

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΣΗΜΑΙΑ ΩΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΤΗΣ  
ΔΕΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ  
ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ  
ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

**Αργυρώ Κούνουπα**

*Διπλωματική Εργασία*

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία*

*Πειραιάς*

*Σεπτέμβριος 2010*

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από η ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

1. Μιχαήλ Παζαρζής (Αναπληρωτής Καθηγητής)...(Επιβλέπων)
2. Βασίλειος-Στυλιανός Τσελέντης (Καθηγητής)
3. Ερνέστος Τζαννάτος (Καθηγητής)

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## Πρόλογος

Με τη διπλωματική αυτή εργασία, πραγματοποιείται η κατανόηση της σπουδαιότητας της Σημαίας ενός πλοίου στην αξιοπλοΐα του, μελετάται ο ρόλος των νηογνομόνων και η σύνδεσή τους με την αξιοπλοΐα και τελικά η ενδιαφέρουσα επίδραση που έχει σημαία στη θαλάσσια ασφάλιση.

Θα επιθυμούσα να ευχαριστήσω θερμά, τα πρόσωπα τα οποία με καθοδήγησαν και συνετέλεσαν στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Ευχαριστώ αρχικά για τις πολύτιμες υποδείξεις, γνώσεις και ιδέες τον καθηγητή μου κύριο Μιχάλη Παζαρζή. Ακόμα, για τη σημαντική συνεισφορά σε γνώσεις και υλικό τον κύριο Μάκη Κουρτέση, General Manager της Libra Shipping και τον κύριο Παναγιώτη Κούνουπα από την Αίγαιον Ασφαλιστική για τις πολύτιμες πληροφορίες πάνω στα θέματα της διαμόρφωσης ασφαλιστρών. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά, τον άνθρωπο που με καθοδήγησε καθ' όλη τη διάρκεια της αυτής της εργασίας, τον πατέρα μου, Αθανάσιο Κούνουπα, πλοίαρχο και διευθυντή ναυτιλιακών εταιριών.

Η εργασία αυτή αφιερώνεται στον σύζυγό μου Γιάννη και την κόρη μου Μαρία.

## Πίνακας Περιεχομένων

Εισαγωγή.....	9
Κεφάλαιο 1: Η Σημαία του Πλοίου.....	12
1.1 Εθνικότητα Πλοίου και απαραίτητα έγγραφα.....	13
1.1.1 ΚΑΝΔ και Ελληνική Σημαία.....	16
1.2 Διαγραφή από το Νηολόγιο και Κυριότητα του πλοίου.....	17
1.2.1 Επιλογή Σημαίας.....	18
Κεφάλαιο 2: Σημαίες Ευκαιρίας.....	20
2.1 Επιλογή Σημαιών Ευκαιρίας και Χαρακτηριστικά.....	22
2.1.1 Μειονεκτήματα Σημαιών Ευκαιρίας.....	24
2.2 Συνθήκες Εργασίας στα πλοία με Σημαίες Ευκαιρίας.....	25
Κεφάλαιο 3: Διπλά και Μονά Νηολόγια.....	28
3.1 Διπλά Νηολόγια.....	28
3.1.1 Διεθνή Νηολόγια.....	29
3.2 Ανοιχτά Νηολόγια και Χαρακτηριστικά.....	31
3.2.1 Λιβερία.....	32
3.2.2 Παναμάς.....	34
3.2.3 Marshall Islands.....	36
3.2.4 Μάλτα.....	39
3.2.5 Μπαχάμες.....	42
3.3 Paris Memorandum of Understanding.....	46
3.4 Μνημόνιο Τόκιο.....	47

<b>Κεφάλαιο 4: Αξιοπλοΐα.....</b>	<b>52</b>
<b>Κεφάλαιο 5: Νηογνώμονες.....</b>	<b>55</b>
<b>5.1 Νηογνώμονες και Σημαία.....</b>	<b>57</b>
<b>Κεφάλαιο 6: Θαλάσσια Ασφάλιση.....</b>	<b>60</b>
<b>6.1 Ιστορική Αναδρομή.....</b>	<b>60</b>
<b>Κεφάλαιο 7: Ασφάλιση Πλοίου.....</b>	<b>62</b>
<b>7.1 Παράγοντες που καθορίζουν το ασφάλιστρο.....</b>	<b>63</b>
<b>Κεφάλαιο 8: Ασφάλιση φορτίου και P&amp;I Clubs.....</b>	<b>66</b>
<b>8.1 Ιστορική Αναδρομή.....</b>	<b>66</b>
<b>8.2 Κίνδυνοι που καλύπτονται από τα clubs.....</b>	<b>68</b>
<b>8.3 Ασφάλιστρα που πληρώνουν τα μέλη.....</b>	<b>70</b>
<b>8.4 Εγγραφή πλοίου στα P&amp;I Clubs.....</b>	<b>71</b>
<b>Κεφάλαιο 9: Συμπεράσματα.....</b>	<b>73</b>
<b>Βιβλιογραφικές Πηγές.....</b>	<b>76</b>
<b>Παράρτημα Α: Flag lists (White, Grey, Black).....</b>	<b>80</b>
<b>Παράρτημα Β: Fleet Types (Marshall Islands).....</b>	<b>83</b>
<b>Παράρτημα Γ: Το Υπόδειγμα Quotation for Hull and Machinery από Αιγαίον Ασφαλιστική.....</b>	<b>85</b>

## Περίληψη

Κάθε πλοίο για να ξεκινήσει το ταξίδι της ζωής του πρέπει να έχει μια **ταυτότητα**. Η ταυτότητα αυτή είναι η σημαία του. Τι είναι όμως τελικά η σημαία του πλοίου και ποιος είναι ο ρόλος που παίζει?

Η **Σημαία** ενός πλοίου χορηγείται με την εγγραφή του στο **Νηολόγιο Πλοίων** μιας χώρας (Ship Registry), απ' όπου αποκτά και την εθνικότητά του. Κάθε χώρα έχει το δικό της Νηολόγιο και το καθένα έχει τα δικά του κριτήρια και προδιαγραφές τα οποία μπορεί να είναι αυστηρά ή λιγότερο αυστηρά. Έτσι η **αξιοπλοΐα** και η ασφάλεια του κάθε πλοίου εξαρτάται από το πόσο αυστηρά είναι αυτά τα κριτήρια. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι η σημαία του πλοίου παίζει καθοριστικό ρόλο στην ασφάλεια του πληρώματος και του φορτίου και έχει αντίκτυπο στη **διαμόρφωση του ασφαλιστρου** που θα απαιτηθεί για κάθε ταξίδι.

Στα κεφάλαια που ακολουθούν θα αναλυθούν έννοιες όπως:

- Κατηγορίες σημαίων πλοίων
- Αξιοπλοΐα και Νηογνώμονες
- Ασφάλιση πλοίου και φορτίου

Η εργασία αυτή θα ολοκληρωθεί με την εξαγωγή συμπερασμάτων για το πόσο σημαντική είναι τελικά η Σημαία στην αξιοπλοΐα ενός πλοίου και η επίδραση που έχει στην ασφάλιση του.

## **Abstract**

Each vessel is registered by its owners under a Ship Registry of choice and is given a flag, which is part of its identity. The flag of a vessel is a reflection of its owner's policy, goals and interests. Many choose to register their vessel in the Ship Registry of their native country, but quite often a flag of a foreign State is chosen. The competitiveness of the global market has made the so called Flags of Convenience very popular. Such Flag States are more tolerant in registering vessels of lower standards therefore decreasing the operational costs in favor of profit. The reliability and solvency of the Classification Society, which examines and certifies the technical specifications and condition of one vessel, are key factors to the insurance cost of a ship and its cargo. The Flag State is one of the factors that determines the level of seaworthiness of a vessel, depending on the standards it sets. High standards translate into high level of seaworthiness and therefore a more secure voyage. Although the Flag State has an impact on the insurance cost, it is other factors like the Classification Society's and owner's trustworthy name that dominate.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει θέμα τη σημαία του πλοίου ως συντελεστή της αξιοπλοΐας και την επίδρασή της στη θαλάσσια ασφάλιση. Σκοπός της εργασίας αυτής, είναι η μελέτη της σπουδαιότητας που έχει η σημαία ενός πλοίου για μια ναυτιλιακή εταιρεία, πως τελικά ένας πλοιοκτήτης κάνει την επιλογή της σημαίας και πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος της για τη «θαλάσσια ζωή».

Για την συγγραφή της εργασίας αυτής, χρησιμοποιήθηκαν ελληνικά και ξενόγλωσσα συγγράμματα καθώς και άλλα βοηθήματα. Έγινε μελέτη των διατάξεων του ΚΙΝΔ και του ΚΔΝΔ με έμφαση στα άρθρα περί εθνικότητας του πλοίου και νηολόγησης. Επίσης χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες από το διαδίκτυο, πρωτότυπα κείμενα σχετικά με το θέμα, διεθνών συμβάσεων, ελληνική και ξενόγλωσσα βιβλιογραφία και επισκέψεις σε ναυτιλιακές και ασφαλιστικές εταιρείες.

Η διπλωματική εργασία αυτή αποτελείται από 9 κεφάλαια.

- I. Στο πρώτο κεφάλαιο, που έχει τίτλο «Η σημαία του πλοίου», γίνεται μια περιγραφή για το τι είναι η σημαία ενός πλοίου, και για το πόσο βασική θεωρείται για να ταξιδεύει το πλοίο στα λιμάνια και να διαθέτει εθνικότητα και ταυτότητα. Στην συνέχεια, γίνεται αναφορά στη σχέση του «Κράτους Σημαίας» με το πλοίο, καθώς και στο «γνήσιο δεσμό» (genuine link) που πρέπει να υπάρχει μεταξύ τους και την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο. Επίσης αναφέρονται οι ορισμοί: πλοίο, εθνικότητα και ταυτότητα του πλοίου.
- II. Στο δεύτερο κεφάλαιο, που έχει τίτλο «Σημαίες Ευκαιρίας», γίνεται μια ιστορική αναδρομή στο πως προήλθε ο όρος και στο ότι αναφέρεται στην απουσία γνήσιου δεσμού μεταξύ της εθνικότητας του πλοιοκτήτη και της σημαίας του πλοίου. Περιγράφεται, για ποιο λόγο οι εφοπλιστές επιλέγουν το ανοιχτό νηολόγιο και ποια είναι τα μειονεκτήματα από την επιλογή αυτή.
- III. Στο τρίτο κεφάλαιο, που έχει τίτλο «Διπλά και Μονά Νηολόγια» περιγράφονται τα χαρακτηριστικά ορισμένων «ανοιχτών νηολογίων» και τα δικαιολογητικά που χρειάζονται για να εγγραφεί ένα πλοίο σε αυτά. Στην

συνέχεια γίνεται αναφορά στη δημιουργία 2 νέων ειδών επιβολής νόμων, που σχετίζονται άμεσα με τις σημαίες ευκαιρίας, του Paris Memorandum of Understanding και του Μνημονίου του Τόκιο. Οι δύο νέοι αυτοί νόμοι έχουν ως σκοπό τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με τη διενέργεια επιθεωρήσεων στις υποβαθμισμένες κατηγορίες πλοίων και στη συνέχεια την κατάταξή τους σε λίστες ανάλογα με τη σοβαρότητα των παρατηρήσεων (White, Grey, Black Flags).

- IV. Στο τέταρτο κεφάλαιο, που έχει τίτλο «Αξιοπλοΐα», αναλύεται ο όρος και τότε ένα πλοίο θεωρείται κατάλληλο για να πραγματοποιήσει ταξίδι. Ακόμα γίνεται αναφορά στις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη προκειμένου να παραδώσει ένα πλοίο αξιόπλοο που να ικανοποιεί και στις τρεις υποκατηγορίες της αξιοπλοΐας (technical seaworthiness, cargoworthiness και seaworthiness for the intended voyage).
- V. Στο πέμπτο κεφάλαιο, που έχει τίτλο «Νηογνώμονες», αναλύεται ο ρόλος των νηογνώμωνων με την ευρύτερη έννοια, και τότε ένα πλοίο θεωρείται ασφαλές. Στην συνέχεια αναλύεται ο διαχωρισμός των επιθεωρήσεων που διενεργούν οι διάφοροι οργανισμοί σε 'τακτικούς' και 'έκτακτους'. Στο τέλος του κεφαλαίου, εξετάζεται ο ρόλος της σημαίας και των νηογνώμωνων σαν κριτήριο αξιοπλοΐας αλλά και την τήρηση των προδιαγραφών για την ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου.
- VI. Στο έκτο κεφάλαιο με τίτλο «Θαλάσσια Ασφάλιση», αρχικά γίνεται μια ιστορική αναδρομή στην έννοια του όρου και στο πόσο σημαντικός είναι για τους πλοιοκτήτες και τους ασφαλιστές. Εξηγείται η έννοια της σύμβασης της θαλάσσιας ασφάλισης και πραγματοποιείται η επεξήγηση του όρου με τη βοήθεια του ΚΙΝΔ και του ΚΑΝΔ. Εν συνέχεια, πραγματοποιείται η επιμέρους διάκριση της θαλάσσιας ασφάλισης σε 'Ασφάλιση Πλοίου' (Hull and Machinery) και σε 'Ασφάλιση Φορτίου' από αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς (P& I Clubs).

- VII. Στο έβδομο κεφάλαιο, που έχει τίτλο «Ασφάλιση Πλοίου» (Hull & Machinery), εξηγείται πόσο σημαντική θεωρείται για τον πλοιοκτήτη η ασφάλιση του πλοίου, ποιος αναλαμβάνει την ασφάλιση και για ποιο λόγο είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον εκάστοτε νηογνώμονα. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να αναλυθεί ο ρόλος των ασφαλιστών και εν συνεχεία να γίνει μια εκτενής περιγραφή των παραγόντων που καθορίζουν τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού. Στο τέλος του κεφαλαίου, αναλύεται ο σημαντικότερος παράγοντας, ο οποίος κατά τους ασφαλιστές επηρεάζει τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού.
- VIII. Στο όγδοο κεφάλαιο, που έχει τίτλο «Ασφάλιση φορτίου και P& I Clubs», αρχικά γίνεται μια ιστορική αναδρομή για να καταλήξει στο πως τελικά δημιουργήθηκε η ανάγκη για το σχηματισμό των P&I Clubs. Ακόμα παρατίθενται οι κίνδυνοι τους οποίους καλύπτουν τα clubs αυτά και εν κατακλείδι ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζει η σημαία ενός πλοίου για την ασφάλιση από τα P&I Clubs.
- IX. Στο ένατο κεφάλαιο παρατίθενται τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η παρούσα διπλωματική εργασία, ήτοι στο ρόλο που έχει η σημαία στην αξιοπλοΐα ενός πλοίου και στην επίδρασή της στη θαλάσσια ασφάλιση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Πλοίο<sup>1</sup> θεωρείται κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων το οποίο προορίζεται να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα. Κάθε πλοίο για να μπορεί να ταξιδεύει σε διάφορα λιμάνια και χώρες έχει την υποχρέωση να έχει κάποια εθνικότητα, δηλαδή να είναι δηλωμένο σε μια χώρα και να φέρει τη σημαία του εκάστοτε Κράτους. Το έγγραφο της εθνικότητας εκδίδεται από το εκάστοτε Κράτος και περιλαμβάνει τα γενικά χαρακτηριστικά του πλοίου, (όνομα, χωρητικότητα, αριθμό και λιμάνι νηολόγησης), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και άλλα λεπτομερή στοιχεία όπως τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου. Το έγγραφο της εθνικότητας φυλάσσεται πάντα πάνω στο πλοίο.

Για να δηλωθεί ένα πλοίο σε μια χώρα πρέπει να εγγραφεί στο Νηολόγιό της, ένα ειδικό δημόσιο βιβλίο που τηρείται από τις αρχές του λιμένος, και στο οποίο καταγράφονται τα εμπορικά πλοία που ανήκουν στο λιμάνι και φέρουν τη σημαία του κράτους του λιμανιού καταγραφής. Το «Κράτος Καταγραφής» (State of Registration) διατηρεί καταλόγους πλοίων τα οποία έχουν υψώσει τη σημαία του. Οι κατάλογοι αυτοί διατηρούνται και ανανεώνονται με τρόπο που το κάθε Κράτος ορίζει και σύμφωνα πάντα με τις σχετικές οδηγίες της Συνθήκης των Ηνωμένων Εθνών του 1986. Τα πλοία τα οποία δικαιούνται, με βάση τους Νόμους και τους Κανονισμούς ενός Κράτους να υψώσουν τη σημαία του, θα εγγράφονται στους καταλόγους υπό το όνομα του πλοιοκτήτη ή όπου οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί το επιβάλλουν στο όνομα του ναυλωτή. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη όταν από αυτή δεν προκύπτει η ταυτότητα του πλοίου.

Το Μητρώο Καταγραφής πρέπει να περιλαμβάνει διάφορα χαρακτηριστικά που συνδέονται με το πλοίο όπως τα παρακάτω:

- 1) Το τωρινό όνομα του πλοίου ή αν ήταν εγγεγραμμένο με άλλο όνομα σε διαφορετικό μητρώο καταγραφής.
- 2) Τον αριθμό εγγραφής και τη χώρα ή το λιμάνι καταγραφής του.
- 3) Το Διεθνές διακριτικό σήμα του πλοίου

---

<sup>1</sup> Ν.Δ 187/ 1973 ( ΚΔΝΔ)

4) Το όνομα των κατασκευαστών του πλοίου, τη χώρα και το έτος κατασκευής του.

5) Περιγραφή των κύριων τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου.

6) Το όνομα, τη διεύθυνση και την εθνικότητα του ιδιοκτήτη ή των συνιδιοκτητών του πλοίου.

Η εγγραφή του εκάστοτε πλοίου σε Νηολόγιο είναι υποχρεωτική, και αφού ολοκληρωθεί χορηγείται το Πιστοποιητικό Νηολόγησης (ship's Register Certificate), του οποίου αντίγραφο πρέπει να φέρει κάθε πλοίο για την εξακρίβωση στοιχείων από τις αρχές. Ένα πλοίο πριν εγγραφεί στο μητρώο καταγραφής (Νηολόγιο) ενός κράτους πρέπει πρώτα να επιβεβαιώσει τη διαγραφή του από προηγούμενο μητρώο, εφόσον υπάρχει.

Με τη νηολόγηση ενός σκάφους σε μια συγκεκριμένη χώρα, ο ιδιοκτήτης του σκάφους δεσμεύεται να τηρεί τον θαλάσσιο νόμο ή το Νόμο της Εμπορικής Ναυτιλίας της εκάστοτε χώρας. Μεταβολή στα στοιχεία της νηολόγησης ενός πλοίου (αλλαγή στο όνομα ή νηολόγηση σε άλλο λιμάνι) επιτρέπεται να γίνει εφόσον κατατεθούν στην Λιμενική Αρχή του νέου λιμανιού νηολόγησης τα απαραίτητα δικαιολογητικά ώστε να γίνουν οι αναγκαίες αλλαγές.

### 1.1 ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η εθνικότητα ενός πλοίου καθορίζεται από τη σημαία του. Το Κράτος καταγραφής, εκτός από το Certificate of Register, εκδίδει και άλλα πιστοποιητικά τα οποία είναι τα εξής:

1) Το πιστοποιητικό της αξιοπλοΐας

2) Το πιστοποιητικό Minimum Safe Manning, το οποίο αναφέρεται στον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό πληρώματος που υποχρεούται να φέρει το πλοίο

3) Το Radio License Certificate, το οποίο πιστοποιεί την επάρκεια των μέσων επικοινωνίας του πλοίου.

4) Το International Tonnage Certificate, που είναι σχετικό με τα χωρητικότητα ενός πλοίου, και τέλος

5) το CSR Certificate (Continuous Synopsis Record), το οποίο εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το 2004. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται κάθε φορά που γίνεται κάποια

αλλαγή που έχει σχέση με το πλοίο. Για παράδειγμα, όταν αλλάζει η σημαία του πλοίου πρέπει να εκδοθεί αυτό το πιστοποιητικό για να δηλωθεί η αλλαγή.

Επιπροσθέτως, κάθε πλοίο για να ταξιδέψει πρέπει να είναι εφοδιασμένο και με τα εξής απαραίτητα έγγραφα:

- 1) Το έγγραφο της εθνικότητας
- 2) Το πιστοποιητικό καταμέτρησης
- 3) Τα πιστοποιητικά ασφαλείας
- 4) Το πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως
- 5) Το ναυτολόγιο (εγγράφονται τα μέλη του πληρώματος)
- 6) Το ημερολόγιο της γέφυρας (εγγραφή παρατηρήσεων και γεγονότων που αφορούν το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Συμπληρώνεται εντός 24 ωρών από τη στιγμή που έλαβαν χώρα τα γεγονότα και θεωρείται από τη λιμενική αρχή ή το προξενείο κατά τον απόπλου.
- 7) Το ημερολόγιο της μηχανής (στο οποίο γίνεται καταγραφή της κατάστασης λειτουργίας των μηχανών, των βοηθητικών μηχανών, της καύσιμης ύλης και της κατανάλωσής της. Το ημερολόγιο της μηχανής τηρείται από τον πρώτο μηχανικό)
- 8) Το ημερολόγιο του ασυρμάτου
- 9) Το ποινολόγιο (για την εγγραφή των πειθαρχικών ποινών του πληρώματος)
- 10) Το ημερολόγιο πετρελαίου (το οποίο είναι σύμφωνο με τις διατάξεις της εκάστοτε διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από το πετρέλαιο.

Τα έγγραφα αυτά, εκτός από ημερολόγιο και το ποινολόγιο, παραδίδονται στην αρχή του λιμανιού νηολόγησης όταν το πλοίο παύει να έχει την αντίστοιχη εθνικότητα.

Η σημαία υποδηλώνει την νομική αρμοδιότητα στην οποία υπόκειται το πλοίο και χρησιμοποιείται για να συμβολίσει τη χώρα στην οποία ανήκει και πιο είναι το λιμάνι νηολόγησής του. Το κάθε πλοίο που φέρει τη σημαία ενός κράτους θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους του και άρα υπόκειται στους κανόνες του Εσωτερικού και του Διεθνούς Δικαίου. Η επιλογή της σημαίας θεωρείται σημαντικό στοιχείο από τη διαχειρίστρια εταιρεία διότι επηρεάζεται και από τις χώρες στις οποίες ταξιδεύει το πλοίο αλλά και από τα συμφέροντα που έχει η εταιρεία από τη σημαία που χρησιμοποιεί.

Το διεθνές δίκαιο ορίζει ότι κάθε εμπορικό πλοίο είναι νηολογημένο σε μια χώρα που ονομάζεται κράτος σημαίας (flag state). Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση των ανοιχτών θαλασσών του 1958 (Convention on High Seas 1958)<sup>2</sup> το κράτος σημαίας καθορίζει τους όρους βάσει των οποίων θα χορηγηθεί η εθνικότητα στο πλοίο, θα νηολογηθεί στην επικράτεια του και θα έχει το δικαίωμα να ταξιδεύει κάτω από τη σημαία του. Ανάμεσα στο Κράτος Σημαίας και στο πλοίο πρέπει να υπάρχει «ο γνήσιος δεσμός»(genuine link), το κράτος πρέπει να ασκεί τη δικαιοδοσία του και ρυθμιστικό έλεγχο πάνω στο πλοίο σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα αφού φέρει τη σημαία του. Ακόμα υποχρεούται, να το επιθεωρεί τακτικά, να πιστοποιεί την καταλληλότητα του εξοπλισμού του πλοίου και την ικανότητα του πληρώματος. Επίσης το Κράτος Σημαίας εκδίδει πιστοποιητικά ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το κάθε πλοίο το οποίο έχει τη σημαία μιας συγκεκριμένης χώρας, απολαμβάνει την προστασία της και κάποια προνόμια. Για παράδειγμα, σε θέματα αλιείας, θέματα ρυμούλκησης και μειωμένα τέλη γενικότερα.

Το πλοίο δεν μπορεί να αλλάξει τη σημαία του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή τη στιγμή που θα φτάσει στο λιμάνι του προορισμού, εκτός εάν υπάρχουν ειδικές περιπτώσεις, όπως μεταβίβαση της ιδιοκτησίας ή αλλαγή στο νηολόγιο. Η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου γίνεται με την έγγραφη συμφωνία μεταξύ του προηγούμενου και του νέου ιδιοκτήτη και καταχωρείται στο νηολόγιο.

Η σημαία του πλοίου αναρτάται πάντα στο αλμπουρέτο της πρύμνης και μόνο όταν καταπλέει σε λιμάνι ή πλέει σε ξένα ως προς τη σημαία του χωρικά ύδατα, είναι υποχρεωμένο, παράλληλα με τη δική του σημαία να αναρτά και τη σημαία της χώρας στην οποία καταπλέει, αλλά πάντα σε έναν ψηλό ιστό, συνήθως πάνω από τη γέφυρά του.

Όπως έγινε και αναφορά παραπάνω, ένα πλοίο για να υψώσει τη σημαία με την οποία θα πλέει και να διαθέτει εθνικότητα, πρέπει πρώτα να εγγραφεί στο νηολόγιο της χώρας επιλογής του. Σε ορισμένα όμως νηολόγια οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες θα νηολογηθεί ένα πλοίο είναι πολύ αυστηρές. Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο, η ηλικία του, ο μηχανολογικός εξοπλισμός του και συνολικά όλες οι υπηρεσίες που παρέχονται (π χ πλήρωμα) υπόκεινται σε αυστηρούς ελέγχους. Η

---

<sup>2</sup> Convention on High Seas 1958 ( Act 2009/21/EC)- [http://europa.eu/legislation\\_summaries](http://europa.eu/legislation_summaries)

αυστηρότητα των ελέγχων χωρίζει τις σημαίες σε «παραδοσιακές» και σε σημαίες ευκαιρίας. Αυτό συμβαίνει διότι λαμβάνεται υπόψη και το θέμα της αξιοπλοΐας του πλοίου. Οι «παραδοσιακές ή καλές» σημαίες δίνουν μεγάλη βάση στο θέμα της αξιοπλοΐας του πλοίου, διότι για να νηολογηθεί ένα πλοίο κάτω από αυτές τις σημαίες πρέπει να πληρεί όλες τις προβλεπόμενες προδιαγραφές. Κάθε σημαία έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και τους δικούς της περιορισμούς. Μερικές σημαίες έχουν αυστηρούς όρους νηολόγησης και άλλες ελαστικούς. Αυτό σημαίνει ότι ανάλογα με το προφίλ που θέλει να δημιουργήσει η κάθε σημαία καθορίζει το πόσο αυστηρές ή όχι είναι οι απαιτήσεις της.

### 1.1.1 ΚΑΝΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ άρθρο 2 και τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΑΝΔ) άρθρα 5-19 ένα πλοίο θεωρείται ελληνικό από τη στιγμή που εγγράφεται στο Νηολόγιό του.

Στην πράξη της νηολόγησης<sup>3</sup> αναγράφονται: το ναυπηγείο, ο τόπος που έγινε η ναυπήγηση, το όνομα και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη, ο διορισμός του αντικλήτου που κατοικεί στην Ελλάδα, η ύλη από την οποία είναι κατασκευασμένο το πλοίο, οι διαστάσεις και η χωρητικότητα του πλοίου. Επίσης το είδος της κινητήριας δύναμης και το είδος και η δύναμη της μηχανής, εφόσον το πλοίο είναι μηχανοκίνητο. Για παράδειγμα, όταν ένα πλοίο θέλει να φέρει την ελληνική σημαία σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου θα πρέπει να ισχύουν τα εξής:

- Για να εγγραφεί ένα πλοίο στο ελληνικό νηολόγιο<sup>4</sup> όταν είναι μέτοχοι και αλλοδαπά πρόσωπα, θα πρέπει το 50% και άνω του πλοίου να ανήκει σε Έλληνες υπηκόους ή να είναι σε ελληνικά συμφέροντα.
- Το λιμάνι στο οποίο έχει νηολογηθεί το πλοίο και το όνομά του θα πρέπει να αναγράφονται υποχρεωτικά στην εξωτερική επιφάνεια του πλοίου. Το όνομα του πλοίου ορίζεται από τον πλοιοκτήτη
- Η εγγραφή του στο ελληνικό νηολόγιο και το έγγραφο της εθνικότητας που θα του έχει δοθεί από επίσημη ελληνική αρχή πρέπει να τηρούνται πάνω στο πλοίο.

<sup>3</sup> Ν. 3816/ 1958 ( ΚΙΝΔ)

<sup>4</sup> Π.Δ 11/2000 ( ΦΕΚ 11<sup>Α'</sup>)



Η πράξη της νηολόγησης αναγράφει τη χρονολογία και φέρει την υπογραφή του φύλακα του νηολογίου, ο οποίος διατηρεί επικυρωμένο αντίγραφο της κυριότητας του πλοίου.

## 1.2 ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ένα ελληνικό πλοίο διαγράφεται από το νηολόγιο όταν ισχύουν τα εξής:

- Όταν χάσει την ελληνική εθνικότητα, όταν εκλείψουν δηλαδή οι όροι κτήσης της κυριότητας. Οι τρόποι κτήσης της κυριότητας<sup>5</sup> ενός πλοίου χωρίζονται σε πρωτότυπους και παράγωγους. Παράγωγος τρόπος κτήσης υφίσταται όταν γίνει αναγκαστική κατάσχεση του πλοίου και στη συνέχεια ακολουθήσει πλειστηριασμός.

Οι πρωτότυποι τρόποι κτήσης σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ είναι οι ακόλουθοι:

**1) Αρχικά είναι η ναυπήγηση**, όπου είναι μια σύμβαση μεταξύ του ιδιοκτήτη του πλοίου και εκείνου του οποίου θα αποκτήσει την κυριότητα. **2) Η χρησικτησία**, η οποία χωρίζεται σε τακτική και έκτακτη. Όπου τακτική, ο νομέας πρέπει να έχει καλή πίστη, να διαθέτει νόμιμο τίτλο, και από τη στιγμή που το πλοίο έχει εγγραφεί στο νηολόγιο να έχουν περάσει 3 έτη. Όπου έκτακτη, απαιτείται κατοχή του πλοίου για 10 έτη. **3) Η μεταβίβαση του μεριδίου ενός από τους συμπλοιοκτήτες στους υπόλοιπους**, είτε με την παραχώρηση του μεριδίου του στους δανειστές λόγω μη συμφωνίας σε διάφορες επισκευές και εν συνεχεία στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες, είτε λόγω απόλυσής του από μέλος πληρώματος. **4) Η εγκατάλειψη του πλοίου από τον ασφαλισμένο στον ασφαλιστή**, όπου ο τελευταίος έχει το δικαίωμα εντός 30 ημερών για μη αποδοχή του πλοίου.

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ στο ελληνικό δημόσιο μπορεί να περιέλθει ένα πλοίο όταν: **1) γίνει η κατάληψή του σε καιρό πολέμου**, **2) όταν γίνει η δήμευσή του εξαιτίας συμμετοχής σε πειρατεία, λαθρεμπόριο και παράνομη αλιεία**, **3) όταν γίνει κατάσχεσή του λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης**.

---

<sup>5</sup> βλ. Πουланτζάς Ν. , «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2005

Η απώλεια της εθνικότητας γίνεται με έγγραφη δήλωση του έλληνα πλοιοκτήτη στη λιμενική αρχή του λιμανιού νηολόγησης με επίσημο αντίγραφο του εγγράφου που πιστοποιεί την απώλεια.

- Όταν απολεσθεί το πλοίο
- Όταν «διαλυθεί» το πλοίο
- Όταν δεν υπάρχει καμία ενημέρωση για το πλοίο για έξι μήνες

Η διαγραφή του πλοίου διενεργείται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου ή αυτεπάγγελτα από το λιμάνι νηολόγησης.

Με αυτό τον τρόπο, όσο δεν υπάρχουν ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο, διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου έναντι των ξένων στόλων. Αυτή η πολιτική έχει υιοθετηθεί και από άλλες χώρες όπως: η Μ. Βρετανία, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Ιταλία και η Ολλανδία.

#### 1.2.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η τελική επιλογή της σημαίας όμως γίνεται από τον πλοιοκτήτη ο οποίος αξιολογεί διάφορους παράγοντες προκειμένου να επιλέξει τη σημαία που θεωρεί κατάλληλη.

Οι κυριότεροι παράγοντες είναι οι εξής<sup>6</sup>:

- Αν οι διαδικασίες νηολόγησης ενός πλοίου είναι γρήγορες
- Αν το κόστος νηολόγησης του πλοίου είναι χαμηλό
- Αν η σημαία αυτή είναι αξιόπιστη
- Τι δικαιολογητικά χρειάζονται για να γίνει η επάνδρωση και αν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα του πληρώματος, των πλοιοκτητών και των μετόχων
- Πως γίνεται η φορολόγηση των πλοίων, το κόστος για την επάνδρωσή τους και αν υπάρχουν προϋποθέσεις για τα χαρακτηριστικά που θα έχει ένα πλοίο (ηλικία, τύπος κτλ.)

---

<sup>6</sup> Γ.Π Βλάχος, 2007, Εκδόσεις Σταμούλης, - Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική

- Αν υπάρχει σταθερότητα στη χώρα της σημαίας. Για παράδειγμα ένας επικείμενος πόλεμος θα ήταν σοβαρός αποτρεπτικός παράγοντας για τη νηολόγηση πλοίου στη συγκεκριμένη χώρα σημαίας.
- Αν υπάρχουν αρμόδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας οι οποίες να επιτελούν τις επιθεωρήσεις των πλοίων και να τηρούν τα θέματα ασφαλείας
- Αν η σημαία κράτους έχει χαρακτηριστεί ως σημαία ευκαιρίας

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι κάθε πλοίο είναι ξεχωριστό. Έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και νομική προσωπικότητα την οποία αποκτά από τη σημαία κάτω από την οποία είναι νηολογημένο. Το όνομα του κάθε πλοίου είναι μοναδικό, δίνεται από τον πλοιοκτήτη και εγγράφεται στην πρύμνη. Με το λιμάνι νηολόγησης το πλοίο αποκτά την εθνικότητά του, αποκτά αριθμό εγγραφής και υψώνει τη σημαία του. Οι σημαίες που μπορούν να επιλέξουν οι πλοιοκτήτες είναι πολλές. Οι παράγοντες, τους οποίους πρέπει να εξετάσουν, παίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή και η αναζήτηση των ωφελειών είναι δύσκολη. Υπάρχουν νηολόγια αυστηρά και με πολλές υποχρεώσεις και νηολόγια με ελαστικούς όρους, για τα οποία θα γίνει λόγος παρακάτω.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Σημαία ευκαιρίας ή ευκολίας σημαίνει απουσία γνήσιου δεσμού (genuine link) μεταξύ της εθνικότητας του πλοιοκτήτη και της σημαίας του πλοίου. Ο όρος «γνήσιου δεσμού» μεταξύ ιδιοκτητών του πλοίου και του κράτους της σημαίας κάνει την πρώτη επίσημη εμφάνισή του στη Σύμβαση της Γενεύης στο άρθρο 5<sup>7</sup> σχετικά με την ανοικτή θάλασσα το οποίο αναφέρει τα εξής: «κάθε κράτος μέλος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητας σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτεια του και για το δικαίωμα να φέρουν σημαία. Το κράτος ειδικότερα πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά δικαιοδοσία και έλεγχο σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά ζητήματα σε πλοία που φέρουν τη σημαία του». Η ίδια αρχή επαναλαμβάνεται στη Συνθήκη UNCLOS του 1982 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Το 1986 η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη<sup>8</sup> προσπάθησε να αποδώσει την πραγματική έννοια του γνήσιου δεσμού στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την καταχώριση πλοίων. Σύμφωνα με το άρθρο 4 της Συνθήκης, η εθνικότητα κάθε πλοίου ορίζεται από τη σημαία του κράτους που φέρει. Κάθε πλοίο δικαιούται να ταξιδεύει κάτω από τη σημαία ενός μόνο κράτους και να μην είναι εγγεγραμμένο σε δύο νηολόγια. Επίσης κανένα πλοίο δεν έχει το δικαίωμα να αλλάξει σημαία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή σε ενδιάμεση στάση σε λιμάνι. Εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση μεταβίβασης της ιδιοκτησίας του πλοίου ή αλλαγής νηολογίου.

Τα πλοία τα οποία ταξιδεύουν με τη σημαία του εκάστοτε κράτους οφείλουν να τηρούν:

1. τους κανόνες και τους κανονισμούς που ορίζει η εγγραφή τους στο νηολόγιο του, και

2. τους διεθνείς κανόνες και standards που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των πλοίων, του πληρώματος και την πρόληψη μόλυνσης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ακόμα, το Κράτος της Σημαίας εκτελεί περιοδικούς ελέγχους από πιστοποιημένους

<sup>7</sup> Βασίλη Ν. Μεταξά, 1985, Εκδόσεις Παπαζήση, - Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας Geneva Convention on High Seas 1958- Article 5

<sup>8</sup> United Nations Conference on Trade and Development, “United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships”, United Nations 1986

ελεγκτές για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα. Έτσι, τα πλοία οφείλουν να ταξιδεύουν με έγγραφα τα οποία να αποδεικνύουν ότι έχουν το δικαίωμα να πλέουν με τη σημαία του εκάστοτε κράτους και έγγραφα τα οποία επιβάλλονται από τις διεθνείς συμβάσεις που είναι μέλος η χώρα. Η Σύμβαση αυτή θα απαιτούσε ότι το κράτος σημαίας θα συνδεόταν με τα πλοία του, είτε έχοντας οικονομικό συμφέρον από την κυριότητα του κάθε πλοίου ή με την παροχή ναυτικών για την επάνδρωση των πλοίων. Το Κράτος Εγγραφής θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι αξιωματικοί και μέλη πληρώματος των πλοίων τα οποία έχουν υψώσει τη σημαία του, είναι σε ικανοποιητικό ποσοστό υπήκοοι ή νόμιμοι κάτοικοι του Κράτους της Σημαίας. Ακόμα θα πρέπει να λάβει υπόψη: τη διαθεσιμότητα εξειδικευμένων ναυτικών, πολυμερείς και διμερείς συμφωνίες, οι οποίες έχουν ισχύ και εφαρμογή σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους της Σημαίας και τη σίγουρη και οικονομικά βιώσιμη λειτουργία των πλοίων του. Επίσης, το Κράτος εγγραφής πρέπει να εξασφαλίζει, ότι η επάνδρωση των πλοίων που πλέουν κάτω από τη σημαία του και οι συνθήκες εργασίας που επικρατούν πάνω στα πλοία, είναι σε συμφωνία με τους διεθνείς κανονισμούς και τα πρότυπα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα. Για να τεθεί σε ισχύ η συνθήκη του 1986, σύμφωνα με το άρθρο 19, έπρεπε να γίνουν μέλη 40 Κράτη των οποίων η συνολική χωρητικότητα (tonnage) θα ήταν το 25% του παγκόσμιου τονάζ. Μέχρι στιγμής μόνο 14 χώρες έχουν υπογράψει.

Ο όρος σημαία ευκαιρίας χρησιμοποιείται από το 1950 και αναφέρεται στην σημαία με την οποία το πλοίο ταξιδεύει και υποδεικνύει μέσω αυτής τη χώρα στην οποία είναι εγγεγραμμένο ή το κράτος σημαίας του. Το πλοίο λειτουργεί κάτω από τη νομοθεσία του κράτους σημαίας και οι νόμοι αυτοί που ακολουθεί τίθενται σε εφαρμογή σε περίπτωση που το πλοίο εμπλακεί σε υπόθεση Ναυαρχείου.

Ένα εμπορικό πλοίο ταξιδεύει με σημαία ευκαιρίας όταν έχει καταχωρηθεί σε μια χώρα διαφορετική από την χώρα των ιδιοκτητών του για σκοπούς μείωσης του λειτουργικού κόστους ή και αποφυγής κυβερνητικών κανονισμών. Ο στενά συνδεδεμένος όρος «ανοιχτό νηολόγιο» χρησιμοποιείται για να περιγράψει έναν οργανισμό ο οποίος θα καταχωρήσει τα πλοία που ανήκουν σε ξένους φορείς. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους σε σημαίες ανοιχτών νηολογίων με σκοπό να μειώσουν το οικονομικό τους κόστος και τους πιο ευνοηκούς όρους απασχόλησης του εργατικού δυναμικού σε σχέση με τους κανόνες του νηολογίου της

χώρας της επιχείρησης. Οι λόγοι για την επιλογή ενός ανοιχτού νηολογίου ποικίλουν και περιλαμβάνουν:

- την απαλλαγή φόρων,
- την δυνατότητα αποφυγής εθνικών συμβάσεων εργασίας που αυξάνουν το κόστος μισθοδοσίας
- την αποφυγή αυστηρής περιβαλλοντικής νομοθεσίας και τέλος
- την δυνατότητα πρόσληψης πληρωμάτων από χώρες με χαμηλά ημερομίσθια. Τα εθνικά ή αλλιώς κλειστά νηολόγια συνήθως απαιτούν ένα πλοίο να κατασκευάζεται και να είναι στην ιδιοκτησία εθνικών συμφερόντων και εν μέρει τουλάχιστον να είναι επανδρωμένο από τους πολίτες της. Από την άλλη μεριά τα ανοιχτά νηολόγια προσφέρουν συχνά on line εγγραφή στους καταλόγους τους και εγγύηση ολοκλήρωσης εγγραφής σε λιγότερο από μια ημέρα. Με την χρήση των σημαιών ευκαιρίας περιορίζεται η καταγραφή και το λειτουργικό κόστος, το οποίο με τη σειρά του μειώνει το συνολικό κόστος μεταφοράς.

## 2.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η σύγχρονη αυτή πρακτική, κατά την οποία τα πλοία υψώνουν σημαία ξένων κρατών, ξεκίνησε το 1920 στις Ηνωμένες Πολιτείες, όταν οι ιδιοκτήτες πλοίων απογοητευμένοι από την προσθήκη νέων κανονισμών και την αύξηση στο κόστος εργασίας, ξεκίνησαν να νηολογούν τα πλοία τους στον Παναμά. Η χρήση των σημαιών ευκαιρίας αυξανόταν σταδιακά, και το 1968 η Λιβερία έφτασε να ξεπεράσει το Ηνωμένο Βασίλειο και να γίνει η μεγαλύτερη χώρα νηολόγησης πλοίων στον κόσμο.

Οι εφοπλιστές που οδηγήθηκαν στην χρησιμοποίηση του θεσμού των σημαιών ευκαιρίας τις επιλέγουν ανάλογα με τις συνθήκες που υπάρχουν σε κάθε εποχή. Παλιά οι εφοπλιστές επέλεγαν τις σημαίες ευκαιρίας εξαιτίας της λιγότερης γραφειοκρατίας, οι νόμοι ήταν πιο ελαστικοί και το λειτουργικό κόστος ήταν πιο χαμηλό. Σήμερα οι εφοπλιστές επιλέγουν το ανοιχτό νηολόγιο για να μειώσουν το ιδιωτικό κόστος τους, τη φορολογία και να αποφύγουν τις διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Έτσι οι εφοπλιστές επιλέγουν τις σημαίες ευκαιρίας διότι:

- Η εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο είναι πολύ απλή και γίνεται στο προξενείο του Κράτους Σημαιοφύλαξης.
- Τα πλοία γίνονται ανταγωνιστικότερα αφού αποφεύγουν τα βάρη και τις υποχρεώσεις που θα είχαν με τη σημαία της πατρίδας τους.
- Η φορολογική μεταχείριση είναι ευμενέστερη, και το μόνο που επιβάλλεται σε σχέση με τη χωρητικότητα του πλοίου είναι ένα χαμηλό τέλος νηολόγησης και ένας χαμηλός δασμός.
- Η δανειοληψία είναι ευκολότερη
- Υπάρχουν λιγότεροι κίνδυνοι από ενδεχόμενες πολεμικές εμπλοκές
- Υπάρχουν λιγότερες κρατικές αναμειξίες στην εκμετάλλευση των πλοίων
- Υπάρχει ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών της ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχία, διπλώματα κ.α), εφόσον η επάνδρωση από αλλοδαπούς επιτρέπεται ελεύθερα. Επιπλέον δεν υπάρχουν απαιτήσεις όσον αφορά την συντήρηση των πλοίων.
- Τέλος ανάλογα με την οικονομική κατάσταση που επικρατεί σε κάθε χώρα, τις συνθήκες και το τι προβλέπει το εργατικό δίκαιο της κάθε χώρας, οι μισθοί, τα επιδόματα και τα ημερομίσθια είναι πολύ χαμηλά.

Για το 2010 η λίστα Σημαιοφύλαξης Ευκαιρίας περιλαμβάνει τις εξής χώρες:

- Antigua & Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Bermuda
- Bolivia
- Burma
- Cambodia
- Cayman Islands
- Comoros
- Cyprus

- Equatorial Guinea
- Georgia
- Gibraltar
- Honduras
- Jamaica
- Lebanon
- Liberia
- Malta
- Marshall Islands
- Mauritius
- Mongolia
- Netherlands Antilles
- North Korea
- Panama
- Sao Tome and Principe
- St Vincent
- Sri Lanka
- Tonga
- Vanuatu
- French and German International Ship Registers.

### *2.1.1 ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ*

Οι σημαίες ευκαιρίες συχνά επικρίνονται και μέσα σε αυτές τις επικρίσεις του συστήματος των σημαιών ευκαιρίας βρέθηκε μια σειρά από πολλά θέματα. Το πρώτο θέμα είναι ότι τα κράτη σημαίας έχουν ανεπαρκείς κανονισμούς και αυτοί οι ελάχιστοι κανονισμοί που υπάρχουν δύσκολα εφαρμόζονται. Ένα δεύτερο θέμα είναι ότι σε πολλές περιπτώσεις το κράτος της σημαίας δεν μπορεί να βρει ποιος είναι ο εφοπλιστής, και άρα δεν μπορεί να του αποδώσει ευθύνες σε περιπτώσεις αστικών και ποινικών παραβάσεων. Ως αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης άσκησης ελέγχου του κράτους της σημαίας, οι σημαίες ευκαιρίας επικρίνονται: για την δημιουργία ενός περιβάλλοντος κατάλληλου για τη διεξαγωγή εγκληματικών δραστηριοτήτων, για την



υποστήριξη της τρομοκρατίας και για την προσφορά κακών συνθηκών εργασίας στους ναυτικούς.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## 2.2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΑΝΩ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Στο συνοδευτικό υλικό της Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας των Ηνωμένων Εθνών του 2006, η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας εκτιμά ότι το 2006 υπήρχαν περίπου 1,200,000 εργαζόμενοι ναυτικοί σε όλο τον κόσμο. Αυτό το έγγραφο συνεχίζει λέγοντας ότι «στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας το πλήρωμα συχνά εργάζεται κάτω από ανεπίτρεπτες συνθήκες σε βάρος της ευημερίας τους, της υγείας τους και της ασφάλειάς τους. Οι σημαίες ευκαιρίας αποτελούν ένα μέσο αποφυγής της εργατικής νομοθεσίας της χώρας του ιδιοκτήτη και γίνονται ένα μέσο για την καταβολή χαμηλών μισθών και εξαναγκασμό σε πολλές ώρες εργασίας κάτω από μη ασφαλείς συνθήκες.»

Οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με σημαία ευκαιρίας στερούνται τα βασικά ανθρώπινα και συνδικαλιστικά δικαιώματά τους από τη στιγμή που τα νηολόγια των σημαιών ευκαιρίας δεν εφαρμόζουν τα ελάχιστα κοινωνικά πρότυπα. Αυτό είναι που κάνει τη σημαία ευκαιρίας τόσο ελκυστική για τους πλοιοκτήτες. Οι χώρες καταγωγής των μελών του πληρώματος δεν μπορούν να κάνουν πολλά για να τους προστατεύσουν, διότι οι κανόνες που ισχύουν πάνω στο σκάφος είναι συνήθως εκείνοι της χώρας νηολόγησης. Σαν αποτέλεσμα, οι περισσότεροι ναυτικοί δεν είναι μέλη μιας συνδικαλιστικής οργάνωσης. Από την άλλη, για εκείνους που είναι μέλη, η ένωση είναι συχνά αδύναμη να επηρεάσει το τι συμβαίνει πάνω στο πλοίο..

Η ITF<sup>9</sup> 55 χρόνια τώρα μάχεται ενάντια στις σημαίες ευκαιρίας έχοντας αναπτύξει ένα δίκτυο επιθεωρητών για τη διερεύνηση ύποπτων πλοίων.

Με βάση τις εκθέσεις των επιθεωρητών αποκαλύπτεται ένας κατάλογος κατάχρησης των ναυτικών που περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- Πολύ χαμηλοί μισθοί
- Κακές συνθήκες πάνω στο πλοίο
- Ανεπαρκής τροφή και καθαρό πόσιμο νερό
- Μακρές περιόδους εργασίας χωρίς να υπάρχει επαρκής ανάπαυση που οδηγεί σε άγχος και κούραση.

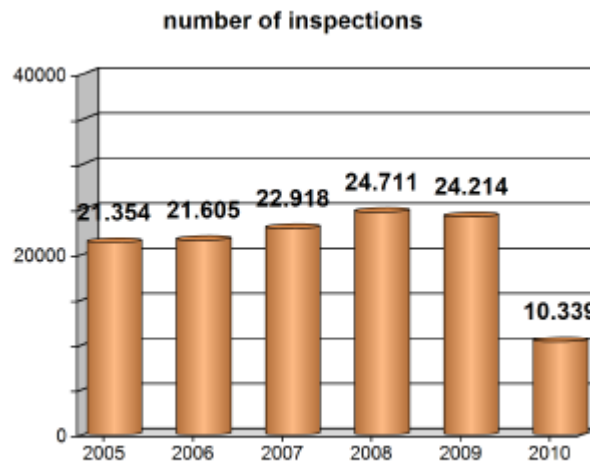
Είναι ευρέως γνωστό ότι τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας έχουν συνήθως χαμηλά επίπεδα ασφάλειας και δεν τηρούν τις κατασκευαστικές προδιαγραφές. Αυτό

<sup>9</sup> International Transport Workers' Federation- Seafarers

συμβαίνει διότι τα πλοία αυτά έχουν ηλικία μεγαλύτερη από τον μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου. Πολλές από τις παραβάσεις που καταγράφουν οι αρχές των λιμένων, περιλαμβάνουν «γήρανση» και κακοσυντήρηση των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας. Υπο άλλες σημαίες τα συγκεκριμένα πλοία δεν θα λάμβαναν άδεια να ταξιδεύουν. Οι απώλειες ζώων είναι περισσότερες στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας. Το 2001, 63% των απωλειών σε τόνους χωρητικότητας αντιστοιχούσαν σε 13 νηολόγια σημαίων ευκαιρίας. Τα πέντε πρώτα νηολόγια σημαίων ευκαιρίας όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων που χάθηκαν είναι: ο Παναμάς, η Κύπρος, ο Άγιος Βικέντιος, η Καμπότζη και η Μάλτα.

Υπάρχουν όμως και πολλά προβλήματα τα οποία έχουν άμεση σχέση με το θεσμό των σημαίων ευκαιρίας. Υπάρχει η άποψη ότι εάν δεν υπήρχαν οι σημαίες ευκαιρίας όλα θα ήταν πολύ καλύτερα. Αυτό θα συνέβαινε γιατί 1) δεν θα υπήρχε «καταστροφή» του περιβάλλοντος από αυτά τα πλοία και 2) όλα τα ναυτικά ατυχήματα που προκαλούνται εξαιτίας των διαφόρων ελλείψεων που έχουν τα πλοία, θα ήταν σε μικρότερο ποσοστό. Μέχρι σήμερα πάντως τα πλοία τα οποία ταξιδεύουν κάτω από τη σημαία της εθνικότητάς τους και όχι κάτω από σημαίες ευκαιρίας έχουν μικρότερο κοινωνικό κόστος. Αυτό συμβαίνει διότι τα πλοία τα οποία πλέον με σημαίες ευκαιρίας είναι πιο ελαστικά στους κανονισμούς, έχουν μεγαλύτερη ασυνέπεια, άρα και υψηλότερο οικονομικό κόστος εξαιτίας των περισσότερων "ζημιών" που προκαλούν (όπως θαλάσσια ρύπανση, ναυταπάτες, και ναυτικά ατυχήματα με απώλεια ζωής). Εξαιτίας όλων των παραπάνω, τα πλοία που πλέον με σημαίες ευκαιρίας αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο του αποκλεισμού από διεθνείς οργανισμούς και από τις ίδιες τις χώρες εξαιτίας των ελέγχων που υφίστανται.

### Αριθμός Επιθεωρήσεων από το 2005-2010



Πηγή: Paris Memorandum of Understanding

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΔΙΠΛΑ ΚΑΙ ΜΟΝΑ Ή ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

#### 3.1 ΔΙΠΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Τα διπλά ή παράλληλα νηολόγια<sup>10</sup> είναι τα νηολόγια τα οποία δημιουργήθηκαν με σκοπό, να επιτρέπουν στα πλοία να ταξιδεύουν με τη σημαία του κράτους τους αλλά να χρησιμοποιούν τα προνόμια που τους προσφέρουν τα ανοιχτά νηολόγια (ή σημαίες ευκαιρίας) στα οποία αναφέρθηκα και παραπάνω. Έτσι, πλέουν με τη σημαία του κράτους τους αλλά τα προνόμια που έχουν είναι αυτά των σημαίων ευκαιρίας. Πολλοί ιδιοκτήτες πλοίων τα επιλέγουν, για τον λόγο ότι έχουν πολλά πλεονεκτήματα, όπως χαμηλούς μισθούς στα πληρώματα, φορολογικές απαλλαγές και μπορούν οι ίδιοι να επιλέξουν το πλήρωμα. Τα παράλληλα νηολόγια δημιουργήθηκαν εξαιτίας των σχέσεων κρατών με πρώην αποικιακές τους κτήσεις και σκοπός τους είναι η προσέλκυση σε αυτά πλοίων από συγκεκριμένες χώρες. Σε σύγκριση με τα ανοιχτά νηολόγια, τα παράλληλα είναι πιο περιορισμένα αλλά και πιο ευέλικτα από τα εθνικά. Σ' αυτή την κατηγορία των νηολογίων ανήκουν: τα Cayman Islands, το Γιβραλτάρ, οι Βερμούδες, τα νησιά της Μάγχης ( π.χ Γκέρσνυ, Τζέρσυ) και η Νήσος Μαν, τα οποία τα χρησιμοποιεί η Μ. Βρετανία. Η Μαδέρα που τη χρησιμοποιεί η Πορτογαλία, οι Κανάριες Νήσοι που τις χρησιμοποιεί η Ισπανία, τα νησιά Kerguelen που τα χρησιμοποιεί η Γαλλία, τις Ολλανδικές Αντίλλες η Ολλανδία και τα Νησιά Faroe που τα χρησιμοποιεί η Δανία.

Η κάθε χώρα έχει δικούς της περιορισμούς όσον αφορά το θέμα του νηολογίου, και πόσο μάλλον όταν μιλάμε και για παράλληλο νηολόγιο. Οι περιορισμοί διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό από το ένα νηολόγιο στο άλλο. Για παράδειγμα αν ένα πλοίο είναι νηολογημένο στα Νησιά Μαν έχει λιγότερους περιορισμούς απ' ότι αν ήταν γραμμένο στο νηολόγιο της Μ. Βρετανίας, παρόλο που πλέει με σημαία Μ. Βρετανίας.

Εκτός από τα πλεονεκτήματα που έχουν τα παράλληλα νηολόγια έχουν και πολλές ομοιότητες με τα ανοιχτά και με τα εθνικά νηολόγια. Οι ομοιότητες με τα ανοιχτά νηολόγια είναι, αρχικά, ότι οι απαιτήσεις ασφάλειας είναι αρκετά χαμηλές. Για παράδειγμα, η Γερμανία και η Δανία, προκειμένου να χαρακτηρίσουν ένα πλοίο

---

<sup>10</sup> Βλάχος Π. Γ, 2007, Εκδόσεις Σταμούλη, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική

ως αξιόπλοο και στη συνέχεια να εγγραφεί στο νηολόγιο, δεν έχουν περιορισμούς όσον αφορά την ηλικία που έχει το πλοίο. Ένα άλλο στοιχείο είναι η εθνικότητα του πληρώματος, όπου η Δανία και η Φιλανδία επιτρέπουν πληρώματα από την Άπω Ανατολή, ενώ η Γερμανία διαπραγματεύεται τους όρους εργασίας του πληρώματος και τα ημερομίσθια είναι βάσει του νόμου της χώρας καταγωγής.

Όσον αφορά την Ελλάδα δεν έχουμε δημιουργήσει παράλληλο νηολόγιο διότι αφενός θα είναι πιο ακριβό από το εθνικό μας νηολόγιο και αφετέρου ελληνικά πλοία είναι ήδη γραμμένα σε παράλληλα νηολόγια άλλων χωρών.

Παρόλο όμως που η εγγραφή σε παράλληλα νηολόγια θεωρείται ένα όχι και τόσο επιθυμητό γεγονός από τα παραδοσιακά νηολόγια, συνεχίζει να είναι ένα δημοφιλές φαινόμενο για τους πλοιοκτήτες.

### 3.1.1 ΔΙΕΘΝΗ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Εκτός από τα διπλά νηολόγια υπάρχουν και τα διεθνή νηολόγια. Τα διεθνή νηολόγια δημιουργήθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Ο σκοπός των διεθνών νηολογίων είναι ο ίδιος με αυτόν των ανοιχτών νηολογίων. Αυτό σημαίνει ότι, τα πλοία τα οποία εγγράφονται στο διεθνές νηολόγιο μπορούν να πλέουν με τη σημαία της χώρας τους και ταυτόχρονα να έχουν χαμηλές οικονομικές επιβαρύνσεις, όπως φόρο και εισφορές. Οι πιο σημαντικές χώρες οι οποίες διαθέτουν διεθνή νηολόγια είναι: η Νορβηγία, η Δανία, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο, η Φινλανδία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Μ. Βρετανία και η Ολλανδία. Τα Διεθνή νηολόγια έχουν αρκετά πλεονεκτήματα τα οποία είναι:

- 1) Επιλογή πληρώματος ελεύθερα
- 2) Η διαδικασία εγγραφής στο νηολόγιο γίνεται πιο γρήγορα και πιο απλά
- 3) Ο περιορισμός στην χωρητικότητα των πλοίων δεν υπάρχει και όλοι οι τύποι πλοίων είναι αποδεκτοί
- 4) Ελαστικότητα στην φορολογία
- 5) Επιτρέπεται τα πλοία να πλέουν με τη σημαία της χώρας τους.

Στο Διεθνές Νορβηγικό νηολόγιο εγγράφονται εκτός από πλοία εθνικών συμφερόντων και πλοία αλλοδαπών συμφερόντων. Τα αλλοδαπά πλοία

απολαμβάνουν περισσότερα προνόμια, όπως απαλλαγή από το φόρο του νηολογίου και ελεύθερη επιλογή πληρώματος. Ο πλοίαρχος όμως υποχρεούται να είναι Νορβηγός. Το Διεθνές Νορβηγικό νηολόγιο έχει τα πλεονεκτήματα των σημαιών ευκαιρίας γι' αυτό και θεωρείται ως «σημαίας ευκαιρίας».

Στο Δανέζικο Διεθνές Νηολόγιο επίσης ο πλοίαρχος πρέπει να είναι της ίδιας εθνικότητας.

Το Γερμανικό Διεθνές Νηολόγιο δημιουργήθηκε εξαιτίας του γεγονότος ότι η εθνική σημαία είχε υψηλό κόστος και το λειτουργικό αυτό κόστος αυτό έπρεπε να μειωθεί.

Στο Γαλλικό Διεθνές Νηολόγιο το αλλοδαπό πλήρωμα υπερτερεί σε ποσοστό 35% έναντι 25% του εγχώριου πληρώματος.

Το Διεθνές Νηολόγιο του Λουξεμβούργου έχει μια ιδιομορφία σε σχέση με τα άλλα νηολόγια, διότι το Λουξεμβούργο δεν βρέχεται από θάλασσα. Στο νηολόγιο αυτό εγγράφονται τα πλοία τα οποία είναι εθνικά κατά 50% ή πρέπει να ανήκουν σε εταιρεία η οποία εδρεύει στο Λουξεμβούργο. Όσον αφορά την εθνικότητα του πληρώματος που θα βρίσκεται στο πλοίο δεν υπάρχει κανένας περιορισμός, παρά μόνο για τον πλοίαρχο, ο οποίος πρέπει να προέρχεται από χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Ισπανικό Διεθνές Νηολόγιο έχει αρκετές ομοιότητες με της Νορβηγίας, και μια από αυτές είναι ότι το πλήρωμα μπορεί να είναι διαφορετικής εθνικότητας, όπως και στο Πορτογαλικό Διεθνές Νηολόγιο.

Τα Διεθνή Νηολόγια είναι το ίδιο δημοφιλή όπως και τα παράλληλα νηολόγια, στα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω, και εξυπηρετούν και αυτά τα συμφέροντα των πλοιοκτητών.

### 3.2 ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η σχετική ανάλυση που έχει γίνει από το ISL<sup>11</sup> (Institute of Shipping Economics and Logistics) για το 2010, έδειξε ότι υπάρχει μεγάλη ζήτηση για τις σημαίες ανοιχτού νηολογίου. Στις αρχές του 2010, εγγράφηκαν στο μητρώο ξένων σημαιών-ανοιχτού νηολογίου, πλοία 796 εκατομμυρίων dwt ποσοστό ίσο με 70% του παγκόσμιου στόλου. Η χωρητικότητα των πλοίων τα οποία εγγράφηκαν στις 10 πρώτες σημαίες συνολικά είναι 683 εκατομμύρια dwt με πρώτη τη σημαία του Παναμά, με 287 εκατομμύρια dwt (ποσοστό 23,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας), ακολουθούμενη από τη Λιβερία με 114 εκατομμύρια dwt και ποσοστό 11,4% και στη συνέχεια τα Νησιά Marshall με 76 εκατομμύρια dwt και ποσοστό 6,2%.

Κατά την περίοδο του 2006-2010, ο αριθμός εγγραφών σε ξένη σημαία αυξανόταν κατά 7,9% το χρόνο ενώ η εθνική χωρητικότητα αυξήθηκε μόνο 3,6%. Σύμφωνα με στοιχεία του 2009 ο Παναμάς, η Λιβερία και τα Marshall Islands είναι οι τρεις μεγαλύτερες χώρες νηολόγησης όσον αφορά το νεκρό βάρος (DWT).

Αυτές οι τρεις χώρες είχαν νηολογημένα 11,636 πλοία των 1000 dwt και πάνω για ένα σύνολο 468,405,000 dwt, περισσότερο δηλαδή του 39% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Ο Παναμάς υπερέχει με πάνω από 8,065 πλοία που αντιστοιχούν περίπου στο 23% του παγκόσμιου dwt. Από τις τρεις αυτές χώρες τα Marshall Islands με 1,265 νηολογημένα πλοία είχαν το μεγαλύτερο ρυθμό αύξησης dwt το 2009, αυξάνοντας το τονάζ του σχεδόν κατά 15%. Η σημαία των Bahamas είναι στην έκτη θέση παγκοσμίως, πίσω από το νηολόγιο του Χονγκ Κονγκ και της Ελλάδας, αλλά είναι ίδια σε μέγεθος με τη σημαία ευκαιρίας των Marshall Islands με περίπου 200 περισσότερα πλοία, αλλά με μεταφορική χωρητικότητα περίπου 6,000,000 dwt λιγότερο. Η Μάλτα που βρίσκεται στην ένατη θέση παγκοσμίως, είχε 100 πλοία περισσότερα απ' ότι οι Μπαχάμες, με χωρητικότητα όμως 50,666,000 dwt, αντιπροσωπεύοντας το 4% του παγκόσμιου στόλου με αύξηση 12%, εκείνο το χρόνο. Στην ενδέκατη θέση η Κύπρος νηολόγησε 1016 πλοία το 2009, ποσοστό 2,6% του παγκόσμιου τονάζ. Μερικές από τις υπόλοιπες 11 κορυφαίες σημαίες ευκαιρίας είναι: οι Αντίγκουα και η Μπαρμπούντα που βρίσκονται στην 20<sup>η</sup> θέση, οι Βερμούδες που βρίσκονται στην 22<sup>η</sup> θέση, ο Άγιος Βικέντιος και οι Γρεναδίνες που βρίσκονται

<sup>11</sup> Institute of Shipping Economics and Logistics- [www.isl.org](http://www.isl.org)



στην 26<sup>η</sup> θέση και το Διεθνές Γαλλικό Νηολόγιο (FIS) στην 27<sup>η</sup> θέση. Οι Βερμούδες και το FIS έχουν λιγότερα από 200 πλοία ο καθένας, με το μέσο όρο των πλοίων των Βερμούδων να είναι 67,310 dwt και το μέσο όρο του FIS να είναι 42,524 dwt. Τα νηολόγια των Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, και του Αγίου Βικεντίου και των Γρεναδίνων έχουν πάνω από 1000 πλοία με μέση χωρητικότητα 10,423 dwt και 7,334 dwt αντιστοίχως.

Η Ελλάδα χρησιμοποιούσε την ελληνική σημαία για ποσοστό 31% της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων της, ενώ τα πλοία κάτω από ξένη σημαία αποτελούσαν το 69% της χωρητικότητας. Η Ιαπωνία από την άλλη, είχε το 92% κάτω από ξένη σημαία.

Παρακάτω θα γίνει μια συνοπτική επεξήγηση των χαρακτηριστικών ορισμένων σημαιών ευκαιρίας κάποιων χωρών.

### 3.2.1 ΛΙΒΕΡΙΑ 12

#### ***Το μητρώο του πλοίου***

Το μητρώο της Λιβερίας δημιουργήθηκε το 1949 και σήμερα είναι το δεύτερο μεγαλύτερο στον κόσμο που αντιπροσωπεύει το 10% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Οι μακράς διάρκειας συμβάσεις, η ειδικά εκπαιδευμένη ομάδα διαχείρισης που διαθέτει και οι εξαιρετικές σχέσεις με την Κυβέρνηση της Λιβερίας επέτρεψαν τη συνέχιση της λειτουργίας του μητρώου.

#### ***Επιβαλλόμενα τέλη***

Το μητρώο της Λιβερίας παρέχει δύο βασικές πολιτικές τιμολόγησης έτσι ώστε οι πλοιοκτήτες να μπορούν να επωφεληθούν από τις χαμηλότερες τιμές που προσφέρει.

- Για τα πλοία 14,000τόνων ή παραπάνω (καθαρού βάρους) οι φόροι χωρητικότητας μειώθηκαν κατά 75% σε 10\$ ανά τόνο καθαρού βάρους συν ένα σταθερή ετήσια επιβάρυνση 3,800\$ ανά πλοίο.
- Για τα πλοία ηλικίας κάτω των 14,000 τόνων καθαρού βάρους συνεχίζεται να προσφέρεται το ποσό των 40\$ ανά τόνο και επιβάρυνση

---

<sup>12</sup> [www.lisr.com](http://www.lisr.com)

επιθεώρησης 1,450\$. Αυτή η τιμολόγηση για τα μικρά πλοία ήταν πάντα εξαιρετικά ανταγωνιστική σε σχέση με όλα τα άλλα νηολόγια.

### ***Διαδικασία νηολόγησης***

Το Νηολόγιο της Λιβερίας είναι ανοιχτό σε όλους τους πλοιοκτήτες του κόσμου. Προκειμένου να εγγραφεί ένα πλοίο στο Λιβεριανό νηολόγιο θα πρέπει να είναι κάτω των 20ετών και να τηρεί υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας.

Οι ναυτικοί και οι αξιωματικοί οι οποίοι απασχολούνται σε πλοία με σημαία Λιβερίας μπορούν να είναι διαφόρων εθνικοτήτων , αλλά το δίπλωμα των αξιωματικών θα πρέπει να έχει εκδοθεί από τις Αρχές της Λιβερίας και να ισχύει 5 χρόνια και όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να κατέχουν το «Seafarers Identification and Record Book».

### ***Νηογνώμονες που αναγνωρίζει η Δημοκρατία της Λιβερίας***

Για την διεξαγωγή ερευνών και την έκδοση θεσμοθετημένων πιστοποιητικών η Λιβερία αναγνωρίζει τους εξής νηογνώμονες:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Korean Registry of Shipping (KRS)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping

Ακόμα εφαρμόζει τις διεθνείς συμβάσεις του IMO (SOLAS, MARPOL, International Tonnage Convention).

### ***Πιστοποιητικά Νηολόγησης***

- Επίσημη αίτηση για αριθμό, και έγγραφο καταχώρησης του πλοίου (RLM 101A)
- Πληρεξούσιο εκπροσώπησης και ανάληψης υποχρεώσεων από τον πλοιοκτήτη

- Απόδειξη της ιδιοκτησίας του πλοίου
- Αποδεικτικό ταξινόμησης του πλοίου
- Ένορκη βεβαίωση σχετικά με την επιβεβαίωση της κλάσης
- Συγκατάθεση για τη μεταφορά του σκάφους στο νηολόγιο της Λιβερίας και πιστοποιητικό ακύρωσης από το ήδη υπάρχον νηολόγιο
- Κόστος συμμετοχής
- Πιστοποιητικό για την άρση της ηλικίας του πλοίου( αν είναι πάνω από 20 χρονών)
- Πιστοποιητικό της ασφάλισης

### 3.2.2 ΠΑΝΑΜΑΣ<sup>13</sup>

#### ***Πιστοποιητικά Νηολόγησης***

- Αίτηση εγγραφής του πλοίου στο νηολόγιο του Παναμά.
- Πληρεξούσιο από τους ιδιοκτήτες για τα πρόσωπα που ζητούν νηολόγηση εκ μέρους των ιδιοκτητών.
- Επίσημο πιστοποιητικό που αποδεικνύει ότι το πλοίο έχει ακυρώσει την πρώτη νηολόγησή του και με την συγκατάθεση της προηγούμενης χώρας μεταφέρεται στο νηολόγιο του Παναμά.
- Πιστοποιητικό της απόδειξης της πώλησης του πλοίου.
- Πιστοποιητικό χωρητικότητας
- Τεχνικά πιστοποιητικά που σχετίζονται με τις Διεθνείς Συμβάσεις τα οποία πρέπει να εκδίδονται από ιδρύματα τα οποία αναγνωρίζονται από τη Δημοκρατία του Παναμά.
- Αίτηση για άδεια ασύρματου
- Πιστοποιητικό επιθεώρησης και ταξινόμησης του πλοίου από συγκεκριμένους νηογνώμονες ( ABS, DNV, GL, LR, NK RINA, KRS, CCRS, CCS, κτλ)

#### ***Διπλό Νηολόγιο***

Από την στιγμή που τα πλοία ενός πλοιοκτήτη είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του Παναμά, είναι σε θέση να χρησιμοποιεί το μηχανισμό του διπλού νηολογίου ή

<sup>13</sup> [www.segumar.com/circulars](http://www.segumar.com/circulars)

παράλληλο νηολόγιο. Αυτή η μέθοδος επιτρέπει σε ένα ξένο πλοίο το οποίο είχε εγγραφεί στο νηολόγιο άλλης χώρας για 2 χρόνια, να μπορεί να εγγραφεί ταυτόχρονα στο νηολόγιο του Παναμά χωρίς να διαγραφεί από ο άλλο. Αυτό επιτρέπεται με το πιστοποιητικό της χώρας που είχε γίνει αρχικά η νηολόγηση.

### ***Νηολόγηση***

Όλα τα πλοία είναι αποδεκτά να εγγραφούν στο νηολόγιο του Παναμά, χωρίς περιορισμό στην ηλικία, αρκεί να τηρούν τις βασικές προϋποθέσεις πλεύσης ( αξιοπλοΐα, ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος). Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην χωρητικότητα των πλοίων που θα εγγραφούν αλλά ούτε και στην εθνικότητα του πληρώματος.

### ***Τέλη Νηολόγησης***

Για το πιστοποιητικό της πώλησης νηολόγησης χρεώνονται 20\$ ανά τόνο και στη συνέχεια ένα επιπλέον 20% πρόσθετος φόρος. Υπάρχουν όμως ετήσιοι φόροι για τη χωρητικότητα. Σε σύγκριση με άλλα νηολόγια, το νηολόγιο του Παναμά υποστηρίζεται ότι είναι ένα από τα πιο οικονομικά στον κόσμο.

Όπως προβλέπεται από το νόμο Νο.4 όλα τα σκάφη πρέπει να καταβάλλουν ένα ετήσιο ποσοστό σε σχέση με την ολική τους χωρητικότητα που έχει ως εξής:

Τα πλοία τα οποία είναι δεσμευμένα στο θαλάσσιο εμπόριο, όπως είναι τα πλοία γενικού φορτίου, τα ρυμουλκά, τα tankers και άλλων ειδών πλοία υποχρεούνται να καταβάλλουν:

- Πάνω από 1,000 κ.ο.χ το ποσό των 1,200\$
- Πάνω από 1,000 κ.ο.χ και μέχρι 3,000 κ.ο.χ το ποσό των 1,800\$
- Για περισσότερους από 3,000 κ.ο.χ και μέχρι 5,000 κ.ο.χ το ποσό των 2,000\$
- Για πάνω από 5,000 κ.ο.χ και μέχρι 15,000 κ.ο.χ το ποσό των 2,700\$
- Και για πάνω από 15,000 κ.ο.χ το ποσό των 3,000\$

Για την ετήσια επιθεώρηση ισχύουν τα εξής:

Τα φορτηγά πλοία και τα tankers πρέπει να καταβάλλουν το εξής ποσοστό ελέγχου:

- Τα πλοία πάνω από 500 κ.ο.χ το ποσό των 500\$

- Τα πλοία πάνω από 500 κ.ο.χ και μέχρι 1,600 κ.ο.χ το ποσό των 750\$
- Για αυτά πάνω από 1,600 κ.ο.χ και μέχρι 5,000 κ.ο.χ το ποσό των 850\$
- Περισσότερους από 5,000 κ.ο.χ και μέχρι 15,000 κ.ο.χ το ποσό των 1,000\$
- Και για πάνω από 5,000 κ.ο.χ το ποσό των 1,200\$

### 3.2.3 MARSHALL ISLANDS<sup>14</sup>

#### *Νηολόγηση*

Τα πλοία<sup>15</sup> τα οποία μπορούν να νηολογηθούν στα Marshall Islands πρέπει τη στιγμή της καταχώρησης να είναι 20 ετών, μπορεί όμως να γίνει και μια εξαίρεση στην ηλικία εφόσον η κατάσταση του πλοίου είναι ικανοποιητική, όσον αφορά την αξιοπλοΐα και γενικά τη χρήση του πλοίου. Η κυριότητα του πλοίου πρέπει να είναι στα Marshall Islands National, ή Corporation, ή στην Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης ή στην εταιρεία εξωτερικών θαλάσσιων υποθέσεων που εξειδικεύεται στα Marshall Islands.

#### *Έγγραφα Νηολόγησης*

- Αίτηση για τον επίσημο αριθμό και το διακριτικό της νηολόγησης του σκάφους.
- Πιστοποιητικό της πώλησης ή μεταβίβασης της κυριότητας.
- Πιστοποιητικό επιβεβαίωσης της κλάσης του πλοίου, εκδιδόμενο από το νηογνώμονα με ημερομηνία όχι νωρίτερα από τις 10 ημέρες πριν καταχωρηθεί στο νέο νηολόγιο.
- Πιστοποιητικό επιβεβαίωσης από το νηογνώμονα ότι το πλοίο είναι έτοιμο για να πλεύσει.
- Ειδική έρευνα από το νηογνώμονα αν το πλοίο είναι 15 ετών ή περισσότερο.
- Αίτηση για το πιστοποιητικό της ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης του πλοίου.
- Δήλωση του ISM Code από την υπεύθυνη εταιρεία ασφάλειας.

<sup>14</sup> The Marshall Islands Registry- [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com)

<sup>15</sup> Βλέπε Παράρτημα Β (Marshall Islands, Fleet Types, Fleet Growth)

➤ Απόδειξη ασφάλισης αστικής ευθύνης που θα περιλαμβάνει: πετρελαϊκή ρύπανση, και τη ρύπανση από το πλοίο.

➤ Πιστοποιητικό άδειας μεταφοράς ή ακύρωσης που εκδίδεται από το νηολόγιο από οποίο μεταφέρθηκε το πλοίο.

### ***Επιβαλλόμενα τέλη***

Για τα πλοία τα οποία καταγράφονται στο νηολόγιο των Marshall Islands υπάρχουν 2 επιλογές προγραμμάτων που είναι διαθέσιμες: το πρόγραμμα Α & το πρόγραμμα Β.

Στο πρόγραμμα Α είναι τα standard τέλη τα οποία πληρώνονται για τη νηολόγηση ενός πλοίου στα Marshall Islands , με την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης επιλέγει να καταγραφεί με βάση αυτό το πρόγραμμα. Το πρόγραμμα Β στηρίζεται σε μια αναλογική κλίμακα η οποία γίνεται με βάση τις διάφορες κατηγορίες χωρητικότητας των πλοίων, και ως επιπλέον στοιχείο παρέχει και μία έκπτωση.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Α τα αρχικά τέλη νηολόγησης ανά σκάφος είναι 2,500\$ και τα τέλη για νηολόγηση πλοίου bareboat είναι 2,500\$ επίσης.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Β τα αρχικά τέλη νηολόγησης για κάθε πλοίο ανάλογα με τη χωρητικότητά του είναι τα εξής:

- Για πλοία 2,500 κ.τ (Net Tons) ή λιγότερο είναι 2,500\$
- Για τα πλοία από 2,501 N.T έως 15,000 N.T είναι 5,000\$
- Για πλοία από 15,001 N.T έως 35,000 N.T είναι 10,000\$
- Για πλοία από 35,001 N.T έως 50,000 N.T είναι 15,000\$
- Και για πλοία πάνω από 50,000 N.T είναι 20,000\$

Την έκπτωση του 1/3 στο τέλος του αρχικού κόστους νηολόγησης μπορούν να τη χρησιμοποιήσουν οι πλοιοκτήτες εφόσον ισχύουν κάποιες προϋποθέσεις:

- Νηολόγηση ενός πλοίου του οποίου η ηλικία είναι 5 χρονών ή λιγότερο από την ημερομηνία της κατασκευής του ή αν έχει υποστεί σημαντικές μετατροπές μέσα στα τελευταία 5 χρόνια.
- Νηολόγηση 3 ή περισσότερων πλοίων με ηλικία 15 χρονών ή λιγότερο, την ίδια χρονική στιγμή, ή γραπτή δέσμευση ότι θα νηολογηθούν 3 ή περισσότερα τέτοιου είδους πλοία μέσα σε ένα ημερολογιακό έτος.

- Η έκπτωση αυτή θα αυξηθεί σε 50% για ένα ιδιοκτήτη ο οποίος θα νηολογήσει 10 ή περισσότερα πλοία ηλικίας 15 ετών ή λιγότερο την ίδια χρονική περίοδο ή θα υπογράψει μια δέσμευση ότι θα νηολογηθούν 10 ή περισσότερα τέτοιου είδους πλοία εντός ενός ημερολογιακού έτους.

Οι ετήσιοι φόροι χωρητικότητας σύμφωνα με το Α πρόγραμμα είναι για τα εμπορικά πλοία 20\$/N.T ενώ το λιγότερο το οποίο θα πρέπει να καταβάλλεται να μην είναι λιγότερο από 500\$/N.T.

Σύμφωνα με το Β πρόγραμμα ισχύουν τα εξής:

- Για τα πλοία 2,500 N.T ή λιγότερο το ποσό είναι 500\$
- Για τα πλοία 2,501 N.T έως 5,000 N.T το ποσό είναι 20\$/N.T
- Για τα πλοία 5,001 N.T έως 25,000 N.T το ποσό είναι 17\$/N.T
- Για τα πλοία 25,001 N.T έως 50,000N.T το ποσό είναι 15\$/ N.T
- Για τα πλοία πάνω από 50,000 N.T το ποσό είναι 125\$/ N.T

#### ***Πλεονεκτήματα από το νηολόγιο των Marshall Islands***

Ορισμένα από τα πλεονεκτήματα για κάποιον πλοιοκτήτη να εγγράψει τα πλοία του στο νηολόγιο των Marshall Islands είναι τα εξής:

- Να έχει εμπειρία πάνω από 60 χρόνια στην νηολόγηση πλοίων.
- Να παρέχει 24-ωρη υπηρεσία βοήθειας από 20 γραφεία σε Ασία, Ευρώπη και Ηνωμένες Πολιτείες.
- Οι Διεθνείς οργανισμοί δανεισμού και τα ναυπηγεία να έχουν εμπιστοσύνη στο νηολόγιο των Marshall Islands.
- Τα Marshall Islands έχουν υιοθετήσει μια νομοθεσία που επιτρέπει τη νηολόγηση ενός πλοίο το οποίο είναι υποθηκευμένο στη σημερινή χώρα νηολόγησης.
- Η βοήθεια και η τεχνική υποστήριξη είναι διαθέσιμες από πεπειραμένο προσωπικό, ναυτικούς, ναυτικούς επιθεωρητές, ειδικούς στη θαλάσσια ασφάλεια και επιθεωρητές ατυχημάτων.
- Ένα μεγάλο δίκτυο ναυτικών επιθεωρητών διενεργεί επιθεωρήσεις και ανταποκρίνεται άμεσα στους ιδιοκτήτες πλοίων. Επίσης ενημερώνουν τους πλοιοκτήτες για αλλαγές που τυχόν προκύψουν στους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς και στα δελτία ασφάλειας του Port State Control.

- Έχουν μόνιμο αντιπρόσωπο στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO)
- Και τέλος είναι οργανισμός ο οποίος είναι πιστοποιημένος με ISO 9001:2008.

### 3.2.4 ΜΑΛΤΑ<sup>16</sup>

#### *Νηολόγηση*

Όλοι οι τύποι πλοίων μπορούν να εγγραφούν στο νηολόγιο της Μάλτας, με την προϋπόθεση ότι ανήκουν εξ ολοκλήρου σε εταιρικά όργανα με νόμιμη υπόσταση ή σε πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεν υπάρχουν περιορισμοί στις συναλλαγές ούτε και στα όρια ηλικίας των πλοίων, ωστόσο όμως θα πρέπει, τα πλοία τα οποία είναι 15 ετών και πάνω αλλά κάτω όμως από 20 ετών, να υποβάλλονται σε επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή του κράτους της σημαίας, είτε πριν είτε εντός του μήνα που θα γίνει η προσωρινή του νηολόγηση. Για τα πλοία τα οποία είναι 20 ετών και πάνω αλλά κάτω από 25 ετών, ισχύει ότι πρέπει να περνούν από επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή του κράτους της σημαίας, πριν από την προσωρινή τους νηολόγηση. Σαν κανόνας ισχύει ότι τα πλοία τα οποία είναι 25 ετών και άνω να μην έχουν νηολογηθεί.

Ένα πλοίο εγγράφεται προσωρινά στο νηολόγιο της Μάλτας για έξι μήνες, με σκοπό μέσα σε αυτό το διάστημα να έχει συγκεντρώσει όλα τα έγγραφα τα οποία χρειάζονται. Αυτή η διαδικασία περιλαμβάνει στοιχεία για την απόδειξη της κυριότητας και ακύρωσης από το προηγούμενο νηολόγιο που ήταν εγγεγραμμένο ο πλοίο.

#### *Στοιχεία για την «προσωρινή νηολόγηση»*

- Μια αίτηση για την νηολόγηση από τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο, συμπεριλαμβάνοντας, εφόσον απαιτείται, μια αίτηση για την αλλαγή του ονόματος του πλοίου.
- Απόδειξη ότι μπορεί το άτομο αυτό να έχει στην κατοχή του ένα Μαλτέζικο πλοίο. Σε περίπτωση νομικού προσώπου χρειάζεται η ιδρυτική πράξη και το καταστατικό.

<sup>16</sup> Flying the Malta Flag- [www.transport.gov.mt](http://www.transport.gov.mt)



- Αντίγραφο του πιστοποιητικού της Διεθνούς Χωρητικότητας του πλοίου, ανάλογα με την περίπτωση.
- Δήλωση της ιδιοκτησίας του πλοίου που γίνεται από τον ιδιοκτήτη ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο μπροστά στο νηολόγο.
- Απόδειξη του Seaworthiness του πλοίου. Σε περίπτωση των trading ships, επιβεβαίωση της κλάσης του πλοίου, από αναγνωρισμένο οργανισμό, και πληροφορίες για τη νόμιμη πιστοποίηση του πλοίου.
- Αίτηση, όποτε χρειάζεται, για το πιστοποιητικό του ελάχιστου αριθμού ατόμων που πρέπει να επανδρώνουν το πλοίο.
- Αίτηση για άδεια ραδιοφωνικού σταθμού του πλοίου.
- Πληρωμή των αρχικών τελών εγγραφής και του ετήσιου φόρου χωρητικότητας.
- Ακόμα πρέπει να υπάρχει πιστοποιητικό του κατασκευαστή, εάν το σκάφος δεν έχει νηολογηθεί αλλού, ή ένα bill of sale εάν το πλοίο έχει πωληθεί.
- Ένα πιστοποιητικό ακύρωσης από την προηγούμενη χώρα νηολόγησης.
- Τέλος στοιχεία ότι το πλοίο είναι νόμιμο.

#### ***Νηογνώμονες που αναγνωρίζει η Μάλτα***

Πριν ή και κατά τη διάρκεια της εγγραφής τους τα πλοία θα πρέπει να ταξινομηθούν σε κλάσεις από κάποιον από τους παρακάτω νηογνώμονες που αναγνωρίζει η κυβέρνηση της Μάλτας, οι οποίοι είναι οι εξής:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Korean Registry of Shipping (KRS)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Polish Register of Shipping
- Registro Italiano Navale (RINA)

- Russian Maritime Register of Shipping

Οι επιθεωρήσεις από το κράτος της σημαίας της Μάλτας γίνονται από επιθεωρητές οι οποίοι διορίζονται από τη διοίκηση, σε διάφορα λιμάνια σε όλο τον κόσμο και προστίθενται στις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις που λαμβάνουν χώρα από τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες. Επιπλέον χρεώσεις δεν υπάρχουν σε αυτές τις διαδικασίες, παρά μόνο εάν το πλοίο θα πρέπει να υποβληθεί σε δεύτερη επιθεώρηση για διαπιστωθεί ότι έχουν αναφερθεί όλες οι ελλείψεις, όταν το πλοίο θα εγγραφεί για να επιθεωρηθεί κανονικά.

### ***Επιβαλλόμενα τέλη***

Τα τέλη για τη νηολόγηση και το ετήσιο τέλος έχουν ως εξής:

- Για πλοία λιγότερο από 50 gross tonnage ή για 50 gross tonnage και άνω το ποσό της νηολόγησης είναι 115€ ενώ το ετήσιο τέλος χωρητικότητας είναι 175€
- Για πλοία από 300GT το ετήσιο βασικό τέλος το χρόνο της νηολόγησης είναι 335€ ενώ στη συνέχεια γίνεται 805€. Για τα πλοία τα οποία είναι 300GT και άνω το ποσό αρχικά είναι 590€ ενώ στη συνέχεια είναι 1,060€.

Για τα πλοία καθαρής χωρητικότητας ισχύουν τα εξής:

- Για πλοία μέχρι 2,500 τόνους καθαρού βάρους το τέλος νηολόγησης είναι 575€ ενώ ο ετήσιος φόρος χωρητικότητας είναι 875€.
- Για πλοία από 2,500 έως 8,000 τόνους το τέλος νηολόγησης είναι 575€ συν 23 σέντς για κάθε τόνο καθαρής χωρητικότητας (NT) άνω των 2,500(NT) ενώ ο ετήσιος φόρος χωρητικότητας είναι 875€ συν 35 σέντς για τόνο καθαρού βάρους που ξεπερνάει τους 2,500 (NT)
- Για πλοία από 8,000 έως 10,000 (NT) το ποσό είναι 1,840€ συν 7 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 8,000NT ενώ ο ετήσιος φόρος είναι 2,800€ συν 19 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 8,000NT.
- Για πλοία από 10,000 έως 15,000NT το ποσό είναι 1,980€ και επιπλέον 7 σέντς και NT που ξεπερνάει τους 10,000NT ενώ ο φόρος είναι 3,180€ συν 14 σέντς για κάθε NT που είναι πάνω από 10,000NT.

- Για πλοία από 15,000 έως 20,000NT το ποσό είναι 2,330€ συν 7 σέντς για κάθε NT που είναι πάνω από 15,000NT, ενώ ο φόρος είναι 3,880€ συν 12 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 15,000NT.
- Για πλοία από 20,000 έως 30,000NT έχουμε 2,680€ συν 7 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 20,000NT και φόρο 4,480€ συν 9 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 20,000NT.
- Για πλοία από 30,000NT έχουμε 3,380€ συν 7 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 30,000NT , ενώ φόρο 5,380€ συν 7 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 30,000NT.
- Τέλος για πλοία πάνω από 50,000NT το τέλος είναι 4,780€ συν 7 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 50,000NT και φόρο 6,780€ συν 5 σέντς για κάθε NT που ξεπερνάει τους 50,000NT.

### 3.2.5 ΜΠΑΧΑΜΕΣ<sup>17</sup>

Το νηολόγιο των νήσων Μπαχάμες αποδέχεται όλους τους τύπους πλοίων να εγγραφούν και εξασφαλίζει ότι τηρούνται νομικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας. Σαν επιπλέον στοιχείο των απαιτήσεων εγγραφής, λαμβάνονται επίσης υπόψη η τεχνική καταλληλότητα και η ηλικία του πλοίου, πριν γίνει αποδεκτό το πλοίο να ταξιδεύει με σημαία Μπαχάμες. Τα πλοία ξένης ιδιοκτησίας που ασχολούνται με το διεθνές εμπόριο μπορούν να εγγραφούν στις Μπαχάμες.

Τα πλοία τα οποία είναι πάνω από 12 ετών υπόκεινται σε έλεγχο πριν την εγγραφή τους στο νηολόγιο, ο οποίος γίνεται από εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή διορισμένο από τις Μπαχάμες και οι αιτήσεις εγκρίνονται σε ατομική βάση. Οι αιτήσεις για τα πλοία που είναι λιγότερο από 1600 τόνους καθαρής χωρητικότητας μπορούν επίσης να εγγραφούν και μπορούν να εκτιμηθούν σε ατομική βάση.

Ένας ξένος ιδιοκτήτης, ανεξάρτητα από την εθνικότητά του ή τον τόπο της συγχώνευσης, μπορεί να κρατήσει τον τίτλο σε πλοίο με σημαία Μπαχάμες, αλλά μερικοί ξένοι ιδιοκτήτες το βρίσκουν χρήσιμο να ενσωματώσουν μια εταιρεία των Μπαχάμες γι' αυτό το σκοπό διότι δεν υπάρχει φόρος εισοδήματος ή φόρος κερδών στις Μπαχάμες. Η λειτουργία και το εισόδημα από ένα πλοίο νηολογημένο στις

<sup>17</sup> The Bahamas Maritime Authority- [www.bahamasmaritime.com](http://www.bahamasmaritime.com)

Μπαχάμες ή οποιοδήποτε κεφάλαιο κερδίζεται από την πώλησή του, είναι εντελώς αφορολόγητο στις Μπαχάμες αν το πλοίο είναι ξένης ιδιοκτησίας ή αν ανήκει σε εταιρία των Μπαχάμας.

### ***Διαδικασία Νηολόγησης***

Για να ξεκινήσει η διαδικασία νηολόγησης πρέπει ο ιδιοκτήτης του πλοίου, ο οποίος μπορεί να είναι ή ένα άτομο ή μια εταιρεία, να συμπληρώσει και να υποβάλλει προς τον Γραμματέα μια αίτηση εγγραφής (R102) δίνοντας το όνομα και γενικές πληροφορίες για το πλοίο. Επίσης πρέπει να κατατεθεί και μια αίτηση του ιδιοκτήτη (R104) η οποία θα περιέχει πλήρη στοιχεία επικοινωνίας των manager που θα είναι υπεύθυνοι για την καθημερινή διαχείριση του πλοίου, μαζί με τα αντίγραφα της τελευταίας πιστοποίησης της κλάσης του πλοίου. Η αίτηση θα πρέπει να επιθεωρηθεί και ο Γραμματέας θα επιβεβαιώσει την καταλληλότητα του πλοίου για προσωρινή εγγραφή στο νηολόγιο. Στη συνέχεια, ο Γραμματέας θα διατηρήσει το όνομα του πλοίου και θα εκδώσει τις λεπτομέρειες της ταυτότητας των Μπαχάμας, όπως ο επίσημος αριθμός και το σήμα της κλήσης του.

Μόλις εκπληρωθούν όλες οι προϋποθέσεις νηολόγησης, το πλοίο θα νηολογηθεί και θα εκδοθούν τα παρακάτω πιστοποιητικά:

- Προσωρινό πιστοποιητικό Νηολόγησης
- Άδεια Ραδιοφωνικής Επικοινωνίας
- Έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης
- Πιστοποιητικό σήμανσης του πλοίου
- Πιστοποιητικό για την πετρελαϊκή ρύπανση (CLC)
- Πιστοποιητικό των πετρελαίων (CLC)
- Αρχείο συνεχούς σύνοψης (CSR)

Τα πλοία νηολογούνται προσωρινά για μια περίοδο 6 μηνών προκειμένου να επιτρέψουν στους ιδιοκτήτες τους να εκπληρώσουν όλες τις διατυπώσεις τους για την αλλαγή της σημαίας και να πληρούν όλες τις απαιτήσεις της επιτροπής των νήσων Μπαχάμες για μόνιμη νηολόγηση. Μόλις εκπληρωθούν όλες οι απαιτήσεις θα εκδοθεί το μόνιμο πιστοποιητικό νηολόγησης.

### ***Επιβαλλόμενα τέλη***

Τα τέλη νηολόγησης που ισχύουν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2010 έχουν ως εξής:

- Για πλοία 2,000 τόνων νεκρού βάρους ή λιγότερο τα τέλη είναι 2,000\$
- Για πλοία μεγαλύτερα από 2,000 τόνους νεκρού βάρους αλλά όχι πάνω από 5,000 τόνους, τα τέλη είναι 1\$/τόνο καθαρού βάρους.
- Για πλοία πάνω από 5,000τόνους καθαρού βάρους, αλλά όχι πάνω από 25,000 τόνους, τα τέλη είναι 0,90\$/τόνο νεκρού βάρους
- Για πλοία πάνω από 25,000 τόνους καθαρού βάρους τα τέλη είναι 22,500\$

Τα ετήσια έτη νηολόγησης είναι:

- Για πλοία 2,000τόνων καθαρού βάρους ή λιγότερο τα τέλη είναι 2,552\$
- Για πλοία πάνω από 2,000τόνους καθαρού βάρους αλλά όχι πάνω από 5,000τόνους τα τέλη είναι 2,090\$ συν 0,20\$ /τόνο καθαρού βάρους
- Για πλοία πάνω από 5,000 τόνους καθαρού βάρους τα τέλη είναι 2,090\$ συν 0,17\$ / τόνο καθαρού βάρους.

Συμπερασματικά απ' όλα τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι η Σημαία είναι «ο απόλυτος άρχων» του πλοίου. Το Κράτος της Σημαίας προτού επιτρέψει σε ένα πλοίο να ταξιδέψει με τη σημαία του, πρέπει πρώτα να ελέγξει αν το πλοίο συμμορφώνεται με τους Διεθνείς Κανονισμούς και Νομοθεσίες. Εφόσον τηρούνται όλα τα απαιτούμενα standards εκδίδει τα πιστοποιητικά (Registry Certificate, Minimum Manning Certificate, Tonnage Certificate, Radio License Certificate, CRS) βάσει των Διεθνών Απαιτήσεων (SOLAS, MARPOL, STCW, LOAD LINE κτλ). Για να κατοχυρωθούν όμως και οι Συμβάσεις αυτές και να ισχύουν θα πρέπει να ψηφιστούν από σύνολο των Κρατών Μελών και αν δεν συγκεντρώσουν το minimum αριθμό των μελών που απαιτείται κάθε φορά, τότε δεν κατοχυρώνεται η Σύμβαση ή τυχόν αλλαγή στη Σύμβαση που έχει προτείνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO. Αυτά τα πιστοποιητικά που τα εκδίδει το Κράτος Σημαίας είναι γνωστά σαν Flag Certificates. Εκτός από αυτά όμως υπάρχουν και τα Trading Certificates τα οποία ναι μεν τα εκδίδει το Κράτος Σημαίας αλλά εργολαβικά έχει εξουσιοδοτήσει τους εκάστοτε Νηογνώμονες να τα εκδίδουν εκ μέρους της (on behalf of.....).

Εκτός από αυτά τα πιστοποιητικά όμως, εκδίδει και το πιστοποιητικό της αξιοπλοΐας. Ελέγχει την αξιοπλοΐα ενός πλοίου μέσω των διαφόρων επιθεωρήσεων που κάνει και ελέγχοντας τα safety records ενός πλοίου. Οι χώρες του Κράτους Σημαίας θέτουν τα πλοία τους στη διαδικασία της επιθεώρησης από καιρό σε καιρό σε τακτά χρονικά διαστήματα και επιβεβαιώνουν ότι τα πλοία λειτουργούν σύμφωνα με τους Ναυτιλιακούς Νόμους (Διεθνείς Συμβάσεις) και τα standards ασφαλείας της κάθε χώρας. Προκειμένου ένα πλοίο να είναι αξιόπλοο, και θα γίνει λόγος για την αξιοπλοΐα στη συνέχεια, καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του και να παραμείνει έτσι, θα πρέπει να εκπληρώνει συγκεκριμένες υποχρεώσεις και να τηρεί κάποιους κανόνες, οι οποίοι περιλαμβάνονται στη νομοθεσία SOLAS αλλά και στους κανόνες που θέτουν οι νηογνώμονες.

Και τα δύο σύνολα κανόνων συνεπάγονται επιθεωρήσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του πλοίου και σκοπός είναι να τηρούνται όλα τα standards ώστε το πλοίο να παραμένει αξιόπλοο.

Το Κράτος της Σημαίας πρέπει ανά πάσα στιγμή να έχει διαθέσιμα τα εξής στοιχεία:

- 1) Στοιχεία του πλοίου (πχ όνομα, και διεθνή αριθμό IMO)
- 2) Τις ημερομηνίες των επιθεωρήσεων και ελέγχων
- 3) Αποδεικτικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς (πιστοποιητικά) και αποδεικτικά για την κλάση του πλοίου και την αρχή που επιθεώρησε το πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις του Port State Control.
- 4) Το αποτέλεσμα από τις επιθεωρήσεις του ελέγχου μαζί με πληροφορίες για τις ελλείψεις, τις κρατήσεις και τα ναυτικά ατυχήματα.
- 5) Δεδομένα τα οποία αφορούν τα πλοία που δεν ταξιδεύουν πλέον με τη Σημαία του συγκεκριμένου Κράτους Σημαίας.

Βέβαια αυτό που ισχύει είναι ότι ένα πλοίο μετά από επιτυχή επιθεώρηση όσο αυστηρή και αν είναι αυτή θα πρέπει να φροντίζει να διατηρεί την αξιοπλοΐα του τηρώντας τους κανονισμούς, τους ελέγχους για συντήρηση κτλ, πράγμα όμως το οποίο εξαρτάται κατά ένα μεγάλο βαθμό από τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, άρα άμεσα από το Κράτος της Σημαίας (μέσω του Minimum Manning Certificate).

### 3.3 PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (Paris MOU)

Η δημιουργία ενός νέου είδους επιβολής θαλάσσιου νόμου έγινε εξαιτίας της περιβαλλοντικής καταστροφής η οποία προκλήθηκε από την προσάραξη του πλοίου MV Amoco Cadiz το οποίο έπλεε με σημαία ευκαιρίας της Λιβερτίας. Το πλοίο χωρίστηκε στα δύο 3,1 μίλια από τις ακτές της Βρετάνης της Γαλλίας, στις 16 Μαρτίου του 1978, με αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα στην ιστορία εκείνη την ημερομηνία. Εξαιτίας της ισχυρής πολιτικής και κοινωνικής κατακραυγής από το ναυάγιο του Cadiz 14 ευρωπαϊκές χώρες υπέγραψαν στη διάσκεψη στο Παρίσι το 1982 το **Paris Memorandum of Understanding on Port State Control**, θέτοντας πρότυπα ελέγχου για το κράτος του λιμένα για τις **26** τώρα **Ευρωπαϊκές χώρες και τον Καναδά**. Τα σημερινά κράτη μέλη της περιοχής που καλύπτει το Memorandum of Understanding του Παρισιού είναι: το Βέλγιο, η Βουλγαρία, ο Καναδάς, η Κροατία, η Κύπρος, η Δανία, η Εσθονία, η Φιλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Ισλανδία, η Ιρλανδία, η Ιταλία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Σλοβενία, η Ισπανία, η Σουηδία, το Ηνωμένο Βασίλειο.

Κάτω από τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, τα πλοία του διεθνούς εμπορίου αποτέλεσαν αντικείμενο ελέγχου από τα κράτη που επισκέπτονται. Ανάλογα με τις κατηγορίες των πλοίων, και λαμβάνοντας υπόψη τις πιο υποβαθμισμένες, για κάθε πλοίο το οποίο δένει στο λιμάνι που εφαρμόζει αυτή τη συμφωνία, επιλέγεται διαφορετικός παράγοντας για να γίνει η επιθεώρηση. Εκτός από τις συνθήκες διαβίωσης και τις συνθήκες εργασίας, αυτές οι επιθεωρήσεις καλύπτουν θέματα που αφορούν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την πρόληψη της μόλυνσης από τα πλοία (να έχουν τηρηθεί δηλαδή από το Κράτος της Σημαίας, και βάσει των απαιτήσεων της κάθε σημαίας, οι Διεθνείς Συμβάσεις SOLAS, MARPOL, STCW, LOAD LINE κτλ). Λόγω της σπουδαιότητας που παίζει η σημαία ενός πλοίου στην όλη δραστηριότητά του ο Οργανισμός κατατάσσει τις Σημαίες σε λίστες : White, Grey and Black ανάλογα με τις παρατηρήσεις που έχουν γίνει από το Κράτος του λιμένα. Σε περιπτώσεις που το κράτος του λιμένα ανακαλύψει προβλήματα σε ένα πλοίο, και ανάλογα με τη σοβαρότητα των παρατηρήσεων που προκύψουν, μπορεί να λάβει μέτρα μέσα στα οποία να συμπεριλαμβάνεται και η κράτηση του πλοίου. Η λίστα με τα πλοία που είχαν τις περισσότερες κρατήσεις από το μέσο όρο, βγήκε στη

δημοσιότητα το 1993, όπου μετά από αυτό, όσα πλοία βρίσκονταν σε αυτή τη λίστα τα επιθεωρούσαν με σειρά ανάλογη ως προς το ποσοστό των detentions. Το 2008 τα κράτη μέλη του Paris MOU διεξήγαγαν 14,332 επιθεωρήσεις, με ελλείψεις, οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα να κρατηθούν πλοία 1200 φορές εκείνο το χρόνο. Το 2009 έγιναν ξανά επιθεωρήσεις σε 13,298 πλοία, σημειώθηκαν 86,820 ελλείψεις, οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα 1,336 συλλήψεις, περισσότερες απ' ότι το 2008<sup>18</sup>.

Εκτός από το μνημόνιο του Παρισιού όμως, έχουν καθιερωθεί και άλλα μνημόνια που στηρίζονται σε αυτό το μοντέλο τα οποία είναι: Το μνημόνιο της Περιφέρειας Ασίας- Ειρηνικού, γνωστό σαν Tokyo MOU, της Μαύρης Θάλασσας( Black Sea MOU), της Καραϊβικής (Caribbean MOU), του Ινδικού Ωκεανού( Indian Ocean MOU), της Μεσογείου (Mediterranean MOU), και της Λατινικής Αμερικής( Acuerdo de Vina del Mar). Τα μνημόνια του Παρισιού και του Τόκιο, βασισμένα στις ελλείψεις και στις κρατήσεις, έχουν δημιουργήσει την μαύρη, τη λευκή και την γκρι λίστα των σημαίων των κρατών, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω.

#### 3.4 ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΤΟΥ ΤΟΚΙΟ (Tokyo MOU)

Το **μνημόνιο του Τόκιο** συνάφθηκε την 1 Δεκεμβρίου του 1993. Οι θαλάσσιες αρχές οι οποίες υπέγραψαν το μνημόνιο είναι: η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Χιλή, η Κίνα, τα Νησιά Φίτζι, το Χονγκ Κονγκ, η Ινδονησία, η Ιαπωνία, η Δημοκρατία της Κορέας, η Μαλαισία, η Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, οι Φιλιππίνες, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Σιγκαπούρη, τα Νησιά του Σολομώντα, η Ταϊλάνδη, το Βανουάτου και το Βιετνάμ. Το μνημόνιο τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Απριλίου του 1994.

Σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις, όσες χώρες το έχουν υπογράψει και το έχουν αποδεκτεί ομόφωνα γίνονται και πλήρη μέλη. Το μνημόνιο περιλαμβάνει **18 μέλη**.

Ο στόχος του μνημονίου είναι να καθιερωθεί ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου στην περιοχή Ασίας- Ειρηνικού και μέσω της συνεργασίας των μελών του να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια, να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον, να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας πάνω στα πλοία. Η επιτροπή που έχει συσταθεί ελέγχει την λειτουργία και την εφαρμογή του μνημονίου. Το 2009, έγιναν 23,116 επιθεωρήσεις σε πλοία με 102 σημαίες, με συμμετοχή 13,298 πλοίων. Από τις 23,116

<sup>18</sup> Βλέπε Παράρτημα Α (λίστες White, Grey and Black Flags)



επιθεωρήσεις που έγιναν, υπήρχαν 15,422 επιθεωρήσεις όπου τα πλοία βρέθηκαν με ελλείψεις. Με δεδομένο ότι ο συνολικός αριθμός των πλοίων που είχαν δραστηριότητα στην περιοχή ήταν 21,287, το ποσοστό επιθεωρήσεων στην περιοχή ήταν 61% το 2009. Παρόλο που και ο αριθμός των επιθεωρήσεων και ο αριθμός των πλοίων που επιθεωρήθηκαν αυξήθηκε, ο αριθμός των επιθεωρήσεων έχει μειωθεί, εξαιτίας της αύξησης του αριθμού των μεμονωμένων πλοίων στην περιοχή.

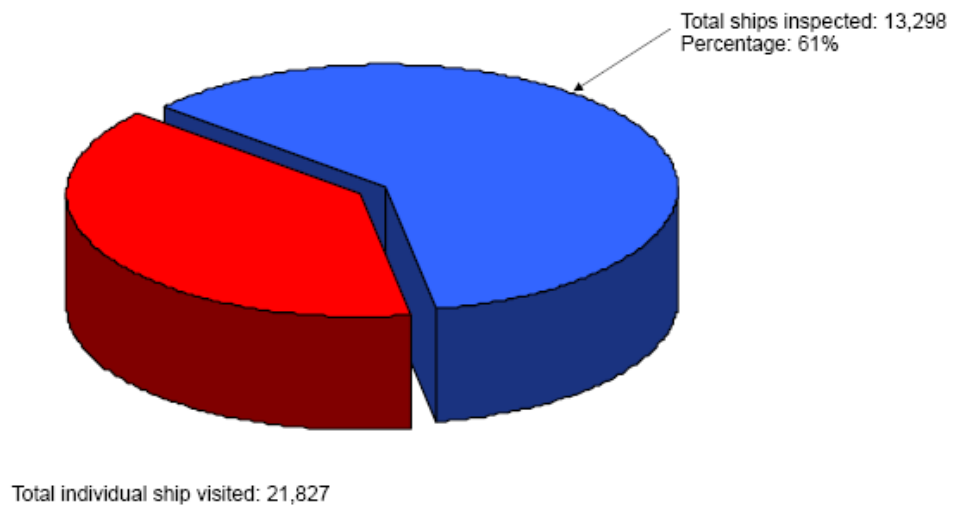
Τα πλοία τελούν υπό κράτηση όταν οι συνθήκες του πλοίου ή του πληρώματος δεν συνάδουν με τις ισχύουσες συμβάσεις. Μια τέτοια ισχυρή δράση προορίζεται για να διασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει έως ότου αποδείξει ότι δεν υπάρχει κίνδυνος, και για το πλοίο και για τα πρόσωπα που βρίσκονται πάνω ή ακόμα χωρίς να παρουσιάζει παράλογη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Το 2009, 1,336 πλοία που ήταν νηολογημένα σε 58 σημαίες τέθηκαν υπό κράτηση εξαιτίας σοβαρών ελλείψεων που παρουσίασαν. Το ποσοστό απαγόρευσής του απόπλου των πλοίων που επιθεωρήθηκαν ήταν 5,87%. Συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, ο αριθμός των κρατήσεων έπεσε στο 192 ή 13%.

Από την άλλη μεριά οι συνθήκες που επικρατούσαν πάνω στο πλοίο οι οποίες δεν συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις που είχαν θέσει οι αρχές του λιμανιού, καταγράφηκαν σαν ελλείψεις και έπρεπε να διορθωθούν. Το 2009 καταγράφηκαν 86,820 ελλείψεις. Οι τρεις βασικές κατηγορίες ελλείψεων οι οποίες ανακαλύπτονται συχνά στα πλοία είναι: τα μέτρα πυρασφάλειας, τα σωστικά μέσα, και η ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Το ίδιο έτος παρουσιάστηκαν, 14,619 ελλείψεις στα μέτρα πυρασφάλειας, 14,207 ελλείψεις στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και 12,131 ελλείψεις στα σωστικά μέσα. Όλες αυτές οι ελλείψεις αντιπροσωπεύουν το 50% των συνολικών ελλείψεων. Σε σύγκριση με το 2008 ο αριθμός των ελλείψεων στα σωστικά μέσα αυξήθηκε κατά 6% ενώ ο αριθμός των ελλείψεων στη ναυσιπλοΐα μειώθηκε κατά 8%.

Η μαύρη, η γκρι, και η λευκή λίστα για το 2007-2008 περιλαμβάνει 62 σημαίες των οποίων τα πλοία είχαν εμπλακεί σε 30 ή περισσότερες επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια εκείνης της περιόδου. Ο αριθμός των σημαιών στη μαύρη λίστα παραμένει στο 13 τα τελευταία 4 χρόνια. Η σημαία της Sierra Leone και της Γεωργίας παρόλο που άλλαξαν θέσεις στην κατάταξη παραμένουν στην πρώτη και στη δεύτερη θέση των χειρότερων σημαιών. Η Παπούα Νέα Γουινέα εμφανίζεται σαν νέο μέλος στη μαύρη λίστα εξαιτίας των σημαντικών κρατήσεων που είχε το 2009, ενώ οι Μαλδίβες εξαιτίας των μηδενικών κρατήσεων που είχαν το 2009 μετακινήθηκαν στην γκριζα

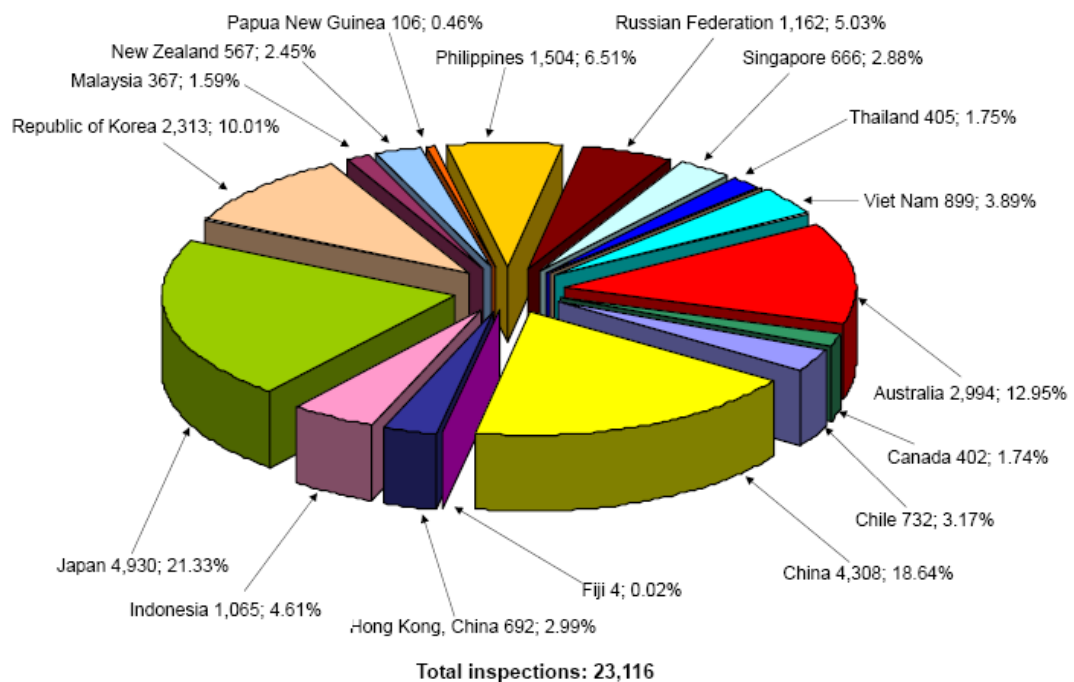
λίστα. Η γκρίζα λίστα αποτελείται από 22 σημαίες με 4 περισσότερες από το 2008. Στην λευκή λίστα από την άλλη υπάρχουν μόνο 27 σημαίες. Η Ιταλία, η Μάλτα και η Ελβετία έχουν υποβαθμιστεί στη γκρίζα λίστα.

**Figure 1: INSPECTION PERCENTAGE 2009**



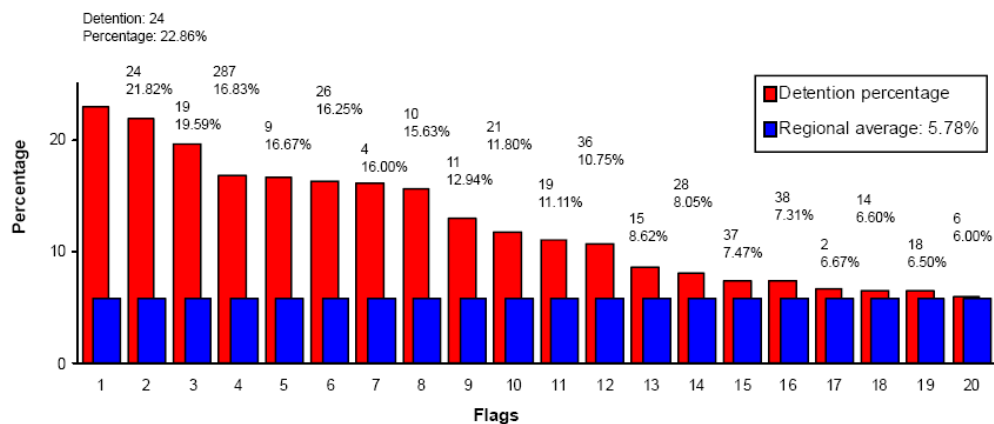
**Πηγή:** Tokyo MOU (Annual Report on Port State Control in the Asia- Pacific Region)

**Figure 2: PORT STATE INSPECTIONS - CONTRIBUTION BY AUTHORITIES 2009**



Πηγή: Tokyo MOU

Figure 4: DETENTIONS PER FLAG 2009



Flags:

- |                 |                              |                                      |                      |
|-----------------|------------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| 1. Sierra Leone | 2. Korea, Dem. People's Rep. | 3. Georgia                           | 4. Cambodia          |
| 5. Turkey       | 6. Mongolia                  | 7. Netherlands Antilles              | 8. St. Kitts & Nevis |
| 9. India        | 10. Indonesia                | 11. Kiribati                         | 12. Thailand         |
| 13. Tuvalu      | 14. Belize                   | 15. Viet Nam                         | 16. Malta            |
| 17. Dominica    | 18. Malaysia                 | 19. Saint Vincent and the Grenadines | 20. Italy            |

Note: Flags listed above are those flags the ships of which were involved in at least 20 port State inspections and detention percentage of which are above the regional average detention percentage. The complete information on detentions by flag is given in Table 3.

Πηγή: Tokyo MOU

#### Αριθμός Επιθεωρήσεων Ανά Σημαία

	2006-2008	2010
<b>Παναμάς</b>	8,043	1,188
<b>Μάλτα</b>	4,923	812
<b>Λιβερία</b>	3,848	638
<b>Μπαχάμες</b>	3,688	538
<b>Κύπρος</b>	2,726	375

Οι περισσότερες Κρατήσεις Πλοίων ανά Σημαία το 2010

Flag State	Number of Inspections	Detentions	Inspections with deficiencies	Detention %	Inspection % with deficiencies
Παναμάς	1,188	46	679	3,87 %	57,15 %
Μάλτα	812	19	451	2,34 %	55,54 %

Πηγή: Paris MOU

Αριθμός Επιθεωρήσεων ανά σημαία

Flag	Number of Inspections			
	2007	2008	2009	Σύνολο
Παναμάς	6,390	7,156	7,333	21,419
Καμπότζη	1,710	1,755	1,705	5,170
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	1,302	1,321	1,516	4,139
Λιβερία	1,257	1,228	1,290	3,775

Flag	Number of Detentions			
	2007	2008	2009	Σύνολο
Παναμάς	328	458	385	1,171
Καμπότζη	269	324	287	880

<b>Χονγκ Κονγκ, Κίνα</b>	16	26	25	67
<b>Λιβερία</b>	28	50	43	121

Πηγή: Tokyo MOU

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

Η αξιοπλοΐα θεωρείται πολύ σημαντικό στοιχείο για ένα πλοίο και θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζεται. Για να κατανοήσουμε όμως για ποιο λόγο η αξιοπλοΐα θεωρείται σημαντική πρέπει αρχικά να εξηγήσουμε τι είναι η αξιοπλοΐα.

Η **αξιοπλοΐα** ενός πλοίου (seaworthiness) είναι η καταλληλότητα στην οποία πρέπει να βρίσκεται ένα πλοίο για να κάνει ασφαλή ταξίδια. Για να γίνει η μεταφορά των εμπορευμάτων με πλοίο από ένα λιμάνι σε ένα άλλο θα πρέπει να συναφθεί μια συμφωνία μεταξύ ενός ναυλωτή και ενός πλοιοκτήτη. Προκειμένου να γίνει αυτή η μεταφορά όμως θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να φροντίσει για την καταλληλότητα του πλοίου, την επονομαζόμενη αξιοπλοΐα του.

Η υποχρέωση την οποία έχει ο πλοιοκτήτης να παραδώσει ένα πλοίο αξιόπλοο, περιλαμβάνει και το ότι είναι υπεύθυνος για όλα τα τμήματα που έχει το πλοίο και η μηχανή, τα εφόδια και τις συσκευές που βρίσκονται πάνω στο πλοίο και ακόμα και για το πλήρωμα που διαθέτει. Σκοπός του είναι να παραδώσει ένα πλοίο κατασκευασμένο, εξοπλισμένο και επανδρωμένο κατάλληλα ώστε το φορτίο να μεταφερθεί με ασφάλεια στο λιμάνι προορισμού και να μπορέσει να αντιμετωπίσει τυχόν κινδύνους που ενδέχεται να συναντήσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Συνήθως στο ναυλοσύμφωνο αναφέρεται ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να διατηρεί το πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση και να το παραδώσει στο ναυλωτή αξιόπλοο και πλήρως εξοπλισμένο ( “ *The owners let and the charterers hire the vessel. The vessel shall be in every way fitted for ordinary cargo service* ”)<sup>19</sup>.

Η έννοια της αξιοπλοΐας όμως περιλαμβάνει τρεις πλευρές: **την αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά ( technical seaworthiness), την αξιοπλοΐα σε σχέση με το φορτίο που μεταφέρεται (cargoworthiness) και την αξιοπλοΐα σε σχέση με το ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί (seaworthiness for the intended voyage).**

---

<sup>19</sup> Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντώνης, Πλωμαρίτου Εύη, 2006, Εκδόσεις Σταμούλη, «Ναυλώσεις»

**Technical seaworthiness:** Αφορά το σχεδιασμό του πλοίου, την κατάσταση που βρίσκεται, την ευστάθειά του και την κατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού.

**Cargoworthiness:** Αν διαθέτει τις κατάλληλες προδιαγραφές για τη μεταφορά των εκάστοτε φορτίων.

**Seaworthiness for the intended voyages:** Αν είναι δηλαδή επαρκώς εξοπλισμένο και μπορεί να πραγματοποιήσει το συγκεκριμένο ταξίδι.

Ανάλογα με το βαθμό αξιοπλοΐας που έχουν τα πλοία υπάρχουν και κάποιοι περιορισμοί οι οποίοι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. **Ο απαιτούμενος βαθμός αξιοπλοΐας αφορά:** 1) τι γνώσεις και πληροφορίες έχουμε για το ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί, 2) τι τύπο πλοίου διαθέτουμε, 3) τι φορτίο πρόκειται να μεταφέρουμε και 4) αν υπάρχουν ιδιαιτερότητες σχετικά με το ταξίδι που θα πραγματοποιήσουμε και τα λιμάνια προορισμού. Έτσι για να κριθεί **αν το πλοίο είναι αξιόπλοο** θα πρέπει να ληφθούν **υπόψη τα επιμέρους στάδια του ταξιδιού** και αν υπάρχουν **ιδιαιτερότητες** για το κάθε ταξίδι (seaworthiness by stages). Για παράδειγμα, ένα πλοίο μπορεί να είναι κατάλληλο να πλεύσει σε «ήσυχα» νερά (Τάμεσης, Νείλος), ενώ το ίδιο πλοίο να μην είναι κατάλληλα κατασκευασμένο για δυσκολότερα ταξίδια όπως ένα ταξίδι με καταιγίδα στον Ατλαντικό. Επίσης μπορεί ένα πλοίο να θεωρείται κατάλληλο να μεταφέρει φορτίο άνθρακα αλλά μη κατάλληλο να μεταφέρει ζάχαρη. Επίσης, όταν το πλοίο μεταφέρει ακάθαρτο αργό πετρέλαιο δεν είναι δυνατόν σε επόμενο ταξίδι να μεταφέρει επεξεργασμένα προϊόντα πετρελαίου αν δεν έχει προηγηθεί σχολαστικός καθαρισμός στις δεξαμενές, τις αντλίες και τους αγωγούς του (σημαντικό ζήτημα για την αξιοπλοΐα).

Ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση να διατηρεί το πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση και να το παρέχει κατάλληλο και αξιόπλοο, υποχρέωση η οποία είναι «**σιωπηλή**» ή «**εννοούμενη**». Η υποχρέωση αυτή είναι **απόλυτη** σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, δηλαδή το πλοίο πρέπει να είναι πραγματικά αξιόπλοο και δεν αρκεί μόνο ο πλοιοκτήτης να δείξει επιμέλεια για να κάνει το πλοίο αξιόπλοο.

Συμπερασματικά, η **υποχρέωση του πλοιοκτήτη** να διαθέσει ένα πλοίο αξιόπλοο είναι **διττή**:

1) Για να δεχτεί το πλοίο το φορτίο θα πρέπει να είναι **κατάλληλο τη στιγμή που θα γίνει η φόρτωση**. Ο πλοιοκτήτης δεν παραβιάζει τον όρο αυτό αν πρόβλημα ακαταλληλότητας παρουσιαστεί μετά την φόρτωση.

2) Τη στιγμή που θα φύγει από το λιμάνι το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο για πλεύση τη στιγμή που θα ξεκινήσει από το λιμάνι φόρτωσης. **Δεν είναι** δεδομένο ούτε απαραίτητο (**implied obligation**) ότι το πλοίο θα είναι **αξιόπλοο καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά** σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο πρέπει να είναι **seaworthy στην έναρξη του ταξιδιού** ή με την έναρξη κάθε σταδίου του ταξιδιού, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω (seaworthiness by stages). **Κατά τη διάρκεια** όμως του ταξιδιού ο πλοιοκτήτης έχει την **ευθύνη** να γίνει με **ασφάλεια** η φόρτωση, η μεταφορά και η εκφόρτωση του **φορτίου**.

Επομένως ένα πλοίο δεν είναι αξιόπλοο όταν:

**1) Είναι ελλιπώς ή ακαταλλήλως επανδρωμένο.** Για παράδειγμα εάν τη στιγμή που κάνει sail off ο αριθμός του πληρώματος δεν είναι αυτός που πρέπει(σε ποσότητα και όχι σε ποιότητα) τότε το πλοίο θεωρείται **unseaworthy**

**2) Δεν διαθέτει πιστοποιητικά μωκτονίας από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού**

**3) Τα αμπάρια του πλοίου δεν είναι καθαρά και έτοιμα για να δεχτούν το φορτίο και να το μεταφέρουν με ασφάλεια( συστήματα Butterworth και Gunclean μέθοδοι καθαρισμού δεξαμενών στην αγορά δεξαμενοπλοίων).**

**4) Δεν διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά** (Certificate of class, Certificate of approval, Certificate of competency, Certificate of clearance etc. )

**5) Προκύβουν βλάβες στο πλοίο οι οποίες δεν διορθώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα μέχρι να ξεκινήσει το ταξίδι.**

Το πιστοποιητικό της αξιοπλοΐας ενός πλοίου εκδίδεται από το Κράτος της Σημαίας και προκειμένου να είναι αξιόπλοο καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του θα πρέπει να εκπληρώνει κάποιες προϋποθέσεις και να τηρεί κανόνες οι οποίοι περιλαμβάνονται στη νομοθεσία SOLAS και στους κανόνες ταξινόμησης που εκδίδουν οι νηογνώμονες.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι Νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι τεχνικοί οργανισμοί, που είναι διεθνώς αναγνωρισμένοι για τη σύνταξη κανόνων και διατάξεων που αφορούν τη ναυπήγηση και κατάταξη των πλοίων άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας. Επίσης μπορούν να παρακολουθούν τα εγγεγραμμένα σε αυτούς πλοία από την ημέρα της ναυπήγησής τους και καθ' όλη τη διάρκεια της ενεργούς τους ζωής. Οι κανόνες αυτοί ορίζουν τα ελάχιστα standards τα οποία πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια κατασκευής του πλοίου. Τα πλοία ναυπηγούνται βάσει των διατάξεων ειδικών κατασκευαστικών κανονισμών οι οποίοι προδιαγράφουν με λεπτομέρεια: τα υλικά, τις διαστάσεις του πλοίου, την αντοχή, την ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών κτλ. Έτσι σύμφωνα με τους νηογνώμονες ένα πλοίο θεωρείται ασφαλές όταν πληρεί τις εξής προϋποθέσεις:

- 1) Να είναι καλά κατασκευασμένο και συντηρημένο
- 2) Να τηρεί όλους τους κανόνες που αφορούν τη σταθερότητα που πρέπει να έχει το πλοίο και τα στεγανά του διαμερίσματα
- 3) Να έχει αξιόπιστη μηχανή
- 4) Να έχει αρκετά μέσα πυροπροστασίας, πυρανίχνευσης και συσκευές κατάσβεσης
- 5) Να διαθέτει επαρκή σωστικά μέσα για όλους τους επιβάτες πάνω στο πλοίο (σωσίβιες λέμβους, σωσίβια)
- 6) Να διαθέτει τις απαραίτητες συσκευές ανακοινώσεων για ενημέρωση
- 7) Να λαμβάνει προφυλάξεις για τυχόν επικίνδυνα φορτία που ενδέχεται να μεταφέρει κτλ.

Ο ρόλος των **Classification Societies**<sup>20</sup> (Νηογνώμονες), δεν είναι μόνο να θέτουν σε εφαρμογή τους κανόνες με βάση τους οποίους πρέπει να κατασκευάζονται τα πλοία, αλλά θα πρέπει να παρακολουθούν την κατασκευή ενός πλοίου προκειμένου να το κατατάξουν στην απαιτούμενη κλάση (κατηγορία). Ο κάθε νηογνώμονας τηρεί τα δικά του standards και η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις εξαρτάται από το κατά πόσο κάθε πλοίο ανταποκρίνεται τελικά στις απαιτήσεις των

<sup>20</sup> Classification Societies- internet

κανονισμών (ασφάλεια της κατασκευής, των διαφόρων εξαρτημάτων, των μηχανημάτων και των υλικών που χρησιμοποιούνται).

Η κλάση στην οποία ανήκει κάθε πλοίο αποδεικνύεται με το πιστοποιητικό **Certificate of Classification**, το οποίο εκδίδεται από τον **νηογνώμονα** και **μόνο** στον οποίο είναι καταχωρημένο, και **δεν εκδίδεται on behalf of the flag** όπως τα υπόλοιπα πιστοποιητικά!<sup>21</sup> Το πλοίο το οποίο θα έχει βάση των κανονισμών τη μέγιστη προβλεπόμενη αντοχή λαμβάνει και τον ανώτερο βαθμό κλάσης πχ. για τους Lloyd's η ανώτερη κλάση είναι η 100 AI. Η απόκτηση της όσο το δυνατόν ανώτερης κλάσης και φυσικά η διατήρησή της αποτελεί βασική επιδίωξη και ανάγκη για το πλοίο διότι η κλάση, όπως θα δούμε και παρακάτω, συνδέεται άμεσα με την ασφάλιση του πλοίου και του φορτίου. Επίσης όμως, αφορά την εμπορική αξία του πλοίου αλλά και την οικονομική του εκμετάλλευση.

Για να διαπιστωθεί η κατάσταση του πλοίου από πλευράς σκάφους, μηχανών και γενικά εξαρτημάτων, επιθεωρείται κατά διαστήματα. Επίσης, για να ελεγχθούν, η κατάσταση των μέσων επικοινωνίας και των σωστικών μέσων, (π.χ σωσίβιοι λέμβοι, σχέδια, ατομικά σωσίβια), τα μέσα πυρασφάλειας, οι πυροσβεστήρες, τα συστήματα πυρόσβεσης, ανίχνευσης πυρκαγιάς και οργάνωσης του πληρώματος σε περιπτώσεις ανάγκης, ορίζονται ετήσιες επιθεωρήσεις και εκδίδονται πιστοποιητικά ετήσιας ισχύος. Αρμόδιοι για τις επιθεωρήσεις και την έκδοση των πιστοποιητικών είναι οι αρχές του Κράτους της Σημαίας του πλοίου αλλά και οι νηογνώμονες οι οποίοι εξουσιοδοτούνται από το Κράτος της Σημαίας.

Οι επιθεωρήσεις χωρίζονται σε τακτικές και έκτακτες. Οι τακτικές γίνονται κατά ορισμένα χρονικά διαστήματα τα οποία προβλέπονται από τους κανονισμούς των νηογνώμωνων (ετήσιες-πενταετείς). Οι έκτακτες λαμβάνουν χώρα όποτε συμβεί κάποια ζημιά, ατύχημα ή άλλο περιστατικό για το οποίο η έκταση και οι συνέπειες πρέπει να ερευνηθούν (πχ. αλλαγή έλικας για αύξηση ταχύτητας). Γι' αυτό το λόγο όποτε συμβεί περιστατικό ανάλογης μορφής( σύγκρουση, ζημιά από θαλασσοταραχή) ο πλοίαρχος και ο πλοιοκτήτης έχουν υποχρέωση να ειδοποιήσουν χωρίς καθυστέρηση το νηογνώμονα στον οποίο ανήκει το πλοίο. Τα ελληνικά πλοία τα οποία βρίσκονται σε ελληνικά λιμάνια επιθεωρούνται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων. Αντίθετα, για τα πλοία τα οποία βρίσκονται στην αλλοδαπή, η

---

<sup>21</sup> Στοιχεία από εταιρεία Libra Shipping

Ελληνική Κυβέρνηση έχει εξουσιοδοτήσει τους κυριότερους Διεθνείς Νηογνώμονες (Lloyd's Register of Shipping, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas κτλ.) να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις. Βέβαια εκτός των αρχών του Κράτους της Σημαίας και των εξουσιοδοτημένων νηογνώμωνων από αυτές, και σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις, οι Αρχές όλων των Κρατών Μελών της Σύμβασης έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν τα πιστοποιητικά όλων των πλοίων που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση.

Σήμερα με την καθιέρωση του Κώδικα ISM (International Safety Management CODE) τα πλοία έχουν ουσιαστική παρακολούθηση διεθνώς. Παρόλα αυτά οι Αρχές της Σημαίας του πλοίου και οι εξουσιοδοτημένοι από τη Σημαία Νηογνώμονες, αυστηροί ή λιγότερο αυστηροί, που πραγματοποιούν τις αρχικές- ετήσιες επιθεωρήσεις και εκδίδουν -ανανεώνουν τα πιστοποιητικά, ασφαλώς παίζουν ρόλο στην αξιοπλοΐα ενός πλοίου και στην ασφάλισή του. Ανάλογα με τα ευρήματα των ελέγχων και τη σοβαρότητα των ελλείψεων, μπορεί να γίνει και κράτηση του πλοίου στο λιμάνι, μέχρι την αποκατάσταση του προβλήματος. Αν γίνει και δεύτερη κράτηση του πλοίου λόγω προβλήματος, τότε «η Σημαία» έχει το δικαίωμα, προκειμένου να διατηρήσει το κύρος της, να προβεί σε διαγραφή από τις λίστες της.

### 5.1 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑ

Η Σημαία του πλοίου παίζει πολύ σημαντικό ρόλο σε ένα πλοίο. Θεωρείται «ο απόλυτος άρχων του πλοίου», αλλά συνδέεται όμως άμεσα με τους νηογνώμονες και με την αξιοπλοΐα ενός πλοίου. Από την αρχή της ζωής του το πλοίο παρακολουθείται από ένα νηογνώμονα και κατασκευάζεται βάσει των κανονισμών που θεσπίζονται από τους ίδιους σύμφωνα με ειδικές διατάξεις. Το πλοίο που έχει κατασκευαστεί με βάσει αυτούς τους κανονισμούς, έχει το δικαίωμα να κάνει αίτηση για να αποκτήσει το πιστοποιητικό ταξινόμησης από το συγκεκριμένο νηογνώμονα. Ο νηογνώμονας στη συνέχεια εκδίδει το πιστοποιητικό και κατατάσσει το πλοίο σε μια κλάση. Το πιστοποιητικό αυτό όμως δεν θεωρείται εγγύηση για την ασφάλεια και την καταλληλότητα ή την αξιοπλοΐα ενός πλοίου.

Κάθε Κράτος Σημαίας στη συνέχεια, εκδίδει πιστοποιητικά, απαραίτητα για τον απόπλου, βάσει των κανονισμών και των Διεθνών Συμβάσεων που έχει επιλέξει να εφαρμόζει.

Τα πιστοποιητικά αυτά είναι τα λεγόμενα Flag Certificates και είναι τα:

- Πιστοποιητικό Νηολόγησης

- Minimum Manning,
- Radio License,
- Tonnage Certificate και το
- CRS Certificate.

Όλα τα υπόλοιπα πιστοποιητικά (trading certificates) τα εκδίδουν οι Νηογνώμονες αλλά για λογαριασμό της Σημαίας (**on behalf of....**).

Αφού γίνει η έκδοση του πιστοποιητικού και η κατάταξη του πλοίου σε κλάση, παίρνει τη Σημαία που έχει επιλέξει η πλοιοκτήτρια εταιρεία μόλις γίνει η καθέλκυσή του. Από τη στιγμή που γίνει η επιλογή της εκάστοτε Σημαίας όλα λειτουργούν βάσει των απαιτήσεων και των standards που έχει. Η επιλογή της σημαίας από τον πλοιοκτήτη γίνεται με κριτήριο τα χαρακτηριστικά της κάθε σημαίας, καθώς και τα πλεονεκτήματα ή τα μειονεκτήματα που μπορεί να έχει.

Παρόλα αυτά όμως ένα πλοίο ενδέχεται να αλλάξει και Σημαία, και Κλάση και Νηογνώμονα, ανάλογα με τον επιχειρησιακό σχεδιασμό και τα συμφέροντά της.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η Σημαία θεωρείται σημαντικό στοιχείο του πλοίου διότι καθορίζει την αξιοπλοΐα του αλλά επηρεάζει και το Νηογνώμονα κατά ένα μέρος.

Η «Σημαία» **συνδέεται άμεσα με την αξιοπλοΐα** διότι αν θέλει να διατηρήσει το κύρος της θα πρέπει να τηρεί όλες τις προϋποθέσεις. Θα πρέπει να κάνει τακτικές επιθεωρήσεις, και να εφαρμόζει τις απαραίτητες Διεθνείς Συμβάσεις (SOLAS, MARPOL, LOAD LINE, STCW κτλ). Ακόμα και μετά από επιτυχείς επιθεωρήσεις το πλοίο θα πρέπει να διατηρεί την αξιοπλοΐα του με την τήρηση των κανονισμών, πράγμα στο οποίο θα πρέπει να βοηθούν, ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί, το πλήρωμα και πάνω από όλους το Κράτος της Σημαίας.

Όσον αφορά τώρα τους **Νηογνώμονες, μπορούμε να πούμε ότι επηρεάζονται και συνεργάζονται με το Κράτος της Σημαίας**. Αυτό σημαίνει ότι, κάθε Κράτος Σημαίας εξουσιοδοτεί κάποιους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες, μέλη του Διεθνούς Οργανισμού IACS, προκειμένου να κάνουν τις επιθεωρήσεις στα πλοία. Μετά την λεπτομερή επιθεώρηση των πλοίων, γίνεται η έκδοση του **πιστοποιητικού της κλάσης**, το οποίο εκδίδεται **αποκλειστικά και μόνο από το νηογνώμονα**, ενώ για τα **υπόλοιπα πιστοποιητικά τον εξουσιοδοτεί το Κράτος της Σημαίας να τα εκδίδει**

για λογαριασμό της και να γράφουν επάνω «on behalf of.....Register». Τα περισσότερα κράτη Σημαίας επιλέγουν να εξουσιοδοτούν Νηογνώμονες οι οποίοι είναι μέλη του IACS, για την έκδοση Διεθνών Πιστοποιητικών, ενώ οι εκτός IACS εκδίδουν πιστοποιητικά μόνο για πλοία του Κράτους στο οποίο ανήκουν και πολύ φιλικών κρατών (πχ. ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι εκτός IACS και εξουσιοδοτείται μόνο από την Ελλάδα και την Κύπρο).

Ένας αναγνωρισμένος Νηογνώμονας δύσκολα θα δεχτεί ένα πλοίο με Σημαία που είναι στο Black List ακόμα και αν το πλοίο έχει καλό management και δεν έχει σοβαρές παρατηρήσεις από τις αρχές των λιμανιών.

Συμπερασματικά, και το Κράτος της Σημαίας αλλά και οι εξουσιοδοτημένοι Νηογνώμονες από τη Σημαία παίζουν αρκετά σημαντικό ρόλο στην αξιοπλοΐα ενός πλοίου αφού καθορίζουν τις προδιαγραφές για την ασφάλεια του ίδιου του πλοίου αλλά και του φορτίου του. Η ευθύνη που έχουν οι νηογνώμονες πάνω σε θέματα ασφάλειας πλοίου και το δίκτυο επιθεωρητών που διαθέτουν, τους καθιστούν ιδιαίτερα σημαντικούς για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Η συνεχής και αυστηρή παρακολούθηση των πλοίων αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη διατήρηση της αξιοπιστίας και της αξιοπλοΐας τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

#### 6.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η θαλάσσια ασφάλιση ήταν το παλαιότερο είδος ασφάλισης που αναπτύχθηκε, με ρίζες στις ελληνικές και ρωμαϊκές θαλάσσιες μεταφορές. Το 14<sup>ο</sup> αιώνα αναπτύχθηκαν στη Γένοβα και σε άλλες ιταλικές πόλεις ξεχωριστές συμβάσεις θαλάσσιας ασφάλισης.

Η ίδρυση των Lloyd's του Λονδίνου, μιας ανταγωνιστικής ασφαλιστικής εταιρείας και αναπτυσσόμενη δύναμη αποτελούμενη από ειδικούς( όπως ναυλομεσίτες, δικηγόρους και τραπεζίτες), καθώς και η ανάπτυξη της Βρετανικής αυτοκρατορίας, έδωσαν στο Αγγλικό Δίκαιο μια εξέχουσα θέση στον τομέα των ασφαλειών. Η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου σιγά σιγά αναπτύχθηκε και το 1906 ψηφίστηκε το Marine Insurance Act το οποίο κωδικοποίησε το προηγούμενο Δίκαιο, και είναι εξαιρετικά εμπειριστατωμένο και περιεκτικό. Χρησιμοποιείται ως βασικό μέρος για όλα τα ασφαλιστικά συμβόλαια που υπογράφονται και ορισμένες από τις βασικές εκφράσεις που περιλαμβάνονται είναι οι εξής: Αντικείμενο ασφάλισης, Καλή Πίστη, ποσό αποζημίωσης, διάστημα ασφάλισης, εγγυήσεις, απώλεια. Αν και ο τίτλος Act αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλιση, οι γενικές αρχές έχουν εφαρμοστεί σε όλες τις non-life ασφάλειες. Η καλή πίστη του ασφαλισμένου ή του ασφαλιστή έχει μεγάλη σημασία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίων, φορτίων κτλ, εξαιτίας των κινδύνων που παρουσιάζει το περιβάλλον όπου κινείται το πλοίο και των συνθηκών μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Στην περίπτωση που η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από το ελληνικό δίκαιο, έχουμε την εφαρμογή των σχετικών άρθρων του «Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» μαζί με τις διατάξεις του Ν.2496/1997 άρθρο 2§1 «περί ασφαλιστικής συμβάσεως» και τις διατάξεις του ελληνικού Αστικού Κώδικα. Οι διατάξεις του ελληνικού Ναυτασφαλιστικού δικαίου, παρά την ύπαρξη των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν ως σκοπό την εναρμόνιση του σχετικού δικαίου, δεν είναι αρκετά αυστηρές, με αποτέλεσμα αρκετές καταχρήσεις των όρων του ναυτασφαλιστικού συμβολαίου. Γι' αυτό αρκετές αγγλικές ναυτασφαλιστικές

εταιρίες απαιτούν, ορισμένες φορές, στα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης που συνάπτουν με ξένες ναυτιλιακές εταιρίες, να περιλαμβάνεται στο συμβόλαιο ο όρος ότι η ασφάλιση θα διέπεται από το εκάστοτε αγγλικό δίκαιο όπως επίσης και το «jurisdictional clause», όρος δικαιοδοσίας αγγλικού δικαστηρίου<sup>22</sup>.

Τυπικά η θαλάσσια ασφάλιση χωρίζεται σε αυτή του πλοίου και σε αυτή του φορτίου. Η ασφάλιση των πλοίων είναι γενικά γνωστή σαν “Hull and Machinery” (H&M), την αναλαμβάνουν οι Underwriters και το πιστοποιητικό το εκδίδουν οι Νηογνώμονες. Ενώ την ασφάλιση του φορτίου την αναλαμβάνουν τα P&I Clubs. Μια μορφή κάλυψης η οποία έχει να κάνει επίσης με το πλοίο είναι η κάλυψη για «Ολική Απώλεια Μόνο» (Total Loss Only), η οποία χρησιμοποιείται σαν είδος αντασφάλισης, και δεν καλύπτει τη μερική απώλεια. Η κάλυψη αυτή μπορεί να είναι είτε για voyage ή για time basis. Το voyage καλύπτει τη μεταφορά φορτίων μεταξύ λιμανιών, που καθορίζονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο, ενώ το time που είναι πιο συνηθισμένο, καλύπτει μια χρονική περίοδο που είναι συνήθως ένας χρόνος.

Το 19<sup>ο</sup> αιώνα οι Lloyd’s και το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου (οργάνωση Άγγλων ασφαλιστών) ανέπτυξαν μεταξύ τους τυποποιημένες ρήτρες για τη λειτουργία της θαλάσσιας ασφάλισης, οι οποίες έχουν διατηρηθεί μέχρι σήμερα. Αυτές οι ρήτρες είναι γνωστές σαν Ασφαλιστικές Ρήτρες (Institute Clauses).

---

<sup>22</sup> βλ. Πουλιαντζάς Ν. , «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2005, σελ 121

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

### ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ (HULL & MACHINERY)<sup>23</sup>

Η ασφάλιση του πλοίου (κύτους και μηχανών) είναι σημαντική για ένα πλοιοκτήτη διότι θα πρέπει να προστατεύει το φορτίο που μεταφέρει αλλά και να φροντίζει για την ασφάλεια του πληρώματος. Οι ασφαλιστές διακρίνονται σε κύριους (Underwriters) και σε αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, τα λεγόμενα P&I Clubs (Protect and Indemnity Clubs). Την ασφάλιση του H & M την αναλαμβάνουν οι Underwriters, που είναι ασφαλιστικοί οργανισμοί, ενώ το πιστοποιητικό της επιθεώρησης του πλοίου, του κύτους και των μηχανών, το εκδίδουν οι Νηογνώμονες.

Η ασφάλιση κάθε πλοίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ταξινόμησή του στον εκάστοτε νηογνώμονα. Όπως έχει ήδη προαναφερθεί οι νηογνώμονες που είναι μέλη στον IACS θεωρούνται οι πιο σημαντικοί και είναι ευνόητο πως τα πλοία που έχουν ταξινομηθεί σε αυτούς έχουν μεγαλύτερη αξιοπιστία ως προς την ασφάλισή τους. Οι υποχρεώσεις του ασφαλιζόμενου είναι σαφής και αυστηρές: 1) πρέπει να έχουν ταξινομημένο το πλοίο σε κλάση και 2) να ακολουθούν και να συμμορφώνονται με τις οδηγίες και τις απαιτήσεις του νηογνώμονα στον οποίο ανήκει. Τα certificates που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα πλοία (αναλόγως του είδους του πλοίου και της φύσης του φορτίου) και να συμβαδίζουν με τις υποδείξεις του νηογνώμονα στον οποίο ανήκουν.

Ο ασφαλιστής, σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο, είναι υπεύθυνος για τις απώλειες και κάθε είδους ζημιές που προκαλούνται κατά τη διάρκεια του πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Δεν είναι υπεύθυνος όμως για τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενίσεως, ναυλοχίας και καθάρσεως, ούτε και για κάθε είδους τέλη και δικαιώματα που αφορούν στο πλοίο και το φορτίο. Ο ασφαλιστής με τη ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας», απαλλάσσεται από κάθε είδους υποχρέωση που αφορά σε ζημιές οι οποίες συνιστούν ολική απώλεια του πλοίου ή περίπτωση εγκατάλειψης. Η εγκατάλειψη του πλοίου μπορεί να γίνει σε περιπτώσεις που: 1) το πλοίο δεν δύναται

---

<sup>23</sup> Στοιχεία από Aigaion Ασφαλιστική



να επισκευαστεί, οπότε περιέρχεται σε κατάσταση ανικανότητας για να ταξιδέψει, 2) τα έξοδα για την επισκευή του υπερβαίνουν τα  $\frac{3}{4}$  της ασφαλιστικής του αξίας.

Ο ασφαλιστής προκειμένου να προβεί στην ασφάλιση ενός πλοίου ελέγχει δυο στοιχεία: τα τεχνικά χαρακτηριστικά ενός πλοίου και το moral risk.

Το Moral Risk αναφέρεται σε γενικά χαρακτηριστικά τα οποία οι ασφαλιστές λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους. Αρχικά εξετάζουν την αξιοπιστία της εταιρείας που διαχειρίζεται το εκάστοτε πλοίο, το ιστορικό της, και γενικά τη φήμη της στην αγορά. Επίσης σημαντικό ρόλο παίζει το ανθρώπινο δυναμικό που επανδρώνει το πλοίο και τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας. Εξετάζουν την κατάρτισή τους, την εμπειρία τους και την ικανότητα αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ελέγχουν οι ασφαλιστές έχουν να κάνουν με το πλοίο γενικά. Για παράδειγμα: η ηλικία του πλοίου, πού έχει κατασκευαστεί, ποιος νηογνώμονας το παρακολουθούσε και τα επιμέρους ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα του πλοίου.

Η ασφάλιση μπορεί να γίνει με συμβόλαιο time και να είναι για περίπου 1 χρόνο ή να είναι ασφάλιση για ένα ταξίδι (voyage). Από τη στιγμή που αρχίζει να ισχύει το ασφαλιστήριο ξεκινάει και ο χρόνος της ασφάλισης. Ως χρόνος θεωρείται ο τοπικός χρόνος της χώρας στην οποία εκδόθηκε το ασφαλιστήριο. Εάν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού λήξει ο χρόνος της ασφάλισης, τότε γίνεται παράταση του χρόνου έως την επόμενη ημέρα κατά την οποία το πλοίο θα αγκυροβολήσει στο λιμάνι προορισμού, και ο ασφαλιστής δικαιούται επιπλέον ασφάλιστρο. Εάν η ασφάλιση ξεκινήσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η κάλυψη των κινδύνων γίνεται από τη στιγμή της φόρτωσης ή της παραλαβής έρματος μέχρι τη στιγμή της εκφόρτωσης.

Οι ασφαλιστές προκειμένου να καθορίσουν το ποσό του ασφαλίστρου λαμβάνουν υπόψη του κάποιους παράγοντες.

#### 7.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ ( HULL & MACHINERY)<sup>24</sup>

Το τελικό ύψος του ασφαλίστρου διαμορφώνεται από τους εξής παράγοντες:

<sup>24</sup> Βλέπε Παράρτημα Γ (quotation for Hull and Machinery)

1. **Την ασφαλιζόμενη αξία.** Όσο μεγαλύτερη η ασφαλιζόμενη αξία τόσο υψηλότερο το ασφάλιστρο και το επισκευαστικό κόστος. Είναι λογικό, ότι σε περίπτωση μερικής ή ολικής καταστροφής ενός υπερσύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού(machinery), ο ασφαλιστής θα κληθεί να εκταμιεύσει ένα αξιόλογο ποσό.

2. **Την αξιοπλοΐα του πλοίου.** Για κάθε πλοίο χορηγούνται πιστοποιητικά ελέγχου που εξασφαλίζουν τη συμμόρφωσή του με τους Διεθνείς Κανόνες ασφάλειας.

3. **Νηογνώμονας και Σημαία του πλοίου.** Η ασφάλιση κάθε πλοίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ταξινόμησή του στον εκάστοτε νηογνώμονα. Οι Νηογνώμονες οι οποίοι είναι μέλη στον IACS θεωρούνται οι πιο σημαντικοί, και είναι ευνόητο πως τα πλοία τα οποία ανήκουν σε αυτούς έχουν μεγαλύτερη αξιοπιστία ως προς την ασφάλισή τους. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται επασφάλιστρο 10%-20%.Ο ασφαλιζόμενος έχει μια υποχρέωση σαφή και αυστηρή: 1) αφενός το πλοίο του να είναι ταξινομημένο 2) αφετέρου να συμμορφώνεται και να ακολουθεί τις απαιτήσεις και τις οδηγίες του νηογνώμονα στον οποίο ανήκει. Το θέμα της αξιοπλοΐας είναι κρίσιμο για τους ασφαλιστές οι οποίοι πριν προβούν στη δημιουργία οποιουδήποτε ασφαλιστικού συμβολαίου λαμβάνουν πολύ σοβαρά υπόψη τους την κλάση στην οποία ανήκουν τα πλοία που πρόκειται να ασφαλίσουν. Η εγγύηση της αξιοπλοΐας, σε οποιοδήποτε στάδιο του ταξιδιού, δεν καθιστά τους ασφαλιστές υπεύθυνους σε περίπτωση που δεν τηρηθεί και αν το πλοίο τελικά κριθεί αναξιόπλοο. Η ευθύνη που έχουν οι νηογνώμονες όσον αφορά την συνεχή και αυστηρή παρακολούθηση και την ασφάλεια των πλοίων αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την αξιοπιστία τους. Επομένως, η σχέση νηογνώμωνων και ασφαλιστικών εταιρειών είναι απαραίτητη και πολύ σημαντική για τη σύναψη των εκάστοτε ασφαλιστικών συμβολαίων. Ο ασφαλιστής από τη μεριά του έχει δικαίωμα να παραιτηθεί της υποχρέωσής του για αποζημίωση σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος αποκρύψει την ακαταλληλότητα του πλοίου να μεταφέρει συγκεκριμένο φορτίο σε συγκεκριμένο προορισμό. Στα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια εμπεριέχεται αυτή η ρήτρα και ονομάζεται **ρήτρα εξαιρέσεως λόγω αναξιοπλοΐας και ακαταλληλότητας** (unseaworthiness and unfitness clause).Οι ασφαλιστές αντιμετωπίζουν τη ρήτρα αυτή ως εγγύηση και σε

περίπτωση παραβίασής της μπορούν να διακόψουν την ασφάλιση. Ο πλοιοκτήτης από τη μεριά του έχει την υποχρέωση να ενημερώσει το νηογνώμονα άμεσα για οποιοδήποτε πρόβλημα του πλοίου ώστε ο τελευταίος να κάνει τους απαραίτητους ελέγχους και τις ανάλογες επισκευές.

Η Σημαία, από την άλλη μεριά, δεν επιβαρύνει τόσο το ποσό του ασφαλιστρού και το επηρεάζει έμμεσα. Για παράδειγμα, καθορίζει την ικανότητα του πληρώματος, το επίπεδο συντήρησης του πλοίου και εν γένει πόσο επιρρεπής είναι σε ατυχήματα. Οι σημαίες χωρίζονται σε white list, grey list και blacklist ανάλογα με τα detentions ή deficiencies που έχει.

**4. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου.** Η ηλικία του πλοίου, το ναυπηγείο κατασκευής και οι τυχόν μετατροπές του (conversions) επηρεάζουν το ύψος του ασφαλιστρού. Σημαντικός παράγοντας επίσης είναι, ο τύπος του πλοίου (π.χ double hull) και τα υποστηρικτικά συστήματα (συστήματα πυρασφάλειας και πυρόσβεσης, εφεδρικές γεννήτριες ρεύματος και συστήματα επικοινωνίας).

**5. Ο διαχειριστής (manager) του πλοίου και ο πλοιοκτήτης.** Τα records του πλοιοκτήτη (για παράδειγμα συστάσεις από το Port State Control στα πλοία της εταιρείας) και η φερεγγυότητά του στην αγορά καθώς και η αποτελεσματικότητα του διαχειριστή του πλοίου.

**6. Γεωγραφικές περιοχές που ταξιδεύει το πλοίο.** Η ασφάλιση του πλοίου επηρεάζεται από την επικινδυνότητα του δρομολογίου (καιρικές συνθήκες- κλιματολογικές ζώνες, επιθέσεις πειρατών, εμπόλεμες περιοχές).

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η **διαμόρφωση του ασφαλιστρού** καθορίζεται από πολλούς παράγοντες και απαιτεί εμπειρία και γνώση της αγοράς. Ο πιο **καθοριστικός παράγοντας** βέβαια είναι ο **Νηογνώμονας** του πλοίου, διότι η αξιοπιστία του αντανακλά τη γενικότερη κατάσταση του πλοίου και την ικανότητά του να ταξιδεύει.

Εκτός από τους underwriters, όπως αναφέραμε και παραπάνω, υπάρχουν και οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, γνωστοί σαν P&I Clubs, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τις ζημιές που έχουν άμεση σχέση με το φορτίο, το πλήρωμα, τη ρύπανση της θάλασσας και μερικώς τη σύγκρουση πλοίων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

### ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ P&I CLUBS<sup>25</sup>

#### 8.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Τα τωρινά P&I Clubs είναι απόγονοι των μικρών Hull Insurance Clubs τα οποία δημιουργήθηκαν από Βρετανούς εφοπλιστές το 18<sup>ο</sup> αιώνα. Οι εφοπλιστές αυτοί συστάθηκαν από ομάδες εφοπλιστών διαφόρων γεωγραφικών περιοχών, οι οποίοι είχαν δυσανεχθεί από το πεδίο εφαρμογής και το κόστος ασφάλισης των σκαφών, που παρείχαν δυο εταιρείες. Το Royal Exchange Assurance, το London Assurance και άτομα τα οποία δραστηριοποιούνταν στο Λονδίνο, όπως για παράδειγμα στο Lloyd's Coffee House.

Το 1824 μετά την απομάκρυνση του μονοπωλίου που είχαν οι δύο εταιρείες, ο ανταγωνισμός που έκανε την εμφάνισή του είχε θετική επίδραση στα ποσοστά, στην κάλυψη και τις υπηρεσίες που προσέφεραν, η εμπορική αγορά και οι ασφαλιστές των Lloyd's. Έτσι τα hull clubs έγιναν λιγότερο αναγκαία και σιγά σιγά οδηγήθηκαν στην παρακμή, όπου μέχρι και σήμερα υπάρχουν λίγα. Με την παρακμή των clubs, οι εφοπλιστές αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν ενώσεις για ένα διαφορετικό σκοπό. Παρόλο που η θαλάσσια ασφάλιση χρονολογείται από το Μεσαίωνα, οι Βρετανοί εφοπλιστές δεν ένιωσαν την ανάγκη να «αγοράσουν» ασφάλιση αστικής ευθύνης μέχρι τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η ανάγκη αυτή δημιουργήθηκε, όταν τραυματισμένα μέλη του πληρώματος καθώς επίσης και συγγενείς των μελών του πληρώματος που σκοτώθηκαν άρχισαν να απαιτούν αποζημίωση από τους εργοδότες τους. Οι εφοπλιστές χρειάζονταν κάλυψη ενάντια σε αυτούς τους κινδύνους. Εκτός από αυτό όμως συνειδητοποιούσαν όλο και περισσότερο την ανεπάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης που υπήρχε όσον αφορούσε τις ζημιές που είχαν προκληθεί από τα πλοία τους σε συγκρούσεις με άλλα πλοία. Η συνήθης κάλυψη που είχαν επινοήσει οι υπεύθυνοι των ασφαλιστικών οργανισμών ήταν το ¼ της ευθύνης σε περίπτωση σύγκρουσης, πράγμα το οποίο είχε άμεση σχέση με το Merchant Shipping Act του 1854 στο οποίο αναφερόταν ότι η ευθύνη περιοριζόταν με την πληρωμή ορισμένου ποσού ανά τόνο.

Τελικά το 1855 σχηματίστηκε η πρώτη Εταιρεία Προστασίας εφοπλιστών (Shipowners' Mutual Protection Security), η οποία ήταν προκάτοχος της Britannia

<sup>25</sup> P&I Clubs- internet, [www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com)

P&I Club. Η εταιρεία αυτή είχε ως σκοπό να μην λειτουργήσει μόνο σαν ένα hull club , αλλά και να καλύπτει τις υποχρεώσεις για απώλειες ζωής, προσωπικούς τραυματισμούς και ακόμα κινδύνους σύγκρουσης οι οποίοι εξαιρούνταν από τα συνήθη θαλάσσια ασφαλιστικά συμβόλαια. Το 1874 η ανάληψη της ευθύνης για απώλεια ή ζημιά του φορτίου που μεταφερόταν από ασφαλισμένο πλοίο προστέθηκε για πρώτη φορά στην κάλυψη που παρείχε μια «λέσχη προστασίας». Η αξία των φορτίων είχε αυξηθεί και οι ασφαλιστές είχαν γίνει πιο ενθουσιώδεις στο να αποκαθιστούν τις απώλειές τους από τους εφοπλιστές. Μετά το 1874 πολλά clubs πρόσθεσαν μια κατηγορία αποζημιώσεων για να τους βοηθήσει να παρέχουν την απαραίτητη κάλυψη για το φορτίο.

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα οι εφοπλιστές βρέθηκαν αντιμέτωποι με υποχρεώσεις ,ζημιές προς τρίτους, τις οποίες οι παραδοσιακοί ασφαλιστές (π.χ Lloyd's) δεν ήταν σε θέση ή ήταν απρόθυμοι να καλύψουν. Προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα οι ομάδες εφοπλιστών, δημιούργησαν τις Ενώσεις Αμοιβαίας Ασφάλισης (Protection and Indemnity Clubs), οι οποίες στήριζαν την αμοιβαία ασφάλιση των μελών τους. Σε περίπτωση απώλειας κάποιου μέλους τους τα P&I Clubs, προκειμένου να καλύψουν τη διαφορά που θα παρουσιαστεί στην αναλογία των ασφαλιστρών που συνεισφέρουν τα μέλη, τα καλούν να συνεισφέρουν με ένα πιο αυξημένο ασφάλιστρο. Η προστασία (protection) την οποία παρέχουν τα P&I Clubs αναφέρεται στις ευθύνες που προκύπτουν όταν το πλοίο χρησιμοποιείται σαν πλοίο, ενώ το indemnity (αποζημίωση) παρέχεται όταν υπάρχουν ευθύνες από την χρησιμοποίηση του πλοίου σαν μεταφορέα φορτίων.

Αυτοί οι αρχικοί οργανισμοί τώρα έχουν εξελιχθεί σε 13 Ενώσεις Αμοιβαίας Ασφάλισης τα λεγόμενα P&I Clubs τα οποία μεταξύ τους ασφαλίζουν το 95% της παγκόσμιας θαλάσσιας χωρητικότητας.

Ενώ όλα τα πρωτότυπα P&I Clubs είχαν την έδρα τους σε διάφορες πόλεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, τα σημερινά Clubs ανθίζουν στη Σκανδιναβία, στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην Ιαπωνία. Πρόσφατα συστάθηκαν και νέα clubs στις Βερμούδες και στο Λουξεμβούργο.

Λειτουργούν σε μη κερδοσκοπική βάση με στόχο να έχουν χρήματα για κάθε έτος τα οποία θα καλύπτουν το κόστος, τα έξοδα και τις απαιτήσεις για το κάθε έτος. Για παράδειγμα μπορούμε να πούμε ότι λειτουργούν ως εξής: Έχουμε 10 εφοπλιστές οι οποίοι συγκροτούν ένα club. Αυτοί οι εφοπλιστές ορίζουν ενιαία κριτήρια αξιολόγησης του κινδύνου που έχει κάθε πλοίο και στη συνέχεια αναθέτουν όλη αυτή

την παρακολούθηση της λειτουργίας του σε εξειδικευμένο προσωπικό σε αυτά τα θέματα. Στη συνέχεια καταθέτουν στο ταμείο του club τα «ετήσια ασφάλιστρα» για το κάθε πλοίο, τα οποία ισούνται με το ποσό το οποίο έχει ορίσει το προσωπικό για κάθε πλοίο ανάλογα με τους κινδύνους που θα υπάρχουν. Δεν υπάρχουν μέτοχοι στα P & I Clubs και τα μέλη-εφοπλιστές του Οργανισμού ασφαλίζουν ο ένας τον άλλο. Αυτό σημαίνει ότι το club πρέπει να είναι σε θέση να βοηθήσει τον πλοιοκτήτη να φέρει εις πέρας κάθε πτυχή ενός ατυχήματος που έχει συμβεί, από το να βρει τους εμπειρογνώμονες για την άμεση αντιμετώπιση του ατυχήματος διαμέσου των νομικών συμβουλών, μέχρι και το να καταβάλλει τις απαιτούμενες αποζημιώσεις. Τα P & I Clubs υπάρχουν για να βοηθήσουν τους πλοιοκτήτες και να καταβάλλουν τις αποζημιώσεις ευθύνης τους (ευθύνη προς τρίτους, απώλειες φορτίου κτλ) και όχι τη «δομή» του ίδιου του πλοίου.

## 8.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ

Οι κίνδυνοι που συνήθως καλύπτει περιλαμβάνουν<sup>26</sup>:

- Τραυματισμό ή θάνατο μέλους του πληρώματος-επιβατών ή τρίτων
- Υποχρεώσεις που έχουν να κάνουν με λαθρεπιβάτες ή ανθρώπους που σώθηκαν στη θάλασσα
- Υποχρεώσεις που προέρχονται από σύγκρουση του πλοίου
- Υποχρεώσεις από προσάραξη του πλοίου
- Υποχρεώσεις από καταστροφές σε σταθερά ή πλωτά αντικείμενα.
- Κάλυψη έναντι των εξόδων ναυαγίαίρεσης του πλοίου, του εξοπλισμού, των καυσίμων και του φορτίου που έχει χαθεί.
- Υποχρεώσεις οι οποίες προκύπτουν από εργασίες ρυμούλκησης
- Ευθύνες οι οποίες προκύπτουν σε σχέση με το φορτίο
- Ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος και το κόστος για τον καθαρισμό από τη ρύπανση που προκλήθηκε.
- Υποχρεώσεις οι οποίες προκύπτουν σε περίπτωση απώλειας των αποσκευών των επιβατών.

Τα P&I Clubs πρέπει ακόμα να καταβάλλουν αποζημιώσεις εφόσον η ζημιά προκλήθηκε από διάφορους άλλους κινδύνους εκτός από μη νόμιμο ταξίδι, αν το

<sup>26</sup> Παζαρζής Μιχάλης, 2009, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων

πλοίο είναι ακόμα εγγεγραμμένο στην κλάση που είχε γραφεί και τέλος αν η απαίτηση αυτή για την αποζημίωση δεν έχει περάσει το διάστημα των 12 μηνών. Τα clubs αυτά είναι οργανισμοί οι οποίοι όχι μόνο προσφέρουν ασφαλιστική κάλυψη, αλλά διαχειρίζονται τις απαιτήσεις και παρέχουν υπηρεσία ανταπόκρισης στα ατυχήματα που συμβαίνουν. Για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια που το club διαχειρίζεται το «παθητικό» κομμάτι της εταιρείας ενός πλοιοκτήτη, μπορεί να αντιμετωπίσει από την απώλεια δυο σακιών με ρύζι μέχρι ακόμα και την απώλεια ενός πλήρους φορτωμένου VLCC. Γι' αυτό το λόγο η αντιμετώπιση του κάθε γεγονότος από τον οργανισμό πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτη και να προσαρμόζεται κάθε φορά στο συμβάν.

Τα P&I Clubs έχουν πρόσβαση σε δίκτυο εξειδικευμένων ατόμων, τεχνικών συμβούλων, δικηγόρων σε θέματα ναυτικού δικαίου και τοπικών ανταποκριτών, από τους οποίους θα ενημερωθούν οι πλοιοκτήτες σχετικά με τις απαιτήσεις που προκύπτουν, πόσο θα κοστίσουν οι απώλειες που θα έχουν προκληθεί και αν τελικά θα αποζημιωθούν για τη ζημιά εφόσον προκλήθηκε από τρίτο.

Η βασική αρχή που επικρατεί είναι ότι οι εισφορές που πληρώνονται από τους ιδιοκτήτες πλοίων κάθε έτος, πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις, στην αντασφάλιση και στα διοικητικά έξοδα του P&I Club για το εκάστοτε έτος. Ένας ιδιοκτήτης πλοίου ή εταιρείας ο οποίος είναι ασφαλισμένος σ' ένα P&I Club ονομάζεται μέλος. Κάθε μέλος καταβάλλει ένα ασφάλιστρο το οποίο ονομάζεται "call". Εάν προκύψει έλλειμμα στο κλείσιμο μιας χρονιάς, εξαιτίας υψηλών απαιτήσεων, τότε τα μέλη πρέπει να πληρώσουν ένα πρόσθετο call, ενώ αν υπάρχει πλεόνασμα γίνεται επιστροφή στο ποσό της συνδρομής ή το αποθεματικό μεταφέρεται για την κάλυψη των ζημιών άλλων ετών.

Κάθε νέο πλοίο το οποίο ασφαρίζεται σε ένα P&I Club ασφαρίζεται για ορισμένο χρονικό διάστημα ή μέχρι να τελειώσει το ασφαλιστικό έτος το οποίο ξεκινά μόλις αρχίσει η ασφάλισή του. Το πλοίο για να γίνει αποδεκτό στο club θα πρέπει πρώτα να αποδείξει ότι έχει ασφάλεια hull and machinery (και για το πλοίο εξωτερικά και για τη μηχανή) και ότι οι κίνδυνοι οι οποίοι καλύπτονται από τα P&I Clubs δεν ασφαρίζονται και από άλλους οργανισμούς.

Οι κλάδοι ασφάλισης τους οποίους καλύπτουν είναι τρεις: ο κλάδος προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity Class), ο κλάδος ναύλου, σταλιών και υπεράσπισης (Freight, Demurrage and Defence Class) και ο κλάδος πολέμου και απεργιών (War and Strike Class). Ο σημαντικότερος από αυτούς τους τρεις κλάδους είναι ο Protection and Indemnity Class ο οποίος προσφέρει ολόκληρη κάλυψη για την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών που είναι μέλη. Ο δεύτερος κλάδος προσφέρει κάλυψη σε θέματα απαιτήσεων ή υποχρεώσεων και διαφορών που έχουν οι πλοιοκτήτες με τους ναυλωτές, τα πληρώματα και άλλες ασφαλιστικές. Τέλος, ο τρίτος κλάδος καλύπτει κινδύνους πολέμου, απεργιών και εχθροπραξιών.

### 8.3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΠΟΥ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΤΑ ΜΕΛΗ

Τα ασφάλιστρα τα οποία πληρώνουν τα μέλη των P&I Clubs είναι τα εξής:

- 1) **Το αρχικό ασφάλιστρο (initial call)**, το οποίο είναι το αρχικό ασφάλιστρο και καθορίζεται από την ολική χωρητικότητα των πλοίων, από το ποιος είναι ο τύπος του πλοίου και από την κάλυψη των απαιτήσεων που ίσως προκύψουν.
- 2) **Το ασφάλιστρο ανανέωσης (renewal call)**, το οποίο αναφέρεται στο ποσό που πρέπει να πληρώσει το μέλος για το επόμενο έτος ασφάλισης, σαν ανανέωση του υπάρχοντος συμβολαίου. Υπολογίζεται με βάση τις αποζημιώσεις που είχε πληρώσει ο οργανισμός για το πλοίο αυτό το προηγούμενο έτος.
- 3) **Επιπλέον ασφάλιστρο (supplementary call)**, το ποσό το οποίο πρέπει να καταβάλλουν τα μέλη σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο για να συμπληρωθούν τα εισπραχθέντα calls.
- 4) **Το ασφάλιστρο επιστροφής (return call)**, είναι το ποσό το οποίο επιστρέφεται στα μέλη του οργανισμού όταν τα ποσά των προηγούμενων ασφαλιστρών είναι αρκετά.

Σε μερικά P&I Clubs όταν οι απαιτήσεις που προκύπτουν είναι μεγαλύτερου ποσού από αυτές που τα clubs μπορούν να καλύψουν, τότε ζητούν από τα μέλη τους να πληρώσουν επιπλέον ασφάλιστρο.

Αντίστοιχα το release call ή ασφάλιστρο αποδέσμευσης το πληρώνει ένα μέλος όταν αποφασίσει να φύγει από το club. Παρόλο που το μέλος αποδεσμεύεται από την



ομάδα συνεχίζει να είναι υποχρεωμένο να πληρώσει το επιπλέον ασφάλιστρο εφόσον του ζητηθεί από την ομάδα.

Η διαφορά με τους υπόλοιπους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης είναι ότι όλοι οι υπόλοιποι φορείς καλύπτουν μέχρι ένα ορισμένο ποσό, ενώ τα P&I Clubs παρέχουν απεριόριστη κάλυψη με εξαίρεση βέβαια τις περιπτώσεις για θαλάσσια ρύπανση.

#### 8.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΑ P&I CLUBS

Προκειμένου να εγγραφεί ένα πλοίο στον οργανισμό θα πρέπει να πληρώσει ένα ποσό για την εγγραφή του, το αρχικό ασφάλιστρο.

Τα στοιχεία για την εγγραφή του πλοίου στο P&I Club είναι τα εξής:

- Ποιο είναι το όνομα του πλοίου, ο τύπος του πλοίου, η χωρητικότητα του πλοίου, η ηλικία του, κάτω από ποια σημαία πλέει και ποιος είναι ο νηογνώμονάς του.
- Ποιος είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και αν ο διαχειριστής είναι το ίδιο άτομο ή κάποιο άλλο.
- Σε ποιο κλάδο μεταφορών δραστηριοποιείται και στοιχεία για την επάνδρωσή του γενικά
- Τέλος στοιχεία σχετικά με την προηγούμενη ασφάλιση (πχ διακανονισμοί, απώλειες και ζημιές κτλ.)

Αφού εξεταστούν όλες αυτές οι πληροφορίες και ληφθούν υπόψη όλα τα στοιχεία, τότε ο οργανισμός θα αποφασίσει αν θα αναλάβει να ασφαλίσει το πλοίο ή όχι. Ένα ακόμη βασικό στοιχείο το οποίο εξετάζεται είναι ο πλοιοκτήτης ή αλλιώς ο «χαρακτήρας του», αυτό σημαίνει αν ο ίδιος έχει καλό όνομα, και αν είναι οικονομικά ισχυρός. Επίσης πρέπει να ελεγχθεί προσεκτικά εάν το πλοίο είναι εγγεγραμμένο σε άλλο οργανισμό. Ακόμα, αυτό που εξετάζει ο οργανισμός είναι η ηλικία του πλοίου η οποία θεωρείται σημαντικό στοιχείο, έτσι αν κάποιο πλοίο είναι «μεγάλο σε ηλικία» περνάει από πλήρη επιθεώρηση προκειμένου να διαπιστωθεί αν τηρεί τις προϋποθέσεις. Σε αντίθετη περίπτωση ο οργανισμός θα απαιτήσει να γίνουν εργασίες επισκευής.

Αν το πλοίο θεωρηθεί κατάλληλο και είναι καινούριο, τότε εκδίδεται ένα τιμολόγιο με το απαιτούμενο ολικό ποσό και το ποσό που θα αφαιρεθεί (τις απαλλαγές). Μόλις το αποδεχτεί ο ιδιοκτήτης, γίνεται επιβεβαίωση της κάλυψης με

την έκδοση της αίτησης την οποία πρέπει να συμπληρώσει ο πλοιοκτήτης. Στην συνέχεια εκδίδεται το Πιστοποιητικό Εισαγωγής το οποίο αναφέρει τα εξής στοιχεία:

- Το όνομα του πλοιοκτήτη και του πλοίου που ασφαρίζεται
- Το διάστημα που θα είναι ασφαλισμένο και η κλάση του πλοίου
- Αναφέρονται αναλυτικά οι κίνδυνοι οι οποίοι δεν καλύπτονται και οι ειδικοί όροι που υπάρχουν.

Το Πιστοποιητικό Εισαγωγής το παραλαμβάνει ο πλοιοκτήτης σε σύντομο χρονικό διάστημα μαζί με ένα αντίγραφο των κανονισμούς που ισχύουν για την κλάση στην οποία είναι γραμμένο το πλοίο.

Συμπερασματικά, απ' όλα τα παραπάνω που αναφέρθηκαν, μπορούμε να πούμε ότι τα P&I Clubs προασπίζονται την αρχή της αλληλασφάλισης ( mutuality) και αυτό σημαίνει ότι δεν αποτελούν κερδοσκοπικούς οργανισμούς. Ο μηχανισμός της αξιολόγησης του κινδύνου που ενεργοποιεί το κάθε club περιλαμβάνει τα εξής χαρακτηριστικά:1) Τα χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως η ηλικία του, ο τύπος του, η εμπορική του δραστηριότητα, ο νηογνώμονας και το ιστορικό των ζημιών του πλοίου.2) Η διαχείριση του πλοίου η οποία περιλαμβάνει τις διαδικασίες λειτουργίας του, για παράδειγμα η συχνότητα των συντηρήσεων. 3) Αν τηρούνται οι διεθνείς κανονισμοί για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. 4) Στοιχεία σχετικά με την επάνδρωση του πλοίου. Τα P&I Clubs προκειμένου να ασφαλίσουν κάποιο πλοίο δίνουν ιδιαίτερη σημασία στα standards που πρέπει να τηρεί ένα πλοίο, τα χαρακτηριστικά του, αν τηρεί τους κανόνες ασφαλείας και φυσικά με τι σημαία πλέει. Η σημαία αποτελεί και εδώ βασικό χαρακτηριστικό διότι η κάθε σημαία διαφέρει στις απαιτήσεις που έχει, στα χαρακτηριστικά της και στις επιθεωρήσεις που της έχουν γίνει. Στις σημαίες ευκαιρίας τις περισσότερες φορές τα safety standards που απαιτούνται είναι πολύ χαμηλά, έως και μερικές φορές ανύπαρκτα. Οι επιθεωρήσεις, όταν και εάν πραγματοποιούνται, είναι ελαστικές με αποτέλεσμα τα πλοία με σημαία ευκαιρίας να υπολείπονται σε τομείς ασφάλειας σε ότι αφορά τις λειτουργίες τους. Για όλους τους παραπάνω λόγους που αναφέρθηκαν τα P&I Clubs δεν επιθυμούν να ασφαλίζουν πλοία με σημαίες ευκαιρίας, διότι το ρίσκο είναι πολύ υψηλό σε σχέση με τα πλοία που φέρουν παραδοσιακές σημαίες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο στόχος αυτής της εργασίας ήταν να αναλύσουμε το ρόλο που παίζει η σημαία ενός πλοίου στην αξιοπλοΐα του και στο κόστος ασφάλισής του.

Η Σημαία ενός πλοίου δεν είναι απλά ένα κομμάτι ύφασμα στην πρύμνη του, αλλά ένα σύμβολο που παρέχει στο πλοίο την ταυτότητα και την εθνικότητά του. Στη πληθώρα σημαίων που υπάρχουν, εάν θελήσουμε να τις κατηγοριοποιήσουμε, υπάρχουν σημαίες υψηλού κύρους αλλά και σημαίες λιγότερο ποιοτικές (Σημαίες ευκαιρίας). Ο ιδιοκτήτης κάθε νεότευκτου πλοίου εξετάζει τις επιλογές και αποφασίζει με βάση τα πλεονεκτήματα που του προσφέρει κάθε σημαία.

Οι σημαίες ‘κύρους’ προϋποθέτουν μια σοβαρή επένδυση, όπου οι τεχνικές προδιαγραφές και το ανθρώπινο δυναμικό θα καλύπτουν υψηλά στάνταρντς. Δεν γίνονται δεκτές αιτήσεις πλοιοκτητών που στόχος τους είναι το εύκολο κέρδος με μη-νόμιμες δραστηριότητες και πλοία αμφιβόλου ποιότητας.

Αντιθέτως, οι ‘Σημαίες Ευκαιρίας’ έχουν σαν δέλεαρ τις πιο ελαστικές προδιαγραφές και κατά συνέπεια τα χαμηλότερα κόστη λειτουργίας του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες που επιλέγουν αυτή τη λύση είναι προετοιμασμένοι για τα συνεπακόλουθα: περισσότερες καθυστερήσεις λόγω στοχευμένων ελέγχων από τις εκάστοτε Αρχές, χαμηλότερης ποιότητας υπηρεσίες από τους υπαλλήλους τους κτλ.

Η ικανότητα του πλοίου να ταξιδεύει, αξιοπλοΐα, είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη σημαία του πλοίου. Για παράδειγμα, τα πλοία με σημαία Νορβηγίας έχουν πολύ καλύτερο ιστορικό ατυχημάτων, βλαβών και θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία με σημαία Λιβερίας. Οι πολύ πιο αυστηρές προδιαγραφές ασφαλείας και η υψηλή κατάρτιση του πληρώματος των πλοίων με σημαίες κύρους εξασφαλίζουν υψηλότερο βαθμό αξιοπλοΐας. Οι Οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τις τακτικές επιθεωρήσεις των πλοίων είναι οι Νηογνώμονες. Οι Νηογνώμονες εξουσιοδοτούνται από τη Σημαία για να διαπιστώσουν τα εξής: αν τηρούνται οι Διεθνείς Συμβάσεις, εάν τηρούνται οι προδιαγραφές της κάθε σημαίας και οι τεχνικές προδιαγραφές του κατασκευαστή. Αν οι έλεγχοι είναι επιτυχείς, εκδίδονται τα αντίστοιχα

πιστοποιητικά. Είναι ξεκάθαρο λοιπόν ότι το κύρος της Σημείας καθορίζει σημαντικά και την αξιοπλοΐα του εκάστοτε πλοίου.

Η θαλάσσια διακίνηση αγαθών και ανθρώπων εμπεριέχει ένα μικρό μεν αλλά υπαρκτό ρίσκο. Τεχνικές αστοχίες, ανθρώπινα λάθη, στοιχεία της φύσης μπορούν να οδηγήσουν σε μερική ή ολική απώλεια του πλοίου, του φορτίου και των ανθρωπίνων ζωών. Το κόστος αποζημίωσης είναι συχνά υψηλό. Το ρίσκο αυτό έρχονται να καλύψουν οι ασφαλιστικές εταιρείες. Οι θαλάσσιες ασφαλίσεις σημειώνουν διαρκή άνοδο από τη στιγμή της εμφάνισής τους (14<sup>ο</sup> αιώνα). Κανένας πλοιοκτήτης δεν διακινδυνεύει να μην ασφαλίσει το πλοίο του καθώς το ύψος αποζημιώσεων σε περίπτωση ατυχήματος θα ήταν ολέθριο για τη βιωσιμότητά του.

Τυπικά η θαλάσσια ασφάλιση χωρίζεται σε αυτή του πλοίου και σε αυτή του φορτίου. Η ασφάλιση των πλοίων είναι γενικά γνωστή σαν “Hull and Machinery” (H&M), την αναλαμβάνουν οι Underwriters και το πιστοποιητικό το εκδίδουν οι Νηογνώμονες. Ενώ την ασφάλιση του φορτίου την αναλαμβάνουν τα P&I Clubs.

Η ασφάλιση του κάθε πλοίου εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Πολλές είναι οι συνισταμένες οι οποίες πρέπει να αναλυθούν για καθοριστεί το ύψος του ασφαλιστρού. Φυσικά σπουδαίο ρόλο παίζει η συνολική ασφαλιζόμενη αξία του πλοίου. Όσο μεγαλύτερη η ασφαλιζόμενη αξία τόσο υψηλότερο το ασφαλιστρο και το επισκευαστικό κόστος. Το καλό ιστορικό και η γενικότερη καλή φήμη μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας έχει βαρύτητα στη διαμόρφωση του ασφαλιστρού.

Ένας άλλος καθοριστικός παράγοντας για την ασφάλιση είναι η αξιοπλοΐα. Ένα σύγχρονο πλοίο που πληρεί τις αυστηρότερες τεχνικές προδιαγραφές και προδιαγραφές ασφαλείας, φυσικό είναι να παρουσιάζει λιγότερες πιθανότητες να εμπλακεί σε ένα ατύχημα από ότι ένα «γερασμένο πλοίο». Το γεγονός αυτό έχει αντίκτυπο στο ύψος του ασφαλιστρού.

Την ικανότητα ενός πλοίου να μεταφέρει με ασφάλεια και χωρίς καθυστερήσεις το φορτίο και το πλήρωμά του στον προορισμό του, την διασφαλίζουν οι έλεγχοι που πραγματοποιούν οι Νηογνώμονες. Είναι οι οργανισμοί που εκδίδουν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τις Διεθνείς Συμβάσεις και προδιαγραφών ασφαλείας. Όσο πιο αναγνωρισμένοι είναι οι Νηογνώμονες, π. χ μέλη IACS, τόσο πιο αποδεκτοί από τους ασφαλιστές. Σε πλοίο το οποίο φέρει πιστοποιητικά από λιγότερο

καταξιωμένους νηογνώμονες, επιβάλλεται επασφάλιστρο 10%-20%. Συμπεραίνουμε λοιπόν, με την βοήθεια των παραδειγμάτων στο κύριο μέρος της εργασίας, ότι ο Νηογνώμονας έχει βαρύνουσα σημασία στην ασφάλιση ενός πλοίου, διότι είναι αυτός που πιστοποιεί την καλή κατάσταση του πλοίου.

Η Σημαία από την άλλη δεν θεωρείται κριτήριο βαρύνουσας σημασίας για τους ασφαλιστές. Φυσικά επηρεάζει το ασφάλιστρο έμμεσα, καθώς από τη σημαία καθορίζονται οι γενικότερες τεχνικές προδιαγραφές, ικανότητα πληρώματος και επίπεδο συντήρησης πλοίου. Πλοίο με καλή σημαία ενδεχομένως να επηρεάσει θετικά τους ασφαλιστές, καθώς αντανακλά την φερεγγυότητα και το κύρος της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Η καλή σημαία μπορεί να μειώσει την πιθανότητα επιθεωρήσεων και άρα καθυστερήσεων στο χρόνο παράδοσης φορτίου. Διότι τυχόν καθυστερήσεις επιφέρουν και ποινικές ρήτρες. Όπως αναλύσαμε και στα προηγούμενα κεφάλαια, το ασφάλιστρο ενός πλοίου καθορίζεται περισσότερο από τους Νηογνώμονες και την αξιοπλοΐα ενός πλοίου και λιγότερο έως καθόλου από τη σημαία που φέρει.

Οι θαλάσσιες μεταφορές στις μέρες μας κατέχουν ένα σημαντικό κομμάτι των μεταφορών και τα Κράτη Σημαίας στοχεύουν στην αύξηση του αριθμού πλοίων που ταξιδεύουν υπό τη Σημαία τους προκειμένου να προσελκύσουν περισσότερο συνάλλαγμα και να αυξήσουν τις θέσεις εργασίας.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- 1) **Α. Αντάπασης**, 2009, «Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», Τόμος 1, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα
- 2) **Γ.Π Βλάχος**, 2007, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 3) **Ελ. Γεωργαντόπουλος- Γ.Π Βλάχος**, 2003, «Ναυτιλιακή Οικονομική», 2<sup>η</sup> έκδοση, Πειραιάς, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς
- 4) **Κωνσταντίνος Γκιζιάκης- Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος- Εύη Η. Πλωμαρίτου** 2006, «Ναυλώσεις», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 5) **Νικολάου Δελούκα**, 1979, «Ναυτικόν Δίκαιον, 2<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα
- 6) **Νικολάου Μ. Πουλαντζά**, 2005, «Ναυτικό Δίκαιο», 2<sup>η</sup> Έκδοση Επαυξημένη, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 7) **Νικολάου Μ. Πουλαντζά**, 2007, «Το Δίκαιο της Θάλασσας», 2<sup>η</sup> Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη
- 8) **Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη**, 2005, «Ναυτικό Δίκαιο Ι», 5<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα
- 9) **Μιχάλης Παζαρζής**, 2009, «Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων» Πειραιάς, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις
- 10) **Βασίλης Ν. Μεταξάς**, 1985, «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση

## Ξένη Βιβλιογραφία

- 1) **G.N Yannopoulos**, 1988, «Journal of Transport Economics and Policy-“The economics of “Flagging out»
- 2) **R.S Doganis and B.N Metaxas**, 1976, “The impact of flags of convenience”,
- 3) **B.N Metaxas**: “The Economics of Tramp Shipping”
- 4) **Hodges Susan**: “Law of Marine Insurance” εκδ. Cavendish Publishing Limited
- 5) **Hurd**: “The Law and Practice of Marine Insurance” Sir Issac Pitman & Sons, Ltd. London 1952
- 6) **Brown, Robert H**: “Marine Insurance Vol 3”- Hull Practice, εκδ Peter Davies, London 1974
- 7) **Rhidian D. Thomas**: “The modern Law of Marine Insurance” εκδ LLP Limited 1996

## Internet Sites

<http://www.parismou.org>

<http://www.tokyo-mou.org>

<http://www.imo.org>

<http://www.wikipedia.org>

<http://www.itopf.com>

<http://www.ukpandicom>

<http://www.intertanko.com>

<http://www.lloydsregister.com>

<http://www.clarksons.com>

<http://www.register-iri.com>

<http://www.liscr.com>

<http://www.bahamasmaritime.com>

<http://www.transport.gov.mt>

<http://www.segumar.com>

<http://www.yen.gr>

<http://www.tovima.gr>

<http://www.marisec.org>

<http://www.un.com>

#### Διεθνείς Συμβάσεις

1) “United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships” , adopted on 7 February 1986

#### Κείμενα Σχετικών Νόμων

1) Ν.Δ 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»

2) Π.Δ 11/2000(ΦΕΚ 11 Α')

3) Ν. 3816/ 1958 « Περί Κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου»

4) Εμπορικός Νόμος, Άρθρα 189-225 , «Περί της Ασφαλιστικής Συμβάσεως»

5) Α.Κ (Αστικός Κώδικας)



## Παράρτημα Α

Valid 1<sup>st</sup> July 2010

### White List 2007-2009

Flag	Inspections 2007-2009	Detentions 2007-2009	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>White list</b>					
Croatia	189	7	20	7	0.00
Qatar	32	0	5	0	0.00
Japan	76	1	9	1	-0.11
Turkey	2,182	115	173	133	-0.29
Philippines	204	6	21	8	-0.38
Poland	204	6	21	8	-0.38
Cayman Islands, UK	319	11	30	14	-0.43
Spain	270	8	26	12	-0.54
Barbados	507	18	45	26	-0.58
Russian Federation	2,266	100	179	138	-0.60
India	156	3	17	5	-0.63
Lithuania	241	6	24	10	-0.67
Portugal	527	17	47	27	-0.72
Estonia	141	2	15	4	-0.78
Malta	5,252	219	399	337	-0.78
Antigua and Barbuda	5,033	177	383	322	-1.01
Liberia	4,247	147	325	269	-1.01
Cyprus	2,735	88	214	169	-1.05
Belgium	213	3	22	8	-1.08
Gibraltar, UK	1,167	31	97	67	-1.14
Norway	2,500	65	196	154	-1.27
Marshall Islands	2,063	52	164	125	-1.28
Luxembourg	165	1	17	6	-1.33
Bahamas	3,685	92	284	232	-1.35
Hong Kong, China	1,284	26	105	74	-1.41
Singapore	1,253	25	103	72	-1.41
Greece	1,556	32	126	92	-1.42
Sweden	1,042	16	87	59	-1.57
Man, Isle of, UK	922	13	78	51	-1.60
Italy	1,403	20	114	82	-1.65
Netherlands	3,409	56	264	214	-1.66
Ireland	164	0	17	6	-1.67
Germany	1,320	17	108	77	-1.70
Finland	630	6	55	33	-1.71
United Kingdom	1,991	26	159	120	-1.74
France	367	2	34	17	-1.75
Denmark	1,347	14	110	78	-1.80
China	219	0	22	9	-1.83
Bermuda, UK	267	0	26	11	-1.91

## Grey List 2007-2009

Flag	Inspections 2007-2009	Detentions 2007-2009	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>Grey list</b>					
Panama	8,333	619	622	544	0.96
Algeria	108	12	12	3	0.96
Azerbaijan	104	11	12	2	0.89
Cook Islands	125	12	14	4	0.81
Tuvalu	33	4	5	0	0.79
Antilles, Netherlands	670	48	58	36	0.55
Saudi Arabia	58	4	8	0	0.49
Tunisia	55	3	7	0	0.38
Bulgaria	275	17	27	12	0.35
Iran, Islamic Republic of	174	10	18	6	0.32
Malaysia	83	4	10	1	0.29
Morocco	148	8	16	5	0.29
Korea, Republic of	221	12	22	9	0.24
Faroe Islands	127	6	14	4	0.22
United States of America	138	6	15	4	0.16
Latvia	157	7	17	5	0.15
Switzerland	90	3	11	2	0.13
Thailand	160	6	17	5	0.05
Vanuatu	164	6	17	6	0.03

### Black List 2007-2009

Flag	Inspections 2007-2009	Detentions 2007-2009	Black to Grey Limit	Grey to white limit	Excess factor
<b>Black list</b>					
Korea, DPR	103	35	12	Very High Risk	7.45
Libyan Arab Jamahiriya	41	15	6		6.78
Montenegro	46	14	7		5.24
Togo	73	20	9		5.05
Bolivia	40	12	6		4.88
Albania	245	56	24	High Risk	4.86
Sierra Leone	517	110	46		4.79
Comoros	617	113	54		3.94
Cambodia	875	146	74		3.55
Moldova, Republic of	236	44	23		3.55
Georgia	832	129	71	Medium to High Risk	3.17
St Kitts and Nevis	444	69	40		2.94
Syrian Arab Republic	264	41	26		2.68
Viet Nam	31	7	5		2.52
Slovakia	286	41	28		2.37
Lebanon	77	13	10	Medium Risk	2.17
Mongolia	58	10	8		1.97
Dominica	165	22	17		1.77
St Vincent and the Grenadines	2,173	219	172		1.68
Egypt	134	18	15		1.67
Ukraine	541	56	48	Medium Risk	1.44
Jamaica	56	8	8		1.20
Belize	633	58	55		1.13
Honduras	60	8	8		1.02

**Marshall Islands**

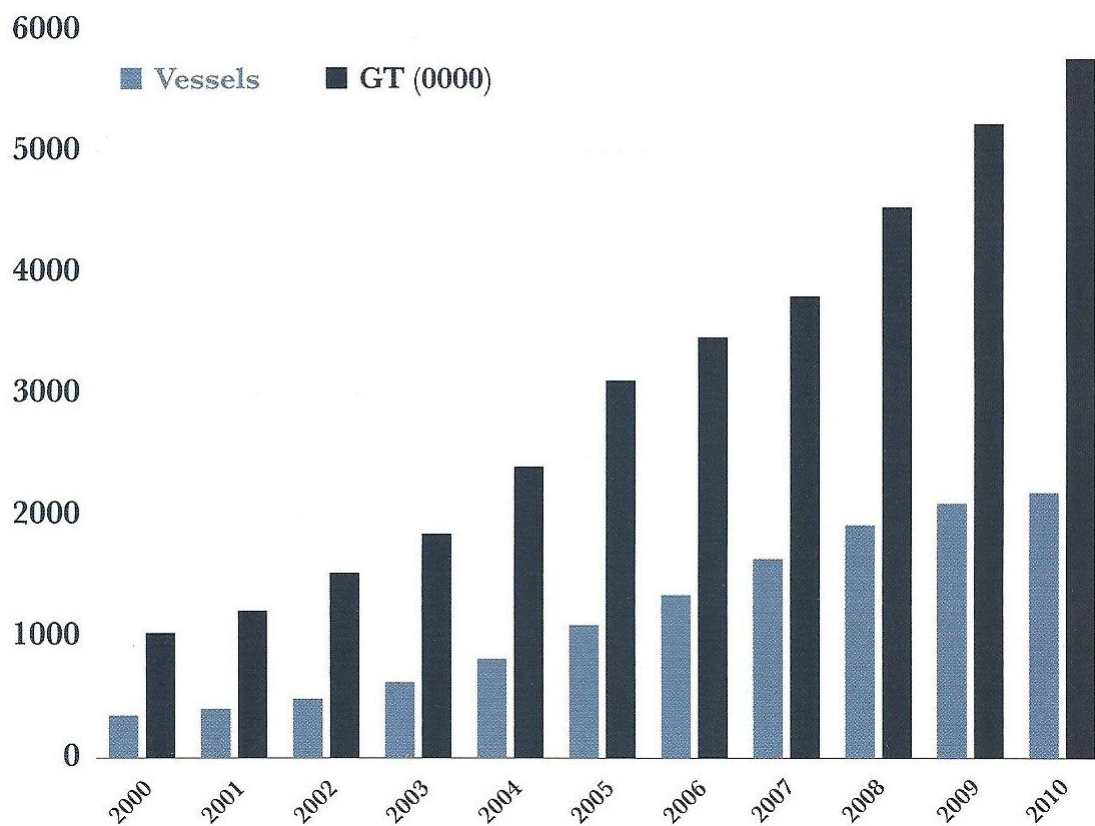
**FLEET TYPES**

*through 31 May 2010*

VESSEL TYPE	NO. OF VESSELS	% OF FLEET	GROSS TONS	% OF FLEET GROSS TONS
BULK CARRIER	393	18%	15,078,657	26%
CONTAINER	212	10%	4,974,841	9%
GAS CARRIER	85	4%	7,361,630	13%
GENERAL CARGO	80	4%	1,040,529	2%
MISCELLANEOUS	55	2%	605,819	1%
MODU	117	5%	2,066,754	4%
MOU	23	1%	1,507,458	3%
OSV	121	5%	226,166	0.39%
PASSENGER	8	0.36%	173,711	0.30%
TANKER	561	26%	24,494,636	42%
YACHT	539	25%	87,560	0.15%
<b>TOTAL FLEET (NO. OF VESSELS)</b>			<b>TOTAL FLEET (GROSS TONS)</b>	
<b>2194</b>			<b>57,617,761</b>	

# FLEET GROWTH

through 31 May 2010



## Παράρτημα Γ

### Αιγαίον Ασφαλιστική, quotation for hull and machinery

**TYPE:** HULL & MACHINERY

**REF:** 101026

**ASSURED:** PANGER NAFTILIAKI EPE, as Owners and EMO LINES as Managers and/or Associated and/or Affiliated and/or Subsidiary companies for their respective rights and interests.

**VESSEL:** F/B "ILION" (IMO nr. 8989460)  
(Passenger Ferry / Built 1995 / LOA 41.15 mts / GT 239.39 / Greek Flag / HRS Class)

**INTEREST:** Hull & Machinery etc. and everything connected therewith.

**PERIOD:** 12 months at date/time to be agreed.

**VALUED:** EURO 1,500,000

**ORDER:** 100% of the above value.

**OPERATING:** Round voyages between Igoumenitsa - Corfu Island or held covered with prior notice at terms to be agreed.

**CONDITIONS :** Institute Time Clauses - Hulls (1.11.95) CL. 280.  
Excluding collision liability absolutely.  
Deductible (Clause 12) EURO 50,000 all claims anyone accident and/or occurrence, excluding Total Loss or Constructive Total Loss which payable in full.  
Subject to the Institute Machinery Damage Additional Deductible Clause (1.11.95) CL.298 with additional deductible EURO 25,000.  
Including Assured, Interest of Mortgagees and (Notices of Assignment in respect thereof) and Loss Payable Clause if and on terms as may be required (if applicable).  
Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (10.11.03) CL.370.  
Institute Cyber Attack Exclusion Clause (10.11.03) CL.380.  
Subject to English Law and Practice and the exclusive Jurisdiction of the Greek (Piraeus) Courts.  
Warranted ISM Compliant and Compliance Maintained (if applicable).  
Warranted HRS Classed and Class Maintained.  
Warranted all vessel's certificates to be valid at all times during the entire policy period.  
Warranted satisfactory technical maintenance of vessel throughout insurance period.  
Warranted owners/managers possess a clean claims record over the last 5 years.  
Warranted no break up voyages.  
Warranted no returns if trading restricted.  
Warranted 3 months minimum premium.  
Cancelling Returns Only (No lay up returns).

**RATE:** 0.772% per annum and pro-rata (or EURO 11.580).  
Add 25% to include 4/4ths Collision Liability and Fixed & Floating Objects.

**PAYMENT TERMS:** As per Aigaion's Premium Payment Warranty Clause amended to 2 equal instalments; the 1<sup>st</sup> payable at inception and the 2<sup>nd</sup> within 180 days thereafter.

**DATED:** Glyfada, 26<sup>th</sup> October 2010

This quotation is valid for 30 days.  
NO COVER GIVEN HEREON