

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Διπλωματική Εργασία

υπό

Φράγγου Σωτηρίας,

Με τίτλο:

***“Σημαίες ευκαιρίας και σημαίες ανοιχτού
νηολογίου : παραλληλισμοί , διαφοροποιήσεις και
εξελίξεις του σύγχρονου θεσμικού πλαισίου που
καθορίζει την ανταγωνιστικότητά τους»***

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

Πειραιάς

Δεκέμβριος 2009

Δήλωση αυθεντικότητας

Εγώ, η Σωτηρία Φράγγου, που εκπόνησα αυτή την Διπλωματική Εργασία, δηλώνω υπεύθυνα ότι φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιείται (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος αυτού που χρησιμοποιείται σε σχέση με το όλο κείμενο κάτω από copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Ημερομηνία:

Υπογραφή:

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	10
ΤΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΠΡΟΤΙΜΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ.....	10
1.1 Ορισμός των σημαίων ευκαιρίας.....	10
1.2 Οι κυριότερες χώρες με σημαίες ευκαιρίας.....	12
1.3 Ισχυρά σημεία των σημαίων ευκαιρίας για τους πλοιοκτήτες.....	23
1.4 Προβλήματα που δημιουργούνται απο τη δράση των σημαίων ευκαιρίας.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	32
ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ «ΑΝΟΙΧΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ» : ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. ΓΙΑΤΙ ΠΡΟΤΙΜΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΣΥΝΕΠΑΚΟΛΟΥΘΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ	32
2.1 Βασικά χαρακτηριστικά σημαίων Ανοιχτού Νηολογιου.....	33
2.2 Οι κυριότερες χώρες σημαίων Ανοιχτού Νηολογιου.....	34
2.3 Προβλήματα που σχετίζονται με την λειτουργία του θεσμού.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	43
Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ «ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ» ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΑΝΟΙΧΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΣΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥΣ	43

3.1 Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα	43
3.1.1 Οι Παράγοντες που επηρεάζουν το συνάλλαγμα απο τη ναυτιλία.....	45
3.2 Η Συμβολή των σημαίων ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου στην απασχόληση.	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο	48
Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ «ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ» ΚΑΙ ΤΩΝ «ΣΗΜΑΙΩΝ ΑΝΟΙΧΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ» ΣΤΗ ΣΥΜΠΙΕΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	48
4.1 Οι σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου και η σχέση τους με τη μείωση του κόστους εργασίας.....	49
4.1.1 Το Κόστος εργασίας και η μείωση λειτουργικού κόστους των πλοίων.....	49
4.1.2 Η φορολογία.....	51
4.2 Οι Οικονομίες κλίμακας	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο	53
ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΙΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΑΝΟΙΧΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ.....	53
5.1 Διεθνείς κανονισμοί που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές	53
5.2 Το θέμα της ποινικοποίησης της ναυτικής εργασίας.....	56
5.3 Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με τις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου.....	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	64
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ «ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ» ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ «ΑΝΟΙΧΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ» ΕΝΑΝΤΙ ΣΤΙΣ «ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ». ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	64
6.1 Λόγοι ανταγωνιστικότητας των σημαίων ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου απέναντι στις ρυθμιζόμενες σημαίες	66
6.1.1 Στελέχωση πλοίου.....	66
6.1.2 Κανόνες ασφαλείας	66
6.1.3 Γραφειοκρατία.....	67
6.1.4 Βοηθητικές υπηρεσίες.....	67

6.2 Σύγχρονες εξελίξεις.....	68
6.2 .1 Μέτρα αντιμετώπισης του «flagging out».....	69
6.3 ITF	70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	73
------------------------------------	----

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	77
-------------------	----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....	80
------------------	----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	83
------------------	----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3.....	87
------------------	----

Ο σύνδεσμος Σημαίας και πλοίου είναι πολύ σημαντικός και καθοριστικός . Η σημαία που κυματίζει σε ένα πλοίο αποτελεί πρώτα μια οπτική μαρτυρία και ένα σύμβολο της εθνικότητας που έχει το πλοίο . Όπως κατοχυρώθηκε και στη Συνθήκη της Γενεύης για τις Ανοικτές Θάλασσες το 1958: «Τα πλοία έχουν την εθνικότητα της χώρας εκείνης , της οποίας τη σημαία έχουν την έγκριση / το δικαίωμα να υψώνουν» . Η σημαία , επίσης , αποτελεί ταυτότητα του εθνικού χαρακτήρα του πλοίου και πρέπει να «δείχνεται» όταν απαιτείται , όπως αυτό καθορίζεται από τους νόμους της Σημαίας . Η σημαία είναι πρόσθετα μια συντομογραφία της «εθνικότητας του πλοίου και υποδηλώνει ότι το πλοίο υπάγεται στην αποκλειστική νομοθεσία και έλεγχο του κράτους της σημαίας αυτής»¹.

Η τυχόν νομοθεσία που διέπει ένα πλοίο , το οποίο ναυσιπλοεί στις Ανοικτές Θάλασσες (High Seas) , εναπόκειται στο κράτος στο οποίο ανήκει το πλοίο και όλα τα πλοία οφείλουν να έχουν ένα εθνικό χαρακτήρα . Η απουσία εθνικότητας από ένα πλοίο σημαίνει και απουσία προστασίας κάτω από τις διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου . Το πλοίο αυτό υπόκειται σε "σύλληψη" . Ο εθνικός χαρακτήρας αποκτάται με την λεγόμενη εγγραφή / νηολόγηση , δηλαδή την καταχώρηση του πλοίου στα δημόσια αρχεία του κράτους . Αυτή η ενέργεια θεωρείται σαν ο επαρκής συνδετικός κρίκος μεταξύ πλοίου και συγκεκριμένης εθνικότητας .

Τα κράτη είναι τα μόνα αρμόδια να καθορίσουν τις προϋποθέσεις για την εγγραφή ενός πλοίου στα ναυτικά μητρώα των πλοίων ή ναυτικά υποθηκοφυλακεία / νηολόγια . Το σπουδαίο είναι ότι η εγγραφή αποτελεί γενικά την προϋπόθεση για την κατοχή της εθνικότητας , τη σύνδεση σημαίας και πλοίου και την έκδοση εγγράφων που πιστοποιούν την εθνικότητα του πλοίου .

Η ιστορία των σημαιών ευκαιρίας ξεκινά τον 16^ο αιώνα με τους Άγγλους εμπόρους να χρησιμοποιούν την Ισπανική σημαία προκειμένου να αποφύγουν τις απαγορεύσεις του μονοπωλίου των Ισπανών στο εμπόριο με τις δυτικές Ινδίες . Τον 17^ο αιώνα Άγγλοι ψαράδες επέλεξαν τη Γαλλική σημαία για να υπερκεράσουν

¹ Γουλιέλμος Α.Μ , Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2001.

περιορισμούς που επέβαλε η Μεγάλη Βρετανία στο Newfoundland . Το ίδιο έπραξαν και το 19^ο αιώνα επιλέγοντας αυτή τη φορά τη Νορβηγική σημαία².

Κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντειων πολέμων , Άγγλοι πλοιοκτήτες άλλαξαν νηολόγιο επιλέγοντας το Γερμανικό για να αποφύγουν την καταδίωξη των Γάλλων , ενώ το 1852 Αμερικανοί πλοιοκτήτες στη Μασαχουσέτη επέλεξαν το Πορτογαλικό για να γλιτώσουν τη Βρετανική αιχμαλωσία . Σύμφωνα με πηγές , κατά τη διάρκεια του 1821 , οι Έλληνες χρησιμοποιούσαν σημαίες άλλων χωρών όπως της Ρωσίας , και την Τουρκική στην διάρκεια της Τουρκοκρατίας, απολαμβάνοντας μεγαλύτερη ελευθερία .

Τον 20^ο αιώνα , η πρακτική των ανοικτών νηολογίων εδραιώνεται με πρώτο καταγεγραμμένο παράδειγμα το 1919 στο Βανκούβερ όταν το Belen Querada εγγράφεται στην Παναμαϊκή – από την Καναδική που βρισκόταν – σημαία για να αποφύγει τους απαγορευτικούς νόμους της Αμερικής . Το 1922 , τα πλοία ‘Reliance’ και ‘Resolute’ της American Lines μεταφέρονται στην Παναμαϊκή σημαία εγκαταλείποντας την Αμερικανική για να μπορούν να πωλούν οινοπνευματώδη εν πλω³ .

Εκμεταλλεούμενη το θετικό ρεύμα υπέρ της , η Παναμαϊκή κυβέρνηση προχώρησε σε θέσπιση ναυτιλιακής νομοθεσίας για να προσελκύσει περισσότερη ξένη χωρητικότητα . Και οι ίδιοι όμως οι Αμερικανοί υποβοήθησαν (λόγω και του ότι είχαν ακριβή σημαία) την προτίμηση προς τη συγκεκριμένη χώρα , παρέχοντας προξενικές υπηρεσίες και αντιπροσωπεύοντας τα Παναμαϊκα συμφέροντα στα λιμάνια που απουσίαζε το αντίστοιχο προξενείο . Την ίδια χρονική περίοδο , μέχρι το 1930 , η United Fruit Company μεταφέρει το στόλο της – αποτελούμενο από banana vessels – σε σημαία Ονδούρας⁴. Αλλά και οι άλλοι Αμερικανοί προσανατολίστηκαν σε αυτές τις δυο σημαίες για μείωση των λειτουργικών τους εξόδων μέσω της στελέχωσης με φθηνό εργατικό δυναμικό⁵.

Στη δεκαετία του 1930 το φαινόμενο για τους Έλληνες αρχίζει το 1932 με το Μανώλη Κουλουκουνητή – ακολουθούμενο από σημαντικό αριθμό πλοίων του Ωνάση

² N.P. Ready , “Ship Registration”, Lloyd’s of London Press Ltd, Second Edition, 1994.

³ Martin Stopford , «Maritime Economics» , Unwin Hyman London , Second Edition, 1990.

⁴ N.P. Ready , “Ship Registration”, Lloyd’s of London Press Ltd, Second Edition, 1994.

⁵ Martin Stopford , «Maritime Economics» , Unwin Hyman London , Second Edition, 1990.

– να μεταφέρει το πλοίο «Βουνό Άθως» σε σημαία Παναμά ώστε να ελαττώσει τα υψηλά έξοδα πληρώματος . Λαμβάνοντας επίσης υπόψιν την επιδείνωση της πολιτικής κατάστασης στην Ευρώπη την ίδια χρονική περίοδο , το 1935 25 πλοία του στόλου Esso Baltic εγγράφονται στον Παναμά εγκαταλείποντας τη σημαία της Ελεύθερης Πόλης της γερμανικής Danzig⁶, για αποφυγή πιθανής αιχμαλωσίας⁷. Το ίδιο έπραξαν και οι Ισπανοί κατά τη διάρκεια του Ισπανικού εμφύλιου, όπως και οι Έλληνες για να αποφύγουν την καταδίωξη που επέβαλαν οι Βρετανοί και οι άλλες δυνάμεις .

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου , η Παναμαϊκή σημαία γνώρισε περαιτέρω άνθηση καθώς αποτελούσε την προτίμηση εκείνων των Αμερικανών που επιθυμούσαν να απεγκλωβιστούν από τις απαγορευτικές διατάξεις του Αμερικανικού νόμου περί ουδετερότητας , ο οποίος δεν επέτρεπε τη μεταφορά φορτίων προς καμία από τις εμπόλεμες πλευρές . Εντούτοις , η ίδια η κυβέρνηση των ΗΠΑ θεώρησε ως καλή κάλυψη τη χρήση της συγκεκριμένης σημαίας και αυτή η πράξη , σε πολλές περιπτώσεις , έγινε κατόπιν συνεννοήσεως μαζί της . Ο Carlisle , όπως το αναφέρει ο N.P. Ready , υποστηρίζει ότι υπήρξαν συχνές παραδόσεις ναυτικού πετρελαίου κίνησης στις Ισπανικές εγκαταστάσεις της Τενερίφης από πλοία που έφεραν Παναμαϊκή σημαία κυρίως προοριζόμενο για χρήση από τα Γερμανικά U-boats^{8,9}.

Μετά τη λήξη του πολέμου , μεταξύ 1946 και 1949 , περισσότερα από 150 πλοία που πουλήθηκαν υπό τον Αμερικανικό Νόμο Περί Εμπορικών Πωλήσεων (U.S Merchant Sales Act) , εγράφησαν απευθείας στο νηολόγιο του Παναμά το οποίο προσέφερε ελεύθερη νηολόγηση και φορολογικά πλεονεκτήματα¹⁰. Όμως σταδιακά υπήρχε αυξανόμενη δυσαρέσκεια για ζητήματα σχετιζόμενα με τη σταθερότητα της κυβέρνησης του Παναμά καθώς και για τα πολύ υψηλά προξενικά τέλη .

Το 1948-49, ο προηγούμενος υπουργός των Η. Π. Α. Edward R. Stettinius jr. είχε επιχειρηματικές δοσοληψίες με τη Λιβερία, εμπνεύστηκε τη δημιουργία ενός offshore νηολογίου, που θα βοηθούσε τις εμπορικές του δραστηριότητες. Έτσι, το

⁶ N.P. Ready , “Ship Registration”. Lloyd’s of London Press Ltd, Second Edition, 1994.

⁷ Martin Stopford , “ Maritime Economics “ , Unwin Hyman London , Second Edition, 1990.

⁸ Martin Stopford , “ Maritime Economics “ , Unwin Hyman London , Second Edition, 1990.

⁹ Patrick M. Alderton , “ Sea transport , operation and economics “.

¹⁰ Martin Stopford , “ Maritime Economics “ , Unwin Hyman London , Second Edition, 1990

1948, η Λιβεριανή κυβέρνηση θέσπισε ναυτιλιακή νομοθεσία και νομοθεσία νομικών προσώπων (Corporation Law). Στην ουσία, επρόκειτο για ένα συνονθύλευμα διατάξεων της Αμερικανικής νομοθεσίας . Ο συνεταιρισμός (Stettinious Associates), έχοντας ήδη έναν κερδοφόρο διακανονισμό με την Λιβεριανή κυβέρνηση, εγκατέστησε το νηολόγιο στη Νέα Υόρκη, προσφέροντας αποτελεσματικές υπηρεσίες, εν αντιθέσει με το αναξιόπιστο προξενικό δίκτυο του Παναμά. Το πρώτο πλοίο που εγγράφηκε στο καινούργιο Λιβεριανό νηολόγιο, ήταν το ‘World Peace’, το 1948, ιδιοκτησίας Νιάρχου¹¹.

Έκτοτε , η αύξηση των ανοικτών νηολογίων είναι σταθερά ανοδική.

Κεφάλαιο 1.: Τι προσφέρουν οι «Σημιαίες Ευκαιρίες» και γιατί προτιμούνται από το διεθνή εφοπλισμό . Προβλήματα που δημιουργούνται από τη δράση των «Σημιαίων Ευκαιρίας».

¹¹ N.P. Ready , “Ship Registration”. Lloyd’s of London PressLtd , Second Edition , 1994.

1.1 Ορισμός των σημαίων ευκολίας

Κατά τον Καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς του Τμήματος ναυτιλιακών Σπουδών Δρα Γ. Π. Βλάχο , ως σημαίες ευκολίας «θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού κόστους με την αποφυγή: (α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και (β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης»¹².

Ο Boczak , όπως το αναφέρει ο N.P Ready , υποστηρίζει ότι μπορεί ως FOC/ΣΕ να ορισθεί η σημαία κάθε χώρας που επιτρέπει την έγγραφη πλοίων υπό ξένη ιδιοκτησία και ξένο έλεγχο , με συνθήκες που είναι βολικές και κατάλληλες για το πρόσωπο που εγγράφει το πλοίο .

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν διεθνή βιομηχανία με λίγους σχετικά ρυθμιστικούς περιορισμούς για την είσοδο σε αυτήν ... Κάθε επιχειρηματίας , ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή τον τόπο της έδρας της επιχείρησής του , μπορεί να παρέχει διεθνείς ναυτιλιακές υπηρεσίες . Η παροχή υπηρεσιών μεταξύ δυο προορισμών εκ των οποίων κανένας δεν είναι το κράτος νηολόγησης του πλοίου αποτελεί κοινή πρακτική . Περισσότερο από άλλα μέσα μεταφοράς , η ναυτιλία τείνει, κατά συνέπεια να υπόκειται περισσότερο σε διεθνείς και παγκόσμιες , παρά σε μονομερείς, ρυθμίσεις , ιδιαίτερα όσον αφορά στην ευθύνη , στους διεθνείς κανόνες ασφάλειας και εργασίας¹³. Λαμβάνοντας αυτά υποψη , δεν φαίνεται ανορθόδοξη η χρήση σημαίων ευκολίας που στοχεύει στην διευκόλυνση του πλοιοκτήτη κατά την άσκηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας .

Η έκθεση της επιτροπής Rochdale (σπουδαία εργασία για τους Βρετανούς) αναφέρει τα χαρακτηριστικά των χωρών ευκαιρίας που είναι :

¹² Γ. Π. Βλάχος , " Σημειώσεις Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής " , Πειραιάς 1999.

¹³ COM (96) 81 τελικό , "Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική " , Βρυξέλλες 1996.

- 1) Η χώρα (του νηολόγιου ευκαιρίας) επιτρέπει την ιδιοκτησία ή και τον έλεγχο των πλοίων της από μη πολίτες της .
- 2) Εύκολη πρόσβαση στο νηολόγιο λ.χ. στα προξενεία της χώρας στο εξωτερικό, και εύκολη / ανεμπόδιστη αποχώρηση/έξοδο από το νηολόγιο κατά την κρίση του πλοιοκτήτη .
- 3) Οι φόροι στα εισοδήματα των πλοίων δεν επιβάλλονται στην χώρα αυτή ή είναι χαμηλοί . Υπάρχει μόνο τέλος εγγραφής και ετήσιο τέλος , που υπολογίζεται πάνω στο μέγεθος του πλοίου . Εγγύηση ή αποδεκτή κατανόηση, που αφορά στη μελλοντική απαλλαγή από τη φορολογία , μπορεί επίσης να δοθεί .
- 4) Η χώρα εγγραφής / νηολόγησης είναι συνήθως μια μικρή δύναμη χωρίς καμία εθνική ανάγκη για το σύνολο των πλοίων που έχουν εγγραφεί – κάτω από κάθε προβλέψιμη προϋπόθεση – αλλά οι εισπράξεις από μικρά τέλη με μεγάλο αριθμό πλοίων μπορεί να παράγει ένα σημαντικό αποτέλεσμα στο εθνικό εισόδημα και το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας αυτής .
- 5) Η στελέχωση των πλοίων, από μη – πολίτες, επιτρέπεται ελεύθερα .
- 6) Η χώρα εγγραφής δεν έχει τη δύναμη , ούτε το διοικητικό μηχανισμό να επιβάλλει αποτελεσματικά οιοσδήποτε κυβερνητικούς ή διεθνείς κανονισμούς , ούτε έχει την επιθυμία να ελέγξει τις ίδιες τις εταιρείες ¹⁴ .

Ακολουθώντας , ο N. P. Ready σχολιάζει τον παραπάνω ορισμό, υποστηρίζοντας ότι δεν αποτελεί γενικευμένη περίπτωση. Πλέον επιβάλλονται περιορισμοί ως προς την ηλικία καθώς και επιθεωρήσεις από κάποιες FOC (π.χ. Παναμάς , Μπαχάμες) . Ακόμη , οι περισσότερες FOC έχουν προχωρήσει σημαντικά, ώστε να εξασφαλίσουν συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς , ιδιαίτερα όσον αφορά τα θέματα ασφάλειας . Καταλήγει ότι στην σημερινή εποχή , ο ορισμός των σημαίων ευκολίας σχετίζεται περισσότερο με την ύπαρξη γνήσιου δεσμού του πλοίου με τη χώρα νηολογησης ¹⁵ .

Για τους Δογάνη και Μεταξά υπάρχουν και «οιονεί σημαίες ευκαιρίας» όπως η Ελληνική ή η Αγγλική σημαία . Αυτές είναι σημαίες κρατών οι οποίες προσφέρουν

¹⁴ Γουλιέλμος Α.Μ , Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις , Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2001.

¹⁵ N.P. Ready , “Ship Registration”, Lloyd’s of London PressLtd , Second Edition , 1994.

κάποια ή όλα τα πλεονεκτήματα των σημαίων ευκαιρίας με σκοπό να προσελκύσουν χωρητικότητα στο νηολόγιό τους¹⁶.

Το 2004 η ΔΟΜ θεωρούσε ως σημαίες ευκαιρίας τις εξής : Antigua και Barbuda , Bahamas , Barbados , Belize , Bermuda , Burma , Cambodia, Comoros , Georgia, Bolivia , Cayman Islands , French International Ship Register, Equatorial Guinea , Mongolia , North Korea, German International Ship Register , Jamaica , Gibraltar , Honduras , Lebanon , Luxembourg , Marshall Islands , Mauritius , Netherlands Antilles , Sao Tome and Principe , St. Vincent, Sri Lanka και Vanuatu¹⁷.

1.2 Οι κυριότερες χώρες με σημαίες ευκαιρίας¹⁸

(1) Antigua and Barbuda

Το νηολόγιο της Antigua and Barbuda ιδρύθηκε στις αρχές του 1986. Το ενδεδειγμένο λιμάνι νηολόγησης είναι το St John's στην Antigua . Το νηολόγιο παρέχει πλήρη σύμβαση νηολόγησης και έχει υπογράψει αμφίπλευρες εμπορικές συμφωνίες με τα κυριότερα εμπορικά έθνη¹⁹. Στα τέλη του Ιουνίου του 2001 το νηολόγιο είχε 791 πλοία χωρητικότητας άνω των 4,3 Mgt .

Η κυβέρνηση έχει υιοθετήσει τις εξής συμβάσεις από τον IMO:

- Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα 1972 και τις τροποποιήσεις του 1981.
- SOLAS 1974 και το πρωτόκολλο του 1978.
- Σύμβαση για την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο 1969 καθώς και το πρωτόκολλο του 1973.
- Σύμβαση Αστικής ευθύνης συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση 1969 καθώς και το πρωτόκολλο του 1976.
- Σύμβαση για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την απόζημιωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο , 1971.

¹⁶ Prof. R.S Doganis- Dr. B. N. Metaxas "The impact of flags of convenience ", Polytechnic of Central London, September 1976.

¹⁷ ITF Maritime Section (Internet), 10/10/2004.

¹⁸ Γ. Π. Βλάχος , " Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική " , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 2001.

¹⁹ LSM, International Ship Registers Directory , 2002.

- Γραμμές φόρτωσης.
- Μετρήσεις για το τονάζ των πλοίων.

Όσον αφορά στην επάνδρωση δεν υπάρχουν εθνικοί περιορισμοί .Τα πιστοποιητικά και τα διπλώματα από άλλες χώρες αναγνωρίζονται και ταυτόχρονα εκδίδονται νέα χωρίς εξετάσεις .

(2) Aruba²⁰

Το νηολόγιο της Aruba δημιουργήθηκε τον Ιούνιο του 1996 . Τα πλοία που βρίσκονται νηολογημένα στο παραπάνω νηολόγιο υψώνουν τη σημαία της Ολλανδίας, αλλά διέπονται από τους νόμους και τις συνθήκες που έχουν υιοθετηθεί από την κυβέρνηση της Aruba .

Είναι ανοιχτό για τους πλοιοκτήτες καθώς αξιωματικοί και πλήρωμα από όλες τις εθνικότητες μπορούν να εργαστούν σε πλοία νηολογημένα στην Aruba χωρίς περιορισμούς .

Για την νηολόγηση²¹ απαιτεί τα πλοία να είναι πάνω από 500grt και κάτω από 20 ετών . Σε αντίθετη περίπτωση απαιτείται ειδική άδεια για την εγγραφή στο νηολόγιο . Οι απαιτήσεις στην στελέχωση δεν είναι αυστηρές . Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι Ολλανδός , χωρίς όμως αυτό να είναι υποχρεωτικό , εφόσον μπορεί κάποιος αλλοδαπός πλοίαρχος με τα κατάλληλα προσόντα να ναυτολογηθεί σε πλοία της συγκεκριμένης χώρας .

(3) Barbados²²

Η κυβέρνηση των Barbados αποφάσισε το 1993 να δημιουργήσει μια νέα φόρμουλα εγγραφής στο εθνικό της νηολόγιο, επιτρέποντας σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες να νηολογήσουν τα πλοία τους . Στις αρχές Ιουνίου του 2001 το παραπάνω νηολόγιο αποτελούνταν από 49 πλοία χωρητικότητας 661,057 gt .

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να είναι διαφορετικής εθνικότητας . Όλα τα νηολογημένα πλοία στα Barbados υπόκεινται στις διατάξεις της ναυτιλιακής πράξης σχετικά με

²⁰ Γ. Π. Βλάχος , " Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική " , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 2001.

²¹ LSM, International Ship Registers Directory, 2002.

²² LSM, International Ship Registers Directory , 2002.

τους κανονισμούς που αφορούν στην ικανότητα των αξιωματικών και του πληρώματος καθώς και στις συμβάσεις ναυτολογήσεως , πειθαρχίας και χώρους διαβίωσης του πληρώματος . Κάθε πλοίο πρέπει να έχει αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής εφοδιασμένους με τα κατάλληλα πιστοποιητικά και πάντοτε σύμφωνα με το μέγεθος του πλοίου . Ένα σημαντικό ζήτημα των Barbados είναι ότι δεν επιβάλλει φορολογία στο εισόδημα ή στα οποια άλλα οικονομικά κέρδη ακόμα και σε αυτά που αφορούν στην πώληση του πλοίου .

(4) Belize

Το νηολόγιο αυτό ιδρύθηκε το Μάιο του 1991 και σύμφωνα με στοιχεία το 2001 έχει 848 πλοία χωρητικότητας 1,541,415 gt . Έγινε μέλος του IMO το 1990 και το νηολόγιο θεωρείται ως σημαία ευκαιρίας από την ITF .

Προσφέρει φορολογικά κίνητρα για τις εταιρείες , που έχουν έδρα το Belize. Οι διεθνείς επιχειρήσεις που βρίσκονται εκεί είναι γνωστές ως «Διεθνείς Επιχειρηματικές Εταιρείες» .

Για την νηολόγηση των πλοίων απαιτείται το πλοίο να διενεργεί νόμιμο εμπόριο . Δεν ενδιαφέρεται για την εθνικότητα του πλοιοκτήτη και είναι ανοικτό σε οποιοδήποτε τύπο , μέγεθος και κλάση πλοίου .

Τα πλοία θα πρέπει να έχουν τα παρακάτω πιστοποιητικά:

- Γραμμής φόρτωσης → Ασφαλούς εξοπλισμού
- Ασφαλούς ραδιοτηλεγραφίας → Ασφαλούς ραδιοτηλεφωνίας
- Διεθνούς πρόληψης από ρύπανση πετρελαίου → Ασφάλεια των επιβατών
- Ετήσιας γενικής επιθεώρησης

(5) Bermuda

Το νηολόγιο των Βερμούδων υπάρχει από το 1789 σαν μέρος του Βρετανικού νηολογίου. Τον Ιουνίου του 2001 αποτελούνταν από 102 πλοία χωρητικότητα 5,186,440 gt . Δεν υπάρχει περιορισμός στην ηλικία ή στην χωρητικότητα των πλοίων.

(6) Burma

Το νηολόγιο της Βιρμανίας χαρακτηρίστηκε το 1993 από τον ITF ως νηολόγιο σημαία ευκαιρίας . Κατέχει στο νηολόγιο της περίπου 122 πλοία άνω των 100grt .

(7) Bolivia

Το νηολόγιο της Βολιβίας ιδρύθηκε το 1999. Μέχρι τα μέσα του 2001 είχε 70 πλοία χωρητικότητας 172,763 grt .

(8) Cambodia

Το νηολόγιο της Cambodia επαναλειτούργησε το Μάρτιο του 1995.

Χαρακτηριστικά του είναι η χαμηλή φορολογία και το χαμηλό κόστος νηολόγησης . Δεν υπάρχουν περιορισμοί για την εθνικότητα του πλοιοκτήτη ή των αξιωματικών και του πληρώματος , ούτε για το μέγεθος του πλοίου ή την ηλικία , αρκεί να είναι αξιόπλοο.

(9) Cayman Islands²³

Το νηολόγιο των νησιών Cayman αποτελεί μέρος του Βρετανικού νηολόγιου. Υπάρχουν οκτώ κατηγορίες πλοιοκτησίας που δικαιούνται να νηολογήσουν τα πλοία τους στο νηολόγιο . Οι 6 είναι ανεξάρτητα πρόσωπα , ενώ οι δυο είναι επιχειρησιακοί οργανισμοί . Οι δυο κατηγορίες των επιχειρήσεων , πρέπει να έχουν την έδρα τους στα νησιά Cayman , στη Μεγάλη Βρετανία ή σε μέρος της ευρωπαϊκής κοινότητας .

Ο πλοίαρχος του πλοίου , ο Υποπλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός πρέπει να έχουν δίπλωμα από τα νησιά Cayman . Το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να έχει πιστοποιητικά που να ικανοποιούν την κυβέρνηση.

(10) Costa Rica²⁴

²³ Γ. Π. Βλάχος , " Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική " , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 2001.

²⁴ Γ. Π. Βλάχος , " Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική " , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 2001.

Η σχετική νομοθεσία για τη νηολόγηση πλοίων δημιουργήθηκε το 1950 και τροποποιήθηκε το 1971 και το 1980. Η κυβέρνηση της Costa Rica δεν έχει επικυρώσει τις συμβάσεις του IMO . Όμως όλες οι κύριες συμβάσεις αναμένεται να γίνουν αποδεκτές . Πλοία που νηολογούνται στο παραπάνω νηολόγιο πρέπει να είναι ιδιοκτησίας πολίτη της Costa Rica ή εταιρείας εγκατεστημένης στη περιοχή της .

(11) Djibouti²⁵

Το νηολόγιο του Τζιμπουτί βρίσκεται κάτω από τον έλεγχο του Υπουργείου Μεταφορών και επικοινωνίας . Η κυβέρνηση του έχει αποδεχθεί τις παρακάτω συμβάσεις :

- Διεθνείς κανόνες αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα 1972.
- SOLAS 1974.
- MARPOL 1973.
- Σύμβαση επέμβασης στην ανοιχτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο 1969.
- Σύμβαση αστικής ευθύνης για τη ρύπανση από πετρέλαιο 1969.
- Σύμβαση δημιουργίας ενός διεθνούς κεφαλαίου, με σκοπό την αποζημίωση σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο 1971.
- Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης 1966.

Για την νηολόγηση των πλοίων δεν απαιτείται πλοιοκτήτης συγκεκριμένης εθνικότητας . Οποιοσδήποτε μπορεί να εγγράψει το πλοίο του στο παραπάνω νηολόγιο . Όμως είναι απαραίτητο να έχει τοπικό αντιπρόσωπο , ώστε να ενεργεί αυτός εκ μέρους του πλοιοκτήτη.

(12) Gibraltar²⁶

Το νηολόγιο του Gibraltar θεωρείται ένα από τα πιο αυστηρά νηολόγια . Τα πλοία που εγγράφονται σε αυτό είναι αγγλικά.

²⁵ Γ. Π. Βλάχος , “ Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 2001.

²⁶ LSM, International Ship Registers Directory , 2002.

Υπάρχουν εξαιρέσεις σε ότι αφορά στην νηολόγηση μερικών τύπων πλοίων. Έτσι πυρηνοκινητα πλοία , πλοία αλιευτικά και πλοία που δεν είναι σε κλάση σε ένα από τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες , δεν έχουν το δικαίωμα να κάνουν αίτηση για τη νηολόγησή τους στο παραπάνω νηολόγιο .

Η κυβέρνηση του Gibraltar έχει αποδεχθεί τις παρακάτω συμβάσεις του IMO :

- Διεθνείς κανονισμοί για την αποφυγή σύγκρουσης στη θάλασσα 1972 και τις τροποποιήσεις του 1981.
- SOLAS 1960.
- SAR 1974.
- STCW 1978 και τις τροποποιήσεις του 1995.
- MARPOL 73 και τις τροποποιήσεις.
- Αστική ευθύνη για τη ρύπανση από πετρέλαιο 1969 καθώς και το πρωτόκολλο του 1976.
- Μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους με πλοίο 1974 και το πρωτόκολλο του 1976.
- Γραμμές φόρτωσης 1966 καθώς και τις τροποποιήσεις αυτής .

(13) Hondura²⁷

Το νηολόγιο της Ονδούρας το 2001 αριθμεί 696 πλοία συνολικής χωρητικότητας 0,83 Mgt .

Πλοία που μπορούν να νηολογηθούν είναι ηλικίας κάτω των 25 ετών . Αυτό δεν σημαίνει ότι μεγαλύτερης ηλικίας πλοία δεν νηολογούνται . Εφόσον όμως αυτά είναι άνω των 25 ετών πρέπει να έχουν σε ισχύ το πιστοποιητικό κλάσης , το πιστοποιητικό κατασκευής καθώς και το αντίστοιχο πιστοποιητικό αξιοπλοιας .

Το νηολόγιο της Ονδούρας απαιτεί το 90% των ναυτικών να είναι πολίτες της. Αν υπάρχει έλλειψη , τότε μπορεί να υπάρξει στελέχωση με αλλοδαπούς ναυτικούς .

(14) Hong Kong²⁸

²⁷ LSM, International Ship Registers Directory , 2002.

²⁸ LSM, International Ship Registers Directory, 2007.

Το αυτόνομο νηολόγιο του Hong Kong ιδρύθηκε στις 3 Δεκεμβρίου του 1907. Η σημαία που φέρουν τα πλοία είναι διπλή. Η σημαία της Κίνας βρίσκεται πάνω από αυτήν του Hong Kong . Ο συνολικός στόλος είναι νηολογημένος μέχρι τον Ιούνιο του 2001 σε 556 πλοία χωρητικότητας 12,15Mgt .

Δεν υπάρχουν περιορισμοί για την ηλικία ή την χωρητικότητα των πλοίων που νηολογούνται . Επίσης δεν υπάρχουν περιορισμοί και για την εθνικότητα του πληρώματος , υπάρχουν όμως για την πλοιοκτησία . Έτσι, ένα πλοίο πρέπει να :

- Ανήκει πλειοψηφικά σε ένα ή περισσότερα άτομα που έχουν τα απαιτούμενα προσόντα.
- Να μην έχει νηολογηθεί πουθενά αλλού.
- Να υπάρχει αντιπρόσωπος διορισμένος στο Hong Kong.

(15) Isle of Man²⁹

Το νηολόγιο του Isle of Man είναι μέρος του Βρετανικού νηολογίου, το οποίο περιλαμβάνει επίσης και τα Cayman Islands και τη Bermuda.

Ο στόλος του Isle of Man μέχρι το τέλος του Ιουνίου του 2001 ήταν 180 πλοία χωρητικότητας 5,4 Mgt .

Η νηολόγηση πλοίων στο συγκεκριμένο νηολόγιο δεν είναι εύκολη. Νηολογούνται μόνο Βρετανικά πλοία , αλλά δεν υπάρχει όριο ηλικίας . Αυστηρές είναι επίσης και οι απαιτήσεις για την στελέχωση των πλοίων , χωρίς να υπάρχει προτίμηση στην εθνικότητα. Τηρείται πληθώρα από πιστοποιητικά σύμφωνα με την STCW 95.

(16) Kerguelen Islands

Το νηολόγιο των νήσων Kerguelen της Ανταρκτικής αποτελεί μέρος του Γαλλικού νηολογίου. Δημιουργήθηκε το 1986 για τη νηολόγηση πλοίων τύπου Bulk Carriers . Ο εμπορικός στόλος μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2001 ήταν 100 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,595,000 gt .

²⁹ LSM, International Ship Registers Directory , 2007.

Το νηολόγιο αυτό είναι ένα νηολόγιο όπου Γαλλικά πλοία μπορούν να νηολογηθούν επιτυγχάνοντας χαμηλότερο κόστος σημαίας . Η Γαλλία είναι μέλος του IMO και του ILO , με ταυτόχρονη αποδοχή όλων των συμβάσεών τους .

(17) Luxembourg

Το νηολόγιο λειτουργεί από τις 2 Ιανουαρίου 1991 ενώ περίπου 160 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,613,985 gt έχουν νηολογηθεί . Από το 1994 παρέχει την δυνατότητα νηολόγησης και σε μικρότερα πλοία , τύπου γιωτς. Τα πλεονεκτήματα του είναι η μικρότερη φορολογία και οι φόροι δημοσιονομικού τύπου προς τις ναυτιλιακές εταιρείες.

(18) Madeira³⁰ (MAR)

Τα πλοία που νηολογούνται στο νηολόγιο της Madeira υψώνουν την πορτογαλική σημαία . Πλοία από όλες τις εθνικότητες μπορούν να νηολογηθούν στο MAR . Δεν υπάρχουν περιορισμοί ως προς την ηλικία των πλοίων .

(19) Marshall Islands

Είναι ένα ανερχόμενο νηολόγιο με 246 πλοία χωρητικότητας 10,4 Mgt . Τα πλοία δεν πρέπει να ξεπερνούν σε ηλικία τα 20 χρόνια χωρίς όμως η υποχρέωση αυτή να είναι απόλυτη . Μπορούν να νηολογηθούν πλοία πάνω από 20 έτη, εφόσον πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις του τίθενται από τους διοικούντες του νηολογίου .

Αλλοδαποί πλοιοκτήτες που επιθυμούν την νηολόγηση των πλοίων στο παραπάνω νηολόγιο θα πρέπει να ιδρύσουν εταιρεία στα νησιά αυτά . Για τη λειτουργία της επιχείρησης πρέπει να καταβληθούν κάποιες οικονομικές παροχές αρχικές και ετήσιες . Αποτελούν προτίμηση των ελληνικών εταιρειών που έχουν εισαχθεί στα διεθνή χρηματιστήρια λόγω της νομοθεσίας περι εταιρειών που έχουν στις ΗΠΑ.

(20) Mauritius

³⁰ Γ. Π. Βλάχος , “ Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 2001.

Για την νηολόγηση στο νηολόγιο του Mauritius τα πλοία πρέπει εναλλακτικά να ανήκουν σε πολίτες του Mauritius ή σε εταιρείες που λειτουργούν σε αυτή τη χώρα και ελέγχονται από πολίτες της ή σε υπερακτιες εταιρείες . Δεν υπάρχουν περιορισμοί όσον αφορά στην εθνικότητα του πληρώματος , παρά μόνο να υπάρχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά σύμφωνα με την STCW 95 .

(21) Netherlands Antilles

Πρόκειται για ένα αυτόνομο νηολόγιο που ανήκει στην Ολλανδία . Είναι ένα νηολόγιο που παρέχει στους Ολλανδούς πλοιοκτήτες μεγαλύτερα οικονομικά κίνητρα για να παραμείνουν στη σημαία. Η στενή του σχέση με το αντίστοιχο νηολόγιο της Ολλανδίας εγγυάται ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας .

Δεν υπάρχουν όρια ηλικίας για την νηολόγηση . Τα πλοία πρέπει να έχουν τα ακόλουθα πιστοποιητικά για να νηολογηθούν :

- Πιστοποιητικό χωρητικότητας.
- Έγγραφο που δείχνει τον πλοιοκτήτη.
- Δήλωση του δικαστή των Αντίλλων ότι το πλοίο έχει τα προσόντα για να νηολογηθεί.

(22) Singapore

Εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της μέχρι και το 1981 ήταν πλοία συνολικής χωρητικότητας 423,565 gt . Σήμερα (2009) έχει 1030 πλοία χωρητικότητας 20,52 Mgt και πλοία όλων των ηλικιών μπορούν να νηολογηθούν . Όμως τα πλοία άνω των 18 ετών απαιτείται να είναι από όλες τις πλευρές σε ικανοποιητική κατάσταση . Για την νηολόγηση θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να είναι πολίτης της Σιγκαπούρης ή το πλοίο να ανήκει σε εταιρεία που έχει δημιουργηθεί κάτω από τους νόμους της Σιγκαπούρης .

(23) Sri Lanka

Η κυβέρνηση της Sri Lanka ίδρυσε ένα νηολόγιο αποσκοπώντας σε αλλοδαπά πλοία . Μέχρι τα μέσα του 2001 είχε 26 πλοία χωρητικότητας 137,108 gt .

Για να νηολογηθούν τα πλοία στο νηολόγιό της , θα πρέπει να γίνει η σχετική αίτηση στην αρμοδία υπηρεσία στο Λιμάνι του Colombo και τα πλοία να είναι κάτω των 20 ετών .

Για την στελέχωση των πλοίων , η Sri Lanka ζητά το 50% του πληρώματος να είναι πολίτες της . Επίσης , οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι είτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα είτε πολίτες της Sri Lanka .

(24) St Vincent and the Grenadines

Το νηολόγιο του St Vincent and the Grenadines είχε μέχρι τον Ιούνιο του 2001 926 πλοία χωρητικότητας 6,8 Mgt . Η νηολόγηση πλοίου στο νηολόγιο αυτό απαιτεί όπως είναι κάτω από 25 ετών , εκτός αν δοθεί ειδική άδεια μετά από ορισμένες διαδικασίες και αφού πραγματοποιηθεί ειδική επιθεώρηση . Ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι :

- Πολίτης του St Vincent &.
- Οποιοδήποτε εταιρικό σώμα που έχει ιδρυθεί σύμφωνα με τους νόμους του St Vincent & και έχει το γραφείο του σε αυτό, ή,
- οποιοδήποτε εταιρικό σώμα που έχει ιδρυθεί σύμφωνα με τους νόμους της αλλοδαπής κυβέρνησης , παρέχοντας όμως ένα πράκτορα διορισμένο στο St Vincent &.

(25) Tuvalu

Η χώρα αυτή είναι μικρή, τόσο πληθυσμιακά όσο και οικονομικά, μιας και ο πληθυσμός της είναι μόνο 10297 κάτοικοι , ενώ το ΑΕΠ ανέρχεται στα \$7,800,000. Το νηολόγιο της χαρακτηρίστηκε το 1990 από τον ITF ως νηολόγιο ευκαιρίας . Στο νηολόγιο του Tuvalu είναι εγγεγραμμένα 14 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 14 χρόνια .

(26) Vanuatu

Το νηολόγιο του Vanuatu προσπαθεί να γίνει συνώνυμο της ασφάλειας και της ποιότητας . Δέχεται τα πλοία εφόσον πιστοποιήσουν την αξιοπλοια τους και υποβληθούν σε γενική επιθεώρηση.

Η νηολόγηση των πλοίων στο παραπάνω νηολόγιο απαιτεί ώστε αυτά να είναι ηλικίας όχι πάνω των 20 ετων . Τα πλοία νηολογούνται μόνο στην περίπτωση που οι πλοιοκτήτες είναι εθνικότητας Vanuatu ή έξω από αυτό. Το Vanuatu είχε 535 πλοία χωρητικότητας περίπου 2,3 Mgt .

(27) Jamaica

Το νηολόγιο της Τζαμάικα ιδρύθηκε το 2000 ως μέρος της στρατηγικής προώθησης της Καραϊβικής . Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην ηλικία των πλοίων για τη νηολόγησή τους , παρόλα αυτά πλοία άνω των 12 ετών θα πρέπει να επιθεωρούνται πριν νηολογηθούν .

Υποδείγματα νηολόγησης πλοίων.

Σήμερα έχουν αναπτυχθεί δυο μοντέλα νηολόγησης , κανένα από τα οποία δεν απαιτεί την ύπαρξη λειτουργικής ναυτιλιακής διοίκησης στις χώρες νηολόγησης. Στο πρώτο μοντέλο , το ίδιο το κράτος εισπράττει χρήματα κάνοντας επιχειρήσεις, εκεί που η χώρα της σημαίας συγκεντρώνει φόρους χωρητικότητας και αναθέτει τις περισσότερες , αν όχι όλες , τις εργασίες επιθεώρησης και κατάταξης σε έναν αναγνωρισμένο οργανισμό . Παράδειγμα είναι η Κύπρος και η Μάλτα .

Στο άλλο μοντέλο , η λειτουργία του νηολόγιου, συμπεριλαμβανόμενων των νομοθετημένων λειτουργιών , έχει ανατεθεί (franchised) σε μια εμπορική οντότητα (entity), η οποία εδρεύει εκτός της περιοχής και της δικαιοδοσίας της χώρας της σημαίας και μπορεί να αγορασθεί και να πουληθεί . Παραδείγματα : τα Marshall Islands , οι St. Vincent και Grenadines και το Vanuatu ³¹. Αυτά τα δεύτερα νηολόγια αποφεύγουν την εμπλοκή των νηολογίων σε μεταβολές των πολιτικών καταστάσεων και των κυβερνήσεων στην χώρα τους λόγω της μεταβλητής πολιτικής κατάστασης που υπάρχει στις χώρες αυτές, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω.

³¹ ITF Maritime Section (Internet) , 10/10/2004

1.3 Τα ισχυρά σημεία των σημαιών ευκαιρίας για τους πλοιοκτήτες

Οι σημαίες ευκαιρίας προσφέρουν πολλά και γι αυτό προτιμούνται από το διεθνή εφοπλισμό . Τα πλεονεκτήματα των σημαιών ευκολίας – αλλά και χαρακτηριστικά τους ταυτόχρονα – σε οικονομικούς όρους , θεωρούνται τα εξής :

1. Η αποφυγή φορολογίας και κάθε είδους δημοσιονομικού ελέγχου. Αφορά σε φόρους επί των κερδών ή της εταιρικής προσόδου, φόρους πώλησης, χαμηλά έξοδα νηολόγησης ή διαγραφής από το νηολόγιο. Αυτό ισχύει και για επιχειρήσεις λόγω μικτής εθνικής προέλευσης, που αντιμετωπίζουν την περίπτωση της διπλής φορολογίας³².
2. Επιπλέον , μειωμένα έξοδα στελέχωσης, καθόσον η νηολόγηση υπό σημαία ευκολίας συνεπάγεται μια χωρίς περιορισμούς επιλογή πληρώματος από τη διεθνή αγορά. Ο πλοιοκτήτης έχει την ευχέρεια να επιλέγει τον αριθμό και την σύνθεση του πληρώματος σε επίπεδο χαμηλότερο από εκείνο που θα όφειλε βάση της νομοθεσίας και των κανονισμών που ισχύουν στην χώρα του. Όμως, υπό συνθήκες περιορισμένης και ανεπαρκούς προσφοράς πληρωμάτων, έχει το σοβαρό πλεονέκτημα να επιλέγει αυτούς που θεωρεί κατάλληλους (αξιωματικούς και ανειδίκευτα πληρώματα) για το πλοίο του, με τους πλέον ευνοϊκούς όρους. Από την άλλη πλευρά, με δεδομένη την ελλειπή προσφορά ναυτικής εργασίας και ειδικότερα αξιωματικών, ως προς την ζήτηση, δεν υπάρχουν σοβαρά περιθώρια οικονομιών στις δαπάνες στελέχωσης όσον αφορά την χρησιμοποίηση εξειδικευμένου προσωπικού , υπό την έννοια ότι οι καλύτεροι κοστίζουν³³ παραπάνω.
3. Επιπρόσθετα, ο πλοιοκτήτης δεν υπόκειται σε τυχόν βαρύ εθνικό μισθολόγιο³⁴, καθώς οι εθνικές συλλογικές συμβάσεις και κάθε είδους εθνικές ρυθμίσεις, ακόμη και η κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος, δεν τον αφορούν. Αξιοσημείωτο είναι και το ότι η αποπληρωμή των συντελεστών

³² Β. Ν. Μεταξάς, “ Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας” , Τόμος 11, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992.

³³ Γ.Π Βλάχος , Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική , Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2007

³⁴ Ν. Ρ. Ready , “Ship Registration”. Lloyd’s of London Press Ltd , Second Edition , 1994.

παραγωγής γίνεται σε ξένο και όχι σε εγχώριο νόμισμα, πλεονέκτημα σημαντικό, αν το εθνικό νόμισμα έχει υψηλή αξία/ισοτιμία στη διεθνή χρηματαγορά³⁵.

4. Επίσης, περιορίζεται ο ρυθμιστικός ή γραφειοκρατικός έλεγχος, δίνοντας την δυνατότητα στην εταιρεία να κινηθεί αυτόνομα σε ζητήματα διαχείρισης πλοίων και επενδύσεων.

5. Επιπλέον, ενισχύεται η πολιτική σταθερότητα της χώρας της FOC και αποφεύγεται τυχόν εθνικοποίηση στη χώρα προέλευσης της επιχείρησης. Αυτό ίσχυε περισσότερο τα πρώτα χρόνια του θεσμού, όταν οι χώρες ήταν μικρά νέα κράτη που είχαν αποκτήσει την ανεξαρτησία τους σχετικά πρόσφατα. Ο Β. Ν. Μεταξάς υποστηρίζει ότι στον αντίποδα αυτής της άποψης, τα σύγχρονα πολιτειακά κράτη είναι σε ένα πιο προχωρημένο στάδιο στη διαδικασία της ανάπτυξης του θεσμού κατά τη διεθνοποίηση της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Σήμερα δε ισχύει ο θεσμός της παγκοσμιοποίησης (διοίκηση πλοίων τρίτης πλοιοκτησίας).

6. Άλλο ένα πλεονέκτημα είναι η ανωνυμία. "Το κεφάλαιο της εταιρείας, η οποία μπορεί να μην έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο εκτός από το πλοίο, αντιπροσωπεύεται από μετόχους.³⁶ Οι διευθυντές και οι αξιωματικοί θα είναι ψήφοι χωρίς λόγο στη λειτουργία της εταιρείας ή στη λειτουργία του πλοίου. Υπό αυτές τις συνθήκες, η εξακρίβωση του πραγματικού πλοιοκτήτη, καθίσταται ουσιαστικά αδύνατη"³⁷, καθώς αυτός μπορεί να "είναι πίσω από ένα πλήθος νομικών προσώπων. Αυτή η τακτική είναι εξαιρετικά ευεργετική στον πλοιοκτήτη... Η ίδρυση ξεχωριστών εταιρειών, διασφαλίζει ότι η αυτοκρατορία στο σύνολό της, δεν μπορεί να απειληθεί"³⁸.

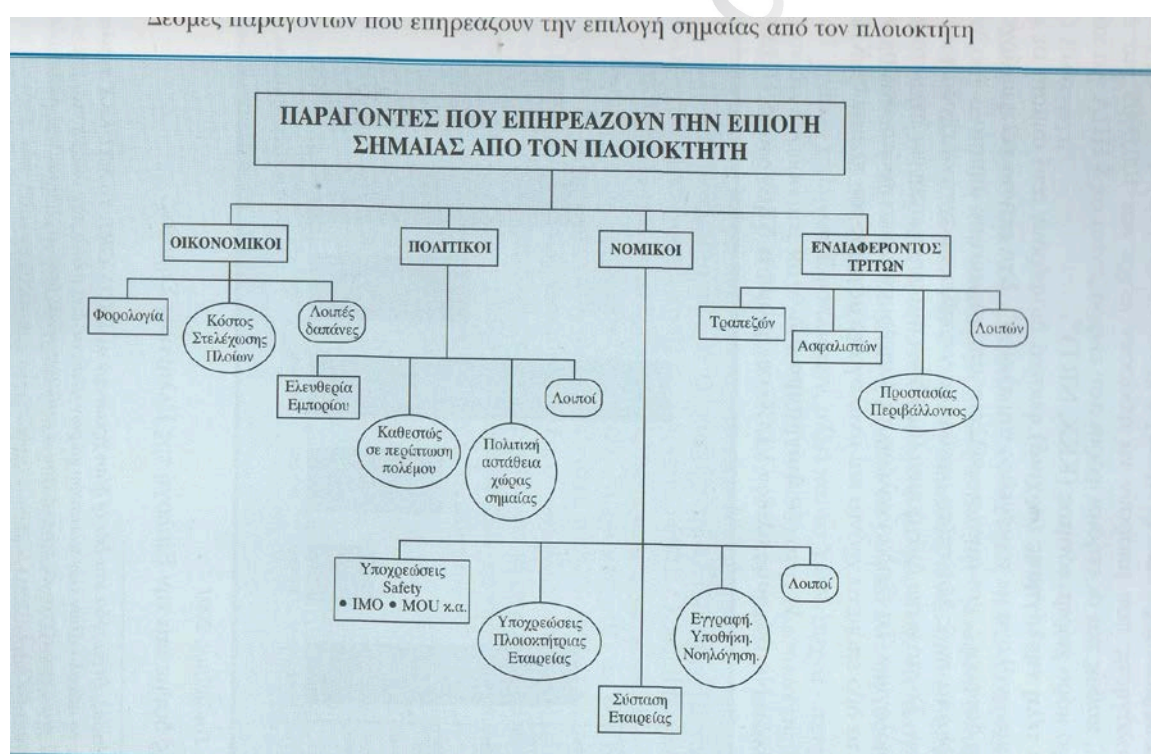
³⁵ Β. Ν. Μεταξάς, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας", Τόμος II, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992.

³⁶ Π Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2007

³⁷ N. P. Ready, "Ship Registration", Lloyd's of London Press Ltd, Second Edition, 1997.

³⁸ Alan W. Cafruny, "Ruling the waves: the political economy of international shipping", University of California Press.

Γι αυτό το λόγο και οι Nieuwpoort και Meijnders (1996) υποστηρίζουν ότι “ η ναυτιλία έχει μετατραπεί σε ανώνυμη βιομηχανία ” και τονίζουν ότι στις σημαίες ευκολίας , οι κανονισμοί που αφορούν σε επιθεωρήσεις και σε κατάταξη των πλοίων είναι λιγότερο αυστηροί, για να καταλήξουν στο ότι το flagging out είναι λειτουργική απόφαση ώστε να οργανωθούν αποδοτικότερα τα λειτουργικά έξοδα . Ακόμα και σε ζητήματα ασφάλειας ο έλεγχος είναι πιο ήπιος , δημιουργώντας συνθήκες που επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να αποφύγουν την ανάμειξη των κυβερνήσεων με πιο αναπτυγμένη συνείδηση σε αυτά τα θέματα . Σε άλλη περίπτωση , οι ίδιες οι σημαίες ευκαιρίας θα βρίσκονταν εκτός registration business ³⁹.



Οι παραπάνω παράγοντες οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο λόγος επιλογής των ανοικτών νηολογιών είναι πρωτίστως η μεγιστοποίηση του κέρδους , επιχείρημα απολύτως λογικό , λαμβάνοντας υποψη ότι η ναυτιλία αποτελεί και αυτή μια βιομηχανία . Ο Β. Ν Μεταξάς όμως προσεγγίζει το ζήτημα από άλλη θεωρητική σκοπιά , υποστηρίζοντας ότι πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένοι στόχοι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις διαφορετικές αγορές που

³⁹ Ger Nieuwpoort , Erwin L. M. Meijnders ,” An integration of economic and safety policy for shipping: The need for self-organisation “ , Mare Forum 1996.

δραστηριοποιούνται όπως και οι οικονομικές και πολιτικές συνθήκες στη χώρα προέλευσής τους και αντιστοίχως στη χώρα ανοικτού νηολογίου .

Η επιλογή των συγκεκριμένων χωρών φαίνεται να είναι ακαθόριστη από τη γεωγραφική τους θέση (π.χ. Χονγκ Κονγκ , Μπαχάμες , Βερμούδες , Αντίλλες , Σιγκαπούρη , Γιβραλτάρ , Μοντε Καρλο κ.λπ.) . Η επιλογή των περιοχών που βρίσκονται στην περιφέρεια της διεθνούς οικονομικής και πολιτικής δραστηριότητας, δείχνει ότι το επιζητούμενο άριστο σημείο είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου πολιτειακού κράτους στο οποίο το ναυτιλιακό κεφάλαιο θα αποτελεί την κύρια πολιτικοοικονομική δύναμη και συνεπώς το ρόλο του ανεξέλεγκτου ρυθμιστή , όσον αφορά σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής .

Οι συγκεκριμένες χώρες αποτελούν μια ανεξάρτητη βάση για ναυτιλιακές επιχειρήσεις , εφόσον ληφθεί απόφαση για πλήρη μετεγκατάσταση από τις οποίες θα είναι δυνατή η διαχείριση χωρητικότητας κάτω από σημαίες ευκαιρίας . Η επιχείρηση είναι το μόνο και αποκλειστικό κέντρο αποφάσεων για τη χρησιμοποίηση πλουτοπαραγωγικών πηγών και είναι ουσιαστικά αυτορυθμιζόμενη . Ακόμα και σε αυτήν την περίπτωση , ο απώτερος στόχος είναι η απόκτηση κέρδους έστω και αν δεν αποτελεί αυτοσκοπό .

Εκείνο το οποίο επιτυγχάνεται με αυτή την πρακτική των ΣΕ, είναι η αποφυγή των παρεμβάσεων του κράτους που συχνά μπορεί να είναι ανασχετικές στην επιχειρηματική δραστηριότητα . Τους δίνεται μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων , και περισσότερη ευχέρεια για ανάληψη πρωτοβουλιών . Ο Β. Ν. Μεταξάς καταλήγει ότι υπό καθεστώς σημαίων ευκολίας , παρέχεται η δυνατότητα για ένα αποδοτικό σύστημα διαχείρισης μικρών επιχειρήσεων που έχουν σαν στόχο την παραμονή τους στην αγορά . Βέβαια , το 1992 , δεν είχε επιβληθεί ακόμη ο ISM Code , ο οποίος εκτός από τη σπουδαιότητα του ως προς την προστασία του περιβάλλοντος , αποτέλεσε σημαντικό έξοδο ακριβώς για αυτές τις μικρομεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις⁴⁰ .

⁴⁰ Β. Ν. Μεταξάς, “ Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας” , Τόμος ΙΙ, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992.

Είναι γεγονός ότι αν απουσίαζαν οι σημαίες ευκαιρίας, θα είχε προκύψει ζημία για το θαλάσσιο εμπόριο σε πολλές περιόδους της μεταπολεμικής εποχής και όχι μόνο, καθόσον οι παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες είχαν θέσει αντικίνητρα με την μορφή περιορισμών και επιβαρύνσεων που οδήγησαν σε κάμψη των ναυτιλιακών επενδύσεων κάτω από τις σημαίες τους⁴¹.

1.4 Προβλήματα που δημιουργούνται από τη δράση των σημαίων ευκαιρίας

Οι σημαίες ευκαιρίας ήδη από την αρχή του θεσμού, δέχθηκαν, και δέχονται επικρίσεις από παντού. Συχνά, η έντονη κριτική που υπέστησαν, δεν ήταν αδικαιολόγητη. Οι (πολιτικές) κυβερνήσεις των χωρών του δυτικού κόσμου, είχαν συγκεντρώσει πολλές φορές τα πυρά τους εναντίον των FOC, με αφορμές γεγονότα πολύ σοβαρά για τον πλανήτη (απώλειες πλοίων με δυσβάστακτα και μη αναστρέψιμα αποτελέσματα ειδικότερα ρύπανσης και απώλειας εκατοντάδων ζωών). Οι ευκολίες εγγραφής πλοίων σε αυτές (στοιχείο που δηλώνεται σαφώς από το όνομά τους) υπήρξε μάλλον εξοργιστική για τις ίδιες τις εκβιομηχανισμένες χώρες, που καθυστέρησαν να αντιληφθούν τις αλλαγές των καιρών, χάνοντας σημαντικό μέρος των εσόδων τους, που απέρρευε από τη ναυτιλία.

Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι αρνητικές επιπτώσεις και τα μειονεκτήματα των ανοικτών νηολογίων, τα οποία εντοπίζονται σε τρεις βασικούς άξονες: την ασφάλεια, την απασχόληση και την στρέβλωση του ανταγωνισμού.

1. "Ασφάλεια και οικονομικοί στόχοι δεν συμβαδίζουν" (safety and economic goals are not met). Απόλυτα αυτό αληθές, όπως και το ότι "η ασφαλέστερη ναυτιλία και οι καθαρότεροι ωκεανοί αποτελούν οικονομικό πρόβλημα". Μια σειρά ναυτικών ατυχημάτων με πλοία που ήταν εγγεγραμμένα σε ανοικτά νηολόγια, προβλημάτισαν αλλά κυρίως -πέραν της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης- έδωσαν σοβαρά επιχειρήματα στους πολέμιους των FOC. Αρχίζοντας από το Torrey Canyon το 1968, το Amoco Cadiz δέκα χρόνια αργότερα, το Exxon

⁴¹ Ελ. Γεωργαντόπουλος, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική II", Αθήνα 1984.

Baldez το 1989, το Scandinavian Star το 1990 ⁴², καταλήγουμε στο Έρικα το 1999 (25 ετών με σημαία Μάλτας). Τα παραπάνω, εδραίωσαν τις θέσεις όσων αντιτίθενται στο θεσμό των σημαίων ευκολίας.

Στο ίδιο πνεύμα κινείται και μια αναφορά της Γραμματείας της UNCTAD το 1981, παρουσιάζοντας δέκα λόγους, σύμφωνα με τους οποίους, είναι πιο πιθανή η χαλάρωση των συνθηκών ασφαλείας στα ανοικτά νηολόγια από ότι στις χώρες που υπάρχει γνήσιος οικονομικός δεσμός με τα πλοία ⁴³. Φυσικά, οι λόγοι αυτοί μπορούν να θεωρηθούν ως πλεονεκτήματα από την πλευρά των πλοιοκτητών

2. Δεν είναι εύκολο να προσδιορισθούν οι πραγματικοί ιδιοκτήτες (εν μέρει λόγω δυσκολιών στον προσδιορισμό, εν μέρει λόγω έλλειψης κινήτρου για προσδιορισμό) και για αυτό το λόγο είναι σε ευνοϊκή θέση ώστε να αναλαμβάνουν αυτοί κινδύνους συγκρινόμενοι με ιδιοκτήτες κανονικών νηολογίων που βρίσκονται υπό τον έλεγχο της ναυτιλιακής διοίκησης (administration σημαίας).
3. Οι πραγματικοί ιδιοκτήτες μπορούν να αλλάξουν τις ταυτότητές τους χρησιμοποιώντας μια εταιρεία σφραγίδα και συνεπώς αποφεύγουν να χαρακτηρισθούν κατ' εξακολούθηση διαχειριστές υποβαθμισμένων (repeated substandard operators) πλοίων ή ως risk-takers.
4. Εφόσον ο πλοίαρχος και το άλλο σημαντικό εν πλω προσωπικό δεν έχουν την εθνικότητα της σημαίας της χώρας, δεν έχουν καμία ανάγκη ή κίνητρο να επισκεφθούν τη χώρα της σημαίας και μπορούν έτσι να αποφεύγουν τις τυχόν νομικές κυρώσεις.
5. Οι ιδιοκτήτες που διαμένουν εκτός δικαιοδοσίας της χώρας της σημαίας μπορούν να αψηφούν τη χώρα, αρνούμενοι να καταθέσουν σε ανάκριση, αποφεύγοντας έτσι τη δίωξη.
6. Από τη στιγμή που οι ιδιοκτήτες σε ανοικτό νηολόγιο δεν έχουν το ίδιο ενδιαφέρον στη διατήρηση καλών σχέσεων με τη χώρα της σημαίας, δεν αισθάνονται την ανάγκη να συνεργασθούν με τους επιθεωρητές της χώρας της σημαίας.

⁴² N. P. Ready, "Ship Registration". Lloyd's of London Press Ltd, Second Edition , 1997.

⁴³ N. P. Ready , "Ship Registration". Lloyd's of London Press Ltd , Second Edition , 1997.

7. Η ναυτιλία ανοικτών νηολογίων στερείται της συγκρότησης σωματείων που είναι θεμελιώδης για την εφαρμογή κανονισμών κοινωνικού επιπέδου και επιπέδου ασφαλείας (safety and social standards) σε χώρες με κανονικό νηολόγιο. Δηλαδή ένα εθνικό εργατικό σωματείο της χώρας της σημαίας αντιπροσωπεύει βασικά τους εθνικούς ναυτικούς που βρίσκονται εν πλω σε πλοία που ανήκουν σε ιδιοκτήτες που έχουν οικονομικό δεσμό με τη χώρα της σημαίας.
8. Οι ιδιοκτήτες των πλοίων των ανοικτών νηολογίων είναι πιο εύκολο να πιέσουν τους πλοίαρχους και τους αξιωματικούς να ρισκάρουν, καθότι δεν υφίσταται αρμόδια κυβέρνηση στην οποία θα μπορούσε να διαμαρτυρηθεί το εν πλω προσωπικό.
9. Ο λιμενικός έλεγχος (Port State Control) είναι πιο αδύνατος, διότι οι λιμενικές αρχές μπορούν να αναφέρουν τα υποβαθμισμένα πλοία και να τα αναφέρουν (practice) στη χώρα της σημαίας, η οποία όμως δεν ασκεί πραγματικά έλεγχο στον ιδιοκτήτη.
10. Οι ιδιοκτήτες μπορούν να «καταπνίξουν» κάθε ένδειξη μαχητικότητας του πληρώματος, λόγω της ελευθερίας να αλλάζουν τις εθνικότητες του πληρώματος καθώς επιθυμούν.
11. Η επιβολή κανόνων(standards) είναι βασικά αντιφατική με τη λειτουργία ενός νηολογίου με αποκλειστικό στόχο το κέρδος ''⁴⁴.

Συμπληρωματικά με τα ανωτέρω, η ITF προσθέτει ότι '' το σύστημα των FOC διευκολύνει τον πλοιοκτήτη να αγνοήσει τις ευθύνες του''⁴⁵. Ο πλοιοκτήτης απλώς δεν έχει λόγους να ασχοληθεί με ζητήματα ασφαλείας όπως και με ζητήματα ποιότητας . Το παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον τον έχει κάνει διεθνιστή. Σε αυτό το περιβάλλον, η μεγαλύτερη δυνατή απόδοση απαιτεί τα χαμηλότερα δυνατά λειτουργικά έξοδα⁴⁶. Σήμερα οι πλοιοκτήτες μπορούν σε μεγάλο βαθμό να καθορίσουν τους κανόνες διαχείρισης των πλοίων. Όμως η αυξανόμενη οικονομική πίεση εξαιτίας της αύξησης των εξόδων (cost inflation) και της υπερχωρητικότητας

⁴⁴ N. P. Ready, "Ship Registration". Lloyd's of London Press Ltd , Second Edition , 1997.

⁴⁵ ITF Maritime Section (Internet), 10/10/2004.

⁴⁶ Patrick M. Alderton , '' Sea transport , operation and economics '' , έτος, εκδότης κ.λπ.????

σε πολλούς τομείς, ώθησαν πολλούς πλοιοκτήτες σε εξοικονόμηση και περικοπές δαπανών σε θέματα σχετιζόμενα με την ασφάλεια.

Κατόπιν μελέτης, ο ΟΟΣΑ υπολόγισε ότι ένας πλοιοκτήτης που δεν εφαρμόζει πρότυπα ασφαλείας και συντήρησης θα δαπανήσει \$ 3,100 ημερησίως για την συντήρηση ενός δεξαμενόπλοιου ηλικίας πέντε ετών και χωρητικότητας 40,000 κοχ. Αν εφήρμοζε την ορθή πρακτική θα χρειαζόταν \$ 4,850 ενώ για την άριστη πρακτική \$ 9,500 ανά ημέρα. Το συμπέρασμα είναι ότι η λειτουργία ενός πλοίου εφαρμόζοντας τα διεθνή πρότυπα, αυξάνει το κόστος κατά 10% - 50 % εν συγκρίσει με μια λειτουργία που απομακρύνεται από αυτά τα πρότυπα. Στο θέμα της συντήρησης, το κόστος αυξάνεται κατά 80% -100%, ενώ η πλήρης εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας αυξάνει το κόστος έως και 300%.

Επίσης, η λειτουργία ενός πλοίου έξω από τα απαιτούμενα πρότυπα, θα επέφερε μείωση της τάξεως του \$ 1 εκατ. ή και περισσότερο. Όμως η ύπαρξη μειωμένων κανόνων ασφαλείας συνεπάγεται αντίστοιχη άνοδο στα εξωτερικά κόστη (external costs). Ως external costs θεωρούνται όλα τα έξοδα που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή αγορά, αλλά δεν καλύπτονται από τους ναύλους και ως εκ τούτου πληρώνονται από άλλους. Αυτά τα έξοδα δημιουργήθηκαν για να αντεπεξέρχονται στην ανεπάρκεια του ναυτιλιακού συστήματος, π.χ. έλεγχοι ακτοφυλακής, λιμενικός έλεγχος, διαδικασίες καθαρισμού, άμεση απώλεια εσόδων από τρίτα μέλη κ.λπ.

Εξωτερικότητες (externalities) όπως απώλειες ζωής, τραυματισμοί, μολυσμένα από πετρέλαιο πουλιά κ.λπ., θα έπρεπε επίσης να λαμβάνονται υποψη, αλλά λόγω της πολιτισμικής και ηθικής διάστασής τους διαχωρίζονται από τα εξωτερικά έξοδα. Το κοινωνικό κόστος, τα καλύπτει αμφότερα. Παρόλα αυτά, στην τρέχουσα αγορά με την κρίση, η εγκατάλειψη της στρατηγικής χαμηλού κόστους θα ισοδυναμούσε με αυτοκτονία για τις εταιρείες και τις σημαίες ευκαιρίας, καθώς θα τους άφηνε χωρίς εισοδήματα.

Τα ζητήματα ασφαλείας παραμελήθηκαν ακόμη και στα μεγαλύτερης ηλικίας πλοία, εκεί δηλαδή που θα έπρεπε να είχαν ενταθεί. Αυτό, συνδυαζόμενο με το γεγονός ότι η πλειοψηφία των σημαίων ευκαιρίας κάνουν δεκτά τα πλοία κάθε ηλικίας, καθώς και με το ότι οι νηογνώμονες έχουν αναγκαστεί να κάνουν πιο

εύκαμπτες τις απαιτήσεις τους , οδηγεί στο συλλογισμό ότι οι σημαίες ευκαιρίας , τα μεγάλης ηλικίας πλοία και οι απώλειές τους, αποτελούν ένα άρρηκτα συνδεδεμένο τρίπτυχο .

Η ITF (International Transport Workers Federation) μπορεί να θεωρηθεί ορκισμένος εχθρός των σημαίων ευκολίας και παραθέτει σημαντικά στοιχεία , που αποδεικνύουν τη σχέση των ανοικτών νηολόγιων με τις απώλειες των πλοίων στη θάλασσα για τη χρονική περίοδο 1990-1997, και κατά επέκταση με την εξασθένηση των κανόνων ασφάλειας στις σημαίες ευκαιρίας ⁴⁷.

1. Οι σημαίες ευκαιρίας έχουν κατηγορηθεί ότι συμβάλλουν στην στρέβλωση του ανταγωνισμού στη ναυτιλία . Αφενός διότι παρέχουν κάθε είδους οικονομικές ελαφρύνσεις , από χαμηλή ή ανύπαρκτη φορολογία έως την ελεύθερη επιλογή πληρώματος , αφετέρου διότι ωθούν τις κυβερνήσεις των παραδοσιακών ναυτικών κρατών σε υψηλές επιδοτήσεις ιδιαίτερα στον ναυπηγικό τομέα . Ακόμη , οι ποιοτικοί πλοιοκτήτες πρέπει να επιβιώσουν στη ίδια αγορά που δραστηριοποιούνται οι συνάδελφοί τους που επωφελούνται από κάθε δυνατή ευκαιρία .

⁴⁷ ITF Maritime Section (Internet), 10/10/2004.

Κεφάλαιο 2 : Οι σημαίες “Ανοικτού Νηολογίου” : Μια νέα πραγματικότητα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές . Γιατί προτιμούνται και ποια είναι τα συνεπακόλουθα προβλήματα .

Η επιλογή της σημαίας νηολόγησης ενός πλοίου αποτελεί, όπως αναφέραμε, στρατηγικής σημασίας απόφαση . Θα δώσουμε τον ορισμό των σημαιών ανοικτού νηολογίου: Ως σημαίες ανοικτών νηολόγιων θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών στις οποίες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους, με την αποφυγή : (α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και (β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών εθνικής προέλευσης της επιχείρησης .

Κατά μια δεύτερη άποψη , ως σημαίες ανοικτών νηολόγιων θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των χωρών των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται υπό τη σημαία τους πλοία αλλοδαπής ιδιοκτησίας, σε αντίθεση με όσα ισχύουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται κάτω από αυστηρούς περιορισμούς και ανελαστικές υποχρεώσεις .

Άλλοι ορισμοί αναφέρουν ως σημαίες ανοικτού νηολογίου τις σημαίες των χωρών εκείνων που παρέχουν εξαιρετικά ελαστικές συνθήκες σε αλλοδαπά πλοία , περιορισμένους κανονισμούς και αφορολόγητα κέρδη .

Οι λόγοι που οδήγησαν τους εφοπλιστές στην ευρεία χρησιμοποίηση του θεσμού των σημαιών ανοικτού νηολογίου ποικίλουν ανάλογα με τις συνθήκες της εποχής . Για παράδειγμα , η επιλογή των ανοικτών νηολόγιων στο παρελθόν , εκτός του χαμηλού λειτουργικού κόστους , γινόταν και για λόγους χρηματοοικονομικής πολιτικής , για παράδειγμα λιγότερης γραφειοκρατίας , ευελιξία στην εφαρμογή των νόμων , προτίμηση από τις χρηματοδοτικές τράπεζες , ενώ σήμερα θα λέγαμε πως κοινή επιδίωξη σχεδόν όλων των πλοιοκτητών είναι η αποφυγή ρυθμίσεων

οποιοδήποτε είδους , η μεγιστοποίηση του ιδιωτικού τους κόστους και μείωσης του επιπέδου της φορολογίας ⁴⁸.

2.1 Βασικά χαρακτηριστικά σημαίων ανοικτού νηολογίου

Κύριο χαρακτηριστικό του θεσμού των σημαίων ανοικτού νηολογίου είναι η απουσία “ γνήσιου δεσμού ” (genuine link) μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας και της εθνικότητας της σημαίας που φέρνει το πλοίο .⁴⁹ Πρόσθετα χαρακτηριστικά που διακρίνουν τα ανοικτά νηολόγια έναντι των υπολοίπων εθνικών σημαίων είναι τα εξής :

- Η πρόσβαση στο νηολόγιο είναι αρκετά εύκολη και η εγγραφή του πλοίου γίνεται συνήθως στο προξενείο της χώρας που εδρεύει στο έδαφος του κράτους νηολόγησης . Η μεταφορά του πλοίου από το ανοικτό νηολόγιο γίνεται ελευθέρως κατά την επιλογή του πλοιοκτήτη χωρίς περιορισμούς .
- Τα επίπεδα φορολογίας είναι πολύ χαμηλά ως ανύπαρκτα . Ένα τέλος νηολογίου και ένας ετήσιος χαμηλός δασμός που επιβάλλονται σε σχέση με τη χωρητικότητα του πλοίου είναι συνήθως οι μόνες χρεώσεις . Πολλές φορές παρέχεται και μια εγγυητική η οποία δηλώνει μελλοντική απαλλαγή από τους φόρους .⁵⁰
- Το κράτος νηολόγησης επιτρέπει την πλοιοκτησία ή και τον έλεγχο των εμπορικών πλοίων του σε αλλοδαπούς (αυτοί έρχονται κυρίως από την Ελλάδα , τις ΗΠΑ , το Χονγκ – Κονγκ , την Ιαπωνία και την Γερμανία) .
- Τα κράτη που θεωρούνται σημαίες ανοικτού νηολογίου δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ή δεν είναι καθόλου αυστηρές οι απαιτήσεις αυτές για την συντήρηση ή και την επάνδρωση των πλοίων . Ωστόσο ενδιαφέρονται άμεσα για τα συναλλαγματικά οφέλη που θα έχουν . δηλαδή τα έσοδα τους από τα νηολόγια , ανάλογα με το πόσο μεγάλη είναι η νηολογημένη χωρητικότητα .⁵¹

⁴⁸ cit : Γ. Π. Βλάχος , “ Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 1997

⁴⁹ cit : Γ. Π. Βλάχος , “ Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 1997

⁵⁰ cit : Γ. Π. Βλάχος , Μ. Λεκακου , “ Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Σημειώσεις , 1998

⁵¹ cit : Γ. Π. Βλάχος , “ Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Εκδόσεις Σταμούλη , Αθήνα 1997

- Οι μισθοί , τα ημερομίσθια , οι άδειες και τα επιδόματα είναι εξαιρετικά χαμηλά , αφού συνήθως σχετίζονται άμεσα με το εργατικό δίκαιο και τις οικονομικές συνθήκες που υπάρχουν στη χώρα που παρέχει τη σημαία .
- Το ανοικτό νηολόγιο δεν έχει τη δυνατότητα . ούτε διαθέτει τους απαραίτητους διοικητικούς μηχανισμούς για να επιβάλλει ή να ασκήσει κάποιου είδους έλεγχο στα εταιρείες .
- Η επάνδρωση από αλλοδαπούς ναυτικούς επιτρέπεται εντελώς ελεύθερα , ενώ δεν υπάρχει εθνική νομοθεσία που να προστατεύει τον συνδικαλισμό .⁵²

2.2 Κυριότερες χώρες σημαίων ανοικτού νηολογίου

Σύμφωνα με ερευνά του Βρετανικού Νηογνώμονα σχετικά με την κυριαρχία των σημαίων ανοικτού νηολογίου σε παγκόσμιο επίπεδο , προκύπτει ότι τα κυριότερα ανταγωνιστικά νηολόγια είναι αυτά του Παναμά , της Λιβερίας , των νήσων Μπαχάμες , της Μάλτας και της Κύπρου . Ο Παναμάς εξακολουθεί να έχει το μεγαλύτερο στον κόσμο στόλο με 5,337 πλοία χωρητικότητας 117,354,548 Gt. Η Λιβερία είναι το δεύτερο ανοικτό νηολόγιο με εγγεγραμμένο 1,514 πλοία χωρητικότητας 52,020,0821 gt . Οι Μπαχάμες έρχονται τρίτες με 1,152 πλοία χωρητικότητας 31,449,494 gt, με την Μάλτα τέταρτη και την Κύπρο να ακολουθεί .⁵³

Λιβερία

Επιβαλλόμενα τέλη και εισφορές

Στο νηολόγιο της Λιβερίας το αρχικό τέλος νηολόγησης είναι 2,500\$, ενώ το ετήσιο τέλος ανέρχεται στα 0,40\$/nt .Πρόσθετα, το νηολόγιο επιβαρύνει τα πλοία και με άλλες χρεώσεις που αφορούν συνήθως την έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών και στην διενέργεια των υποχρεωτικών ελέγχων και επιθεωρήσεων .

Προϋποθέσεις νηολόγησης

Η Λιβερία (όπως και τα υπόλοιπα εξεταζόμενα ανοικτά νηολόγια) επιτρέπουν πριν από την έκδοση του μόνιμου πιστοποιητικού νηολόγησης την προσωρινή νηολόγηση των πλοίων με την υποβολή των ακόλουθων έγγραφων :

⁵² cit : Β . Ν. Μεταξάς “ Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής “ Εκδόσεις Παπαζήση

⁵³ ref : LSM International Ship Registers Directory, 2002

Προσωρινή νηολόγηση

- Πιστοποιητικό ναυπήγησης ή αποδεικτικό πώλησης
 - Πληρεξούσιο εκπροσώπησης και ανάληψης υποχρεώσεων εκ μέρους του νόμιμου πλοιοκτήτη
 - Πιστοποιητικό ταξινόμησης του πλοίου
 - Ασφαλιστήριο συμβόλαιο
 - Αποδεικτικό μη κατάσχεσης του πλοίου
 - Πιστοποιητικό εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης CLC για τα πετρελαιοφόρα
- Μόνιμη νηολόγηση
- Πιστοποιητικά ταξινόμησης του πλοίου από νηογνώμονα αναγνωρισμένο από τη Λιβεριανή κυβέρνηση .Η Λιβερία αναγνωρίζει όλα τα μέλη του IACS.
 - Εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων του IMO, δηλαδή SOLAS , MARPOL, International Tonnage Convention.

Όρια ηλικίας

Δέχεται όλα τα πλοία ηλικίας μέχρι 20 ετών . Όσα πλοία υπερβαίνουν το όριο των 20 ετών μπορούν να κάνουν waiver και να νηολογήσουν κανονικά τα πλοία τους .

Πλοιοκτησία

Η Λιβερία κάνει αποδεκτή την εγγραφή όλων των πλοίων ελάχιστης χωρητικότητας 1600 nrt των οποίων η διαχείριση όμως ασκείται από εθνική ή ξένη εταιρεία η οποία ανήκει σε υπήκοο της Λιβερίας ή των Marshall Islands.

Συνθήκες επάνδρωσης

Η Λιβερία δεν θέτει περιορισμούς στην εθνικότητα των απασχολούμενων ναυτικών και αξιωματικών . Η σύνθεση του πληρώματος διέπεται από το ναυτικό δίκαιο της Λιβερίας σύμφωνα με το οποίο οι αξιωματικοί θα πρέπει να μετέχουν δίπλωμα από τη Λιβερία που να έχει ισχύ για 5 χρόνια , οι ναυτικοί θα πρέπει να κατέχουν το " Seaman's Identification and Record Book", ενώ ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός θα πρέπει να κατέχουν διπλώματα αντίστοιχα της θέσης του .

Κίνητρα

Τα κίνητρα νηολόγησης που παρέχει η Λιβερία συνοψίζονται ως εξής :

- Συμβατότητα του εταιρικού δικαίου με το αντίστοιχο των ΗΠΑ
- Χαμηλό κόστος εγγραφής στο νηολόγιο
- Απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής ετήσιων εισφορών
- Αποδοχή κάθε πλοιοκτήτη ή διαχειριστή ανεξάρτητου εθνικότητας

Μάλτα

Όλα τα πλοία άνω των 500grt και άνω των 20 ετών θα επιβαρύνονται με ένα πρόσθετο ετήσιο τέλος νηολόγησης της τάξης των 500LM.

Προϋποθέσεις νηολόγησης

Η Μάλτα επιτρέπει την προσωρινή νηολόγηση των εγγεγραμμένων σε αυτήν πλοία για χρονικό διάστημα 6 μηνών παρέχοντας ταυτόχρονα τη δυνατότητα παράτασης της για ακόμα 6 μήνες .Τα προαπαιτούμενα πιστοποιητικά υποβολής στο αντίστοιχο νηολόγιο είναι τα εξής :

Προσωρινή νηολόγηση

- Αίτηση εγγραφής στο νηολόγιο της Μάλτας
- Διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας
- Πιστοποιητικό πλοιοκτησίας
- Αίτηση έκδοσης άδειας τηλεπικοινωνιακών τελών
- Πιστοποιητικό αξιοπλοιας
- Καταβολή αρχικών και ετήσιων τελών νηολόγησης του πλοίου
- Πιστοποιητικό ναυπήγησης
- Πιστοποιητικό διαγραφής από το προηγούμενο νηολόγιο
- Πιστοποιητικό επιθεώρησης και ταξινόμησης του πλοίου από τους ακόλουθους αναγνωρισμένους από την κυβέρνηση νηογνώμονες: ABS, BV, DNV, HRS, LR, NK και RINA .
- Λίστα απασχολούμενου πληρώματος καθώς και αντίγραφο των διπλωματών των αξιωματικών
- Πιστοποιητικό επιθεώρησης των τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων του πλοίου .

Όρια ηλικίας

Η Μάλτα ορίζει ότι όλα τα πλοία ηλικίας μεταξύ 20-25 ετών θα πρέπει να υποβληθούν σε επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο φορέα της λιμενικής αρχής πριν ή κατά τη διάρκεια του πρώτου μήνα της προσωρινής του νηολόγησης . Επίσης όσα πλοία είναι μεγαλύτερα των 25 ετών , θα πρέπει να υποστούν ειδική επιθεώρηση προτού τους δοθεί το πιστοποιητικό προσωρινής νηολόγησης.

Πλοιοκτησία

Η Μάλτα ορίζει ότι σε περίπτωση αλλοδαπού πλοιοκτήτη θα πρέπει τουλάχιστον να υπάρχει κάποιο παράρτημα του κυρίως γραφείου στη Μάλτα. Επιπρόσθετα , τα πλοία θα πρέπει να ανήκουν σε κάτοικους υπηκόους της Μάλτας ή σε εταιρείες που συστήθηκαν με βάση το τοπικό δίκαιο , σύμφωνα με το οποίο δυο ή και περισσότερα φυσικά πρόσωπα , ανεξάρτητου εθνικότητας , έχουν το δικαίωμα να συστήσουν εταιρεία με βάση τον εταιρικό νόμο του 1995 . Επίσης μπορούν να συστήσουν εταιρείες περιορισμένης ευθύνης διαχείρισης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων , οι οποίες όμως δεν θα απολαμβάνουν τα προνόμια που ίσχυαν για τις υπερακτιες εταιρείες μέχρι τις 1/1/1997 .

Συνθήκες επάνδρωσης

Η Μάλτα δεν θέτει περιορισμούς στην εθνικότητα των απασχολούμενων αξιωματικών , ναυτικών και του πλοιάρχου , ενώ κάθε εμπορικό πλοίο άνω των 500 grt θα πρέπει να φέρει Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης .

Κίνητρα

Η Μάλτα ενθαρρύνει την εγγραφή πλοίων στο νηολόγιο της προσφέροντας τα ακόλουθα κίνητρα :

- Πλήρης φορολογική απαλλαγή
- Ελεύθερη διακίνηση χρηματοοικονομικών πόρων διαμέσου του τραπεζικού συστήματος
- Ειδική μεταχείριση μαλτέζικων πλοίων σε ορισμένα λιμάνια
- Παροχή πρόσθετων κινήτρων , όπως πλήρης φορολογική απαλλαγή, μη αποκάλυψη της ταυτότητας των πραγματικών μετόχων και διευθυντικών στελεχών , μειωμένα τέλη εγγραφής της υπερακτιας εταιρείας , απαλλαγή υποχρέωσης ελέγχου της εταιρείας από ελεγκτές , κτλ σε υπερακτιες ναυτιλιακές εταιρείες που εγγράφονται ως non trading offshore companies .

Μπαχάμες

Το ετήσιο τέλος νηολόγησης υπολογίζεται στο 10% του αρχικού τέλους εγγραφής προσαυξημένο κατά 1500\$.

Προϋποθέσεις νηολόγησης

Στο νηολόγιο των νήσων Μπαχάμες η διαδικασία εγγραφής των πλοίων προϋποθέτει την υποβολή των ακόλουθων πιστοποιητικών:

- Πιστοποιητικό πλοιοκτησίας , απόδειξη πώλησης , πιστοποιητικό προηγούμενης νηολόγησης
- Πιστοποιητικό σύστασης εταιρείας
- Στοιχεία διαχειρίστριας εταιρείας ή πλοιοκτήτη
- Αποδεικτικό διαγραφής από το προηγούμενο νηολόγιο
- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας από το προηγούμενο νηολόγιο
- Πιστοποιητικό σήμανσης του πλοίου
- Πιστοποιητικό επιθεώρησης
- Πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης
- Πιστοποιητικό εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης SOLAS
- Πιστοποιητικό εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης Load Line
- Έγγραφο συμβόλαιο με την αρχή τηλεπικοινωνιακών τελών
- Προβλεπόμενος αριθμός απασχολούμενων ναυτικών

Όρια ηλικίας

Όλα τα πλοία κάτω των 1600grt ή άνω των 12 ετών γίνονται δεκτά κατόπιν έκδοσης ειδικής άδειας από την αρχή νηολόγησης.

Πλοιοκτησία

Οι Μπαχάμες κάνουν αποδεκτά στο νηολόγιο τους όλα τα πλοία ανεξάρτητου εθνικότητας του πλοιοκτήτη , ο οποίος μπορεί να είναι είτε υπήκοος των νησιών είτε αλλοδαπός .

Συνθήκες επάνδρωσης

Οι Μπαχάμες δεν θέτουν περιορισμούς αναφορικά με την εθνικότητα των πληρωμάτων αρκεί οι αξιωματικοί γέφυρας και ο μηχανικός να έχουν δίπλωμα από τις Μπαχάμες που να έχει ισχύ για 5 χρόνια . Σε γενικές γραμμές η σύνθεση του πληρώματος καθορίζεται από το μέγεθος , τον τύπο και τον εξοπλισμό του πλοίου ακολουθώντας τις προδιαγραφές που θέτει το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης .

Κίνητρα

Οι Μπαχάμες προσφέρουν τα εξής πλεονεκτήματα στα πλοία που υψώνουν τη σημαία τους :

- ✓ Πλήρης φορολογική απαλλαγή
- ✓ Ελεύθερη διακίνηση χρηματοοικονομικών πόρων διαμέσου του τραπεζικού συστήματος
- ✓ Απαλλαγή των αλλοδαπών πλοίων από τελωνιακές επιβαρύνσεις
- ✓ Διεκπεραίωση διάφορων εργασιών όπως τιμολόγηση , λογιστική παρακολούθηση , πληρωμή εξόδων , είσπραξη ναύλων , επένδυση κερδών κλπ, από εταιρείες διαχείρισης κεφαλαίου , οι οποίες πολλές φορές συνδέονται με τραπεζικές μονάδες.

Παναμάς

Ο Παναμάς εκδίδει Πιστοποιητικό προσωρινής νηολόγησης διάρκειας 3 μηνών , εφόσον υποβληθούν τα ακόλουθα έγγραφα:

- Αίτηση εγγραφής του πλοίου στο Παναμαϊκο νηολόγιο
- Αίτηση έκδοσης άδειας τηλεπικοινωνιών
- Πιστοποιητικό ναυπήγησης ή απόδειξη πώλησης
- Πιστοποιητικό αποδέσμευσης του πλοίου από υποθήκες , κατασχέσεις και άλλα συναφή εμπόδια
- Πιστοποιητικό επιθεώρησης και ταξινόμησης του πλοίου εκδιδόμενο από κάποιον από τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες , όπως είναι οι ABS, BV, CCRS , DNV, GL, HRS, JRB, KRS, LR, NK και RIVA .

Όρια ηλικίας

Αποδέχεται όλα τα πλοία ανεξαρτήτου ηλικίας με την προϋπόθεση ότι αυτά πληρούν όλα τα κριτήρια αξιοπλοιας , ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος .Ειδική εξαίρεση γίνεται μόνο για τα πλοία άνω των 20 ετών , τα οποία υπόκεινται σε ειδική επιθεώρηση πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού νηολόγησης .

Πλοιοκτησία

Ο Παναμάς ακολουθεί επίσης την πολιτική των παραπάνω χωρών στον τομέα της επάνδρωσης , ενώ επιπρόσθετα απαιτεί από όλα τα πλοία άνω των 200grt να

εφαρμόζουν τις προδιαγραφές που θέτει η διεθνής σύμβαση SOLAS περί ασφαλούς επάνδρωσης .

Κίνητρα

Ο Παναμάς με το νόμο 36 παρέχει ουσιαστικά δυο πλεονεκτήματα στα πλοία που εγγράφονται στο νηολόγιο του:

- ✓ Κάθε πλοιοκτήτης που εγγράφει τρία ή περισσότερα πλοία ελάχιστης χωρητικότητας 100,000grt στο παναμαϊκο νηολόγιο θα πληρώνει το 50% των ετήσιων τελών νηολόγησης
- ✓ Κάθε πλοιοκτήτης που επιθυμεί να εγγράψει το πλοίο του ελάχιστης χωρητικότητας 200,000grt στο παναμαϊκο νηολόγιο για μια περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων ετών , θα έχει το δικαίωμα τα χρήματα που κατέβαλε για το τρέχον οικονομικό έτος στο νηολόγιο που είναι ήδη εγγεγραμμένο το πλοίο να αφαιρεθούν από τα τέλη που θα πλήρωνε για την εγγραφή του πλοίου στο παναμαϊκο νηολόγιο .Η έκπτωση αυτή θα έχει ισχύ μόνο για το πρώτο έτος εγγραφής του πλοίου στο νηολόγιο του Παναμά.

Κύπρος

Το νηολόγιο της Κύπρου έχει 1326 πλοία χωρητικότητας 23,011,341 gt .

Όρια ηλικίας

Τα πλοία δεν πρέπει να ξεπερνούν την ηλικία των 15 ετών .Όσα πλοία είναι άνω των 15 ετών θα νηολογούνται κάτω από ειδικές συνθήκες και επιθεωρήσεις που θα πρέπει να γίνονται προκειμένου να γίνουν δεκτά .

Πλοιοκτησία

Η αίτηση για τη νηολόγηση πρέπει να συνοδεύεται από τα αντίστοιχα πιστοποιητικά που είναι απαραίτητα όπως ABS, BV, CBS , CCS , DNV , GL, HRS,KRS, LR, MRS, ClassNK , PRS, RIVA και RNV .

⁵⁴Τα επιβατικά πλοία επιβαρύνονται δυο φορές περισσότερο σε τέλη χωρητικότητας σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία .Μάλιστα οφείλουν να

⁵⁴ Cit : www.economics.gr

προκαταβάλλουν τα τέλη σε δυο εξαμηνίες δόσεις , ενώ η οποιαδήποτε καθυστέρηση έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή πρόσθετης χρέωσης .

2.3 Προβλήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία του θεσμού .

Υποστηρίζεται ότι εάν δεν υπήρχαν οι σημαίες ανοικτού νηολογίου το θαλάσσιο περιβάλλον θα ήταν σε καλύτερη κατάσταση και τα ναυτικά ατυχήματα και οι επιπτώσεις τους σε " τρίτα μέρη " θα ήταν μικρότερα . ⁵⁵Η εκτίμηση αυτή βέβαια δεν είναι τυχαία , αφού μέχρι σήμερα ο θεσμών των σημαιών ανοικτού νηολογίου φαίνεται να έχει επιφέρει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος από αυτό που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στόλων , δηλαδή οι εμπορικοί στόλοι των χωρών εκείνων που υπακούν σε συγκεκριμένη εθνική νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς . ⁵⁶Με βάση τα παραπάνω θα μπορούσαμε να αναρωτηθούμε πως είναι δυνατόν οι χρήστες του θεσμού να παράγουν ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλού κόστους και από την άλλη να αντιμετωπίζουν πολύ χαμηλό κόστος λειτουργίας . ⁵⁷Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός αλληλοπριμοδότησης από τους μηχανισμούς της ασφαλιστικής αγοράς και των P& I Clubs , ενώ ταυτόχρονα το κοινωνικό κόστος των στόλων υπό σημαίες ανοικτού νηολογίου αντισταθμίζει το οριακό πλεονέκτημα του ιδιωτικού λειτουργικού κόστους που απολαμβάνουν οι στόλοι αυτοί σε σχέση με τους ρυθμιζόμενους στόλους .

Αναλύοντας το κοινωνικό κόστος των εμπορικών πλοίων υπό σημαίες ανοικτού νηολογίου θα μπορούσαμε να πούμε ότι αυτό συνεπάγεται σε :

- ✓ Θαλάσσια ρύπανση : Αυτή με τη σειρά της δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία , στα παράκτιες κοινότητες , στη θαλάσσια ζωή , στη βιομηχανία αλιείας , στην τουριστική βιομηχανία και στην ποιότητα ζωής της παγκόσμιας κοινότητας .
- ✓ Ναυτικά ατυχήματα . Πιθανολογείται ότι ο μέσος όρος ατυχήματος του στόλου των σημαιών ανοικτού νηολογίου είναι μεγαλύτερος από τον μέσο όρο ατυχημάτων των ρυθμιζόμενων στόλων .

⁵⁵ Ref : Stanley G. Sturmgy , " The open registry controversy and the development issue " , 1983

⁵⁶ Ref : Prof . R.S Doganis, Dr. B. N. Metaxas " The impact of flags of convenience " , Polytechnic of Central London , September 1976

⁵⁷ Ref : John Spruyt , " Ship management " , 1994

- ✓ Απώλεια ζωής . Πιθανολογείται ότι τα ποσοστά θνησιμότητας είναι υψηλότερα στα πλοία με σημαίες ανοικτού νηολογίου αφού τα ποσοστά ατυχημάτων είναι υψηλότερα .
- ✓ Ναυταπάτες . Μόνο με στατιστικά δεδομένα μπορούμε να ισχυριστούμε ότι υπάρχει κάποια σχέση ανάμεσα στις σημαίες ανοικτού νηολογίου και το φαινόμενο της ναυταπάτης . Η βαθμιαία ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής στα αναπτυσσόμενες χώρες θα συντελέσει στην ελαχιστοποίηση της οικονομικής σημασίας του φαινομένου .

Ένα επιπλέον μειονέκτημα των σημαίων ανοικτού νηολογίου είναι ότι αντιμετωπίζουν συχνούς κίνδυνους αποκλεισμού εξαιτίας του αυξημένου κοινωνικού κόστους που παρουσιάζουν . Οι αποκλεισμοί αυτοί είναι τόσο στις μεμονωμένες χώρες όσο και από διεθνείς οργανισμούς ή από σύνολα χωρών .

Κεφάλαιο 3 :Η συνεισφορά των “Σημαιών Ευκαιρίας” και των “Σημαιών Ανοικτού Νηολογίου” στις εθνικές οικονομίες των χωρών τους .

3.1. Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα

Η μελέτη του μεγέθους και της εξέλιξης του εισρέοντος ναυτιλιακού συναλλάγματος, που προέρχεται από τις δυνατότητες που δίνει η χρησιμοποίηση των σημαιών ευκαιρίας έχει αξία. Και όχι μόνο για την συμβολή του στην κάλυψη του μεγάλου ίσως ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου που μπορεί να παρουσιάζει μια χώρα, τόσο σε απόλυτο μέγεθος όσο και σε σχετικό. Αλλά επίσης και στην δημιουργία προστιθέμενης αξίας και απασχολήσεως. Αλλά και επίσης διότι η σύγκρισή του με τις εισροές άλλων ναυτιλιακών χωρών θα οριοθετήσει τις δυνατότητες αυξήσεως του εισρέοντος συναλλάγματος για δεδομένο μέγεθος εμπορικού στόλου. Αυτονόητα, η οριοθέτηση των δυνατοτήτων αυξήσεως της εισροής συναλλάγματος, που σημαίνει αύξηση του εισρέοντος συναλλάγματος ανά μονάδα grt, οδηγεί κατ’ ευθείαν και προϋποθέτει, μελέτη των δράσεων που θα καταστήσουν εφικτή την πραγματοποίηση των θεωρητικών δυνατοτήτων.

Στην χώρα μας η σημασία της συνεισφοράς αυτής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην κάλυψη του ταχέως διευρυνόμενου ελλείμματος είναι σημαντική και είναι δυνητικής πηγής συναλλάγματος και ως παράγοντας προαγωγής της οικονομίας της καθε χώρας .

Με τη εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος δίνεται , μεταξύ άλλων , η δυνατότητα σε κάθε χώρα για την ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας , γεγονός που προσφέρει πολλές θέσεις εργασίας και συμβάλλει σημαντικά στην μείωση της ανεργίας . Σε λιγότερο ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες οι σημαίες ανοικτού νηολογίου μπορούν να συμβάλλουν τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ευημερία των χωρών .

Ας παρουμε για παραδειγμα την χώρα του Παναμά . Η χρησιμοποίηση της σημαίας της συγκεκριμένης χώρας έχει διαδραματίσει κορυφαίο ρόλο στην

οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας και στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική και περιφερειακή της συνοχή.

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία, ο υπό Παναμά σημαία στόλος καταλαμβάνει την πρώτη θέση στον κόσμο, με 7000 περίπου πλοία άνω των 100 κόντων εγγεγραμμένα στο εθνικό νηολόγιο συνολικής χωρητικότητας 150,368,303 κόντων. Η κυριαρχία του σε παγκοσμιο επίπεδο είναι αδιαμφισβήτητη.

Ο οικονομικός αυτός κλάδος προσφέρει πολλά στον τόπο του. Ενισχύει το εγχώριο προϊόν με εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος πολλών δισ. δολαρίων

Όσο όμως εντυπωσιάζουν οι αριθμοί, η πραγματική σημασία των σημαιών ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου, καταδεικνύεται τελικά από την κοινωνική απήγηση και ωφέλεια στην οποία μεταφράζονται. Τούτο ισχύει απόλυτα για την ναυτιλιακή πραγματικότητα πολλών χωρών, όπου ένα σύνολο που πλησιάζει τα πολλών εκατομμυρίων ατόμων απασχολούνται σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες. Η χρησιμοποίηση των προαναφερθέντων σημαιών δίνουν τη δυνατότητα σε πολλά άτομα να απασχοληθούν και σε ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στο εξωτερικό ενώ πολλοί αλλοδαποί ναυτικοί εργάζονται σε πλοία διαφορετικής εθνικότητας από τα δικά τους. Οπότε με τη μισθοδοσία τους βοηθούν τις οικογένειες τους και επομένως η εισροή συναλλάγματος συνεχίζεται⁵⁸.

Η επιλογή της σημαίας ουσιαστικά αποτελεί το πολυεθνικό στοιχείο στη ναυτιλία. Η ναυτιλία δεν έχει λόγο να μεταβάλλει τον τόπο εγκατάστασης των πλωτών εργοστασίων της, εφόσον ούτως ή άλλως κινούνται στον διεθνή θαλάσσιο χώρο. Στην διεθνοποίηση / υπερεθνικοποίηση της ναυτιλίας συνέβαλλε ο θεσμός των σημαιών ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου και η πρακτική της αλλαγής της εθνικής σημαίας. Οι παραπάνω σημαίες επιτάχυναν την διεθνοποίηση της ναυτιλίας, διότι επέτρεψαν τον συνδυασμό της εξεύρεσης χρηματικών κεφαλαίων από τις αναπτυγμένες χώρες με πληρώματα από τις αναπτυσσόμενες⁵⁹.

⁵⁸ Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Αλέξανδρος Γουλιέλμος.

⁵⁹ Cit : η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλεξανδρο μ. Γουλιελμος

Η χώρα εγγραφής ή νηολόγησης είναι συνήθως μια μικρή δύναμη⁶⁰ χωρίς καμία εθνική ανάγκη για το σύνολο των πλοίων που έχουν εγγραφεί , κάτω από μια προβλέψιμη προϋπόθεση , αλλά οι εισπράξεις από μικρά τέλη με μεγάλο αριθμό πλοίων μπορεί να παράγει ένα σημαντικό αποτέλεσμα στο εθνικό εισόδημα και στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας αυτής βοηθώντας την στην περαιτέρω ανάπτυξή της .

3.1.1 Παράγοντες που επηρεάζουν το συνάλλαγμα από την ναυτιλία

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα χαρακτηρίζεται από ένα βαθμό⁶¹ σταθερότητας σε σύγκριση με το ταξιδιωτικό ή μεταναστευτικό συνάλλαγμα. Η ανελαστικότητα του ναυτιλιακού συναλλάγματος στις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας επιβάλλει την ένταξη των μεγεθών της ναυτιλίας στα υποδείγματα της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης . Και αυτό διότι οι εξελίξεις των εισπράξεων σε συνάλλαγμα από τη ναυτιλία επηρεάζονται από δυο παράγοντες :

- Τον εγχώριο ρυθμό πληθωρισμού.

Γνωρίζουμε ότι ένα μέρος του εισοδήματος της ναυτιλίας εισάγεται στη χώρα με τη μορφή συναλλάγματος και έρχεται να καλύψει ανελαστικές δαπάνες που αφορούν στη συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και των υπηρεσιών που παρέχει η χώρα αυτή στη ναυτιλία . Ο εγχώριος πληθωρισμός όμως οδηγεί σε αύξηση των υπηρεσιών ή σε μείωση αγοραστικής δύναμης του εισοδήματος των οικογενειών , με αποτέλεσμα την αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα .

⁶⁰ Με τον όρο "φορολογικός παράδεισος" ή "[φορολογικό καταφύγιο](#)" χαρακτηρίζονται γενικά χώρες - κράτη που έχουν θεσπίσει πολύ μικρές φορολογικές επιβαρύνσεις ειδικά για ξένους επενδυτές. Ορισμένα κράτη προκειμένου να προσελκύσουν ξένους επενδυτές, θέσπισαν ειδικούς φορολογικούς νόμους σύμφωνα με τους οποίους όποιος ξένος επενδυτής δημιουργήσει μια εταιρία με έδρα στο έδαφός τους, θα καταβάλει πολύ μειωμένη φορολογία έναντι της προβλεπόμενης εκείνης στη χώρα της μόνιμης διαμονής του. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, διάφορα άτομα, φυσικά ή ακόμη και νομικά πρόσωπα, ή και διεθνείς εταιρίες να καταφεύγουν σ' αυτά τα κράτη και να δημιουργούν εταιρίες τις λεγόμενες "Οφ-σορ" εκ του αγγλικού όρου Offshore (= [υπεράκτιες εταιρίες](#) ή "υπερπόντιες εταιρίες) με έδρα αυτούς τους «παραδείσους» με απώτερο σκοπό την μικρότερη δυνατή φορολογική τους επιβάρυνση, και κατ' επέκταση την απαλλαγή φορολογίας τους από τη χώρα της μόνιμης διαμονής τους. Ο όρος offshore σημαίνει μακράν των ακτών, επειδή όμως δημιουργήθηκε στην Αγγλία που είναι μια μεγάλη νήσος ο όρος αυτός κατ' επέκταση σημαίνει "εκτός επικράτειας", και με αυτή την έννοια κατέληξε διεθνής όρος επιχειρηματικότητας εξωτερικού, και ειδικότερα γι' αυτή που δημιουργείται σε "φορολογικό παράδεισο".

⁶¹ Γ .Π. Βλάχος , Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα 2007.

- Την εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος.

Οι δαπάνες που καλύπτει το εισρεόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα , οδηγούν σε μείωση του κόστους παροχής των υπηρεσιών αυτών που η χώρα παρέχει αφενός, καθώς και μείωση του πραγματικού εισοδήματος των εργαζόμενων στο εξωτερικό, αν η εξωτερική ισοτιμία του συνάλλαγματος μειωθεί σε βάρος του εθνικού νομίσματος.

3.2 Συμβολή των σημαιών ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου στην απασχόληση

Εξίσου ⁶²σημαντική είναι η συμβολή των σημαιών ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου στον τομέας της απασχόλησης , τόσο στην θάλασσα όσο και στη ξηρά των χωρών τους . Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης , η ναυτιλία συμβάλλει στην δημιουργία πολλαπλάσιων θέσεων εργασίας στην ξηρά από ότι στα πλοία . Οι θέσεις εργασίας στην ξηρά αφορούν κυρίως σε παραναυτιλακές επιχειρήσεις , όπως λ.χ. ναυπηγικές και επισκευάσθηκες μονάδες , ασφαλιστικές εταιρείες , τράπεζες , τεχνικά γραφεία , πρακτορεία .

Η ναυπηγική βιομηχανία αποκτά μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης , αρκεί να εκμεταλλευτεί κάποιες ιδιομορφίες που παρουσιάζει ο κλάδος όπως :

1. Η επισκευαστική βιομηχανία είναι βιομηχανία εντάσεως εργασίας που απαιτεί εξειδικευμένο και υψηλής στάθμης προσωπικό. Βεβαίως απαιτεί και εισροές ειδών εξοπλισμού , υλικών και τεχνολογίας εισαγόμενων από το εξωτερικό , αλλά η προστιθέμενη αξία σε κάθε περίπτωση είναι μεγάλη.
2. Οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι συγκριτικά περιορισμένες με την έννοια ότι είναι σχετικά βραχυπρόθεσμες . Επιπρόσθετα , αν και αναφέρονται σε εγχώριο νόμισμα , εντούτοις η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων από την πλευρά των χρηματοδοτούμενων γίνεται αναγκαστικά σε συνάλλαγμα .

⁶² Ελ.Γεωργαντοπουλος –Γ.Π.Βλάχος , Ναυτιλιακή Οικονομική, Αθήνα 2003.

3. Τόσο η ανάπτυξη , όσο και η μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας των ήδη υπαρχουσών εγκαταστάσεων απαιτεί και προϋποθέτει επίλυση του προβλήματος επάρκειας των ευκολιών δεξαμενισμού .

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κεφάλαιο 4 : Η συνεισφορά των ‘‘Σημαιών Ευκαιρίας’’ και των ‘‘Σημαιών Ανοικτού Νηολογίου’’ στη συμπίεση του μεταφορικού κόστους .

Η επιλογή της σημαίας από τους πλοιοκτήτες γίνεται κυρίως για οικονομικούς λόγους που έχουν ως αποτέλεσμα τη συμπίεση του μεταφορικού κόστους . Αυτό είναι ένα μείγμα από την χαμηλότερη φορολογία, τα λειτουργικά έξοδα, τα έξοδα νηολόγησης και τους φόρους χωρητικότητας . Ένας πλοιοκτήτης βέβαια πάντοτε προσδοκά/επιδιώκει ελαχιστοποίηση του κόστους .

Τα «ανοικτά νηολόγια» ή «σημαίες ευκαιρίας» προσφέρουν στο διεθνές εφοπλιστικό κεφάλαιο τη δυνατότητα να μειώσει τα κόστη λειτουργίας των εμπορικών πλοίων, συμπιέζοντας κυρίως τρεις κατηγορίες δαπανών:

- (α) Τις δαπάνες φορολογίας, προς το κράτος που νηολογείται το πλοίο.
- (β) Μείωση εργασιακού κόστους.
- (γ) Μείωση Δαπανών που σχετίζονται με την συμμόρφωση με τις Διεθνείς συμβάσεις.

Παρατηρούμε ότι οι εφοπλιστές που ελέγχουν τις «σημαίες ευκαιρίας» (Λιβερία, Παναμάς, Κύπρος, Μπαχάμες κ.λπ.) έχουν την έδρα τους «έξω» από τις αντίστοιχες χώρες, ενώ οι εφοπλιστές από τις παραδοσιακές δυτικές ναυτικές δυνάμεις (Ιαπωνία, Ελλάδα, ΗΠΑ κ.λπ.) διατηρούν στο σύνολό τους την έδρα τους στο εσωτερικό της αντίστοιχης χώρας (ντόπιοι εφοπλιστές). Παρατηρούμε επίσης ότι οι δυτικές χώρες που πρόσφατα θέσπισαν «παράλληλα νηολόγια» (που ισοδυναμούν με «σημαίες ευκαιρίας»), μεταξύ των οποίων η Βρετανία, η Γαλλία, η Ολλανδία και (όπως ήδη επισημάναμε αναφορικά με τις εξελίξεις της κατανομής της παγκόσμιας χωρητικότητας στις διαφορετικές χώρες), η Νορβηγία, προσελκύουν ήδη στη σημαία τους εφοπλιστές από τρίτες χώρες.

Σχετικά με τις φορολογικές δαπάνες (και φοροαπαλλαγές) των εφοπλιστικών επιχειρήσεων ανάλογα με τη σημαία, ενδεικτικά είναι τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν, με αφορμή την μείωση της φορολογίας των εφοπλιστών στα μεγάλα πλοία (κατά 25% κατά μέσο όρο) που θέσπισε η κυβέρνηση Μητσοτάκη το 1990: Ένα εμπορικό πλοίο 80,000 κ.ο.χ. υπό ελληνική σημαία πληρώνει σήμερα 90,000 δολάρια ετήσιο φόρο (έναντι 118,000 δολ. πριν από τις ρυθμίσεις), ενώ το ίδιο πλοίο

υπό λιβεριανή σημαία θα πλήρωνε 20,000 δολάρια, υπό παναμαϊκή 5,000 δολάρια και υπό κυπριακή 4,000 δολάρια⁶³.

Σχετικά τώρα με το εργασιακό κόστος, ενδεικτικά και πάλι αναφέρουμε ότι «το σκάφος με ελληνική σημαία και πλήρωμα 29 Ελλήνων ναυτικών καταβάλλει σε ετήσια βάση⁶⁴ για μισθούς 660,000 δολάρια, ενώ αν χρησιμοποιούσε χαμηλόμισθους άπω-ανατολίτες, (ιδιαίτερα Κορεάτες), το αντίστοιχο ποσό δεν υπερβαίνει τα 500,000 δολάρια. Η αναλογία για πλοίο με 21 άνδρες πλήρωμα είναι 500,000 δολάρια έναντι 400,000 για ξένους ναυτικούς⁶⁵».

Τέλος, σχετικά με τη σημασία που έχει η κύρωση των διεθνών συμβάσεων ασφαλείας, προδιαγραφών κ.λπ., ως παράγοντας κόστους, αναφέρεται η μείωση της χωρητικότητας της υπό λιβεριανή σημαία ναυτιλίας κατά 41% στη διάρκεια της δεκαετίας 1979-1989 (81,5 εκατ. κ.ο.χ. το 1979, 48,3 εκατ. κ.ο.χ. το 1989), η οποία δεν αποδίδεται μόνο στη σχετικά υψηλή φορολογική επιβάρυνση του λιβεριανού νηολογίου (σε σύγκριση με τις άλλες σημαίες ευκαιρίας), αλλά και στην κύρωση από τη Λιβερία ενός μεγάλου αριθμού διεθνών συμβάσεων.

Έτσι υποστηρίζεται ότι «η πτώση της χωρητικότητας της σημαίας της Λιβερίας οφείλεται στο γεγονός ότι έχει επικυρώσει διεθνείς συμβάσεις του ILO - Διεθνής Οργάνωση Εργασίας - (9 Συμβάσεις) σε αντίθεση με την Κύπρο (2 μόνο Συμβάσεις) και την Ονδούρα (4 Συμβάσεις).

4.1 Οι σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου και η σχέση τους με τη μείωση του κόστους εργασίας

4.1.1 Κόστος εργασίας και μείωση λειτουργικού κόστους των πλοίων

⁶³ Εφημερίς «Τα Νέα», 5.9.90. Αναλυτικότερα για τις φοροαπαλλαγές που θεσπίστηκαν το 1990 για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, αλλά και για τη μείωση της σύνθεσης των πληρωμάτων κατά κατηγορία πλοίου, Επιλογή, Νοέμβριος 1990, σελ. 907.

⁶⁴ Το 1986 -87, Γ.Μ. Η.Ι.

⁶⁵ Επιλογή, Νοέμβριος 1986, σελ. 743)1.

Μια από τις παραμέτρους των διαφορετικών επιπέδων λειτουργικού κόστους των πλοίων κάτω από διαφορετικές σημαίες είναι οι διαφορές που επικρατούν στο κόστος εργασίας⁶⁶. Για να μπορέσουμε να αναλύσουμε αυτό το θέμα , θα εξετάσουμε τις παρακάτω παραμέτρους :

- 1) Τον αριθμό των ατόμων που απασχολούνται στο πλοίο.
- 2) Το επίπεδο των μισθών.
- 3) Διάφορους όρους απασχόλησης.

Ο αριθμός των πληρωμάτων που εργάζονται πάνω σε ένα πλοίο δεν εξαρτάται μόνο από το μέγεθος , τον τύπο και την ιδιότητά του, αλλά από τη σημαία του . Τα πλοία κάτω από σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου μπορούν, αν απασχολούν μικρότερο αριθμό ατόμων από ότι τα πλοία με τις παραδοσιακές σημαίες να έχουν μικρότερο κόστος. Επιπλέον μπορεί να γίνει απασχόληση χαμηλόμισθων ναυτικών από χώρες του τρίτου κόσμου εφόσον οι παραπάνω σημαίες δε θέτουν κανένα περιορισμό αναφορικά με την εθνικότητα του υπό ναυτολόγηση πληρώματος.

Οι δαπάνες για μισθούς με την απασχόληση χαμηλόμισθων ναυτικών από χώρες του Τρίτου Κόσμου είναι φτηνή εκδοχή, εφόσον τα «ανοικτά νηολόγια» δεν θέτουν κανένα περιορισμό αναφορικά με την εθνικότητα του υπό ναυτολόγηση πληρώματος και τις δαπάνες που προκύπτουν από την κύρωση διεθνών συμβάσεων, που αφορούν τις εργασιακές σχέσεις, τον αριθμό των μελών του πληρώματος (σύνθεση πλοίων) και τις προδιαγραφές λειτουργίας και ασφαλείας των πλοίων.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι τα μακροπρόθεσμα λειτουργικά κόστη ενός πλοίου είναι στενά συνδεδεμένα με την εκπαίδευση των πληρωμάτων . Επιπλέον η ποιότητα και η ποσότητα της εργασίας των πληρωμάτων είναι ένας ακόμα λόγος που επηρεάζει τη μείωση του λειτουργικού κόστους και κατά συνέπεια τη συμπίεση του μεταφορικού κόστους . Η παραγωγικότητα της εργασίας είναι στενά συνδεδεμένη με τα επίπεδα της μισθοδοσίας .

Η χρησιμοποίηση πληρωμάτων διαφορετικής εθνικότητας δίνει τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες για χαμηλή μισθοδοσία των ναυτικών. Γι αυτό το

⁶⁶ The economics of tramp shipping, B.N.METAXAS.

λόγο είναι δύσκολο τα πλοία κάτω από αυτές τις σημαίες να απασχολούν εξειδικευμένο προσωπικό και καταρτισμένους ναυτικούς από την στιγμή που έχει τη δυνατότητα να προσφέρει χαμηλούς μισθούς . Επομένως η ποιότητα του πληρώματος είναι χαμηλή αλλά για τον εφοπλιστή το χαμηλό κόστος εργασίας συμβάλλει με την σειρά του στο λειτουργικό κόστος του πλοίου και τη μείωση του μεταφορικού κόστους γενικά. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι τα μακροπρόθεσμα λειτουργικά έξοδα του πλοίου στα οποία συμβάλλουν ένα μεγάλο ποσοστό ανεκπαίδευτων ναυτικών είναι χαμηλότερα από εκείνα των πλοίων που χρησιμοποιούν εξειδικευμένο προσωπικό. Φαίνεται ότι η σχετικά υψηλή παραγωγικότητα εξαρτάται από την υψηλή μισθοδοσία και αντίστροφα.

Η συμπίεση του μεταφορικού κόστους προέρχεται και από άλλα οφέλη που έχουν οι εφοπλιστές από της αναλυθέντες σημαίες . Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τους δικούς τους κανόνες που μπορεί να διαφέρουν από εταιρία σε εταιρία. Με άλλα λόγια , υπάρχουν εταιρίες που μπορεί να προσφέρουν στους αξιωματικούς μισθούς που μπορεί να είναι χαμηλοί, αλλά μπορούν να είναι γενναιόδωροι όσον αφορά τα μπονους συνταξιοδότησης . Από την άλλη μεριά , υπάρχουν εταιρίες που επιτρέπουν στους αξιωματικούς να παίρνουν τις γυναίκες τους μαζί σε ταξίδια , αλλά δεν δίνουν το ποσό συνταξιοδότησης που δίνουν άλλες εταιρίες . Επομένως με διάφορους τρόπους οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να μειώσουν τα κόστη με τα οποία τους επιβαρύνει ένα πλοίο, προσπαθώντας κάθε φορά να μην ρίξουν το επίπεδο της ποιότητας και της ασφάλειας , χρησιμοποιώντας τις σημαίες ευκαιρίας και της σημαίες ανοιχτού νηολόγιου προκειμένου να έχουν σαν αποτέλεσμα τη συμπίεση του μεταφορικού κόστους .

4.1.2 Η φορολογία

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από μια σημαία σημαίνει και την ένταξη της στο φορολογικό σύστημα της χώρας αυτής , όπως ακριβώς ισχύει για όλες τις εμπορικές εταιρείες . Οι χώρες τώρα , που διαθέτουν τις σημαίες τους στα ανοιχτά νηολόγια είναι σημαίες ευκαιρίας , δεν επιβάλλουν πρώτα φόρους στα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου. Στις χώρες αυτές υπάρχουν τέλη νηολόγησης του πλοίου αρχικά και ετήσια φορολογία πάνω στο μέγεθος του πλοίου που όμως είναι πολύ χαμηλότερα από ότι αν χρησιμοποιούσαν τις

παραδοσιακές σημαίες νηολόγησης . Επίσης , στις παραπάνω σημαίες μπορεί να δοθεί εγγύηση η αποδεκτή κατανόηση , που αφορά στην μελλοντική απαλλαγή από την φορολογία . Όπως και να έχει τα συνολικά έξοδα του πλοιοκτήτη από τις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου συμβάλλουν στα έξοδα της πλοιοκτήτριας εταιρίας και κατά συνέπεια στην συμπίεση του μεταφορικού κόστους .

4.2 Οικονομίες κλίμακας

Είναι προφανές ότι όσο αυξάνεται το μέγεθος ενός μεταφορικού μέσου ή μιας μεταφορικής υπηρεσίας τόσο μειώνεται το κόστος . Στις θαλάσσιες μεταφορές αυξανόμενου του μεγέθους ενός πλοίου αυξάνεται η χωρητικότητά του , ενώ παραμένουν σταθερά ή τουλάχιστο αυξάνονται σε πολύ μικρότερο βαθμό, το μέγεθος του πληρώματος και του κόστους προώθησης του πλοίου . Αυτές οι οικονομίες κλίμακας είναι πολύ εμφανείς στις θαλάσσιες μεταφορές και περισσότερο στα πλοία που βρίσκονταν κάτω από τις σημαίες ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου . Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτές τις σημαίες είναι μεγάλου tonnage και η στελέχωσή τους είναι πολύ χαμηλή.

Η αύξηση των μεγεθών των πλοίων κάτω από τις προαναφερθείσες σημαίες και η ενσωμάτωσή τους σε διευρυνόμενη έκταση προηγμένης τεχνολογίας έχουν καταστήσει το σύγχρονο πλοίο εξαιρετικά πολύπλοκο και μαζί με τη χρησιμοποίηση πληρώματος χαμηλού μισθού δίνουν τη δυνατότητα για αύξηση της παραγωγικότητας του πλοίου με χαμηλό κόστος στελέχωσης .

Κεφάλαιο 5 : Το σύγχρονο διεθνές πλαίσιο που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές και η ιδιαίτερη θέση του απέναντι στις “ Σημιαίες Ευκαιρίες ” και στις σημιαίες “Ανοικτού Νηολογίου”.

Έχουν γίνει πολλές απόπειρες για την καθιέρωση ενός θεσμικού πλαισίου που να διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές⁶⁷. Έχει γίνει αποδεκτό ότι το επάγγελμα του ναυτικού είναι από τα πιο επικίνδυνα, και η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτεί την συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη , ειδικότερα σε θέματα βελτίωσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών . Στη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη των ενωμένων εθνών στη Γενεύη το 1948, με τη συμμετοχή όλων των κρατών –μελών ,συζητήθηκε και εγκρίθηκε η σύμβαση που ίδρυσε τον IMCO⁶⁸.

Από τις 23 Μαΐου 1982 ο οργανισμός άλλαξε το όνομα του σε IMO⁶⁹ και ο ρόλος του αναβαθμίστηκε αφού οι αποφάσεις του έχουν από τότε δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη –μέλη . Απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη ισχύος εφαρμογής της σύμβασης τέθηκε η συγκέντρωση 21 υπογραφών , γεγονός που απαιτούσε την επιπλέον συμμετοχή των 7 μεγαλύτερων κρατών που οι στόλοι τους ξεπερνούσαν το 1 εκατομμύριο κόρους ολικής χωρητικότητας το καθένα . Στις αρχικές συζητήσεις στην Γενεύη συμμετείχαν οι ΗΠΑ , το Ηνωμένο Βασίλειο , η Γαλλία και η Ολλανδία . Μια ακόμα ομάδα κρατών που την αποτελούσαν η Ελλάδα, η Νορβηγία , ο Παναμάς , η Ιαπωνία , η Ιταλία και η Σοβιετική Ένωση υπέγραψαν τη σύμβαση του 1957 . Αμέσως μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση έγιναν μέλη του οργανισμού η Δανία, η Σουηδία , η Φινλανδία , η Λιβερία και η Γερμανία .Ο συνολικός ρυθμός των μελών μέχρι και σήμερα φτάνει τις 172 χώρες μέλη και 3 με ειδικό καθεστώς σύνδεσης (associate members) , Χονγκ-Κονγκ, Μακάου και νησιά Φερόες .

5.1 Διεθνείς κανονισμοί που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές

⁶⁷ Γ.Π Βλάχος , Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική , εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2007.

⁶⁸ INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION.

⁶⁹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.

Αρχική θέση κατέχει η σύμβαση για την ασφάλεια στη θάλασσα (convention on safety of life at sea , SOLAS 1974), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980 και αναφέρεται σε θέματα όπως η σταθερότητα μεταφοράς των φορτίων δια των πλοίων, ύπαρξη μηχανημάτων και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων , πρόβλεψη για εντοπισμό και εξουδετέρωση πυρκαγιών , σωσίβια εξαρτήματα , εξαρτήματα ναυσιπλοΐας κ.λπ.

Η SOLAS αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και μάλιστα συμπληρώνει τη σύμβαση MARPOL όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης .

Σύμφωνα με την παραπάνω σύμβαση, η δικαιοδοσία ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου , αλλά και το παράκτιο κράτος έχει ένα βαθμό ελέγχου στην περίπτωση που αλλοδαπά πλοία που φέρουν τη σημαία κάποιου συμβαλλόμενου κράτους χρησιμοποιούν τα λιμάνια του . Όταν ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις της σύμβασης , οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επιτραπεί ο απόπλους , εκτός και αν ο προορισμός του πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και στο πλήρωμα .

Άλλη μια σύμβαση που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές είναι ο διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης (international safety management code) για όλα τα επιβατηγά πλοία , δεξαμενόπλοια , φορτηγά χύδην φορτίων . Για τον σκοπό της αποφυγής των ναυτικών ατυχημάτων και την αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει ένα σύστημα ασφαλούς διαχειρίσεις (Safety Management System) μέσω του οποίου θα διασφαλίζονται η ασφάλεια για την διέλευση των πλοίων στην θάλασσα⁷⁰.

Πρόσφατα , το 2002 , κατά τη διπλωματική διάσκεψη επί θεμάτων που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές , δημιουργήθηκε ένα νέο κεφάλαιο (9ο) στη SOLAS και το οποίο αφορά αποκλειστικά την ναυτική ασφάλεια και το οποίο και

⁷⁰ Βλάχος Γ.Π –Νικολαΐδης Ε, (2002), Strategic analysis and policy measures on combating substandard ships, Επιστημονική επετηρίδα εφαρμοσμένης έρευνας , Περιοδική επιστημονική έκδοση του ΤΕΙ Πειραιά.

περιέχει και τον Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια στο πλοίο και στο λιμάνι (ISPS CODE- International Ship and Port facility Secure Code, Κεφ. 11)

Άλλη μια σύμβαση που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές και έχει σχέση με τις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου είναι η Σύμβαση για τη μέτρηση της Χωρητικότητας των πλοίων (Convention on tonnage measurements of ships) που τέθηκε σε ισχύ το 1982 . Η σύμβαση αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία που χρησιμοποιούν διεθνείς όρους ναυσιπλοΐας εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους . Η μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα στο χώρο της δισθενούς ναυτιλίας . Το tonnage χρησιμοποιείται και για την αποτίμηση των εξόδων λιμένων και των φόρων και εξαιτίας της μεθόδου αυτής ο σχεδιασμός των πλοίων επηρεάζεται άμεσα από την μεταφορική ικανότητα .

Τέλος , μια επίσης πολύ σημαντική συνθήκη που θεμελιώθηκε το 1978 είναι η διεθνής σύμβαση για την καθοδήγηση , εκπαίδευση και πιστοποίηση ναυτικών (International convention on standards of Training , Certification and Watchkeeping for Seafarers-STCW 1978/1995). Η παραπάνω συνθήκη έχει να κάνει με την εκπαίδευση, τις γνώσεις και κατά πόσο είναι κατάλληλα τα πληρώματα που καταρτίζουν τα πλοία για την ασφαλή μεταφορά των φορτίων , του ίδιου του πλοίου και της ασφάλειας του θαλάσσιου περιβάλλοντος , γιατί ας μην ξεχνάμε ότι τό μεγάλο ποσοστό (60%-80%) ατυχημάτων στη θάλασσα οφείλονται στο ανθρώπινο παράγοντα.

Με την STCW 1995 αναβαθμίστηκε ο ρόλος του IMO . Για πρώτη φορά ο IMO αναλαμβάνει τον έλεγχο για την πλήρη συμμόρφωση των κρατών-μελών με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης . Οι χώρες αυτές υποχρεώνονται να υποβάλλουν στον IMO εκθέσεις που θα αναφέρονται στα μέτρα που έλαβαν για την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης , τόσο στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης , όσο και στην διαδικασία έκδοσης των πιστοποιητικών ικανότητας . Ο IMO αξιολογεί τις εκθέσεις αυτές βάσει εσωτερικού μηχανισμού έλεγχου και έτσι διαπιστώνεται ο βαθμός εγκυρότητας και κατά επέκταση η αξιοπιστία και αποδοχή των πιστοποιητικών που εκδίδει η κάθε χώρα .

5.2 Το θέμα της ποινικοποίησης της ναυτικής εργασίας

Ένα πολύ σημαντικό θέμα που απασχόλησε και απασχολεί ακόμα και στις μέρες μας την Διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα είναι το θέμα της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης.

Συνέπεια αυτού του θέματος είναι και η ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας, θέμα που πήρε μεγάλες διαστάσεις μετά το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενόπλοιου PRESTIGE. Μετά το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου PRESTIGE και τη μεγάλη οικολογική καταστροφή που προκλήθηκε, η Διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα και ειδικά ο IMO και E.E , ήταν αναγκασμένοι να επανεξετάσουν τις πάγιες θέσεις τους σε πάρα πολλά ζητήματα.

Οι δαιδαλώδης έρευνες και δικαστικές μάχες που ακολούθησαν το ατύχημα ανέδειξαν σαν ζήτημα μείζονος σημασίας το θέμα της ποινικοποίησης της ναυτικής εργασίας.

Επίσης η ανάδειξη του θέματος αυτού, έφερε στην επιφάνεια και την άτυπη κόντρα που υπέβασκε για πολλά χρόνια , ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τον IMO όσον αφορά την πολιτική που θα πρέπει να χαραχθεί για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης αλλά και για το ποιος θα μπορεί να καθορίσει τις μελλοντικές εξελίξεις.

Ιδιαίτερα την τελευταία χρόνια αυτή η κόντρα πήρε διαστάσεις σύγκρουσης και υπήρξε η αφορμή για να δημιουργηθεί διχασμός στους κύκλους της E.E.

Η Ελλάδα μαζί με την Κύπρο και τη Μάλτα μπλόκαραν στο Λουξεμβούργο στη Σύνοδο των Υπουργών των κρατών μελών, την απόφαση στο πλαίσιο της Ολλανδικής Προεδρίας για την ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης και της ναυτικής εργασίας. Οι 3 αυτές χώρες αρνήθηκαν να συναινέσουν στην εναρμόνιση των ελάχιστων ποινών σε κοινοτικό επίπεδο.

Η πλειοψηφία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκρινε ότι μετά το περίφημο ατύχημα του PRESTIGE στην Γαλλία, το Νοέμβριο του 2002, έπρεπε να

πάρει μέτρα και το κείμενο είχε υιοθετηθεί κατά πλειοψηφία από τους υπουργούς Μεταφορών. Όμως, η διάταξη για τις ποινικές κυρώσεις απαιτούσε ομοφωνία, οπότε η άρνηση των τριών κρατών που θεωρούν την ναυτιλία εθνικό πλούτο και δεν δέχονται να αφήσουν απροστάτευτους τους ναυτεργάτες, καθώς οι πλοιοκτήτες ανά πάσα στιγμή μπορούν να εγκαταλείψουν την ευρωπαϊκή σημαία, ανέστειλε την απόφαση. Έτσι το θέμα μετατέθηκε στο Συμβούλιο Κορυφής στις Βρυξέλλες στις 4 και 5 Νοεμβρίου του 2005.

Η Ελληνική Κυβέρνηση εκπροσωπούμενη από τον αρμόδιο Υπουργό, πήρε από πολύ νωρίς ξεκάθαρη θέση σε αυτό το πολύ σημαντικό θέμα, η οποία ήταν κάθετα αντίθετη με την ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας.

Μάλιστα ήταν μια πρώτη τάξεως ευκαιρία για να επιβεβαιωθεί από πλευράς Ελληνικής Κυβερνήσεως η προσήλωση της, στην χάραξη μιας ναυτικής πολιτικής η οποία θα συμβαδίζει με τις αρχές του IMO και όχι με αυτές της ΕΕ. Η Ελληνική γραμμή, πέραν της άσκησης του βέτο στηρίχθηκε σε δυο άξονες:

1. Η Ελληνική Κυβέρνηση αντιτάσσεται στην ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, εκτός βεβαίως εάν πληρούνται το κριτήριο της υπαιτιότητας της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL του IMO.

2. Η ναυτιλία είναι μια διεθνής δραστηριότητα που είναι ιδιαίτερα σημαντική για την εθνική οικονομία και η αντιμετώπιση παραβατικού περιστατικού πρέπει να βασίζεται σε ομοιόμορφους διεθνείς κανόνες και να μην θίγεται άσκοπα ο ναυτικός.

Στην προσπάθεια της αυτή η Ελληνική Κυβέρνηση, βρήκε σημαντικούς σύμμαχους τον IMO και την INTERCARGO. Ο IMO μέσω του γενικού γραμματέα του κύριου Μητροπουλου στήριξε σθεναρά την Ελληνική πρωτοβουλία αφού θεωρούσε ότι η επιβολή ποινικών κυρώσεων θα έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην εξέλιξη του ναυτικού επαγγέλματος καθώς υπάρχει κίνδυνος τα ικανά στελέχη να "απομακρυνθούν" από τη ναυτιλία. Ο IMO υποστήριξε την πάγια θέση του ότι οι οποίοι νέοι κανονισμοί θα πρέπει να συνάδουν με την διεθνή

ναυτιλιακή νομοθεσία και τις διεθνείς συνθήκες, ενώ κάλεσε και τους νομοθέτες να συνεργαστούν στενά με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ώστε να υπάρξει μια πιο ισορροπημένη προσέγγιση του θέματος αλλά και να καθυστερηθούν τα κράτη και το κοινό αίσθημα.

Ξεκάθαρη θέση υπέρ της Ελλάδας πήρε και η Intercargo, η Διεθνής Ένωση Ιδιοκτητών Πλοίων Ξηρού Φορτίου. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης στάθηκαν στο πλευρό των 3 χωρών που αντιτάχθηκαν στην ποινικοποίηση της ναυτεργασίας ενώ διατύπωσαν και την ανησυχία τους όσον αφορά το θέμα της προσέλκυσης νέων στην ναυτιλία όταν το παράδειγμα της περιπέτειας του καπετάνιου του PRESTIGE Απ. Μαγγούρα δημιουργεί ένα αρνητικό δεδικασμένο. Επίσης είναι πολύ σημαντικό να αναφέρουμε ότι τις θέσεις της Ελλάδας στήριξε και η Διεθνής Ένωση Ναυτεργατών η οποία θεωρεί ότι με την ποινικοποίηση της βάλλεται άμεσα η ναυτική εργασία αλλά και αυτοί που την υπηρετούν.

Μετά από ένα αγώνα μηνών οι θέσεις της Ελλάδας έγιναν δεκτές και τον Ιανουαριο του 2005, αποσύρθηκε από την Ολλανδική Προεδρία το Άρθρο 4.7 εδάφιο β που ποινικοποιούσε τη ναυτική εργασία και επιχειρούσε διακριτική μεταχείριση σε βάρος των Κοινοτικών πλοίων έναντι των πλοίων τρίτων σημαιών για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση όμως, πιεζομενη από την κοινή γνώμη αλλά και από τις εισηγήσεις μελών της, που αντιτασσονται στην πληρη υιοθέτηση των θέσεων του IMO όσον αφορά την χάραξη της ναυτικής εργασίας, επανηλθε στο θέμα της ποινικοποιησης της ναυτικής εργασίας και με νέα απόφαση της ανετρεψε τα δεδομενα που είχαν διαμορφωθεί στη διάσκεψη του Ιανουαρίου. Έτσι με νέα απόφαση του, στις 12 Ιουλίου του 2005, το Συμβούλιο της Ε.Ε ενεκρινε νέα μέτρα για προστασια του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία. Πιο συγκεκριμένα, το Συμβουλιο υιοθέτησε:

Μια οδηγία που αφορά τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία, και ειδικότερα την εισαγωγή κυρώσεων για τις παραβασεις.

Μια απόφαση-πλαίσιο σχετικά με την ενίσχυση του ήδη υπάρχοντος νομικου πλαισιου, που αφορά την επιβολή του νομου ενάντια στη θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία.

Οδηγία για την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία.:

Αυτή η οδηγία είναι ένα από τα μέτρα που προέκυψαν ως συνέπεια του ναυτικού ατυχήματος του πλοίου Prestige τον Νοέμβριο του 2002. Ο σκοπός της είναι να ενσωματώσει τα διεθνή πρότυπα για την ρύπανση των θαλασσών με υπαιτιότητα των πλοίων, στο κοινοτικό δίκαιο και να εξασφαλίσει ότι οι υπεύθυνοι για απορρίψεις, θα υπόκεινται σε επαρκείς κυρώσεις, προκειμένου να βελτιωθεί η ναυτική ασφαλεία και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης τα κράτη μέλη θα έχουν το δικαίωμα να λάβουν αυστηρότερα μέτρα αρκεί αυτά να συναδουν με το Διεθνές Δίκαιο.

Η βασική αρχή της οδηγίας αυτής είναι ότι οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών θεωρούνται παραβάσεις, είτε έχουν διαπραχθεί με προθεση είτε από απροσεξία, είτε από σοβαρή αμέλεια. Συνεπώς μια τέτοια νομοθετική πράξη καθορίζει τα μέτρα που στοχεύουν στην διασφάλιση της συνδεδεσης της ευθυνης κάθε πλευράς που εμπλεκεται στη θαλασσια μεταφορά ρυπογόνων ουσιών, με τις αναλογες νομικες κυρώσεις

Επιπροσθετα, τα κρατη μελη θα πρέπει να λάβουν τα απαιρητητα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι παραβάσεις υπόκεινται σε αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και αναλογες κυρώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις.

Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται είναι σύμφωνα με την ΔΣ MARPOL..

Απόφαση-πλαίσιο σχετικά με την ενίσχυση του ήδη υπάρχοντος νομικού πλαισίου:

Ο στόχος της απόφασης αυτής είναι να ενισχύσει τα υπάρχοντα νομικά-ποινικά μέτρα και να προσεγγίσει τις διατάξεις που καθορίζονται από τους νομούς ή τους κανονισμούς των κρατών-μελών, σχετικά με τις παραβάσεις που αφορούν τη θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία. Επίσης στόχος της απόφασης αυτής είναι η διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών στην αντιμετώπιση και στην καταστολή των παραβάσεων αυτών.

Το πλαίσιο που διαμορφώνεται από την απόφαση αυτή, προβλέπει την θεσμοθέτηση αποτελεσματικών και αποτρεπτικών ποινών, που στις σοβαρές περιπτώσεις προβλεπουν και φυλακίση. Τέλος με την απόφαση αυτή καθορίζεται η ευθύνη των νομικών προσώπων και προβλέπονται συγκεκριμένες κυρώσεις για αυτά. Ειδικότερα, προβλέπονται :

- Θέτει την ευθύνη των νομικών προσώπων και επιτρέπει τις ποινικές ρήτρες ενάντια στα νομικά πρόσωπα, ειδικότερα εγκληματικές ή μη εγκληματικές

πρόστιμα ή ποινικές ρήτρες εκτός από τα πρόστιμα (παραδείγματος χάριν αποκλεισμός από το δικαίωμα των δημόσιων οφελών ή προσωρινής ή μόνιμης μη διαθεσιμότητα ενίσχυσης, από τη συμμετοχή στις εμπορικές δραστηριότητες, κ.λπ.).

- Η απόφαση πλαισίου προβλέπει μια οριοθέτηση της αρμοδιότητας κάθε κράτους μέλους, θέτει ένα σύστημα της ανακοίνωσης των πληροφοριών για να σημειώσει μιας παρατυπίας ή του κινδύνου μιας τέτοιας παρατυπίας που σημειώνεται και προβλέπει τον προσδιορισμό των σημείων επαφής. Τα κράτη μέλη πρέπει να εγκρίνουν τα μέτρα απαραίτητα να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της απόφασης πλαισίου μέχρι 18 μήνες μετά από την υιοθέτησή του.

Η Επιτροπή θα ελέγξει μετά από πέντε έτη την πρακτική εφαρμογή των μέτρων που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη και θα παρουσιάσει είναι λιμένας στο Συμβούλιο.

5.3 Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με τις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου

Οι πολιτικές για τη θαλάσσια ασφάλεια που προωθούνται από τους παραπάνω φορείς ταξινομούνται σε πολλές κατηγορίες. Αυτές περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, προδιαγραφές εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών, καταλληλότητα για εργασία, απαγόρευση χρήσης αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών, καταγραφή της κόπωσης του πληρώματος, συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επάνω στο σκάφος, και κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ των μελών του πληρώματος.

Αντικείμενα επίσης είναι ο εξοπλισμός του πλοίου, το interface μεταξύ ανθρώπου και μηχανής, οι επικοινωνίες πλοίο-πλοίο και πλοίο-ξηρά, τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας, τα συστήματα αναφοράς των πλοίων, και οι κανονισμοί ασφαλείας των λιμένων⁷¹. Τέλος υπάρχουν κανόνες ναυσιπλοΐας, κανονισμοί φορτοεκφόρτωσης, κανονισμοί πυρόσβεσης, διαδικασίες έρευνας και διάσωσης, περιβαλλοντική προστασία, σχεδιασμός κατασκευή και

⁷¹ Χαρίλαος Ν. Ψαρούτης , ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ: ΜΕΡΙΚΑ ΔΥΣΚΟΛΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ , Χίος. 2003

συντήρηση των πλοίων και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και εγκατάλειψης του πλοίου.

Όλα τα παραπάνω έχουν συμβάλλει αποφασιστικά στη διατήρηση της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών σε αποδεκτά επίπεδα. Παρ' όλα αυτά, δεν είναι δύσκολο να συνειδητοποιήσει κανείς ότι αυτός και μόνο ο μεγάλος αριθμός των παικτών καθώς και το εκτεταμένο εύρος θεμάτων που εμπλέκονται στη διαμόρφωση των πολιτικών αυτών μπορούν να οδηγήσουν σε κάποιες ή ακόμη και σε όλες από τις ακόλουθες καταστάσεις: Υπερβολικός αριθμός κανονισμών, πολύχρωμο μωσαϊκό κανονισμών, επικαλύψεις κανονισμών, αντιφάσεις μεταξύ κανονισμών και κενά στους κανονισμούς. Τέτοιες καταστάσεις έχουν ευρύτατα επικριθεί από τη ναυτιλιακή κοινότητα γιατί συμβάλλουν στη μείωση της ανταγωνιστικότητας λόγω υπερβολικής νομοθεσίας, αλλά και στην έλλειψη ενός εμπεριστατωμένου πλαισίου ασφάλειας, λόγω των πιθανών κενών που μπορεί να εντοπιστούν σε τέτοιες ρυθμίσεις.

Από την αρχή του θεσμού, οι σημαίες ευκαιρίας και οι σημαίες ανοιχτού νηολογίου δέχτηκαν και εξακολουθούν να δέχονται επικρίσεις και έντονες κριτικές, οι οποίες αρκετές φορές δεν είναι αδικαιολόγητες. Υποστηρίζεται ότι αν δεν υπήρχαν, το θαλάσσιο περιβάλλον θα ήταν σε καλύτερη κατάσταση και τα ναυτικά ατυχήματα και οι επιπτώσεις τους σε τρίτα τμήματα (εκτός του θαλάσσιου περιβάλλοντος) θα ήταν μικρότερες. Η εκτίμηση αυτή βέβαια δεν είναι τυχαία, αφού μέχρι σήμερα ο θεσμός των προαναφερθέντων σημαιών φέρεται να έχει επιφέρει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος από αυτό που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στολών.

Είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγάλη σχέση μεταξύ ναυτικών ατυχημάτων και σημαιών ευκαιρίας κυρίως στις αυξημένες περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης. Είναι γεγονός ότι συνέβησαν πολλά ατυχήματα με πλοία που ήταν εγγεγραμμένα σε ανοιχτά νηολόγια, τα οποία αφενός προβλημάτισαν τους αρμόδιους και αφετέρου προσέφεραν σθεναρά επιχειρήματα στους επικριτές αυτών των σημαιών⁷². Το ναυτικό ατύχημα του Torrey Canyon το 1978, το Amoco Cadiz το 1988, το Exxon

⁷² Οικονομική και Πολιτική επιθεώρηση, Ιούνιος 2007.

Valdez το 1989 , το 1990 το Scandinavian Star και το 1999 το Erica , είχαν σαν αποτέλεσμα τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος και προκάλεσαν έντονες ανησυχίες για αυστηρότερους κανονισμούς σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων κυρίως κάτω από τις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου⁷³.

Το 1981 η αναφορά της γραμματείας της UNCTAD παρουσιάζει 10 λόγους σύμφωνα με τους οποίους είναι πιο χαλαρή η εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας στα ανοιχτά νηολόγια από ότι στις χώρες που υπάρχει γνήσιος δεσμός με τα πλοία .

Η προσάραξη όμως του Amoco Cadiz είχε σαν αποτέλεσμα την υπουργική διάσκεψη στη Γαλλία το 1982 ώστε να υιοθετηθεί το Memorandum of Understanding για τον έλεγχο των πλοίων από τις αρχές των λιμανιών ⁷⁴. Το MOU το υπέγραψαν 14 κράτη και τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 1982 .

Μέχρι το 1991 οι έλεγχοι από τις λιμενικές αρχές περιορίζονταν στα μηχανικά μέρη των πλοίων . Δεν άργησε όμως να γίνει αντιληπτό ότι και το πλήρωμα συμμετέχει στα ναυτικά ατυχήματα .

Ο έλεγχος των πλοίων από τις παράκτιες χώρες , κατά την προσέγγιση στα λιμάνια γίνεται καθημερινά αυστηρότερος . Το Paris MOU επεκτάθηκε εκτός από το αντίστοιχο του Παρισιού , σε αυτό το Τόκιο, της Λατινικής Αμερικής , της Καραϊβικής , της Μεσογείου, του Ινδικού ωκεανού , της Αφρικής και της Μαύρης θάλασσας .

Οι σημαίες ευκαιρίας τα τελευταία χρόνια υφίστανται την επίθεση της UNCTAND , που εκπροσωπεί και στηρίζει τα συμφέροντα της ομάδας των αναπτυσσομένων χωρών και σκοπεύει να αυξήσει τα μερίδια αυτών των χωρών στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία με την προώθηση ειδικών κανονισμών. Τα ανοιχτά νηολόγια αποτελούν πλέον στόχο της διεθνούς κοινότητας , αφού συνήθως διαθέτουν πλοία μεγάλης ηλικίας , υποβαθμισμένα , τα οποία επί το πλείστον χρησιμοποιούν , όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, φθηνά και σχετικά πλημελώς εκπαιδευμένα

⁷³ www.unctad.org

⁷⁴ www.parismou.org

πληρώματα με αποτέλεσμα να εμπλέκονται συχνά σε ναυτικά ατυχήματα προκαλώντας απώλειες ανθρωπίνων ζωών και εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση .

Τα τελευταία χρόνια κάποια από τα πιο σύγχρονα πλοία που είναι νηολογημένα σε σημαίες και ανοιχτού νηολογίου κάνουν πλέον προσπάθειες να συμμορφωθούν με τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας και να αποκαταστήσουν την φήμη τους .

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κεφάλαιο 6: Ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα των “Σημαιών Ευκαιρίας” και των σημαιών “Ανοικτού Νηολογίου” απέναντι στις “Ρυθμιζόμενες Σημαίες”. Σύγχρονες εξελίξεις.

Η ανταγωνιστικότητα μιας σημαίας έχει δύο συνιστώσες: (α) το κόστος λειτουργίας, δηλαδή τον χρεούμενο κάθε φορά ναύλο και (β) την ποιότητα παροχής υπηρεσιών⁷⁵. Οι δύο αυτές έννοιες είναι αλληλοεξαρτώμενες και στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους.

Για να πετύχουμε ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας πρέπει αυτοί οι παράγοντες να βρίσκονται σε ισορροπία, προκειμένου να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Πιο συγκεκριμένα μια σημαία θεωρείται ανταγωνιστική, όταν έχει φτηνότερο κόστος διαχείρισης σε σχέση με τους κύριους ανταγωνιστές της, ενώ παράλληλα παρέχει την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς. Πιο αναλυτικά, το ύψος του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου καθορίζεται από τους κανόνες επάνδρωσης, οι οποίοι σε συνδυασμό με το ύψος των μισθολογικών συμβάσεων και το ύψος των ασφαλιστικών εισφορών καθορίζουν το κόστος νεπάνδρωσης. Βέβαια σημαντικό ρόλο έχουν η παρεχόμενη ευελιξία στις ναυλώσεις, οι κάθε μορφής χρεώσεις τις οποίες επιβάλλει η νομοθεσία της χώρας και η αξιοπιστία της σημαίας από τραπεζικής πλευράς.

Η ποιότητα μιας σημαίας καθορίζεται από τους ελέγχους των λιμενικών αρχών και μεταφράζεται σε αριθμό κρατήσεων. Όταν μια σημαία συμπεριλαμβάνεται στην «λευκή λίστα» του Paris Mou χαρακτηρίζεται ως ποιοτική.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω υπάρχουν διάφορα και σημαντικά κριτήρια με τα οποία γίνεται η επιλογή των σημαιών ευκαιρίας και ανοικτού νηολογίου. Η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στην αγορά της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ο σημαντικότερος λόγος για το λεγόμενο flagging out, δηλαδή την καταχώρηση των πλοίων σε αλλοεθνή σημαία σε σχέση με το κράτος που ανήκουν.

⁷⁵ Έρευνα : «Φάκελος ανταγωνιστικότητα», Ναυτικά Χρονικά, Φεβρουάριος 2004.

Είναι προφανές ότι η κινητήρια δύναμη αυτού του φαινομένου είναι η επιθυμία των πλοιοκτητών να αντιμετωπίσουν ένα συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος πολλές φορές είναι καταστροφικός για τα οικονομικά τους συμφέροντα. Η εκμετάλλευση της δυνατότητας για νηολόγηση σε σημαίες ευκαιρίας είναι πολλές φορές ο μόνος τρόπος για να επιβιώσουν στο ναυτιλιακό περιβάλλον, το οποίο από την φύση του είναι διεθνές.

Οι κυριότερες αιτίες που ωθούν τους πλοιοκτήτες στην φυγή από το εθνικό νηολόγιο είναι :

1. Οι αυστηροί κανόνες ασφάλειας που επιβάλλονται από το κράτος σημαία.
2. Το υψηλό κόστος απασχόλησης των εθνικών πληρωμάτων.
3. Τα συνδικάτα.
4. Η γραφειοκρατία και γενικότερα οι αργές διαδικασίες νηολόγησης.
5. Οι αυστηροί κανόνες επάνδρωσης.
6. Οι πληθωριστικές πιέσεις.
7. Η φορολογία επί του μεγέθους του πλοίου (tonnage tax).

Λέγοντας ρυθμιζόμενες σημαίες εννοούμε τις σημαίες των πλοίων εκείνων των χωρών που υπακούν σε συγκεκριμένη εθνική νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς , όπως είναι η Ελλάδα, η Γαλλία, η Νορβηγία κ.α .

Επιχειρώντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή βλέπουμε ότι παλαιότερα τα κράτη που διατηρούσαν «σημαίες ευκαιρίας» ήταν τρία, ενώ σήμερα ο αριθμός αυτός έχει ανέλθει σε περισσότερες από 32 χώρες, όπως γίνεται φανερό και στον πίνακα 3.2 που ακολουθεί.

Σε αυτό το σημείο κρίνω σκόπιμο να αναφέρω τις αιτίες που οδηγούν τους πλοιοκτήτες στην απόφαση για υποστολή της εθνικής σημαίας. Η κυριότερη αιτία για «έξοδο» από την εθνική σημαία είναι μια κρίση στις τιμές της ναυλαγοράς.

Όπως είναι γνωστό μια τέτοια περίπτωση ήταν και η κρίση στις τιμές των ναύλων την περίοδο 1981-1987 που αποτέλεσε την αρχή για την σημερινή υπερμεγέθυνση των στόλων των σημαίων «ανοικτού νηολογίου». Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1980 οι «σημαίες ευκαιρίας» αντιπροσώπευαν το 27% της

χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου ενώ το ποσοστό αυτό σήμερα έχει αυξηθεί στο 52%. Οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις που εκπροσωπούν πλοία υπό σημαίες ευκολίας είναι εταιρείες ελληνικών και ιαπωνικών συμφερόντων.

6.1 Λογοι ανταγωνιστικότητας των σημαιών ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου απέναντι στις ρυθμιζόμενες σημαίες

6.1.1 Επάνδρωση πλοίου

Ένας από τους βασικούς λόγους που κάνει ανταγωνιστικές τις αναλυθείσες σημαίες και ωθούν τους πλοιοκτήτες να τις χρησιμοποιήσουν είναι η δυνατότητα που δίνεται για τη χρησιμοποίηση αλλοδαπών πληρωμάτων . Οι δαπάνες στελέχωσης μπορούν να μειωθούν με την απασχόληση των πληρωμάτων από χώρες όπου τα κόστη πληρωμάτων είναι σαφώς μικρότερα . Η διάφορα στο κόστος πληρωμάτων μεταξύ ενός παραδοσιακού καταχωρημένου πλοίου και ενός ανοιχτού καταχωρημένου πλοίου είναι μικρής αλλά ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα στην αγορά της ναυτιλίας . Στις ρυθμιζόμενες σημαίες δεν υπάρχει η δυνατότητα χρησιμοποίησης μεγάλου ποσοστού αλλοδαπών πληρωμάτων με αποτέλεσμα να είναι μεγάλο το κόστος της επάνδρωσης ενός πλοίου κάτω από αυτή τη σημαία . Τα χαμηλόμισθα πληρώματα , συνήθως από την Άπω Ανατολή , έχουν μεγάλη επίδραση στον αριθμό των ικανών ναυτικών από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά έθνη και ειδικά εκείνων στην Ευρώπη . Τα τελευταία χρόνια το φαινόμενο της φυγής από τα εθνικά νηολόγια έχει διαδοθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε οι εθνικοί στόλοι να έχουν μειωθεί εντυπωσιακά .

6.1.2 Κανόνες ασφαλείας

Σημαντικό ρόλο στην σημαντική πτώση του κόστους παίζουν και οι διαφορετικοί κανόνες ασφαλείας που προβλέπονται από τα Flag States. Στις σημαίες ευκολίας τα επίπεδα ασφαλείας που απαιτούνται δεν είναι αυστηρά, ενώ δεν προβλέπεται ούτε η τήρηση όλων των διεθνών κανονισμών. Επομένως , το κάθε πλοίο δεν χρειάζεται να δαπανήσει μεγάλο χρηματικό πόσο για να εγκαταστήσει στο

πλοίο την τελειότερη τεχνολογία ώστε να είναι σύμφωνο με τις διατάξεις των διεθνών κανονισμών .

6.1.3 Γραφειοκρατία

Η δυνατότητα εγγραφής σε μια σημαία ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου είναι πολύ εύκολη και καθόλου χρονοβόρα. Η εγγραφή του πλοίου γίνεται συνήθως στο προξενείο της χώρας που εδρεύει στο έδαφος του κράτους νηολόγησης. Η μεταφορά του πλοίου από το ανοιχτό νηολόγιο γίνεται ελεύθερα κατά την επιλογή του πλοιοκτήτη χωρίς περιορισμούς . Κάτι τέτοιο δεν ίσχυε στα κράτη με ρυθμιζόμενες σημαίες ευκαιρίας όπου υπάρχει μεγάλη γραφειοκρατία , γεγονός που απαιτεί χρόνο⁷⁶. << Πρώτος ο Ωνάσης επανέφερε στην Ελληνική Εφοπλιστική πρακτική τη διέξοδο της ξένης σημαίας , για να αποφύγει τα εμπόδια της εγχώριας γραφειοκρατίας⁷⁷ . Όταν του ζητήθηκε το 1938 να συμπληρώσει την ελλιπή σύνθεση έμπορου πλοίου σε λιμάνι του Κόντινεντ με Έλληνα μάγειρα , προτίμησε να υποστεί τη σημαία , παρά να υποστεί ζημία από την αναμονή ναυτικού από την Ελλάδα >> . Για τον Ε. Μπάτη αυτή η πρακτική βοήθησε τους Έλληνες εφοπλιστές να αναπτυχθούν υπερπηδώντας με τον τρόπο αυτό τα εμπόδια , ή τις πιέσεις, που έβαζε το ελληνικό κράτος .

6.1.4 Βοηθητικές υπηρεσίες

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που έχει συχνά διακυμάνσεις και ότι τα πλοία είναι πολύ ακριβά και τα έσοδα σε πολλές περιπτώσεις δεν επαρκούν για να καλύψουν τα καθημερινά έξοδα , μπορεί κανείς να δικαιολογήσει⁷⁸ την προσφυγή των πλοιοκτητών στις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου.

Αρκετές είναι οι χώρες με ανοιχτά νηολόγια που προσφέρουν πολύ καλή υποδομή ναυτλιακών υπηρεσιών και καλά δίκτυα επικοινωνίας καθώς και

⁷⁶ Cit : Αλεξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Η διοίκηση της διαχείρισης & της παραγωγής στις ναυτλιακές επιχειρήσεις , εκδόσεις Σταμούλη , 2001

⁷⁷ Όπως γράφει ο Ε. Μπάτης στα " Πορτραίτα σε μπλε φόντο " .

⁷⁸ Όπως γράφει ο Ε. Μπάτης στα " Πορτραίτα σε μπλε φόντο " .

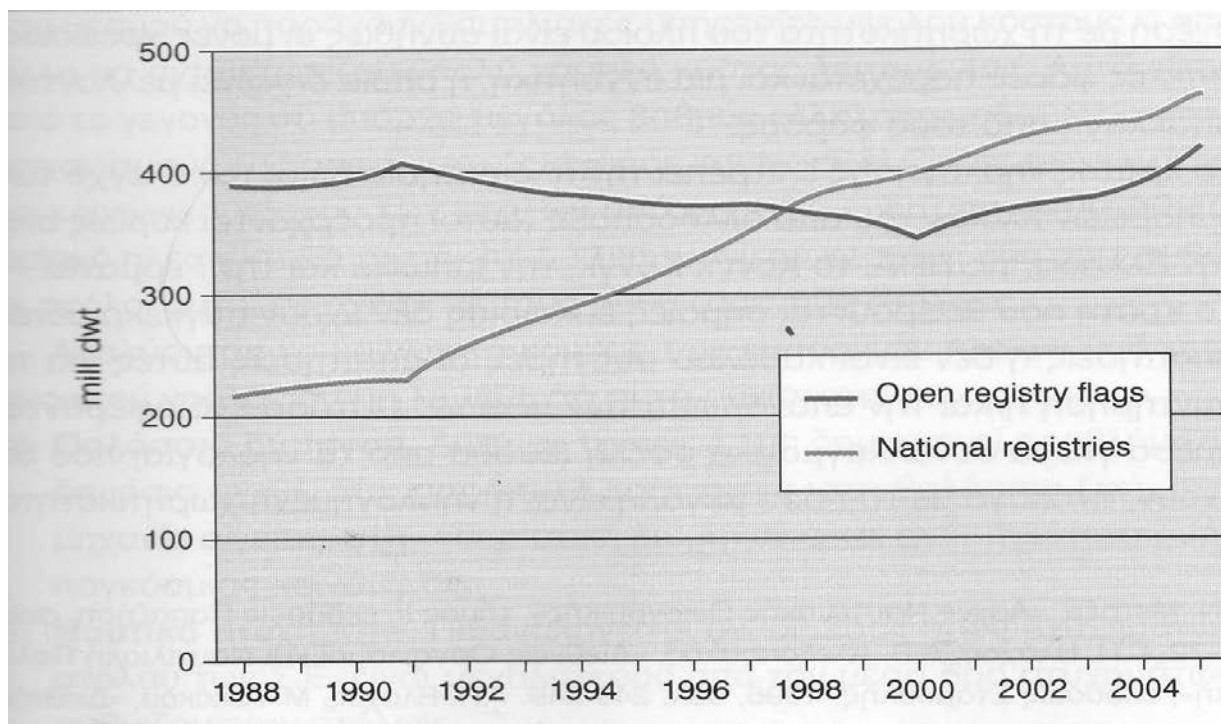
αποτελεσματικές βοηθητικές υπηρεσίες όπως είναι οι νομικές παροχές , τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η γρήγορη και άμεση διπλωματική προστασία . Επιπλέον⁷⁹ το κεφάλαιο της εταιρίας που μπορεί να μην έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο αντιπροσωπεύεται από μετόχους . Οι διευθυντές και οι αξιωματικοί θα είναι υποψήφιοι, χωρίς λόγο στη λειτουργία της εταιρείας η στην λειτουργία του πλοίου . Επομένως η εξακρίβωση του πραγματικού πλοιοκτήτη είναι ουσιαστικά αδύνατη καθώς αυτός μπορεί να «κρύβεται» σε ένα σύνολο νομικών προσώπων . Αυτή η τακτική είναι εξαιρετικά ευεργετική για τον πλοιοκτήτη και είναι ένα πλεονέκτημα που προσφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου που τις κάνουν ανταγωνιστικές σε σχέση με τις ρυθμιζόμενες σημαίες .

6.2 Σύγχρονες εξελίξεις

Πολλοί είναι οι ναυτιλιακοί παράγοντες που τονίζουν ότι η λήψη μέτρων για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ρυθμιζόμενων σημαιών είναι επιβεβλημένη . Τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τη μαζική φυγή των πλοιοκτητών προς τις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου και προσπαθούν να θεσπίσουν μέτρα με κύριο στόχο τη μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων . Οι εφοπλιστικές ενώσεις πιέζουν για την απελευθέρωση της σύνθεσης κυρίως στο κατώτερο πλήρωμα. Αυτό υποστήριζαν ότι θα τους έδινε την δυνατότητα να μειώσουν το υψηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων .

⁷⁹ Ελ Γεωργαντόπουλος , “ Ναυτιλιακή και Οικονομική Πολιτική, τόμος 2”, Αθήνα 1984.

Η χωρητικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου χωρισμένη σε χωρητικότητα πλοίων εθνικών νηολογίων και πλοίων των 10 μεγαλύτερων ανοικτών νηολογίων κατά τα έτη 1988-2005



6.2 .1 Μέτρα αντιμετώπισης του «flagging out»

Για την αντιμετώπιση της αυξανόμενης φυγής των πλοίων από τα εθνικά νηολόγια προτείνονται τα ακόλουθα μέτρα⁸⁰:

- Καθιέρωση ενός εύκαμπτου, ελκυστικού και σταθερού φορολογικού συστήματος.
- Μείωση του φόρου εισοδήματος των ναυτικών και μερική κάλυψη των ασφαλιστικών εισφορών προς τα δημόσια ταμεία.
- Εύκαμπτες δυνατότητες επάνδρωσης των πλοίων σε σχέση με την εθνικότητα των Πληρωμάτων.
- Αυξανόμενη έμφαση στην δημιουργία νέων στελεχών και στην σωστή κατάρτισή τους.
- Κανόνες επάνδρωσης βασισμένους στην πολιτική ασφάλειας και όχι στην απασχόληση.

⁸⁰ West T.(2002) , “Outflagging and Second Ships Register: Their Impact on Manning and Employment “Λουξεμβούργο, Εκδόσεις European Parliament.

Εδώ μπορούμε ν' αναφέρουμε επιγραμματικά τα μέτρα που έλαβαν διάφορα κράτη με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας τους :

→ άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία).

→ ενισχύσεις για την απόκτηση κεφαλαιουχικών αγαθών που συνδέονται με την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών.

→ επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολο τους (Δανία, Φιλανδία) ή στο μισό (Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο).

→ πλήρης φοροαπαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών (Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο) ή η πολύ χαμηλή φορολογία τους (Φιλανδία, Ισπανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Ιταλία)

→ οι αυξημένες αποσβέσεις και οι μειωμένοι συντελεστές φορολογίας ποντοπόρων πλοίων (Γερμανία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Ιταλία)

→ η κρατική επιχορήγηση και η κάλυψη του 50% του κόστους επαναπατρισμού του πληρώματος (Φιλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο)

→ οι κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος (Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Ολλανδία, Πορτογαλία)

→ η σύσταση διεθνών ή παράλληλων νηολογίων (Νορβηγία, Ιταλία, Δανία, Γερμανία, Γαλλία, Πορτογαλία, Φιλανδία)

6.3 ITF

Η ITF προκειμένου να περιορίσει αυτό το φαινόμενο της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών που προέρχονται από αναπτυσσόμενες ή τριτοκοσμικές χώρες έχει θεσπίσει μια κλίμακα μισθών που ορίζει τα κατώτερα όρια μισθών για τους εργαζόμενους στα πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας, ενώ προβαίνει και σε αιφνιδιαστικούς ελέγχους πάνω στα εμπορικά πλοία και επιβάλλει κυρώσεις προκειμένου να ικανοποιηθούν οι δίκαιες απαιτήσεις των ναυτικών.

Η ITF δίνει αγώνα για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας πάνω στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου . Η ITF έχει εστιάσει στην αντιμετώπιση των οικονομικών και περιβαντολογικών επιδράσεων από της χρησιμοποίηση των παραπάνω σημαιών⁸¹.

Ο περιορισμός του συστήματος των σημαίων ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου και η δημιουργία ενός κατάλληλου πλαισίου της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ο σκοπός της καμπάνιας της ITF . Στην ετήσια έκθεση του ITF τα γεγονότα και οι αριθμοί σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων και άλλους τόμους αποδεικνύουν ότι η εκστρατεία της ITF είναι επιτυχής . Η βιομηχανική εκστρατεία εξακολουθεί να είναι ένα ουσιαστικό συστατικό της πάλης ενάντια στις παραπάνω σημαίες και των υποβαθμισμένων σκαφών , έτσι ώστε οι ναυτικοί να προστατεύονται από την εκμετάλλευση των πλοιοκτητών . Ένας βασικός στόχος της εκστρατείας είναι η διάβρωση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που έχουν τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτές σε σχέση με τα πλοία που ανήκουν σε παραδοσιακές σημαίες.

Επιπλέον , είναι σημαντική η δημιουργία του International Bargain Forum ως το μοναδικό φόρουμ για τις διαπραγματεύσεις μεταξύ ITF και των πλοιοκτητών όσον αφορά στις αμοιβές και στους όρους για τα πληρώματα των σκαφών των σημαίων ευκαιρίας⁸².

Πολλά βήματα έχουν αρχίσει να γίνονται από τις σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου για την βελτίωση της ασφάλειας, συνήθως δε αφορούν μεγέθη tonnage του ήμισυ του παγκόσμιου στόλου . Πολλά καινούρια πλοία λειτουργούν κάτω από αυτές τις σημαίες και ένα αριθμός νηολόγιων έχουν πάρει μέτρα για να εξαιρέσουν την πολύ παλιά χωρητικότητα . Για παράδειγμα , η Λιβερία ορίζει κατηγορηματικώς ότι τα πλοία που θέλουν να εγγράφουν στο νηολόγιο της δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 20 χρόνια , εκτός ορισμένων εξαιρέσεων που μπορούν τα πλοία να συνεχίζουν να είναι κάτω από την σημαία της ακόμα και αν έχουν ξεπεράσει το όριο των 20 χρόνων . Επί πλέον, ενώ παλιότερα και ο Παναμάς δεχόταν την

⁸¹ " Campaign against flags of convenience and substandard shipping" 2004.

⁸² SHIPPING LAW NOTES, 2007, Βρυξέλλες

νηολόγηση των πλοίων ανεξαρτήτου ηλικίας , τώρα πλέον αν και συνεχίζει και τα δέχεται , πλέον τα περνάει από ειδική επιθεώρηση προκειμένου να εγγράφουν .

Πλέον οι σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολόγιου συμβάλλουν στις συνθήκες ασφάλειας και προσπαθούν να εξασφαλίσουν μεγαλύτερη συμμόρφωση με τους κανόνες που επικρατούν στις θαλάσσιες μεταφορές .

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κεφάλαιο 7.

Διαπιστώσεις και Συμπεράσματα .

Οι σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου παίζουν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία και χρησιμοποιούνται κατά πλεοψηφία. Αυτό γίνεται γιατί τα «προσόντα» των πλοίων για εγγραφή είναι ελάχιστα και σχεδόν όλα τα πλοία μπορούν να εγγραφούν . Οι απαιτήσεις για safety , για το περιβάλλον και για τη στελέχωση των πλοίων , θεωρούνται λίγες και προσφέρονται προφανώς και φορολογικά πλεονεκτήματα . Με την χρησιμοποίηση αυτών των σημαιών υπάρχει ταχύτητα στην νηολόγηση του πλοίου και χαμηλό κόστος νηολόγησης όπως επίσης ταχύτητα και χαμηλό κόστος στη σύσταση μιας ναυτιλιακής εταιρείας .

Παράλληλα δίνεται η δυνατότητα για χρησιμοποίηση χαμηλόμισθων αλλοδαπών ναυτικών , γεγονός που δίνει την δυνατότητα στους πλοιοκτήτες αλλά και στις χώρες τους για εισροή ξένου συναλλάγματος , αύξηση του στόλου τους στη σημαία , απασχόληση εθνικών πληρωμάτων και εκπαίδευση εθνικών ναυτικών . Οι κυβερνήσεις αυτές επιτυγχάνουν όλα τα παραπάνω με χαμηλού πόρους , γεγονός που τους βοηθάει στην μείωση των εξόδων τους , στη μείωση του λειτουργικού κόστους του κάθε πλοίου και στη συμπίεση του μεταφορικού κόστους .

Η επιλογή από τον πλοιοκτήτη της σημαίας που ένα πλοίο του θα φέρει , δεν είναι μια απόφαση που πρέπει να ληφθεί από τον πατριωτισμό ή από το συναίσθημα , αλλά πρέπει να γίνει με κριτήρια καθαρά οικονομικά . Βέβαια η προσφυγή των πλοίων στις σημαίες ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου δεν είναι πάντοτε και αποκλειστικά λόγω του χαμηλότερου κόστους λειτουργίας , αλλά γίνεται και για

άλλες αιτίες , όπως είναι η δυνατότητα εφαρμογής λ.χ. προηγμένων τεχνικών χρηματοδότησης . Η χρησιμοποίηση τους δίνει τη δυνατότητα για λιγότερη γραφειοκρατία , μεγαλύτερη ευελιξία στην εφαρμογή των νόμων και οι σημαίες αυτές είναι προτιμώμενες από τις χρηματοδοτικές τράπεζες , ειδικότερα για πλοία νεοαυπηγημένα .

Οι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν τις σημαίες ευκαιρίας η ανοιχτού νηολογίου προκειμένου να αντεπεξέλθουν στην παγκόσμια αγορά και να γίνουν αναγωνιστικότεροι. Αυτό γίνεται και με τη μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και με λιγότερη συμμόρφωση στους κανόνες ασφάλειας και αυτός είναι ένας λόγος που έχουν κατηγορηθεί για την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων , τα οποία έχουν προκαλέσει ανεπανόρθωτες φυσικές καταστροφές , απώλεια ανθρώπινης ζωής , αλλά και καταστροφή περιουσιών και επενδύσεων .

Το σύγχρονο φαινόμενο της δημιουργίας ανοιχτων νηολογίων και σημαιών ευκαιρίας είχε σαν αιτία την τη δυνατότητα ναύλωσης πλοίων γυμνών κάτω απο εθνικές σημαίες (περίπτωση Ιταλίας/ διπλή νηολόγηση) και προσφορά απο το εθνικό παράλληλο νηολόγιο των πλεονεκτημάτων των παραδοσιακών σημαιών ευκαιρίας , με τη διατήρηση όμως δεσμού μεταξύ του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και της εθνικής σημαίας . Πολλά επίσης νέα διεθνή νηολόγια είχαν σαν στόχο την ανακοπή της φυγής των πλοίων απο τα παραδοσιακά ναυτιλιακά νηολόγια , διότι επέτρεψαν στους εθνικούς πλοιοκτήτες να εργάζονται σε ένα περιβάλλον χαμηλού κοστους και ταυτόχρονα να διατηρούν το κύρος της εθνικής σημαίας (όπως στην περίπτωση της Νορβηγίας και της Πορτογαλλίας)

Οι σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου έχουν κατηγορηθεί για την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα αρκετά ναυτικά ατυχήματα που έχουν δημιουργηθεί από πλοία που βρίσκονται κάτω από τις συγκεκριμένες σημαίες . Μέχρι σήμερα ο θεσμός των σημαίων ανοιχτού νηολογίου φαίνεται να έχει επιφέρει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος από αυτό που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στολών , δηλαδή οι εμπορικοί στόλοι των χωρών εκείνων που υπακούν σε συγκεκριμένη εθνική νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς . Με βάση τα παραπάνω θα μπορούσαμε να αναρωτηθούμε πως είναι δυνατόν οι χρήστες του θεσμού να παράγουν ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλού κόστους και από την άλλη να αντιμετωπίζουν πολύ χαμηλό κόστος λειτουργίας .

Τα τελευταία χρόνια υπόκεινται σε όλο και μεγαλύτερο έλεγχο , αξιαιτίας των καταστροφικών ατυχημάτων που έχουν σημειωθεί , τα οποία έχουν προκαλέσει ανεπανόρθωτες φυσικές καταστροφές , απώλεια ανθρώπινης ζωής αλλά και καταστροφή περιουσιών και επενδύσεων . Αυτή είναι και η αφορμή που οι παραπάνω σημαίες έχουν αποτελέσει τον στόχο των επικρίσεων των κυβερνήσεων και της ITF .

Τελευταία έχει γίνει προσπάθεια από τα κράτη που ανήκουν σε κάποια σημαία ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου για την ποιοτική αναβάθμιση του στόλου τους , με σκοπό να γίνουν ανταγωνιστικότερα μεταξύ τους αλλά και λόγω ότι πρέπει να συμμορφωθούν με βάση κάποιους κανονισμούς , κυρίως ασφάλειας .

Τα τελευταία έτη , ιδιαίτερα μέσω των διεθνών οργανισμών , έχουν θεσπιστεί κοινά αποδεχτά πρότυπα ασφάλειας και έχουν υιοθετηθεί από τις περισσότερες χώρες του ανεπτυγμένου ή του υπό ανάπτυξη ανάπτυξη κόσμου. Στην

περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης , η οποία επιδιώκει την υψηλή ποιότητα και ασφάλεια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις , παρατηρείται ότι ήδη από το έτος 1992 , έχει προχωρήσει στην υιοθέτηση μέτρων , προκειμένου για την ασφάλεια στην θαλάσσια μεταφορά .

Ταυτόχρονα , ηλεκτρονικά κέντρα ελέγχου ιδρύονται και συνδέονται μεταξύ τους με στόχο τον εντοπισμό των υποβαθμισμένων πλοίων και των εταιρειών τους . Ήδη το MOU των Παρισίων χρησιμοποιεί ηλεκτρονική τράπεζα πληροφοριών (SIRENAC-E) , ενώ συζητείται η σύνδεσή της με άλλες τράπεζες ναυτιλιακών πληροφοριών καθώς και οι προϋποθέσεις και οι όροι που θα παρέχονται σχετικές πληροφορίες σε τρίτους (νηογνώμονες, ITF , ναυλωτές κ.λπ.). Παράλληλα η αμερικανική ακτοφυλακή άρχισε να δημοσιεύει ονόματα εταιρειών των οποίων τα πλοία ευρέθηκαν κατά τους σχετικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις με ελλείψεις .

Το φαινόμενο των σημαιών ευκαιρίας και ανοιχτών νηολόγιων θα συνεχίσει να υπάρχει εφόσον υπάρχουν πολλοί που τις υποστηρίζουν και τις χρησιμοποιούν , για οικονομικούς και άλλους λόγους , και ιδιαίτερα τώρα που πραγματοποιείται σιγά η ποιοτική αναβάθμισή τους .

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

A) ΒΙΒΛΙΑ (Ελληνικά) :

1. Τζελίνα Χαρλαύτη: «Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας». Εκδόσεις Νεφέλη , 1997
2. Σαμπράκος Ε., «Ο τομέας των μεταφορών και ο ρόλος του κράτους», Οικονομική Ενημέρωση, Έκδοση Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα 1998
3. Α.Μ. Γουλιέλμος «Η διοίκηση της διαχείρισης & της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις» Εκδόσεις Σταμούλη 2001
4. Γ.Βλάχος, «Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης» Τόμος Α, Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 12/1999
5. Γ.Π. Βλάχος «Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική» Εκδόσεις Σταμούλης, 2000
6. Σαμπράκος Ε., «Ο τομέας των μεταφορών & οι συνδιασμένες εμπορευματικές μεταφορές», Ειδική Εκδοτική, Πειραιάς 2002
7. Σωτήρης Θεοδωρόπουλος, «Η Ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Εκδόσεις Σταμούλης, 1998
8. Τότσης Ν. – Τότσης Ι., Τότσης Χ. και συνεργατών, «Ναυτιλιακή Εγκυκλοπαίδεια», Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα 1980.
9. Μυλωνόπουλος Δ., «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σταμούλης
10. Β.Ν. Μεταξά, «Η οικονομική των Σημαίων Ευκολίας», Αθήνα 1985, Εκδόσεις Παπαζήση
11. Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (2004/C 13/03)
12. Γ. Μήλιος- Η. Ιωακείμογλου «Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο (Η θέση και ο ρόλος του στη διεθνή και την ελληνική οικονομία)», 1989
13. Η ελληνική σημαία και οι λόγοι επιλογής της από τον Έλληνα πλοιοκτήτη», Δελτίο της Ναυτιλίας, 1998
14. Γ. Π. Βλάχος , “ Σημειώσεις Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής ” , Πειραιάς 1999
- 15, Β. Ν . Μεταξάς, “ Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας ” , Τόμος 11, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992
- 16 . Ελ. Γεωργαντόπουλος , “ Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική ΙΙ ” , Αθήνα 1984

17. Γ . Π . Βλάχος , Μ. Λεκακου , “Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ” , Σημειώσεις , 1998
18. Γ.Π Βλάχος , διεθνής ναυτιλιακή πολιτική , εκδόσεις σταμουλη, Αθήνα 2007
- 19 . Γ.Π. Βλάχος , Τα οικονομικά της Μη – Συμμόρφωσης και ο ρόλος του Κράτους της Σημαίας , 2^ο Διεθνές Συνέδριο

B) Βιβλία (ΞΕΝΑ)

- 1) N.P. Ready , “Ship Registration”. Lloyd’s of London PressLtd , Second Edition , 1994
- 2)Martin Stopford , “ Maritime Economics “ , Unwin Hyman London , Second Edition, 1990
- 3) Prof . R.S Doganis, Dr. B. N. Metaxas “ The impact of flags of convenience “ , Polytechnic of Central London , September 1976
- 4) B.N. Metaxas , “ The economics of Tramp shipping “
- 5) Patrick M. Alderton , “ Sea transport , operation and economics “
- 6) Stanley G. Sturmgly , “ The open registry controversy and the development issue “ , 1983
- 7) John Spruyt , “ Ship management “ , 1994

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ-ΕΠΙΣΤΗΜΟΜΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ

- Έρευνα : «Φάκελος ανταγωνιστικότητα» , Ναυτικά Χρονικά , Φεβρουάριος 2004
- “ Το μεγάλο δίλλημα των πλοιοκτητών ” Καθημερινή , 28/01/2007
- COM (96) 81 τελικό , “Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική ” , Βρυξέλλες 1996

ΞΕΝΑ

- LSM International Ship Registers Directory , 2002
- Ready, N.P, Ship Registration , (1994) , Lloyd’s of London Press Ltd , Second Edition

- Stophord M. (1990), “Maritime Economics “ , Second Impression, London , Unwin Hyman
- West T.(2002) , “Outflagging and Second Ships Register: Their Impact on Manning and Employment “ Λουξεμβούργο, Εκδόσεις European Parliament
- SHIPPING LAW NOTES, 2007

Γ) ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ :

- . www.nee.gr
- . <http://egov.yen.gr>
- . www.naftemporiki.gr/news/static
- . www.economics.gr
- . www.parismou.org
- . www.naftichronika.gr
- . www.pno.gr
- . www.itfglobal.org
- . www.epsilon.gr
- . www.kathimerini.gr
- . www.nautilia.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Paris Memorandum

Το μνημόνιο κατανόησης για τον έλεγχο των πλοίων από τα παραλιμενία κράτη είναι μια συμφωνία (26/1/82) μεταξύ δεκατεσσάρων Ευρωπαϊκών Εθνών , τα οποία εκχώρησαν τις δικαιοδοσίες έλεγχου του παραλίμιου κράτους σε ναυτιλιακά αρχές , προκειμένου οι τελευταίες να ελέγχουν τα πιστοποιητικά των πλοίων και του εξοπλισμού τους , τα λειτουργικά επίπεδα του πλοίου , τις διαδικασίες πάνω στο πλοίο , την επαγγελματικότητα των μελών του πληρώματος , την ασφάλεια και καθαριότητα των πλοίων και να έχουν το δικαίωμα να " κρατούν " το πλοίο ή τα πλοία που δεν έχουν τα καθορισμένα επίπεδα .

A) Η διεθνοποίηση του Μνημονίου

Τα δεκαπέντε κράτη τα οποία σήμερα μετέχουν στο Μνημόνιο είναι : Βέλγιο , Δανία , Φινλανδία , Γαλλία , Γερμανία , Ιρλανδία , Ιταλία , Ολλανδία , Νορβηγία , Πολωνία , Πορτογαλία, Ισπανία , Σουηδία , Ηνωμένο Βασίλειο και Ελλάδα . Έχει προστεθεί δηλαδή η Πολωνία στα αρχικά δεκατέσσερα κράτη και ο Καναδάς εκλέχτηκε πλήρες μέλος – αν και δεν είναι Ευρωπαϊκό κράτος .Ο Καναδάς όμως εξυπηρετεί το Μνημόνιο , διότι διευκολύνει την επέκταση του στην άλλη ακτή του Ατλαντικού και τη συνεργασία των διάφορων συστημάτων έλεγχου από τα παραλιμνία κράτη .Και αυτό είναι μια ευτυχής συγκυρία , διότι και η χώρα μας αντιτίθεται στις λεγόμενες περιφερειακές λύσεις .

Βέβαια το Μνημόνιο έχει αποδεχθεί και νέα μέλη με τη μεταβατική ιδιότητα των <<Συνεργαζόμενων Αρχών >>, όπως αυτά της Κροατίας (Νοέμβριος 1992) και της Ιαπωνίας (Νοέμβριος 1992) . Με βάση την πιο πάνω αρχή της διεθνοποίησης του Μνημονίου η τάση είναι να επεκταθεί σε όλο τον κόσμο με την προϋπόθεση ότι βελτιώνονται : η ασφάλεια των πλοίων , οι συνθήκες εργασίας και διαμονής των πληρωμάτων στα πλοία και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος .Η επιλογή των χωρών για μέλη του Μνημονίου στο μέλλον θα γίνεται έτσι ώστε να είναι σε θέση τα μέλη να παρέχουν υποστήριξη αλλά και να έχουν τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται στα κατάλληλα επίπεδα σαν πλοιοκτήτριες χώρες, δηλαδή χώρες της σημαίας αλλά και σαν παραλιμένα κράτη που πραγματοποιούν ελέγχους .

Ιδιαίτερα , ο αριθμός των συνεργαζόμενων κρατών θα αυξηθεί στο μέλλον .Ηδη το Μνημόνιο έχει αναπτύξει συνεργασίες όχι μόνο με άλλα κράτη , αλλά και με άλλους διεθνείς οργανισμούς , όπως :

1. Με τον ΙΜΟ για τη σύναψη περιφερειακών συμφωνιών και το συντονισμό των διάφορων ναυτιλιακών πληροφοριακών συστημάτων
2. Το Μνημόνιο συντέλεσε και στη σύναψη της λατινοαμερικάνικης Συμφωνία (Viva del Mar)
3. Τέθηκε σε εφαρμογή το σχέδιο Ασίας του Ειρηνικού(Μνημόνιο του Τόκιο)
4. Έγινε πρόοδος στη δημιουργία μνημονίου της περιοχής της Καραϊβικής
5. Συνεχίστηκε η συνεργασία με το ΙΛΟ .

Β) Η διαφάνεια στα Υποβαθμισμένα Πλοία

Η Επιτροπή του Μνημονίου (εκτελεστικό του όργανο) πρόσφατα αποφάσισε να δημοσιεύσει , σε περιοδική βάση , λεπτομερή πληροφόρηση για τα πλοία που

κρατήθηκαν στην περιοχή του Μνημονίου . Μέχρι το Σεπτέμβρη του 1994 μια μόνο τέτοια έκδοση προωθήθηκε στον εξειδικευμένο Τύπο και στους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς , όπως οι ασφαλιστές των πλοίων (marine underwriters)

Στο μέλλον οι εκδόσεις θα γίνονται τέσσερις φορές το χρόνο και θα περιέχουν κατάλογο των πλοίων που <<κρατήθηκαν>> στην περιοχή του Μνημονίου στη διάρκεια των τελευταίων τριών μηνών , και τα οποία έχουν ιστορικό για περισσότερες από μια κράτηση τους τελευταίους 24 μήνες .Είναι φανερό η πρόθεση του μνημονίου να αποφεύγει το χαρακτηρισμό κάποιου πλοίου σαν υποβαθμισμένου από ευκαιριακές στατιστικές .

Ο σκοπός των δημοσίευσης των << κρατήσεων >> είναι η ενημέρωση της Βιομηχανίας της ναυτιλίας σχετικά με την ταυτότητα εκείνων των πλοίων τα οποία από υπότροπη έχουν βρεθεί σε υποβαθμισμένη κατάσταση , με την κρίσιμη υπόθεση ότι αυτό το γεγονός είναι μια πιθανή ένδειξη για το βαθμό συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή επίπεδα ασφαλείας .

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1) Διεθνής ναυτιλιακή Ομοσπονδία (International Shipping Federation)

Ιδρύθηκε το 1909 με έδρα το Λονδίνο . Έχει για μέλη της ενώσεις των πλοιοκτητών .Ασχολείται κυρίως με θέματα των πλοιοκτητών , που αφορούν στα εργασιακά και κοινωνικά ζητήματα του προσωπικού των γραφείων και των πληρωμάτων πάνω στα πλοία .

Σκοπός της ISF είναι να προστατεύει τα συμφέροντα των ενώσεων πλοιοκτητών που είναι μέλη της .Για παράδειγμα , προασπίζεται τα συμφέροντα των μελών της έναντι απεργών που προκύπτουν από λιμενεργάτες και ναυτικούς .Επίσης , ασχολείται με τη μισθολογική πολιτική , τις εργασιακές συνθήκες των αξιωματικών και του κατώτερου πληρώματος για κάθε χώρα , με τις σχέσεις εργοδοτών-πλοιοκτητών , με τα σωματεία , τη ναυτιλιακή εκπαίδευση και τις πρακτικές ασφαλούς εργασίας , την καλύτερη οργάνωση των πληρωμάτων, την οργάνωση των ναυτιλιακών γραφείων .

2) Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών(international Maritime Industries Forum-IMIF)

Ο IMF έχει έδρα το Λονδίνο. Ιδρύθηκε το 1975, απαριθμεί 40 μέλη από 14 χώρες και σκοπό έχει να διατηρήσει ένα υγιές εμπορικό και οικονομικό καθεστώς σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας και ιδιαίτερα σε σχέση με το πρόβλημα της υπερχωρητικότητας των πλοίων .

Η πολιτική που είχε αποφασιστεί για την υπερπροσφορά χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων αφορούσε :

- A) μια συγκεκριμένη πολιτική διάλυσης πλοίων
- B) την ανάπτυξη χωρών διάλυσης πλοίων

Γ) την ανάγκη για υψηλότερη διεθνή ασφάλεια και λειτουργικά πρότυπα και την εξάλειψη των ελλειπών συντηρημένων πλοίων μέσω του λιμενικού κρατικού έλεγχου καθώς και με άλλους τρόπους

3) Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλία (International Maritime Organization, IMO)

Ο IMO είναι ο οργανισμός των Ηνωμένων εθνών που εξετάζει τα ναυτιλιακά ζητήματα δίνοντας έμφαση στην ασφάλεια, την προστασία και την πρόληψη της ρύπανσης.

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

4) Σύμβαση του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας (UN Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)

Η UNCLOS θεωρείται προσωρινό σώμα κάτω από την δικαιοδοσία της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ, και της οποίας η κύρια ενασχόληση είναι η κατανομή των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των παράκτιων κρατών και όχι τεχνικής φύσης ζητήματα του θαλάσσιου χώρου. Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δίνει μεγάλη σημασία κυρίως στην ρύπανση από τα πλοία, αντίθετα με τον IMO που έχει ως αντικείμενο του όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι αντίπαλοι των ανοιχτών νηολογίων υποστηρίζουν ότι υπό μια έννοια πρέπει να υπάρχουν εθνικά νηολόγια και πρέπει να είναι ανοιχτά μόνο στους πολίτες εκείνου

του κράτους ⁸³. Υιοθετήθηκε από την Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ στις 10 Δεκεμβρίου 1982 .

5) Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development , UNCTAD)

Η πρώτη διάσκεψη εμπορίου και ανάπτυξης του ΟΗΕ συνήλθε στην Γενεύη το 1964 και δημιούργησε την UNCTAD. Από τα πρώτα στάδια της ίδρυσης της , η οργάνωση προσπάθησε να εκπονήσει ένα σχέδιο κώδικα .

Ως πρωταρχική στόχοι του κώδικα θεωρήθηκαν , μεταξύ άλλων , οι μέθοδοι διευκόλυνσης στο συνεχώς αυξανόμενο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο , η ορθολογική ανάπτυξη του συστήματος των liner services για να καλυφθούν οι ανάγκες του τομέα, η εξασφάλιση της ισορροπίας ανάμεσα στα συμφέροντα των suppliers και των users και η αρχή ότι η πρακτική των conferences δεν υιοθετεί διακρίσεις ενάντια στους πλοιοκτήτες , φορτωτές ή και το εμπόριο άλλων κρατών .

6) Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (International Transport Federation, ITF)

Η διεθνής Ομοσπονδία εργατών μεταφορών είναι μια ομοσπονδία σωματείων για τους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών .Ιδρύθηκε το 1896 στην Ευρώπη από ναυτεργατικά και λιμενεργατικά σωματεία .

Στο Τόκιο στις 3 Δεκεμβρίου 1999 υπογράφηκαν ένα σύνολο 118 συμφωνιών , οι οποίες ευνοούσαν πάνω από 2000 ναυτικούς , που τώρα μπορούν να προσβλέπουν σε αξιοπρεπέστερους μισθούς και καλύτερες συνθήκες εργασίας .Ο ITF έχει προβεί σε πολλούς έλεγχοι πάνω στα εμπορικά πλοία .Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται από ειδικούς επιθεωρητές του ITF , Αυτοί είναι οι ανώτεροι υπάλληλοι των εθνικών σωματείων ναυτεργατών ή λιμενεργατών .

7) Baltic International Maritime Conference (BIMCO)

⁸³ ref : “ The Genuine Link ” ,International Transport Workers’s Federation, 2006. Available at www.itf.org.uk

Ο συγκεκριμένος Διεθνής Οργανισμός συμβάλλει στην καταπολέμηση της πειρατείας μέσω της γνωστοποίησης και πληροφόρησης των ενδιαφερόμενων μερών .Γι αυτό το σκοπό ο BIMCO βρίσκεται σε στενή συνεργασία με τους προαναφερθέντες Διεθνείς Οργανισμούς .

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

Η Δ.Ο.Ε είναι αυτόνομη , διακυβερνητική οργάνωση , που δημιουργήθηκε από τη Συνθήκη των Βερσαλλιών το 1919 παράλληλα με την κοινωνία των Εθνών και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση , η οποία συνδέθηκε με τον ΟΗΕ το 1946. Είναι οργάνωση που αποσκοπεί να συμβάλλει στην καθιέρωση στις διάφορες χώρες ευνοϊκών όρων εργασίας , περιορίζοντας τις καταχρήσεις ενός απεριόριστα φιλελεύθερου συστήματος , ρυθμίζοντας την διάρκεια των όρων εργασίας και προστατεύοντας με κάθε μέσο τον εργαζόμενο .

Σήμερα ισχύει το καταστατικό της ILO , όπως αυτό αναθεωρήθηκε κατά την 27^η Σύνοδο της Γενικής Διάσκεψης τον Οκτώβριο του 1945.Τα κράτη-μέλη της είναι 150, μεταξύ των οποίων είναι και η Ελλάδα .

9) International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) – Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα

Είναι η σπουδαιότερη από όλες τις συμβάσεις που έχουν ως θέμα την ναυτιλιακή ασφάλεια . Υιοθετήθηκε από το διεθνές Συνέδριο για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα την 1^η Νοέμβριου του 1974.

*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Το φαινόμενο των Πλοίων Υποβαθμισμένης Ασφάλειας

Ένα από τα σημαντικά προβλήματα που προκύπτουν από τον θεσμό των σημαίων ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου είναι το φαινόμενο⁸⁴ των πλοίων υποβαθμισμένης ασφάλειας (Sub-Standard Vessels) . Πολλοί πλοιοκτήτες λειτουργούν τα πλοία τους κάτω από τις παραπάνω σημαίες και όχι κάτω από τις εθνικές τους σημαίες γεγονός που έχει σαν συνέπεια τη μη συμμόρφωση προς τις υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας⁸⁵.

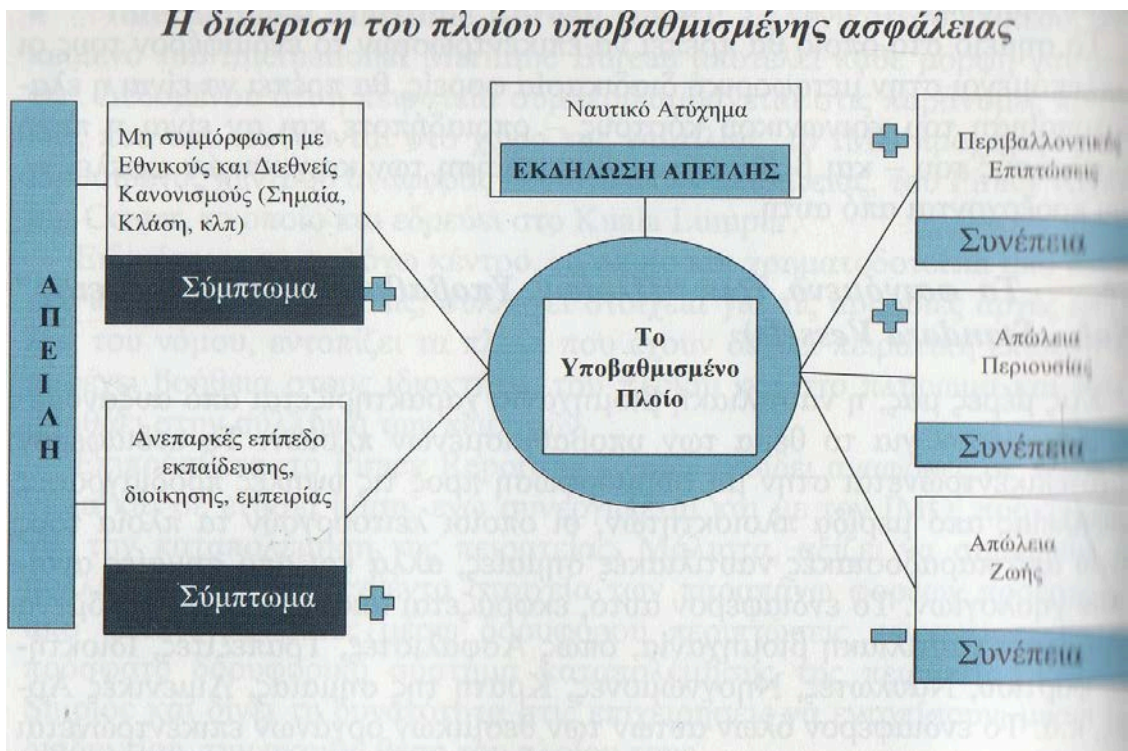
Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στην έννοια του όρου "Πλοίο Υποβαθμισμένης Ασφάλειας". Σαν Sub-Standard Vessel θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε ένα πλοίο όταν συντρέχουν κάποιες από τις παρακάτω υποθέσεις :

- Όταν δεν υπάρχει η συμμόρφωση με τα πρότυπα που θέτει ο νηογνώμονας που το παρακολουθεί και όταν δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της σημαίας την οποία φέρει
- Όταν δεν ακολουθεί τις Διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμούς και
- Όταν εμπλακεί σε σοβαρό ναυτικό ατύχημα με συνέπεια την απώλεια ανθρώπινης ή και περιούσιας ζωής ή και την ρύπανση του περιβάλλοντος .

Στην παρούσα ανάλυση , ο όρος του υποβαθμισμένου πλοίου έχει την έννοια του πλοίου , του οποίου η δομική του κατάσταση , η λειτουργία του και οι ενέργειες του πληρώματος του αποτυγχάνουν να ικανοποιήσουν τα βασικά πρότυπα αξιοπλοΐας και για αυτό το λόγο , είναι δυνατόν να προκαλέσουν απώλεια ζωής ή και περιουσίας .Αντιθέτως ένα ποιοτικό πλοίο δεν παρουσιάζει τεχνικά ελαττώματα , συμμορφώνεται με τις διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμούς , ακολουθεί συγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης και βέβαια είναι επανδρωμένο από επαρκές , ικανό , εκπαιδευμένο και εφοδιασμένο με τα κατάλληλα πιστοποιητικά πλήρωμα .

⁸⁴ Cit : Ελ Γεωργαντοπουλος –Γ.Π.Βλαχος , Ναυτιλιακή Οικονομική, Αθήνα 2003

⁸⁵ Γ.Π.Βλαχος , Τα οικονομικά της μη-συμμόρφωσης και ο ρόλος του Κράτους της Σημαίας , 2^ο Διεθνές Συνέδριο " Ασφάλεια Θαλασσιών Μεταφορών " , Πανεπιστήμιο Αιγαίου 2001



Σαν αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσης στους προαναφερθέντες κανόνες , το υποβαθμισμένο πλοίο ενδέχεται να προκαλέσει ατύχημα του οποίου οι συνέπειες διακρίνονται σε αναστρέψιμες και μη αναστρέψιμες .

Σαν αναστρέψιμες συνέπειες χαρακτηρίζονται αυτές που αφορούν την απώλεια περιουσίας , αλλά και αυτές που αφορούν το περιβάλλον και αναμένεται να μην επιδράσουν μόνιμα σε αυτό .Οπωσδήποτε υπάρχουν περιπτώσεις εκτεταμένης περιβαλλοντολογικής αλλοίωσης (κυρίως μετά τη διαρροή χημικών και πετρελαίου), αλλά σίγουρα η απώλεια ζωής είναι χωρίς αμφιβολία η απολύτως μη αναστρέψιμη συνέπεια ενός ναυτικού ατυχήματος .

Ιδιαίτερα , ο ρόλος του Πλοιάρχου είναι πολύ σημαντικός προκειμένου να διαγνώσει τις αρχικές αιτίες που ενδέχεται να οδηγήσουν σε ατύχημα με ανατρέψιμες ή μη συνέπειες . .

Γίνεται φανερό ότι κάθε πλοίο μπορεί να χαρακτηριστεί ως <<υποβαθμισμένο>> , αφού δυνητικά σε κάθε πλοίο υπάρχουν παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν σε ναυτικό ατύχημα . Ακόμα και αν εξαλειφθούν οι παράγοντες που άπτονται επί τεχνικών θεμάτων , συνεχίζουν να υπάρχουν δυο κατηγορίες παραγόντων που είναι πολύ δύσκολο να ελεγχθούν με τους συνήθεις έλεγχοις . Αυτοί οι παράγοντες αναφέρονται στον ανθρώπινο παράγοντα και στις κατασκευαστικές αστοχίες .

Από την πλευρά των πλοιοκτητών οι ίδιοι επιλέγουν για τα πλοία τους διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης αυτών , προκειμένου για την μεγιστοποίηση των κερδών τους και κατά αναλογία των απαιτήσεων της αγοράς , στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία τους . Έτσι, λοιπόν, ορισμένοι πλοιοκτήτες , οι οποίοι συνήθως αναπτύσσουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα σε περιοχές με υψηλές απαιτήσεις σχετικά με τα επίπεδα ασφάλειας των διερχόμενων από αυτές πλοίων , επιθυμούν να διατηρούν τα πλοία τους σε ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας και να συμμορφώνονται με τους υφιστάμενους κανονισμούς , ενώ άλλοι επιλέγουν το ελάχιστο του επιπέδου ασφάλειας για τα πλοία, για διαφορετικούς κάθε φορά λόγους . Η τήρηση των ελαχίστων προτύπων ασφάλειας τους επιτρέπει να λειτουργούν οριακά στην αγορά , σε συσχέτιση πάντα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές ασφάλειας , που θέτει η ναυτιλιακή κοινότητα .

Η απόφαση του πλοιοκτήτη σχετικά με τα επίπεδα ασφάλειας , αλλά και τη γενικότερη διαχείριση των πλοίων επηρεάζεται από πληθος παραγόντων , οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι οι ακόλουθοι :

1. Ο τύπος του πλοίου , καθώς για ορισμένους τύπους πλοίων , όπως για παράδειγμα τα επιβατηγά πλοία (passenger ships) , τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων (chemical tankers) , οι υφιστάμενοι κανονισμοί είναι ιδιαίτερα αυστηροί και δεν αφήνουν περιθώρια στους πλοιοκτήτες για διατήρηση χαμηλών επιπέδων ασφάλειας στα πλοία τους .
2. Η μορφή ναύλωσης των πλοίων . Συνήθως , τα πλοία τα οποία είναι ναυλωμένα υπό μορφή χρονοναύλωσης ή ακόμα μίσθωσης πλοίου γυμνού οφείλουν να ανταποκρίνονται στις αιτήσεις των ναυλωτών , οι οποίες στις εν λόγω περιπτώσεις είναι υψηλότερες σε σύγκριση με τις αντίστοιχες , όπου τα πλοία απασχολούνται σε ναυλώσεις ταξιδιού ή δραστηριοποιούνται στην spot αγορά .
3. Η γεωγραφική περιοχή στην οποία κινείται το πλοίο , αφού οι διαφορετικές απαιτήσεις σε συγκεκριμένα λιμάνια είναι περισσότερες .
4. Η σημαία που φέρει το πλοίο . Είναι ευρύτερα γνωστό ότι οι σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου έχουν περιορισμένες ή μηδαμινές απαιτήσεις από τους πλοιοκτήτες και τα νηολογημένα σε αυτές πλοία , ιδιαίτερα όσον αφορά τα επίπεδα ασφάλειας .

5. Οι απαιτήσεις του ασφαλιστικού φορέα για το πλοίο και τον εξοπλισμό , οι οποίες διαμορφώνονται ανάλογα με την ηλικία και την δομική κατάσταση του πλοίου .
6. Η εκάστοτε στρατηγική των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων , καθώς και οι απαιτήσεις που αυτά θέτουν προκειμένου να χρηματοδοτήσουν ναυτιλιακές επενδύσεις .

Πανεπιστήμιο Πειραιώς