικά με τη λειτουργία μέχρι σήμερα του TISR, για εκείνους που συνέταξαν τον νόμο, και που βρίσκονται στο στάδιο της αναθεώρησής του. Μια από τις αδυναμίες του νόμου είναι ο περιορισμός στα εμπορικά γιοτ, αποκλείοντας έτσι τα ιδιωτικά γιοτ. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο τουρκικός τομέας της κατασκευής γιοτ έχει αυξηθεί κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας. Λαμβάνοντας υπόψη αυτό, η αναθεώρηση σχεδίων περιλαμβάνει την επέκταση του πεδίου του νόμου ώστε να περιλάβει τα ιδιωτικά γιοτ επίσης<sup>127</sup>.

---

<sup>125</sup> Άρθρο 20. του Νόμου. No. 4490.

<sup>126</sup> <http://www.maritimeadvocate.com/i18turk1.php>

<sup>127</sup> Προσχέδιο σχετικά με τις προτάσεις αναθεώρησης για το TISR Νόμος No. 4490 και Υπουργικό Διάταγμα No. 491.

Οι προτεινόμενες αναθεωρήσεις σχεδίων θα επεκτείνανε περαιτέρω το πεδίο του TISR με τη μείωση της ελάχιστης χωρητικότητας για τα εισαγόμενα σκάφη από 12.000 dwt σε 300 dwt<sup>128</sup>, και από 499 dwt σε 300 dwt για τα εισαγόμενα σκάφη ειδικών σκοπών. Επιπλέον, οι αναθεωρήσεις μειώνουν την εγγραφή νηολογίου για τα γιοτ από \$10,000 σε \$5,000 . Τα προσχέδια για την αναθεώρηση εξετάζουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα σκάφη που καταχωρούνται με το TISR που πωλούνται στη συνέχεια στο εξωτερικό, αλλά λόγω των γραφειοκρατικών καθυστερήσεων η απαραίτητη διαγραφή δεν γίνεται και κατά συνέπεια οι νέοι ιδιοκτήτες πρέπει να πληρώσουν τα ετήσια τέλη. Τα προσχέδια για την αναθεώρηση θα καθιέρωναν μια αυτόματη διαγραφή από το νηολόγιο για να αποτρέψουν αυτό από το να συμβεί.

Η Seyma Inal<sup>129</sup>, εξηγεί τον λόγο για τον οποίο το Δεύτερο Νηολόγιο της Τουρκίας δεν κατάφερε να πετύχει τους στόχους του:

Πριν από την ίδρυσή του, είχε υπάρξει έντονη η επιθυμία από τους Τούρκους πλοιοκτήτες για ένα πίο συμφέρον νηολόγιο που θα πρόσφερε μια εναλλακτική λύση νηολόγησης. Όμως παρά τις υψηλές ελπίδες ότι το TISR , θα ενίσχυε και θα διεύρυνε τον τουρκικό στόλο με την προσέλκυση χωρητικότητας από το εξωτερικό, μέχρι σήμερα έχει χρησιμοποιηθεί μόνο για να ξανα-εγγραφούν σε αυτό τα ήδη υπάρχοντα

---

<sup>128</sup> Ο Τουρκικός νόμος για την Ανάπτυξη των Εμπορικών Εγκαταστάσεων Ναυτιλίας και Κατασκευής Σκαφών (της 14ης Ιανουαρίου 1982) που τροποποιήθηκε το 2002, μείωσε τη συνολική χωρητικότητα από 12.000 DWT σε 5.500 DWT στους τουρκικούς πλοιοκτήτες ώστε να εγγράψουν τα πλοία τους και να λάβουν ορισμένα οικονομικά και φορολογικά κίνητρα. Εντούτοις, αυτοί οι πλοιοκτήτες δεν ήταν έπειτα ικανοί να εγγράψουν αυτά τα σκάφη στο TISR. Οι προτεινόμενες αναθεωρήσεις σχεδίων στοχεύουν στην αφαίρεση εκείνων των ασυνεπειών μεταξύ των δύο νόμων.

<sup>129</sup> Της Τουρκικής Gur & Inal

τουρκικά πλοία που ήταν νηολογημένα στο παραδοσιακό νηολόγιο<sup>130</sup>. Μονάχα ένα ξένο πλοίο μέχρι στιγμής έχει εγγραφεί στο νηολόγιο αυτό!

Η αρχική νομοθεσία για το νέο νηολόγιο τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1999, και μια συνοδευτική οδηγία θεσπίστηκε τον Ιούνιο του 2000, ανοίγοντας κατά συνέπεια τα βιβλία του Νηολογίου. Τα σκάφη που εγγράφονται στο TISR φέρουν την τουρκική σημαία και απολαμβάνουν τα προνόμια εκείνων των σκαφών που νηολογούνται και στο «κανονικό» τουρκικό νηολόγιο, με εξαίρεση τον τομέα των ενδομεταφορών (cabotage). Πολλές από τις απαιτήσεις εξαιρέθηκαν, μία από αυτές είναι η απαίτηση για το 51% Τουρκικής υπηκοότητας καθώς επίσης επιτρέπεται η πλοιοκτήτρια εταιρία να ανήκει εξολοκλήρου σε ξένους, μόνο με τον όρο ότι θα ιδρυθεί και μία εταιρία μέσα στην Τουρκία<sup>131</sup>.

Το ερώτημα είναι γιατί το TISR έχει αποτύχει να προσελκύσει την ξένη χωρητικότητα, δεδομένου ότι δίνει αρκετά οικονομικά φορολογικά κίνητρα όπως άλλα νηολόγια τέτοιου τύπου. Φαίνονται να υπάρχουν τέσσερις κύριοι λόγοι για αυτό: 1. ο περιορισμός για το bareboat chartering, 2. Οι περιορισμοί του cabotage, 3. η Τουρκική γραφειοκρατία στην ίδρυση της εταιρίας, 4. Οι απαιτήσεις για την υπηκοότητα των πληρωμάτων.

Ήταν μεγάλη απογοήτευση το γεγονός ότι το TISR απλώς έγινε το καινούργιο Τουρκικό εθνικό νηολόγιο. Παρόλο που η Τουρκική κυβέρνηση στην προσπάθειά της

---

<sup>130</sup> Internet Site: The Maritime advocate.com , Τεύχος 18, Απρίλιος 2002

<sup>131</sup> Internet Site: The Maritime advocate.com , Τεύχος 18, Απρίλιος 2002, (Seyma Inal)



να προσελκύσει χωρητικότητα προσφέρει ποικίλα κίνητρα και επιδοτήσεις στα πλοία που φέρουν την Τουρκική σημαία, αυτό δεν είναι αρκετό για την προσέλκυση ξένης χωρητικότητας στην Τουρκία.

### 3.3.9 ST. Kitts and Nevis

Παρά το γεγονός ότι δημιουργήθηκε μόλις το 2005, το Διεθνές Νηολόγιο του St. Kitts & Nevis (**St. Kitts & Nevis International Ship Registry – SKN**), έχει ανοδική πορεία, και έχει προσελκύσει ένα σημαντικό μέρος της χωρητικότητας<sup>132</sup>.

Η τοποθεσία αυτού του συμπλέγματος των δύο νησιών είναι στην Βόρεια πλευρά της Ανατολικής Καραϊβικής, περίπου 1.300 μίλια από το Μαϊάμι και την Φλόριδα. Το St. Kitts & Nevis είναι ένα από τα πιο πρόσφατα διεθνή οικονομικά κέντρα του κόσμου και προσφέρει στους επενδυτές πολλά οικονομικά οφέλη. Οι πρωτεύουσες και τα λιμάνια νηολόγησης είναι αντίστοιχα η Basseterre και η Charlestown

Σε σχεδόν λιγότερο από ένα χρόνο λειτουργίας το εν λόγω νηολόγιο έχει επιτύχει πολλούς από τους στόχους τους και αριθμεί σήμερα 162 σκάφη, από αλιευτικά έως πλοία τύπου panamax bulkers<sup>133</sup> χωρητικότητας 70.000 dwt. Η συνολική

---

<sup>132</sup> LSM, Lloyd's Ship Manager, (The Lloyd's List ship operations monthly), Μάιος 2006, σελ. 10, άρθρο: "SKN going for the magic million" του Martin Conway.

<sup>133</sup> Αλιευτικά, γιωτ, επιβατηγά, πετρελαιοφόρα, panamax κλπ

χωρητικότητα ως τώρα είναι 525.000 gt. αναμένοντας να φτάσει το 1 εκατ. dwt μέχρι το τέλος του 2006.

Παρόλο που το SKN έχει την νομοθεσία να λειτουργήσει ένα δικό του νηολόγιο, αυτή η ίδρυση του συγκεκριμένου νηολογίου είναι η πρώτη που θα προσφέρει υπηρεσίες νηολόγησης σε ένα ανοιχτό, διεθνές επίπεδο. Ένας από τους λόγους για την ίδρυσή του ήταν «να βοηθήσει στο να αυξηθούν τα κέρδη-έσοδα, ώστε να ισορροπήσουν την ζημία που προήλθε από το κλείσιμο στην ζαχαροβιομηχανίας το 2005<sup>134</sup>» όπως αναφέρει ο Nigel Smith<sup>135</sup>.

Παράλληλα με αυτόν τον στόχο, οι φιλοδοξίες του εν λόγω νηολογίου συγκεντρώνονται στην διεύρυνση του στόλου του SKN, και στην προαγωγή της διεθνούς του φήμης. Υποστηρίζεται ότι το νηολόγιο θα υπερβεί το 1εκατ. gt, και θα αποκτήσει πιστοποίηση ISO από τον ABS (American Bureau of Shipping), μέχρι το τέλος του έτους 2006, κατοχυρώνοντας έτσι μια θέση στη Λευκή Λίστα του IMO.<sup>136</sup> Ο Nigel Smith αποδίδει αυτή την επιτυχία και την γρήγορη ανάπτυξή του στο γεγονός ότι απαρτίζεται από μία ομάδα με έμπειρα μέλη.

Ιδρύθηκε με βάση τον Εμπορικό Νόμο 24, του 2002<sup>137</sup>, και το St. Kitts & Nevis International Ship Registry, είναι ένα γνήσιο Διεθνές Ανοιχτό Νηολόγιο. Οι

---

<sup>134</sup> Μία κατάσταση που επιδεινώθηκε από την ανικανότητα των αγροτών (της ζαχαροβιομηχανίας της Καραϊβικής) να ανταπεξέλθουν οικονομικώς με τις επιδοτήσεις, στην παγκόσμια αγορά

<sup>135</sup> Nigel Smith, International Registrar of Shipping and Seamen, στην συνέντευξη που έδωσε στο LSN

<sup>136</sup> Nigel Smith, , International Registrar of Shipping and Seamen, LSM, Lloyd's Ship Manager, (The Lloyd's List ship operations monthly), Μάιος 2006, σελ. 10, άρθρο: "SKN going for the magic million" του Martin Conway.

<sup>137</sup> Merchant Shipping Act, No 24, του 2002.

πλοιοκτήτες προσελκύονται σε αυτό το νηολόγιο για πολλούς λόγους, η γρήγορη εγγραφή στο νηολόγιο αυτό είναι ένας από αυτούς. Καθώς επίσης και το γεγονός ότι οι εμπορικοί ναυτιλιακοί νόμοι του SKN είναι βασισμένοι στα μοντέλα του IMO και στους Βρετανικούς Νόμους. Δεν υπάρχουν καθόλου περιορισμοί σχετικά με την πλοιοκτησία και την επάνδρωση. Η γρήγορη και εύκολη διαδικασία της εγγραφής, χωρίς προβλήματα γραφειοκρατίας, είναι ένα από τα πλεονεκτήματα για τους πλοιοκτήτες όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, αλλά η ανταγωνιστική οικονομική υποδομή που παρέχεται ,είναι το πιο βασικό από αυτά. Ενυπόθηκα πλοία μπορούν να νηολογηθούν , και επίσης επιτρέπεται το bareboat charter<sup>138</sup>.

---

<sup>138</sup> Internet site, [www.stkittsnevisregistry.net](http://www.stkittsnevisregistry.net)

### 3.4 Πλεονεκτήματα των Δεύτερων ή Διεθνών Νηολογίων για τους Πλοιοκτήτες

Συνοψίζοντας οι ελαστικοί όροι που προσφέρουν τα διεθνή νηολόγια αφορούν:

- Η διαδικασία εγγραφής είναι γρήγορη και αποτελεσματική
- Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα των πλοιοκτητών και πληρώματος, υπάρχει δηλαδή ελευθερία στην σύσταση πληρωμάτων
- Ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση. Σε αρκετές περιπτώσεις υπάρχει απουσία ορισμένων φόρων (π.χ. φόρος εισοδήματος)
- Ευκολότερη δανειοληψία
- Απαλλαγή από κρατική ανάμιξη στην εκμετάλλευση των πλοίων
- Ελαστικότητα στα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας (διπλώματα ναυτικών, αποδεικτικά ασκήσεων, επιθεωρήσεων κλπ).<sup>139</sup>
- Λογικές και ανταγωνιστικές εισφορές
- Δεν υπάρχει περιορισμός σε ελάχιστη απαίτηση χωρητικότητας
- Τα περισσότερα επιτρέπουν την Bareboat Charter Registration
- Δέχονται όλους του τύπους πλοίων, φορτηγά, επιβατηγά, αναψυχής, εκσκαφείς, barges, πλατφόρμες κ.α.

---

<sup>139</sup> Ιωάννη Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», , Κεφ. Α, σελ.17-19

## Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>

### Η άποψη των πλοιοκτητών για το φαινόμενο των Ανοιχτών Νηολογίων – Πολεμικές εναντίον των σημαίων ευκαιρίας.

---

#### 4.1 Θετικά των Ανοιχτών Νηολογίων για τους Πλοιοκτήτες

Η στροφή της πλειονότητας των πλοιοκτητών παγκοσμίως προς τα νηολόγια χωρών που συγκεντρώνουν κάποιες ευκολίες, κυρίως οικονομικές, δεν είναι αδικαιολόγητη. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εξαιρετικά ρευστή<sup>140</sup> και ότι τα πλοία είναι πολύ ακριβά και τα έσοδα σε πολλές περιπτώσεις δεν επαρκούν για να καλύψουν παρά μόνο τα καθημερινά έξοδα, μπορεί κανείς ευκολότερα να δικαιολογήσει την προσφυγή αυτή των πλοιοκτητών σε αυτά.

Αρκετές είναι οι χώρες με ανοικτά νηολόγια που προσφέρουν αρκετά καλή υποδομή ναυτιλιακών υπηρεσιών, και καλά δίκτυα επικοινωνίας όπως επίσης και αποτελεσματικές βοηθητικές υπηρεσίες όπως είναι οι νομικές παροχές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η γρήγορη και άμεση διπλωματική προστασία. Όλα τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά άλλα και άλλου είδους ευκολίες που θα αναλυθούν στην συνέχεια, συνιστούν μεγάλο δέλεαρ για τους πλοιοκτήτες που προσανατολίζονται

---

<sup>140</sup> Official Journal of the European Communities, No C 205/5, 5/7/97

στο να μετακινήσουν το σύνολο των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων τους σε αυτά τα κράτη που διαθέτουν νηολόγια ανοικτού τύπου.

Είναι αυτονόητο ότι αυτή η στροφή σε αυτά τα νηολόγια αποφέρει στους πλοιοκτήτες πολύ μεγαλύτερο όφελος από την περίπτωση να παραμείνουν στο εθνικό τους νηολόγιο. Τα πλεονεκτήματα των σημαίων ευκολίας, που είναι ταυτόχρονα και τα χαρακτηριστικά τους θεωρούνται τα εξής:

§ Σαν πρώτο και σπουδαιότερο θεωρείται η αποφυγή φορολογίας και κάθε είδους δημοσιονομικού ελέγχου. Συμπεριλαμβάνονται φόροι επί των κερδών ή της εταιρικής προσόδου, φόροι πώλησης, υψηλά έξοδα νηολόγησης ή διαγραφής από το νηολόγιο. Αυτό ισχύει και για επιχειρήσεις από «μικτή εθνική προέλευση, που αντιμετωπίζουν την περίπτωση της διπλής φορολογίας».<sup>141</sup>

§ Τα μειωμένα έξοδα επάνδρωσης. Η νηολόγηση σε ανοιχτό νηολόγιο επιτρέπει μια επιλογή πληρώματος από την διεθνή αγορά χωρίς περιορισμούς. Ο κάθε πλοιοκτήτης έχει την δυνατότητα να επιλέξει ο ίδιος τον αριθμό αλλά και την σύνθεση του πληρώματος σε χαμηλότερο επίπεδο από εκείνο που θα του επέβαλε η νομοθεσία και οι κανονισμοί του νηολογίου της χώρας του. Έχει το πολύ σημαντικό πλεονέκτημα να επιλέξει αυτούς που θεωρεί κατάλληλους (αξιωματικούς αλλά και

---

<sup>141</sup> Β.Ν. Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», Τόμος 2, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992, σελ. 78

ανειδίκευτο προσωπικό-πληρώματα) για το πλοίο του με τους πλέον ευνοϊκούς όρους<sup>142</sup>. Στην πράξη βέβαια δεν υπάρχει πολύ μεγάλο περιθώριο οικονομίας στα έξοδα της επάνδρωσης όσον αφορά την πρόσληψη του εξειδικευμένου τουλάχιστον προσωπικού υπό την έννοια ότι οι καλύτεροι κοστίζουν περισσότερο.

§ Ο πλοιοκτήτης επιπρόσθετα απαλλάσσεται από ενέργειες όπως είναι η κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος, και κάθε είδους εθνικές ρυθμίσεις και εθνικές συλλογικές συμβάσεις καθώς δεν υπόκειται σε τυχόν βαρύ εθνικό μισθολόγιο.

§ Η αποπληρωμή των συντελεστών παραγωγής γίνεται σε ξένο και όχι σε εγχώριο νόμισμα, σημαντικό πλεονέκτημα στην περίπτωση που το εθνικό νόμισμα έχει υψηλή αξία στην διεθνή χρηματαγορά.

§ Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας είναι ο παράγων ανωνυμία. «Το κεφάλαιο της εταιρείας, η οποία μπορεί να μην έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο εκτός από το πλοίο, αντιπροσωπεύεται από μετόχους (bearer shares) . Οι διευθυντές και οι αξιωματικοί θα είναι υποψήφιοι (nominees), χωρίς λόγο στην λειτουργία της εταιρίας ή στην λειτουργία του πλοίου. Υπό αυτές τις συνθήκες, η εξακρίβωση του

---

<sup>142</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική 2», Ο.Ε.Δ.Β., Αθήνα 1984, σελ 108

πραγματικού πλοιοκτήτη, καθίσταται ουσιαστικά αδύνατη»<sup>143</sup>, καθώς αυτός μπορεί να «κρύβεται σε ένα πλήθος νομικών προσώπων. Αυτή η τακτική είναι εξαιρετικά ευεργετική στον πλοιοκτήτη. Η ίδρυση ξεχωριστών εταιρειών, διασφαλίζει ότι η αυτοκρατορία στο σύνολο της, δεν μπορεί να απειληθεί σε δίκη»<sup>144</sup>. Όπως άλλωστε οι G. Nieuwpoort και E.L.M Meijnders έχουν υποστηρίξει το γεγονός ότι «η ναυτιλία έχει μετατραπεί σε ανώνυμη βιομηχανία»<sup>145</sup>.

§ Υπάρχει επίσης μεγάλος περιορισμός και μείωση του γραφειοκρατικού ελέγχου, δίνοντας έτσι την δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να έχει αυτονομία κινήσεων σε ζητήματα διαχείρισης του πλοίου και των επενδύσεων του.

§ Στα ανοιχτά νηολόγια οι κανονισμοί που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου και στις επιθεωρήσεις που γίνονται ανά συγκεκριμένα διαστήματα δεν είναι το ίδιο αυστηροί με τους κανονισμούς που διέπουν τα ρυθμιστικά νηολόγια. Είναι φανερό ότι ακόμη και σε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια, οι κανονισμοί είναι πιο ελαστικοί και ήπιοι, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να απολαμβάνουν πιο συμφέρουσες

---

<sup>143</sup> N.P.Ready, "Ship Registration", Lloyd's of London Press Ltd, Second edition, 1994, σ.17.

<sup>144</sup> Alan W.Cafruny, "Rulling the waves" the political economy of international shipping, University Of California Press, 1987, σελ. 109

<sup>145</sup> G. Nieuwpoort, E.L.M. Meijnders, "An intergration of economic and safety policy for shipping. The need for self-organisation", Mare Forum 96, σελ.1.



οικονομικά συνθήκες. Καθώς επίσης και να αποφύγουν την μεγάλη ανάμειξη και παρέμβαση των κυβερνήσεων σε αυτά τα ζητήματα.

Εφόσον ο απώτερος σκοπός και ο στόχος κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης και κάθε πλοιοκτητρίας εταιρείας είναι ασφαλώς η μεγιστοποίηση του κέρδους, είναι λογικό ότι όλοι οι παραπάνω παράγοντες συμβάλλουν στην απόφαση αυτών να επιλέξουν ένα ανοιχτό νηολόγιο έναντι του εθνικού τους. Ωστόσο θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τις οικονομικοπολιτικές συνθήκες της χώρας τους και ταυτόχρονα της χώρας του νηολογίου το οποίο διαλέγουν, καθώς επίσης και οι εκάστοτε στόχοι των ναυτιλιακών εταιριών στις διαφορετικές αγορές που δραστηριοποιούνται<sup>146</sup>.

Πολλοί ναυτιλιακοί παρατηρητές τονίζουν ότι η προσφυγή στις Σημαίες ευκαιρίας εξυπηρετεί το συμφέρον των πλοιοκτητών αλλά έχει ορισμένα αρνητικά αποτελέσματα για τις ίδιες τις Σημαίες ευκαιρίας οι οποίες έχουν ως στόχο την προώθηση του δικού τους στόλου<sup>147</sup>. Η απασχόληση ναυτικών από υποανάπτυξη χώρες σε πλοία υπό σημαίες ευκολίας είναι ένας από τους παράγοντες που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη του στόλου αυτών των κρατών.<sup>148</sup> Η ναυτιλία που διεξάγεται από τις σημαίες ευκαιρίας απορροφά το μεγαλύτερο μέρος του διακινηθέντος φορτίου λόγω των ευνοϊκότερων συνθηκών (χαμηλά έξοδα μεταφοράς) αφήνοντας ένα μικρό ποσοστό διαθέσιμο για τα πλοία των εθνικών σημαιών.

---

<sup>146</sup> Β.Ν. Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», Τόμος 2, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992, σελ. 78

<sup>147</sup> Η. Ε. Haralambides, "Quality Shipping", Market Mechanisms for Safer Shipping and Cleaner Oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam 1998, σελ. XXXV

<sup>148</sup> Alan E. Branch, "Economics of Shipping practice and management", Chapman and Hall, Second edition 1998, σελ. 335.

Πολύ σημαντικό ρόλο παίζει και η γεωγραφική περιοχή των χωρών που διαθέτουν ανοιχτά νηολόγια. Δηλαδή η επιλογή των συγκεκριμένων χωρών έχει καθοριστεί από την γεωγραφική τους θέση (π.χ. Μπαχάμες, Βερμούδες, Αντίλλες, Γιβραλτάρ). Ο Β.Ν Μεταξάς τονίζει ότι « Η επιλογή των περιοχών που βρίσκονται στην περιφέρεια της διεθνούς οικονομικής και πολιτικής δραστηριότητας, δείχνει ότι το επιζητούμενο άριστο σημείο...είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου πολιτειακού κράτους στο οποίο το ναυτιλιακό κεφάλαιο θα αποτελεί την κύρια πολιτικοοικονομική δύναμη και συνεπόμενα τον ρόλο του ανεξέλεγκτου ρυθμιστή, όσον αφορά θέματα ναυτιλιακής πολιτικής. Η επιχείρηση είναι το μόνο και αποκλειστικό κέντρο αποφάσεων για την χρησιμοποίηση πλουτοπαραγωγικών πηγών και είναι ουσιαστικά αυτορυθμιζόμενη.»<sup>149</sup>. Και σε αυτήν την περίπτωση ο στόχος είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους απλώς δεν είναι αυτοσκοπός. Έτσι επιτυγχάνεται η μείωση των κρατικών παρεμβάσεων που πολλές φορές δημιουργούν προβληματική στις επιχειρήσεις, Παράλληλα έχουν μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων, αποφάσεων και πρωτοβουλιών. Είναι πολύ πιθανόν , στην περίπτωση που δεν υπήρχαν οι Σημαίες ευκολίας, να είχε προκύψει ζημία για το θαλάσσιο διεθνές εμπόριο, ιδιαίτερα σε μεταπολεμικές περιόδους, εφόσον οι χώρες με τα παραδοσιακά νηολόγια είχαν θέσει αντικίνητρα υπό

---

<sup>149</sup> Β.Ν. Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», Τόμος 2, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992, σελ. 79

την μορφή περιορισμών και επιβαρύνσεων που οδήγησαν σε κάμψη των ναυτιλιακών επενδύσεων υπό τις σημαίες τους<sup>150</sup>.

Εν κατακλείδι υπάρχουν ποικίλοι λόγοι για τους οποίους οι πλοιοκτήτες καταχωρούν τα πλοία τους σε άλλα νηολόγιο αλλοεθνούς σημαίας. Ο σημαντικότερος λόγος για μία τέτοια πρακτική είναι σαφώς η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στην αγορά της παγκόσμιας ναυτιλίας, εφόσον μία τέτοια απόφαση συνοδεύεται από μειώσεις των δαπανών στελέχωσης με την απασχόληση χαμηλόμισθων πληρωμάτων, ευνοϊκότερη φορολογία, και πλήθος άλλων δελεαστικών παραγόντων.

#### **4.2 Αρνητικά των Ανοιχτών Νηολογίων για τους πλοιοκτήτες**

Πέρα από τα οικονομικά οφέλη, όμως, τα οποία είναι σαφώς δελεαστικά για έναν πλοιοκτήτη, πρέπει να λάβει υπόψη του και κάποιες άλλες παραμέτρους όπως είναι η πιθανότητα Ελέγχου (Inspection), Ελλείψεων (Deficiencies), και Κρατήσεων (Detentions). Πολλές είναι οι περιπτώσεις εκείνες όπου ένας πλοιοκτήτης επιλέγει να νηολογήσει τα πλοία του στα λεγόμενα Ανοικτά Νηολόγια, με σκοπό την μείωση των εξόδων, παρόλο που οι πιθανότητες Ελέγχου και Κρατήσεων είναι μεγαλύτερες σε αυτά.

---

<sup>150</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική 2», Ο.Ε.Δ.Β., Αθήνα 1984, σελ 119

Η επιλογή Σημιαίας επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, συνεπώς διαμορφώνει το επίπεδο του κόστους του. Παρόλα αυτά όμως τα «οφέλη» που απολαμβάνει λόγω της μείωσης του λειτουργικού κόστους, καταργούνται σε πολλές περιπτώσεις από τις πιθανές κρατήσεις των πλοίων στους λιμένες. Συνεπάγεται ότι η επιλογή του πλοιοκτήτη για το ποιο θα είναι το τελικό επίπεδο λειτουργικού κόστους στο οποίο θα κινηθεί το πλοίο του, είναι μία απόφαση που θέλει μελέτη και βρίσκεται υπό καθεστώς αβεβαιότητας. Από την μία πλευρά έχει το ανταγωνιστικό περιβάλλον λειτουργίας και από την άλλη, την αυξημένη πιθανότητα κράτησης του πλοίου.

Η αντιστάθμιση μεταξύ των δύο επιλογών επέρχεται από την επιθυμία του πλοιοκτήτη να μεγιστοποιήσει την απόδοση. Αυτό οδηγεί την πλοιοκτητρία εταιρία στην επιλογή ενός βαθμού της συμμόρφωσής της με τους Διεθνείς Κανονισμούς και Συμβάσεις σε εξάρτηση με την επιθυμητή μεγιστοποίηση της συνολικής αναμενόμενης απόδοσης<sup>151</sup>. Επιλέγεται επομένως, η απόφαση εκείνη η οποία ελαχιστοποιεί το χειρότερο δυνατό αποτέλεσμα. Σημαντικό είναι να τονιστεί ότι η τελική επιλογή σημαίας από τον πλοιοκτήτη δεν φαίνεται να επηρεάζεται από την πιθανότητα κράτησης του πλοίου, και αυτό διαφαίνεται από το γεγονός ότι οι χώρες-σημιαίες που βρίσκονται πρώτες στον κατάλογο με τις μεγαλύτερες πιθανότητες κρατήσεων πλοίων,

---

<sup>151</sup> Βλάχος, Γ.Π. «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.», (Συμπλήρωση και Επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000)

είναι ταυτόχρονα και οι χώρες-σημαίες που αντιπροσωπεύουν την μεγάλη πλειοψηφία των νηολογίων<sup>152</sup>.

Συμπερασματικά, τα πλοία που έχουν υψηλό επίπεδο λειτουργικών εξόδων, απασχολούν ικανά, εκπαιδευμένα πληρώματα, και ακολουθούν ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων και επισκευών, συνήθως δεν παρουσιάζουν περιστατικά μη συμμόρφωσης με Εθνικούς και Διεθνείς Κανονισμούς<sup>153</sup>.

Η λειτουργία ενός πλοίου που δεν ακολουθεί τα απαιτούμενα πρότυπα, θα επέφερε ετήσια μείωση της τάξεως του \$1 εκατ. ή και περισσότερο<sup>154</sup>. Όμως η ύπαρξη μειωμένων κανόνων ασφαλείας συνεπάγεται αντίστοιχη άνοδο στα εξωτερικά κόστη (external costs). Ως external costs θεωρούνται όλα τα έξοδα που σχετίζονται με την ναυτιλιακή αγορά αλλά δεν καλύπτονται από τους ναύλους και ως εκ τούτου πληρώνονται από άλλους (ακτοφυλακή, λιμενικό έλεγχο, διαδικασίες καθαρισμού κλπ).

Εξωτερικότητες (externalities) όπως απώλειες ζωής, τραυματισμοί, μολυσμένα από πετρέλαιο πουλιά, κλπ, θα έπρεπε επίσης να λαμβάνονται υπόψη αλλά λόγω της πολιτισμικής και ηθικής διάστασής τους διαχωρίζονται από τα εξωτερικά έξοδα. Και καλύπτονται ουσιαστικά από το κοινωνικό κόστος.

---

<sup>152</sup> Li K.X., Wonham, J., (1999), "Who is Safe and who is at risk"

<sup>153</sup> Νικολαΐδης, Εμμ., Κοντές, Β., «Το Κόστος των Χρηστών από την Λειτουργία Υποβαθμισμένων Πλοίων», 2<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ασφάλειας Θαλασσιών Μεταφορών, Χίος, 2001

<sup>154</sup> ITF Maritime Section - internet

### 4.3 Επίκριση των Ανοιχτών Νηολογίων

Από την αρχή του θεσμού, οι σημαίες ευκολίας δέχθηκαν και εξακολουθούν να δέχονται επικρίσεις και έντονες κριτικές, οι οποίες αρκετές φορές δεν είναι αδικαιολόγητες. Κάποια πολύ σοβαρά για τον πλανήτη συμβάντα, στάθηκαν αφορμές για να στραφούν κάποιες κυβερνήσεις Ευρωπαϊκών χωρών ενάντια στις σημαίες ευκολίας. Τέτοια γεγονότα περιλαμβάνουν και απώλειες πλοίων που συνοδεύονται με καταστροφικά και δυστυχώς μη αναστρέψιμα αποτελέσματα. Τα πραγματικά αίτια όμως κρύβονται αλλού. Υπήρξαν κάποιες χώρες που καθυστέρησαν να αντιληφθούν τις αλλαγές των καιρών, και έχασαν έτσι ένα σημαντικό μερίδιο των κερδών από τις χώρες που δημιούργησαν τέτοιου τύπου νηολόγια και προσέλκυσαν ένα μεγάλο κομμάτι της αγοράς. Οι ευκολίες εγγραφής πλοίων σε αυτά τα νηολόγια και τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν, είναι σαφώς δελεαστικά για τους πλοιοκτήτες.

Πέρα από τα πλεονεκτήματα των ανοικτών νηολογίων θα πρέπει να αναλυθούν και τα μειονεκτήματα, οι αρνητικές επιπτώσεις τους. Τα μειονεκτήματα των ανοικτών νηολογίων κατηγοριοποιούνται σε 3 βασικούς τομείς: την ασφάλεια, την απασχόληση (εργασία) και την στρέβλωση του ανταγωνισμού.

#### 4.3.1 Ασφάλεια

Είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγάλη σχέση μεταξύ ναυτικών ατυχημάτων και σημαίων ευκαιρίας ιδίως στα μεγάλα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης (αντιπροσωπευτικά παραδείγματα των κρατών που υψώνουν σημαία ευκαιρίας είναι η Λιβερία, ο Παναμάς, η Μάλτα, η Κύπρος, η Σομαλία κλπ).

Όπως πολύ σωστά λέγεται, η ασφάλεια και οι οικονομικοί στόχοι δεν συμβαδίζουν<sup>155</sup>. Το ζήτημα της ασφάλειας και της προστασίας των ωκεανών είναι ουσιαστικά οικονομικό πρόβλημα. Είναι γεγονός ότι συνέβησαν πολλά ναυτικά ατυχήματα με πλοία που ήταν εγγεγραμμένα σε ανοικτά νηολόγια, τα οποία αφενός προβλημάτισαν τους αρμόδιους και αφετέρου προσέφεραν σθεναρά επιχειρήματα στους επικριτές των σημαίων ευκαιρίας<sup>156</sup>. Το 1968 έχουμε το *Torrey Canyon*, το 1978, 10 χρόνια αργότερα το *Amoco Cadiz*, το 1989 το *Exxon Baldez*, το 1990 το *Scandinavian Star*, και το 1999 το *Erica*<sup>157</sup>. Τέτοια ναυτικά ατυχήματα βοήθησαν στο να εδραιωθούν τα επιχειρήματα και οι θέσεις αυτών που αντιτίθενται στον θεσμό των σημαίων ευκολίας.

---

<sup>155</sup> “Safety and economic goals are not being met”. Ger. Nieuwpoort, Erwin L.M. Meijnders, “An integration of economic and safety policy for shipping. The need for self-organisation”. *Mare Forum* 96, σελ. 1

<sup>156</sup> Οικονομική και Βιομηχανική Επιθεώρηση, Ιούνιος 2000, τεύχος 755, σελ. 97.

<sup>157</sup> 25 ετών πλοίο, με σημαία Μάλτας.

Το 1981 έχουμε την αναφορά της Γραμματείας της UNCTAD, η οποία παρουσιάζει δέκα λόγους σύμφωνα με τους οποίους είναι πιο πιθανή η χαλάρωση των συνθηκών ασφαλείας στα ανοικτά νηολόγια από ότι στις χώρες που υπάρχει γνήσιος δεσμός με τα πλοία<sup>158</sup>.

Βέβαια αυτοί οι λόγοι θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως **πλεονεκτήματα** από την πλευρά των πλοιοκτητών:

«1. Δεν είναι εύκολο να προσδιορισθούν οι πραγματικοί ιδιοκτήτες (εν μέρει λόγω δυσκολιών στον προσδιορισμό, εν μέρει λόγω έλλειψης κινήτρου για προσδιορισμό) και για αυτό τον λόγο είναι σε ευνοϊκή θέση ώστε να αναλαμβάνουν ρίσκο συγκρινόμενοι με ιδιοκτήτες κανονικών νηολογίων που βρίσκονται υπό τον έλεγχο της ναυτιλιακής διοίκησης (administration).

2. Οι πραγματικοί ιδιοκτήτες μπορούν να αλλάξουν τις ταυτότητες τους χρησιμοποιώντας μια εταιρία ταμπέλα και συνεπώς αποφεύγουν να χαρακτηρισθούν κατ'εξακολούθησιν διαχειριστές υποβαθμισμένων πλοίων (repeated substandard operators), ή ως risk takers.

3. Εφόσον ο πλοίαρχος και άλλο σημαντικό εν πλω προσωπικό δεν έχουν την εθνικότητα της σημαίας της χώρας, δεν έχουν καμία ανάγκη ή κίνητρο να επισκεφθούν την χώρα της σημαίας και μπορούν έτσι να αποφεύγουν τις νομικές κυρώσεις.

---

<sup>158</sup> N.P.Ready, "Ship Registration", Lloyd's of London Press Ltd, Second edition, 1994, σ.17



4. Οι ιδιοκτήτες που διαμένουν εκτός δικαιοδοσίας της χώρας της σημαίας, μπορούν να αφήσουν την χώρα, αρνούμενοι να καταθέσουν σε ανάκριση, αποφεύγοντας την δίωξη.

5. Από την στιγμή που οι ιδιοκτήτες σε ανοικτό νηολόγιο δεν έχουν το ίδιο ενδιαφέρον στην διατήρηση καλών σχέσεων με την χώρα της σημαίας, δεν αισθάνονται την ανάγκη να συνεργασθούν με τους επιθεωρητές της χώρας της σημαίας.

6. Η ναυτιλία ανοικτών νηολογίων στερείται της συγκρότησης σωματείων που είναι θεμελιώδες για την εφαρμογή κανονισμών κοινωνικού επιπέδου και επιπέδου ασφαλείας (safety and social standards) σε χώρες με κανονικό νηολόγιο: δηλαδή, ένα εθνικό εργατικό σωματείο της χώρας της σημαίας αντιπροσωπεύει βασικά τους εθνικούς ναυτικούς που βρίσκονται εν πλω σε πλοία που ανήκουν σε ιδιοκτήτες που έχουν οικονομικό δεσμό με την χώρα της σημαίας.

7. Οι ιδιοκτήτες των πλοίων των ανοικτών νηολογίων είναι πιο εύκολο να πιέσουν τους πλοιάρχους και τους αξιωματικούς να ρισκάρουν, καθότι δεν υφίσταται πραγματική ή κατάλληλη κυβέρνηση στην οποία θα μπορούσε να διαμαρτυρηθεί το εν πλω προσωπικό.

8. Ο λιμενικός έλεγχος (Port State Control) είναι πιο αδύνατος, διότι οι λιμενικές αρχές μπορούν απλώς να αναφέρουν υποβαθμισμένα πλοία και να αναφέρουν (practice) στην χώρα της σημαίας η οποία δεν ασκεί πραγματικά έλεγχο στον ιδιοκτήτη.

9. Οι ιδιοκτήτες μπορούν να καταπνίξουν κάθε ένδειξη μαχητικότητας του πληρώματος, λόγω της ελευθερίας να αλλάζουν τις εθνικότητες του πληρώματος από ιδιοτροπία.

10. Η επιβολή κανόνων (standards) είναι βασικά αντιφατική με την λειτουργία ενός νηολογίου με αποκλειστικό στόχο το κέρδος»<sup>159</sup>

Η Ναυτιλία στην τεχνική ορολογία είναι η μέθοδος του ασφαλή πλου. Με αυτήν την έννοια, ναυτιλία είναι η επιστήμη και τεχνική διακυβέρνησης του πλοίου και της εκτέλεσης ναυσιπλοΐες (navigation), δηλαδή ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης.

### **Πλοία Υποβαθμισμένης Ασφάλειας**

Ένα από τα καίρια και σημαντικά προβλήματα που προκύπτουν από τον θεσμό των ανοικτών νηολογίων είναι το φαινόμενο των **υποβαθμισμένων πλοίων** (Sub-standard Vessels). Είναι μεγάλη η μερίδα αυτή των πλοιοκτητών που λειτουργούν τα πλοία τους κάτω από σημαίες ανοικτών νηολογίων και όχι κάτω από τις εθνικές τους σημαίες, γεγονός που έχει ως συνέπεια την μη συμμόρφωση τους προς τις υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας<sup>160</sup>. Το θέμα των υποβαθμισμένων πλοίων έχει πάρει μεγάλες

---

<sup>159</sup> N.P.Ready, "Ship Registration", Lloyd's of London Press Ltd, Second edition, 1994, σ.22-23

<sup>160</sup> Βλάχος, Γ.Π., «Τα οικονομικά της Μη-Συμμόρφωσης και ο Ρόλος του Κράτους της Σημαίας», 2<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο «Ασφάλεια Θαλάσσια Μεταφορών», Πανεπιστήμιο Αιγαίου,2001.

διαστάσεις τα τελευταία χρόνια και είναι ολοένα και αυξανόμενο το ενδιαφέρον που συγκεντρώνεται σε αυτό από την ναυτιλιακή βιομηχανία<sup>161</sup>.

Ένα «Πλοίο Υποβαθμισμένης Ασφάλειας» χαρακτηρίζεται ένα πλοίο όταν συντρέχουν οι παρακάτω υποθέσεις:

- Στην περίπτωση που δεν ακολουθεί τους διεθνείς Κανονισμούς και τις διεθνείς Συμβάσεις
- Στην περίπτωση που προκαλέσει σοβαρό ατύχημα είτε την απώλεια ανθρώπινης ζωής ή/ και περιουσίας ή/και την ρύπανση του περιβάλλοντος
- Στην περίπτωση που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις και τους κανόνες που θέτει ο Νηογνώμονας που το παρακολουθεί
- Στην περίπτωση που δεν υπάρχει συμμόρφωση με τα πρότυπα και τις απαιτήσεις της Σημαίας την οποία φέρει.
- Στην περίπτωση όπου η δομική κατάσταση του πλοίου, η λειτουργία του και οι ενέργειες του πληρώματος δεν καταφέρνουν να ικανοποιήσουν τα βασικά πρότυπα αξιοπλοίας και συνεπακόλουθα είναι πολλές οι πιθανότητες να προκαλέσουν απώλεια ζωής ή και περιουσίας<sup>162</sup>.

---

<sup>161</sup> Εκφράζεται δε, από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στην Ναυτιλιακή Βιομηχανία. Αναλυτικότερα: από Ασφαλιστικές Εταιρίες, Τράπεζες, Ιδιοκτήτες Φορτίου, Ναυλωτές, Μεσίτες (Brokers), Νηογνώμονες, Ναυτιλιακούς Οικονομολόγους, Λιμενικές Αρχές, Κράτη Σημαίας, Εφοπλιστές κ.α..

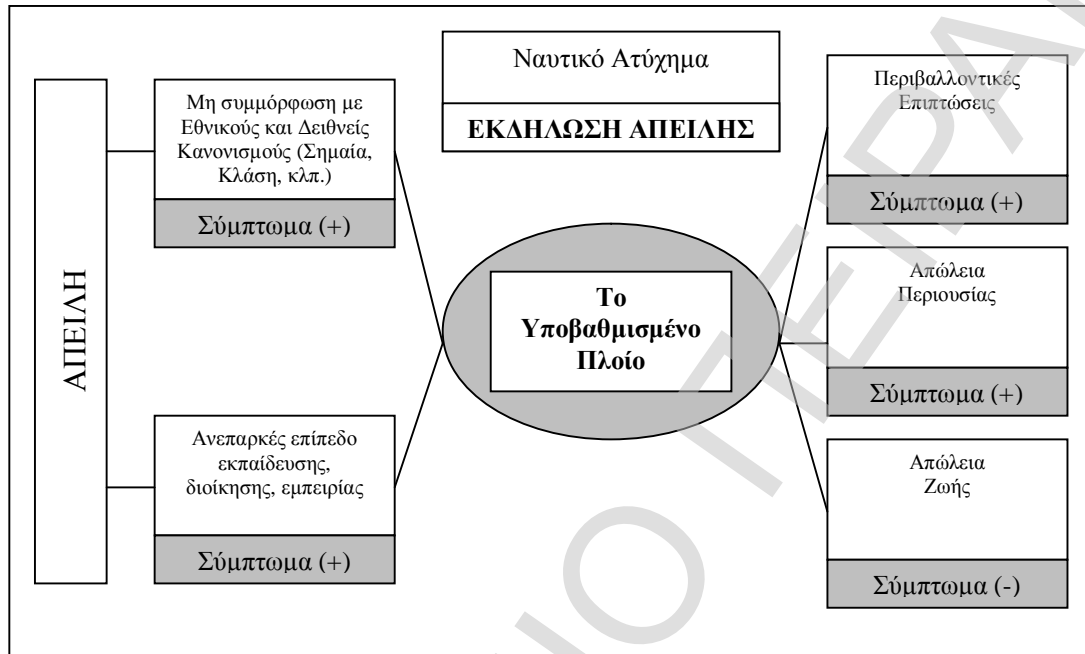
<sup>162</sup> Βλάχος, Γ.Π., «Τα οικονομικά της Μη-Συμμόρφωσης και ο Ρόλος του Κράτους της Σημαίας», 2<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο «Ασφάλεια Θαλάσσια Μεταφορών», Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2001

Στην αντίθετη πλευρά βρίσκεται ένα ποιοτικό πλοίο, το οποίο συμμορφώνεται με τους Διεθνείς και Εθνικούς Κανονισμούς, και με τις Διεθνείς Συμβάσεις, και φυσικά δεν παρουσιάζει τεχνικά προβλήματα, δεν παραλείπει τις απαιτούμενες και προγραμματισμένες συντηρήσεις και επιθεωρήσεις, και τέλος είναι επανδρωμένο από πλήρωμα το οποίο είναι και καλά εκπαιδευμένο και εφοδιασμένο με τα κατάλληλα πιστοποιητικά.

Ακολουθεί ένα διάγραμμα που θα βοηθήσει στην πληρέστερη κατανόηση της έννοιας του υποβαθμισμένου πλοίου<sup>163</sup>:

---

<sup>163</sup> Βλάχος, Γ.Π. «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.», (Συμπλήρωση και Επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000)



**Διάγραμμα: Η διάκριση του πλοίου υποβαθμισμένης ασφάλειας.**

Όπως αναφέρει ο Γ.Π. Βλάχος, σαν αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσης στους προαναφερθέντες κανόνες το πλοίο που θεωρείται υποβαθμισμένο, έχει περισσότερες πιθανότητες να προκαλέσει ατύχημα. Οι συνέπειες του ατυχήματος κατηγοριοποιούνται σε αναστρέψιμες (+) και σε μη αναστρέψιμες (-)<sup>164</sup>.

Η απόφαση του πλοιοκτήτη σχετικά με τα επίπεδα ασφάλειας επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Είναι ευρέως γνωστό ότι οι σημαίες Ανοικτού Νηολογίου είναι μία από τις κύριες αιτίες που οδηγούν στο φαινόμενο των υποβαθμισμένων πλοίων διότι έχουν περιορισμένες, πολλές φορές και μηδαμινές απαιτήσεις από τους πλοιοκτήτες, και κυρίως όσον αφορά στα θέματα της ασφάλειας. Πέρα από την επιλογή σημαίας άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση του πλοιοκτήτη σχετικά με τα επίπεδα ασφάλειας είναι: ο τύπος του πλοίου, η μορφή ναύλωσης του πλοίου, η γεωγραφική περιοχή<sup>165</sup>, οι απαιτήσεις του ασφαλιστικού φορέα, η στρατηγική των

<sup>164</sup> Βλάχος Γεώργιος – Νικολαΐδης Εμμανουήλ, “Stategic Analysis and Policy Measures on Combating Substandard Ships”, Επιστημονική Επετηρίδα εφαρμοσμένης Έρευνας, Περιοδική Επιστημονική έκδοση του ΤΕΙ Πειραιώς, 2002

<sup>165</sup> Local Market στην οποία κινείται το πλοίο. Σε διάφορες περιοχές, κυρίως των ανεπτυγμένων βιομηχανικών χωρών, π.χ. η Αμερική και η Ευρώπη, οι απαιτήσεις είναι περισσότερες.

χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και η απαιτήσεις που θέτουν για να χρηματοδοτήσουν ναυτιλιακές επενδύσεις<sup>166</sup>.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τα όρια μεταξύ των διαφόρων επιπέδων κόστους, είναι οι εξής: ο τύπος, το μέγεθος, η ηλικία, ο μηχανολογικός του εξοπλισμός, η κλάση και η σημαία του πλοίου, η ασφαλιστική πρακτική, και τέλος η σύνθεση του πληρώματος. Στον υπολογισμό των επιπέδων του λειτουργικού κόστους ως δείκτη συμμόρφωσης, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα βασικά εκείνα στοιχεία που επηρεάζουν το βαθμό ασφάλειας και ποιότητας του πλοίου και τα οποία αφορούν<sup>167</sup>:

- Το κόστος επισκευών και συντήρησης του πλοίου
- Τα έξοδα για ανταλλακτικά και λιπαντικά
- Τις δαπάνες διαχείρισης
- Την μισθοδοσία του πληρώματος
- Άλλα έξοδα προς συμμόρφωση με Κανονισμούς και Συμβάσεις (όπως λ.χ. η έκδοση πιστοποιητικών κλπ)

Όπως αναφέρει ο Γ.Π. Βλάχος: « Τα σχετικά επίπεδα των δαπανών διαμορφώνονται ως ακολούθως:

α) **Ανώτατο:** Αντιπροσωπεύει το μέγιστο επίπεδο δαπανών που μπορεί να έχει μία επιχείρηση και επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την δυνατότητα κερδοφορίας στην συγκεκριμένη αγορά, καθώς επίσης και την γενικότερη οικονομική κατάσταση της επιχείρησης, σε σχέση με το σύνολο των εξόδων. Η επιχείρηση με την πλήρη εφαρμογή

<sup>166</sup> Βλάχος, Γ.Π. «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.», (Συμπλήρωση και Επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000)

<sup>167</sup> Βλάχος, Γ.Π. «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.», (Συμπλήρωση και Επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000)

των κανόνων ασφαλείας και ποιότητας (όπως αυτοί απορρέουν από τους διεθνείς Κανονισμούς και τις Συμβάσεις) μειώνει τις πιθανότητες πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος, ενσωματώνοντας το αντίστοιχο κοινωνικό κόστος. Η στρατηγική αυτή ακολουθείται από μία μικρή μειοψηφία των πλοιοκτητών (εννοούνται και οι εφοπλιστές/διαχειρίστριες εταιρίες) και προυποθέτει αφενός μεν υψηλό επίπεδο ναύλων, αφετέρου δε σχετικά μεγάλα περιθώρια καθαρού κέρδους.

β) **Καλής Πρακτικής:** Θεωρείται ένα υψηλό επίπεδο δαπανών, το οποίο υιοθετείται επίσης από μία μεγάλη μειοψηφία των πλοιοκτητών. Δείχνει ότι η επιχειρηματική πολιτική που ακολουθείται έχει ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα παραμονής του πλοιοκτήτη στην αγορά, με στόχο την μελλοντική μεγιστοποίηση των εσόδων του.

γ) **Κοινής Πρακτικής:** Αποτελεί ένα μέσο επίπεδο εξόδων που υιοθετείται από την μεγάλη πλειοψηφία των πλοιοκτητών.

δ) **Συνήθης Πρακτική:** Αντιπροσωπεύει το ελάχιστο επίπεδο δαπανών, που διασφαλίζει την συμμόρφωση της επιχείρησης με τα βασικά πρότυπα ασφαλείας και ποιότητας, τα οποία διέπουν την ναυτιλιακή βιομηχανία. Αναφέρεται στην πλειοψηφία των πλοιοκτητών σε περίπτωση μακροχρόνιας ναυτιλιακής κρίσης.

ε) **Κατώτατο:** Είναι το επίπεδο στο οποίο ο πλοιοκτήτης λειτουργεί ένα «Υποβαθμισμένο πλοίο» χωρίς να εντοπίζεται από τις αρμόδιες αρχές (Port State control, Σημαία, Νηογνώμονες, κ.α.). Η λειτουργία ενός πλοίου στο επίπεδο αυτό, σχετίζεται με το επίπεδο της ναυλαγοράς, αλλά και με την φιλοσοφία του management της επιχείρησης. Με αυτό το επίπεδο κινείται μία μικρή μειοψηφία πλοιοκτητών.»

Ο ΟΟΣΑ ύστερα από μελέτη, υπολόγισε ότι ένας πλοιοκτήτης που δεν εφαρμόζει πρότυπα ασφαλείας και συντήρησης θα δαπανήσει \$3.100 ημερησίως για την συντήρηση δεξαμενοπλοίου ηλικίας πέντε ετών και χωρητικότητας 40.000 κοχ. Αν εφαρμόζε την καλή πρακτική θα χρειαζόταν \$4.850 ενώ για την άριστη πρακτική \$9.500 ανά ημέρα. Συμπεραίνεται ότι η λειτουργία ενός πλοίου που εφαρμόζει τα διεθνή πρότυπα, αυξάνει το κόστος κατά 10 – 50% εν συγκρίσει με την λειτουργία ενός πλοίου που δεν «συμμορφώνεται» με αυτά. Ενδιαφέρον είναι στο θέμα της συντήρησης όπου το κόστος αυξάνεται κατά 80 – 100% ενώ η πλήρης εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας αυξάνει το κόστος έως και 300%!

Ο ITF θεωρείται ο κυριότερος εχθρός των Σημαιών ευκαιρίας και παραθέτει σημαντικά στοιχεία<sup>168</sup> που αποδεικνύουν την άμεση σχέση των σημαιών ευκαιρίας με τα ατυχήματα στην θάλασσα για την χρονική περίοδο 1990 – 1997. Ουσιαστικά δηλαδή παραθέτει την εξασθένιση των κανόνων ασφαλείας στις Σημαίες ευκαιρίας. Τα

---

<sup>168</sup> Τα στοιχεία αυτά τα δίνει το Institute of London Underwriters



δεδομένα που δημοσιοποιεί ο ΙΤΦ έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα και δεν μπορούν να αμφισβητηθούν. Ο ΙΤΦ επιτίθεται κυρίως στις Σημαίες ευκαιρίας με σκοπό να προασπιστεί τα συμφέροντα των εργαζομένων. Υπάρχει όμως και η αντίθετη άποψη, αυτή που υποστηρίζει ότι αυτό που καθορίζει την εκπλήρωση των κανόνων ασφαλείας είναι το εκάστοτε management της ναυτιλιακής επιχείρησης και όχι το καθεστώς της Σημαιοσύνης.

Συνεπώς οι χώρες των σημαιών δεν είναι πάντοτε και οι μοναδικοί υπεύθυνοι σε ατυχήματα που προκαλούνται από τα πλοία. Ειδικά τα τελευταία χρόνια γίνεται μία αισθητή προσπάθεια για ποιοτική αναβάθμιση, για τήρηση των κανόνων ασφαλείας αλλά και για εκσυγχρονισμό των πλοίων. Η άποψη του N.P Ready ενισχύει τα παραπάνω, εφόσον υποστηρίζει ότι οι σημαίες ευκολίας περιλαμβάνουν μεγαλύτερη ποικιλία προς την χωρητικότητα, την ηλικία και την κατασκευή διότι μπορεί να πλοία να ανήκουν είτε σε μικρές εταιρίες είτε σε πολυεθνικές εταιρίες. Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια κάποια από τα πιο σύγχρονα πλοία είναι νηολογημένα σε σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες κάνουν πλέον προσπάθειες να αποκαταστήσουν την μέχρι τώρα κακή φήμη τους<sup>169</sup>.

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία πολλές από τα λεγόμενα ανοιχτά νηολόγια κατατάσσονται μεταξύ των πιο ασφαλών σημαιών παγκοσμίως. Για παράδειγμα, ο

---

<sup>169</sup> Η Λιβερτία δεν δέχεται πλοία μεγαλύτερα των 20 ετών. Ο Παναμάς απαιτεί ειδική επιθεώρηση για πλοία άνω των 20 ετών. Οι Μπαχάμες δεν δέχονται πλοία μεγαλύτερα των 12 ετών. Η Κύπρος δέχεται πλοία έως 17 έτη και το Vanuatu δέχεται έως 20 ετών πλοία

Παναμάς, η Ελλάδα, η Νορβηγία και η Κίνα έχουν στατιστικές βασισμένες σε ανάλυση ολικής απώλειας από συγκρούσεις και προσαράξεις παγκοσμίως, εξίσου καλές με τον μέσο όρο. Αντίθετα η Τουρκία, η Βουλγαρία, η Ιαπωνία και η Κορέα που δεν ανήκουν στις Σημαίες ευκαιρίας έχουν απώλειες 4 φορές μεγαλύτερες από το μέσο όρο<sup>170</sup>.

#### 4.3.2. Εργασία

Είναι ευρέως διαδεδομένη η άποψη ότι οι σημαίες ευκαιρίας σε σχέση με τα παραδοσιακά νηολόγια παρουσιάζουν ιδιαίτερα υποβαθμισμένες συνθήκες εργασίας. Οι ναυτικοί που απασχολούνται σε πλοία εγγεγραμμένα σε αυτές, λέγεται ότι στερούνται βασικά ανθρώπινα δικαιώματα. Οι συνθήκες εργασίας στα ανοικτά νηολόγια βρίσκονται μονίμως στο στόχαστρο του ITF, στην ηλεκτρονική σελίδα του οποίου παρουσιάζονται οι συνθήκες ως συνθήκες δουλείας.

Τα προβλήματα των ναυτικών στις σημαίες ευκαιρίας συνοψίζονται στα εξής: Πολύ χαμηλοί μισθοί, άθλιες συνθήκες εργασίας εν πλω, ανεπαρκής ιατρική φροντίδα, ανεπαρκής εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, έλλειψη καθαρού νερού, ανεπαρκής σίτιση, ελάχιστη ή καθόλου αποβίβαση στους λιμένες, κόπωση και εξάντληση από την υπερβολική εργασία χωρίς την απαραίτητη ξεκούραση, και άλλα. Πέρα από αυτά τα θέματα, που είναι ζητήματα ασφάλειας εκ προθέσεως παραμελημένα για λόγους

---

<sup>170</sup> H.E. Haralabmides, “Quality Shipping” Market Mechanisms for Safer Shipping and Cleaner Oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam 1998.

μείωσης των λειτουργικών εξόδων, οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν και προβλήματα επικοινωνίας και ασυνεννοησίας με τους συναδέλφους τους εξαιτίας της ύπαρξης πολλών εθνικοτήτων, γεγονός που δυσκολεύει πάρα πολύ την επικοινωνία εν ώρα εργασίας και φυσικά ακόμη περισσότερο σε περιπτώσεις ατυχημάτων και κινδύνου.

Η πρώτη οργανωμένη διαμαρτυρία του ITF πραγματοποιήθηκε την δεκαετία του 30 και το επόμενο βήμα έγινε το 1958. Πρότεινε ως μέτρα δράσης την άρνηση φόρτωσης και εκφόρτωσης υποβαθμισμένων πλοίων. Μεγάλη αποδοχή βρήκε στην Αυστραλία και στις Σκαδιναβικές χώρες. Ο N. P. Ready υποστηρίζει ότι ενώ η επίσημη αφορμή ήταν οι απαράδεκτες και αντίξοες συνθήκες εργασίας στα υποβαθμισμένα πλοία, ουσιαστικός στόχος ήταν η διατήρηση των θέσεων εργασίας για τους ναυτικούς στις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες. Οι ναυτικοί των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών με τους αυξημένους μισθούς που ζητούσαν είχαν καταστήσει την πρόσληψή τους μη συμφέρουσα για τους πλοιοκτήτες. Τα ανοικτά νηολόγια χρησιμοποιούν την ελεύθερη επιλογή πληρώματος ως ένα από τα πλέον ισχυρά κίνητρα για την προσέλκυση των πλοιοκτητών σε αυτά. Η χώρα καταγωγής των ναυτικών δεν έχει δικαιοδοσία να επέμβει από την στιγμή που επιβιβάζεται ο ναυτικός στο πλοίο. Στην περίπτωση που δεν ίσχυε κάτι τέτοιο, αυτόματα οι πλοιοκτήτες θα έχαναν το ενδιαφέρον τους για τις σημαίες ευκαιρίας.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να ειπωθεί ότι υπολογίζονται περισσότεροι από 2000 θάνατοι ετησίως εν πλω, γεγονός που καθιστά το επάγγελμα του ναυτικού την πλέον

επικύνδινη απασχόληση. Η ειρωνεία έγκειται στο γεγονός ότι παρά τις άθλιες συνθήκες, οι ναυτικοί δεν διαμαρτύρονται για την κατάσταση τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι φοβούνται<sup>171</sup> ότι θα μπουν από τους πράκτορες στην λεγόμενη «μαύρη λίστα» όσοι κάνουν κάποιου είδους καταγγελία<sup>172</sup>, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να βρει ξανά απασχόληση<sup>173</sup>.

Για να εκδοθεί το λεγόμενο “Blue Certificate” από τον ITF απαιτείται:

1. Να έχει υπογράψει ο πλοιοκτήτης την συλλογική σύμβαση της ITF ή μια αποδεκτή συμφωνία της ITF. Αυτό καθορίζει το ύψος των μισθών ανεξάρτητα από την εθνικότητα του πληρώματος.
2. Κάθε ναυτικός υπογράφει ένα προσωπικό συμβόλαιο εργασίας το οποίο συμπεριλαμβάνει το πρόσφατο μισθολόγιο του ITF προτυπογραμμένο σε όποια περίπτωση είναι εφικτό, από τις αρχές της χώρας προέλευσης του ναυτικού.
3. Όλα τα μέλη του πληρώματος που δεν ανήκουν σε σωματείο συνεργαζόμενο με τον ITF, εγγράφονται στο ειδικό τμήμα ναυτικών του ITF.
4. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να πληρώσει για κάθε μέλος του πληρώματος μία ετήσια συνεισφορά στο Διεθνές Ταμείο Βοηθείας Πρόνοιας και Προστασίας της Συνομοσπονδίας.

---

<sup>171</sup> Κυρίως αυτό συμβαίνει στις Φιλιππίνες, από όπου προέρχεται και ο μεγαλύτερος αριθμός εργαζομένων.

<sup>172</sup> Ακόμη και ο ίδιος ο πλοίαρχος μπορεί να χαρακτηρίσει κάποιον ως “trouble maker” στο φυλλάδιο του.

<sup>173</sup> Internet: ITF Maritime Section

5. Το πλήρωμα πληρώνεται (εάν ζητηθεί κάτι τέτοιο) αναδρομικά για να καλυφθεί η διαφορά μεταξύ του μισθού του ITF και του προηγούμενου μισθού από την ημερομηνία έναρξης της αποδοχής του ITF συμβολαίου.<sup>174</sup>

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι για να ακολουθήσει κάποιος πλοιοκτήτης τις απαιτήσεις του ITF θα έπρεπε να αυξήσει κατακόρυφα τα λειτουργικά του έξοδα, κάτι που δεν είναι διατεθειμένοι, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες, να κάνουν. Δεν θα υπήρχε δηλαδή κανένας λόγος να φύγει από το εθνικό του νηολόγιο και να καταφύγει σε κάποιο ανοικτό νηολόγιο.

Ουσιαστικά το θέμα της εργασίας εναπόκειται στον κάθε πλοιοκτήτη ξεχωριστά να καθορίσει τις συνθήκες απασχόλησης, αποτελεί δηλαδή θέμα εργοδοσίας και όχι θέμα νομοθεσίας, εφόσον η νομοθεσία στην προκειμένη περίπτωση μπορεί και παρακάμπτεται. Παρόλα αυτά οργανισμοί όπως ο ITF συνεχίζουν τις προσπάθειες τους ενάντια στην αδικία. Πολύ σημαντικό ρόλο σε όλα αυτά παίζει η αποξένωση πλέον του πλοιοκτήτη από το πλήρωμα. Τα χρόνια όπου η επιλογή γινόταν από τους ίδιους του πλοιοκτήτες που είχαν άμεση επαφή με το πλήρωμα δημιουργούταν δεσμοί συναισθηματικοί και αναπτυσσόταν μία σταθερή συνεργασία και εμπιστοσύνη μεταξύ του εργαζομένου και του εργοδότη. Παράλληλα το πλήρωμα ανέπτυξε και αυτό με την σειρά του μία «σχέση» με το πλοίο με σαφή θετικά αποτελέσματα στην κατάσταση και την συντήρησή του. Στην σύγχρονη πραγματικότητα η επιλογή προσωπικού

---

<sup>174</sup> N. P. Ready, "Ship Registration", Lloyd's of London Press Ltd, Δεύτερη Έκδοση, 1994, σελ. 25

ανατίθεται σε απρόσωπα γραφεία προώθησης ναυτικών και η διαδικασία είναι πολύ διαφορετική<sup>175</sup>.

#### 4.3.3. Η στρέβλωση του Ανταγωνισμού

Η Γραμματεία της UNCTAD δημοσίευσε μία αναφορά στην οποία η θέση της είναι ξεκάθαρη ως προς το ζήτημα των ανοιχτών νηολογίων, τα οποία θεωρεί υπεύθυνα για την στρέβλωση του ανταγωνισμού στην ναυτιλία.

Όπως το καταγράφει ο N. P . Ready, αναφέρει συγκεκριμένα ότι: «..δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ύπαρξη των ανοιχτών νηολογίων είναι ο βασικός λόγος για τις στρεβλώσεις τις οποίες έχουν αναγκαστεί να κάνουν οι κυβερνήσεις στα οικονομικά καθεστώτα τους... Οι πλοιοκτήτες στις παραδοσιακές ναυτικές χώρες απευθύνονται αυτόματα στις κυβερνήσεις τους για επιδοτήσεις, ανεξάρτητα από την αιτία του προβλήματος τους- είτε λόγω του ανταγωνισμού εξαιτίας χαμηλού κόστους, αναποτελεσματική διαχείριση, οργανωτικές αποτυχίες, ή ανεύθυνο overbuilding... Η βοήθεια που οι παραδοσιακές ναυτικές χώρες έδωσαν στις ναυπηγικές βιομηχανίες τους στην προσπάθειά τους να ανταγωνισθούν στις παραγγελίες για νεότευκτα από την λίμνη με τις ανακαλούμενες ταμειακές ροές των διαχειριστών των ανοικτών

---

<sup>175</sup> Internet: ITF Maritime Section

νηολογίων...έχει οδηγήσει σε υπερχωρητικότητα όχι μόνο στην ναυτιλία, αλλά και στην ναυπηγική βιομηχανία. Το πλεόνασμα της ναυτιλιακής και ναυπηγικής ικανότητας, αντιπροσωπεύει μια από τις πιο σοβαρές παγκόσμιες ανισοκατανομές επενδύσεων κεφαλαίου στην πρόσφατη ιστορία.»<sup>176</sup>

Τα ανοιχτά νηολόγια έχουν κατηγορηθεί ότι συμβάλλουν στην στρέβλωση του ανταγωνισμού αφενός διότι παρέχουν κάθε είδους οικονομικές ελαφρύνσεις, και αφετέρου διότι ωθούν τις κυβερνήσεις των παραδοσιακών ναυτικών κρατών σε αλόγιστες επιδοτήσεις ιδιαίτερα στον ναυπηγικό τομέα. Επιπρόσθετα οι εταιρίες που λειτουργούν τα πλοία τους με ποιοτικότερες συνθήκες, βρίσκονται αντιμέτωποι και πρέπει να επιβιώσουν στην ίδια αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι πλοιοκτήτες που επωφελούνται από κάθε δυνατή ευκαιρία.

Πολλοί ναυτιλιακοί οικονομολόγοι και παρατηρητές υποστηρίζουν ότι οι κυβερνήσεις των κρατών ευθύνονται για την κατάσταση αυτή, διότι υποτίμησαν την δυναμική των σημαίων ευκολίας και την ανταγωνιστική τους φύση, με αποτέλεσμα να επιβάλλουν ολοένα και αυστηρότερους κανόνες, απομακρύνοντας έτσι πολλούς πλοιοκτήτες. Από την μία πλευρά έχουμε αυστηρούς κανόνες, υποχρεωτική απασχόληση εγχώριων πληρωμάτων και κρατικό παρεμβατισμό σε μεγάλο βαθμό, ενώ από την άλλη πλευρά ελαστικές συνθήκες, χαμηλή ή και ανύπαρκτη φορολογία,

---

<sup>176</sup> N.P.Ready, "Ship Registration", Lloyd's of London Press Ltd, Second edition, 1994, σ.26

ελεύθερη επιλογή πληρώματος, μέχρι και επιδοτήσεις, χορηγήσεις και άλλα οικονομικά κίνητρα.

Το φαινόμενο αυτό των οικονομικών κινήτρων και των αλόγιστων επιδοτήσεων οδήγησε σε έντονο πρόβλημα υπερχωρητικότητας. Ένα τέτοιο πρόβλημα είναι δύσκολο να λυθεί, ενώ παράλληλα επηρεάζει και το επίπεδο τιμών των ναύλων, που ολοένα μειώνεται. Εξαιτίας της μείωσης αυτής των τιμών των ναύλων υπάρχει μεγάλη ανάγκη για συμπίεση του κόστους, επομένως έντονη στροφή στις Σημαίες Ευκαιρίας. Οι κανόνες του ανταγωνισμού έχουν σημαντικό ρόλο στην διατήρηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις ναυτιλιακές αγορές και ο καθένας επιζητά τις καλύτερες υπηρεσίες στην χαμηλότερη τιμή. Η προτίμηση στα ανοιχτά νηολόγια συμβάλλει στην διατήρηση του κόστους μεταφοράς, σε χαμηλά επίπεδα, ειδικά για τα χύδην ξηρά φορτία. Και συνεπώς στην μείωση των τιμών των αγαθών και των πρώτων υλών διευκολύνοντας την αύξηση του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου<sup>177</sup>.

---

<sup>177</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική 2», Ο.Ε.Δ.Β., Αθήνα 1984, σελ 119



## Κεφάλαιο 5ο

### Η άποψη των Κρατών, των Διεθνών Οργανισμών και της ΕΕ για το φαινόμενο του **Flagging Out**.

---

#### 5.1 Η Πολιτική της Ε.Ε. και του Ο.Ο.Σ.Α.

Παρατηρείται μία έντονη προσπάθεια από τους Διεθνείς Οργανισμούς, τα τελευταία χρόνια, να θεσπίσουν κοινά πρότυπα ασφάλειας, αποδεκτά από όλους. Τα πρότυπα αυτά έχουν υιοθετηθεί από τις περισσότερες Ανεπτυγμένες και Υπό-ανάπτυξη χώρες. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, από το 1992 έχει προβεί στην θέσπιση κανονισμών και στην υιοθέτηση μέτρων για την ασφάλεια στην ναυτιλία, επιδιώκοντας την μεγιστοποίηση της ποιότητας και της ασφάλειας στις ναυτιλιακές υπηρεσίες και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Ε.Ε. έχει προχωρήσει στην λήψη αυστηρών μέτρων όσον αφορά στα πλοία υποβαθμισμένης ασφάλειας, για τα οποία έχει θεσπίσει κανονισμούς και έχει ορίσει ρυθμίσεις και ελέγχους των πλοίων αυτών, ενισχύοντας τον ρόλο των λιμενικών αρχών. Το 1993, εκδόθηκε η «Κοινή Πολιτική Ασφάλειας στην Θάλασσα» από την Επιτροπή, στην οποία περιλαμβάνονται πλήθος ρυθμίσεων το οποίο αποτελείται από τους ακόλουθους βασικούς άξονες<sup>178</sup>:

---

<sup>178</sup> Βλάχος, Γ.Π. «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.», (Συμπλήρωση και Επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000)

- Την εφαρμογή των Διεθνών Κανονισμών και Συμβάσεων και την ομοιόμορφη επιβολή τους
- Την ανάπτυξη μιας σύγχρονης Ναυτιλιακής Υποδομής
- Την Θέσπιση των Κανονισμών σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

Σχετικά με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.), έχει συσταθεί η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, η οποία έχει την πρωταρχική ευθύνη όλων των ζητημάτων που αφορούν την ναυτιλιακή βιομηχανία. Το θέμα, που για την Επιτροπή έχει την μέγιστη προτεραιότητα, είναι η απόσυρση των πλοίων υποβαθμισμένης ασφάλειας. Για τον λόγο αυτό συνεργάζεται στενά, η Επιτροπή με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή των Διεθνών προτύπων ασφαλείας σε παγκόσμιο επίπεδο<sup>179</sup>. Ο ρόλος του «Κράτους της Σημαίας», στον εντοπισμό των «Υποβαθμισμένων πλοίων» είναι πολύ μεγάλος<sup>180</sup>.

<sup>179</sup> « Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών εξέδωσε ένα έγγραφο συζήτησης σχετικά με τις πιθανές ενέργειες που θα πρέπει να υιοθετηθούν, προκειμένου για την ανάμειξη και την ενεργή συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων στο θέμα της ασφαλούς διαχείρισης των εμπορικών πλοίων. Αναλυτικότερα, το έγγραφο συζήτησης θεωρήθηκε σε μία στρογγυλή τράπεζα βιομηχανίας, στην οποία συμμετείχαν 100 περίπου κυβερνητικά πρόσωπα και εκπρόσωποι της ναυτιλιακής βιομηχανίας, υποστηρίζοντας ότι η αυτόρρυθμη λειτουργία της αγοράς θα επίλυε το πρόβλημα της υποβαθμισμένης ναυτιλίας, παρά η επιβολή πρόσθετων μέτρων, τα οποία θα αύξαναν ακόμα περισσότερο το κόστος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι αποφάσεις της εν λόγω συνάντησης παγιώθηκαν σε ένα σχέδιο ενέργειας, το οποίο τελικά επικυρώθηκε στις 4 Δεκεμβρίου 1998. Έκτοτε, έχει τεθεί σε εφαρμογή το σχετικό σχέδιο, ενώ ο Οργανισμός διατηρεί σταθερή συνεργασία με τους υπόλοιπους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς.» Από : Βλάχος, Γ.Π. «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.», (Συμπλήρωση και Επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000)

<sup>180</sup> Αυτό γίνεται φανερό και από την Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα (Geneva High Sea Convention) το 1958, η οποία επικυρώθηκε όχι μόνο από τις χώρες-μέλη του Ο.Ο.Σ.Α. αλλά και από ένα μεγάλο αριθμό χωρών μη-μελών, και από την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της

---

Θάλασσας το 1982. Στην Σύμβαση του 1958, βασικό στοιχείο, αποτελεί το άρθρο 5, ου αναφέρεται στην αναγκαιότητα της ύπαρξης «γνήσιου δεσμού» (genuine link) μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας και της εθνικότητας της σημαίας που φέρει το πλοίο. Από : Βλάχος, Γ.Π. «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.», (Συμπλήρωση και επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000)

## 5.2 Η Μαύρη Λίστα των Σημαιών της Ε.Ε.

Όπως εκδόθηκε στο ετήσιο report του 2005, στο Paris MOU

Σε ισχύ από την 1η Ιουλίου 2006<sup>181</sup>:

<b>VERY HIGH RISK</b>	KOREA, DEMOCRATIC P. REP.
	ALBANIA
	TONGA
	HONDURAS
	COMOROS
	GEORGIA
	SLOVAKIA
	BOLIVIA
	SYRIAN ARAB REPUBLIC
	CAMBODIA
<b>HIGH</b>	ALGERIA
	LEBANON
	ST. VINCENT & GRENADINES
<b>MEDIUM TO HIGH</b>	TURKEY
	BRAZIL
	EGYPT
<b>MEDIUM</b>	UKRAINE
	TAIWAN

## 5.3 ITF<sup>182</sup>

---

<sup>181</sup> <http://www.emsa.europa.eu/end907d003d012d001.html#blacklist>

<sup>182</sup> ITF, 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)

## **Εκστρατεία ενάντια στις σημαίες ευκαιρίας και της υποβαθμισμένης ναυτιλίας**

### **Ετήσια έκθεση 2004**

Για περισσότερο από 50 έτη, ο ITF<sup>183</sup>, μέσω των ενώσεων του, έχει ξεκινήσει μία εκστρατεία όχι μόνο για να δώσει ένα τέλος στο φαινόμενο των σημαιών ευκαιρίας αλλά και να βελτιώσει τις αμοιβές και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες οι ναυτικοί εργάζονται στα πλοία σημαιών ευκολίας. Οι εκπρόσωποι του ITF θεωρούν ότι εάν κρίνουμε από τον αριθμό των πληρωμάτων των πλοίων που ανήκουν σε αυτές, και καλύπτονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας του ITF, η καμπάνια κρίνεται ιδιαίτερα επιτυχής.

Παρόλα αυτά, οι Σημαίες Ευκαιρίας είναι ακόμα ένα φαινόμενο της Διεθνούς Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και στην εποχή του οικονομικού φιλελευθερισμού που βρισκόμαστε είναι πολύ πιθανόν να παραμείνει έτσι. Υπό οποιαδήποτε οικονομική και πολιτική κατάσταση, οι σημαίες ευκολίας παραμένουν ιδιαίτερα τρωτές στην κριτική σχετικά με τα φτωχά μέτρα ασφαλείας.

Ακόμη και οι κυβερνήσεις που δεν τείνουν να προκαλούν τα συμφέροντα των πλοιοκτητών δεν μπορούν να αγνοήσουν τις οικονομικές και περιβαλλοντικές επιδράσεις της θαλάσσιας ρύπανσης στις ακτές τους. Σε αυτό έχει εστιάσει τα τελευταία χρόνια την εκστρατεία του, ο ITF.

---

<sup>183</sup> «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Annual report 2004

Φυσικά, δεν αφορούν όλα τα θαλάσσια ατυχήματα, σκάφη που φέρουν Σημεία ευκαιρίας, ούτε όλες οι περιπτώσεις εκμετάλλευσης των ναυτικών αφορούν αυτές. Και αυτός είναι ο λόγος που ο ITF συμπεριλαμβάνει στην εκστρατεία του όχι μόνο τις λεγόμενες Σημείες Ευκαιρίας αλλά γενικότερα το φαινόμενο της υποβαθμισμένης ναυτιλίας. Η εκστρατεία κατά των Σημείων ευκαιρίας έχει εξελχθεί σημαντικά από το 1948 που ξεκίνησε<sup>184</sup>.

Στην Ετήσια έκθεση του ITF<sup>185</sup>, τα γεγονότα και οι αριθμοί σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων και άλλους τομείς, αποδεικνύουν ότι η εκστρατεία του ITF εναντίον των σημείων ευκαιρίας είναι επιτυχής.

Η βιομηχανική εκστρατεία συνεχίζει να είναι ένα ουσιαστικό συστατικό της πάλης ενάντια στις Σημείες Ευκαιρίας και των υποβαθμισμένων σκαφών, έτσι ώστε οι ναυτικοί να προστατεύονται από την εκμετάλλευση των πλοιοκτητών. Ένας θεμελιώδης στόχος της εκστρατείας, είναι η διάβρωση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που έχουν τα σκάφη που είναι εγγεγραμμένα σε αυτές, σε σχέση με τα σκάφη που είναι καταχωρημένα στα παραδοσιακά νηολόγια.

Επίσης είναι σημαντική επίτευξη η δημιουργία του **International Bargaining Forum** ως το μοναδικό και κύριο φόρουμ για τις διαπραγματεύσεις μεταξύ του ITF και πλοιοκτητών όσον αφορά στις αμοιβές και στους όρους για τα πληρώματα των σκαφών των σημείων ευκαιρίας.

---

<sup>184</sup> David Cockroft, ITF General Secretary

<sup>185</sup> ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004

Είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό για τα μέλη του ITF, το γεγονός ότι το IBF συνεχίζει να επεκτείνει την δραστηριότητά του και τα μέλη του ολοένα και αυξάνονται παγκοσμίως<sup>186</sup>.

Η εκστρατεία του ITF ενάντια στις σημαίες ευκαιρίας κατηγοριοποιείται σε δύο άξονες:

- Μία πολιτική εκστρατεία σχεδιασμένη από Διεθνείς Κυβερνητικές Συμφωνίες να καθιδρύσει, τον γνήσιο δεσμό μεταξύ της σημαίας που φέρει ένα πλοίο και την εθνικότητα και/ή υπηκοότητα των πλοιοκτητών, των managers και των πληρωμάτων. Συνεπώς να εξαλείψει το φαινόμενο των Σημαιών ευκαιρίας εντελώς.
- Μία βιομηχανική εκστρατεία σχεδιασμένη έτσι ώστε να διασφαλίσει το γεγονός ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε σκάφη Σημαιών ευκαιρίας, οποιασδήποτε εθνικότητας, προστατεύονται από την εκμετάλλευση των πλοιοκτητών. Ο ITF αναγνωρίζει ότι υπάρχουν κάποια νηολόγια που παρόλο που δεν έχουν προσδιοριστεί ως σημαίες ευκολίας, εντούτοις έχουν κάποια από τα χαρακτηριστικά αυτών, παραδείγματος χάριν την αμελή επιβολή των Διεθνών κανονισμών για θέματα ασφαλείας και συνθήκες εργασίας.

---

<sup>186</sup> Stephen Cotton Secretary: ITF Special Seafarers' Department, 2004

Για τους λόγους αυτούς η εκστρατεία του ITF δεν περιορίζεται μονάχα στις Σημαίες Ευκαιρίας αλλά στοχεύει επίσης και στην υποβαθμισμένη ναυτιλία γενικότερα.

Τον Ιούλιο του 2004, η Επιτροπή Δίκαιων Πρακτικών<sup>187</sup> συμφώνησε να προσθέσει τη σημαία της Μογγολίας στον κατάλογο των Σημαιών Ευκαιρίας. Υπάρχουν αυτήν την περίοδο 29 σημαίες που κατατάσσονται ως Σημαίες Ευκαιρίας από τον ITF. Αυτές είναι: η **Antigua & Barbuda**, οι **Bahamas** (Μπαχάμες), τα **Barbados**, η **Belize**, οι **Bermuda** (Βερμούδες), η **Bolivia** (Βολιβία), η **Burma & Myanmar** (Βιρμανία), η **Camodia** (Καμπότζη), και τα **Cayman Islands** (Νησιά Κάουμαν), η **Comoros** (Κομόρες), η **Κύπρος**, η **Equatorial Guinea** (Ισημερινή Γουινέα), το Δεύτερο Νηολόγιο της **Γερμανίας**, το **Gibraltar** (Γιβραλτάρ), η **Honduras** (Ονδούρα), **Jamaica** (Τζαμάικα), **Lebanon** (Λίβανος), **Liberia** (Λιβηρία), **Malta** (Μάλτα), **Marshall Islands** (Νησιά Μάρσαλ), **Mauritius** (Μαυρίκιος), **Mongolia** (Μογγολία), **Netherlands Antilles** (Ολλανδικές Αντίλλες), **Panama** (Παναμάς), **Sao Tome & Principe**, **Sri Lanka** (Σρι Λάνκα), **St Vincent & the Grenadines**, **Tonga** (Τόγκα), **Vanuatu** (Βανουάτου)<sup>188</sup>.

---

<sup>187</sup> Fair Practices Committee

<sup>188</sup> ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004



## Η πολιτική εκστρατεία

Οι στόχοι της πολιτικής εκστρατείας του ITF ενάντια στο φαινόμενο των Σημαιών Ευκαιρίας και της Υποβαθμισμένης Ναυτιλίας, είναι η εξάλειψη αυτού του φαινομένου καθώς και η καθιέρωση ενός κατάλληλου και σωστού ρυθμιστικού πλαισίου για την παγκόσμια ναυτιλία. Η πολιτική εκστρατεία οργανώνεται από το Τμήμα των Ναυτικών του ITF189.

Οι περισσότερες δραστηριότητες της εκστρατείας στρέφονται στις Διεθνείς Αντιπροσωπείες (international agencies) που ρυθμίζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία και θέτουν τα παγκόσμια πρότυπα για την ναυτική εργασία.

Ο ITF αντιπροσωπεύεται σε όλους αυτούς τους οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένου και του IMO και του ILO. Κατά τη διάρκεια του 2004 ο ITF είχε λάβει μέρος στις διαπραγματεύσεις που στόχευαν στην παραγωγή μιας ενιαίας σύμβασης του ILO που παγιώνει περισσότερες από 60 ναυτιλιακές συμβάσεις εργασίας.

Επιπλέον, ο ITF ενεπλάκη σε μεγάλο βαθμό στις συζητήσεις που οδήγησαν στην υιοθέτηση του Κώδικα: IMO's International Ship and Port Facility Security Code (2004). Χάρη, έστω μερικώς, της παρέμβασης του ITF, ο νέος κώδικας περιέχει μία ξεκάθαρη οδηγία για την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών των ναυτεργατών, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των συνδικάτων<sup>190</sup>.

---

<sup>189</sup> ITF Seafarers' Section

<sup>190</sup> ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004

## **Η βιομηχανική εκστρατεία**

Η βιομηχανική εκστρατεία του ITF για να προστατεύσει και να βελτιώσει τις συνθήκες της απασχόλησης των ναυτικών διευθύνεται από το Τμήμα των Ειδικών Ναυτικών του ITF (**Special Seafarers' Department**). Επιτηρείται από τη Επιτροπή Δίκαιων Πρακτικών (**Fair Practices Committee**), η οποία αποτελείται από τα συνδικάτα των ναυτικών και τις ενώσεις που περιλαμβάνονται στον ITF. Το ειδικό προσωπικό του SSD συντονίζει και παρέχει τις πληροφορίες και τις υπηρεσίες στους επιθεωρητές και τους συντονιστές του ITF σε όλο τον κόσμο. Βοήθεια δίνεται επίσης στις συμβεβλημένες ενώσεις και στους ναυτικούς στους οποίους οι υπηρεσίες των εμπορικών συνδικάτων δεν είναι διαθέσιμες. Το SSD είναι επίσης αρμόδιο για την έκδοση και τον έλεγχο των εγκεκριμένων συμφωνιών από τον ITF για τα σκάφη σημαίων ευκαιρίας.

Η βιομηχανική εκστρατεία παράγει το εισόδημα για τον οργανισμό: **Seafarers' International Assistance**, το Ταμείο Πρόνοιας και Προστασίας (**Welfare and Protection Fund**), του οποίου οι απολογισμοί δημοσιεύονται στην ετήσια έκθεση του ITF «Campaign against flags of convenience and substandard shipping».

## **Οι Επιθεωρήσεις του ITF**

Σε συνεργασία με τις ενώσεις των ναυτικών, ο ITF διατηρεί ένα Δίκτυο Επιθεωρητών σε όλους τους σημαντικούς λιμένες παγκοσμίως. Το 2004 υπήρξαν 131

Επιθεωρητές και Συντονιστές, σε 43 χώρες<sup>191</sup>. Οι επιθεωρητές του ITF<sup>192</sup> επισκέπτονται τα σκάφη για να διασφαλίσουν ότι τα σκάφη είναι αξιόπλοα και ότι τα πληρώματα καλύπτονται με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Η Επιθεώρηση συνεργάζεται στενά με τις τοπικές αρχές του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων και συμβουλεύει τις Λιμενικές αρχές για οποιαδήποτε ανεπάρκεια στα σκάφη που έχουν επιθεωρηθεί. Το 2004 οι επιθεωρητές του ITF ανέλαβαν συνολικά 9.532 επιθεωρήσεις σκαφών, έναντι 9.104 επιθεωρήσεων το 2003 και 8.886 το 2002. Τα σκάφη σημαίων ευκαιρίας που επιθεωρήθηκαν έφτασαν τον αριθμό των 7.913 επιθεωρήσεων το 2004 (έναντι 7.451 το 2003).

### **Οι Συμφωνίες**

Ο συνολικός αριθμός συλλογικών συμβάσεων εργασίας που υπογράφηκαν από τον ITF για τα πληρώματα των σκαφών που είναι κάτω από σημαίες ευκαιρίας ανήλθε σε 6.811 το 2004, εν αντιθέση με τις 6.633 συμφωνίες του 2003 και τις 6.577 του 2002. Στο σύνολο, 1.285 νέες συμφωνίες υπεγράφησαν σε 2004, έναντι των 1.035 το 2003, Ο αριθμός ναυτικών που καλύφθηκαν με τις συμφωνίες του ITF το 2004 ήταν 187.218 (έναντι των 178.466 το 2003) και ο αριθμός σκαφών ήταν 8.171 (έναντι των 7.886 το 2003)<sup>193</sup>.

### **Συμφωνίες ITF και πιστοποιητικά**

---

<sup>191</sup> ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004

<sup>192</sup> ITF Inspectors

<sup>193</sup> ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004

Οι θυγατρικές ενώσεις του ITF έχουν αναπτύξει ένα σύνολο πολιτικών που επιδιώκουν να καθιερώσουν τα κατώτατα αποδεκτά επίπεδα που εφαρμόζονται στους ναυτεργάτες που εργάζονται σε σκάφη Σημαιών Ευκαιρίας. Οι πολιτικές αυτές αποτελούν τη βάση μιας τυποποιημένης συλλογικής σύμβασης εργασίας του ITF και θέτουν τις αμοιβές και τις συνθήκες εργασίας για όλο το πλήρωμα, ανεξάρτητα από την υπηκοότητα. Αυτή είναι η μόνη συμφωνία που είναι εξορισμού διαθέσιμη στους πλοιοκτήτες. Ο ITF εγκρίνει επίσης τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας TCC (συνολικό κόστος πληρωμάτων), γνωστές ως συμφωνίες IBF TCC, όταν συνάπτονται με τους εργοδότες που αντιπροσωπεύονται στο International Bargaining Forum, και που λαμβάνουν υπόψη τους, παράγοντες όπως οι κοινωνικές παροχές που είναι διαθέσιμες στους ναυτικούς στην χώρα τους καθορίζοντας την πραγματική συνολική αξία των μισθών τους. Όλα τα σκάφη Σημαιών Ευκαιρίας που καλύπτονται με μια αποδεκτή από τον ITF συμφωνία, προμηθεύονται ένα Μπλε Πιστοποιητικό, ή ένα Πράσινο Πιστοποιητικό<sup>194</sup> στην περίπτωση των συμφωνιών IBF, και δηλώνουν την αποδοχή του ITF σχετικά με τις αμοιβές και τις συνθήκες εργασίας των ναυτεργατών. Το ένα τέταρτο όλων των σκαφών Σημαιών Ευκαιρίας καλύπτεται από συμφωνίες του ITF, δίνοντας κατά συνέπεια άμεση προστασία σε πάνω από 90.000 ναυτικούς<sup>195</sup>.

---

<sup>194</sup> Blue Certificate, Green Certificate

<sup>195</sup> ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping / \* Ορίζει τις Σημαίες Ενκαιρίας. (1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2004)

**Οι 50 κυριότερες Σημαίες του Παγκόσμιου Στόλου**

		No. ships (over 100gt)	Gross tonnage (millions)	Annual % increase	Average in gt age
1	Panama*	6,302	125.7	0.8	17
2	Liberia*	1,553	52.4	4.0	12
3	Bahamas*	1,297	34.7	-3.1	15
4	Greece	1,558	32.2	11.8	22
5	Malta*	1,301	25.1	-30.9	18
6	Singapore	1,761	23.2	10.0	11
7	Cyprus*	1,198	22.1	-3.9	16
8	Hong Kong	901	20.5	26.5	12
9	China	3,376	18.4	6.4	22
10	Marshall Islands*	515	17.6	19.7	12
11	Norway NIS 2nd Register	705	17.0	-7.6	16
12	Japan	7,151	13.6	-2.2	13
13	United Kingdom	1,594	10.8	35.0	20
14	Russia	4,95	10.4	0.0	23
15	United States	6,144	10.3	0.0	24
16	Italy	1,504	10.2	6.3	22
17	Denmark, DIS 2nd Register	425	7.2	1.4	17
18	India	1,028	7.0	14.8	18
19	South Korea	2,604	6.7	-4.3	23
20	Isle of Man	302	6.4	-	10
21	St Vincent & the Grenadines*	1,219	6.3	-4.6	24
22	Germany	782	6.1	-6.2	22
23	Antigua & Barbuda*	950	6.0	17.7	12
24	Malaysia	972	5.7	5.6	17
25	Netherlands	1,313	5.7	0.0	16
26	Philippines	1,703	5.1	-3.8	26
27	Turkey	1,113	4.9	-14.0	25
28	Iran	382	4.8	17.1	20
29	Bermuda*	106	4.8	0.0	16
30	Indonesia	2,7	3.8	2.7	25
31	Sweden	581	3.6	12.5	30
32	Norway	1,548	3.5	-7.9	27
33	Taiwan	637	3.5	-18.6	23
34	French Antarctic Territory	116	3.3	10.0	8
35	Brazil	482	3.3	-5.7	24

36	Canada	916	2.8	0.0	29
37	Thailand	671	2.3	21.1	24
38	Kuwait	208	2.3	0.0	23
39	Australia	643	1.9	0.0	21
40	Vanuatu*	352	1.6	14.3	17
41	Belize*	1,04	1.5	0.0	23
42	Finland	280	1.4	-6.7	31
43	Ukraine	829	1.4	7.7	24
44	Saudi Arabia	285	1.4	-6.7	22
45	France	561	1.4	0.0	21
46	Egypt	346	1.1	-15.4	25
47	Mexico	654	1.0	11.1	25
48	Algeria	137	0.9	0.0	24
49	Honduras*	1,143	0.8	-11.1	30
50	Bulgaria	151	0.7	-22.2	28

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping / \* Ορίζει τις Σημαίες Ευκαιρίας. (1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2004)

### Η πραγματική εθνικότητα των μεγαλύτερων στόλων Σημαιών Ευκαιρίας (dwt)

		Panama	Liberia	Bahamas	Malta	Cyprus	Bermuda
1	Greece	22,25	9,703	8,172	27,641	21,5	506
2	Japan	82,795	4,863	1,645	105	18,262	0
3	Norway	2,622	5,442	9,248	582	7	58
4	Germany	947	17,175	773	907	5,453	22
5	China	8,736	2,872	222	248	216	0
6	United States	2,566	5,792	9,896	533	10	171
7	Hong	8,631	1,863	284	0	37	593
8	Korea	15,072	539	17	11	98	0
9	Singapore	2,15	4,177	799	210	30	0
10	Taiwan	11,695	1,847	0	220	0	0
11	United Kingdom	612	742	1,275	73	530	2,602
12	Russia	35	5,429	13	1,083	1,215	0
13	Denmark	416	276	555	13	0	0
14	Italy	58	898	345	599	5	0
15	India	181	507	107	0	106	0
16	Saudi Arabia	94	7,077	2,975	0	0	0
17	Malaysia	160	0	82	0	0	0
18	Iran	0	0	0	273	225	0
19	Turkey	52	141	63	1,254	0	0
20	Switzerland	5,204	373	106	852	102	3
21	Netherlands	296	130	1,947	34	219	273
22	Belgium	574	793	178	127	9	0
23	Canada	15	266	374	31	314	499
24	Sweden	20	1,024	681	8	30	5,761
25	Philippines	278	0	0	0	31	0
26	Brazil	562	763	0	0	0	0
27	France	277	92	634	0	26	7
28	Spain	301	95	683	0	125	0
29	Indonesia	556	79	82	26	0	0
30	Cyprus	636	96	522	55	1,062	0
31	Monaco	648	508	669	163	0	0
32	Australia	166	418	191	64	0	134
33	Thailand	50	0	17	0	0	0
34	Ukraine	60	105	0	437	27	0



35	Others	18,15	8,002	5,199	5,65	3,627	1,042
36	Total	186,86	82,085	47,75	40,998	35,332	6,488

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Lloyd's Register (1η Ιανουαρίου 2004)

#### 5.4 IMO και ILO

Ο ITF αντιπροσωπεύεται σε πολλούς οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένου και του IMO και του ILO. Οι τελευταίοι έχουν πολλές φορές καταφερθεί ενάντια στο φαινόμενο των Σημαιών Ευκαιρίας και της Υποβαθμισμένης Ναυτιλίας, και είναι μέσα στους στόχους τους η συρρίκνωση αυτού του φαινομένου.

Το 2004 ο ITF είχε λάβει μέρος στις διαπραγματεύσεις που στόχευαν στην παραγωγή μιας ενιαίας σύμβασης του ILO που παγιώνει περισσότερες από 60 ναυτιλιακές συμβάσεις εργασίας.

Επιπλέον, ο ITF ενεπλάκη σε μεγάλο βαθμό στις συζητήσεις που οδήγησαν στην υιοθέτηση του Κώδικα: IMO's International Ship and Port Facility Security Code (2004). Χάρη, έστω μερικώς, της παρέμβασης του ITF, ο νέος κώδικας περιέχει μία ξεκάθαρη οδηγία για την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών των ναυτεργατών, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των συνδικάτων<sup>196</sup>.

Βέβαια πρέπει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι οι σημαίες ευκαιρίας δεν πρέπει να θεωρούνται ως οι μοναδικοί υπεύθυνοι για τα ατυχήματα, τελευταία δε παρατηρείται μία στροφή των σημαιών ευκαιρίας σε ποιοτική αναβάθμιση, με ολοένα και πιο σύγχρονα πλοία να εγγράφονται σε αυτές, με σκοπό να αναστρέψουν την μέχρι πρότινος κακή τους φήμη. Πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι πολλές σημαίες ευκαιρίας

---

<sup>196</sup> ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004

έχουν επικυρώσει τις περισσότερες συμβάσεις του IMO και ILO που σχετίζονται με την ασφάλεια στην θάλασσα.

## Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup>

### Πως ανταποκρίνεται το Ελληνικό Νηολόγιο στο σύγχρονο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον

---

Ο Ελληνόκτητος στόλος διατηρεί ακόμη την πρώτη θέση παγκοσμίως.<sup>197</sup> Κατάφερε να κρατηθεί σε αυτήν παρά το γεγονός ότι είχε μικρή υποχώρηση εντός τους 2006 (από τον Μάρτιο του 2005 μέχρι τον Μάρτιο του 2006).

Δύο είναι τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την προσεκτική μελέτη των στατιστικών στοιχείων της ετήσιας έρευνας του Lloyd's Register Of Shipping και της έκθεσης της GSCC<sup>198</sup>. Το πρώτο είναι ότι ο ελληνόκτητος στόλος εμφανίζει μια σταθερά μείωση τα τελευταία χρόνια, όσον αφορά στο μερίδιο που κατέχει παγκοσμίως. Το δεύτερο συμπέρασμα είναι η με μεγαλύτερο ρυθμό μείωση των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Με τα επίσημα στοιχεία του Committee, ο ελληνόκτητος στόλος τον Μάρτιο του 2006 αποτελείται από 3.397 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 190.050.534 dwt και 113.603.803 gt.<sup>199</sup> συμπεριλαμβανομένων και 364 πλοίων (15.589.362 gt.) που είναι υπό ναυπήγηση. Αυτό αντιπροσωπεύει το 16,1% του

---

<sup>197</sup> Ελέγχει το 16,1% σε χωρητικότητα (dwt), του παγκόσμιου στόλου παρουσιάζοντας αύξηση 4,1% σε σχέση με το 2004.

<sup>198</sup> Greek Shipping Cooperation Committee (Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου), Ναυτιλιακός οργανισμός που εδρεύει στο Λονδίνο και επιλαμβάνεται θέματα που αφορούν πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας.

<sup>199</sup> Έναντι 3.338 πλοίων, 182.540.868 dwt και 109.377.819 gt, τον Μάρτιο του 2005, που την δεδομένη περίοδο αφορούσαν το 16,5% του παγκόσμιου στόλου. Ωστόσο κατά την διάρκεια του 2004, το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου (σε dwt) ανερχόταν σε 18%.

παγκόσμιου στόλου, ενώ όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων το μερίδιο των Ελλήνων πλοιοκτητών ανέρχεται σε 8,4%<sup>200</sup>. Αξίζει να επισημανθεί ότι ο στόλος αυξήθηκε κατά 59 πλοία (1,76%), 7.517.666 dwt (4,11%) και 4.225.984 gt (3,86%)<sup>201</sup>.

Έτσι, παρά το γεγονός ότι ο στόλος που ελέγχουν τα ελληνικά συμφέροντα εξακολουθεί να αναπτύσσεται, ο ρυθμός έχει υποχωρήσει έναντι των προηγούμενων ετών, εξέλιξη που σύμφωνα με την GSCC δεν αποκλείεται να συνεχιστεί. Καθώς σύμφωνα με το σύνολο των νέων παραγγελιών παγκοσμίως, τα ελληνικών συμφερόντων πλοία αποτελούν το 7,2% του συνόλου σε αριθμό πλοίων, το 11,2% του συνολικού dwt και το 9,3% του συνολικού gt, έναντι 7,8% του συνολικού αριθμού πλοίων, 12,2% του συνολικού dwt και 10,2% του συνολικού gt το 2005.

Ναυτιλιακοί παρατηρητές τονίζουν ότι είναι ανησυχητικό το γεγονός ότι τα υπό ελληνική σημαία πλοία το ίδιο διάστημα μειώθηκαν συνολικά κατά 59 και ανέρχονται σε 910, συμπεριλαμβανομένων και των 151 υπό παραγγελία, έναντι 969 το 2005. Αξίζει όμως να επισημανθεί ότι η μείωση είναι μεγαλύτερη εάν εκφρασθεί σε χωρητικότητα (11,22%) και σε καθαρό βάρος (10,14%). Συνεπώς ελληνική σημαία φέρει το 32% του ελληνόκτητου στόλου ενώ ακολουθούν η σημαία του Παναμά με 14%, της Μάλτας με 13%, ενώ η Λιβερία και η Κύπρος μοιράζονται από 10%, οι Μπαχάμες με 7%, όπως

---

<sup>200</sup> Έναντι 8,7% το 2005

<sup>201</sup> ΚΕΡΔΟΣ Εκδοτική Α.Ε., [www.kerdos.gr](http://www.kerdos.gr), «Παρά την κάμψη παραμένει πρώτος ο ελληνόκτητος στόλος», 23/5/2005

και τα Νησιά Μάρσαλ, ενώ το υπόλοιπο 7% σε νηολόγια άλλων χωρών<sup>202</sup>. Μόνο το ένα στα τέσσερα πλοία από τα 3.397, που βρίσκονται υπό ελληνική διαχείριση φέρει την ελληνική σημαία ως αποτέλεσμα.



Πηγή: Η Καθημερινή, «Η ελληνική ναυτιλία του σήμερα», 28/09/2006

Ο ελληνόκτητος στόλος ταξιδεύει κάτω από 51 διαφορετικές σημαίες χωρών. Από τα στοιχεία προκύπτει ότι ωφελημένες το 2006 σε σύγκριση με το 2005 ήταν χώρες όπως η **Λιβερία** (92 πλοία επιπλέον), τα **Marshall Islands** (+92), οι **Μπαχάμες** (+43 πλοία) ενώ χαμένες ήταν η **Ελλάδα** (-59 πλοία) η **Κύπρος** (-54), η **Μάλτα** (-45),

<sup>202</sup> Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, «Η ελληνική ναυτιλία του σήμερα», Ν. Μπαρδούνιας, 28/09/2006, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

κ.ά. Ωστόσο, η ελληνική σημαία εξακολουθεί να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό ελληνικών πλοίων, δηλαδή 910 πλοία, (59.563.590 dwt) με τον Παναμά να ακολουθεί με 560 πλοία, τη Μάλτα στη συνέχεια με 502 πλοία κ.ά.<sup>203</sup>. Γεγονός πάντως παραμένει ότι ο ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει να αναπτύσσεται, έστω και με μικρότερο ρυθμό έναντι των προηγούμενων ετών<sup>204</sup>.

Η πρόσφατη είδηση της αναβάθμισης στην Λευκή λίστα του Paris MOU του νηολογίου της Κύπρου και της Μάλτας έχει θορυβήσει πολλούς ναυτιλιακούς παρατηρητές οι οποίοι ανησυχούν για το ότι αυτό είναι το «τέλος εποχής για το εθνικό νηολόγιο»<sup>205</sup>. Οι δύο αυτές σημαίες έχουν καταστεί ευθέως ανταγωνιστικές προς την ελληνική και συγκεντρώνουν ένα εξαιρετικά μεγάλο αριθμό πλοίων ελληνικών συμφερόντων. Η υπόθεση αυτή της αναβάθμισης έχει πυροδοτήσει συζητήσεις για την πορεία του Ελληνικού – εθνικού – νηολογίου, λόγω του ότι η αναβάθμιση αφορά στα κατεξοχήν δύο ανταγωνιστικά προς το ελληνικό, νηολόγια. Πολλοί είναι οι ναυτιλιακοί παράγοντες που τονίζουν ότι η λήψη μέτρων για την ενδυνάμωση της

---

<sup>203</sup> ΚΕΡΔΟΣ Εκδοτική Α.Ε., [www.kerdos.gr](http://www.kerdos.gr), «Παρά την κάμψη παραμένει πρώτος ο ελληνόκτητος στόλος», 23/5/2005

<sup>204</sup> Πάντως οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να επενδύουν σε διαφορετικής κατηγορίας και σύγχρονης τεχνολογίας πλοία. Έτσι το 2006 παρατηρείται σημαντική αύξηση του στόλου των δεξαμενοπλοίων (κατά 34 πλοία). Επισημαίνεται ότι ο ελληνόκτητος στόλος είναι πρώτη δύναμη στον κόσμο στα δεξαμενόπλοια, καθώς αποτελεί το 24,1% του παγκοσμίου στόλου. Εξάλλου σημαντικά αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς χημικών (κατά 44 πλοία), των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (κατά 32), ενώ στις μόνες κατηγορίες που εμφανίζεται μείωση είναι σε ορισμένους τύπους πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου (μειώθηκαν κατά 67) και στα επιβατηγά (μειώθηκαν κατά 11)

<sup>205</sup> ΤΟ ΘΕΜΑ, «Τέλος εποχής για το εθνικό νηολόγιο», 17/5/2006. [www.pathfinder/shipping/dsosi/topic\\_id159](http://www.pathfinder/shipping/dsosi/topic_id159)

ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου είναι επιβεβλημένη. Αρκετοί είναι και αυτοί που θεωρούν ότι δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ Ελληνικής και Κυπριακής σημαίας. Υποστηρίζουν ότι συμβαίνει μάλλον το αντίθετο, δηλαδή η Κυπριακή σημαία αποτελεί το φυσιολογικό συμπλήρωμα της Ελληνικής. Ο εφοπλιστής που αποφασίζει να εγκαταλείψει την Ελληνική σημαία θα το πράξει ακόμα και εάν δεν υπήρχε η Κυπριακή σημαία. Η ύπαρξη της Κυπριακής σημαίας λειτουργεί σαν φυσιολογική διέξοδος για εκείνους που υπό διαφορετικές συνθήκες θα έγραφαν τα πλοία τους στον Παναμά, Μάλτα ή αλλού.

Κύριο πρόβλημα του ελληνικού εμπορικού στόλου ήταν η μεγάλη ηλικία των πλοίων του. Ο ανταγωνισμός και οι σύγχρονες οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις οδήγησε τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αλλάξουν πλεύση και να αρχίσουν την ανανέωση του στόλου. Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας θετικό αποτέλεσμα τόσο σε αριθμό πλοίων, όσο και σε ολική χωρητικότητα παρουσίασε η εξέλιξη του ισοζυγίου εγγραφών - διαγραφών ποντοπόρων πλοίων, κατά το χρονικό διάστημα από 01/08/2005 μέχρι 31/07/2006<sup>206</sup>.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφέντων κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα πλοίων ήταν τα 4 έτη, που συγκρινόμενος με τον μέσο όρο ηλικίας των διαγραφέντων κατά την αντίστοιχη περίοδο πλοίων, ο οποίος ήταν τα

---

<sup>206</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, YEN: «Αυξημένος ο αριθμός πλοίων υπό ελληνική σημαία το τελευταίο δωδεκάμηνο», Θεόδωρος Κουμέλης, 24/08/2006



21 έτη, καταδεικνύει τη σαφή τάση ανανέωσης του Ελληνικού εμπορικού στόλου<sup>207</sup>. Ειδικότερα, κατά την πιο πάνω περίοδο, ενεγράφησαν στο Ελληνικό νηολόγιο πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.182.646 κόρων και διεγράφησαν πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.799.097 κόρων. Αυτό διαφαίνεται και μέσα από τα στατιστικά στοιχεία του Lloyd's Register Of Shipping και της έκθεσης της GSCC, δηλαδή ότι θετική εξέλιξη εντοπίζεται όσον αφορά την μείωση της ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, μιας και πλέον η μέση ηλικία των πλοίων διαμορφώνεται σε 15,3 έτη, έναντι 15,9 ετών πριν από 12 μήνες και 20,3 ετών το 2000<sup>208</sup>. Σημειώνεται ότι ο μέσος όρος του παγκόσμιου στόλου διαμορφώνεται πλέον σε 14,9 έτη. Από τα στοιχεία αυτά, είναι προφανές ότι η διαδικασία ανανέωσης του στόλου συνεχίζεται, παρά το γεγονός ότι αρκετοί πλοιοκτήτες διστάζουν να αποσύρουν τα παλιότερα πλοία, μιας και σε ορισμένες περιπτώσεις επιτυγχάνονται υψηλές τιμές ναύλωσης, λόγω μεγάλης ζήτησης.

Η συνολική χωρητικότητα του στόλου μας από 31.318.463 κόρους ολικής χωρητικότητας, την 01/08/2005, ανήλθε σε 32.708.174 την 31/07/2006, σημειώνοντας αύξηση κατά 1.389.711 κοχ.

Σε υψηλά επίπεδα εξάλλου, διατηρήθηκε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που εισέρρευσε στη χώρα μας, κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους 2006, παρά τις διακυμάνσεις στην Παγκόσμια ναυλαγορά. Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της

---

<sup>207</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, YEN: «Αυξημένος ο αριθμός πλοίων υπό ελληνική σημαία το τελευταίο δωδεκάμηνο», Θεόδωρος Κουμέλης, 24/08/2006

<sup>208</sup> Η ναυπηγική δραστηριότητα και οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων, έχουν ως στόχο την μείωση του μέσου όρου ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου σε 11,7 έτη.

Τράπεζας της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας, κατά το εξάμηνο Ιανουαρίου - Ιουνίου 2006 ανήλθε σε 6.993,1 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 7.075 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου 2005<sup>209</sup>.

Οι εξαιρετικά θετικές συνέπειες της ελληνικής ναυτιλίας για την χώρα μας, έχουν επανειλημμένα αναλυθεί και αναγνωρισθεί<sup>210</sup>. Αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι πόσο βασικός είναι ο ρόλος του εθνικού νηολογίου και της εθνικής εκπαίδευσης για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας. Είναι απόλυτα αναγκαίο ένα μεγάλο ελληνικό νηολόγιο. Είναι βασική προϋπόθεση για την δημιουργία των νέων αξιωματικών, οι οποίοι εκπαιδεύονται πάνω στα υπό ελληνική σημαία πλοία και ο οποίοι θα επανδρώσουν όχι μόνο τον ελληνικό στόλο αλλά και το φάσμα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>211</sup>. Πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι εάν δεν υπάρχει ένας ικανός αριθμός Ελλήνων αξιωματικών να επανδρώσουν τον ελληνικό στόλο και τις εταιρίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τότε θα προκύψει ένα σοβαρό πρόβλημα. Ο Γ.Ε. Εμπειρικός αναφέρει σε σχετικό άρθρο ότι: «Έχουμε το παράδειγμα προς αποφυγή, των περισσότερων κρατών της Δυτικής Ευρώπης, που είχαν μεγάλες παραδοσιακές ναυτιλίες και τις έχασαν. Το ίδιο σοβαρό πρόβλημα αντιμετωπίζει σήμερα και η

---

<sup>209</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας,ΥΕΝ: «Αυξημένος ο αριθμός πλοίων υπό ελληνική σημαία το τελευταίο δωδεκάμηνο», Θεόδωρος Κουμέλης, 24/08/2006

<sup>210</sup> Η συνολική αξία της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας εκτιμάται στα 40 δις δολάρια, περίπου, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι για την διαχείριση του στόλου δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα περισσότερες από 1000 ναυτιλιακές εταιρείες στις οποίες απασχολούνται πάνω από 11 χιλιάδες άτομα, στην συντριπτική τους πλειοψηφία Έλληνες. Το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων δημιουργεί στην Ελλάδα περίπου 200 χιλιάδες θέσεις εργασίας εκ των οποίων οι 50 χιλιάδες αφορούν ναυτικούς.

<sup>211</sup> Περιοδικό Εξπρές (Έκδοση για Ποσειδώνια, Ιούνιος 2004), Εμπειρικός, Γ.Ε., «Η αύξηση του εθνικού νηολογίου στόχος ανάπτυξης και ευημερίας»

Νορβηγία, όπου η μεγαλύτερή της εταιρία προβλέπει ότι θα αναγκασθεί να εγκαταλείψει την Νορβηγία εντός της προσεχούς δεκαετίας, επειδή δεν θα υπάρχουν πλέον Νορβηγοί αξιωματικοί. Είναι, προφανώς, λοιπόν η ανάγκη και η σπουδαιότητα για την χώρα μας να υπάρχει ένας μεγάλος στόλος υπό ελληνική σημαία, για να δημιουργήσει τους νέους Έλληνες αξιωματικούς...θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα που θα προσελκύσουν τα ελληνικά πλοία στο εθνικό νηολόγιο, δίδοντας προτεραιότητα και ιδιαίτερη προσοχή στα θεμελιώδη, που είναι η προαγωγή της ανταγωνιστικότητας του υπό Ελληνική σημαία πλοίου και η επιτυχής υποστήριξη των ελληνικών θέσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τον IMO και τους άλλους διεθνείς οργανισμούς.».

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί χωρίς αμφιβολία έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Η Ελληνική ναυτιλία παράλληλα παρουσιάζει δύο βασικά αδύνατα σημεία όσον αφορά την συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία.

Το πρώτο είναι ότι ο μειώνεται ολοένα και περισσότερο ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών υπό την πίεση του μισθολογικού μειονεκτήματος έναντι πληρωμάτων προερχόμενα από μέρη όπως οι Φιλιππίνες, η Ανατολική Ευρώπη και η Ινδία<sup>212</sup>. Ενδεικτικό είναι ότι το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στο συνολικό πλήρωμα των πλοίων με NAT περιορίστηκε στο 57% το 2004 από 85% το 1986<sup>213</sup>.

---

<sup>212</sup> Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, «Ελληνική ναυτιλία εκσυγχρονίζεται», Δ. Νικόγλου, 28/09/2006, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

<sup>213</sup> Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, «Ελληνική ναυτιλία εκσυγχρονίζεται», Δ. Νικόγλου, 28/09/2006, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

Το δεύτερο είναι ότι το εθνικό νηολόγιο ολοένα μειώνεται λόγω της ανταγωνιστικότητας των σημαίων ευκολίας που προσελκύουν περισσότερα πλοία στα νηολόγια τους, διότι προσφέρουν ευνοϊκότερες συνθήκες και πιο χαλαρούς κανονισμούς όσον αφορά την υποχρεωτική ποσόστωση Ελλήνων ναυτικών. Το 1996 το ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν στο 42%, το 2006 το ποσοστό αυτό αγγίζει το 32%.

Το τελευταίο διάστημα και η Ελληνική Κυβέρνηση δέχεται κάποιες πιέσεις από πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, ώστε να ληφθούν κάποια μέτρα που θα καταστήσουν στο ελληνικό νηολόγιο ελκυστικότερο. Υποστηρίζουν ότι το ελληνικό νηολόγιο για να γίνει ελκυστικό, πρέπει να γίνει αρχικά ανταγωνιστικό. Όπως αναλύθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια τα τελευταία χρόνια πολλές Ευρωπαϊκές κυβερνήσεις έχουν λάβει σειρά μέτρων προκειμένου να μειώσουν το κόστος λειτουργίας των πλοίων υπό τις εθνικές τους σημαίες ή υπό τα δεύτερα διεθνή και παράλληλα νηολόγια που ιδρύουν, στην προσπάθειά τους να καταστήσουν τα νηολόγια τους ελκυστικά. Πολλά από αυτά τα μέτρα είναι νόμιμα διότι έχουν ληφθεί βάσει των κατευθυντήριων οδηγιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Είναι αρκετοί οι ναυτιλιακοί παράγοντες στην χώρα μας που θεωρούν ότι είναι προφανές ότι στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να κινηθεί και η ελληνική κυβέρνηση. Παράλληλα όμως θα πρέπει να ληφθούν μέτρα και για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης για την βελτίωση της ποιότητας και των αξιωματικών που αποφοιτούν από τις σχολές Εμπορικού Ναυτικού, διότι όπως αναφέρει ο πρόεδρος της

Ελληνικής Ενώσεως Εφοπλιστών, κ. Νίκος Ευθυμίου: «..σαν παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα, μας ενδιαφέρει και η ποιότητα των Ελλήνων αξιωματικών και επομένως η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης περιλαμβάνεται στις προσδοκίες μας. Μην ξεχνάτε ότι αν και ζητούμε μείωση του υποχρεωτικού αριθμού επανδρώσεως με Έλληνες ναυτικούς, ο Έλληνας πλοιοκτήτες προτιμά να εμπιστεύεται το πλοίο του στα χέρια ικανών Ελλήνων αξιωματικών, οι οποίοι θα συνεχίσουν να βρίσκουν εργασία, αφού θεωρείται βέβαιο ότι ένα ανταγωνιστικό ελληνικό νηολόγιο θα προσελκύσει περισσότερα πλοία.»<sup>214</sup>.

---

<sup>214</sup> Περιοδικό: Logistics and Management Εκδ. Τεχνεκδοτική, Τεύχος Οκτωβρίου 2006

## Συμπεράσματα

---

Η Ναυτιλία είναι ένας σύνθετο επιχειρηματικός – οικονομικός κλάδος πολύ σημαντικός καθώς προσφέρει φθηνότερη μεταφορά για μεγαλύτερες ποσότητες και αποστάσεις, ένα πλεονέκτημα που τα άλλα μέσα μεταφοράς δεν διαθέτουν. Η ναυτιλία υπήρξε πάντοτε χώρος εργασίας υψηλού κινδύνου για αυτούς που βρίσκονται εν πλω αλλά και για τους επενδυτές.

Τα τελευταία χρόνια υπόκειται σε όλο και μεγαλύτερο έλεγχο, κυρίως εξαιτίας των καταστροφικών ατυχημάτων που έχουν σημειωθεί, τα οποία έχουν προκαλέσει ανεπανόρθωτες φυσικές καταστροφές, απώλεια ανθρώπινης ζωής, αλλά και καταστροφή περιουσιών και επενδύσεων. Σε αυτές τις περιπτώσεις κατηγορήθηκαν τα ίδια τα πλοία, τα οποία είναι στην συντριπτική τους πλειοψηφία υποβαθμισμένου επιπέδου πλοία εγγεγραμμένα σε ανοικτά νηολόγια (Σημαίες ευκολίας). Αυτή είναι και η αφορμή που οι σημαίες ευκολίας έχουν επί σειρά ετών αποτελέσει τον στόχο των επικρίσεων των κυβερνήσεων και της ITF, οι αιτίες βέβαια είναι ακόμη περισσότερες και πολυδιάστατες.

Πολλοί είναι οι πλοιοκτήτες που εγκαταλείπουν το εθνικό τους νηολόγιο σε μία προσπάθεια να ανταπεξέλθουν στην παγκόσμια αγορά και να γίνουν ανταγωνιστικότεροι. Οι κυβερνήσεις με την σειρά τους αντιμετωπίζουν σοβαρά

προβλήματα εξαιτίας αυτού του φαινομένου του flagging out και στην δική τους προσπάθεια να το περιορίσουν, δημιούργησαν και δημιουργούν νηολόγια ειδικού τύπου παράλληλα με τα εθνικά τους νηολόγια ώστε να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες.

Συνεπώς, θα πρέπει να γίνουν αντιληπτοί οι λόγοι για τους οποίους οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να εγκαταλείψουν τα εθνικά τους νηολόγια και να εγγράψουν τα πλοία τους σε νηολόγια άλλων χωρών, τα επονομαζόμενα ανοιχτά νηολόγια ή νηολόγια ευκαιρίας. Είναι προφανές ότι η κινητήρια δύναμη αυτού του φαινομένου είναι η επιθυμία των πλοιοκτητών να αντιμετωπίσουν τον συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος πολλές φορές είναι καταστροφικός για τα οικονομικά τους συμφέροντα. Η εκμετάλλευση της δυνατότητας που τους προσφέρεται μέσω των σημαιών ευκαιρίας είναι ίσως πολλές φορές, ο μόνος τρόπος για να αποφύγουν την οικονομική καταστροφή. Κατά συνέπεια, η λύση θα πρέπει να αναζητηθεί στην επιβολή των απαραίτητων διεθνών ρυθμίσεων και προδιαγραφών που θα διασφαλίσουν ίσους όρους ανταγωνισμού σε όλους τους εμπλεκόμενους στο θαλάσσιο εμπόριο, το οποίο ως εκ της φύσεως του είναι διεθνές<sup>215</sup>.

Η μείωση των τιμών των ναύλων επέφερε αύξηση του ανταγωνισμού καθώς ο κλάδος την ναυτιλίας είναι διεθνής, τούτο σε συνδυασμό με την ανάγκη για μείωση των γενικών εξόδων προκάλεσε την ανάγκη για παράταση της χρήσης των πλοίων, αλλά και

---

<sup>215</sup> Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 1999 – 2004, Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, (10/07/2001), Σχέδιο Γνωμοδότησης σχετικά με το ρόλο των σημαιών ευκαιρίας στον τομέα της αλιείας (2000/2302 (INI)) Συντάκτης γνωμοδότησης: Carlos Ripoll i Martínez Bedoya

στην μη τήρηση των απαραίτητων συντηρήσεων των πλοίων, δηλαδή οδήγησε ουσιαστική στην υποβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας. Παράλληλα η Ναυτιλία επιφέρει τεράστια κέρδη στις επιχειρήσεις, ο κλάδος ολοένα και εξελίσσεται και νέα πρόσωπα και καταστάσεις εμφανίζονται φέρνοντας νέα ήθη και συμπεριφορές, πότε προς το καλύτερο και πότε όχι. Για τον περιορισμό των σημαίων ευκολίας καθώς και για την επίλυση του προβλήματος των υποβαθμισμένων πλοίων οι Δυτικές κυρίως κυβερνήσεις επέβαλλαν σειρά κανονισμών μέσω Διεθνών Συμβάσεων. Η στάση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι δυναμική καθώς έχει άμεσο ενδιαφέρον για την ναυτιλία, στρατηγικής και οικονομικής φύσης. Πολλά από αυτά τα λεγόμενα ανοιχτά νηολόγια μέσα σε αυτό το θεσμικό πλαίσιο καταβάλλουν προσπάθειες ποιοτικής αναβάθμισης, με σκοπό να γίνουν ανταγωνιστικότερα μεταξύ τους αλλά και λόγω του ότι πρέπει να συμμορφωθούν με βάση κάποιους κανονισμούς.

Το φαινόμενο των σημαίων ευκολίας, των ανοικτών νηολογίων και κατ' επέκταση των παράλληλων και διεθνών νηολογίων, θα συνεχίσει να υπάρχει εφόσον υπάρχουν «οπαδοί» πρόθυμοι να καταφύγουν σε αυτές με κίνητρα τα οικονομικά οφέλη, ιδιαίτερα τώρα που διαγράφεται και ποιοτική αναβάθμισή τους.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

---

### ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα πλοία και τα νηολόγια δεν είναι οι μόνοι σημαντικοί συμμετέχοντες στην παγκόσμια ναυτιλία. Υπάρχουν διάφορες άλλες οντότητες και οργανώσεις που διαδραματίζουν έναν ενεργό ρόλο:

- **Classification Societies - Νηογνώμονες**

Είναι οργανισμοί που θέτουν και εφαρμόζουν τεχνικά πρότυπα που αφορούν το σχέδιο, την κατασκευή και την έρευνα ναυτικών κατασκευών συμπεριλαμβανομένων πλοίων και παράκτιων.<sup>216</sup>

Σύμφωνα με τον Γ.Π. Βλάχο: “Ο θεσμός των Νηογνωμόνων, εμφανίστηκε πριν από 2 περίπου αιώνες, σαν έκφραση της ανάγκης για έλεγχο του κατά πόσο τηρούνται οι σχετικοί κανόνες για την κατασκευή και την συντήρηση των πλοίων, καθώς επίσης για την προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με την Ναυτιλία. Οι Νηογνώμονες είναι γνωστοί διεθνώς σαν «εταιρίες ταξινομήσεως» ή «κατατάξεως πλοίων» (classification societies). Είναι μη

---

<sup>216</sup> "What are Classification Societies," International Association of Classification Societies, London, Ιανουάριος 2004. Available at <http://www.iacs.org.uk/pdf/Class%20monograph.pdf>

κερδοσκοπικοί ιδιωτικοί ως επί το πλείστον τεχνικοί οργανισμοί, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν, όσο και από άλλα κράτη (ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν αλλά και με την φήμη την οποία έχουν).<sup>217</sup>

Είναι οργανισμοί που θέτουν και εφαρμόζουν τεχνικά πρότυπα που αφορούν το σχέδιο, την κατασκευή και την έρευνα ναυτικών κατασκευών συμπεριλαμβανομένων πλοίων και παράκτιων.<sup>218</sup>

- **Port State Control Authorities - Λιμενικές Αρχές**

Είναι διεθνείς οργανισμοί για τον έλεγχο των μεγαλύτερων λιμένων παγκοσμίως. Υπάρχουν τρεις κύριες Λιμενικές αρχές, στο Παρίσι (το οποίο εξυπηρετεί την Ευρώπη), στο Τόκιο (που εξυπηρετεί την Ασιατική περιοχή και την περιοχή του Ειρηνικού), και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Και οι τρεις αρχές ελέγχουν την ποιότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας και στόχος τους είναι κυρίως τα πλοία των σημαιών εκείνων στις οποίες σημειώνονται περισσότερες ελλείψεις (προβλήματα)

---

<sup>217</sup> Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000, Κεφ. 6, σελ. 203-204

<sup>218</sup> "What are Classification Societies," International Association of Classification Societies, London, Ιανουάριος 2004. Available at <http://www.iacs.org.uk/pdf/Class%20monograph.pdf>

και κρατήσεις σε λιμάνια, όταν αυτά πλησιάζουν λιμάνι εντός της γεωγραφικής τους εμβέλειας<sup>219</sup>.

- **International Maritime Organization (IMO) - Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας**

Ο IMO είναι ο οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που εξετάζουν τα ναυτιλιακά ζητήματα, δίνοντας έμφαση πρωτίστως στην ασφάλεια, την προστασία, και την πρόληψη της ρύπανσης<sup>220</sup>. Ο IMO είναι η πηγή των συμβάσεων και των συνθηκών που καθορίζουν τα πρότυπα για την παγκόσμια ναυτιλία.

Μέχρι τις 22 Μαΐου 1982, ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν σε ισχύ οι τροποποιήσεις στην Σύμβαση του IMO, ο Οργανισμός έφερε την ονομασία Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO). Ιδρύθηκε ως ειδική υπηρεσία του Ο.Η.Ε. από την Διάσκεψη Ναυτιλίας του Ο.Η.Ε. που συνήλθε στην Γενεύη το 1948 και τέθηκε σε λειτουργία στις 17 Μαρτίου 1958, για να αποτελέσει φορέα συνεργασίας για την θέσπιση τεχνικών κανονισμών και μεθόδων στην διεθνή ναυτιλία, για να ενθαρρύνει την υιοθέτηση των υψηλότερων δυνατών προδιαγραφών ναυτιλιακής ασφάλειας και ναυσιπλοΐας και για να αποθαρρύνει την

---

<sup>219</sup> "Shipping Industry Guidelines on Flag State Performance," Maritime International Secretariat Services, Ltd., London, 2003. Available at <http://www.marisec.org/flag-performance/flag-performance.pdf>

<sup>220</sup> Για περισσότερες πληροφορίες: [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D7520/What is Poste%20Final Artwork.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D7520/What%20is%20Poste%20Final%20Artwork.pdf)

εφαρμογή μεροληπτικών και περιοριστικών μέτρων στο διεθνές εμπόριο, όπως και αθέμιτων μεθόδων από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Έχει ειδική αρμοδιότητα για την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω της πρόληψης της μόλυνσης που δημιουργείται στην θάλασσα από τα πλοία και άλλα σκάφη. Επίσης, έχει αρμοδιότητα για νομικά θέματα, τα οποία συνδέονται με την διεθνή ναυτιλία, με την διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας και είναι τέλος υπεύθυνος για την εξασφάλιση τεχνικής βοήθειας σε ναυτιλιακά θέματα στις αναπτυσσόμενες χώρες. Ο Οργανισμός αυτός έχει εκατόν πενήντα επτά (157) κράτη-μέλη, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η Ελλάδα και απασχολεί ως προσωπικό τριακόσια άτομα (300).

Τα όργανα του IMO είναι: η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο, που απαρτίζεται από αντιπροσώπους από είκοσι τέσσερα (24) κράτη-μέλη. Επίσης, λειτουργούν διάφορες Επιτροπές, μεταξύ των οποίων και η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, που ιδρύθηκε το 1973. Τέλος, λειτουργεί, η Γραμματεία του Οργανισμού, που εδρεύει στο Λονδίνο<sup>221</sup>.

Τα κράτη σημαίας χρηματοδοτούν τον IMO, με τον Παναμά, τη Λιβερία, και τις Μπαχάμες να είναι οι τρεις μεγαλύτεροι συνεισφέροντες<sup>222</sup>.

---

<sup>221</sup> Τασσιόπουλος Ν.Κ., «Συντομογραφίες, Αρκτικόλεξα και Ακρωνύμια», Αθήνα 1999.

<sup>222</sup> "Frequently Asked Questions," International Maritime Organization, London. Available at [http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic\\_id=774](http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=774)

- **International Labour Organization (ILO) – Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (Δ.Ο.Ε.)**

Αυτόνομη, διακυβερνητική οργάνωση, που δημιουργήθηκε από την Συνθήκη των Βερσαλλιών το έτος 1919 παράλληλα με την Κοινωνία των Εθνών (Κ.Τ.Ε.) και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση, η οποία συνδέθηκε με το Ο.Η.Ε. το 1946. Είναι οργάνωση που αποσκοπεί να συμβάλλει στην καθιέρωση στις διάφορες χώρες ευνοϊκών όρων εργασίας, περιορίζοντας τις καταχρήσεις ενός απεριόριστα φιλελευθέρου συστήματος ρυθμίζοντας την διάρκεια των ορών εργασίας και προστατεύοντας με κάθε μέσον τον εργαζόμενο.

Σήμερα ισχύει το καταστατικό της ILO, όπως αυτό αναθεωρήθηκε κατά την 27<sup>η</sup> Σύνοδο της Γενικής Διάσκεψης κατά τον Οκτώβριο του 1945. Τα κράτη-μέλη της είναι 150, μεταξύ των οποίων είναι και η Ελλάδα. Εδρεύει στην Γενεύη<sup>223</sup>.

- **Single-Ship Companies**

Οι πλοιοκτήτες σε ορισμένες περιπτώσεις συνιστούν χωριστές επιχειρήσεις μεμονωμένων σκαφών. Όπως ένας ναυτιλιακός αρθογράφος έχει γράψει: "Because the investment in a ship is high and because each ship is traditionally considered a

---

<sup>223</sup> Τασιόπουλος Ν.Κ., «Συντομογραφίες, Αρκτικόλεξα και Ακρωνύμια», Αθήνα 1999.

separate business, ship owners went a step further and began to own each ship through a separate vehicle so that they would limit their exposure and risk to the damage that could be caused by the individual ship. The 'single ship company' was born."<sup>224</sup> Δηλαδή λόγω του ότι η επένδυση σε ένα σκάφος είναι υψηλή και επειδή κάθε σκάφος θεωρείται παραδοσιακά χωριστή επιχείρηση, οι πλοιοκτήτες με τον τρόπο αυτό περιόριζαν την έκθεση στον κίνδυνό που θα μπορούσε να προκληθεί από αυτό το μεμονωμένο σκάφος.

- **OECD Maritime Transport Committee - Επιτροπή θαλάσσιων μεταφορών του ΟΟΣΑ**

Η Επιτροπή θαλάσσιων μεταφορών αποτελείται από τους ανώτερους κυβερνητικούς υπαλλήλους που χειρίζονται τα ναυτιλιακά ζητήματα, από τα κράτη που ανήκουν στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Organization for Economic Cooperation and Development.). Επειδή οι περισσότερες κυβερνήσεις του ΟΟΣΑ έχουν Εθνικά Νηολόγια, και επειδή ο ΟΟΣΑ έχει μια ιδεολογική προκατάληψη ενάντια στο δικαιοδοτικό ανταγωνισμό, αυτή η Επιτροπή θαλάσσιων μεταφορών είναι εχθρική απέναντι στα ανοιχτά νηολόγια.

---

<sup>224</sup> George C. Economou, "In defence of the ship owner - the OECD Report on Ownership and Control of Ships," Offshore Investment, Σεπτέμβριος 2003.

- **International Transport Workers' Federation ( ITF) – Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές**

Ο ITF είναι η διεθνής ομοσπονδία των εθνικών ενώσεων που αντιπροσωπεύει μια μερίδα του εργατικού δυναμικού. Όπως ο ΟΟΣΑ, ο ITF είναι πολύ εχθρικός απέναντι στα ανοικτά νηολόγια δεδομένου ότι οι ενώσεις έχουν το πρόβλημα να προσελκύουν μέλη σε μια ανταγωνιστική αγορά.

- **UN Convention on the Law of the Sea - UNCLOS – Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.**

Υπάρχουν πολυάριθμες διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις που αφορούν την ναυτιλία. Η συμφωνία "UNCLOS" αναφέρεται συχνά επειδή οι υπογράφωντες (σε καμία περίπτωση η πλειοψηφία των κρατών με νηολόγια είτε εθνικά είτε ανοικτά) συμφωνούν ότι πρέπει να υπάρχει κάποιο είδος σύνδεσης μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας και της εθνικότητας της σημαίας που φέρνει το πλοίο. Οι αντίπαλοι των ανοικτών νηολογίων υποστηρίζουν ότι υπό μία έννοια πρέπει μόνο να υπάρχουν εθνικά νηολόγια και πρέπει να είναι ανοικτά μόνο στους πολίτες

εκείνου του κράτους<sup>225</sup>. Υιοθετήθηκε από την Γενική Συνέλευση του Ο.Η.Ε. στις 10 Δεκεμβρίου 1982.

- **US Government - Αμερικανική κυβέρνηση**

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει δύο υπηρεσίες που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά ζητήματα. Γενικά, το Τμήμα Θαλάσσιας Διοίκησης της Μεταφοράς (Department of Transportation's Maritime Administration), επιτηρεί και αντιπροσωπεύει τον στόλο με σημαία US και η ακτοφυλακή (USCG) είναι αρμόδια για την επιτήρηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας για τα πλοία στα Αμερικάνικα ύδατα.

- **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) – Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα.**

Είναι η σπουδαιότερη από όλες τις συμβάσεις, που έχουν ως θέμα την ναυτιλιακή ασφάλεια. Υιοθετήθηκε από το Διεθνές Συνέδριο για την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 1974. Το πρωτόκολλο του 1978 από το

---

<sup>225</sup> "The Genuine Link," International Transport Workers' Federation, 2004. Available at [www.itf.org.uk/english/flagsconvenience/whatare/guinelink.htm](http://www.itf.org.uk/english/flagsconvenience/whatare/guinelink.htm)



Διεθνές Συνέδριο για την ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης την 17<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 1978.

- **Fair Practices Committee (FPC)**

Η Επιτροπή ITF, μαζί με τις ενώσεις των ναυτικών και τις θυγατρικές ενώσεις από τις οποίες αποτελείται, η οποία επιτηρεί την εκστρατεία εναντίον των Σημιαίων Ευκαιρίας και της Υποβαθμισμένης Ναυτιλίας.

- **International Bargaining Forum (IBF)**

Η συνέλευση στην οποία ο ITF και οι οργανώσεις των εργοδοτών διαπραγματεύονται τις αμοιβές και τους όρους κάτω από τους οποίους εργάζονται οι ναυτικοί στα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε Σημιαίες Ευκαιρίας.

- **United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) –**

*Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη.*

Αποτελεί μία από τις εξειδικευμένες οργανώσεις του Ο.Η.Ε. Η ίδρυση της αποφασίστηκε στη Διάσκεψη της Γενεύης (1964) και ιδρύθηκε τον ίδιο χρόνο ως ένα από τα όργανα του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου (ECOSOC) του

Οργανισμού. Συνέρχεται κάθε τέσσερα χρόνια σε επίπεδο υπουργών των κρατών – μελών, που ανέρχονται σε 191, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η Ελλάδα.

Κύριος σκοπός της είναι η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων κρατών με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των λαών τους, μέσα στα πλαίσια της επιτάχυνσης του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο. Εδρεύει στην Γενεύη.

- **Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC)**

Ναυτιλιακός οργανισμός που εδρεύει στο Λονδίνο και επιλαμβάνεται θεμάτων που αφορούν πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

---

### ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Διεθνώς εφαρμόζονται τρεις τρόποι φορολόγησης των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.

1. Επιβολή φόρου στις ακαθάριστες προσόδους που προέρχονται από την εκμετάλλευση πλοίου η πλοίων με την χρησιμοποίηση διαφόρων συντελεστών, ανάλογα με την μορφή ναύλωσης
2. Φορολογία επί των καθαρών κερδών εκμετάλλευσης
3. Επιβολή φόρου σε κάθε πλοίο χωριστά, κατά κόρο ολικής ή καθαρής χωρητικότητας ή σπανιότερα κατά τόνο νεκρού βάρους, με βάση μια κλίμακα που συνδέεται με την ηλικία του πλοίου και άλλα κριτήρια.

Ο πιο δίκαιος τρόπος φορολόγησης είναι ο δεύτερος που αφορά την συνολική δραστηριότητα της επιχείρησης κι ο φόρος επιβάλλεται πάνω στα καθαρά κέρδη.

Ο απλούστερος τρόπος είναι ο τρίτος σύμφωνα με τον οποίο παίρνεται υπόψη, η επίσημη καταμέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου και βάσει μιας καθορισμένης κλίμακας επιβάλλεται ο φόρος.

Παρόλα αυτά ο φόρος σε αυτή την περίπτωση δεν είναι πάντα αντιπροσωπευτικός των εσόδων μιας επιχείρησης. Αν για παράδειγμα η επιχείρηση παρουσιάσει ζημίες θα καταβάλει και πάλι φόρο κάτι που δεν θα συνέβαινε αν εφαρμόζονταν φορολογία επί των κερδών. Ανάλογα αν μια Ν.Ε. έχει υπερκέρδη, η φορολογία παραμένει ίδια.

Η φορολογία βάσει των ακαθαρίστων προσόδων είναι εξαιρετικά πολύπλοκη για την επιχείρηση και επιβάλλεται πάνω στα συνολικά έσοδα της επιχείρησης, χωρίς να ενδιαφέρεται για το πραγματικό οικονομικό αποτέλεσμα που σημειώνει η Ν.Ε.<sup>226</sup>

Στην Ελλάδα σύμφωνα με τον Νόμο 27/1975, εφαρμόζεται η φορολογία επί της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου. Σε φορολογία υποχρεούται τα πλοία που έχουν Ελληνική σημαία (αυτό γιατί μπορεί σε μια Ν.Ε. κάποια πλοία της να είναι νηολογημένα στην Ελληνική Σημαία, και κάποια σε ξένη σημαία).

Τα πλοία βάσει του Νόμου 27/1975 κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες και, ανάλογα με την κατηγορία που ανήκουν εφαρμόζεται διαφορετικός τρόπος φορολόγησης.

#### **Εφαρμογή φορολογίας πλοίου πρώτης κατηγορίας**<sup>227</sup>

Ο φόρος για κάθε πλοίο Α κατηγορίας που νηολογείται με Ελληνική Σημαία μετά από την 22/04/1795 υπολογίζεται σε \$ με βάση την ηλικία του πλοίου και την ολική του χωρητικότητα σε κόρους με βάση τον παρακάτω πίνακα:

Ηλικία πλοίου	Συντελεστές, US Dollars/KOX*	Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	συντελεστές
0-4	0,53	100-10000	1,2
5-9	0,95	10001-20000	1,1
10-19	0,93	20001-40000	1,0
20-29	0,88	40001-80000	0,9
30 και άνω	0,68	80001 και άνω	0,8

<sup>226</sup> Ιωάννη Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», , Κεφ. Α, σελ.30-31

<sup>227</sup> Κων/νος Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική» Κεφ2, σελ 33-47

**\*ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΕΝΑ 4% ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ ΑΝΑ ΕΤΟΣ**

Έστω φορτηγό πλοίο 80.000 ΚΟΧ παραδόθηκε προς εμπορική εκμετάλλευση στις 02/04/1994, πόσο φορολογήθηκε το 2002;

Μέχρι το τέλος του 1994 το πλοίο θεωρείται μηδενικής ηλικίας. Η ηλικία του αρχίζει να μετράει από 01/01/1995 άρα το 2002 η ηλικία του πλοίου είναι 8 έτη.

Ο υπολογισμός του φόρου γίνεται ως εξής:

ΒΑΣΕΙ ΚΛΙΜΑΚΙΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ

10.000 X 1,2= 12.000

10.000 X 1,1= 11.000

20.000 X 1 = 20.000

40.000 X 0,9= 36.000

Σύνολο: 79.000

Ο συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας υπολογίζεται ως εξής:

Ο νόμος 27 ισχύει από το 1975. Η προσαύξηση κατά 4% αρχίζει από το έτος 1976.

Από το 1976 έως το 2002 είναι 27 χρόνια. Η ετήσια προσαύξηση με βάση τον πίνακα θα είναι  $0,95 \times 4\% = 0,038$ . Άρα για τα 27 χρόνια που εφαρμόζεται ο Νόμος θα έχουμε συνολικές προσαυξήσεις  $27 \times 0,038 = 1,026$

Άρα ο συντελεστής θα είναι  $0,95 + 1,026 = 1,976$

Επομένως το ποσό φορολόγησης θα είναι  $79.000 \times 1,976 = 156.104\$$

### **Εφαρμογή φορολογίας πλοίων Β Κατηγορίας<sup>228</sup>**

Στην δεύτερη κατηγορία πλοίων λαμβάνεται υπόψη ο παρακάτω πίνακας:

		ΣΥΝΟΛΟ		
Κλιμάκιο σε ΚΟΧ	Φορολογικός Συντ. Κλιμακίου €ΚΟΧ	Φόρος κλιμακίου σε €	Χωρητικότητα σε ΚΟΧ	Ετησίου φόρου σε €
20	0,58	11,6(20X0,58)	20	11,6
30	0,67	20,1(30X0,67)	50	31,7
50	0,76	38 (50X,76)	100	69,7

Για τους ΚΟΧ πέραν των πρώτων 100, ο φόρος καθορίζεται στις 0,90€ανά ΚΟΧ.

Έστω ένα πλοίο Β κατηγορίας 42.000 ΚΟΧ, τι φόρο θα πληρώσει σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα.

Για τους πρώτους 100 κόρους θα καταβάλει 69,7€ ενώ για τους υπόλοιπους  $41.900 \times 0,90 = 37.710€$

### **Η διάσπαση εθνικότητας πλοίου – πλοιοκτησίας- έδρας**

Με βάση όσα αναπτύξαμε παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι οι Ν.Ε. διέπονται από ένα ιδιόμορφο καθεστώς που το χαρακτηρίζει η διάσπαση εθνικότητας, πλοιοκτησίας και έδρας. Πιο συγκεκριμένα το μοντέλο που συναντάται στις ναυτιλιακές είναι ως εξής:

- § Εταιρεία Ελληνικών συμφερόντων (πλοιοκτήτες Έλληνες)
- § Παναμαϊκή ναυτιλιακή εταιρεία
- § Σημαία του πλοίου Λιβεριανή

<sup>228</sup>Κων/νος Καρδακάρης, «Ναυτιλιακή Λογιστική» Κεφ2, σελ 33-47

- § Επάνδρωση του πλοίου με Έλληνες αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα από ασιατικές και άπω ανατολικές χώρες
- § Διοίκηση της εταιρείας (τόπος εγκατάστασης του πλοιοκτήτη): Λονδίνο (κεντρικά γραφεία)
- § Γραφεία στο Πειραιά

Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζονται για την επιχείρηση τα εξής:

1. απλή και φτηνή σύσταση της Παναμαϊκής Ν.Ε.
2. Ευνοϊκή και με ελάχιστες υποχρεώσεις η Λιβεριανή Σημαία
3. αποχή των πλοιοκτητών από κράτη που μετέχουν ή κινδυνεύουν να εμπλακούν σε πολέμους ή είναι μέλη στρατιωτικών συνασπισμών (αυτό επιθυμούν και οι δανειοδοτούσες τράπεζες και άλλοι φορείς χρηματοδότησης)
4. ανάθεση της διοικήσεως του πλοίου σε έμπειρους αξιωματικούς και πλοίαρχο
5. χρησιμοποίηση κατώτερου πληρώματος από φτωχές χώρες, με πολύ χαμηλές αμοιβές (έτσι εξασφαλίζεται ένας σημαντικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας του πλοίου)
6. άσκηση διοικήσεως της εταιρείας από το Λονδίνο, ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα
7. εγκατάσταση γραφείου στον Πειραιά για εξεύρεση πληρωμάτων, για προμήθεια ορισμένων εφοδίων κλπ<sup>229</sup>

---

<sup>229</sup> *Ιωάννη Χολέβα, «Ναυτιλιακή Λογιστική», Κεφ. Α, σελ.30-31*

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Από την ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ του PARIS MEMORANDUM 2005, η Λευκή, η Γκρι και η Μαύρη Λίστα:

Flag State	In-spec-tions	Deten-tions	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>White list</b>					
Finland	534	5	46	27	-1.68
France	237	1	24	10	-1.65
United Kingdom	1528	24	124	90	-1.61
Man, Isle of	775	11	66	42	-1.56
Sweden	962	15	81	54	-1.54
Germany	1108	21	92	63	-1.43
Netherlands, the	2990	68	233	186	-1.41
Norway	2748	65	215	170	-1.37
Portugal	567	10	50	29	-1.34
Denmark	1283	29	105	74	-1.31
Bermuda	251	3	25	10	-1.29
China, People's Rep.	280	4	27	12	-1.23
Marshall Islands	1105	27	92	63	-1.21
Liberia	2960	88	231	184	-1.15
Italy	1069	28	89	61	-1.14
Luxenburg	184	2	19	7	-1.14
Philippines	222	3	22	9	-1.13
Bahamas	3362	105	260	211	-1.11
Singapore	808	21	69	44	-1.08
United States of America	190	3	20	7	-0.92
Hong Kong, China	1006	33	84	57	-0.87
Antigua and Barbuda	4299	168	329	273	-0.86
Cayman Islands	407	11	37	20	-0.83
Greece	1577	68	128	93	-0.58
Barbados	319	10	30	14	-0.55
Gibraltar	662	29	58	35	-0.35
Belgium	108	2	12	3	-0.31
Israel	56	0	8	0	-0.29
Antilles, Netherlands	695	32	60	37	-0.28
Spain	297	11	29	13	-0.28
Cyprus	3166	175	246	198	-0.25
Azerbaijan	121	3	14	3	-0.14
Malta	4185	252	321	265	-0.11
Saudi Arabia	49	0	7	0	0



Flag State	In-spec-tions	Deten-tions	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>Grey list</b>					
Switzerland	70	1	9	1	0.01
Vanuatu	131	4	14	4	0.01
Malaysia	149	5	16	5	0.02
Japan	67	1	9	1	0.03
Iran	249	12	25	10	0.12
Ireland	191	9	20	7	0.15
Tunisia	44	1	6	0	0.18
Russian Federation	2603	168	204	160	0.18
Poland	145	7	16	5	0.22
Korea, Republic of	153	8	16	5	0.26
Latvia	80	4	10	1	0.31
Bulgaria	300	18	29	13	0.31
Lithuania	328	20	31	15	0.32
Estonia	203	12	21	8	0.33
Panama	6429	444	484	416	0.41
Thailand	181	12	19	7	0.45
Romania	131	9	14	4	0.48
Croatia	212	15	21	8	0.51
India	141	10	15	4	0.51
Dominica	52	4	7	0	0.55
Faeroe Islands	63	5	8	1	0.58
Morocco	170	13	18	6	0.59
Mongolia	47	5	7	0	0.75
Belize	570	50	50	29	0.98

Flag State	In-spec-tions	Deten-tions	Black to Grey limit	Grey to Black limit	Excess Factor
<b>Black list</b>					
Taiwan	39	6	6	medium risk	1.09
Ukraine	606	60	53		1.34
Egypt	163	20	17		1.47
Brazil	48	8	7		1.63
Turkey	2122	243	168	mthr*	2.11
St. Vincent & Grenadines	2520	333	198		2.71
Lebanon	194	35	20	high risk	3.24
Algeria	172	32	18		3.32
Cambodia	671	132	58		3.46
Syrian Arab Republic	202	38	21		3.5
Bolivia	61	15	8	very high risk	4.01
Slovakia	108	25	12		4.26
Georgia	629	123	55		4.34
Comoros	255	55	25		4.49
Honduras	155	40	17		5.4
Tonga	50	18	7		6.96
Albania	347	111	33		7.96
Korea, DPR	348	125	33		9.23

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

---

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

- Βλάχος Γ.Π. (2000), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης,
- Βλάχος, Γ.Π. (2001), *Τα οικονομικά της Μη-Συμμόρφωσης και ο Ρόλος του Κράτους της Σημαίας*, 2<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο «Ασφάλεια Θαλάσσια Μεταφορών», Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- Βλάχος Γ.Π. – Νικολαΐδης Ε. (2002), *Strategic Analysis and Policy Measures on Combating Substandard Ships*, Επιστημονική Επετηρίδα εφαρμοσμένης Έρευνας, Περιοδική Επιστημονική έκδοση του ΤΕΙ Πειραιώς
- Βλάχος, Γ.Π. (2000), *Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος και της Ε.Ε.*, (Συμπλήρωση και επικαιροποίηση του βιβλίου «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική»), Αθήνα: Εκδόσεις. Αθ. Σταμούλης
- Βλάχος Γ.Π.(2001) , *Economic Approach on Substandard's vessel effect to shipowners*, The Cyprus Journal of Science & Technology , Vol.3, No 2
- Γεωργαντόπουλος, Ελ. (1984), *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική II*, Ο.Ε.Δ.Β., Αθήνα

- Θεοφανίδης, Σ., (2002), *Μεθοδολογία της Επιστημονικής Σκέψης και Έρευνας. Πως γίνεται η Επιστημονική Έρευνα και πως γράφεται μια Επιστημονική Εργασία*, Αθήνα: Εκδόσεις Γ. Μπένου
- Κουμέλης, Θ., «Αυξημένος ο αριθμός πλοίων υπό ελληνική σημαία το τελευταίο δωδεκάμηνο», *Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ΥΕΝ* (24/08/2006)
- Μεταξάς, Β.Ν. (1992), *Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*, Τόμος ΙΙ, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση

#### ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ – ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- Μπαρδούνιας, Ν., «Η ελληνική ναυτιλία του σήμερα», *Η Καθημερινή* (28/09/2006)
- Νίκογλου, Δ., «Η ελληνική ναυτιλία εκσυγχρονίζεται», *Η Καθημερινή* (28/09/2006)
- «Παρά την κάμψη παραμένει πρώτος ο ελληνόκτητος στόλος», *Κέρδος Εκδοτική Α.Ε* (23/5/2005)
- «Τέλος εποχής για το εθνικό νηολόγιο», *Το Θέμα* (17/5/2006)
- «Η παγκόσμια ανάπτυξη πριμοδότησε την ναυτιλία», *Η Καθημερινή* (19/11/2006)
- «Το μεγάλο δίλημμα των πλοιοκτητών», *Η Καθημερινή* (28/1/2007)

## ΞΕΝΗ

- Branch, A. (1998), *Economics of shipping practice and management*, Chapman and Hall, 2<sup>η</sup> έκδοση
- Cafruny, A.W. (1987), “*Rulling the waves*” *the political economy of international shipping*, University of California Press
- Farthing, B. (1987), *International Shipping: An Introduction to the Policies, Politics and Institutions of the Maritime World*, Lloyd’s of London Press Ltd, 2<sup>η</sup> έκδοση
- Gernieuwpoort, Erwin L.M. Meijnders (1996), *An integration of economic and safety policy for shipping. The need for self-organisation*, Mare Forum 96
- Powers, V.J.G. (1988) , *EC Shipping law*, UNCTAD Shipping Committee of Enquiry
- Ready, N.P. (1994), *Ship Registration*, Lloyd’s of London Press Ltd, Second edition
- Schelin, J., “*EC shipping Policy - The 17th Nordic Maritime Conference 2-4 Σεπτεμβρίου 1996*”, *State Aids and the operation of ships: International ship registers*
- Stopford, M. (1990), “*Maritime economics*”, Second Impression, London: Unwin Hyman

- West T. (2000), *Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on manning and employment*, Λουξεμβούργο: Εκδόσεις.: European Parliament,

#### REPORTS - JOURNALS

- Alan E. Branch (2006), “Economics of Shipping practice and management”, Logistics and Management, Chapman and Hall
- LSM International Ship Register’s Directory (2002), “International Ship Registers & Management Services”
- Martin Conway (2006), “SKN going for the magic million”, LSM, Lloyd’s Ship Manager
- Martin Conway (2006), “SKN going for the magic million” , International Registrar of Shipping and Seamen, LSM, Lloyd’s Ship Manager, (The Lloyd’s List ship operations monthly)
- United Nations General Assembly Distr. General, A/48/950 (1994), “Law of the Sea”, Report of the Secretary-general on the
- ITF, «Campaign against flags of convenience and substandard shipping», Ετήσια Έκθεση 2004
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 1999 – 2004, Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, (10/07/2001), Σχέδιο Γνωμοδότησης σχετικά με το

ρόλο των σημαιών ευκαιρίας στον τομέα της αλιείας (2000/2302 (INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Carlos Ripoll i Martínez Bedoya

## ΔΙΑΔΥΚΤΙΟ

[www.clark.net/pub/diplonet/los\\_guide.html](http://www.clark.net/pub/diplonet/los_guide.html).

[www.gov.im/dti/marineadmin](http://www.gov.im/dti/marineadmin)

[www.cishipping.com](http://www.cishipping.com)

[www.redensigngroup.org](http://www.redensigngroup.org)

<http://www.gov.ai>

[www.bvi.gov.vg](http://www.bvi.gov.vg)

[www.customs.gov.ms/](http://www.customs.gov.ms/)

[www.turcsandcaios.tc,](http://www.turcsandcaios.tc)

[www.turkishpilots.org](http://www.turkishpilots.org)

<http://www.denizcilik.gov.tr>

<http://www.ibc-madeira.com/Activities/Shipping/>

[www.stkittsnevisregistry.net](http://www.stkittsnevisregistry.net)

[http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=31862&subcategory\\_id=7](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=31862&subcategory_id=7)

[www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/month-det/SOLASJun06](http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/month-det/SOLASJun06)

[www.marisec.org/flag-performance/flag-performance.pdf](http://www.marisec.org/flag-performance/flag-performance.pdf)

<http://www.emsa.europa.eu/end907d003d012d001.html#blacklist>

[http://www.emsa.europa.eu/Docs/psc/12\\_09\\_2006.pdf](http://www.emsa.europa.eu/Docs/psc/12_09_2006.pdf)

[www.tokyo-mou.org/dtn0706.pdf](http://www.tokyo-mou.org/dtn0706.pdf)

[www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=159](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=159)

<http://www.register-iri.com/content/press/WRG-02-16-04-LloydsShipRegisters.cfm>

<http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20011009/434127EL.pdf>

<http://www.lowtax.net/lowtax/html/obrusmm.html>

[www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)

<http://www.freedomandprosperity.org/Papers/shipping/shipping.shtml>

<http://www.sarris.com.cy/sh9.html>

<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=38124&lastestnews=1>

[http://www.shipping.gov.cy/guide\\_to\\_shipreg/parallel\\_reg.htm](http://www.shipping.gov.cy/guide_to_shipreg/parallel_reg.htm)

[http://www.gibraltarport.com/html\\_files/maritime\\_services/ship\\_registry/ship\\_registry.cfm](http://www.gibraltarport.com/html_files/maritime_services/ship_registry/ship_registry.cfm)

[http://www.liscr.com/searchable/mari\\_services.cfm?RequestTimeout=500](http://www.liscr.com/searchable/mari_services.cfm?RequestTimeout=500)

[http://www.shipping.gov.cy/guide\\_to\\_shipreg/index.htm](http://www.shipping.gov.cy/guide_to_shipreg/index.htm)

[http://homepages.ihug.co.nz/~j\\_lowe/C8Worldstats.htm](http://homepages.ihug.co.nz/~j_lowe/C8Worldstats.htm)

<http://www.maritimeadvocate.com/i18turk1.php>

[www.stkittsnevisregistry.net](http://www.stkittsnevisregistry.net)

[www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/month-det/SOLASJun06](http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/month-det/SOLASJun06)

[http://www.emsa.europa.eu/Docs/psc/12\\_09\\_2006.pdf](http://www.emsa.europa.eu/Docs/psc/12_09_2006.pdf)