

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ**

Παναγιώτης Σαβιολάκης

**«ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΩΝ  
ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ  
ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ  
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ  
ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ»**

Πειραιάς,

Νοέμβριος 2022

## **Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright**

Η παρούσα διδακτορική διατριβή αποτελεί προϊόν πρωτότυπης έρευνας και εκφράζει αποκλειστικά και μόνο τις επιστημονικές απόψεις του συγγραφέα.

Παναγιώτης Σαβιολάκης

## **Τριμελής Συμβουλευτική Επιτροπή**

### **Επιβλέπων:**

Μιχάλης Παζαρζής, Ομότιμος Καθηγητής, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### **Μέλη Τριμελούς Συμβουλευτικής Επιτροπής:**

Γεώργιος Σαμιώτης, Αναπληρωτής Καθηγητής, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Αριστέα Σινανιώτη, Καθηγήτρια, Τμήμα Οργάνωσης & Διοίκησης Επιχειρήσεων

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Στους Λίζα, Μάριο, Γιώργο, Ιωσήφ, Μαρία, Έυα

## Ευχαριστίες

Είναι ένα πλούσιο ταξίδι το οποίο έφτασε στο τέλος του και στην κορύφωσή του. Σίγουρα πάντως η διαδρομή αυτή δεν ήταν μοναχική, καθώς δε θα μπορούσε να έχει ολοκληρωθεί χωρίς τη συμμετοχή συγκεκριμένων ανθρώπων.

Η ολοκλήρωση της Διδακτορικής Διατριβής δε θα μπορούσε να καταστεί εφικτή χωρίς την καθοριστική συμβολή του Επιβλέποντα Καθηγητή μου, Ομότιμου Καθηγητή κ. Μιχάλη Παζαρζή. Ήταν η αδιάκοπη πηγή της έμπνευσης όχι μόνο κατά την έναρξη αυτού του μεγάλου ταξιδιού αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της προσπάθειας. Η παρουσία του πάντοτε ενθαρρυντική, συνέβαλε στην υπερκέραση των προκλήσεων που προέκυπταν. Ήταν πολύ σημαντική η θετική θεώρηση της πραγματικότητας την οποία μου εμφυσούσε κάθε φορά που το απαιτούσαν οι συνθήκες. Ταυτόχρονα, η σφαιρική προσέγγιση των ζητημάτων, προς την οποία με παρακινούσε, με βοήθησε να επαν-αξιολογήσω δεδομένες έως τότε αξίες.

Ευχαριστώ θερμά το μέλος της Τριμελούς Συμβουλευτικής Επιτροπής, Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη, διότι με τις συμβουλές του με βοήθησε να παραμείνω προσηλωμένος στην επίτευξη του επιθυμητού σκοπού, ενώ οι συνεχείς παρακινήσεις του ήταν ανεκτίμητης αξίας για την εφαρμογή της κατάλληλης μεθοδολογίας. Η ρεαλιστική προσέγγιση των καταστάσεων και η καθοδήγησή του ήταν αμφότερες απαραίτητες για τον επανα-προσδιορισμό της έρευνας και την ολοκλήρωση της παρούσας Διατριβής. Είμαι ευγνώμων στο μέλος της Τριμελούς Συμβουλευτικής Επιτροπής, Καθηγήτρια κ. Αριστέα Σινανιώτη για το ενδιαφέρον, την εμπιστοσύνη την οποία επέδειξε και τη συμβολή της στην εκπόνηση αυτής της Διατριβής.

Στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, τα μέλη Δ.Ε.Π., το διοικητικό προσωπικό, τους συναδέλφους Υποψήφιους Διδάκτορες και τους φοιτητές οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ για τη συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια αυτής της πορείας.

Η παρούσα Διατριβή μπόρεσε να ολοκληρωθεί με την θυσία σημαντικού μέρους από το χρόνο και τις δραστηριότητες της οικογένειας. Η κατανόηση και υποστήριξη ήταν απαραίτητη συνιστώσα στην εξίσωση για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος, ενώ παράλληλα οι συνθήκες ήταν γόνιμες για την ευδοκίμηση της ακαδημαϊκής προσπάθειας.



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ .....	14
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	20
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ .....	22
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	24
ABSTRACT .....	28
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....	42
ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ .....	42
1.1 Ορισμός Νηολογίου .....	43
1.2 Ορισμός της Σημαίας ενός πλοίου .....	45
1.3 Ορισμός της Εθνικότητας .....	46
1.4 Οι καταβολές του θεσμού του Νηολογίου .....	47
1.5 Η νεότερη περίοδος του θεσμού του Νηολογίου.....	56
1.5.1 Η περίοδος πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο .....	56
1.5.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου .....	58
1.5.3 Η περίοδος μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.....	60
1.5.4 Επίπτωση της αλλαγής καθεστώτος στην ΕΣΣΔ και τα υπόλοιπα κράτη με κεντρικά προγραμματισμένες οικονομίες σε Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη .....	77
1.5.5 Ροές πλοίων μεταξύ των διαφορετικών τύπων Νηολογίων .....	79
1.5.6 Η σημερινή κατάσταση στο χώρο των Νηολογίων .....	81
1.5.6.1 Τα μεγαλύτερα Νηολόγια .....	81
1.5.6.2 Εξειδίκευση των Νηολογίων ανάλογα με τον τύπο των πλοίων .....	87
1.5.6.3 Το μέγεθος της συμμετοχής των εθνικών πλοιοκτητών στα εθνικά Νηολόγια .....	92
1.5.6.4 Ταξινόμηση βάσει της εθνικότητας του πλοιοκτήτη .....	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	102
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	102
2.1.1 1 <sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1958 (UNCLOS I) – Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα .....	102
2.1.2 3 <sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS III) .....	103
2.1.3 Σύμβαση Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων 1986.....	104
2.1.4 Ιδιαιτερότητες της Εθνικότητας στο χώρο της ναυτιλίας .....	106
2.2 Σχέση μεταξύ Νηολογίου, Σημαίας και Εθνικότητας πλοίου .....	107
2.2.1 Διαφορετικό Νηολόγιο – Ίδια Σημαία – Ίδια Εθνικότητα .....	107
2.2.2 Διαφορετικό Νηολόγιο – Ίδια Σημαία – Διαφορετική Εθνικότητα .....	108

2.3	Έννοια Γνήσιου Δεσμού .....	109
2.3.1	Όρισμος Γνήσιου Δεσμού.....	110
2.3.2	Δυσχέρειες κατά την εφαρμογή του Γνήσιου Δεσμού .....	113
2.3.3	Η διαχρονική εξέλιξη του Γνήσιου Δεσμού.....	115
2.3.3.1	Υπόθεση Nottebohm (Lichtenstein vs Guatemala).....	117
2.3.3.2	Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου .....	117
2.3.3.3	1η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1958 (UNCLOS I) – Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα.....	118
2.3.3.4	Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958 (No. 108) .....	119
2.3.3.5	Συμβουλευτική Γνώμη Διεθνούς Δικαστηρίου 1960 .....	120
2.3.3.6	3η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS III) .....	121
2.3.3.7	Σύμβαση Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων 1986.....	121
2.3.3.8	Υπόθεση πλοίου Saiga (Saint Vincent and the Grenadines vs Guinea).....	122
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	124
	ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΩΝ .....	124
3.1	Είδη Νηολογίων βάσει του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού .....	125
3.1.1	Κλειστά / Εθνικά Νηολόγια .....	125
3.1.1.1	Βασικά χαρακτηριστικά Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων.....	125
3.1.1.1.1	Νομοθετικό Πλαίσιο λειτουργίας .....	126
3.1.1.1.2	Φορολογική Πολιτική.....	126
3.1.1.1.3	Η τήρηση του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού .....	128
3.1.1.2	Το Νηολόγιο του Ηνωμένου Βασιλείου .....	130
3.1.1.3	Συμμετοχή των Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων στην παγκόσμια ναυτιλία .....	130
3.1.2	Ανοικτά Νηολόγια .....	131
3.1.2.1	«Νέα» Ανοικτά Νηολόγια.....	132
3.1.2.2	Η συμμετοχή των Ανοικτών Νηολογίων στην παγκόσμια ναυτιλία .....	133
3.1.2.3	Βασικά χαρακτηριστικά των Ανοικτών Νηολογίων .....	134
3.1.2.3.1	Φορολογική Πολιτική.....	134
3.1.2.3.2	Διαδικασίες Νηολόγησης.....	136
3.1.2.3.3	Στελέχωση πλοίων .....	136
3.1.2.3.4	Άσκηση ελέγχου από το Νηολόγιο .....	137
3.1.3	Δεύτερα Νηολόγια .....	138
3.1.3.1	Υπερπόντια Νηολόγια .....	139
3.1.3.1.1	Βασικά χαρακτηριστικά των Υπερπόντιων Νηολογίων .....	141



3.1.3.1.1.1	Γνήσιος Δεσμός .....	141
3.1.3.1.1.2	Γεωγραφική περιοχή όπου εδρεύει το Νηολόγιο .....	143
3.1.3.1.1.3	Δικαιοδοσία κράτους .....	144
3.1.3.1.1.4	Σημαία πλοίου.....	145
3.1.3.1.1.5	Φορολογικό καθεστώς.....	145
3.1.3.1.1.6	Στελέχωση πλοίων .....	146
3.1.3.1.1.7	Γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης .....	147
3.1.3.1.1.8	Εξειδίκευση ανάλογα με τον τύπο του πλοίου .....	148
3.1.3.2	Διεθνή Νηολόγια.....	150
3.1.3.2.1	Βασικά χαρακτηριστικά των Διεθνών Νηολογίων.....	151
3.1.3.2.1.1	Γνήσιος Δεσμός .....	151
3.1.3.2.1.2	Γεωγραφική περιοχή όπου εδρεύει το Νηολόγιο .....	152
3.1.3.2.1.3	Δικαιοδοσία κράτους .....	153
3.1.3.2.1.4	Σημαία πλοίου.....	156
3.1.3.2.1.5	Φορολογικό καθεστώς.....	156
3.1.3.2.1.6	Στελέχωση πλοίων .....	158
3.1.3.2.1.7	Γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης .....	160
3.1.3.2.1.8	Εξειδίκευση ανάλογα με τον τύπο του πλοίου .....	162
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....		164
ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ / ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ .....		164
4.1	Σχέση μεταξύ Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων .....	164
4.2	Αρνητικές επιδράσεις των Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων .....	166
4.2.1	Φορολογική πολιτική .....	166
4.2.2	Ζητήματα πολιτικής.....	169
4.2.3	Κοινωνικά – Περιβαλλοντικά ζητήματα.....	171
4.2.4	Νομικά ζητήματα.....	178
4.2.5	Οικονομικά ζητήματα.....	180
4.3	Θετικές επιδράσεις των Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων .....	184
4.3.1	Φορολογική πολιτική .....	185
4.3.2	Χρηματο-οικονομικά ζητήματα.....	186
4.3.3	Ζητήματα πολιτικής.....	188
4.3.4	Κοινωνικά – Περιβαλλοντικά ζητήματα.....	192
4.3.5	Νομικά ζητήματα.....	194
4.3.6	Οικονομικά ζητήματα.....	196

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ .....	200
ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ - ΚΙΝΗΤΡΑ .....	200
5.1 Φορολογικά μέτρα .....	201
5.2 Οικονομικά μέτρα .....	205
5.2.1 Πολιτικές διάκρισης Σημαίας .....	206
5.2.2 Επιδοτήσεις .....	215
5.3 Θεσμικά θέματα .....	222
5.4 Εργασιακά θέματα .....	224
5.5 Υποδομές .....	226
5.6 Κριτική .....	227
5.6.1 Θετικά αποτελέσματα του κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία .....	227
5.6.2 Αρνητικά αποτελέσματα του κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία .....	232
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ .....	236
ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΜΕ ΤΑ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΚΡΑΤΗ, ΤΟΥΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ .....	236
6.1 Παράκτια κράτη .....	236
6.1.1 Port State Control .....	237
6.1.2 Εθνικοί κανονισμοί .....	238
6.2 Νηογνώμονες .....	239
6.3 Ναυτασφαλίσεις .....	242
6.4 Ναυτιλιακή χρηματοδότηση .....	245
6.4.1 Διαπιστώσεις σε παγκόσμια κλίμακα .....	246
6.4.2 Εθνικές πολιτικές σε επιλεγμένα κράτη .....	247
6.4.3 Ναυτική υποθήκη .....	253
6.4.3.1 Γενικές ρυθμίσεις με παγκόσμια εφαρμογή .....	253
6.4.3.2 Ελλάδα - Ηνωμένο Βασίλειο – Η.Π.Α. – Ιαπωνία – Ν. Κορέα .....	260
6.5 Ναυπηγική .....	265
6.5.1 Γενικές ρυθμίσεις με παγκόσμια εφαρμογή .....	265
6.5.2 Ελλάδα – Η.Π.Α. – Ιαπωνία - Ιταλία – Νορβηγία - Πορτογαλία - Σουηδία .....	266
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ .....	272
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	272
7.1 Προσωρινή / Μόνιμη – οριστική νηολόγηση / Παράλληλη νηολόγηση .....	272
7.1.1 Προσωρινή νηολόγηση .....	273
7.1.2 Μόνιμη-Οριστική νηολόγηση .....	277

7.1.3	Παράλληλη νηολόγηση .....	279
7.2	Τοποθεσία νηολόγησης .....	283
7.3	Πιστοποιητικά που απαιτούνται για τη νηολόγηση .....	285
7.3.1	Όνομα πλοίου.....	286
7.3.2	Annual fee (Ετήσιο τέλος) .....	286
7.3.3	Appointment of Authorized Officers.....	286
7.3.4	Bill of sale.....	286
7.3.5	Builder’s Certificate .....	287
7.3.6	Cancellation Certificate (Πιστοποιητικό Διαγραφής).....	287
7.3.7	Carving and Marking Note.....	287
7.3.8	Certificates of Competence (Πιστοποιητικά Επαγγελματικών Δεξιοτήτων) .....	287
7.3.9	Certificate of Good Standing .....	288
7.3.10	Certificate of Incorporation.....	288
7.3.11	Certificate of registered encumbrances/mortgages .....	288
7.3.12	Certificate of Registry .....	288
7.3.13	Confirmation of Class .....	289
7.3.14	Consent to transfer vessel.....	289
7.3.15	Declaration of no liens on foreign Register .....	289
7.3.16	Declaration of ownership .....	289
7.3.17	Load line Certificate (Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης).....	290
7.3.18	Oath of Owner .....	290
7.3.19	Oil Pollution Certificate .....	290
7.3.20	Radio Accounting Authority Identification Code.....	291
7.3.21	Registration Fee.....	291
7.3.22	Registration of Managing Owner .....	291
7.3.23	SOLAS Certificates .....	291
7.3.24	Survey Certificate .....	292
7.3.25	Tonnage Certificate (Πιστοποιητικό Χωρητικότητας).....	292
7.4	Αποδοχή μη-πρωτότυπων εγγράφων .....	293
7.5	Τεχνικές επιθεωρήσεις Κράτους Σημαίας.....	294
7.6	Έξοδα νηολόγησης .....	297
7.7	Διαγραφή από το Νηολόγιο.....	300
7.7.1	Γραπτή αίτηση διαγραφής.....	300
7.7.2	Εγγυητική Επιστολή Τραπέζης .....	301

7.7.3	Οικονομική τακτοποίηση .....	301
7.7.4	Πρωτόκολλο Παράδοσης – Παραλαβής .....	302
7.7.5	Συναίνεση ενυπόθηκου δανειστή.....	302
7.7.6	Certificate of Permission to transfer .....	302
7.7.7	Bill of Sale .....	302
7.7.8	Certificate of Deletion .....	302
7.7.9	Certificate of Registry .....	303
7.7.10	Director’s Resolution .....	303
7.7.11	Export License.....	303
7.7.12	Memorandum of discharge of mortgage .....	303
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ.....		304
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΝΗΟΛΟΓΙΑ.....		304
8.1	Ο ρόλος της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση .....	305
8.2	Πρώιμη φάση - Απουσία κοινής ναυτιλιακής πολιτικής .....	307
8.3	Βήματα συντονισμού της ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών-μελών .....	309
8.4	Πρώτη φάση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.....	313
8.5	Δεύτερη φάση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.....	316
8.5.1	Άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας.....	317
8.5.2	Ορισμός του κοινοτικού εφοπλιστή.....	318
8.6	Κατευθυντήριες γραμμές έγκρισης παροχής κρατικών ενισχύσεων.....	319
8.6.1	Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας.....	321
8.7	Ασφάλεια στη θάλασσα.....	322
8.8	Ναυτιλία μικρών αποστάσεων.....	323
8.9	Πακέτα Erika I, Erika II και Erika III .....	325
8.10	Λοιπά θέματα κοινής ναυτιλιακής πολιτικής .....	327
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ .....		332
ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ - ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ EUROPEAN REGISTRY OF SHIPPING (EUROS) .....		332
9.1	Ναυτική εργασία .....	332
9.2	Θαλάσσια ασφάλεια .....	335
9.3	Θαλάσσιες μεταφορές και προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος .....	340
9.4	Το ζήτημα της προστασίας στη θάλασσα .....	341
9.5	Διάλυση και ανακύκλωση πλοίων .....	342
9.6	Μεταφορές σε εσωτερικές πλωτές οδούς.....	343

9.7	Ανταγωνισμός και εσωτερική αγορά .....	346
9.8	Στόχευση και όργανα εφαρμογής της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.....	350
9.9	Ευρωπαϊκό Νηολόγιο - European Registry of Shipping (EUROS).....	352
9.9.1	Χαρακτηριστικά του EUROS .....	354
9.9.2	Αιτίες απόρριψης του EUROS .....	358
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	362
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	376
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....	396
	Παράρτημα 1.....	396
	Το πλοίο Celebrity Millenium με Νηολόγιο Valleta του κράτους της Μάλτας. ....	396
	Παράρτημα 2.....	396
	Τα εξώφυλλα του Mare Liberum και του Mare Clausum. ....	396
	Παράρτημα 3.....	397
	Το Κρουαζιερόπλοιο Queen Victoria με Νηολόγιο Βερμούδα (λιμάνι νηολόγησης Hamilton) και Βρετανική Σημαία, αντί της Σημαίας Βερμούδα.....	397
	Παράρτημα 4.....	397
	Το πλοίο Pacific Reefer με λιμένα Νηολόγησης το Willemstad (Νηολόγιο Ολλανδικών Αντίλλων) έχοντας υψώσει τη Σημαία της Ολλανδίας.....	397
	Παράρτημα 5.....	398
	Το επιταγμένο υπερωκέανειο SS Canberra, σημαίας Ηνωμένου Βασιλείου κατά τον πόλεμο των Φώκλαντς (Μαλβίνας).....	398
	Παράρτημα 6.....	399
	Απόσπασμα από το βιβλίο του Νηολογίου Π.Λ. Λονδίνου .....	399
	Παράρτημα 7.....	400
	1 <sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1958 (UNCLOS I) – Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα.....	400
	Παράρτημα 8.....	408
	3 <sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS III) .....	408
	Παράρτημα 9.....	437
	Σύμβαση Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων 1986.....	437



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

### (Διεθνείς Συμβάσεις – Συμφωνίες και Νομολογία)

AISR - Australian International Ship Registry. (n.d.). *Australian Government - Federal Register of Legislation*. Ανάκτηση 09 08, 2018, από [www.legislation.gov.au](http://www.legislation.gov.au):  
<https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00957>

AISR - Australian International Ship Registry. (n.d.). *Australian Government - Federal Register of Legislation*. Ανάκτηση 09 08, 2018, από [www.legislation.gov.au](http://www.legislation.gov.au):  
<https://www.legislation.gov.au/Details/C2012A00054>

Bermuda Ship Registry. (2012). *Merchant Shipping (fees) Regulations 2012 - BR18/2012*. Bermuda Minister of Transport.

Canary Islands Ship Registry. (n.d.). *Boletin Oficial del Estado - Spain Official Gazette*. Ανάκτηση 09 04, 2018, από [www.boe.es](http://www.boe.es): <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-26146>

Danish Maritime Authority. (2014, 01 17). *Danish International Shipping Register*. Ανάκτηση 08 26, 2018, από [www.dmk.dk](http://www.dmk.dk):  
<https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Consolidated%20act%20on%20the%20Danish%20International%20Register%20of%20Shipping.pdf>

Danish Maritime Authority. (n.d.). *Danish International Ship Registry*. Ανάκτηση 06 24, 2018, από [www.dma.dk](http://www.dma.dk):  
<https://www.dma.dk/SoefarendeBemanding/Besaetningsfastsaettelse/Handelsskibe/Sider/default.aspx>

Danish Maritime Authority. (n.d.). *Danish International Ship Registry*. Ανάκτηση 06 25, 2018, από [www.dma.dk](http://www.dma.dk): <https://www.dma.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS/Sider/default.aspx>

Danish Maritime Authority. (n.d.). *Danish International Ship Registry*. Ανάκτηση 06 25, 2018, από [www.dma.dk](http://www.dma.dk):  
<https://www.dma.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS/OptagelseDanskeSkibe/Sider/default.aspx>

European Union. (n.d.). *InfoCuria - Case-law of the Court of Justice*. Ανάκτηση 09 01, 2019, από [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu):  
<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=88640&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=10958991>

European Union. (n.d.). *Official Journal of the European Union*. Ανάκτηση 07 1, 2018, από [eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:013:0003:0012:EN:PDF>

European Union. (n.d.). *Official Journal of the European Union*. Ανάκτηση 09 01, 2019, από [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31979R0954&rid=1>

European Union. (n.d.). *Official Journal of the European Union*. Ανάκτηση 09 06, 2019, από [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3204.html?root=3204&obsolete=true>

Finnish Maritime Administration. (2009, 09 15). *Finnish Register of Merchant Ships*. Ανάκτηση 08 27, 2018, από [www.finlex.fi](http://www.finlex.fi): [https://www.finlex.fi/fi/laki/kaannokset/2007/en20071277\\_20080967.pdf](https://www.finlex.fi/fi/laki/kaannokset/2007/en20071277_20080967.pdf)

France - Legifrance. (n.d.). *Republique Francaise*. Ανάκτηση 06 17, 2018, από [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr): <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000815981&dateTexte=&categorieLien=id>

France - Legifrance. (n.d.). *Republique Francaise*. Ανάκτηση 06 25, 2018, από [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr): <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006051605&dateTexte=20110103>

France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*. Ανάκτηση 06 13, 2018, από [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr): <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/about-ships-r11.html>

France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*. Ανάκτηση 06 24, 2018, από [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr): <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/about-crew-r9.html>

France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*. Ανάκτηση 06 25, 2018, από [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr): <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/which-vessels-should-be-registered-r60.html>

France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais - Information Guide*. Ανάκτηση 06 17, 2018, από <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr>: [http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/IMG/pdf/RIF\\_shipping\\_VA\\_web\\_cle06dc59.pdf](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/IMG/pdf/RIF_shipping_VA_web_cle06dc59.pdf)

Germany - Federal Ministry for Justice and Consumer Protection. (n.d.). *Juris*. Ανάκτηση 06 25, 2018, από <http://www.gesetze-im-internet.de>: [http://www.gesetze-im-internet.de/estg/\\_\\_\\_5a.html](http://www.gesetze-im-internet.de/estg/___5a.html)

Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Ανάκτηση 06 17, 2018, από [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/financial-matters/tonnage-tax-1>

Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Ανάκτηση 06 17, 2018, από [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/german-flag/registration/gis>



Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Ανάκτηση 06 17, 2018, από [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/social-security/contributions-and-notfications/foreign-seafarers>

Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Ανάκτηση 06 24, 2018, από [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/crew/ships-manning/nationalities#provisions>

Gobierno de Canarias. (2018). *Canarias ZEC*. Ανάκτηση 05 27, 2018, από <http://canariaszec.com>: <http://canariaszec.com/en/about-us/sectors/maritime-sector/>

Government of Malta. (2018). *Transport Malta*. Ανάκτηση 05 01, 2018, από [www.transport.gov.mt](http://www.transport.gov.mt): <http://www.transport.gov.mt/ship-registration/registration-process>

Government of Panama. (n.d.). *Panama Ship Registry*. Ανάκτηση 07 20, 2019, από [www.panamashipregistry.com](http://www.panamashipregistry.com): [https://panamashipregistry.com/ship-registry/vessel-registration/consent-of-cancellation-of-a-registry-ship/?\\_\\_hstc=58680821.936b3fbff8b4c8e6bac80475a4d7c0b7.1563597645986.1563597645986.1563597645986.1&\\_\\_hssc=58680821.3.1563597645987&\\_\\_hsfp=1928624432](https://panamashipregistry.com/ship-registry/vessel-registration/consent-of-cancellation-of-a-registry-ship/?__hstc=58680821.936b3fbff8b4c8e6bac80475a4d7c0b7.1563597645986.1563597645986.1563597645986.1&__hssc=58680821.3.1563597645987&__hsfp=1928624432)

International Maritime Organization. (2017). *List of Certificates and documents required onboard ships, 2017*. International Maritime Organization.

Italian International Ship Registry. (n.d.). *Law of transport and navigation*. Ανάκτηση 09 02, 2018, από [www.fog.it](http://www.fog.it): <http://www.fog.it/legislaz/l-98-0030.htm>

Liberian Registry. (2017). Ανάκτηση 03 19, 2018, από LISCR: <http://www.liscr.com/about-liberian-registry>

Luxembourg Internantional Ship Registry. (n.d.). *Luxembourg Maritime Administration*. Ανάκτηση 09 03, 2018, από [www.maritime.lu](http://www.maritime.lu): [http://www.maritime.lu/sites/maritime.lu/files/files/pdf/maritime-act-1990\\_en.pdf](http://www.maritime.lu/sites/maritime.lu/files/files/pdf/maritime-act-1990_en.pdf)

Madeira Management. (2018). *ocra.com*. Ανάκτηση 06 25, 2018, από [www.madeira-management.com](http://www.madeira-management.com): <http://www.madeira-management.com/expertise/shippingregister.html>

Malta Ship Registry. (2019). *Transport Malta*. Ανάκτηση 07 20, 2019, από [www.transport.gov.mt](http://www.transport.gov.mt): <https://www.transport.gov.mt/Registration-Fees-and-Tonnage-Tax.pdf-f2829>

Marshall Islands Registry. (2019). *International Registries, Inc*. Ανάκτηση 07 14, 2019, από [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com): <https://www.register-iri.com/worldwide-offices/>

Marshall Islands Registry. (2019). *International Registries, Inc*. Ανάκτηση 03 29, 2018, από [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com): <https://www.register-iri.com/index.cfm?action=about>

Marshall Islands Registry. (2019). *International Registries, Inc*. Ανάκτηση 07 21, 2019, από [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com): <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/SAMPLE-OATH.pdf>

Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*.  
Ανάκτηση 06 17, 2018, από [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr):  
<http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/>

MISR - Malaysia International Ship Registry. (n.d.). *Labuan International Business and Financial Centre*.  
Ανάκτηση 09 08, 2018, από [www.labuanibfc.com](http://www.labuanibfc.com):  
[https://www.labuanibfc.com/clients/Labuan\\_IBFC\\_78C2FF81-703A-4CAA-8926-A348A3C91057/contentms/img/Downloads/Legislation/Principal-Legislation/Labuan-Business-Activity-Tax-Act-1990-Act-445.pdf?1536386283](https://www.labuanibfc.com/clients/Labuan_IBFC_78C2FF81-703A-4CAA-8926-A348A3C91057/contentms/img/Downloads/Legislation/Principal-Legislation/Labuan-Business-Activity-Tax-Act-1990-Act-445.pdf?1536386283)

MISR - Malaysia International Ship Registry. (n.d.). *Malaysia - Regulatory Review Management System*.  
Ανάκτηση 09 08, 2018, από [www.rr.mpc.gov.my](http://www.rr.mpc.gov.my): <http://rr.mpc.gov.my/data/lic-legal-2013-12-24-15-29-43.pdf>

Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Register*.  
Ανάκτηση 06 17, 2018, από [www.sdir.no](http://www.sdir.no):  
[https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/skipsregistrene---dokumenter/nis\\_2016.pdf?t=1529217498174](https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/skipsregistrene---dokumenter/nis_2016.pdf?t=1529217498174)

Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Register*.  
Ανάκτηση 06 17, 2018, από [www.sdir.no](http://www.sdir.no): [https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/documentation-requirements-nis/#7.\\_Owner's\\_nationality](https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/documentation-requirements-nis/#7._Owner's_nationality)

Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Register*.  
Ανάκτηση 06 23, 2018, από [www.sdir.no](http://www.sdir.no): <https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/what-distinguishes-nis-from-nor/>

Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Registry*.  
Retrieved 06 25, 2018, from [www.sdir.no](http://www.sdir.no):  
<https://www.sdir.no/contentassets/d99bd3f3f3a748c6a7a198f786e21907/act-of-12-june-1987-no.-48-relating-to-a-norwegian-international-ship-register-nis.pdf?t=1529833218557>

Official Journal of the European Union. (n.d.). *European Union*.  
Ανάκτηση 09 16, 2018, από [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12002E/TXT&from=EN>

Official Journal of the European Union. (n.d.). *European Union*.  
Ανάκτηση 09 16, 2018, από [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61991CJ0072>

Official Journal of the European Union. (n.d.). *European Union*.  
Ανάκτηση 09 16, 2018, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:31992R3577>

Palau Ship Registry. (2019). *Palau International Ship Registry*.  
Ανάκτηση 07 14, 2019, από [www.palaureg.com](http://www.palaureg.com): <https://www.palaureg.com/contact-us/deputy-registrars/?map-view=1>

REB - Brazil Special Registry. (n.d.). *Presidencia da Republica - Brazil*.  
Ανάκτηση 09 05, 2018, από [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br): [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9432.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9432.htm)

REB - Brazil Special Registry. (n.d.). *Presidencia da Republica - Brazil*. Ανάκτηση 09 05, 2018, από [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2256.htm): [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1997/D2256.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2256.htm)

Spain - Ministry of Development. (2018, 01). *The Special Registry of Ships and Shipping Companies of the Canary Islands*. Ανάκτηση 07 01, 2018, από [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es):  
<https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E074D586-04CF-4E1C-B411-774B8293D441/148530/20180320GuidelinesREBECA2018V1.pdf>

The Bahamas Maritime Authority. (2019). *A flag respected for its quality and service*. Ανάκτηση 07 20, 2019, από [www.bahamasmaritime.com](http://www.bahamasmaritime.com): [https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/BMA\\_Brochure.pdf](https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/BMA_Brochure.pdf)

The Bahamas Maritime Authority. (2019). *BMA*. Ανάκτηση 07 20, 2019, από [www.bahamasmaritime.com](http://www.bahamasmaritime.com): <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/R101c.pdf>

The Republic of Liberia. (2019). *Liberia Maritime Authority*. Ανάκτηση 07 20, 2019, από [www.liscr.com](http://www.liscr.com): [https://www.liscr.com/sites/default/files/vessel\\_registration\\_documents/RLM-101A-TRANSFER%20List\\_of\\_requirements-Flag%20Transfer%204-11-17.pdf](https://www.liscr.com/sites/default/files/vessel_registration_documents/RLM-101A-TRANSFER%20List_of_requirements-Flag%20Transfer%204-11-17.pdf)

Turkish International Vessel Registry. (n.d.). *Turkey - Official Gazette*. Ανάκτηση 09 05, 2018, από [www.hukukturk.com](http://www.hukukturk.com): <https://www.guidetoshipregistries.com/shipregistries-country/turkey>

United Kingdom Government. (n.d.). *gov.uk*. Ανάκτηση 06 03, 2018, από <https://www.gov.uk>:  
<https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/shipping-fleet-statistics>

United Nations. (1958, April 29). *United Nations Conference on the Law of the Sea I (UNCLOS I) - Convention on the High Seas*. *Treaty Series*, 450. Geneva: United Nations.

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III)*. Retrieved 04 01, 2018, from United Nations:  
[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

United Nations. (1986, 02 7). *United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*. Retrieved 09 04, 2018, from United Nations Conference on Trade and Development:  
[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf)

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (1974). *United Nations Conference of plenipotentiaries of a Code of Conduct for Liner Conferences*. New York: United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (n.d.). *Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual, 2014 - 2017*. Ανάκτηση 03 10, 2018, από UNCTAD STAT:  
<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=80100>

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (n.d.). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2017*. Ανάκτηση 02 25, 2018, από UNCTAD STAT:  
<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx>

Υπόθεση Nottebohm (Lichtenstein vs Guatemala), Διεθνές Δικαστήριο. (1955, 04 06). [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org). Retrieved 04 15, 2018, from International Court of Justice: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-EN.pdf>

Συμβουλευτική Γνώμη για τον IMO, Διεθνές Δικαστήριο. (1960, 06 08). <http://www.icj-cij.org>. Retrieved 04 22, 2018, from International Court of Justice: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/43/043-19600608-ADV-01-00-EN.pdf>

Υπόθεση πλοίου Saiga (Saint Vincent and the Grenadines vs Guinea), Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας. (1999, 07 01). <https://www.itlos.org>. Retrieved 04 22, 2018, from International Tribunal for the Law of the Sea: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/published/C2-J-1\\_Jul\\_99.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf)

Κυπριακή Δημοκρατία. (2018). *Υφυπουργείο Ναυτιλίας*. Ανάκτηση 05 01, 2018, από <http://www.dms.gov.cy>: [http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/whycyp\\_gr/whycyp\\_gr?OpenDocument](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/whycyp_gr/whycyp_gr?OpenDocument)

Κύπρος - Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2018). *Maritime Cyprus*. Ανάκτηση 07 14, 2019, από [www.dms.gov.cy](http://www.dms.gov.cy): <https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/37570116F71F8AC5C2258307002C5F11?OpenDocument>

Υπόθεση Muscat Dhows (France vs Great Britain), Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο. (1905, 08 0). [www.haguejusticeportal.net](http://www.haguejusticeportal.net). Retrieved 04 15, 2018, from The Hague Justice Portal: <http://www.haguejusticeportal.net/index.php?id=6926>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Τα 10 μεγαλύτερα παγκοσμίως Νηολόγια με τους αντίστοιχους φορείς διαχείρισής τους. ....	44
Πίνακας 2: Η συμμετοχή των μη Κρατών-Μελών στο εισαγωγικό-εξαγωγικό θαλάσσιο εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την περίοδο 1968-1972.....	68
Πίνακας 3: Η ποσοστιαία μεταβολή της χωρητικότητας των κυριότερων στόλων την περίοδο 1979-1989.....	75
Πίνακας 4 Μεταβολή στην κατάταξη των 35 κυριότερων Νηολογίων μεταξύ των ετών 2007 και 2020 .....	86
Πίνακας 5: Η συμμετοχή των εθνικών πλοιοκτητών στα 10 σημαντικότερα Νηολόγια το 2013.....	92
Πίνακας 6: Η περίπτωση της Νορβηγίας όπου διαφορετικά Νηολόγια έχουν κοινή Σημαία και Εθνικότητα. ....	108
Πίνακας 7: Η περίπτωση του Red Ensign Group όπου διαφορετικά Νηολόγια έχουν κοινή Σημαία αλλά διαφορετικές Εθνικότητες. ....	109
Πίνακας 8: Τα σημαντικότερα Υπερπόντια Νηολόγια με το ποσοστό συμμετοχής τους στην παγκόσμια χωρητικότητα και το κράτος το οποίο υποστήριξε τη δημιουργία τους. ....	140
Πίνακας 9: Σχέση μεταξύ Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων .....	166



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Συγκριτική εξέλιξη της χωρητικότητας των Νηολογίων της Λιβερίας και του Παναμά τη δεκαετία 1950-1960 (σε εκατ. κ.ο.χ.).....	62
Γράφημα 2: Η εξέλιξη του Νηολογίου της Κόστα Ρίκα και της Ονδούρας κατά την περίοδο 1953-1960 (σε εκατ. κ.ο.χ.).....	66
Γράφημα 3: Κατανομή του στόλου ευρωπαϊκών κρατών μεταξύ του εθνικού Νηολογίου και του αντίστοιχου Υπεράκτιου / Διεθνούς Νηολογίου το 1996 (σε κ.ο.χ.).....	73
Γράφημα 4: Ποσοστιαία συμμετοχή της Κινέζικης Σημαίας στον υπό κινεζική διαχείριση στόλο και χωρητικότητα σε κ.ο.χ. ανά κατηγορία πλοίου το 1998.....	76
Γράφημα 5: Διαχρονική συμμετοχή των Ανοικτών Νηολογίων, της Σημαίας ΕΣΣΔ/Ρωσίας, πλοιοκτησίας ΕΣΣΔ/Ρωσίας και Σημαιών με κεντρικά προγραμματισμένες οικονομίες στον παγκόσμιο στόλο (1990-2018).....	78
Γράφημα 6: Χωρητικότητα των Ανοικτών Νηολογίων, Εθνικών / Κλειστών Νηολογίων και των Υπεράκτιων & Διεθνών Νηολογίων σε dwt το 2005.....	80
Γράφημα 7: Ποσοστιαία συμμετοχή των 10 κυριότερων Νηολογίων επί της παγκόσμιας χωρητικότητας (σε dwt) κατά την περίοδο 2008-2017 .....	81
Γράφημα 8: Κατάταξη των 10 μεγαλύτερων Νηολογίων βάσει της αξίας και βάσει της χωρητικότητας το 2017 .....	83
Γράφημα 9 Ποσοστιαία συμμετοχή των 20 κυριότερων Νηολογίων επί της παγκόσμιας χωρητικότητας (σε dwt) κατά την περίοδο 2007-2020 .....	85
Γράφημα 10: Η εξειδίκευση των 3 μεγαλύτερων Νηολογίων ανάλογα με το είδος των πλοίων (σε ποσοστό %).....	88
Γράφημα 11: Η συμμετοχή του Νηολογίου της Σιγκαπούρης στις διάφορες κατηγορίες τύπων πλοίων στην παγκόσμια χωρητικότητα (σε ποσοστό %).....	89
Γράφημα 12: Η συμμετοχή του Νηολογίου της Ελλάδας στις διάφορες κατηγορίες τύπων πλοίων στην παγκόσμια χωρητικότητα (σε ποσοστό %).....	90
Γράφημα 13: Η συμμετοχή επιλεγμένων Νηολογίων ανά κατηγορία τύπου πλοίου στην παγκόσμια χωρητικότητα και σύγκριση με τον παγκόσμιο μέσο όρο (σε ποσοστό %) το 2011 .....	92
Γράφημα 14: Κατάταξη των 10 σημαντικότερων στόλων βάσει της εθνικότητας του πλοιοκτήτη (σε dwt) το 2013.....	95
Γράφημα 15: Η κατανομή του ελληνόκτητου στόλου (σε dwt) στα διάφορα Νηολόγια το 2017 .....	96
Γράφημα 16: Η συμμετοχή των 10 κυριότερων εθνικοτήτων πλοιοκτητών στα 10 μεγαλύτερα Νηολόγια το 2017. ....	98
Γράφημα 17: Συμμετοχή του στόλου των Κρατών-μελών στην παγκόσμια κατανομή χωρητικότητας .....	305





## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το **πρόβλημα**, το οποίο είναι αντικείμενο εξέτασης της παρούσας Διδακτορικής Διατριβής, αφορά το θεσμό του Νηολογίου και πιο συγκεκριμένα τις σύγχρονες και διαφαινόμενες μελλοντικές τάσεις όσον αφορά τα Νηολόγια, ειδικότερα όσον αφορά την μετακίνηση πλοίων από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες προς διαφορετικού τύπου Νηολόγια. Υπό αυτό το πρίσμα, δίδεται έμφαση στην κατανομή της παγκόσμιας χωρητικότητας μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών Νηολογίων και εντοπίζεται το πρόβλημα της διαχρονικής μετακίνησης πλοίων από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, μεταξύ των οποίων και χώρες της Ε.Ε., προς άλλες κατηγορίες Νηολογίων. Ταυτοχρόνως, εντοπίζονται τα προβλήματα τα οποία προκύπτουν από την πλημμυρή επιμέλεια η οποία επιδεικνύεται κατά τη δραστηριοποίηση ιδιαίτερα συγκεκριμένων κατηγοριών Νηολογίων σε μία σειρά από τομείς. Πιο συγκεκριμένα, αναλύεται οι επιπτώσεις που προκύπτουν από τη δραστηριοποίηση των Νηολογίων τόσο στην παγκόσμια ναυτιλία όσο και σε ένα ευρύ φάσμα από ζητήματα που αφορούν την γενικότερη οικονομική δραστηριότητα, την κοινωνία, την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Το **κενό της γνώσης**, το οποίο επιχειρείται να καλυφθεί από την εκπόνηση της παρούσας Διδακτορικής Διατριβής, αφορά αφ'ενός θεσμικά ζητήματα και αφ'ετέρου θέματα που άπτονται της επιχειρησιακής δράσης των Νηολογίων. Στο θεσμικό τομέα, αφού προηγουμένως πραγματοποιείται συγκριτική ανάλυση μεταξύ των διαφόρων προσεγγίσεων όσον αφορά την κατηγοριοποίηση των Νηολογίων, προτείνεται συγκριμένη μέθοδος κωδικοποίησης του πλήθους των Νηολογίων παγκοσμίως σε Κλειστά/Εθνικά, Ανοικτά και Δεύτερα (Υπερπόντια και Διεθνή), με τη χρήση ευρέως αποδεκτών κριτηρίων από τη Νομική και Διεθνή Πολιτική Κοινότητα. Παράλληλα, σε επιχειρησιακό επίπεδο εξετάζεται η δυνατότητα εφαρμογής στο χώρο της ναυτιλίας και ειδικότερα στον κλάδο των Νηολογίων τεχνικών λύσεων και πρακτικών εφαρμογών που έχουν προηγουμένως δοκιμαστεί με επιτυχία σε άλλους κλάδους της οικονομίας.

Η **πρωτοτυπία** της παρούσας Διδακτορικής Διατριβής εδράζεται στην καινοτόμο σύγκριση μεταξύ των εννοιών του Νηολογίου-Σημαίας-Εθνικότητας. Επιχειρείται ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και καταδεικνύονται οι διαφορές τους ιδιαίτερα μέσω του εντοπισμού συγκεκριμένων περιπτώσεων Κρατών, όπου

εμφανίζεται αυτή η διαφοροποίηση. Επιπροσθέτως, πραγματοποιείται ολοκληρωμένη συσχέτιση μεταξύ επιλεγμένων Νηολογίων ιδιαίτερου ενδιαφέροντος και συγκεκριμένων κριτηρίων διάκρισής τους, όπως είναι το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, η Εθνικότητα του πραγματικού πλοιοκτήτη, το ποσοστό συμμετοχής των εγχώριων πλοιοκτητών στο Νηολόγιο και οι ιδιαίτερες σχέσεις μεταξύ των Κρατών που συμμετέχουν στο εμπόριο διαμέσου της ναυτιλίας. Στη διεθνή βιβλιογραφία υπάρχουν προσεγγίσεις, οι οποίες λαμβάνουν υπ' όψη μεμονωμένα ορισμένα από τα προαναφερθέντα κριτήρια, χωρίς να προβαίνουν, ωστόσο, στη συγκεντρωτική εφαρμογή, η οποία επιχειρείται στην παρούσα Διδακτορική Διατριβή.

Η **συμβολή** της παρούσας έρευνας εντοπίζεται στη διεξοδική ανάλυση των εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών που εφαρμόστηκαν στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής και των επιπτώσεων που αυτές τελικά είχαν στην οικονομία και την κοινωνία των εμπλεκόμενων κρατικών οντοτήτων. Εξετάζονται οι διαφορετικές προσεγγίσεις, οι οποίες υιοθετήθηκαν από τα Κράτη-Μέλη καθώς και από τρίτες χώρες, για την τόνωση των εγχώριων Νηολογίων και την αναστροφή της εκροής πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια. Συχνά οι εφαρμοζόμενες πολιτικές δεν είχαν τα επιθυμητά αποτελέσματα και πάντως προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την πιθανότητα επαναχρησιμοποίησής τους από άλλα Κράτη και υπερ-εθνικούς οργανισμούς όπως η Ε.Ε., αφού βεβαίως ειδωθούν υπό το πρίσμα των εκάστοτε υπερεθνικών, εθνικών και περιφερειακών ιδιαιτεροτήτων.

Παράλληλα, η συμβολή της παρούσας Διδακτορικής Διατριβής εκτείνεται και στο πεδίο μελέτης των Δεύτερων Νηολογίων, τόσο των Υπεράκτιων όσο και των Διεθνών. Η ευρεία χρήση τους από σημαντικό αριθμό Κρατών-Μελών καταδεικνύει την ανάγκη επαρκούς κατανόησης της λειτουργίας τους και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Για αυτό το λόγο πραγματοποιείται κωδικοποίηση και συγκριτική ανάλυση των ιδιαιτεροτήτων σε τομείς που εκτείνονται από το φορολογικό καθεστώς και τη δικαιοδοσία έως τη στελέχωση των πλοίων και τη γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης.

Το **μεθοδολογικό πλαίσιο** το οποίο ακολουθήθηκε εστίασε στη συνομιλία με τη διεθνή ακαδημαϊκή κοινότητα μέσα από τη μελέτη δημοσιευμένων άρθρων με έμφαση στην τελευταία πενταετία. Παράλληλα, καταγράφηκε και αξιοποιήθηκε η σχετική εκδοθείσα βιβλιογραφία στο χώρο της ναυτιλίας και σε παρεμφερείς κλάδους, όπως

είναι οι Ναυτασφαλίσεις, η Ναυπηγική, το Ναυτικό Δίκαιο, το Δίκαιο Θαλάσσης, το Θαλάσσιο Περιβάλλον, η Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων και η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση. Ταυτόχρονα με τη μελέτη των Αποφάσεων, Κανονισμών, Μνημονίων, Οδηγιών, Βίβλων και Ανακοινώσεων σε επίπεδο ευρωπαϊκών θεσμών, πραγματοποιήθηκε ανάλυση των εθνικών και περιφερειακών νομολογιών επιλεγμένων Κρατών σε θέματα που αφορούν τα Νηολόγια και γενικότερα την ακολουθούμενη ναυτιλιακή πολιτική. Τα ανωτέρω εργαλεία αξιολογούνται θεσμικά υπό το πρίσμα της επιστήμης της **Ναυτιλιακής Πολιτική** απότοκος της οποίας είναι η δημιουργία των Νηολογίων από μέρους των εμπλεκόμενων Κρατών.

Αντικειμενικός **σκοπός** της παρούσας Διδακτορικής Διατριβής είναι η επιστημονική προσέγγιση των σύγχρονων εξελίξεων στον τομέα των Νηολογίων με ιδιαίτερη έμφαση στον ευρωπαϊκό χώρο συμπεριλαμβανομένων των προσπαθειών για σύσταση ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου γνωστού ως EUROS. Η σκοπιμότητα της ανάγκης για μελέτη του θεσμού του Νηολογίου εδράζεται στο γεγονός της πολυδιάστατης σημασίας που αυτό κατέχει σε μία σειρά από εμπλεκόμενους φορείς της ναυτιλίας όπως είναι τα Κράτη Σημείας, τα Παράκτια Κράτη, οι ναυτιλιακές εταιρείες καθώς και οι σχετιζόμενοι διεθνείς οργανισμοί όπως ο I.M.O. κτλ. Η ύπαρξη συχνά αντικρουόμενων και αμοιβαία ανταγωνιζόμενων επιδιώξεων από την πλευρά των ανωτέρω φορέων συνθέτει ένα δυναμικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας, σημαντικό ρόλο στην οποία διαδραματίζει ο θεσμός του Νηολογίου.

Καθοριστικής σημασίας για την κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες λειτουργούν τα σύγχρονα Νηολόγια, είναι ο σαφής προσδιορισμός των εννοιών που σχετίζονται με το θεσμό των Νηολογίων και της έννοιας της Εθνικότητας του πλοίου, προκειμένου να είναι αντιπροσωπευτική η απεικόνιση των επικρατούσων τάσεων στον κλάδο. Είναι σημαντική η κατηγοριοποίηση των διαφορετικών ειδών Νηολογίων και η ανάλυση της αλληλεπίδρασης μεταξύ τους, πάντοτε υπό το πρίσμα του ευμετάβλητου και δυναμικού χαρακτήρα που διέπει τις θεσμικές, οικονομικές, εμπορικές και κοινωνικές σχέσεις στον κλάδο της ναυτιλίας. Τα μέσα με τα οποία μπορούν να επέμβουν εθνικές και υπερεθνικές Αρχές στη λειτουργία της ναυτιλίας συνιστούν πεδίο ενδιαφέροντος του θεσμού του Νηολογίου.

Παράλληλα, το διεθνές θεσμικό πλαίσιο, όπως αυτό έχει πλέον διαμορφωθεί ύστερα από μία σειρά από διεθνείς Συνθήκες, Διασκέψεις και αποφάσεις Δικαστηρίων είναι

σημαντικό να παρουσιαστεί. Με αυτόν τον τρόπο θα καταστεί εφικτή η αξιολόγηση της επίδρασης που έχουν ασκήσει οι θεσμικοί παράγοντες στην εξέλιξη και το καθεστώς κάτω από το οποίο λειτουργούν τα σύγχρονα Νηολόγια. Στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης τίθεται και το ζήτημα του Γνήσιου Δεσμού, όπως αυτός έχει αποκρυσταλλωθεί καθώς και η τάση που εντοπίζεται στα νέα και επικρατέστερα Νηολόγια παγκοσμίως.

Επιπροσθέτως, γίνεται ανάλυση των διαδικασιών που διέπουν τη φάση της νηολόγησης ενός πλοίου, παρέχοντας ταυτοχρόνως σύγκριση μεταξύ των διαφορετικών Νηολογίων. Ο τομέας αυτός κατέχει κεντρική θέση κατά τη διαδικασία της επιλογής του κατάλληλου Νηολογίου για ένα πλοίο και συνιστά πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των υποψηφίων Νηολογίων. Οι σύγχρονες τάσεις που έχουν εμφανιστεί έχουν εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των βασικότερων Νηολογίων παγκοσμίως και δημιουργούν πεδίο ανάπτυξης για τα ανερχόμενα Νηολόγια. Ταυτοχρόνως, τα παραδοσιακά Νηολόγια τίθενται ενώπιον νέων προκλήσεων απέναντι στις οποίες καλούνται να ανταποκριθούν.

Οι ειδικότερες συνθήκες που αφορούν την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερης μελέτης. Εκτός από τις ήδη εφαρμοσθείσες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο χώρο της ναυτιλίας, εξετάζονται και οι διαφαινόμενες τάσεις για το μέλλον της ναυτιλίας και το μερίδιο που αναλογεί στον κλάδο των Νηολογίων. Παράλληλα, τα κράτη-μέλη που απαρτίζουν την Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθετώντας συχνά αποκλίνουσες θέσεις σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, θέτουν συχνά προκλήσεις στη γενική κατεύθυνση της εναρμόνισης της ρύθμισης της ναυτιλίας σε ενωσιακό επίπεδο. Υπό αυτό το πρίσμα το ευρωπαϊκό εγχείρημα του κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου EUROS αναλύεται σε βάθος και παρουσιάζονται οι ιδιαίτερες πτυχές και προϋποθέσεις λειτουργίας του, λαμβανομένων πάντοτε υπ' όψη των σύγχρονων εξελίξεων στον ευρύτερο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στον κλάδο των Νηολογίων και του κλάδου της ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο.

### **Λέξεις - κλειδιά:**

Νηολόγιο – Γνήσιος Δεσμός – Ευρωπαϊκό Νηολόγιο EUROS – Εθνικότητα πλοίου – Κράτος Σημαίας

## ABSTRACT

The **problem**, which is the subject of the present Doctoral Thesis, concerns the institution of the Ship Registry and more specifically the current and emerging future trends regarding the Ship Registries, in particular regarding the movement of ships from the traditional shipping countries to different types of Ship Registries. In this light, emphasis is placed on the distribution of global capacity between the various categories of Ship Registries and the problem of time travel of ships from traditional shipping countries, including EU countries, to other categories of Ship Registries is identified. At the same time, the problems arising from the improper care shown during the activity of very specific categories of Ship Registries in a number of sectors are identified. More specifically, the impact of the registration of the Ship Registry on both global shipping and a wide range of issues related to general economic activity, society, safety of human life and protection of the natural environment is analyzed.

The **knowledge gap**, which is attempted to be filled by the elaboration of this Doctoral Thesis, concerns on the one hand institutional issues and on the other hand issues related to the operational activity of the Ship Registries. In the institutional field, after a comparative analysis between the different approaches regarding the categorization of the Ship Registries, a specific method of coding the number of Ship Registries worldwide is proposed in Closed / National, Open and Second (Overseas and International), using Open Criteria the Legal and International Political Community. At the same time, at the operational level, the possibility of application in the field of shipping is examined, and in particular in the field of Registry, technical solutions and practical applications that have previously been successfully tested in other sectors of the economy.

The **originality** of this Doctoral Thesis is based on the innovative comparison between the concepts of Ship Registry-Flag-Nationality. An analysis of their particular characteristics is attempted and their differences are demonstrated especially through the identification of specific cases of States, where this differentiation occurs. In addition, a complete correlation is made between selected Ship Registries of particular interest and specific criteria for their distinction, such as the type of cargo carried, the Nationality of the actual shipowner, the percentage of domestic shipowners in the Ship

Registry and the special relationships between the stakeholders of shipping. In the international literature there are approaches, which take into account some of the above criteria individually, without, however, proceeding to the centralized application, which is attempted in this Doctoral Thesis.

The **contribution** of the present study is found in the thorough analysis of the national and European policies implemented in the field of maritime policy and the impact that they ultimately had on the economy and society of the government entities involved. The different approaches adopted by the Member States as well as by third countries to stimulate domestic registration and reverse the outflow of ships to the Open Registries are examined. Often the implemented policies did not have the desired results and nevertheless useful conclusions emerge regarding the possibility of their re-use by other States and supranational organizations such as the EU, after of course being seen in the light of the respective supranational, national and regional peculiarities.

At the same time, the contribution of this Doctoral Thesis extends to the field of study of the Second Registries, both Offshore and International. Their widespread use by a significant number of Member States demonstrates the need for an adequate understanding of their operation and their specific characteristics. For this reason, a codification and comparative analysis of the specifics is carried out in areas ranging from the tax regime and jurisdiction to the staffing of ships and the geographical area of activity.

The **methodological framework** followed focused on the conversation with the international academic community through the study of published articles with emphasis on the last five years. At the same time, the relevant published literature in the field of shipping was recorded and utilized in similar fields, such as Maritime Insurance, Shipbuilding, Maritime Law, Marine Environment, Maritime Business Administration and Shipping Finance. Simultaneously with the study of the Decisions, Regulations, Memoranda, Instructions, Bibles and Announcements at the level of European institutions, an analysis was made of the national and regional jurisprudences of selected States on issues related to the Registers and the generally followed shipping policy. The above tools are evaluated institutionally in the light of the

science of Maritime Policy, the result of which is the creation of the Registers by the States involved.

The **objective** of this Doctoral Thesis is to provide a scientific approach to the latest developments in the field of Registers with particular emphasis on the European area, including the efforts to establish a common European Registry known as EUROS. The feasibility of the need to study the institution of the Register is based on the multifaceted importance that it holds to a number of shipping stakeholders such as Flag States, Coastal States, shipping companies as well as related international organizations such as I.M.O. and I.T.F.. The existence of often conflicting and mutually competing aspirations from the aforementioned bodies constitutes a dynamic shipping framework, an important role played by the Registry.

Of paramount importance for understanding the conditions under which modern registers operate is the clear definition of the concepts associated with the institution of Registers and the concept of ship Nationality, in order to represent the prevailing trends in the industry. It is important to categorize the different types of Registers and to analyze the interaction between them, always in the light of the volatile and dynamic nature of the institutional, economic, commercial and social relations in the shipping industry. The means by which national and supranational authorities can intervene in the functioning of shipping constitutes an area of interest for the institution of the Register.

At the same time, the international institutional framework as it is now shaped by a series of international Treaties, Conferences and Court judgments is important to present. In this way, it will be possible to assess the impact that institutional factors have had on evolution and the regimes under which modern regimes operate. This analysis raises the question of the Genuine Link, as it has been crystallized, as well as the tendency found in the new and dominant Registers worldwide.

In addition, the procedures governing the registration phase of a ship are analyzed, providing at the same time a comparison between the different Registries. This sector occupies a central position in the process of selecting the appropriate Registry for a ship and constitutes a field of competition between the candidate Registers. The modern trends that have emerged have intensified the competition among the world's

most important Registers and created areas of possible development for the emerging Registers. At the same time, traditional registers are faced with new challenges that they are called upon to meet.

The specific circumstances of the European Union are the subject of special study. In addition to the European Union's already implemented maritime policies, the emerging trends for the future of shipping and its share in the Shipping industry are also examined. At the same time, Member States that make up the European Union, often adopting divergent positions on maritime policy, in many cases pose challenges to the overall direction of harmonizing maritime regulation at EU level. In this light, the European project of the common EUROS Registry is thoroughly analyzed and the particular aspects and conditions of its operation are presented, always taking into account current developments in the wider European Union, the Registers sector and the maritime sector in international level.

***Keywords:***

Ship Registry – Genuine Link – European Register EUROS – Ship's Nationality – Flag State



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### Τίτλος Διδακτορικής Διατριβής

Ο τίτλος της Διδακτορικής Διατριβής πραγματεύεται το ζήτημα του θεσμού του Νηολογίου στη Ναυτιλία τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Καλύπτονται οι εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα και οι διαγραφόμενες τάσεις στην εξέλιξη των Νηολογίων σε παγκόσμια κλίμακα με ιδιαίτερη αναφορά και ανάλυση σε αντιπροσωπευτικές περιπτώσεις Κρατών που κατέχουν σημαίνουσα βαρύτητα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ταυτοχρόνως, πραγματοποιείται εστίαση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπου εκτός από την αλληλεπίδραση των Κρατών-Μελών μεταξύ τους και τις εξωτερικές σχέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις τρίτες Χώρες, αναλύεται η προσπάθεια για τη δημιουργία του κοινού Ευρωπαϊκού Νηολογίου EUROS και οι προοπτικές αναβίωσής του υπό το πρίσμα των σύγχρονων εξελίξεων στο χώρο της Ναυτιλίας.

Η παρούσα Διδακτορική Διατριβή, παράλληλα, έρχεται να καλύψει το κενό που υφίσταται στη διεθνή βιβλιογραφία αναφορικά με την ολοκληρωμένη προσέγγιση των σύγχρονων εξελίξεων στο χώρο των Νηολογίων και ειδικότερα των σχέσεων που αναπτύσσονται ανάμεσά τους καθώς και ανάμεσα στα Νηολόγια και τους λοιπούς φορείς της Ναυτιλίας<sup>1</sup>. Το δεύτερο σκέλος της Διδακτορικής Διατριβής πραγματοποιεί κριτική προσέγγιση στην ευρωπαϊκή προσπάθεια για δημιουργία του κοινοτικού Νηολογίου EUROS και κυρίως έρχεται να καλύψει την απουσία μίας επικαιροποιημένης προβολής της προσπάθειας για δημιουργία του EUROS υπό το πρίσμα των τωρινών δεδομένων στο τομέα της Ναυτιλίας και της ακολουθούμενης από την Ευρωπαϊκή Ένωση ναυτιλιακής πολιτικής. Οι λόγοι αποτυχίας υλοποίησης του EUROS κατά το παρελθόν αναλύονται και επιχειρείται η αξιολόγηση αντίστοιχης πρωτοβουλίας κάτω από τις σημερινές συνθήκες.

Για την αποτελεσματική προσέγγιση του θεσμού του Νηολογίου και των ακολουθούμενων πρακτικών από πλευράς των Κρατών και της ναυτιλιακής κοινότητας, είναι κρίσιμης σημασίας η στοχαστική προσέγγιση της έννοιας του

---

<sup>1</sup> Διεθνείς Οργανισμοί, Κράτη-Σημαίας, Παράκτια Κράτη, Νηογνώμονες, Τράπεζες, Ναυτασφαλιστικές εταιρείες κτλ.

Γνήσιου Δεσμού<sup>2</sup>. Η έως σήμερα ανάλυση της επίδρασης του Γνήσιου Δεσμού δεν ακολουθεί μία κοινή μεθοδολογία και συχνά οι όροι που τυγχάνουν χρήσης από τους εμπλεκόμενους φορείς παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Το αποτέλεσμα είναι να είναι αναγκαία η αποσαφήνιση των βασικών παραμέτρων που προσδιορίζουν το Γνήσιο Δεσμό και κυρίως των ζητημάτων που τον συνδέουν με τη λειτουργία του Νηολογίου. Είναι καθοριστικής σημασίας η ορθή αξιοποίηση του εργαλείου του Γνήσιου Δεσμού, γεγονός που δύσκολα απαντιέται με εναρμονισμένο τρόπο στη διεθνή βιβλιογραφία, προκειμένου εν συνεχεία να συντελεστεί η ακριβής κατηγοριοποίηση των διαφόρων ειδών Νηολογίων και να αναλυθούν οι λειτουργικές τους διαδικασίες.

### **Στόχος Διδακτορικής Διατριβής**

Το Νηολόγιο είναι από τα σημαντικότερα εργαλεία για την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής των Κρατών. Οι συνθήκες και όροι λειτουργίας του έχουν κομβική σημασία για την επίτευξη των στόχων που τίθενται σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο. Η έννοια του Νηολογίου βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της Διδακτορικής Διατριβής και επιχειρείται εκτενέστερη εμβάθυνση σε μία σειρά από ζητήματα που αφορούν τη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου αποσκοπώντας στην ποιοτικότερη και κατανόηση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Μέσα από την απεικόνιση και εν συνεχεία ανάλυση των παραμέτρων που επηρεάζουν τη λειτουργία της ναυτιλίας καθίσταται εφικτή η εξαγωγή συμπερασμάτων και η διατύπωση προτάσεων. Η ολοκλήρωση αυτής της διαδικασίας συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη κατανόηση των θεμελιωδών της ναυτιλίας στη σημερινή τους μορφή και συνδράμει στην υιοθέτηση δράσεων για την αποτελεσματικότερη διαχείριση των ζητημάτων που ανακύπτουν κατά την άσκηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Μέσα από τη συγκριτική μελέτη των σημαντικότερων Νηολογίων καθώς και αντιπροσωπευτικών Νηολογίων από τις επιμέρους κατηγορίες Νηολογίων παρουσιάζονται οι προοπτικές για τη μελλοντικές εξελίξεις στον κλάδο αυτό. Συντελείται κριτική ανάλυση των σύγχρονων τάσεων που έχουν επικρατήσει στο χώρο

---

<sup>2</sup> Ως Γνήσιος Δεσμός μπορεί να οριστεί η σχέση που συνδέει την Εθνικότητα του πλοίου με την Εθνικότητα των πλοιοκτητών (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 130). Στην περίπτωση κατά την οποία ταυτίζεται η Εθνικότητα του πλοίου με την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη τότε θεωρείται ότι υφίσταται Γνήσιος Δεσμός.

της νηολόγησης των πλοίων και αφορούν τόσο τις ναυτιλιακές εταιρείες όσο και τις λοιπές εθνικές, υπερεθνικές και ιδιωτικές επιχειρήσεις που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους προκειμένου να παραχθούν οι ναυτιλιακές υπηρεσίες. Αυτές οι τάσεις δύνανται να αναφέρονται στο θεσμικό πλαίσιο το οποίο έχει θεσπιστεί σε διεθνές επίπεδο μέσα από την υπογραφή Διεθνών Συμβάσεων καθώς και σε εθνικό επίπεδο μέσα από την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας και της επιβολής κανονισμών εθνικής εμβέλειας που ρυθμίζουν τον κλάδο της ναυτιλιακής αγοράς.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται στην ανάλυση των επιμέρους χαρακτηριστικών, τα οποία παρουσιάζονται στα Νηολόγια. Πραγματοποιείται για πρώτη φορά ανάλυση των διαφόρων ειδών Νηολογίων με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που οδηγούν στην ταξινόμησή τους σε σαφώς διακριτές κατηγορίες σύμφωνα με τα σύγχρονα δεδομένα που ισχύουν στον κλάδο. Επιπροσθέτως, οι διαδικασίες που υιοθετούνται από τα διάφορα Νηολόγια παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ τους γεγονός που οξύνεται από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό μεταξύ τους κατά την προσπάθεια που καταβάλλουν για την προσέλκυση πρόσθετων πλοίων στο πελατολόγιό τους. Ωστόσο, καθώς αποτελούν έναν από τους πολλούς παραγωγικούς συντελεστές που απαιτούνται για την παροχή των ναυτιλιακών υπηρεσιών, είναι αναγκαία η αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο αλληλεπιδρούν με τους υπόλοιπους συντελεστές της παραγωγικής διαδικασίας στη Ναυτιλία.

Η σημαντική συμβολή του κλάδου της Ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει οδηγήσει στην υιοθέτηση μίας σειράς από πρωτοβουλίες σε ενωσιακό επίπεδο. Η εφαρμογή κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής έρχεται να συμπληρώσει και να συντονίσει τις μεμονωμένες εθνικές ναυτιλιακές πολιτικές των Κρατών –Μελών. Η προσπάθεια για δημιουργία του κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου EUROS είναι ανάγκη να αναλυθεί σε βάθος και να αξιολογηθούν οι παράγοντες που οδήγησαν στην εγκατάλειψή του κατά το παρελθόν. Ταυτόχρονα, το διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον της ναυτιλίας και οι νέες προτεραιότητες που αναδύονται στη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτάσσουν την αναψηλάφηση του EUROS και την εκ νέου εξέταση της δυνατότητας πιθανής αξιοποίησής του, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι σύγχρονες προκλήσεις στις οποίες καλείται να ανταποκριθεί η Ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, όσον αφορά την ανάλυση του περιβάλλοντος και την εξέταση της δυνατότητας

δημιουργίας του EUROS, αξιολογούνται οι βασικές κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. στους τομείς της ναυτικής εργασίας, θαλάσσιας ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και της συμβολής που θα μπορούσε να είχε η υιοθέτηση ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου.

### **Μεθοδολογία**

Για την απάντηση των ζητημάτων που τίθενται στην παρούσα Διδακτορική Διατριβή, έχει επιλεγεί η μέθοδος της κωδικοποίησης και ταξινόμησης της διεθνούς βιβλιογραφίας και της επιστημονικής έρευνας που έχει συντελεστεί σε όμορα πεδία και πραγματεύεται το Νηολόγιο, την Εθνικότητα του πλοίου και το Κράτος Σημαίας. Παράλληλα, έχει πραγματοποιηθεί ταξινόμηση της διεθνούς, ενωσιακής, κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, η οποία αντικατοπτρίζει τις συνθήκες που επικρατούν σήμερα στο ναυτιλιακό κλάδο. Το προαναφερθέν υλικό έχει υποστεί εκτενή και σε βάθος κριτική ανάλυση με σκοπό την επισήμανση κενών, αντιφάσεων και δυσλειτουργιών που παρατηρούνται κατά την άσκηση των λειτουργιών της ναυτιλίας είτε από την πλευρά του ιδιώτη-ναυτιλιακή επιχείρηση είτε από την πλευρά της πολιτείας-Κράτους Σημαίας.

Παράλληλα, ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην παρουσίαση και ανάλυση των διαφορετικών και συχνά συγκρουόμενων προσεγγίσεων, οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από τις παράγοντες της ναυτιλίας. Αυτό οδηγεί σε μία σύνθετη κατάσταση, η οποία χρήζει της συνεκτίμησης μίας σειράς από παραμέτρους και δεδομένα που επηρεάζουν τις πολιτικές τους σε σχέση με την οικονομική και κοινωνική κατάσταση που διαμορφώνεται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Εκτός από το συσχετισμό δυνάμεων στο εσωτερικό των Κρατών, οι οποίες διαμορφώνουν τις ανεξάρτητες εθνικές πολιτικές στο χώρο της ναυτιλίας, υπάρχουν και οι διεθνείς οργανισμοί ή οι υπερ-εθνικές ενώσεις Κρατών<sup>3</sup>, όπου συντονίζονται και εναρμονίζονται οι εθνικές επιδιώξεις, προκειμένου να παραχθούν συνολικές πολιτικές για το ναυτιλιακό κλάδο σε περιφερειακό ή παγκόσμιο επίπεδο.

Ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάλυση που ακολουθείται διαδραματίζει η συνεκτίμηση του παράγοντα του χρόνου. Σε ένα θεσμό της ναυτιλίας όπως είναι το Νηολόγιο, όπου εμπλέκονται μία σειρά από διεθνείς οργανισμοί, Κράτη καθώς και η ιδιωτική πρωτοβουλία, είναι μοιραία η έκθεση σε ένα δυναμικό και διαρκώς μεταβαλλόμενο

---

<sup>3</sup> Π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση.

περιβάλλον. Κρίνεται σκόπιμη η ανάλυση των ζητημάτων που πραγματεύεται η παρούσα Διδακτορική Διατριβή με συνεξέταση των εξελίξεων που έχουν λάβει και συνεχίζουν να λαμβάνουν και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τον κλάδο της ναυτιλίας.

### **Ευρήματα της Διδακτορικής Διατριβής**

Τα ευρήματα της παρούσας Διδακτορικής Διατριβής εντοπίζουν το γεγονός της σύγκρισης μεταξύ των εννοιών του Νηολογίου, της Σημαίας και της Εθνικότητας του πλοίου. Επίσης, εντοπίζονται οι μελλοντικές τάσεις αναφορικά με την εξέλιξη της κατανομής της παγκόσμιας χωρητικότητας μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών Νηολογίων καθώς επίσης και οι αιτίες, οι οποίες συνέβαλαν στην εδραίωση του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου. Το ζήτημα του Γνήσιου Δεσμού, το οποίο έχει απασχολήσει τη Διεθνή Κοινότητα διαχρονικά, προβάλλεται στις σημερινές συνθήκες και υπό το πρίσμα των σύγχρονων εξελίξεων στη ναυτιλία. Εξειδικεύονται και κατηγοριοποιούνται τα εργαλεία άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής. Αναλύεται το εγχείρημα του δημιουργίας του κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου EUROS και αξιολογείται η δυνατότητα επαναφοράς της προοπτικής δημιουργίας του υιοθετώντας, ωστόσο, συγκεκριμένες παραδοχές όπως είναι ο βαθμός διείσδυσης των Δεύτερων (Υπερπόντιων και Διεθνών) Νηολογίων.

### **Διάρθρωση**

Για την ολοκληρωμένη προσέγγιση του θεσμού του Νηολογίου και των σύγχρονων εξελίξεων που εντοπίζονται σε αυτόν τον κλάδο, με ιδιαίτερη έμφαση στις εξελίξεις στον ευρωπαϊκό χώρο συμπεριλαμβανομένου του εγχειρήματος του EURO, έχει επιλεγεί η διαδοχική ανάλυση σε επιμέρους Κεφάλαια τα οποία ακολουθούν τη γενικότερη προσέγγιση της ανάλυσης από το γενικό προς το ειδικό με ιδιαίτερη βαρύτητα στις ευρωπαϊκές διαστάσεις του θεσμού του Νηολογίου.

Στο 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Βασικές έννοιες, ορισμοί και ιστορική εξέλιξη του θεσμού του Νηολογίου» πραγματοποιείται αποσαφήνιση των εννοιών του Νηολογίου, της Σημαίας και της Εθνικότητας προς αποφυγή των ευρέως διαδεδομένων παρερμηνειών οι οποίες συνιστούν εν δυνάμει κίνδυνο για την ποιότητα της επιστημονικής έρευνας. Παράλληλα, πραγματοποιείται επισήμανση των σημαντικών σταθμών στην ιστορική εξέλιξη του θεσμού του Νηολογίου, οι οποίες έχουν συντείνει στη διαμόρφωση της παρούσας κατάστασης στον κλάδο. Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης αναλύονται

τα αίτια και οι συνθήκες εμφάνισης των σύγχρονων μορφών Νηολογίων και ιδιαίτερως αυτών του Ανοικτού Νηολογίου και της Σημαίας Ευκαιρίας. Εκτός από τα κομβικά σημεία που ξεχωρίζουν στην εξέλιξη του θεσμού του Νηολογίου πραγματοποιείται αποτύπωση και ανάλυση των παραμέτρων που διαμορφώνουν την παρούσα κατάσταση στη ναυτιλιακή αγορά αναφορικά με το ρόλο των Νηολογίων. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στο συσχετισμό δυνάμεων μεταξύ των βασικότερων ειδών Νηολογίων καθώς και των σημαντικότερων μεμονωμένων Νηολογίων μεταξύ τους.

Στο 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Διεθνές πλαίσιο το οποίο διέπει τη νηολόγηση και Εθνικότητα των πλοίων» πραγματοποιείται η παρουσίαση και αξιολόγηση του διεθνούς θεσμικού πλαισίου το οποίο ρυθμίζει το ρόλο των Νηολογίων κατά την άσκηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αρχής γενομένης με την UNCLOS I το 1958 τίθεται το θέμα του Νηολογίου, του Κράτους Σημαίας καθώς και της βαρύτητας του Γνήσιου Δεσμού στη διαμόρφωση της σχέσης μεταξύ Κράτους και πλοίου. Τα ίδια θέματα επανεξετάζονται υπό το πρίσμα των εξελίξεων που επέρχονται κατά τις επόμενες δεκαετίες και οδηγούμαστε στην UNCLOS III το 1982 η οποία αποκρυσταλλώνει τις συνθήκες οι οποίες επικρατούν μέχρι και σήμερα στο χώρο της ναυτιλίας. Οι προσπάθειες του Ο.Η.Ε. για πληρέστερη ρύθμιση του θέματος των Νηολογίων οδήγησαν στη Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων του 1986, χωρίς ωστόσο να καταστεί εφικτό να τύχουν αποδοχής από τα ναυτιλιακά Κράτη. Επιπροσθέτως, παρουσιάζεται και αναλύεται η σχέση μεταξύ Νηολογίου, Σημαίας και Εθνικότητας πλοίου. Σε άμεση συνάφεια με αυτές τις έννοιες είναι ο όρος του Γνήσιου Δεσμού, ο οποίος παρουσιάζεται στη διαχρονική εξέλιξή του και κρίνεται η αλληλεπίδρασή του με την ασκούμενη ναυτιλιακή πολιτική των Κρατών και των διεθνών οργανισμών.

Στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Είδη Νηολογίων και χαρακτηριστικά αυτών», αφού προσδιοριστεί ότι το κριτήριο βάσει του οποίου θα πραγματοποιηθεί η κατηγοριοποίηση των διαφόρων ειδών Νηολογίων, έχει επιλεγεί να είναι αυτό του Γνήσιου Δεσμού, ως του πλέον αντικειμενικού και επαρκώς αναλυμένου, ακολουθεί η κατάλληλη ομαδοποίηση αυτών. Παρουσιάζονται τα επιμέρους είδη Νηολογίων με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους και συντελείται κριτική προσέγγιση των κοινών χαρακτηριστικών τους αλλά και των στοιχείων που τα διακρίνουν μεταξύ τους. Η ταξινόμησή τους σε διακριτές κατηγορίες συμβάλλει στην περαιτέρω ανάλυση που

ακολουθεί στα ακόλουθα Κεφάλαια, καθότι διαφορετικά είδη Νηολογίων παρουσιάζουν διαφορετικές τοποθετήσεις σε μία σειρά από θέματα που εκτείνονται από την οικονομική πολιτική, την κοινωνική πολιτική και τα λοιπά θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής που αφορούν ένα Κράτος. Παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων, των Ανοικτών Νηολογίων και των Δεύτερων Νηολογίων είτε αυτά αφορούν τα Υπεράκτια Νηολόγια είτε τα Διεθνή Νηολόγια.

Στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Κριτική Σημαιών Ευκαιρίας / Ανοικτών Νηολογίων» αναλύεται το ζήτημα του θεσμού της Σημαιάς Ευκαιρίας και της συσχέτισης που υπάρχει με το θεσμό του Ανοικτού Νηολογίου. Πραγματοποιείται εννοιολογική αποσαφήνιση της Σημαιάς Ευκαιρίας, προκειμένου να απομονωθούν ευρέως διαδεδομένες αντιλήψεις περί του χαρακτήρα της Σημαιάς Ευκαιρίας και του Ανοικτού Νηολογίου και οι οποίες έλκουν την καταγωγή τους από φαινόμενα και πρακτικές παρελθουσών δεκαετιών στο χώρο της ναυτιλίας, οι οποίες ωστόσο δεν υφίστανται απαραίτητως και σήμερα. Το βασικό αντικείμενο του συγκεκριμένου Κεφαλαίου είναι η ανάλυση των επιπτώσεων από την εμφάνιση και την σταδιακή επικράτηση Νηολογίων τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν σε μία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες. Οι κύριοι τομείς ενδιαφέροντος βάσει των οποίων πραγματοποιείται ανάλυση των Σημαιών Ευκαιρίας και των Ανοικτών Νηολογίων είναι η γενικότερα ασκούμενη ναυτιλιακή πολιτική των Κρατών Σημαιάς, η φορολογική πολιτική, το θεσμικό πλαίσιο, τα ζητήματα που ανακύπτουν σχετικά με την οικονομική λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των Κρατών Σημαιάς και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κοινωνική οργάνωση αυτών των Κρατών.

Στο 5<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Κρατικός παρεμβατισμός / κίνητρα» παρουσιάζεται η ιδιαίτερη βαρύτητα που κατέχει το Κράτος Σημαιάς στη θέσπιση κινήτρων, προκειμένου να ενισχυθεί το Εθνικό Νηολόγιο. Τα διαθέσιμα μέσα τα οποία μπορεί να αξιοποιήσει ένα Κράτος στην προσπάθειά του να αναστρέψει το κύμα φυγής πλοίων από το Εθνικό Νηολόγιο ή την προσέλκυση πρόσθετων πλοίων σε αυτό δύναται να διαφοροποιούνται σημαντικά. Περιλαμβάνουν μέτρα άσκησης φορολογικής πολιτικής καθώς και γενικότερα οικονομικής φύσεως μέτρα με τα οποία παρέχεται οικονομικό πλεονέκτημα σε συγκεκριμένες ομάδες πλοίων ή οικονομικό μειονέκτημα σε άλλες ομάδες πλοίων. Ταυτοχρόνως, ρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της

ναυτιλίας και στα εργασιακά θέματα μπορούν να αποτελούν εργαλεία άσκησης της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία αποσκοπεί στην τροποποίηση των συνθηκών λειτουργίας της εγχώριας ναυτιλίας. Το σύνολο των προαναφερθέντων μέτρων υποβάλλονται σε κριτική με σκοπό την αναζήτηση της πραγματικής ωφέλειας και των πιθανών παρενεργειών που προκύπτουν από την εφαρμογή του κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία.

Στο 6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Αλληλεπίδραση του Κράτους –Σημαίας με τα Παράκτια Κράτη, τους Νηογνώμονες και τους κλάδους των Ναυτασφαλίσεων, Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης και της Ναυπηγικής» πραγματοποιείται η διασύνδεση του Κράτους-Σημαίας με τους σημαντικότερους λοιπούς φορείς της ναυτιλίας. Προκειμένου, να παραχθεί η επιδιωκόμενη ναυτιλιακή υπηρεσία είναι ανάγκη να συνδυαστούν μία σειρά από παραγωγικοί συντελεστές οι οποίοι έλκουν την καταγωγή τους από φορείς που δεν ελέγχονται από το Κράτος Σημαίας. Τέτοιου είδους αλληλεπίδραση έχει το Κράτος Σημαίας με τα Παράκτια Κράτη, τους Νηογνώμονες καθώς επίσης και τους κλάδους των Ναυτασφαλίσεων, της Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης και της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Στο 7<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Διαδικασίες Νηολόγησης», αφού έχει πραγματοποιηθεί η ολοκλήρωση της επεξεργασίας των επικρατουςών μεθόδων νηολόγησης των πλοίων παγκοσμίως, περιγράφεται η διαδικασία της νηολόγησης ενός πλοίου σε ένα Νηολόγιο. Σταδιοποιείται η ροή της εργασίας, προκειμένου να μπορέσει ένα πλοίο να γίνει αποδεκτό από ένα Νηολόγιο και να του απονεμηθεί η Εθνικότητα του αντίστοιχου Κράτους. Αποσαφηνίζονται οι έννοιες της προσωρινής νηολόγησης, της μόνιμης-οριστικής νηολόγησης καθώς και της παράλληλης νηολόγησης. Εν συνεχεία, είναι σημαντική η παρουσίαση των πιστοποιητικών που παράγονται από την επιτυχή διαδικασία της νηολόγησης και κρίνονται απαραίτητα για την άσκηση της παραγωγικής δραστηριότητας του πλοίου. Το ζήτημα των τεχνικών επιθεωρήσεων αξιολογείται αναλόγως και διατυπώνονται κρίσεις για τη συμβολή τους στην ομαλή διεξαγωγή των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Στο 8<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Η εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στο χώρο της Ναυτιλίας», παρουσιάζονται οι βασικές κατευθυντήριες γραμμές της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινής Αγοράς που άσκησαν επιρροή και κατέληξαν στην διαμόρφωση της σημερινής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναλύονται τα σημαντικά γεγονότα

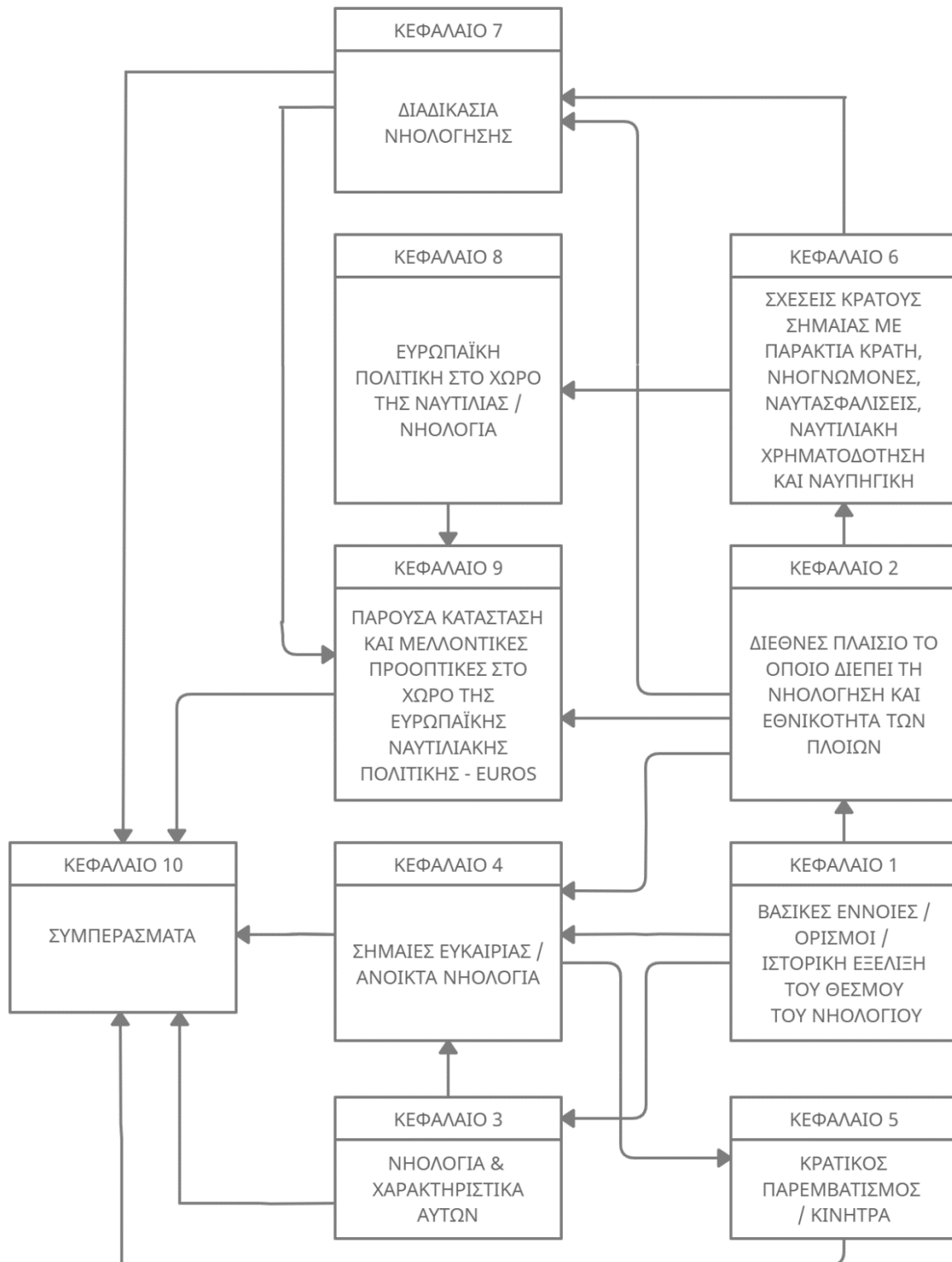


και οι συσχετισμοί δυνάμεων στο εσωτερικό αρχικά της Ε.Ο.Κ. και εν συνεχεία της Ε.Ε. που οδήγησαν στην λήψη συγκεκριμένων αποφάσεων στο ναυτιλιακό κλάδο. Παράλληλα, εξετάζονται θέματα τόσο ευρύτατου ενδιαφέροντος όπως είναι ο ορισμός του κοινοτικού εφοπλιστή όσο και εξειδικευμένων ρυθμίσεων με ιδιαίτερο ελληνικό ενδιαφέρον όπως είναι οι Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας.

Στο 9<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με τίτλο «Παρούσα κατάσταση και μελλοντικές προοπτικές στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής –Ευρωπαϊκό Μηολόγιο European Registry of Shipping (EUROS)» αξιολογείται η εφαρμοζόμενη πολιτική της Ε.Ε. στο σύνολο του φάσματος της ενωσιακής ναυτιλίας. καλύπτονται θέματα που εκτείνονται από τη θαλάσσια ασφάλεια και τη ναυτική εργασία έως τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Παράλληλα, πραγματοποιείται ιδιαίτερη ανάλυση του προταθέντος Κοινοτικού Μηολογίου EUROS, το οποίο απασχόλησε τη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. κατά το παρελθόν. Αξιολογούνται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που είχαν προταθεί για το Κοινοτικό Μηολόγιο και σχολιάζονται οι αιτίες που οδήγησαν στην εγκατάλειψή του.

Η ολοκλήρωση της Διδακτορικής Διατριβής περιλαμβάνει την κριτική προσέγγιση μίας σειράς συμπερασμάτων που προέκυψαν από την ανάλυση που προηγήθηκε στο επιμέρους Κεφάλαια. Μεταξύ των σημαντικότερων θεμάτων που τυγχάνουν μελέτης και επεξεργασίας προκύπτουν ιδιαίτερες σκέψεις και κρίσεις στο ζήτημα του Γνήσιου Δεσμού, όπως αυτός έχει πλέον διαμορφωθεί στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας. Παράλληλα, εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με την επικαιρότητα της σύστασης ενός Κοινού Ευρωπαϊκού Μηολογίου στα χνάρια του EUROS.

## Διάγραμμα ροής



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Ένα πλοίο προκειμένου να μπορεί να πραγματοποιεί πλόες τόσο σε διεθνή όσο και σε εσωτερικά ύδατα ενός κράτους οφείλει να διαθέτει την Εθνικότητα ενός κράτους. Σε αντιδιαστολή με το φυσικό πρόσωπο, το οποίο έχει την επιλογή να απαρνηθεί την Εθνικότητα όλων των κρατών και κατά συνέπεια να θεωρηθεί «άπατρις»<sup>4</sup>, το πλοίο είναι απαράδεκτο να μη φέρει την Εθνικότητα κάποιου κράτους. Σε περίπτωση κατά την οποία ένα πλοίο δεν έχει την Εθνικότητα κάποιου κράτους<sup>5</sup>, τότε δεν θεωρείται αποδεκτό από τη διεθνή Κοινότητα και κατ'επέκταση δεν μπορεί να προβαίνει σε ναυτιλιακές δραστηριότητες (Packard, 1997, p. 41).

Στον κλάδο της ναυτιλίας αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ένα πλοίο ακόμα και εάν δεν έχει νηολογηθεί σε κάποιο λιμάνι, οπότε δεν έχει νομότυπα αποκτήσει την Εθνικότητα του σχετικού κράτους, μπορεί να θεωρείται ότι φέρει την Εθνικότητα αυτού του κράτους (Farthing & Brownrigg, 1997, p. 183). Το κριτήριο για το μονομερή προσδιορισμό της Εθνικότητας του πλοίου από την πλευρά του κράτους αρχικά ήταν η Εθνικότητα της πλοιοκτησίας<sup>6</sup>. Σταδιακά, με την πάροδο των ετών για τον προσδιορισμό της Εθνικότητας του πλοίου άρχισαν να λαμβάνονται υπ'όψη και άλλοι παράγοντες όπως η Εθνικότητα των αξιωματικών και του πληρώματος ή η χώρα ναυπήγησης του πλοίου<sup>7</sup>.

Η νηολόγηση ενός πλοίου σε κάποιο λιμάνι συγκεκριμένου κράτους, προσδίδει στο πλοίο το δικαίωμα να υψώσει τη Σημαία του κράτους στο οποίο βρίσκεται το λιμάνι νηολόγησης. Παράλληλα και η εθνικότητα του πλοίου απορρέει από τη Σημαία που

---

<sup>4</sup> Συμβαίνει σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το φυσικό πρόσωπο δεν ενστερνίζεται τις πολιτικές πεποιθήσεις των κρατών ή το ίδιο το κράτος προβαίνει σε διακρίσεις σε βάρος συγκεκριμένων ομάδων πολιτών, σε περιπτώσεις διαδοχής κρατών (π.χ. πρώην Γιουγκοσλαβία) ή σε διαμάχη περί των εθνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων (π.χ. Δυτική Σαχάρα) κ.ά..

<sup>5</sup> Stateless ship.

<sup>6</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου σύμφωνα με τον United Kingdom Merchant Shipping Act του 1894, προτού αυτός αναθεωρηθεί από τον Merchant Shipping Act του 1988, ως Βρετανικό πλοίο θεωρείτο το πλοίο που ανήκε σε Βρετανούς πλοιοκτήτες ανεξάρτητα από τη νηολόγησή του στο Βρετανικό Νηολόγιο.

<sup>7</sup> Στη Γαλλία σύμφωνα με το Acte de Navigation του 1793 μόνον πλοία που είχαν ναυπηγηθεί σε γαλλικά ναυπηγεία μπορούσαν να φέρουν τη Γαλλική Εθνικότητα (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 184).

πλέον φέρει το πλοίο. Ωστόσο, η σημασία της ύψωσης της Σημαίας ενός κράτους από το πλοίο δεν περιορίζεται μονάχα στις σχέσεις που διέπουν το συγκεκριμένο κράτος με την οντότητα<sup>8</sup> στην οποία ανήκει το πλοίο. Αυτό συμβαίνει διότι η επιλογή της Σημαίας έχει επίπτωση και στις σχέσεις που συνδέουν το εν λόγω κράτος με τη διεθνή Κοινότητα (Mertus, 1988, p. 207). Υπάρχουν δικαιώματα και υποχρεώσεις του κράτους που απορρέουν από τη δυνατότητα που έχει ένα πλοίο να υψώσει τη Σημαία του (Ford, Peel, Hardesty, Rosebrock, & Wilcox, 2018).

### **1.1 Ορισμός Νηολογίου**

Ως Νηολόγιο<sup>9</sup> ορίζεται η Δημόσια Υπηρεσία όπου τηρείται το δημόσιο αρχείο στο οποίο καταχωρείται ένα πλοίο μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των διαδικασιών που προβλέπει ο Νόμος, προκειμένου αυτό το πλοίο να μπορέσει να αποκτήσει την αντίστοιχη Εθνικότητα. Το Νηολόγιο πάντοτε προσδιορίζεται από το λιμένα στον οποίο το πλοίο έχει πραγματοποιήσει τη νηολόγησή του<sup>10</sup>, ο οποίος ονομάζεται λιμένας νηολόγησης. Συχνά, για λόγους απλοποίησης, ως Νηολόγιο αναφέρεται το κράτος στο οποίο ανήκει το λιμάνι νηολόγησης αντί του αντίστροφου, το οποίο είναι και ακριβέστερος προσδιορισμός. Παρατηρούμε λοιπόν ότι π.χ. το πλοίο *Celebrity Millennium* συχνά αναφέρεται ότι είναι νηολογημένο στο Νηολόγιο της Μάλτας, ενώ στην πραγματικότητα είναι νηολογημένο στο Νηολόγιο της Valleta<sup>11</sup> το οποίο με τη σειρά του διέπεται από τους εθνικούς κανονισμούς του κράτους της Μάλτας σύμφωνα με το Παράρτημα 1.

Η διαδικασία της νηολόγησης πραγματοποιείται βάσει της εθνικής νομοθεσίας του κράτους στο οποίο ανήκει ο λιμένας νηολόγησης<sup>12</sup>. Παρατηρούμε λοιπόν ότι συνιστά μία πράξη οι λεπτομέρειες της οποίας ρυθμίζονται αποκλειστικά από το εν λόγω κράτος. Η τυπική επικύρωση της νηολόγησης ενός πλοίου είναι η έκδοση του αντίστοιχου πιστοποιητικού<sup>13</sup> το οποίο αποδεικνύει την επιτυχή οριστική ή προσωρινή

---

<sup>8</sup> Φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

<sup>9</sup> Ship Registry.

<sup>10</sup> Π.χ. το πλοίο *Celebrity Millennium* στο Παράρτημα 1 είναι νηολογημένο στο Νηολόγιο Valleta.

<sup>11</sup> Η Valleta είναι η πρωτεύουσα και ταυτόχρονα το σημαντικότερο λιμάνι του κράτους της Μάλτας.

<sup>12</sup> Προκειμένου να εγγραφεί ένα πλοίο στο Ελληνικό Νηολόγιο μπορούν να τηρηθούν τα ακόλουθα: α) Πάγιες διατάξεις του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου) ή β) Διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», το οποίο αξίζει να σημειωθεί ότι έχει αυξημένη τυπική ισχύ.

<sup>13</sup> Certificate of Registry.

είσοδο<sup>14</sup> ενός πλοίου σε ένα Νηολόγιο. Είναι δυνατό η διαδικασία της νηολόγησης να έχει οριστικό ή προσωρινό χαρακτήρα, ανάλογα με το είδος του πιστοποιητικού που θα εκδοθεί.

Στα περισσότερα κράτη οι λειτουργίες του Νηολογίου παρακολουθούνται από κάποια αρμόδια Δημόσια Αρχή, η οποία εξειδικεύεται σε αυτό το αντικείμενο. Αυτός είναι ο κανόνας κυρίως στα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη που ασκούν συχνά αυστηρότερη ναυτιλιακή πολιτική σε θέματα νηολόγησης. Αντιθέτως κυρίως σε Ανοικτά Νηολόγια, τα οποία έχουν χαλαρότερα κριτήρια αναφορικά με τη νηολόγηση, οι διαδικασίες και η διαχείριση του Νηολογίου μπορούν να ανατεθούν σε κάποιο ανεξάρτητο οργανισμό, ο οποίος μπορεί μάλιστα να είναι ιδιωτικός ή ακόμα και να εδρεύει σε ένα άλλο κράτος. Από τον Πίνακα 1 που ακολουθεί παρατηρούμε, ότι ενώ τις 3 πρώτες θέσεις με τα μεγαλύτερα Νηολόγια καταλαμβάνουν κατά φθίνουσα σειρά τα Ανοικτά Νηολόγια των Παναμά, Λιβερίας και Marshall Islands, εν τούτοις εξ αυτών μονάχα ο Παναμάς έχει Νηολόγιο με Δημόσιο χαρακτήρα σε αντίθεση με τα υπόλοιπα που είναι καθαρά ιδιωτικά<sup>15</sup>.

### **Πίνακας 1: Τα 10 μεγαλύτερα παγκοσμίως Νηολόγια με τους αντίστοιχους φορείς διαχείρισής τους.**

---

<sup>14</sup> Στην περίπτωση της προσωρινής εισόδου (provisional) ενός πλοίου σε ένα Νηολόγιο, αυτή συνήθως αφορά την περίοδο ορισμένων μηνών, μετά την πάροδο των οποίων πρέπει να εκδοθεί νέο οριστικό ή προσωρινό πιστοποιητικό.

<sup>15</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Marshall Islands τα οποία έχουν αναθέσει στην ιδιωτική εταιρεία International Registries Inc, η οποία από το 1948 δραστηριοποιείται στον κλάδο, τη λειτουργία και διαχείριση του εθνικού Νηολογίου σύμφωνα με τον RMI (Republic of Marshall Islands) Maritime Act του 1990. Το εν λόγω Νηολόγιο εδρεύει στο έδαφος των Η.Π.Α. (Reston, Virginia) όντας αποκομμένο από την χωροταξική πραγματικότητα των Marshall Islands (Marshall Islands Registry, 2019).

ΚΡΑΤΟΣ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΔΗΜΟΣΙΟΣ / ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ	ΚΡΑΤΟΣ ΕΔΡΑΣ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ΠΑΝΑΜΑΣ</li> <li>• ΛΙΒΕΡΙΑ</li> <li>• MARSHALL ISLANDS</li> <li>• ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ</li> <li>• ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ</li> <li>• ΜΑΛΤΑ</li> <li>• ΜΠΑΧΑΜΕΣ</li> <li>• ΚΙΝΑ</li> <li>• ΕΛΛΑΔΑ</li> <li>• ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PANAMA MARITIME AUTHORITY</li> <li>• LISCR LLC</li> <li>• INTERNATIONAL REGISTRIES INC (IRI)</li> <li>• MARINE DEPARTMENT</li> <li>• MARITIME &amp; PORT AUTHORITY</li> <li>• MERCHANT SHIPPING DIRECTORATE</li> <li>• THE BAHAMAS MARITIME AUTHORITY</li> <li>• MARITIME SAFETY AUTHORITY</li> <li>• ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ</li> <li>• MARITIME &amp; COASTGUARD AGENCY</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ</li> <li>• ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> <li>• ΔΗΜΟΣΙΟΣ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ΠΑΝΑΜΑΣ</li> <li>• Η.Π.Α.</li> <li>• Η.Π.Α.</li> <li>• ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ</li> <li>• ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ</li> <li>• ΜΑΛΤΑ</li> <li>• ΜΠΑΧΑΜΕΣ</li> <li>• ΚΙΝΑ</li> <li>• ΕΛΛΑΔΑ</li> <li>• ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ</li> </ul>

Πηγή: (Liberian Registry, 2017)

## 1.2 Ορισμός της Σημαίας ενός πλοίου

Η Σημαία<sup>16</sup> του πλοίου είναι το σύμβολο εθνικής κυριαρχίας το οποίο προσδιορίζει το κράτος που εξασκεί την εξουσία του πάνω στο συγκεκριμένο πλοίο. Βρίσκεται στην πρύμνη, πάνω από το όνομα του πλοίου και πρέπει να είναι εμφανές και να επιδεικνύεται σε όσες περιπτώσεις το απαιτούν οι συνθήκες. Κατά κανόνα, τα πλοία πάντοτε έχουν υψωμένη τη Σημαία τους χωρίς ωστόσο να είναι υποχρεωμένα όταν βρίσκονται στην Ανοικτή Θάλασσα<sup>17</sup>. Η υποχρέωσή τους να επιδείξουν τη Σημαία τους προκύπτει μόνο κάτω από συνθήκες που καθιστούν αναγκαία την προβολή της νηολόγησης και της Εθνικότητάς τους, όπως για παράδειγμα σε λιμάνια, πολυσύχναστες θαλάσσιες γραμμές καθώς και κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας εντός των χωρικών υδάτων άλλου κράτους (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 185).

Η υιοθέτηση της Σημαίας συγκεκριμένου κράτους από ένα πλοίο συνεπάγεται την πλήρη συμμόρφωσή του με τους εσωτερικούς Κανόνες και Νόμους που διέπουν αυτό

<sup>16</sup> Flag.

<sup>17</sup> High Seas.

το κράτος. Ως εκ τούτου, το εν λόγω κράτος έχει το δικαίωμα να εξασκήσει την εξουσία του στις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο πλοίο (Wróbel, Montewka, & Kujala, 2017, p. 160). Αυτές οι δραστηριότητες είναι δυνατόν να αφορούν τόσο την οικονομική λειτουργία του πλοίου όσο και τις συνθήκες που δημιουργούνται από τη συμβίωση εργαζομένων ή επιβατών μέσα σε αυτό. Ταυτόχρονα, όμως, το κράτος είναι αποδέκτης υποχρεώσεων που απορρέουν από το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο αφορά τον κλάδο της ναυτιλίας. Η υπογραφή διεθνών Συνθηκών<sup>18</sup> καθώς και η συμμετοχή του κράτους σε υπερ-εθνικούς Οργανισμούς<sup>19</sup> δημιουργεί ένα πλέγμα υποχρεώσεων για το κράτος. Είναι ευνόητο ότι ένα πλοίο είναι ταυτόχρονα και φορέας δικαιωμάτων, ένεκα της Σημαίας που φέρει. Συχνά παρατηρείται ευνοϊκότερη δασμολογική ή άλλη μεταχείριση ανάλογα με τη Σημαία του πλοίου κατά την τέλεση των πλοίων ή την παραμονή σε κάποιο λιμάνι<sup>20</sup>.

### **1.3 Ορισμός της Εθνικότητας**

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως η χρησιμότητα της Σημαίας ενός πλοίου έγκειται στην ιδιότητά της ως σύμβολο ή αποδεικτικό της Εθνικότητας του πλοίου. Ως Εθνικότητα ενός πλοίου ορίζεται η νομική σχέση που συνδέει ένα κράτος με το πλοίο το οποίο φέρει τη Σημαία αυτού (Mertus, 1988, σ. 207). Με την ίδια έννοια προβάλλοντας παράλληλα και την πολιτική διάσταση του θέματος είναι και ο ορισμός σύμφωνα με τον οποίο Εθνικότητα είναι η νομική και πολιτική σχέση που ορίζεται από το Δίκαιο ενός κράτους που ενώνει ένα πλοίο με αυτό το κράτος (Oilleau, 2010, σ. 93). Είναι πασίδηλο, επομένως, ότι η διεθνής βιβλιογραφία εστιάζει το ενδιαφέρον στη φύση της σχέσης που συνδέει το πλοίο με το κράτος συμπεριλαμβάνοντας αλλά και ταυτόχρονα ξεπερνώντας τα θέματα αποκλειστικά νομικού ενδιαφέροντος.

Ένεκα της υιοθέτησης της Εθνικότητας, το πλοίο γίνεται ταυτόχρονα αποδέκτης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τα οποία ποικίλουν ανάλογα με το κράτος που χορηγηθεί την Εθνικότητά του. Παράλληλα, η Εθνικότητα του πλοίου λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος ανάμεσα στο κράτος και τη διεθνή κοινότητα, δεδομένου ότι τα πλοία

---

<sup>18</sup> Π.χ. UNCLOS I-II-III.

<sup>19</sup> Π.χ. ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).

<sup>20</sup> Η Σοβιετική Ένωση είχε θεσπίσει δυσμενέστερους όρους τιμολόγησης των πλοίων με Σημαίες Ευκολίας που προσέγγιζαν τους λιμένες της, επιδεικνύοντας εμπράκτως αποστροφή προς το θεσμό των Σημαιών Ευκολίας.

συχνά δραστηριοποιούνται σε πλώες που υπερβαίνουν τα όρια της εθνικής κυριαρχίας. Επιχειρώντας μία διασταλτικότερη προσέγγιση των έννομων σχέσεων που απορρέουν από το δικαίωμα ενός πλοίου να λάβει την Εθνικότητα κράτους παρατηρούμε ότι το εν λόγω κράτος έχει το δικαίωμα να εξασκεί τη δικαιοδοσία του πάνω στο πλοίο εφαρμόζοντας τους εθνικούς νόμους, αλλά ταυτόχρονα είναι και υπόλογο για το συγκεκριμένο πλοίο βάσει των Διεθνών Συνθηκών στις οποίες έχει συμβληθεί το συγκεκριμένο κράτος (Farantouris, 2003, p. 128). Μέσα στα πλαίσια αυτών των υποχρεώσεων το κράτος έχει το καθήκον να προστατεύει τα πλοία στα οποία έχει δώσει το δικαίωμα να φέρουν την Εθνικότητά του.

Η ανάγκη του προσδιορισμού της Εθνικότητας των πλοίων ενυπήρχε στον κλάδο της ναυτιλίας. Ωστόσο, η σταδιακή ανάπτυξη των Ανοικτών Νηολογίων, τα οποία επικράτησαν σε παγκόσμιο επίπεδο, έθεσε την παγκόσμια κοινότητα ενώπιον νέων προκλήσεων. Ενώ παραδοσιακά τα κράτη είχαν το απεριόριστο δικαίωμα να χορηγούν την Εθνικότητά τους σε πλοία χωρίς να περιορίζονται από διεθνείς κανονισμούς, τα δεδομένα άρχισαν να αλλάζουν όταν μεταβλήθηκε η κατανομή της παγκόσμιας χωρητικότητας μεταξύ παραδοσιακών και Ανοικτών Νηολογίων. Οι νέες προκλήσεις που αντιμετώπιζε πλέον σε αυξανόμενο ρυθμό η παγκόσμια ναυτιλία αφορούσαν μία έντονα διεθνοποιημένη κατάσταση, όπου ολοένα και συχνότερα ένα πλοίο είχε διαφορετική Εθνικότητα από τη χώρα ναυπήγησής του, από την Εθνικότητα των αξιωματικών και μελών του πληρώματος, από τη χώρα προέλευσης των κεφαλαίων που χρησιμοποιήθηκαν για την αγορά του καθώς επίσης και τη Εθνικότητα των φυσικών προσώπων που ήταν οι τελικοί δικαιούχοι της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

#### **1.4 Οι καταβολές του θεσμού του Νηολογίου**

Η διαδικασία της αναζήτησης του καταλληλότερου Νηολογίου έχει απασχολήσει την ναυτιλιακή κοινότητα ήδη από την αρχαιότητα. Ήδη, επί των ημερών της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας δεν ήταν σπάνιο το φαινόμενο να επιλέγεται από Ρωμαίους πλοιοκτήτες η Σημαία ελληνικών πόλεων, προκειμένου να επωφεληθούν από την ανώτερη ναυτική τεχνογνωσία της ελληνικής ναυτοσύνης (Μαυρομμάτη, 2012, p. 15). Ο θεσμός του νηολογίου όπως απαντάται με τη σημερινή του μορφή συνιστά εξέλιξη μίας διαδικασίας οι απαρχές της οποίας μπορούν να εντοπιστούν ήδη από τον 15<sup>ο</sup> αι. Η έναρξη της Εποχής των Ανακαλύψεων αυτή την περίοδο, με τον επεκτατικό πυρετό



που κατέλαβε τις Ευρωπαϊκές Δυνάμεις<sup>21</sup>, οδήγησε στην ανάγκη για την ανάπτυξη των εθνικών στόλων ως μέσο προβολής ισχύος και παράλληλα διασύνδεσης της μητρόπολης με τα αποικιακά εδάφη. Οι πολιτικές που υιοθετήθηκαν από τα διάφορα έθνη, τα οποία επέδειξαν ενδιαφέρον για την ενίσχυση του ναυτιλιακού τους κλάδου, σε μεγάλο βαθμό επηρεάζονταν από τη θέση που κατείχαν στο θαλάσσιο εμπόριο.

Η βάση της ναυτιλιακής τους πολιτικής καθοριζόταν από την ύπαρξη ή όχι σημαντικού όγκου διακινούμενων φορτίων τα οποία θα μπορούσαν να απασχολήσουν τον εγχώριο στόλο. Οι χώρες που είχαν δημιουργήσει μεγάλες υπερπόντιες αυτοκρατορίες ακολουθούσαν περιοριστική πολιτική ευνοώντας τα εθνικά πλοία κατά την πραγματοποίηση του μεταφορικού έργου, όπως οι ταχυδρομικές υπηρεσίες (Merk, 2020, p. 517), μεταξύ μητροπολιτικών και υπερπόντιων εδαφών. Αντιθέτως, οι χώρες οι οποίες δε διέθεταν αξιόλογα υπερπόντια εδάφη, αλλά επιθυμούσαν να αναπτύξουν το ναυτιλιακό τους κλάδο, υπερασπίζονταν το δικαίωμα της ελεύθερης διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων χωρίς στρέβλωση του ανταγωνισμού. Κατ'αυτόν τον τρόπο προσδοκούσαν να εξασφαλίσουν για την εγχώρια ναυτιλία τους ένα μέρος από τα διακινούμενα φορτία σε υπερπόντια εδάφη που ελέγχονταν από άλλες αποικιακές δυνάμεις. Ωστόσο, δε θα πρέπει να αγνοηθεί το γεγονός ότι ακόμα και αυτά τα κράτη, όταν τελικά αποκτούσαν αξιόλογα αποικιακά εδάφη, υιοθετούσαν περιοριστική ναυτιλιακή πολιτική προκειμένου να οικειοποιηθούν στο μέγιστο βαθμό τα οφέλη από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα<sup>22</sup>.

Η πρώτη καταγεγραμμένη προσπάθεια για άσκηση κρατικού παρεμβατισμού στον τομέα της ναυτιλιακής πολιτικής του Νηολογίου μπορεί να αναζητηθεί στην Αγγλία με τον Navigational Act του 1485-1486 (Furthing, 1993, p. 6). Προτού ακόμα αποκτηθούν αποικιακά εδάφη, βασική μέριμνα της Αγγλικής κυβέρνησης εκείνης της εποχής ήταν η ανάπτυξη της εθνικής ναυτιλίας με την εξασφάλιση διακινούμενων φορτίων από και προς τις αγγλικές νήσους. Κατ'αυτόν τον τρόπο ακολουθήθηκε πολιτική διάκρισης σημαίας (flag discrimination) σύμφωνα με την οποία τα υπό αγγλική σημαία πλοία είχαν προτιμησιακό καθεστώς κατά την εκτέλεση πλοών από και προς αγγλικούς

---

<sup>21</sup> Αρχικά η Πορτογαλία και εν συνεχεία οι Ισπανία, Αγγλία, Γαλλία και Ολλανδία απόκτησαν εκτεταμένες υπερπόντιες κτήσεις.

<sup>22</sup> Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Ολλανδίας, η οποία προτού αποκτήσει αξιόλογα αποικιακά εδάφη υποστήριζε τον ελεύθερο ανταγωνισμό στο θαλάσσιο εμπόριο. Ωστόσο, με τη σταδιακή ενσωμάτωση των πλούσιων εδαφών της Ινδονησίας (πρώην Ολλανδικές Ανατολικές Ινδίες) η Ολλανδική κυβέρνηση υιοθέτησε περιορισμούς αποκλείοντας πλοία άλλων κρατών από το θαλάσσιο εμπόριο με αυτές τις περιοχές.

λιμένες σε βάρος των ξένων ανταγωνιστών τους. Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία της Αγγλικής κυβέρνησης απέδωσε καθώς προστάτευσε τους Άγγλους πλοιοκτήτες κατά τα αρχικά βήματα της δημιουργίας του αγγλικού νηολογίου, αποτελώντας ουσιαστικά ένα μέσο ενίσχυσης της εγχώριας ναυτιλίας.

Το διαρκώς ογκούμενο μέγεθος της αγγλικής ναυτιλίας σταδιακά κάλυψε το σύνολο των αναγκών των μεταφερόμενων φορτίων των βρετανικών νήσων, με αποτέλεσμα ο δυναμισμός της αγγλικής ναυτιλιακής κοινότητας να μην μπορεί να ικανοποιηθεί όντας αυτή απασχολούμενη αποκλειστικά στο διακινούμενο εμπόριο της Αγγλίας. Ωστόσο, κατά τον 16<sup>ο</sup> αι. η Αγγλία δεν είχε ακόμα δημιουργήσει την υπερπόντια αυτοκρατορία, η οποία θα μπορούσε να απασχολήσει με τις μεταφορικές της ανάγκες τη διαρκώς αυξανόμενη παρουσία των Άγγλων πλοιοκτητών στο χώρο της ναυτιλίας. Ήταν η εποχή που η Αγγλική ναυτιλία επιχειρούσε να διεισδύσει στην περιοχή της Καραϊβικής<sup>23</sup>, όπου κυριαρχούσε η Ισπανία με τα υπερπόντια εδάφη της. Η λύση που προκρίθηκε από τους Άγγλους πλοιοκτήτες ήταν η αλλαγή του Νηολογίου των πλοίων, τα οποία δραστηριοποιούνταν στην περιοχή της Καραϊβικής και η υιοθέτηση του ισπανικού Νηολογίου (Spruyt, 1994, p. 37). Προβαίνοντας σε αυτή την κίνηση μπορούσαν πλέον να επιδοθούν απερίσπαστα στις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες χωρίς να αντιμετωπίζουν προσκόμματα από τις ισπανικές αρχές (Petrossian, Sosnowski, Miller, & Rouzbahani, 2020, p. 103937). Ήταν η πρώτη φορά στη νεότερη ιστορία κατά την οποία η επιλογή του Νηολογίου ήταν αποτέλεσμα συνεκτίμησης οικονομικών και γεωπολιτικών παραγόντων από την πλευρά του επιχειρηματικού κόσμου. Το αποτέλεσμα, επίσης, συνιστούσε διάρρηξη του έως τότε καθιερωμένου και αυτονόητου θεσμού του γνήσιου δεσμού μεταξύ της εθνικότητας του πλοίου και της εθνικότητας του πλοιοκτήτη.

Αλλά και τα κατά τα πρώτα βήματα της δημιουργίας της Βρετανικής Αυτοκρατορίας τα βρετανικά ναυτιλιακά συμφέροντα προέταξαν το οικονομικό συμφέρον κατά την επιλογή της σημαίας του πλοίου. Ειδικότερα, η ίδρυση της αποικίας της Νέας Γης στον Καναδά<sup>24</sup>, η οικονομία της οποίας ήταν κυρίως προσανατολισμένη στην αλιεία, έθεσε το δίλημμα της επιλογής της καταλληλότερης σημαίας στην αγγλική ναυτιλιακή κοινότητα. Κατά τον 17<sup>ο</sup> αι. σε αρκετές περιπτώσεις ο αλιευτικός κλάδος της

---

<sup>23</sup> Τότε γνωστή ως Δυτικές Ινδίες (West Indies)

<sup>24</sup> Ήταν η πρώτη αποικία που απέκτησε το Βρετανικό Στέμμα.

συγκεκριμένης Βρετανικής αποικίας επέλεξε την αλλαγή του Νηολογίου με αποτέλεσμα αντί της Αγγλικής σημαίας να υιοθετηθεί η Γαλλική σημαία (Storford, *Maritime Economics, Second Edition, 1997, p. 433*). Με αυτόν τον τρόπο αποσκοπούσαν στην αξιοποίηση περαιτέρω αλιευτικών δικαιωμάτων, ένεκα της γειτνίασης με τις παρακείμενες γαλλικές αποικίες στον Καναδά.

Κεντρική σημασία στη ναυτιλιακή πολιτική των εμπλεκόμενων κρατών ήταν η θέση που κατείχαν στον επιμερισμό της ναυτιλιακής δραστηριότητας καθώς και τα διακινούμενα φορτία που ήταν υπό τον έλεγχό τους. Γενικότερα μπορεί να διατυπωθεί η θέση ότι τα κράτη που κατείχαν σημαντικές γεωγραφικές εκτάσεις και προμήθευαν το ναυτιλιακό κλάδο με σημαντικό όγκο φορτίων, είχαν την τάση να εφαρμόζουν προστατευτικές πολιτικές οι οποίες ευνοούσαν την εθνική ναυτιλία. Αυτή είναι η περίπτωση των αποικιοκρατικών δυνάμεων οι οποίες έτειναν να ευνοούν τους εγχώριους πλοιοκτήτες έναντι του ξένου ανταγωνισμού. Αντιθέτως, οι χώρες που είχαν τη φιλοδοξία να αναπτύξουν τον ναυτιλιακό τους κλάδο μή διαθέτοντας, ωστόσο, ανάλογο όγκο διακινούμενων φορτίων (προερχόμενο από τη γεωργική και βιομηχανική παραγωγή των μητροπολιτικών εδαφών ή τις αποικίες) είχαν προτάξει την αρχή της «ελευθερίας των θαλασσών» σύμφωνα με την οποία οι ναυτιλιακοί οδοί ήταν ελεύθεροι και το θαλάσσιο εμπόριο δε θα πρέπει να υπόκειται σε περιορισμούς.

Η πρώτη θεωρητική διατύπωση της αρχής της «ελευθερίας των θαλασσών» εντοπίζεται στο βιβλίο του Ολλανδού νομικού, ουμανιστή και φιλοσόφου Hugo Grotius με τον τίτλο «*Mare Liberum*» το 1609 (Furthing, 1993, p. 6). Στο συγκεκριμένο έργο, ουσιαστικά προασπιζόμενος τα ναυτιλιακά συμφέροντα της Ολλανδίας, η οποία εκείνη την εποχή έκανε τα πρώτα βήματα στον ναυτιλιακό κλάδο χωρίς ωστόσο να έχει ακόμα αποκτήσει αποικιακά εδάφη, αμφισβητούσε την αποκλειστικότητα της Πορτογαλίας στο θαλάσσιο εμπόριο των Ανατολικών Ινδιών<sup>25</sup> και διεκδικούσε για τους πλοιοκτήτες των υπολοίπων κρατών το δικαίωμα να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις τους Πορτογάλους. Ταυτόχρονα, έθετε το ιδεολογικό υπόβαθρο υπερασπιζόμενος την πλευρά του ελεύθερου ανταγωνισμού υπό το πρίσμα της ογκούμενης Αγγλο-Ολλανδικής αντιπαλότητας, όπου οι Άγγλοι σε αντίθεση με τους Ολλανδούς είχαν υιοθετήσει μέτρα περιοριστικής πολιτικής (Chrzanowski, 1985, p. 113). Η ιδεολογική

---

<sup>25</sup> Με τις συνθήκες της Tordesillas (1494) και Zaragoza (1529), αμφότερες υπό την Παπική επιδιαιτησία, πραγματοποιήθηκε διανομή των υπερπόντιων εδαφών σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ Πορτογαλίας και Ισπανίας.

τεκμηρίωση των αγγλικών προθέσεων αποτυπώνεται στο βιβλίο του Άγγλου νομικού και πολιτικού John Selden με την τον τίτλο «Mare Clausum» το 1635 (Μαυρομάτη, 2012, σ. 16). Σε απάντηση προς το έργο του Hugo Grotius, ο John Selden υποστηρίζει τις αγγλικές θέσεις με τις οποίες επιχειρείται η εδραίωση της αγγλικής ναυτιλιακής κυριαρχίας στις θάλασσες που περιβάλλουν τις Βρετανικές Νήσους και ειδικότερα περιορίζονται οι αλιευτικές δραστηριότητες των Ολλανδών αλιέων πλησίον των αγγλικών ακτών.

Από τα μέσα του 17<sup>ου</sup> αι. πραγματοποιεί την εμφάνισή της ως ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη η Γαλλία. Ορμώμενη από την αυξημένη αγροτική και βιομηχανική παραγωγή, τη ναυπήγηση ισχυρού πολεμικού στόλου αλλά και τη σταδιακή δημιουργία μίας μεγάλης υπερπόντιας αυτοκρατορίας ο γαλλικός επιχειρηματικός στόλος επέδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ανάληψη ναυτιλιακών κινδύνων. Το αποτέλεσμα των ανωτέρω ευνοϊκών συνθηκών ήταν η καθιέρωση της γαλλικής σημαίας ως μίας αξιόπιστης και συχνά προτιμώμενης επιλογής για το εγχώριο ναυτιλιακό κόσμο (Furthing, 1993, σ. 7). Ωστόσο, η καθεστωτική αστάθεια της Γαλλικής Πολιτείας και κυρίως οι πολεμικές συρράξεις που χαρακτήρισαν τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αι. ανέκοψαν την ανάπτυξη της πλήρους δυναμικής που θα μπορούσε να επιδείξει το Γαλλικό Νηολόγιο.

Αντίστοιχη πορεία ακολούθησε και η Βρετανική Σημαία, απολαμβάνοντας το προνόμιο να εξυπηρετεί τις μεταφορικές ανάγκες της διαρκώς διευρυνόμενης Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Αυτή η τάση εκδηλώθηκε με ιδιαίτερη ένταση μετά από την ενίσχυση των Navigational Acts κατά το 1651<sup>26</sup> και την περαιτέρω διεύρυνση της παρεμβατικής πολιτικής της Βρετανικής Κυβέρνησης στον κλάδο της ναυτιλίας. Με αυτήν την τροποποίηση του καθεστώτος το οποίο ρύθμιζε τις θαλάσσιες μεταφορές τα υπό βρετανική σημαία πλοία αποκτούσαν το αποκλειστικό προνόμιο να πραγματοποιούν μεταφορές μεταξύ των λιμανιών της μητρόπολης και των αποικιών. Ταυτόχρονα τα εν λόγω πλοία έπρεπε να έχουν ναυπηγηθεί σε βρετανικά ναυπηγεία και συχνά επιδοτούνταν για την πραγματοποίηση εξαγωγών επιλεγμένων αγαθών, κυρίως αγροτικής προέλευσης (Furthing, 1993, σ. 7). Επιπροσθέτως, ολόκληρο το εξαγωγικό

---

<sup>26</sup> Επί εποχής Cromwell.

εμπόριο των βρετανικών αποικιών προς τις τρίτες χώρες έπρεπε να διέρχεται υποχρεωτικά μέσω μητροπολιτικών λιμένων<sup>27</sup> όπου και υπόκειτο σε φορολόγηση.

Η δυναμική των σημαιών της Γαλλίας και της Αγγλίας δεν περιοριζόταν αποκλειστικά στην απήχηση που είχαν στον εγχώριο επιχειρηματικό κόσμο. Έχοντας αποκτήσει εδραιωμένη θέση ως μεγάλες Δυνάμεις κατέστησαν ελκυστικά τα εθνικά τους Νηολόγια για ξένους πλοιοκτήτες, οι οποίοι αναζητούσαν την προστασία κάποιας ισχυρότερης χώρας και παράλληλη ευνοϊκότερη μεταχείριση στις περιοχές όπου επιχειρούσαν. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα πλοιοκτητών από τις ιταλικές πόλεις της Γένοβας και της Νάπολης, οι οποίοι δραστηριοποιούμενοι στο χώρο της Πελοποννήσου κατά τον 18<sup>ο</sup> αι., προτιμούσαν είτε τη Γαλλική είτε την Αγγλική Σημαία<sup>28</sup>, ή εναλλακτικά τη Σημαία της Αυστρο-Ουγγαρίας (Doganis & Metaxas, 1976, pp. 7-8). Επίσης, Έλληνες πλοιοκτήτες από το Μεσολόγγι ήδη από τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αι. και αργότερα και από την Ύδρα είχαν υιοθετήσει τη σημαία της Μάλτας η οποία διατελούσε πλέον υπό αγγλική κυριαρχία.

Η πραγματική, ωστόσο, αλλαγή στο χώρο των χρησιμοποιούμενων σημαιών της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου συντελέστηκε με τη Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί το 1774. Κάνοντας χρήση των όρων της συγκεκριμένης Συνθήκης, οι Οθωμανοί υποτελείς με ελληνική καταγωγή μαζικά επέλεξαν τη Ρωσική σημαία ως πρώτη επιλογή για τα υπό τη διαχείρισή τους πλοία. Κατ'αυτόν το τρόπο το Νηολόγιο της Ρωσικής Αυτοκρατορίας κατέστη το βασικό μέσο πραγματοποίησης θαλάσσιων μεταφορών για τους ελληνικούς πληθυσμούς (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 8). Αξίζει να σημειωθεί ότι ελληνικής καταγωγής πλοιοκτήτες χρησιμοποιούσαν τη μέθοδο της παράλληλης νηολόγησης υιοθετώντας εκτός από το Οθωμανικό Νηολόγιο και το Ρωσικό, ήδη από τη δεκαετία του 1770. Με αυτόν τον τρόπο παρουσίαζαν ανάλογα με τις περιστάσεις είτε τα οθωμανικά είτε τα ρωσικά ναυτιλιακά έγγραφα.

Ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η υιοθέτηση της Γαλλικής Σημαίας από Βρετανούς υπηκόους, κυρίως ιρλανδικής καταγωγής, κατά τις δεκαετίες του 1760 και

---

<sup>27</sup> Η υποχρεωτική διοχέτευση του εξαγωγικού εμπορίου των Αμερικανικών Αποικιών διαμέσου των Βρετανικών λιμένων, με τη συνακόλουθη φορολόγηση, συνιστά έναν από βασικούς λόγους που προκάλεσαν την Αμερικανική Επανάσταση το 1776.

<sup>28</sup> Στην περίπτωση μάλιστα πλοιοκτητών από τη Γένοβα συχνά παρατηρείτο το φαινόμενο σε πλοία τους που έφεραν τη γαλλική Σημαία, να προβαίνουν σε αλλαγή της Σημαίας υψώνοντας την αγγλική, προτού τα πλοία εισέλθουν στον Κορινθιακό Κόλπο. Το γεγονός αυτό καταδείκνυε την ισχυρή επιρροή που διέθετε η Γαλλία στο χώρο της Πελοποννήσου σε αντιδιαστολή με την κυριαρχία της Αγγλίας στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους.

1770, προκειμένου να αποφύγουν τους αυστηρούς περιορισμούς της αγγλικής Σημαίας, όπως επίσης και υπηκόων του Σουλτανάτου του Μουσκάτ<sup>29</sup> οι οποίοι επέλεγαν τη Σημαία της Γαλλίας, προκειμένου να αποφύγουν τους ασφυκτικούς εσωτερικούς κανονισμούς αλλά και να αξιοποιήσουν επιχειρηματικές ευκαιρίες στα Βαλκάνια (Boczek, 1962, pp. 7-8). Στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι συγκεκριμένοι πλοιοκτήτες βρίσκονταν σε αναζήτηση προστασίας από κάποια ισχυρότερη Δύναμη, καθώς διατηρούσαν πάντοτε την δυνατότητα της ύψωσης της εθνικής τους Σημαίας, δηλαδή της αγγλικής.

Ωστόσο, η εμπλοκή του κράτους της Σημαίας σε εμπόλεμες συγκρούσεις συνιστούσε κρίσιμη σημασίας κριτήριο για την επιλογή του κατάλληλου Νηολογίου, όπως για παράδειγμα με τον πόλεμο μεταξύ Η.Π.Α. και Βρετανικής Αυτοκρατορίας το 1812. Ναυτιλιακά συμφέροντα από τις Η.Π.Α. προέκριναν την υιοθέτηση του Πορτογαλικού Νηολογίου, ενώ Βρετανοί επιχειρηματίες από το χώρο της αλιείας επέλεξαν να υψώσουν τη νορβηγική Σημαία, αμφότεροι στην προσπάθειά τους να αποφύγουν την κατάσχεση των πλοίων τους (Spruyt, 1994, σ. 37) κατά τη διάρκεια των εχθροπραξιών.

Το πρώτο μισό του 18<sup>ου</sup> αι. χαρακτηρίζεται από τον ναυτιλιακό προστατευτισμό, δηλαδή την ροπή των ναυτιλιακών κρατών να προστατεύουν την εθνική τους ναυτιλία αποκλείοντας ταυτόχρονα τους ανταγωνιστικούς στόλους των υπολοίπων ναυτιλιακών εθνών. Τα μέσα άσκησης αυτής της πολιτικής είναι κυρίως πολιτικές διάκρισης Σημαίας κατά τη μεταφορά φορτίων, όπου εισάγονται συγκεκριμένα κριτήρια τα οποία προσδίδουν συγκριτικό πλεονέκτημα στα πλοία τα οποία φέρουν την εθνική Σημαία. Αξίζει να σημειωθεί ότι είχαν προηγηθεί στο παρελθόν αντίστοιχες τάσεις, όπως με τους Navigational Acts, στην Αγγλία<sup>30</sup>. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των πόλεων οι οποίες συμμετείχαν στην Χανσεατική Ένωση<sup>31</sup>, όπου απαγορεύονταν ολοκληρωτικά οι ναυλώσεις των πλοίων τα οποία δε συμμετείχαν στη συγκεκριμένη εμπορική-πολιτική Συνομοσπονδία (Χολέβας, 1972, σ. 359).

---

<sup>29</sup> Το Σουλτανάτο του Μουσκάτ, ήταν προτεκτοράτο της Βρετανικής Αυτοκρατορίας στη νοτιοανατολική πλευρά της Αραβικής Χερσονήσου, βρεχόμενο από τον Ινδικό Ωκεανό. Σήμερα συνιστά μέρος του Σουλτανάτου του Ομάν.

<sup>30</sup> Αρχικά με τον Βασιλιά Ερρίκο VII (1485-1486) και εν συνεχεία με τον Cromwell (1651).

<sup>31</sup> Πρόκειται περί Συνομοσπονδίας, υπό γερμανικό έλεγχο, πόλεων της Βαλτικής και Βόρειας θάλασσας, η οποία κατείχε καίρια θέση στο θαλάσσιο εμπόριο της Αγγλίας, Βελγίου, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Δανίας, Γερμανίας, Σουηδίας, Φινλανδίας, Πολωνίας, Λιθουανίας, Λετονίας, Εσθονίας και Ρωσίας από τον 13<sup>ο</sup> αι. έως τον 17<sup>ο</sup> αι.

Ωστόσο, η σταδιακή επικράτηση της φιλοσοφίας του *laissez-faire*<sup>32</sup> κατά την άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας έθεσε τη βάση για την αναθεώρηση της ναυτιλιακής πολιτικής σε αρκετά ναυτιλιακά έθνη. Στο Ηνωμένο Βασίλειο ήδη από το 1841 είχε ξεκινήσει η σταδιακή χαλάρωση των περιοριστικών διατάξεων των *Navigational Acts*, με αποτέλεσμα την ολοκληρωτική ανάκλησή τους το 1853. Ήταν μία εποχή σταθερότητας, η οποία διαδέχθηκε την ταραχώδη περίοδο των Ναπολεόντειων Πολέμων, κατά την οποία οι κρατικές αρχές είχαν περιορίσει το ενδιαφέρον τους στην τόνωση των δημοσίων εσόδων χωρίς να διευρύνουν το φάσμα των επιδιώξεών τους κατά την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής.

Επιπροσθέτως, ο βρετανικός εμπορικός στόλος ήταν πλέον ο κυρίαρχος των θαλασσών και η Βρετανική Αυτοκρατορία βρισκόταν στο ζενίθ της επέκτασής της προμηθεύοντας με άφθονα φορτία τα υπό Βρετανική Σημαία πλοία. Παράλληλα, η βρετανική εμπορική ναυτιλία βρισκόταν σε πλεονεκτική θέση και ήταν ισχυρότερη από τους σημαντικότερους ανταγωνιστές της. Η υιοθέτηση από τη βρετανική κυβέρνηση της πολιτικής των «ελεύθερων θαλασσών», με την απαλοιφή των διάφορων προνομιακών διατάξεων υπέρ του βρετανικού Νηολογίου, δε ζημίωσε τον υπό βρετανική Σημαία εμπορικό στόλο, καθότι η βρετανική ναυτιλιακή κοινότητα ήταν πλέον σε θέση να αντιμετωπίζει τους ανταγωνιστές της από θέση ισχύος (Furthing, 1993, σ. 8). Ενδεικτικό της υπεροχής του βρετανικού στόλου είναι το γεγονός ότι το 1850 τα πλοία που έφεραν τη Βρετανική Σημαία απάρτιζαν το 82% της παγκόσμιας χωρητικότητας των ατμόπλοιων, τα οποία ήταν το πλέον σύγχρονο μέσο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς εκείνη την εποχή (Spruyt, 1994, σ. 37).

Η πολιτική της άρσης των περιοριστικών διατάξεων στη ναυτιλιακή πολιτική των διαφόρων κρατών, η οποία χαρακτηρίζει την περίοδο 1850-1900, δε σήμαινε, ωστόσο και την επίδειξη αδιαφορίας από την πλευρά των ναυτιλιακών κρατών. Η σημαντική διαφορά αυτής της περιόδου από την προηγούμενη είναι ότι τα διάφορα κράτη επιδιώκουν να ενισχύσουν την εθνική τους ναυτιλία με τη λήψη άμεσων ή έμμεσων μέτρων τα οποία θα την καταστήσουν ανταγωνιστικότερη, δηλαδή μέσω επιχορηγήσεων ή επιδοτήσεων (Χολέβας, 1972, σ. 360). Επιδοτούνται επιλεγμένα

---

<sup>32</sup> Σύμφωνα με τη επιχειρηματική προσέγγιση του *laissez-faire* το κράτος δεν πρέπει να παρεμβαίνει στην άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας μέσω επιδοτήσεως, φορολογίας και λοιπών ρυθμιστικών μέτρων.

εξαγωγή φορτία<sup>33</sup> τα οποία μεταφέρονται με πλοία τα οποία φέρουν την εθνική Σημαία ή παρέχονται προνομιακοί όροι για τη ναυπήγηση πλοίων τα οποία θα εγγραφούν στο εθνικό Νηολόγιο. Παρατηρείται, δηλαδή, απομάκρυνση από την πολιτική της διάκρισης Σημαίας, η οποία παλαιότερα συνιστούσε το βασικό εργαλείο αποκλεισμού των αλλοδαπών πλοίων, προς όφελος της εθνικής ναυτιλίας.

Η πολιτική της «ελευθερίας των θαλασσών» η οποία άρχισε να επικρατεί αυτήν την περίοδο είχε, ως αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να υιοθετούν ολοένα και περισσότερο επιχειρηματικά κριτήρια κατά την επιλογή της κατάλληλης Σημαίας για τα πλοία τους. Ακόμα και στην περίπτωση της βρετανικής Σημαίας, η οποία πλέον κυριαρχούσε το 19<sup>ο</sup> αι. στην παγκόσμια ναυτιλία, υπήρχαν περιπτώσεις όπου εγχώριοι πλοιοκτήτες επέλεξαν τη φυγή από το εθνικό τους Νηολόγιο. Τέτοια είναι η περίπτωση της εισροής αριθμού βρετανικών πλοίων προς το Νηολόγιο της Νορβηγίας το 1850 (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 8). Ισχυρό παράδειγμα συνιστά και η επιλογή της βρετανικής Blue Funnel Company<sup>34</sup> να συστήσει θυγατρικές ναυτιλιακές εταιρείες στην Ολλανδία ήδη από το 1891 (Falkus, 1990, p. 42) προκειμένου να μπορέσει να ανταγωνιστεί επί ίσοις όροις την ολλανδική Nederland Rotterdam Lloyd στο θαλάσσιο εμπόριο των Ολλανδικών Ανατολικών Αντίλλων (νυν Ινδονησία). Στις θυγατρικές εταιρείες μεταβιβάστηκαν αγγλικά πλοία τα οποία εν συνεχεία ύψωσαν την Ολλανδική Σημαία. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η πρωτοκαθεδρία της βρετανικής ναυτιλίας ήταν αδιαμφισβήτητη καθώς μέχρι και το 1909 απάρτιζε το 45,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας (Θανοπούλου, 1994, σ. 89).

Σε διεθνές επίπεδο η περίοδος των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα χαρακτηρίζεται από την άμβλυση των κανονισμών νηολόγησης σε αρκετές χώρες της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής με την παράλληλη προτίμησή τους από ναυτιλιακά συμφέροντα των ανεπτυγμένων ναυτιλιακών κρατών της Δύσης. Πλοιοκτήτες από τις Η.Π.Α., το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γερμανία ασκώντας τις αρχές του φιλελευθερισμού στη ναυτιλία αρχίζουν να προτιμούν τα Νηολόγια των ανωτέρω κρατών, τα οποία δεν τηρούν αυστηρότητα σε θέματα Εθνικότητας του πλοιοκτήτη, του κεφαλαίου και του πληρώματος (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 18).

---

<sup>33</sup> Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των εξαγωγών άνθρακα από το Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>34</sup> Μεγάλη Βρετανική ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία είχε επικεντρώσει το ενδιαφέρον της στο διακινούμενο εμπόριο μεταξύ των Βρετανικών Νήσων και της ασιατικών περιοχών.



## **1.5 Η νεότερη περίοδος του θεσμού του Νηολογίου**

### **1.5.1 Η περίοδος πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο**

Η νεότερη περίοδος στην εξέλιξη των Νηολογίων άρχεται με την πρώτη εμφάνιση των σύγχρονων Ανοικτών Νηολογίων, τα οποία σημειωτέον πλέον απαρτίζουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου. Το πρώτο βήμα έλαβε χώρα με την υποστολή της Αμερικάνικης Σημαίας και την υιοθέτηση της Σημαίας του Παναμά<sup>35</sup> από δύο πλοία<sup>36</sup> ακτοπλοϊκής εταιρείας αμερικανικών συμφερόντων το 1922 (Spruyt, 1994, p. 37). Η γενεσιουργός αιτία για την αλλαγή της Σημαίας ήταν η προσπάθεια της εν λόγω αμερικάνικης ναυτιλιακής εταιρείας για αποφυγή των περιορισμών που επιβλήθηκαν στην κατανάλωση οινοπνευματούχων ποτών, λόγω της εισαγωγής περιοριστικών νόμων κατά την περίοδο της εποχής της Ποτο-απαγόρευσης<sup>37</sup> στις Η.Π.Α. το διάστημα 1920-1933 (Θανοπούλου, 1994, σ. 85). Κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα, τα υπό Αμερικάνικη Σημαία πλοία δεν επιτρέπεται να προσφέρουν οινοπνευματώδη ποτά στους επιβάτες. Ωστόσο, υιοθετώντας μία ξένη Σημαία όπως αυτή του Παναμά και πλέοντας σε διεθνή ύδατα ολίγα μόνο ναυτικά μίλια μακριά από τις αμερικανικές ακτές, τα εν λόγω πλοία μπορούσαν να παρακάμψουν τους Νόμους που περιόριζαν την κατανάλωση οινοπνεύματος<sup>38</sup>. Μάλιστα, οι αμερικανικές αρχές δεν προέβησαν σε μέτρα περιορισμού του φαινομένου, το οποίο άρχισε να παίρνει ευρύτερες διαστάσεις (Lee & Cullinane, World Shipping and Port Development, 2005, p. 77).

Ενώ η εποχή της Ποτο-απαγόρευσης είχε πεπερασμένη χρονική διάρκεια και συνιστά πλέον τμήμα του παρελθόντος, τα Ανοικτά Νηολόγια εδραιώθηκαν και σταδιακά ενίσχυσαν τη θέση τους στην παγκόσμια ναυτιλία. Το τέλος της Ποτο-απαγόρευσης δε σήμαινε και τον τερματισμό της χρησιμοποίησης του Ανοικτού Νηολογίου του Παναμά από τους Αμερικανούς πλοιοκτήτες, καθότι το κίνητρο πλέον δεν ήταν η εξυπηρέτηση της πελατείας που επιθυμούσε την χωρίς περιορισμούς κατανάλωση

---

<sup>35</sup> Το Νηολόγιο του Παναμά παραμένει ακόμα και σήμερα το σημαντικότερο παγκοσμίως.

<sup>36</sup> Πρόκειται για τα υπό αμερικάνικη Σημαία πλοία "Resolute" και "Reliance".

<sup>37</sup> Η 18<sup>η</sup> Τροποποίηση του Συντάγματος των Η.Π.Α. το 1919 και τελικά η εφαρμογή του Volstead Act (1920) σήμανε την έναρξη της εποχής της Ποτο-απαγόρευσης στις Η.Π.Α., η οποία τερματίστηκε με την 21<sup>η</sup> Τροποποίηση του Συντάγματος των Η.Π.Α. το 1933.

<sup>38</sup> Οι εν λόγω πλόες ήταν γνωστές και ως «μεθυστικές κρουαζιέρες» ("booze cruises").

οινοπνευματούχων ποτών, αλλά η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του εμπορικού στόλου. Κάτω από το καθεστώς της Σημαίας του Παναμά οι αμερικάνικες ναυτιλιακές εταιρείες απόλαυσαν κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου λιγότερο γραφειοκρατικές διαδικασίες, ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση και ευελιξία στην επιλογή του πληρώματος με τη συνακόλουθη εξοικονόμηση μισθολογικού κόστους για τους εργοδότες (Balcombe, et al., 2019, p. 74).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Αμερικανική Σημαία χαρακτηριζόταν από υψηλό κόστος στελέχωσης και γενικότερης οικονομικής επιβάρυνσης και για αυτό το λόγο η αμερικάνικη κυβέρνηση είχε υιοθετήσει πολιτική χορήγησης επιδοτήσεων στα πλοία των τακτικών γραμμών. Απώτερος σκοπός της αμερικάνικης ναυτιλιακής πολιτικής ήταν η διατήρηση ενός κρίσιμου μεγέθους εμπορικού στόλου υπό Αμερικάνικη Σημαία, ο οποίος θα εξυπηρετούσε τα προγραμματισμένα δρομολόγια από και προς τα αμερικάνικα λιμάνια, αντισταθμίζοντας το υψηλό κόστος παροχής μεταφορικών υπηρεσιών μέσω της πολιτικής επιδοτήσεων. Ωστόσο, εξαιρουμένης της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (liner), η οποία απολάμβανε τις κρατικές επιδοτήσεις, οι άλλοι κλάδοι της ναυτιλιακής δραστηριότητας όπως τα χύδην ξηρά (bulkiers) και υγρά φορτία (tankers) βρίσκονταν σε μειονεκτική θέση κάτω από την Αμερικάνικη Σημαία (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, p. 101). Αυτό το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας έσπευσαν να αντιμετωπίσουν οι αμερικάνικες ναυτιλιακές εταιρείες υιοθετώντας τη Σημαία του Παναμά και σε υπερπόντια ταξίδια πλέον.

Στην πολιτικά ταραχώδη περίοδο του Μεσοπολέμου ένας πρόσθετος παράγοντας που τροφοδότησε την ανάπτυξη του Ανοικτού Νηολογίου του Παναμά ήταν οι πολιτικές ανακατατάξεις στη Γηραιά Ήπειρο, ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1930 και εξής. Ειδικότερα η επικράτηση του Εθνικοσοσιαλιστικού Κόμματος<sup>39</sup> στην Ελεύθερη Πόλη του Danzig<sup>40</sup> προκάλεσε τη μαζική εκροή των πλοίων ιδιοκτησίας της πετρελαϊκής εταιρείας ESSO<sup>41</sup> από το Νηολόγιο της συγκεκριμένης κρατικής οντότητας στο Νηολόγιο του Παναμά το 1935. Μάλιστα, με την κήρυξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

---

<sup>39</sup> Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei.

<sup>40</sup> Free City of Danzig (Γερμανικά: Freie Stadt Danzig). Πρόκειται για περιοχή της πρώην Γερμανικής Αυτοκρατορίας έως το 1918, η οποία κατά το διάστημα 1920-1939 ήταν υπό την προστασία της Κοινωνίας των Εθνών σε τελωνειακή ένωση με την Πολωνία ως ημι-αυτόνομη περιοχή της. Η επικράτηση του Εθνικοσοσιαλιστικού Κόμματος στην τοπική κυβέρνηση το 1933 θορύβησε ξένους πλοιοκτήτες, οι οποίοι αναζήτησαν αλλότριες Σημαίες, προκειμένου να νηολογήσουν τα πλοία τους.

<sup>41</sup> Υπολογίζεται ότι 25 πετρελαιοφόρα πλοία από το στόλο της Βαλτικής της συγκεκριμένης εταιρείας μεταφέρθηκαν στο Νηολόγιο του Παναμά.

αντικαταστάθηκαν και τα πληρώματα γερμανικής εθνικότητας που στελέχωναν τα συγκεκριμένα πλοία από πληρώματα αμερικανικής εθνικότητας και λοιπών ευρωπαϊκών εθνικοτήτων (Gibson & Donovan, 2000, p. 226).

Ακόμα μία πολιτική μεταβολή που έδωσε ώθηση στο Νηολόγιο του Παναμά ήταν ο Ισπανικός Εμφύλιος Πόλεμος την περίοδο 1936-1939. Από τη μία μεριά οι αντιμαχόμενες παρατάξεις<sup>42</sup> συχνά επέλεγαν το Νηολόγιο του Παναμά ως ασφαλέστερο καταφύγιο έναντι της Εθνικής Σημαίας της Ισπανίας (Coles & Watt, 2009, p. 27). Από την άλλη πλευρά, ο εμπορικός αποκλεισμός που επιβλήθηκε στις αντιμαχόμενες παρατάξεις στον Ισπανικό Εμφύλιο Πόλεμο από το Ηνωμένο Βασίλειο και άλλα κράτη ώθησε ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα<sup>43</sup> στην ύψωση της Σημαίας του Παναμά, προκειμένου να μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν επιχειρηματικά επωφελούμενοι από την πολεμική σύρραξη στην Ιβηρική χερσόνησο.

Ακολούθησε σταδιακά μία σειρά άλλων κρατών τα οποία υιοθέτησαν το υπόδειγμα του Παναμά σε διαφορετικό βαθμό το καθένα. Τέτοιες χώρες ήταν η Ονδούρα, και η Λιβερία<sup>44</sup>. Το αποτέλεσμα ήταν ήδη από το 1938 τα Ανοικτά Νηολόγια – με κυριότερο το Νηολόγιο του Παναμά – να κατέχουν το 1% της παγκόσμιας χωρητικότητας με περισσότερους από 800.000κ.ο.χ. (Θανοπούλου, 1994, σ. 83). Το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητας, η οποία είναι νηολογημένη στο Νηολόγιο του Παναμά, είναι αμερικανικής πλοιοκτησίας αλλά κάνουν πλέον την εμφάνισή τους και ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

### 1.5.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Κατά τα πρώτα έτη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η ανάγκη των Η.Π.Α. για τήρηση ουδετερότητας απέναντι στα εμπόλεμα μέρη με τον ταυτόχρονο, ωστόσο, εφοδιασμό της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας δημιούργησε νέα δεδομένα στο χώρο των Νηολογίων. Με τον Neutrality Act του 1939 (U.S., Department of State, 1943, pp. 494-505), όπως αυτός υλοποιήθηκε σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της πολιτικής «Cash and Carry», οι Η.Π.Α. μπορούσαν πλέον να προμηθεύουν τα εμπόλεμα μέρη με τα απαραίτητα για την πραγματοποίηση του πολέμου εμπορεύματα και πρώτες

<sup>42</sup> Οι αντιμαχόμενες παρατάξεις ήταν οι Δημοκρατικοί και οι Εθνικιστές.

<sup>43</sup> Ένα μέρος του στόλου του Ωνάση νηολογήθηκε στη Σημαία του Παναμά αυτήν την περίοδο.

<sup>44</sup> Τα Νηολόγια του Παναμά από κοινού με την Ονδούρα και τη Λιβερία ήταν γνωστά και υπό την ονομασία PanHonLib, από τα αρχικά των Panama, Honduras και Liberia.

ύλες, αρκεί η μεταφορά των εν λόγω αγαθών να πραγματοποιηθεί από πλοία τα οποία δεν ήταν νηολογημένα στο Νηολόγιο των Η.Π.Α.<sup>45</sup>.

Η ανταπόκριση του βιομηχανικού κλάδου των Η.Π.Α. ήταν μεγάλη και άμεση, καθότι αναζητούσε νέες αγορές για την τόνωση της αμερικάνικης οικονομίας μετά τη Μεγάλη Ύφεση η οποία ξεκίνησε το 1929 και ακόμα ταλάνιζε τις Η.Π.Α.. Η επακόλουθη μεγάλη αύξηση στο όγκο των θαλασσίως διακινούμενων φορτίων μεταξύ Η.Π.Α. και Ευρώπης κατά κανόνα ανατέθηκε σε πλοία αμερικανικών συμφερόντων τα οποία όμως έφεραν στις περισσότερες περιπτώσεις τη Σημαία του Παναμά (Spruyt, 1994, σ. 37) καθώς και άλλες Σημαίες τρίτων κρατών<sup>46</sup>. Αυτή η στροφή των αμερικανών πλοιοκτητών σε Σημαίες τρίτων κρατών ήταν αποτέλεσμα της ενεργού ενθάρρυνσης της αμερικανικής Κυβέρνησης, η οποία μάλιστα επιπροσθέτως των υψηλών ναύλων προέβαινε σε κάλυψη του κόστους των ασφαλίσεων για την ασφαλιστική κάλυψη στην περίπτωση της απώλειας των πλοίων (Gibson & Donovan, 2000, σ. 227). Αξίζει να σημειωθεί ότι κατ'αυτόν τον τρόπο η Αμερικανική Κυβέρνηση διακρατώντας ένα σημαντικό μέρος του εξαγωγικού εμπορίου της αμερικάνικης οικονομίας προς εκμετάλλευση από πλοία αμερικανικών συμφερόντων, τα οποία ωστόσο δεν έφεραν την Αμερικάνικη Σημαία, συντέλεσε στην περαιτέρω ισχυροποίηση του Νηολογίου του Παναμά τηρώντας, παράλληλα, την ουδετερότητα της χώρας έως και το 1941, οπότε και έπαυσε με την είσοδο των Η.Π.Α. στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο<sup>47</sup>.

Παράλληλα, η Σημαία του Παναμά χρησιμοποιήθηκε από πλοία διαφόρων πλοιοκτητών, προκειμένου να μεταφερθούν εμπορεύματα και για λογαριασμό των Δυνάμεων του Άξονα. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν οι σημαντικές παραδόσεις καυσίμων προοριζόμενων για ναυτιλιακή χρήση σε ισπανικούς λιμένες στον Ατλαντικό Ωκεανό από πλοία που έφεραν τη Σημαία του Παναμά. Υποστηρίζεται ότι αυτό οφειλόταν στην κάλυψη των αναγκών του υποβρυχιακού στόλου της Γερμανίας, ο οποίος δραστηριοποιείτο στον Ατλαντικό Ωκεανό και συχνά ανεφοδιαζόταν από τα λιμένα της ουδέτερης Ισπανίας (Coles & Watt, 2009, σ. 27).

---

<sup>45</sup> Με αυτό τον τρόπο η Κυβέρνηση των Η.Π.Α., υπό τον Πρόεδρο Franklin Roosevelt, ανέτρεψε την αυστηρή ουδετερότητα η οποία είχε καθιερωθεί με τους Neutrality Acts των 1935, 1936 και 1937 και είχε επιβληθεί στην αμερικανική πολιτική σκηνή από το επικρατούν ρεύμα των «Απομονωτιστών» (Isolationists).

<sup>46</sup> Χαρακτηριστική είναι η επιλογή της Σημαίας του Βελγίου από την αμερικανική εταιρεία International Merchantile Marine Company (IMM), η οποία μετέφερε στο ανωτέρω Νηολόγιο 7 πλοία.

<sup>47</sup> Η πολιτική του "Lend-Lease", η οποία εφαρμόστηκε το Μάρτιο του 1941, αντικατέστησε το "Cash and Carry" του Navigational Act του 1939.

### 1.5.3 Η περίοδος μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Η αρχή της ειρηνικής περιόδου που ακολούθησε τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, βρήκε τα Ανοικτά Νηολόγια και κυρίως το Νηολόγιο του Παναμά ενισχυμένα (Mitroussi & Arghyrou, 2016, p. 91). Πιο συγκεκριμένα, εκτός από την καθιέρωσή τους κατάφεραν να υπερδιπλασιάσουν τη συμμετοχή τους στην παγκόσμια χωρητικότητα καθώς το 1947 συμμετείχαν με το μερίδιο του 1,99% (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 11). Σε αυτό συνέβαλε και η προτίμηση που άρχισαν να επιδεικνύεται και από σημαντικό μέρος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας προς την πλευρά των Ανοικτών Νηολογίων. Εκτός από τις αμερικανικές ναυτιλιακές εταιρείες, υπάρχει και από πλευράς των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων ολοένα και μεγαλύτερη συμμετοχή στη συγκεκριμένη κατηγορία Νηολογίων. Ναυτιλιακά συμφέροντα προερχόμενα από την Ελλάδα και τις Η.Π.Α. είναι οι βασικοί πραγματικοί δικαιούχοι των πλοίων που έχουν νηολογηθεί σε Ανοικτά Νηολόγια κατά το δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Θανοπούλου, 1994, σ. 97).

Όσον αφορά την αυξημένη προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών στα Ανοικτά Νηολόγια αυτή μπορεί να αποδοθεί στην ταραχώδη περίοδο που χαρακτήρισε τα πρώτα μετα-πολεμικά χρόνια με τον Εμφύλιο Πόλεμο (Gibson & Donovan, 2000, σ. 227). Οι Έλληνες πλοιοκτήτες απέκτησαν μέρος του εμπορικού στόλου που ναυπηγήθηκε από τις Η.Π.Α. για τις ανάγκες του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Αυτός ο στόλος σε σημαντικό βαθμό νηολογήθηκε σε Ανοικτά Νηολόγια, προκειμένου να αποφευχθούν πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις από τον Εμφύλιο Πόλεμο που εξελισσόταν στην ελληνική επικράτεια.

Η περίπτωση των Αμερικανών πλοιοκτητών σχετίζεται με το πρόγραμμα βοήθειας των Η.Π.Α. προς επιλεγμένα ευρωπαϊκά κράτη. Ο τερματισμός του προγράμματος μεταφοράς εμπορευμάτων, ως μέρος της βοήθειας των Η.Π.Α. προς τα δυτικο-ευρωπαϊκά κράτη, οδήγησε στην απώλεια του αντικείμενου εργασίας για πλοία αμερικανικών συμφερόντων που δραστηριοποιούντουσαν υπό την αμερικανική Σημαία (Gibson & Donovan, 2000, σ. 227). Αυτά τα πλοία έπρεπε πλέον να στραφούν στον ελεύθερο ανταγωνισμό για την αναζήτηση απασχόλησης. Αυτό όμως σήμαινε ότι έπρεπε να συμπίεστεί το κόστος παραγωγής που συνεπαγόταν η απαιτητική Αμερικανική Σημαία. Ως λύση προκρίθηκε για ένα μέρος του αμερικανόκτητου στόλου η παραμονή υπό την Αμερικανική Σημαία, αλλά με την αρωγή ενός προγράμματος

κρατικών επιδοτήσεων, προκειμένου να αντισταθμιστεί το υψηλό κόστος της Αμερικάνικης Σημαίας. Για το υπόλοιπο μέρος του αμερικανόκτητου στόλου η λύση ήταν η νηολόγηση σε κάποιο Ανοικτό Νηολόγιο κράτους υπό την σφαίρα πολιτικής επιρροής των Η.Π.Α.<sup>48</sup>.

Η αυξανόμενη βαρύτητα των Ανοικτών Νηολογίων και κυρίως του Νηολογίου του Παναμά άρχισε να γίνεται αντιληπτή σε διεθνές επίπεδο μεταβάλλοντας τις υφιστάμενες ισορροπίες στον παγκόσμιο επιμερισμό εργασίας. Η πρώτη αντίδραση προήλθε από τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (International Transport Workers' Federation – I.T.F.), η οποία ήδη από το 1948<sup>49</sup> καταφέρθηκε εναντίον των συνθηκών ασφάλειας και εργασίας που επικρατούσαν στα πλοία που ήταν νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια. Μάλιστα η σφοδρότητα της αντίθεσης της I.T.F. απέναντι στην πρακτική των Ανοικτών Νηολογίων ολίγον μόνο απέιχε από την εξαγγελία μπούκοτάζ εναντίον της Σημαίας του Παναμά (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 47) και οδήγησε τελικώς στη λήψη περιορισμένων διορθωτικών μέτρων στο Νηολόγιο του Παναμά. Ακολούθησε η έκθεση<sup>50</sup> του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (International Labour Organisation – I.L.O.) το 1950 αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας στα υπό παναμαϊκή σημαία πλοία η οποία δημιούργησε πρόσθετο προβληματισμό στις τάξεις της επιχειρηματικής κοινότητας σχετικά με την αξιοπιστία του Νηολογίου του Παναμά (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 14).

Ο επιχειρηματικός κόσμος της ναυτιλίας και ιδίως οι πετρελαϊκές βιομηχανίες των Η.Π.Α., οι οποίες διαχειριζόντουσαν στόλους δεξαμενοπλοίων (tankers) για τη μεταφορά των προϊόντων τους, αντέδρασαν αναζητώντας εναλλακτικές επιλογές όσον αφορά την επιλογή της σημαίας των πλοίων τους. Αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία το 1948 και εν συνεχεία η αλματώδης ανάπτυξη του Νηολογίου της Λιβερίας. Ενδεικτικό της άρρηκτης σχέσης που συνδέει το Νηολόγιο της Λιβερίας με επιχειρηματικά συμφέροντα των Η.Π.Α. είναι το γεγονός ότι τα κεντρικά γραφεία και η διαχείρισή του λαμβάνει χώρα σε αμερικάνικο έδαφος (Spruyt, 1994, σ. 37). Παράλληλα, το κανονιστικό πλαίσιο το οποίο διέπει τη λειτουργία του συνιστά ουσιαστικά μεταφορά του αμερικανικού συστήματος δικαίου σε αυτό της Λιβερίας.

---

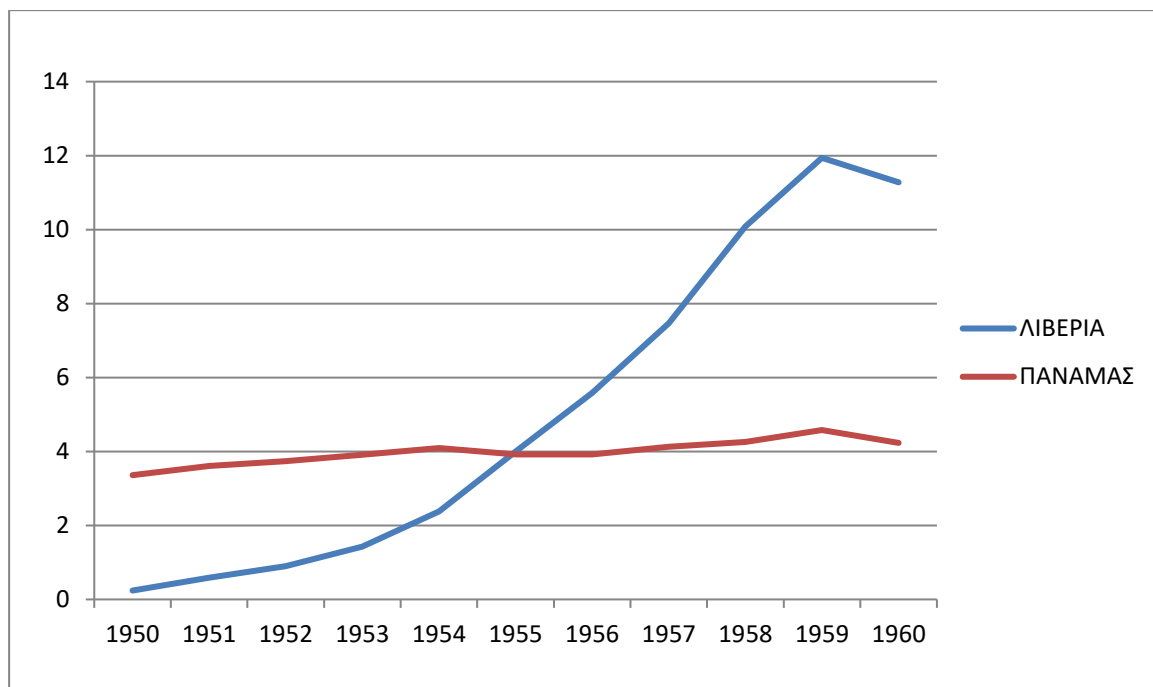
<sup>48</sup> Τέτοια κράτη ήταν ο Παναμάς, η Λιβερία και η Ονδούρα (PanLibHon).

<sup>49</sup> Η πολιτική της I.T.F. εναντίον των Ανοικτών Νηολογίων ξεκίνησε με το Παγκόσμιο Συνέδριο στο Όσλο το 1948, όπως αυτό υλοποιήθηκε με τις αποφάσεις του 1948 και του 1949.

<sup>50</sup> Πρόκειται για το ILO Report «Conditions in ships flying the Panamanian flag» του 1950.

Λαμβάνοντας υπ'όψη τα ανωτέρω και με δεδομένη τη βαρύτητα που κατείχε η συμμετοχή των Ελλήνων και Αμερικανών πλοιοκτητών στα δύο κυριότερα Ανοικτά Νηολόγια, ήτοι της Λιβερίας και του Παναμά, παρατηρείται αντίστροφη πορεία στην εξέλιξη τους κατά τη δεκαετία 1950-1960. Ενώ στο Νηολόγιο του Παναμά παρατηρείται αργή ανάπτυξη καθώς δεν αποτελεί πλέον την κορυφαία προτίμηση της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας, από την άλλη πλευρά στο νεοπαγές Νηολόγιο της Λιβερίας παρατηρείται ραγδαία αύξηση σχεδόν καθ'όλη τη διάρκεια της δεκαετίας, τροφοδοτούμενη αφ'ενός από τη διστακτικότητα των Ελλήνων αλλά και διεθνών πλοιοκτητών απέναντι στο ανταγωνιστικό Νηολόγιο του Παναμά και αφ'ετέρου από τη στροφή της πετρελαϊκής βιομηχανίας των Η.Π.Α. προς τη Σημαία της Λιβερίας.

**Γράφημα 1: Συγκριτική εξέλιξη της χωρητικότητας των Νηολογίων της Λιβερίας και του Παναμά τη δεκαετία 1950-1960 (σε εκατ. κ.ο.χ.)**



(Doganis & Metaxas, 1976, σ. 11)

Γενικότερα η τάση για γιγαντισμό των πλοίων στην αγορά των χύδην υγρών φορτίων (tankers) αλλά και στην αγορά των χύδην ξηρών φορτίων (bulkers) λειτούργησε υποστηρικτικά στην υιοθέτηση των Ανοικτών Νηολογίων από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η ανάγκη για τη ναυπήγηση ολοένα και μεγαλύτερων και περισσότερο αυτοματοποιημένων πλοίων, προκειμένου να επενεργήσουν τα θετικά αποτελέσματα των οικονομιών κλίμακος, δημιουργεί εντονότερες κεφαλαιακές ανάγκες. Κατά

συνέπεια, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να διαθέτουν μεγαλύτερα μεγέθη, ώστε να μπορούν να αντλήσουν αυτά τα αυξημένα κεφάλαια συχνά από τις διεθνείς χρηματαγορές ή τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Άμεσο αποτέλεσμα είναι σε αρκετές περιπτώσεις να προβάλλεται υπέρμετρα ο επαγγελματισμός και να τίθενται σε δεύτερη μοίρα ο συναισθηματισμός, ο οποίος ενδεχομένως να προέκρινε την επιλογή της εθνικής σημαίας έναντι ενός δελεαστικότερου Ανοικτού Νηολογίου.

Οι εταιρείες πετρελαίου ήταν από τις πρώτες εταιρείες που έκαναν εκτεταμένη χρήση των Ανοικτών Νηολογίων (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 51). Έχοντας στην κατοχή τους βιομηχανικούς στόλους για τη θαλάσσια μεταφορά υδρογονανθράκων συνιστούν χαρακτηριστική περίπτωση όπου οι επενδύσεις στα πλοία θεωρούνται ως εντάσεως κεφαλαίου. Η πολιτική των πετρελαϊκών εταιρειών οδηγούσε ήδη από πρώτα στάδια στη νηολόγηση των πλοίων που διαχειρίζονταν υπό τη Σημαία είτε του κράτους όπου έδρευαν, είτε του κράτους όπου πραγματοποιείτο η διύλιση του αργού πετρελαίου. Στη δεύτερη περίπτωση παρατηρείται ότι έχει ήδη επέλθει η διάρρηξη του γνήσιου δεσμού μεταξύ της εθνικότητας των πραγματικών δικαιούχων και της εθνικότητας του πλοίου. Επιπροσθέτως, μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο οι εν λόγω εταιρείες άρχισαν να νηολογούν πλοία και σε χώρες<sup>51</sup> οι οποίες δεν εμπλέκονταν στη μεταφορική αλυσίδα του κλάδου των υδρογονανθράκων αναζητώντας οικονομικά οφέλη από την υιοθέτηση ανταγωνιστικότερης Σημαίας.

Είναι χρήσιμο να τονιστεί ότι προτού καταγραφεί η συγκεκριμένη τάση από την πλευρά των πετρελαϊκών εταιρειών, η χρήση των Ανοικτών Νηολογίων αποτελούσε προνομιακό τρόπο δράσης των ναυτιλιακών εταιρειών της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας (tramp shipping)<sup>52</sup>. Οι συγκεκριμένες εταιρείες βιώνοντας τον έντονο ανταγωνισμό και όντας απροστάτευτες από τις απρόβλεπτες μεταπτώσεις της ελεύθερης αγοράς ήταν περισσότερο πρόθυμες να αναζητήσουν τρόπους αύξησης της αποτελεσματικότητάς τους (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 52). Η επιλογή ενός οικονομικότερου Νηολογίου ήταν σε αρκετές περιπτώσεις η απόφαση την οποία υιοθετούσαν.

---

<sup>51</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Λιβερίας, η οποία αναφέρθηκε νωρίτερα για τις αμερικανικές πετρελαϊκές εταιρείες.

<sup>52</sup> Πρόκειται περί πλοίων τα οποία δεν εκτελούν τακτικές πλόες και συνήθως αφορούν τις μεταφορές χύδην ξηρών και χύδην υγρών φορτίων.



Υπήρχαν, ωστόσο, περιπτώσεις όπου η αναζήτηση εναλλακτικής σημαίας νηολόγησης διαφορετικής από την Εθνική Σημαία ήταν συνέπεια συντονισμένης κρατικής πολιτικής. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Κίνας τη δεκαετία του 1950, η οποία δεν είχε αναγνωριστεί ακόμα από το σύνολο της παγκόσμιας κοινότητας. Προκειμένου να μπορέσει να τηρεί εμπορικές σχέσεις με χώρες, οι οποίες δεν την αναγνώριζαν, σημαντικό μέρος των πλοίων κινεζικών συμφερόντων νηολογείτο στα Νηολόγια της Αλβανίας, Πολωνίας και Τσεχοσλοβακίας και κατ' αυτόν τον τρόπο συνέχιζαν να προσφέρουν απρόσκοπτα τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες τους (Lee & Cullinane, *World Shipping and Port Development*, 2005, σ. 78). Πάντως, αξίζει να σημειωθεί ότι το φαινόμενο αυτό ατόνησε κατά την ερχόμενη δεκαετία του 1960, καθότι είχε ήδη περιοριστεί σημαντικά ο αριθμός των κρατών που δεν αναγνώριζαν τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Στη περίπτωση των Ελλήνων πλοιοκτητών σημαντικός παράγοντας ήταν η δυνατότητα πρόσβασης στις πηγές ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Ειδικότερα, ήδη από την περίοδο 1945-1953 τα προσφερόμενα χρηματο-οικονομικά προϊόντα από την πλευρά των τραπεζικών ιδρυμάτων που ασχολούντο με τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις δεν μπορούσαν να καλυφθούν υπό το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής Σημαίας. Ως εκ τούτου οι Έλληνες πλοιοκτήτες στην αναζήτησή τους για χρηματοδότηση από τις διεθνείς αγορές άρχισαν να στρέφονται στη νηολόγηση πλοίων σε Σημαίες εναλλακτικές της Ελληνικής και πολύ συχνά επικρατούσε η επιλογή ενός Ανοικτού Νηολογίου.

Ωστόσο, από το 1955 παρατηρείται σημαντική άνοδος του Ελληνικού Νηολογίου η οποία και διατηρείται έως και το 1963 (Θανοπούλου, 1994, σσ. 92-93). Αυτή η αύξηση της χωρητικότητας του υπό Ελληνική Σημαία στόλου οφείλεται στην προτίμηση που επιδεικνύεται από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα προς την εθνική Σημαία, ιδιαίτερα μετά τις εξελίξεις του 1958. Ήταν το έτος κατά το οποίο η Διάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας (U.N. Conference on the Law of the Sea – UNCLOS I) για πρώτη φορά αποσαφήνισε και υιοθέτησε την έννοια του «γνήσιου δεσμού»<sup>53</sup>, ενώ παράλληλα ο Οργανισμός Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας (Organisation for European

---

<sup>53</sup> Ο αντίστοιχος αγγλικός όρος είναι ο “genuine link”.

Economic Co-operation – ΟΕΕC)<sup>54</sup> σύστησε στις χώρες-μέλη τη λήψη μέτρων καταφερόμενων εναντίον των Ανοικτών Νηολογίων.

Το αποτέλεσμα ήταν να ακολουθήσει το μπουκστάζ του Δεκεμβρίου 1958<sup>55</sup>, το οποίο επιβλήθηκε από την Ι.Τ.Φ., είχε όμως περιορισμένη επιτυχία και κατά συνέπεια απέτυχε να επιφέρει ουσιαστικό πλήγμα στο θεσμό των Σημειών Ευκαιρίας. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι εξαιρούνταν από το μπουκστάζ όσα πλοία (Doganis & Metaxas, 1976, p. 29) παρότι ήταν νηολογημένα σε Σημεία Ευκαιρίας, τηρούσαν τις ελάχιστες προϋποθέσεις<sup>56</sup> της Ι.Τ.Φ. αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας στα πλοία. Οι προσπάθειες της Ι.Τ.Φ. για περιορισμό της δύναμης των Σημειών Ευκαιρίας συνεχίστηκαν και ανά περιόδους αναζητήθηκαν τρόποι για επιβολή νέων μπουκστάζ εναντίον αυτών των Σημειών χωρίς, ωστόσο, να καταλήξουν σε κάποιο συγκεκριμένο αποτέλεσμα<sup>57</sup>.

Παρά τη μερική μονάχα επιτυχία του εν λόγω μπουκστάζ, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι είχαν νηολογήσει τα πλοία τους σε Ανοικτά Νηολόγια, διαισθάνθηκαν τον κίνδυνο που ελλόχευε για την εύρυθμη και απρόσκοπτη λειτουργία των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων, εξαιτίας της ογκούμενης αντίδρασης εναντίον του χαλαρού ρυθμιστικού πλαισίου των Ανοικτών Νηολογίων. Η άμεση αντίδρασή τους ήταν η στροφή στην Ελληνική Σημεία (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., σσ. 102-103), η οποία αναδείχθηκε σε αξιόπιστη εναλλακτική λύση, καθώς μάλιστα είχε ήδη αρχίσει να υιοθετεί μέτρα τα οποία την καθιστούσαν ελκυστικότερη<sup>58</sup>. Φυσικό επακόλουθο ήταν η πτώση του ποσοστού συμμετοχής των Ελλήνων πλοιοκτητών στα Ανοικτά Νηολόγια με αποτέλεσμα κατά το 1959 το 85% των πλοίων που ήταν νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια να ανήκουν σε ελληνικά ή αμερικάνικα ναυτιλιακά συμφέροντα (Θανοπούλου, 1994, σ. 95).

---

<sup>54</sup> Ιδρύθηκε το 1948 για τη διαχείριση του Σχεδίου Μάρσαλ και ήταν ο προπομπός του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) ή Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

<sup>55</sup> Υπολογίζεται ότι 192 πλοία νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια ακινητοποιήθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο με διαφορετικό βαθμό απήχησης ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή. Στη Δυτική Ευρώπη υπήρξε χαλαρή τήρηση του μπουκστάζ, ενώ αντιθέτως ισχυρή ήταν η συμμετοχή στις Η.Π.Α., Καναδά και Αυστραλία. Παράλληλα, σε μεγάλο μέρος του υπόλοιπου πλανήτη δεν υπήρξε ουσιαστική συμμετοχή στο μπουκστάζ.

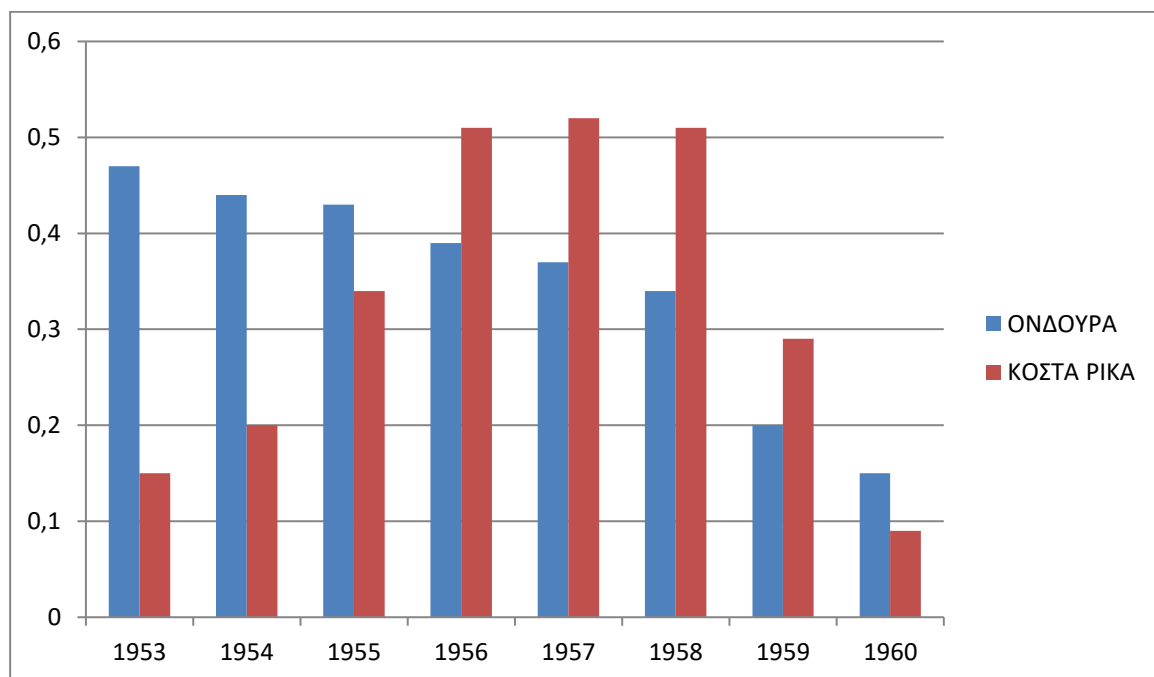
<sup>56</sup> Acceptable agreements.

<sup>57</sup> Σκέψεις για επιβολή μπουκστάζ το 1964 και το 1965 δεν κατέληξαν τελικώς στην επιβολή μπουκστάζ.

<sup>58</sup> Με το Ν.Δ. 2687/1953 είχαν θεσπιστεί μέτρα τα οποία προωθούσαν την προνομιακή φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων.

Περαιτέρω ώθηση του Ελληνικού Νηολογίου έλαβε χώρα κατά το διάστημα 1958-1960, λόγω της ραγδαίας συρρίκνωσης της Σημαίας της Κόστα Ρίκα και της Ονδούρας (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 14). Η Σημαία της Κόστα Ρίκα θεωρείτο μία από τις βασικές συνιστώσες των Ανοικτών Νηολογίων τη δεκαετία του 1950. Η πτωτική πορεία ξεκίνησε μετά την αυστηροποίηση του κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας του εθνικού της Νηολογίου, ως αποτέλεσμα των προσπαθειών για την καταπολέμηση παρανόμων δραστηριοτήτων στις οποίες είχαν εμπλακεί πλοία υπό τη Σημαία της Κόστα Ρίκα. Η αντίδραση των ξένων εφοπλιστών ήταν άμεση και οδήγησε στην ταχύτατη αποδυνάμωση του εγγεγραμμένου νηολογίου και την επιστροφή του στα πρότερα επίπεδα. Αντίστοιχη πορεία ακολούθησε και το Νηολόγιο της Ονδούρας μετά το 1950 για διαφορετικούς, ωστόσο, λόγους. Στην περίπτωση της Ονδούρας η φυγή του εφοπλιστικού κεφαλαίου οφείλεται στην εξάλειψη των προνομιακών μέτρων για ειδική φορολογική μεταχείριση των πλοίων υπό Σημαία Ονδούρας.

**Γράφημα 2: Η εξέλιξη του Νηολογίου της Κόστα Ρίκα και της Ονδούρας κατά την περίοδο 1953-1960 (σε εκατ. κ.ο.χ.)**



Πηγή: (Doganis & Metaxas, 1976, p. 11)

Το καθεστώς υπό το οποίο λειτουργεί η ναυτιλιακή αγορά προσέλκυσε ακόμα μια φορά το ενδιαφέρον του ΟΟΣΑ ο οποίος με τον Κώδικα Απελευθέρωσης στις Ροές Κεφαλαίου (OECD Code of Liberalisation of Capital Movements) του 1961 έθεσε τις

βασικές προδιαγραφές με τις οποίες θα πρέπει να προσαρμόζουν τη ναυτιλιακή πολιτική τους οι κυβερνήσεις (Chrzanowski, 1985, σ. 114). Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν τρεις βασικές αρχές οι οποίες θα πρέπει να τηρούνται. Η πρώτη αφορά το σεβασμό της ελευθερίας των φορτωτών (shippers) κατά την επιλογή των πλοίων τα οποία θα μεταφέρουν τα φορτία τους. Η δεύτερη αφορά την αποστροφή των κυβερνήσεων από τη λήψη μέτρων διάκρισης κατά των εισαγωγέων ή εξαγωγέων, οι οποίοι επιλέγουν πλοία τα οποία δε φέρουν την εθνική σημαία. Τέλος, σύμφωνα με την τρίτη αρχή οι ίδιες οι κυβερνήσεις, εφόσον ασκούν δραστηριότητες σχετικές με τον κλάδο της ναυτιλίας, θα πρέπει να λειτουργούν με βάση ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι συγκεκριμένες θέσεις του ΟΟΣΑ δε βρήκαν ιδιαίτερη ανταπόκριση ούτε καν από τα ίδια τα κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ. Ωστόσο, αποτέλεσαν τη βάση για τις μετέπειτα εξελίξεις στην αγορά των Συνδιασκέψεων της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (liner conferences)<sup>59</sup>.

Αποτέλεσμα της αυστηροποίησης των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία ενός Ανοικτού Νηολογίου είναι συχνά η πτώση της χωρητικότητας του στόλου του. Αυτό συνέβηκε και στην περίπτωση του Λιβάνου ο οποίος, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1950 έλαβε μέτρα προσέλκυσης ξένων πλοιοκτητών με αποτέλεσμα την αύξηση του μεριδίου του στον καταμερισμό της παγκόσμιας ναυτιλίας, ήδη από το 1963 καταγράφει μεταστροφή σε αυτήν την τάση (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 16). Οι λόγοι που ώθησαν την κυβέρνηση του Λιβάνου στην υιοθέτηση εκτενέστερου ελέγχου στα πλοία που έφεραν την εθνική σημαία ήταν μία σειρά από ναυτικά ατυχήματα στα οποία είχαν εμπλακεί πλοία του εν λόγω νηολογίου. Παράλληλα, η απόφαση της εθνικής κυβέρνησης να μην επιτρέψει στα υπό Σημαία Λιβάνου πλοία να πραγματοποιούν πλόες από και προς τα λιμάνια του Βορείου Βιετνάμ κατά τη διάρκεια του πολέμου του Βιετνάμ<sup>60</sup> ώθησε πολλούς πλοιοκτήτες στην αναζήτηση εναλλακτικών Νηολογίων.

Ανεξάρτητα πάντως από τις εσωτερικές ανακατατάξεις που έλαβαν χώρα μεταξύ των Ανοικτών Νηολογίων με τη ανάδειξη νέων κυρίαρχων Σημαιών (π.χ. Λιβερία) και την πτώση παραδοσιακών Ανοικτών Νηολογίων (π.χ. Ονδούρα) είναι γεγονός ότι αυξήθηκε σημαντικά το μερίδιο της συμμετοχής της συγκεκριμένης κατηγορίας

---

<sup>59</sup> Ο Code of Liberalisation of Capital Movements του 1961 έθεσε το πλαίσιο για τον κώδικα CENSA (CENSA Code), ο οποίος καθιερώθηκε από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 στην ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping).

<sup>60</sup> Ο πόλεμος του Βιετνάμ (ονομάζεται και Β' Πόλεμος της Ινδοκίνας) διήρκεσε από 1955 έως το 1975.

Νηολογίων στο παγκόσμιο επιμερισμό χωρητικότητας. Ενώ αμέσως μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, το 1948, ουσιαστικά υπήρχαν δύο μονάχα Ανοικτά Νηολόγια<sup>61</sup> κατέχοντας το 3,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1974 αφ'ενός έχει αυξηθεί το πλήθος των προσφερόμενων Ανοικτών Νηολογίων αφ'ετέρου κατέχουν συνολικά το 24% της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ το 1979 είχε πλέον ανέλθει στο 31,3% (Branch, 1988, p. 14) και το 1989 σε 33,8% (Θανοπούλου, 1994, σ. 210).

Αντιστοίχως πτωτική είναι η τάση των Νηολογίων των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών<sup>62</sup>, όπου παρατηρείται μείωση στο μερίδιο που κατέχουν στην παγκόσμια χωρητικότητα. Η προφανής αιτία είναι η αναζήτηση από την πλευρά της πλοιοκτησίας δελεαστικότερων όρων δραστηριοποίησης στα αναδυόμενα Ανοικτά Νηολόγια. Κατ'αυτόν τον τρόπο τα πλοία αποχωρώντας από το Εθνικό Νηολόγιο εξακολουθούν να παραμένουν υπό τον έλεγχο των εγχώριων πλοιοκτητών, καθότι δεν αλλάζει ο πραγματικός δικαιούχος<sup>63</sup>. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις παραδοσιακών κρατών όπου η φυγή από το εθνικό Νηολόγιο δεν αντισταθμίζεται από ανάλογη ροή προς τα Ανοικτά Νηολόγια<sup>64</sup>. Σε αυτή την περίπτωση πρόκειται περί συρρίκνωσης του ναυτιλιακού κλάδου μίας χώρας καθώς οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία επιλέγουν να αλλάξουν κλάδο απασχόλησης (Θανοπούλου, 1994, σ. 221).

Επίσης, η δυναμική που άρχισε να αναπτύσσεται στο χώρο των Ανοικτών Νηολογίων είναι εμφανής και στην ποσοστιαία συμμετοχή τους στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπως είναι φανερό στον παρακάτω πίνακα τα πλοία που απασχολούνται με το θαλάσσιο εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δε φέρουν σημαία Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>65</sup> έχουν αυξήσει τη συμμετοχή τους όσον αφορά τις διά θαλάσσης διακινούμενες εισαγωγές από 55,3% το 1968 σε 58,4% το 1972, ενώ όσον αφορά το σκέλος των εξαγωγών παρατηρείται ανάλογη αύξηση από 42,9% το 1968 σε 46,2% το 1972 σε όρους βάρους διακινούμενων φορτίων.

## **Πίνακας 2: Η συμμετοχή των μη Κρατών-Μελών στο εισαγωγικό-εξαγωγικό θαλάσσιο εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την περίοδο 1968-1972**

<sup>61</sup> Πρόκειται για τον Παναμά με 2,75 εκατ. κ.ο.χ. και την Ονδούρα με 0,32 εκατ. κ.ο.χ.

<sup>62</sup> Π.χ. Η.Π.Α., Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία

<sup>63</sup> Ο αντίστοιχος όρος είναι beneficial owner

<sup>64</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Γαλλίας, Νορβηγίας και Ηνωμένου Βασιλείου μεταξύ 1981-1987.

<sup>65</sup> Κατά κανόνα αφορούν πλοία που είναι νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια.

	1968	1975
% ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ	55,3%	58,4%
% ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΩΝ	42,9%	46,2%

Πηγή: (Τζωάννος, 1977, σ. 60)

Άμεση σχέση με τη κατανομή των διακινούμενων φορτίων μεταξύ των διαφόρων κρατών είχε το σύστημα κατανομής χωρητικότητας στη ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping). Οι αναπτυσσόμενες χώρες, πολλές από τις οποίες είχαν μόλις αποκτήσει την ανεξαρτησία τους τις δεκαετίες του 1950 και 1960, επιθυμούσαν να διαδραματίσουν ενεργότερο ρόλο στη διακίνηση πρώτων υλών και εμπορευμάτων από και προς τους λιμένες τους. Έως τότε οι ναυτιλιακές εταιρείες, κυρίως των ανεπτυγμένων κρατών, μονοπωλούσαν τη μεταφορά του συνόλου των φορτίων των τακτικών γραμμών. Το αποτέλεσμα της διελκυστίνδας μεταξύ αναπτυγμένων και αναπτυσσόμενων κρατών στα πλαίσια του Ο.Η.Ε. ήταν η ψήφιση σε επίπεδο UNCTAD του Κώδικα Συμπεριφοράς Διασκέψεων Τακτικών Γραμμών<sup>66</sup> το 1974, ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή το 1983. Σύμφωνα με τον Κώδικα Συμπεριφοράς Διασκέψεων Τακτικών Γραμμών του 1974 το θαλασσίως διακινούμενο φορτίο θα κατανέμεται με αναλογία 40% στη χώρα εισαγωγής, 40% στη χώρα εξαγωγής και το υπόλοιπο 20% θα μπορεί να διακινείται από ανεξάρτητους μεταφορείς (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1975, p. 5). Αυτός είναι ο γνωστός κανόνας του 40/40/20, ο οποίος καθιερώθηκε παγκοσμίως μόνον στη ναυτιλία τακτικών γραμμών.

Όσον αφορά την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp shipping), σε αντιδιαστολή με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών, δεν υπήρξε ανάλογη συναίνεση για εφαρμογή αντίστοιχης κατανομής. Ωστόσο, ο Κώδικας Συμπεριφοράς Διασκέψεων Τακτικών Γραμμών του 1974 αποτελεί την ηθική νομιμοποίηση σε επίπεδο Ο.Η.Ε. της λήψης μέτρων διακράτησης φορτίου από την πλευρά των ενδιαφερόμενων κρατών (Θανοπούλου, 1994, σ. 203). Άμεσο παρεπόμενο ήταν η λήψη σχετικών μέτρων από πλευράς των κυβερνήσεων, τα οποία περιόριζαν την ελεύθερη επιλογή της εθνικότητας των πλοίων, με στόχο την προώθηση των εθνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Η σπουδαιότητα της άσκησης παρεμβατικής πολιτικής στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία καταδεικνύεται από το γεγονός ότι τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο (δεκαετία 1970) αφορούσε το 80% του όγκου πρώτων υλών και εμπορευμάτων που διακινούνταν σε παγκόσμιο επίπεδο.

<sup>66</sup> UNCTAD – United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences of 1974.

Παρατηρούμε, επομένως, ότι σημαντική παράμετρος για τον προσδιορισμό της συνολικής συμμετοχής των πλοίων μίας συγκεκριμένης εθνικότητας στο εθνικό εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο είναι η αναλογία μεταξύ ναυτιλίας τακτικών γραμμών και ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας. Παράλληλα, για την τελική διαμόρφωση αυτής της συμμετοχής κρίσιμης σημασίας είναι η διαθεσιμότητα των πλοίων τα οποία μπορούν να διατεθούν για την παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών. Στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, στα τέλη της δεκαετίας του 1970, μονάχα το 30% του όγκου των διακινούμενων φορτίων πραγματοποιείτο με πλοία υπό βρετανική Σημαία. Αντιθέτως, στο εισαγωγικό-εξαγωγικό εμπόριο της Ιαπωνίας η αντίστοιχη συμμετοχή της εθνικής ναυτιλίας ξεπερνά το 50% (Seatrade Conferences, 1978, p. 100).

Μία σημαντική εξέλιξη η οποία συνέβαλε στη συχνή χρήση του όρου Σημαία Ευκαιρίας συλλήβδην για τα Ανοικτά Νηολόγια είναι η ναυτιλιακή κρίση των αρχών της δεκαετίας του 1980. Ορισμένα Ανοικτά, Νηολόγια προκειμένου να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη πίεση των πλοιοκτητών για συμπίεση του κόστους, λόγω της καθίζησης των εσόδων τους από τους εισπραττόμενους ναύλους, επιχείρησαν να χαλαρώσουν τη συχνότητα και την ένταση των διενεργούμενων ελέγχων, ιδιαίτερα σε θέματα που αφορούσαν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (Stopford, Maritime Economics, Third Edition, 2009, σ. 671). Με αυτόν τον τρόπο αποσκοπούσαν να μειώσουν το κόστος λειτουργίας των πλοίων που εξακολουθούσαν να φέρουν τη Σημαία τους. Μοιραία αυτή η πολιτική ορισμένων Ανοικτών Νηολογίων οδήγησε σε υποβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας στα σχετιζόμενα πλοία<sup>67</sup> και συνετέλεσε στη δυσφήμιση της κατηγορίας των Ανοικτών Νηολογίων.

Ο διπλός κίνδυνος που διέτρεχαν οι εθνικές ναυτιλίες των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών προερχόταν αφ'ενός από την εκροή χωρητικότητας προς Ανοικτά Νηολόγια, όπου ωστόσο η πραγματική ιδιοκτησία παρέμενε ακόμα σε εθνικά χέρια και αφ'ετέρου από την οριστική απώλεια χωρητικότητας, η οποία μη δυνάμενη να επιβιώσει στο διεθνή ανταγωνισμό, επέλεγε την οριστική απο-επένδυση από τον κλάδο της ναυτιλίας με ότι αυτό συνεπαγόταν για τη υποβάθμιση του ρόλου κάθε παραδοσιακής χώρας ως διαχειριστικό κέντρο. Το φυλλορρόημα των παραδοσιακών νηολογίων οδήγησε σε σταδιακή κάμψη των αντιδράσεων των ναυτεργατικών σωματείων και τελικά ορισμένων κυβερνήσεων, οι οποίες αναθεώρησαν τη ναυτιλιακή πολιτική τους

---

<sup>67</sup> Sub-standards ships.

ορμώμενες από την ανάγκη για αναστροφή της φθίνουσας πορείας της εθνικής ναυτιλίας.

Η αρχή έγινε από μία χώρα η οποία είχε πληγεί ιδιαίτερα από τη φυγή πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια για μία σειρά δεκαετιών. Το Ηνωμένο Βασίλειο, έχοντας πλέον εισέλθει στη εποχή της εφαρμογής της φιλελεύθερης οικονομικής πολιτικής της Θάτσερ<sup>68</sup>, δημιούργησε το Νηολόγιο του Isle of Man<sup>69</sup> το 1983 καθιερώνοντας κατ'αυτόν τον τρόπο το θεσμό των Υπερπόντιων Νηολογίων (Off-shore Registries)<sup>70</sup>. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι οι Βρετανοί πλοιοκτήτες παράλληλα είχαν τη δυνατότητα να στραφούν σε ανταγωνιστικότερα Νηολόγια αξιοποιώντας την επιλογή του Νηολογίου της Βερμούδας και του Γιβραλτάρ, τα οποία αποτελούσαν πρώην βρετανικά αποικιακά εδάφη (Θανοπούλου, 1994, σ. 247). Τα προνόμια του Νηολογίου του Isle of Man εκτείνονταν από την προνομιακή φορολογική μεταχείριση έως το χαμηλότερο κόστος στελέχωσης των πλοίων, ένεκα της δυνατότητας που παρείχε για ναυτολόγηση ναυτεργατικού δυναμικού και από χώρες εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου. Επίσης, σημαντική παράμετρος που βοήθησε στην ελκυστικότητά του ήταν μη κατηγοριοποίησή του ως Σημαίας Ευκαιρίας από την I.T.F..

Το επιτυχημένο παράδειγμα της δημιουργίας του Νηολογίου του Isle of Man από το Ηνωμένο Βασίλειο βρήκε γρήγορα μιμητές. Ακολούθησε η Γαλλία δημιουργώντας το 1986 το Νηολόγιο του Kerguelen<sup>71</sup> το οποίο στόχευε στην προσέλκυση Γάλλων πλοιοκτητών από τον κλάδο των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (bulkers) της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας (tramp shipping). Σημειωτέον, αυτή η πρωτοβουλία της γαλλικής κυβέρνησης δεν αφορούσε ούτε τη ναυτιλία τακτικών γραμμών<sup>72</sup> ούτε τα πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων (δεξαμενόπλοια – tankers)<sup>73</sup>, προκαλώντας

---

<sup>68</sup> Η Margaret Thatcher διετέλεσε πρωθυπουργός του Ηνωμένου Βασιλείου από το 1979 έως το 1990.

<sup>69</sup> Το Isle of Man είναι αυτοδιοικούμενο έδαφος, 80.000 κατοίκων, μεταξύ Ιρλανδίας και Μεγάλης Βρετανίας το οποίο έχει εκχωρήσει το σημαντικότερο μέρος των εξουσιών του στο Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>70</sup> Τα Off-shore Registries δε συνιστούν μητροπολιτικό έδαφος του κράτους προέλευσης (π.χ. στην περίπτωση του Isle of Man κράτος προέλευσης είναι το Ηνωμένο Βασίλειο), με αποτέλεσμα να μην υπόκεινται στο νομοθέτιο πλαίσιο του βασικού κράτους.

<sup>71</sup> Τα νησιά Kerguelen είναι γαλλικό έδαφος στο νότιο Ινδικό Ωκεανό με μερικές δεκάδες κατοίκους.

<sup>72</sup> Η ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) ρυθμιζόταν από τον κανόνα 40/40/20 βάσει του Κώδικα Συμπεριφοράς Διασκέψεων Τακτικών Γραμμών του 1974.

<sup>73</sup> Η Γαλλία παραδοσιακά διακρατούσε συγκεκριμένο μέρος των θαλάσσιων εισαγωγών υδρογονανθράκων για πλοία που έφεραν την εθνική Σημαία.



μάλιστα σχετικές αντιδράσεις από τον εγχώριο ναυτιλιακό κόσμο για αυτή την πολιτική διάκρισης.

Ένα μόλις έτος αργότερα δημιούργησε η Νορβηγία το πρώτο παγκοσμίως Διεθνές Νηολόγιο (International Registry)<sup>74</sup> υιοθετώντας και αυτή με τη σειρά της μέτρα που ενίσχυαν την παραμονή χωρητικότητας υπό την Εθνική Σημαία. Η ιδιομορφία του Norwegian International Ship Register (N.I.S.) έγκειται στο γεγονός ότι δεν παρέχει προνομιακό φορολογικό καθεστώς στα πλοία που ανήκουν σε νορβηγικά εφοπλιστικά συμφέροντα ή στους Νορβηγούς ναυτικούς. Απεναντίας, παρέχεται μία σειρά από φορολογικές διευκολύνσεις σε πλοία που ελέγχονται από ξένους πλοιοκτήτες καθώς και στους ξένους ναυτικούς που απασχολούνται στα νηολογημένα πλοία (Θανοπούλου, 1994, σ. 249). Ουσιαστικά προσομοιάζει σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο για τους μη-Νορβηγούς πλοιοκτήτες. Στη διάρκεια των ετών που ακολούθησαν η πρακτική απέδειξε την επιτυχία του N.I.S., και την ανταπόκριση που είχε στον επιχειρηματικό κόσμο όχι μόνο της Νορβηγίας καθώς κατάφερε να προσελκύσει και πλοιοκτήτες άλλων κρατών η οποίοι το προτίμησαν έναντι κάποιου εναλλακτικού Ανοικτού Νηολογίου. Μάλιστα μέχρι το 2002 το N.I.S. είχε επιτύχει να προσελκύσει πλοία χωρητικότητας 28,7 εκατ. κ.ο.χ. εκ των οποίων 4,2 εκατ. κ.ο.χ. αφορούσαν πλοία τα οποία δεν ανήκαν σε Νορβηγούς πλοιοκτήτες (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2002, p. 33).

Σημαντικές ομοιότητες με το N.I.S. έχει το Διεθνές Νηολόγιο που ίδρυσε η Δανία το 1988<sup>75</sup>, η Δυτική Γερμανία το 1989<sup>76</sup>, η Πορτογαλία το 1989<sup>77</sup>, η Ισπανία το 1992<sup>78</sup>, η Φινλανδία το 1993<sup>79</sup>, η Ιταλία το 1998<sup>80</sup> καθώς και μία σειρά ακόμα κρατών. Τα

---

<sup>74</sup> Τα International Registries έχουν συσταθεί στο έδαφος του κράτους όπου έχει εδρεύει και το παραδοσιακό Νηολόγιο και ακολουθούν τη Νομοθεσία του ίδιου κράτους.

<sup>75</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Δανίας ονομάζεται Danish International Ship Register (D.I.S.).

<sup>76</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας ονομάζεται German International Ship Register (G.I.S.).

<sup>77</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Πορτογαλίας ονομάζεται International Shipping Register of Madeira (M.A.R.). Η νήσος Μαδέιρα είναι αυτόνομο έδαφος της Πορτογαλίας στον κεντρικό Ατλαντικό Ωκεανό ανοικτά των ακτών της Πορτογαλίας και της Αφρικής. Στη συγκεκριμένη περιοχή η πορτογαλική κυβέρνηση, προκειμένου να τονωθεί η οικονομική δραστηριότητα, δημιούργησε το Madeira's International Business Center (I.B.C.), μέρος του οποίου είναι επίσης εκτός από το προαναφερθέν M.A.R., μία Ελεύθερη Ζώνη για βιομηχανικές δραστηριότητες καθώς και για παροχή χρηματο-οικονομικών υπηρεσιών.

<sup>78</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Ισπανίας ονομάζεται Ship Registry of the Canary Islands. Τα Κανάρια Νησιά είναι μητροπολιτικό έδαφος της Ισπανίας στον κεντρικό Ατλαντικό Ωκεανό, πολύ κοντά στις ακτές του Μαρόκου, με πληθυσμό 2.100.000.

<sup>79</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Φινλανδίας ονομάζεται Aland Ship Register. Τα νησιά Aland, με πληθυσμό 30.000 κατοίκους, συνιστούν αυτόνομο έδαφος της Φινλανδίας στη Βαλτική Θάλασσα.

<sup>80</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Ιταλίας ονομάζεται International Registry of Vessel.

συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η συγκεκριμένη κατηγορία Νηολογίων ιδιαίτερα όσον αφορά τη δυνατότητα απασχόλησης ναυτεργατικού δυναμικού με όρους διαφορετικούς<sup>81</sup> από τη χώρα νηολόγησης δελέασαν και τους Βέλγους πλοιοκτήτες, οι οποίοι ωστόσο ακολούθησαν διαφορετική διέξοδο. Η επιλογή παρουσιάζει ιδιαιτερότητες, διότι αντί να αντιγραφεί το παράδειγμα της Νορβηγίας, Δανίας και Γερμανίας με τη δημιουργία ενός Διεθνούς Νηολογίου (International Registry) προτίμησαν τη νηολόγηση των πλοίων τους στο νεοσυσταθέν από το 1990 νηολόγιο του Λουξεμβούργου<sup>82</sup>. Η καινοτομία έγκειται στο γεγονός ότι σε αυτήν την περίπτωση το πρώτο Νηολόγιο μίας χώρας (Λουξεμβούργο) λειτουργεί ως δεύτερο Νηολόγιο για τους πλοιοκτήτες μίας άλλης χώρας (Βέλγιο).

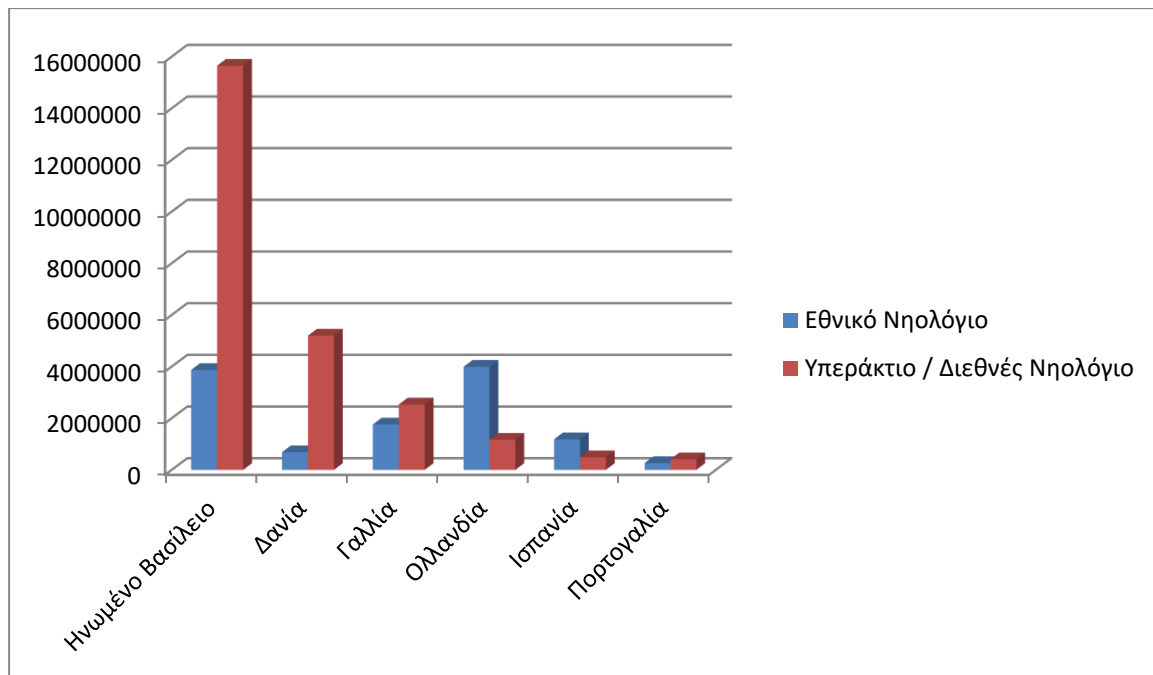
Η επιτυχία των Υπεράκτιων Νηολογίων και των Διεθνών Νηολογίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο ήταν εμφανής ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Όσα κράτη επέλεξαν τη δημιουργία αυτού του είδους των Νηολογίων παρατήρησαν τη σταδιακή στροφή σημαντικού μέρους της εθνικής χωρητικότητας προς αυτά τα νέα ήδη νηολογίων, κατακρατώντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικό αριθμό πλοίων υπό τον έλεγχο εγχώριων ναυτιλιακών συμφερόντων. Η συγκεκριμένη τάση βρήκε ιδιαίτερη απήχηση μεταξύ των ευρωπαϊκών πλοιοκτητών σε αντιδιαστολή με τον παγκόσμιο μέσο όρο του 5% επί του παγκόσμιου στόλου που κατείχαν τα Υπεράκτια Νηολόγια και τα Διεθνή Νηολόγια το 1996. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίστηκε η επιβίωση του πυρήνα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και αποφεύχθηκε η απο-επένδυση από το ναυτιλιακό κλάδο.

### **Γράφημα 3: Κατανομή του στόλου ευρωπαϊκών κρατών μεταξύ του εθνικού Νηολογίου και του αντίστοιχου Υπεράκτιου / Διεθνούς Νηολογίου το 1996 (σε κ.ο.χ.)**

---

<sup>81</sup> Κατά κανόνα η πλειοψηφία των ναυτικών (το σύνολο του κατώτερου πληρώματος και σημαντικό μέρος των αξιωματικών) προερχόταν από χώρες όπου το κόστος μισθοδοσίας και οι εργοδοτικές εισφορές ήταν σημαντικά χαμηλότερα από τις χώρες προέλευσης των πραγματικών δικαιούχων των ναυτιλιακών εταιρειών (π.χ. Γερμανία για το G.I.S.).

<sup>82</sup> Το 1990 ιδρύθηκε το Luxembourg Ship Registry.



Πηγή: (Θεοδωρόπουλος , 1998, σ. 19)

Αναφορικά με τους πλοιοκτήτες οι οποίοι χρησιμοποιούν το θεσμό των Ανοικτών Νηολογίων το τέλος της δεκαετίας του 1970 σημειώνεται μία σημαντική εξέλιξη. Ενώ παραδοσιακά επί δεκαετίες οι σημαντικότεροι πραγματικοί δικαιούχοι (beneficial owners) των πλοίων που ήταν νηολογημένα σε αυτά τα Νηολόγια ήταν ελληνικών ή αμερικάνικων συμφερόντων, το 1979 τη δεύτερη θέση, μετά τους Έλληνες καταλαμβάνουν οι πλοιοκτήτες με έδρα το Χονγκ Κονγκ (Θανοπούλου, 1994, σ. 100). Είναι χρήσιμο να αναφερθεί εδώ ότι ενδεχομένως αυτή η εξέλιξη να είχε σημειωθεί πολύ νωρίτερα, ωστόσο παλαιότερα δεν υπήρχαν επαρκή σχετικά λεπτομερειακά στοιχεία για την πλοιοκτησία του Χονγκ Κονγκ.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 αρχίζει τη δυναμική εμφάνισή του και το Νηολόγιο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Όντας σε μία περιοχή (Άπω Ανατολή) η οποία άρχισε να προσελκύει ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας, αλλά και τροφοδοτούμενη από τη σταθερή αύξηση της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής με τις επακόλουθες εισαγωγές και εξαγωγές πρώτων υλών και εμπορευμάτων, έθεσε τη βάση για την αλματώδη αύξηση της χωρητικότητας του εθνικού Νηολογίου (Spruyt, 1994, σ. 39). Ενώ το 1979 συμμετείχε μονάχα με 0,5% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, έως το 1989 το μερίδιο αυτό ανερχόταν σε 3,3% (Θανοπούλου, 1994, σ. 217). Έκτοτε η συμμετοχή της Κίνας παραμένει σε υψηλά

επίπεδα και περιλαμβάνεται πλέον στην πρώτη δεκάδα με τα ισχυρότερα νηολόγια παγκοσμίως.

Η ερχόμενη δεκαετία του 1980 σηματοδοτεί την είσοδο του Ανοικτού Νηολογίου της Κύπρου στην πρώτη δεκάδα με τα ισχυρότερα Νηολόγια παγκοσμίως. Ενδεικτικό είναι ότι το μερίδιο της Κύπρου αυξήθηκε μεταξύ 1983 και 1986 στο 3,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας καταλαμβάνοντας πλέον την 7<sup>η</sup> θέση μεταξύ των κυριότερων Νηολογίων. Είναι χρήσιμο εδώ να σημειωθεί ότι η καθιέρωση της Κύπρου ως βασικής επιλογής για τους διεθνείς επενδυτές στο χώρο της ναυτιλίας έγινε σε μεγάλο βαθμό εις βάρος του Νηολογίου της Λιβερίας, η οποία είδε το μερίδιό της να μειώνεται κατά το ίδιο χρονικό διάστημα από 18,3% σε 15,6% (Branch, 1988, σ. 9).

**Πίνακας 3: Η ποσοστιαία μεταβολή της χωρητικότητας των κυριότερων στόλων την περίοδο 1979-1989**

Ο.Ο.Σ.Α.		ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ		ΑΝΑΠΤΥΣ. ΧΩΡΕΣ		ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΜΠΛΟΚ		ΛΟΙΠΟΣ ΚΟΣΜΟΣ	
ΙΑΠΩΝΙΑ	-30%	ΛΙΒΕΡΙΑ	-41%	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕ Σ	+484 %	ΕΣΣ Δ	+13 %	ΚΙΝ Α	+113 %
ΕΛΛΑΔΑ	-43%	ΠΑΝΑΜΑΣ	+112%	Ν. ΚΟΡΕΑ	+98%				
Η.Π.Α.	+17 %	ΚΥΠΡΟΣ	+670%	ΤΑΪΒΑΝ	+157 %				
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	-30%	ΜΠΑΧΑΜΕ Σ	+9.469 %						
ΗΝ.ΒΑΣΙΛ.	-73%								
ΙΤΑΛΙΑ	-35%								

Πηγή: (Θανοπούλου, 1994, σ. 216)

Η βαρύνουσα σημασία του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων στην παγκόσμια ναυτιλία έχει καταστεί πλέον αδιαμφισβήτητη κατά τη δεκαετία του 1980<sup>83</sup>. Η τυπική αναγνώριση της αναγκαιότητας αυτού του θεσμού επήλθε σε επίπεδο UNCTAD το 1986 με την “Final Act of UNCTAD on conditions of registration of ships”. Με τη συγκεκριμένη Πράξη της UNCTAD σε διεθνές επίπεδο έγινε αποδεκτός ο θεσμός του Ανοικτού Νηολογίου, έχοντας μάλιστα και την αποδοχή Κρατών που

<sup>83</sup> Υπολογίζεται ότι έως το 1998 το 61,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας ήταν νηολογημένο σε κάποιο Νηολόγιο διαφορετικό από τη χώρα προέλευσης του πλοιοκτήτη (Lee & Cullinane, World Shipping and Port Development, 2005, σ. 77).

αντιπροσωπεύουν το 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας<sup>84</sup>. Οι προδιαγραφές που έθετε αυτή η πρωτοβουλία της UNCTAD, αφορούσαν μία σειρά θεμάτων όπως η διοικητική επάρκεια του Νηολογίου και η συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας και αποφυγής ατυχηματικών περιστατικών (Spruyt, 1994, σ. 38). Παράλληλα, αποδιδόταν ιδιαίτερη σημασία στον προσδιορισμό του πραγματικού δικαιούχου του πλοίου καθώς και στην έννοια του γνήσιου δεσμού (genuine link) ανάμεσα στην εθνικότητα του Νηολογίου και την εθνικότητα του πραγματικού δικαιούχου ή της εθνικότητας του πληρώματος με ευρύτητα, ωστόσο, περιθώρια ερμηνείας και εφαρμογής από την πλευρά του Νηολογίου όσον αφορά την έννοια του γνήσιου δεσμού. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η δυνατότητα που παρείχε στα πλοία να φέρουν διπλή εθνικότητα<sup>85</sup> σε περιπτώσεις όπου υπήρχε ναύλωση γυμνού πλοίου<sup>86</sup> με κάποιες προϋποθέσεις.

Η μόνη διαφοροποίηση που επήλθε στο Νηολόγιο της Κίνας αφορούσε την εμφάνιση του φαινομένου του flagging out<sup>87</sup> προς τα Ανοικτά Νηολόγια<sup>88</sup> μετά το 1994, λόγω της εφαρμογής ενός νέου φορολογικού πλαισίου λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών στην Κίνα (Lee & Cullinane, *World Shipping and Port Development*, 2005, p. 78). Σύμφωνα με τις προδιαγραφές του νέου φορολογικού κώδικα αυξανόταν η οικονομική επιβάρυνση των υπό τη σημαία της Κίνας πλοίων, με αποτέλεσμα οι Κινέζοι πλοιοκτήτες να ακολουθήσουν την πρακτική των συναδέλφων τους από άλλες χώρες και να εγγράψουν σημαντικό μέρος της χωρητικότητας που διαχειρίζονταν σε Ανοικτά Νηολόγια. Μάλιστα ο βαθμός υιοθέτησης των Ανοικτών Νηολογίων από τους Κινέζους πλοιοκτήτες συχνά ξεπερνούσε το μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου.

#### **Γράφημα 4: Ποσοστιαία συμμετοχή της Κινέζικης Σημαίας στον υπό κινεζική διαχείριση στόλο και χωρητικότητα σε κ.ο.χ. ανά κατηγορία πλοίου το 1998**

---

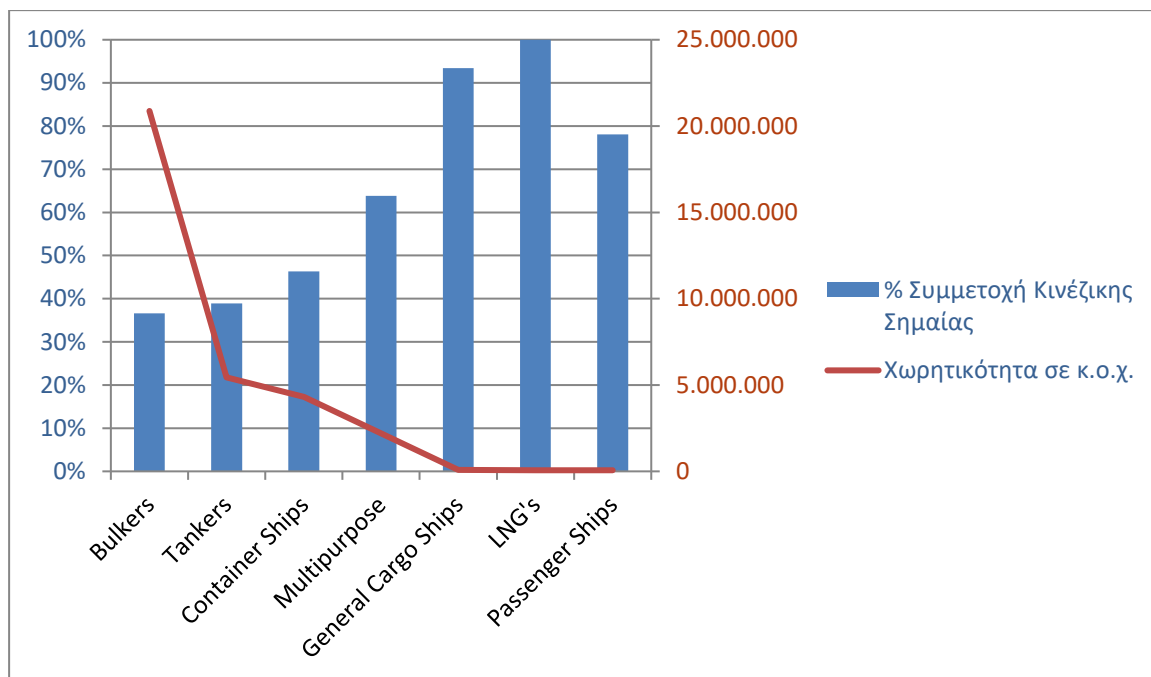
<sup>84</sup> Αξίζει να σημειωθεί η πρωτοβουλία της UNCTAD, η οποία κατέληξε στην “Final Act of UNCTAD on conditions of registration of ships” το 1986, έχει τις απαρχές της σε μία σχετική απόφαση (Resolution) του 1974, σκοπός της οποίας ήταν ο περιορισμός και τελικά η κατάργηση του φαινομένου των Ανοικτών Νηολογίων. Με τη σχετική απόφαση του 1974 επιχειρήτο να τεθούν προϋποθέσεις αναφορικά με την επάρκεια της διοίκησης των Νηολογίων, της μετοχικής σύνθεσης των ναυτιλιακών εταιρειών, της ευθύνης των πλοιοκτητών καθώς και της στελέχωσης των πλοίων. Το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας ήταν προς την αντίθεση κατεύθυνση, διότι με τη σχετική Πράξη της UNCTAD του 1986 τέθηκε το πλαίσιο «νομιμοποίησης» και γενικής αποδοχής του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων.

<sup>85</sup> Διπλή εθνικότητα είναι ο θεσμός της «παράλληλης νηολόγησης» ενός πλοίου ταυτόχρονα σε δύο Νηολόγια.

<sup>86</sup> Η ναύλωση γυμνού πλοίου αποδίδεται στην αγγλική γλώσσα με τον όρο “bareboat charter”.

<sup>87</sup> Ως flagging out ορίζεται η εκροή χωρητικότητας από ένα Νηολόγιο.

<sup>88</sup> Κυρίως του Παναμά και της Λιβερίας.



Πηγή: (Lee & Cullinane, World Shipping and Port Development, 2005, σ. 79)

#### 1.5.4 Επίπτωση της αλλαγής καθεστώτος στην ΕΣΣΔ και τα υπόλοιπα κράτη με κεντρικά προγραμματισμένες οικονομίες σε Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη

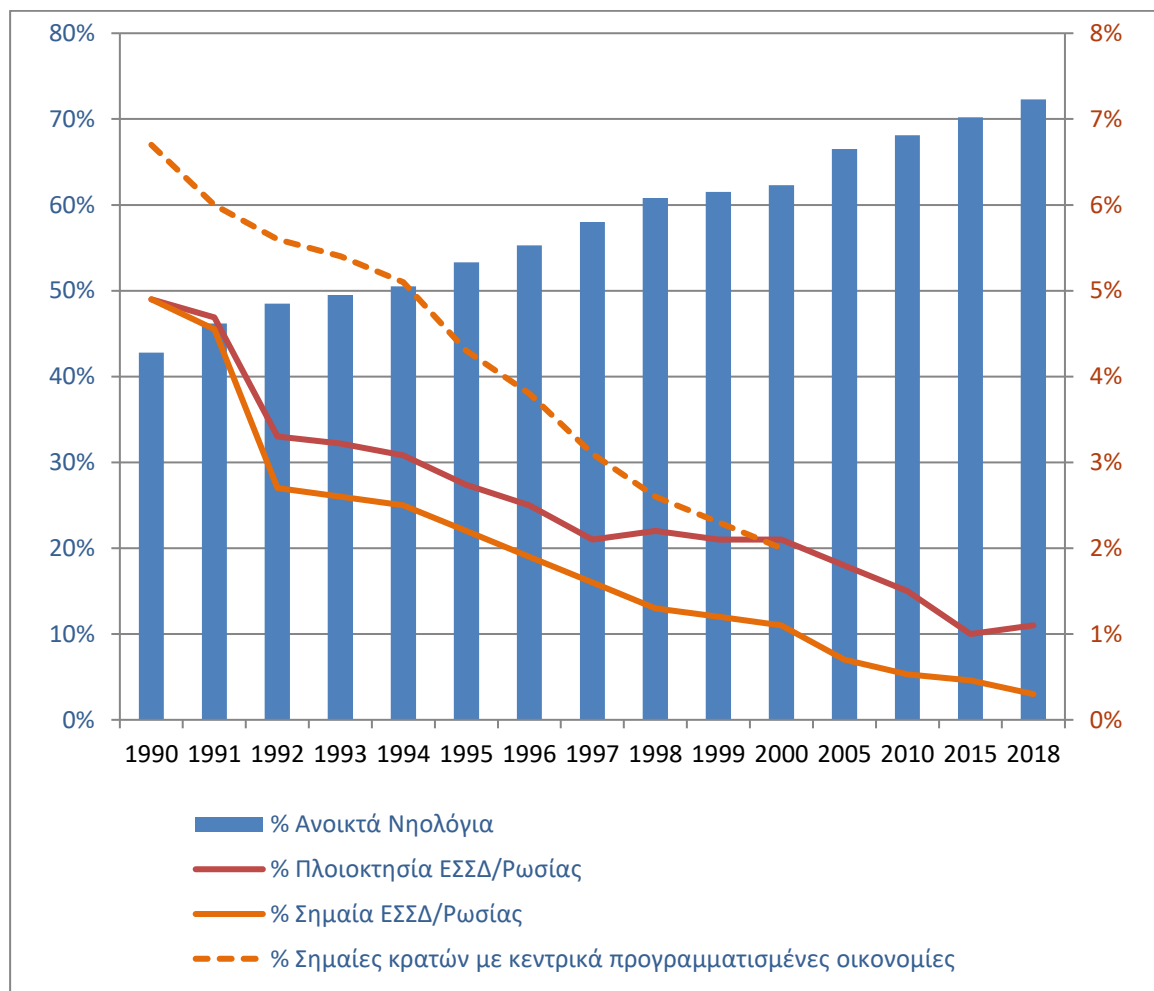
Η αλλαγή των καθεστώτων στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1990<sup>89</sup> και ιδίως στην ΕΣΣΔ το 1991 είχε τις συνέπειες της στη διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου και στην κατανομή της χωρητικότητας ανάμεσα στις κυριότερες κατηγορίες Νηολογίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε αυτά τα Κράτη εφαρμοζόταν το μοντέλο της κεντρικά προγραμματισμένης οικονομίας όπου όχι μόνον οι κατευθυντήριες γραμμές αλλά και η άσκηση του μεγαλύτερου μέρους της παραγωγικής δραστηριότητας πραγματοποιείτο από κρατικές επιχειρήσεις. Μέσα στο γενικότερο πλαίσιο της λειτουργίας αυτών των Κρατών ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελούσε πεδίο αποκλειστικής άσκησης παραγωγικής δραστηριοποίησης του Κράτους, το οποίο είχε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της ενίσχυσης του κατά περίπτωση Εθνικού/Κλειστού Νηολογίου. Κατά συνέπεια, το σύνολο των πλοίων που βρισκόταν υπό τον έλεγχο αυτών των Κρατών είχε νηολογηθεί στο αντίστοιχο Εθνικό/Νηολόγιο. Μάλιστα όπως προκύπτει και από το κατωτέρω Γράφημα 5, το 1990

<sup>89</sup> Αλβανία, Βουλγαρία, Ανατολική Γερμανία, Ουγγαρία, Πολωνία και Τσεχοσλοβακία το 1989.

το 6,7% του παγκόσμιου στόλου ήταν νηολογημένο σε Νηολόγια κεντρικά προγραμματισμένης οικονομίας της Κεντρικής/Ανατολικής Ευρώπης ή της ΕΣΣΔ.

Επιπροσθέτως, επισημαίνεται η χρόνια αποστροφή αυτών των Κρατών απέναντι στο θεσμό των Ανοικτών Νηολογίων. Αυτό οφειλόταν στο χαμηλό επίπεδο συνθηκών διαβίωσης και όρων εργασίας που επιτρεπόταν να τηρούνται σε πλοία ορισμένων Ανοικτών Νηολογίων όπως στις Σημαίες Ευκαιρίας. Το αποτέλεσμα ήταν τα πλοία των Σημαιών Ευκαιρίας να αντιμετωπίζονται με δυσμενείς όρους κατά την προσέγγισή τους σε λιμένες των αντίστοιχων Κρατών.

**Γράφημα 5: Διαχρονική συμμετοχή των Ανοικτών Νηολογίων, της Σημαίας ΕΣΣΔ/Ρωσίας, πλοιοκτησίας ΕΣΣΔ/Ρωσίας και Σημαιών με κεντρικά προγραμματισμένες οικονομίες στον παγκόσμιο στόλο (1990-2018)**



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1990-2019)

Η καθεστωτική αλλαγή στην ΕΣΣΔ και τις κεντρικά προγραμματισμένες οικονομίες της Κεντρικής/Ανατολικής Ευρώπης ήταν καθοριστική για τις εξελίξεις στον κλάδο των Νηολογίων. Όπως προκύπτει και από το ανωτέρω Γράφημα μέσα σε μία δεκαετία (1990-2000) η συμμετοχή αυτών των Κρατών (συμπεριλαμβανομένης της ΕΣΣΔ) μειώθηκε από το 6,7% στο 2,0% του παγκόσμιου στόλου. Στο σημαντικότερο Νηολόγιο αυτής της κατηγορίας, όπως ήταν η ΕΣΣΔ, η αντίστοιχη μείωση στην παγκόσμια κατανομή στόλου κατήλθε από 4,9% το 1990 σε 1,1% το 2000, ενώ το 2018 ανερχόταν μόλις σε 0,3%. Για την ίδια χρονική περίοδο (1990-2018) η ενίσχυση των Ανοικτών Νηολογίων ήταν σαφέστατη και ανήλθε από 42,8% το 1990, σε 62,3% το 2000 και 72,3% το 2018.

Μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι αντίστροφες εξελικτικές πορείες που παρουσιάζουν τα Ανοικτά Νηολόγια σε σχέση με την ΕΣΣΔ/Ρωσία και τις πρώην κεντρικά προγραμματισμένες οικονομίες της Κεντρικής/Ανατολικής Ευρώπης σχετίζονται μεταξύ τους, καθώς ένα σημαντικό μέρος των πλοίων που αποχώρησαν από τη Σημαία ΕΣΣΔ/Ρωσίας επέλεξε τη μετανηολόγηση σε Ανοικτά Νηολόγια παραμένοντας υπό ρωσική πλοιοκτησία/έλεγχο. Παράλληλα όμως επισημαίνεται ότι μετά την καθεστωτική αλλαγή της ΕΣΣΔ, το συνολικό ποσοστό του υπό Σημαία ΕΣΣΔ/Ρωσίας καθώς και υπό πλοιοκτησία ΕΣΣΔ/Ρωσίας στόλου επίσης κατήλθε από 4,9% το 1990 σε 2,0% το 2000 και 1,1% το 2018. Παρατηρούμε λοιπόν ότι αφ'ενός όντως υπήρξε εκροή πλοίων από τη Σημαία ΕΣΣΔ/Ρωσίας<sup>90</sup>, ή οποία τροφοδότησε την αλματώδη των Ανοικτών Νηολογίων. Από την άλλη πλευρά ωστόσο, σημειώνεται και η συνολική μείωση της συμμετοχής της ΕΣΣΔ/Ρωσίας στην παγκόσμια ναυτιλία, ανεξαρτήτως της Σημαίας που επιλέγεται για τη νηολόγηση του πλοίου.

### 1.5.5 Ροές πλοίων μεταξύ των διαφορετικών τύπων Νηολογίων

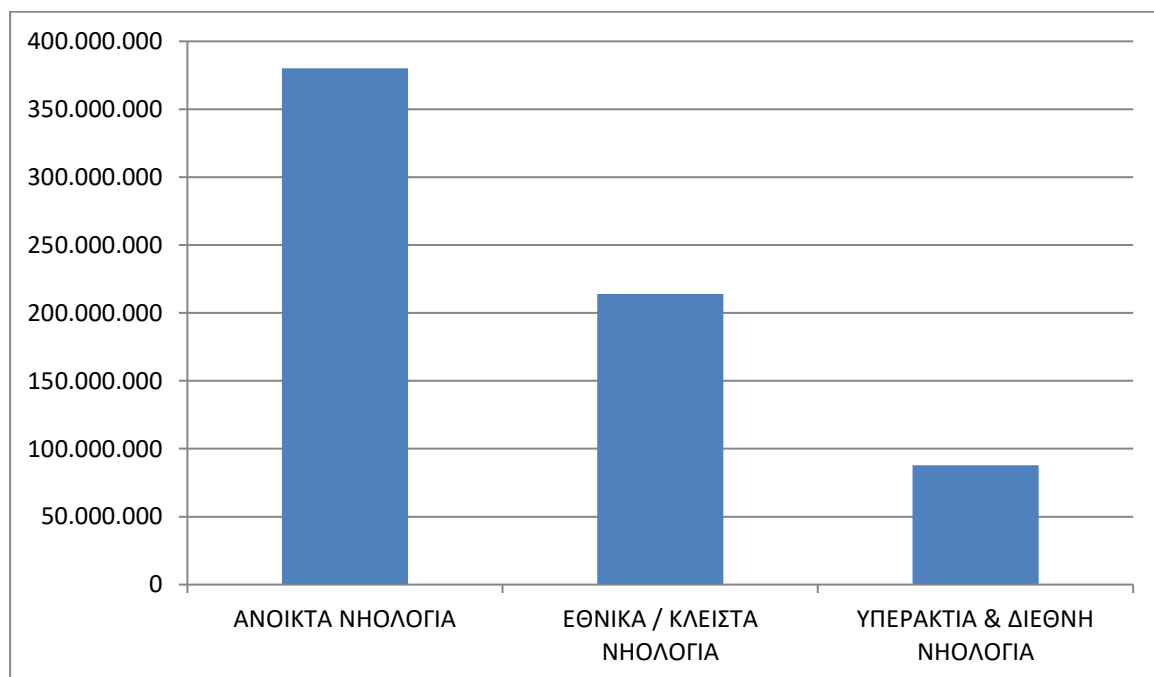
Η αυξανόμενη επιθυμία των Κρατών να αυξήσουν ή κατ'ελάχιστο να διατηρήσουν το μερίδιο που κατέχουν στο διεθνή καταμερισμό της ναυτιλίας έχει οδηγήσει αρκετά Κράτη στη δημιουργία νέων τύπων Νηολογίων όπως είναι τα Ανοικτά Νηολόγια και τα Υπεράκτια ή Διεθνή Νηολόγια. Ενώ ο θεσμός του Ανοικτού Νηολογίου πρωτοεμφανίστηκε κατά το Μεσοπόλεμο, οι μορφές των Υπεράκτιων και Διεθνών Νηολογίων έχουν εμφανιστεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Το είδος του Νηολογίου

<sup>90</sup> Μέχρι το 2000 το 46,7% του υπό Ρωσική πλοιοκτησία στόλου ήταν νηολογημένο σε Ανοικτά Νηολόγια.



που επιλέγει να συστήσει κάθε Κράτος δύναται να διαφοροποιείται ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Κράτους και την ακολουθούμενη ναυτιλιακή πολιτική. Υπό αυτό το πρίσμα τα Ανοικτά Νηολόγια κατά κανόνα έχουν υιοθετηθεί από αναπτυσσόμενα Κράτη τα οποία επιθυμούν να ενταχθούν στο ναυτιλιακό χάρτη. Τα Υπερπόντια και τα Διεθνή Νηολόγια στις περισσότερες περιπτώσεις έχουν συσταθεί από ανεπτυγμένα Κράτη που προσπαθούν να ανασχέσουν τη φυγή πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια. Τέλος τα Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια μπορούν να απαντώνται σε όλα τα Κράτη καθώς αποτελούν την παραδοσιακή μορφή Νηολογίου.

**Γράφημα 6: Χωρητικότητα των Ανοικτών Νηολογίων, Εθνικών / Κλειστών Νηολογίων και των Υπεράκτιων & Διεθνών Νηολογίων σε dwt το 2005**



Πηγή: (Carlisle R. , 2009, σ. 338)

Οι μετακινήσεις πλοίων μεταξύ των διαφορετικών ειδών Νηολογίων αποκαλύπτουν το βαθμό επιτυχίας κάθε είδους Νηολογίου και την απήχηση που έχει στη ναυτιλιακή αγορά. Ήδη, όπως αποτυπώνεται στο ανωτέρω Γράφημα, παρατηρούμε ότι τα Ανοικτά Νηολόγια έχουν καταφέρει να αποκτήσουν το μεγαλύτερο μερίδιο της ναυτιλιακής αγοράς, καθότι το 2005 είχαν καταφέρει να διαχειριστούν πλοία με συνολική χωρητικότητα που υπερέβαινε τους 380 εκ.dwt., ακολουθούμενα από τα Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια με 213 εκ.dwt. και τέλος τα Υπεράκτια & Διεθνή Νηολόγια με 88 εκ.dwt.. Η σύγκριση μεταξύ των μεγεθών των διαφόρων ειδών Νηολογίων

καταδεικνύει το γεγονός ότι τα Υπεράκτια & Διεθνή Νηολόγια κατάφεραν μερικώς μόνο να ανακόψουν την ανοδική πορεία και κατ'επέκταση την επικράτηση των Ανοικτών Νηολογίων στη ναυτιλιακή αγορά. Σε ενίσχυση της ανωτέρω διαπίστωσης παρατηρούμε ότι μεταξύ των ετών 1997 και 2007, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων<sup>91</sup>, σε όσα Κράτη συστήθηκαν Υπερπόντια & Διεθνή Νηολόγια αυξήθηκε το ποσοστό των πλοίων που ελέγχονται από εγχώριους πλοιοκτήτες αλλά νηολογούνται σε ξένη Σημαία.

Ακόμα ένα στοιχείο το οποίο θα πρέπει να επισημανθεί είναι ο πρόσθετος ρόλος που έχουν αναλάβει ορισμένα Υπεράκτια & Διεθνή Νηολόγια στην προσέλκυση πλοιοκτητών από τρίτα Κράτη. Ενώ ο βασικός σκοπός όλων των Υπεράκτιων & Διεθνών Νηολογίων είναι η παροχή κινήτρων στους εγχώριους πλοιοκτήτες για την παραμονή στην Εθνική Σημαία, ωστόσο υπάρχουν ορισμένα εξ αυτών που ανταγωνίζονται τα Ανοικτά Νηολόγια στην προσέλκυση ξένων πλοιοκτητών. Τέτοιου είδους Νηολόγιο είναι το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS), όπου περισσότερο από το 40% της χωρητικότητας ελεγχόταν από μη-Νορβηγούς το 2005. Υπο διαφορετικές συνθήκες αυτά τα πλοία θα νηολογούνταν σε κάποιο Ανοικτό Νηολόγιο.

## 1.5.6 Η σημερινή κατάσταση στο χώρο των Νηολογίων

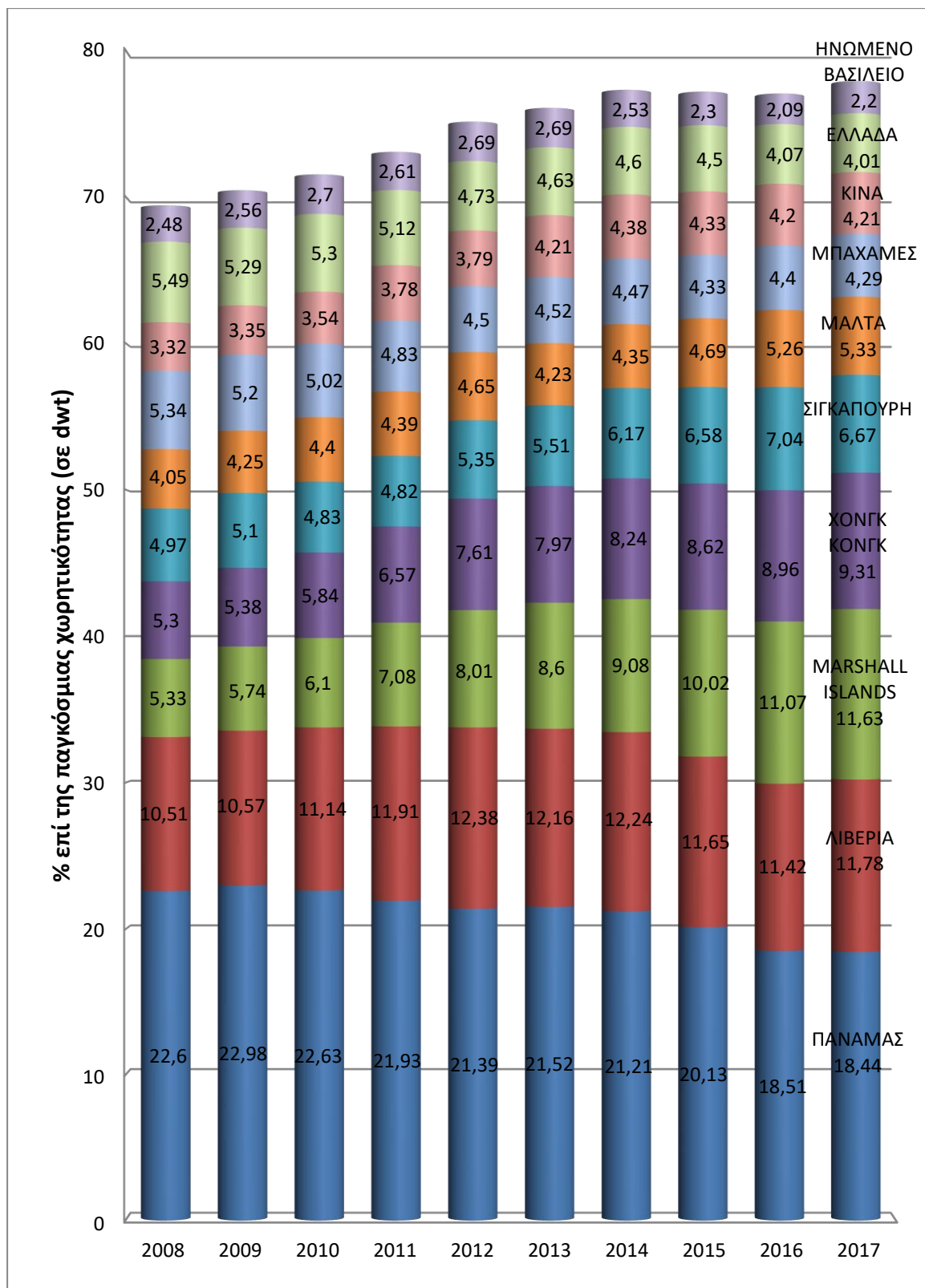
### 1.5.6.1 Τα μεγαλύτερα Νηολόγια

Αναφορικά με τη διακύμανση της χωρητικότητας (ποσοστιαία συμμετοχή επί της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt) των 10 σημαντικότερων Νηολογίων σημειώνονται οι ακόλουθες διακυμάνσεις τα τελευταία 10 έτη σύμφωνα με το Γράφημα 7 που ακολουθεί.

#### Γράφημα 7: Ποσοστιαία συμμετοχή των 10 κυριότερων Νηολογίων επί της παγκόσμιας χωρητικότητας (σε dwt) κατά την περίοδο 2008-2017

---

<sup>91</sup> Π.χ. μεταξύ των ετών 1997 και 2007 το ποσοστό πλοίων υπό γερμανική πλοιοκτησία που επέλεξαν κάποια ξένη Σημαία αυξήθηκε από 66% σε 84,9%, στη Νορβηγία από 42,2% σε 71,4% και στη Δανία από 42,5% σε 55,1%, ενώ αντιθέτως στην Ιταλία μειώθηκε από 36,2% σε 27,5%.



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2008-2017)

Είναι αξιοσημείωτο ότι οι 10 κορυφαίες θέσεις στη κατάταξη των Νηολογίων με βάση τη χωρητικότητα σε dwt<sup>92</sup> καταλαμβάνονται τα τελευταία 10 έτη από τις ίδιες χώρες<sup>93</sup>, με μεταβολές μόνον όσον αφορά την κατάταξή τους. Η συνολική τους συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα <sup>94</sup> ανήλθε από 69,4% το 2008 σε 77,9% το 2017, αποτυπώνοντας με έκδηλο τρόπο την τάση συγκέντρωσης του παγκόσμιου στόλου σε ολοένα μικρότερο αριθμό Νηολογίων. Ακόμα, πιο χαρακτηριστικό είναι ότι η πρώτη τριάδα έχει παραμείνει αναλλοίωτη όπου συμμετέχουν με σειρά βαρύτητας οι Παναμάς, Λιβερία και Marshall Islands, των οποίων το μερίδιο έχει επίσης αυξηθεί από 38,4% το 2008 σε 41,8% το 2017. Την πρώτη θέση κατέχει ο Παναμάς αδιάλειπτα από 1995, όταν και απέσπασε τον τίτλο του μεγαλύτερου Νηολογίου προσπερνώντας τη Λιβερία.

Όταν όμως προσεγγίζουμε την ταξινόμηση της παγκόσμιας χωρητικότητας βάσει της αξίας<sup>95</sup> του στόλου κάθε Νηολογίου, η εικόνα, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 8, παρουσιάζει διαφοροποιήσεις. Κατ'αρχήν τα 10 σημαντικότερα Νηολόγια (βάσει αξίας) συγκεντρώνουν το 70,33% της αξίας του παγκόσμιου στόλου έναντι του 77,9% που συγκεντρώνουν τα 10 σημαντικότερα Νηολόγια (βάσει χωρητικότητας). Αυτό οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην ισχυρή παρουσία, εκτός της πρώτης δεκάδας, Νηολογίων όπως των Η.Π.Α. στον κλάδο των offshore drill ship<sup>96</sup> και της Ιταλίας και της Βερμούδας στον κλάδο των επιβατηγών πλοίων και κρουαζιεροπλοίων. Τα πλοία αυτών των κατηγοριών χαρακτηρίζονται ως υψηλής αξίας έναντι π.χ. των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το Νηολόγιο της Ιταλίας κατέχει την 11<sup>η</sup> θέση με το 2,29% του παγκόσμιου στόλου βάσει αξίας, ενώ βάσει χωρητικότητας κατέχει μόλις την 17<sup>η</sup> θέση με το 0,86% του παγκόσμιου στόλου.

#### **Γράφημα 8: Κατάταξη των 10 μεγαλύτερων Νηολογίων βάσει της αξίας και βάσει της χωρητικότητας το 2017**

---

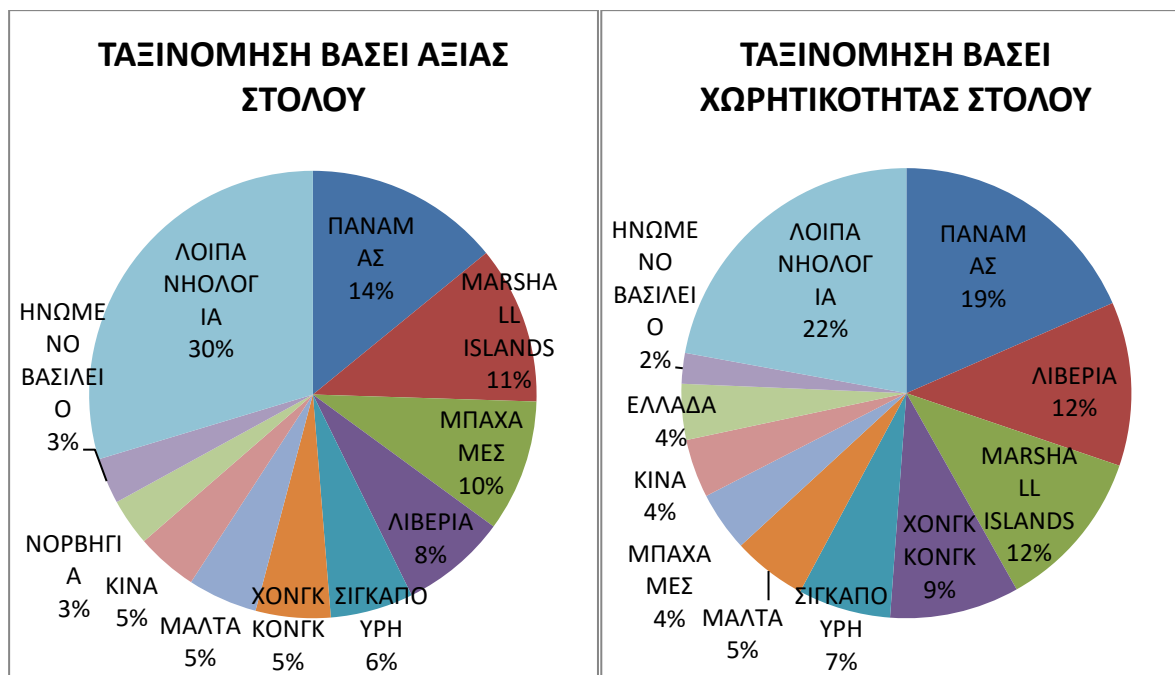
<sup>92</sup> dwt (Deadweight tonnage) είναι η χωρητικότητα του πλοίου σε τόνους νεκρού βάρους, δηλαδή η ωφέλιμη μεταφορική δυνατότητα του πλοίου σε φορτίο.

<sup>93</sup> Πρόκειται για τις εξής: Παναμά, Λιβερία, Marshall Islands, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Μάλτα, Μπαχάμες, Κίνα, Ελλάδα και Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>94</sup> Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου σε dead weight tonnage ανερχόταν σε 1.861.851.750 dwt το 2017.

<sup>95</sup> Η αξία του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν σε 828.618 εκ. USD το 2017.

<sup>96</sup> Πρόκειται για τις πλατφόρμες εξόρυξης υδρογονανθράκων.



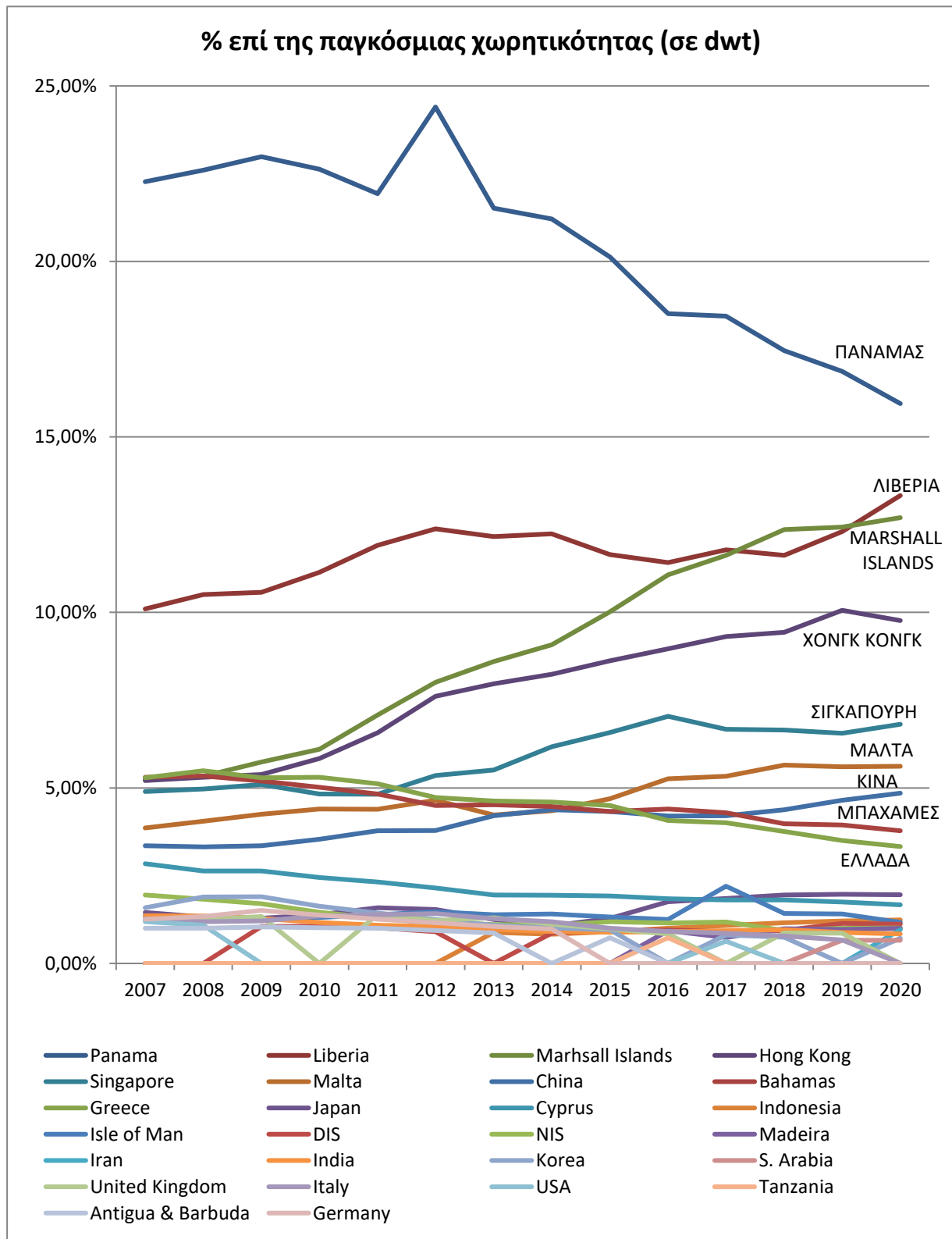
Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2017, pp. 47-48)

Στην πρώτη θέση, ανεξαρτήτως κριτηρίου ταξινόμησης, βρίσκεται το Νηολόγιο του Παναμά κατέχοντας ωστόσο υψηλότερο μερίδιο όταν λαμβάνεται υπ'όψη η χωρητικότητα των πλοίων έναντι της αξίας<sup>97</sup>. Αυτό οφείλεται στην ελκυστικότητα που επιδεικνύει στην προσέλκυση πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων<sup>98</sup>, τα οποία κατά κανόνα υπολείπονται σε αξία έναντι άλλων κατηγοριών πλοίων. Στην πρώτη δεκάδα παραμένουν τα 9 από τα 10 μεγαλύτερα (βάσει χωρητικότητας) Νηολόγια, με την αποχώρηση της Ελλάδα (9η θέση βάσει χωρητικότητας) και την αντικατάστασή της από την Νορβηγία (9η θέση βάσει αξίας). Οι υπόλοιπες 9 θέσεις κατέχονται από τις ίδιες χώρες που συμμετέχουν και στην πρώτη δεκάδα βάσει χωρητικότητας.

<sup>97</sup> Κατέχει το 18,44% της χωρητικότητας έναντι 14,1% της αξίας του παγκόσμιου στόλου.

<sup>98</sup> Κατέχει το 25,39% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων αυτής της κατηγορίας.

Γράφημα 9 Ποσοστιαία συμμετοχή των 20 κυριότερων Νηολογίων επί της παγκόσμιας χωρητικότητας (σε dwt) κατά την περίοδο 2007-2020



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2007-2020)

**Πίνακας 4 Μεταβολή στην κατάταξη των 35 κυριότερων Νηολογίων μεταξύ των ετών 2007 και 2020**

2007			2020		
ΘΕΣΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	%	ΘΕΣΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	%
1	ΠΑΝΑΜΑΣ	22,27	1	ΠΑΝΑΜΑΣ	15,95
2	ΛΙΒΕΡΙΑ	10,10	2	ΛΙΒΕΡΙΑ	13,32
3	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	5,30	3	MARSHALL ISLANDS	12,69
4	ΕΛΛΑΔΑ	5,29	4	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	9,76
5	MARSHALL ISLANDS	5,24	5	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	6,80
6	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	5,21	6	ΜΑΛΤΑ	5,61
7	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	4,90	7	ΚΙΝΑ	4,85
8	ΜΑΛΤΑ	3,86	8	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	3,77
9	ΚΙΝΑ	3,35	9	ΕΛΛΑΔΑ	2,57
10	ΚΥΠΡΟΣ	2,84	10	ΙΑΠΩΝΙΑ	1,95
11	NIS (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)	1,95	11	ΚΥΠΡΟΣ	1,67
12	ΚΟΡΕΑ	1,59	12	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	1,24
13	ΙΑΠΩΝΙΑ	1,45	13	ISLE OF MAN	1,17
14	ISLE OF MAN	1,36	14	DIS (ΔΑΝΙΑ)	1,11
15	ΙΝΔΙΑ	1,36	15	NIS (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)	1,00
16	ΙΤΑΛΙΑ	1,27	16	ΜΑΔΕΙΡΑ	1,00
17	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1,26	17	ΙΡΑΝ	0,95
18	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1,23	18	ΙΝΔΙΑ	0,84
19	ΗΠΑ	1,19	19	ΚΟΡΕΑ	0,72
20	ANTIGUA & BARBUDA	1,00	20	ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ	0,65
21	DIS (ΔΑΝΙΑ)	0,96	21	ΗΠΑ	0,58
22	ΒΕΡΜΟΥΔΑ	0,90	22	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	0,58
23	ΙΡΑΝ	0,86	23	ΙΤΑΛΙΑ	0,57
24	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	0,82	24	ΒΕΛΓΙΟ	0,50
25	St VINCENT & GREN.	0,82	25	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	0,49
26	ΡΩΣΙΑ	0,73	26	ΡΩΣΙΑ	0,47
27	ΤΟΥΡΚΙΑ	0,69	27	ΒΙΕΤΝΑΜ	0,44
28	ΒΕΛΓΙΟ	0,67	28	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,41
29	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	0,64	29	ΒΕΡΜΟΥΔΑ	0,37
30	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	0,61	30	ΤΟΥΡΚΙΑ	0,33
31	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	0,56	31	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	0,33
32	CAYMAN ISLANDS	0,44	32	ΤΑΪΒΑΝ	0,32
33	FIS (ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ)	0,44	33	ANTIGUA & BARBUDA	0,32
34	ΤΑΪΒΑΝ	0,42	34	ΤΑΪΛΑΝΔΗ	0,32
35	ΤΑΪΛΑΝΔΗ	0,41	35	CAYMAN ISLANDS	0,32

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2007-2020)

Από την συνεξέταση των ανωτέρω Πίνακα 4 και Γράφημα 9, προκύπτει η σταθερή και σχεδόν αδιάκοπη μείωση της βαρύτητας του Νηολογίου του Παναμά από 22,27% το 2007 σε 15,95% το 2020, το οποίο ωστόσο διατηρεί την πρωτοκαθεδρία διατηρώντας την πρώτη θέση μεταξύ των 35 κυριότερων Νηολογίων παγκοσμίως. Ταυτόχρονα σημειώνεται η ταχύτατη ενίσχυση των Marshall Islands, τα οποία από την 5<sup>η</sup> θέση το 2007 κατέχουν την 3<sup>η</sup> θέση το 2020, ενώ το 2019 είχαν υποσκελίσει τη Λιβερία καταλαμβάνοντας τη 2<sup>η</sup> θέση. Παράλληλα, παρατηρείται ότι το Χονγκ Κονγκ (από 6<sup>η</sup> θέση σε 4<sup>η</sup> θέση), Σιγκαπούρη (από 7<sup>η</sup> σε 5<sup>η</sup>), Μάλτα (από 8<sup>η</sup> σε 6<sup>η</sup>) και Κίνα (από 9<sup>η</sup> σε 7<sup>η</sup>) εξακολουθούν να καταλαμβάνουν διαδοχικές θέσεις με ταυτόχρονη άνοδο κατά 2 θέσεις στην κατάταξη μεταξύ των ετών 2007 και 2020. Από την άλλη πλευρά σημειώνεται η παράλληλη υποχώρηση των Μπαχαμών (από 3<sup>η</sup> σε 8<sup>η</sup>) και της Ελλάδας (από 4<sup>η</sup> σε 9<sup>η</sup>). Επίσης, σημαντικότερη είναι η ισχυροποίηση της Ινδονησίας από την 30<sup>η</sup> θέση στην 12<sup>η</sup> θέση. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι σημαντική η μείωση του μεγέθους των Νηολογίων της Ιταλίας (από 16<sup>η</sup> σε 23<sup>η</sup>), Γερμανίας (από 17<sup>η</sup> σε 28<sup>η</sup>) και Ηνωμένου Βασιλείου (από 18<sup>η</sup> σε 22<sup>η</sup>).

Από τον κατάλογο με τα 35 κυριότερα Νηολόγια του 2007 το 2020 έχουν αποχωρήσει οι St Vincent & Grenadines, Φιλιππίνες και το Διεθνές Νηολόγιο FIS της Φινλανδίας. Αντιθέτως, έχουν προστεθεί το Βιετνάμ, η Σαουδική Αραβία και το Διεθνές Νηολόγιο Madeira της Πορτογαλίας. Παράλληλα, επισημαίνεται το γεγονός ότι ενώ το 2007 το ασθενέστερο από τα 35 κυριότερα Νηολόγια (Ταϊλάνδη) κατείχε το 0,41% της παγκόσμιας χωρητικότητας, το 2020 το αντίστοιχο Νηολόγιο (Cayman Islands) κατείχε μόνον το 0,32%. Αντιστοίχως το 2007 τα 35 κυριότερα Νηολόγια κατείχαν αθροιστικά το 91,61% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ το 2020 η συμμετοχή τους είχε ανέλθει στο 93,97%. Από τα ανωτέρω είναι εμφανής η τάση που επικρατεί στον κλάδο των Νηολογίων για συγκέντρωση σε μεγαλύτερα Νηολόγια.

#### ***1.5.6.2 Εξειδίκευση των Νηολογίων ανάλογα με τον τύπο των πλοίων***

Χαρακτηριστικό είναι το στοιχείο της τάσης των Νηολογίων για εξειδίκευση σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων. Όπως αποτυπώνεται και στο Γράφημα 6 το σημαντικότερο Νηολόγιο παγκοσμίως, δηλαδή αυτό του Παναμά, παρουσιάζει εξειδίκευση κυρίως στα πλοία μεταφοράς χύδης ξηρών φορτίων<sup>99</sup> όπου το μερίδιο συμμετοχής του στην παγκόσμια χωρητικότητα ανέρχεται σε 25,39% έναντι του μέσου

---

<sup>99</sup> Bulk Carriers



όρου 18,44% που παρουσιάζει αθροιστικά σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)). Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζεται και σε άλλα μεγάλα Νηολόγια, όπως στην περίπτωση της Λιβερίας, η οποία εξειδικεύεται περισσότερο στα πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων<sup>100</sup>, όπου συμμετέχει με 14,44% και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ποσοστό συμμετοχής 19,22% έναντι του μέσου όρου 11,78% που παρουσιάζει αθροιστικά σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

Όσον αφορά την περαιτέρω ανάλυση τάσεων εντός της ομάδας των 10 μεγαλύτερων Νηολογίων χαρακτηριστική περίπτωση εξειδίκευσης συνιστά η περίπτωση των Μπαχαμών. Πιο συγκεκριμένα, στο συγκεκριμένο Νηολόγιο έντονη είναι η συμμετοχή στο χώρο των Κρουαζιεροπλοίων, με αποτέλεσμα στην περίπτωση των Μπαχαμών να απαρτίζει το 10,34% (στην κατηγορία των Λοιπών Πλοίων<sup>101</sup>) έναντι του μέσου όρου 4,29% που παρουσιάζει αθροιστικά σε όλες τις κατηγορίες πλοίων. Από την άλλη πλευρά αξιοσημείωτη είναι η χαμηλή συμμετοχή και των 3 κυριοτέρων Νηολογίων στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου<sup>102</sup> όπου ο Παναμάς έχει 10,01%, η Λιβερία 2,26% και τα Marshall Islands 1,98% έναντι μέσου όρου 18,44%, 11,78% και 11,63% αντιστοίχως σε όλες τις κατηγορίες πλοίων αθροιστικά.

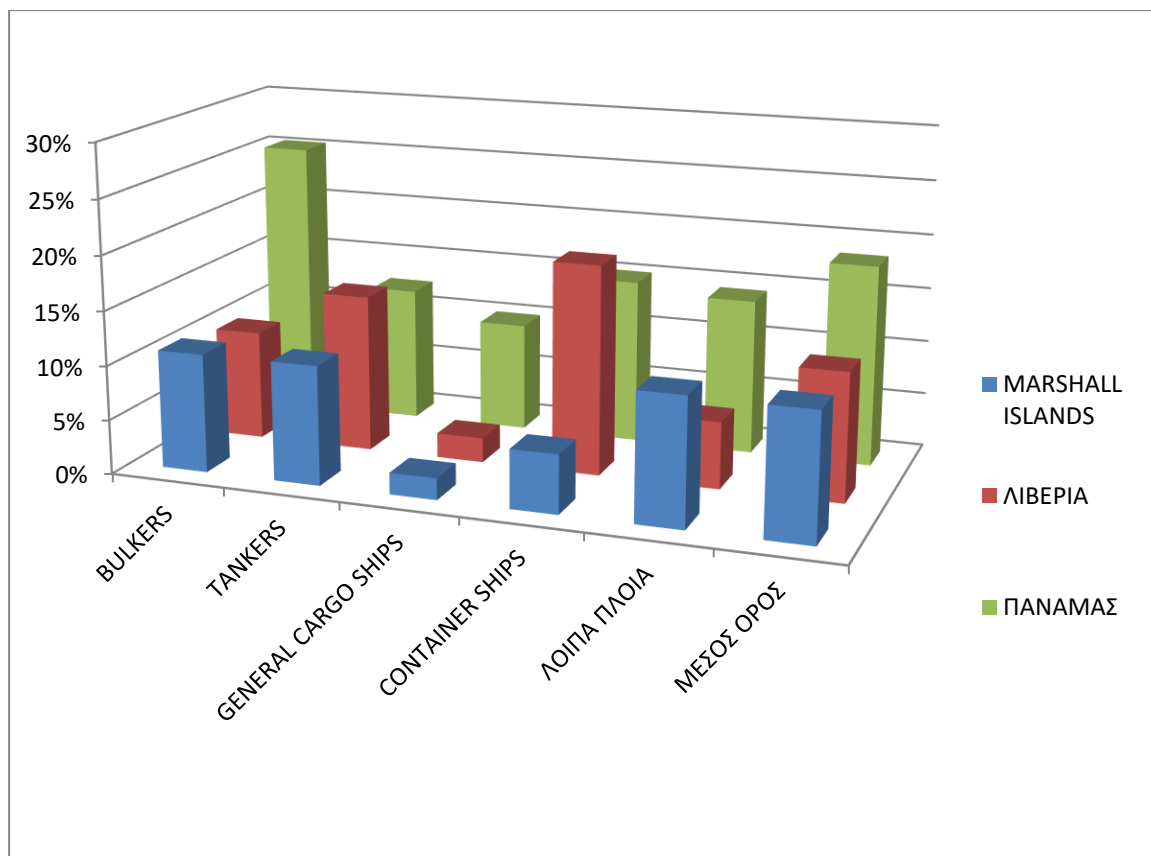
**Γράφημα 10: Η εξειδίκευση των 3 μεγαλύτερων Νηολογίων ανάλογα με το είδος των πλοίων (σε ποσοστό %)**

---

<sup>100</sup> Tankers

<sup>101</sup> Στην κατηγορία των Λοιπών Πλοίων ταξινομούνται κατά UNCTAD τα Κρουαζιερόπλοια.

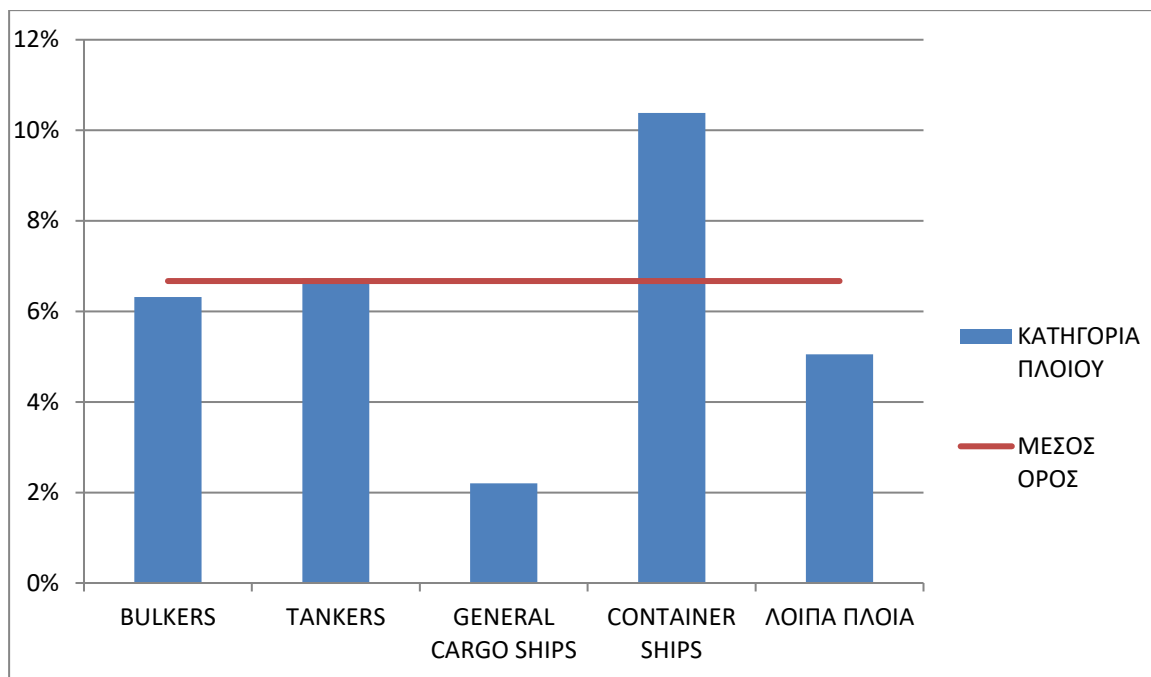
<sup>102</sup> General Cargo Ships



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD))

Αντίστοιχη εξειδίκευση παρατηρείται και στο Νηολόγιο της Σιγκαπούρης όπως είναι εμφανές στο Γράφημα 10. Έντονη απόκλιση από το μέσο όρο του 6,67% που κατέχει η Σιγκαπούρη αθροιστικά σε όλες τις κατηγορίες πλοίων παρατηρείται στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) όπου το ποσοστό συμμετοχής ανέρχεται σε 10,38%. Το αυξημένο μερίδιο της Σιγκαπούρης οφείλεται τόσο σε εγχώρια ναυτιλιακή συμφέροντα όσο και σε Ευρωπαίους πλοιοκτήτες οι οποίοι επιλέγουν τη σημαία της Σιγκαπούρης.

**Γράφημα 11: Η συμμετοχή του Νηολογίου της Σιγκαπούρης στις διάφορες κατηγορίες τύπων πλοίων στην παγκόσμια χωρητικότητα (σε ποσοστό %)**



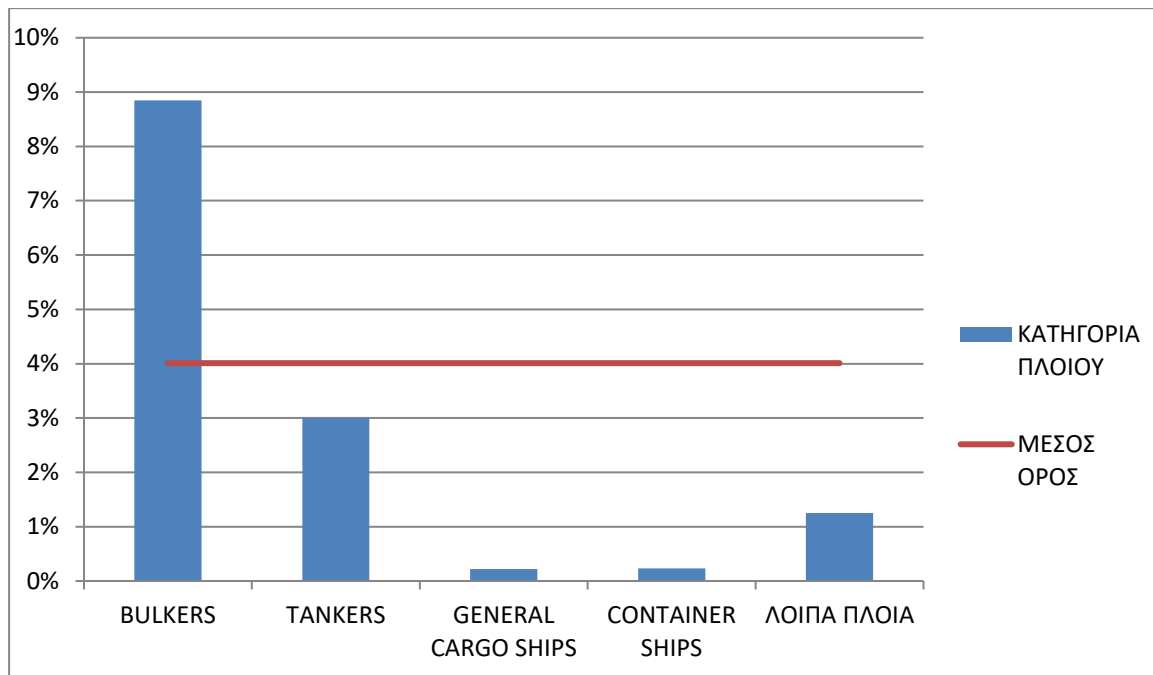
Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD))

Ανάμεσα στα 10 σημαντικότερα Νηολόγια ακόμα πιο έντονη διαφοροποίηση μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών πλοίων παρατηρείται στο Νηολόγιο της Ελλάδας. Ενώ σε συνολικό επίπεδο η Ελλάδα συμμετέχει με 4,01% στην παγκόσμια χωρητικότητα, μπορούμε να εντοπίσουμε μία ιδιαιτερότητα της ελληνικής περίπτωσης. Το ιδιάζον στοιχείο έγκειται στο γεγονός ότι, όπως είναι εμφανές και στο Γράφημα 11, όλες οι κατηγορίες υπολείπονται του μέσου όρου με την εξαίρεση της κατηγορίας των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (bulkers). Στη συγκεκριμένη κατηγορία το ποσοστό συμμετοχής εκτοξεύεται στο 8,85%, όντας υπερδιπλάσιο του μέσου όρου. Αξίζει δε να επισημανθεί η ασήμαντη συμμετοχή στα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου<sup>103</sup> (general cargo ships) καθώς και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων<sup>104</sup> (container ships).

**Γράφημα 12: Η συμμετοχή του Νηολογίου της Ελλάδας στις διάφορες κατηγορίες τύπων πλοίων στην παγκόσμια χωρητικότητα (σε ποσοστό %)**

<sup>103</sup> Το ποσοστό συμμετοχής σε αυτήν την κατηγορία ανέρχεται σε 0,22%.

<sup>104</sup> Το ποσοστό συμμετοχής σε αυτήν την κατηγορία ανέρχεται σε 0,23%.

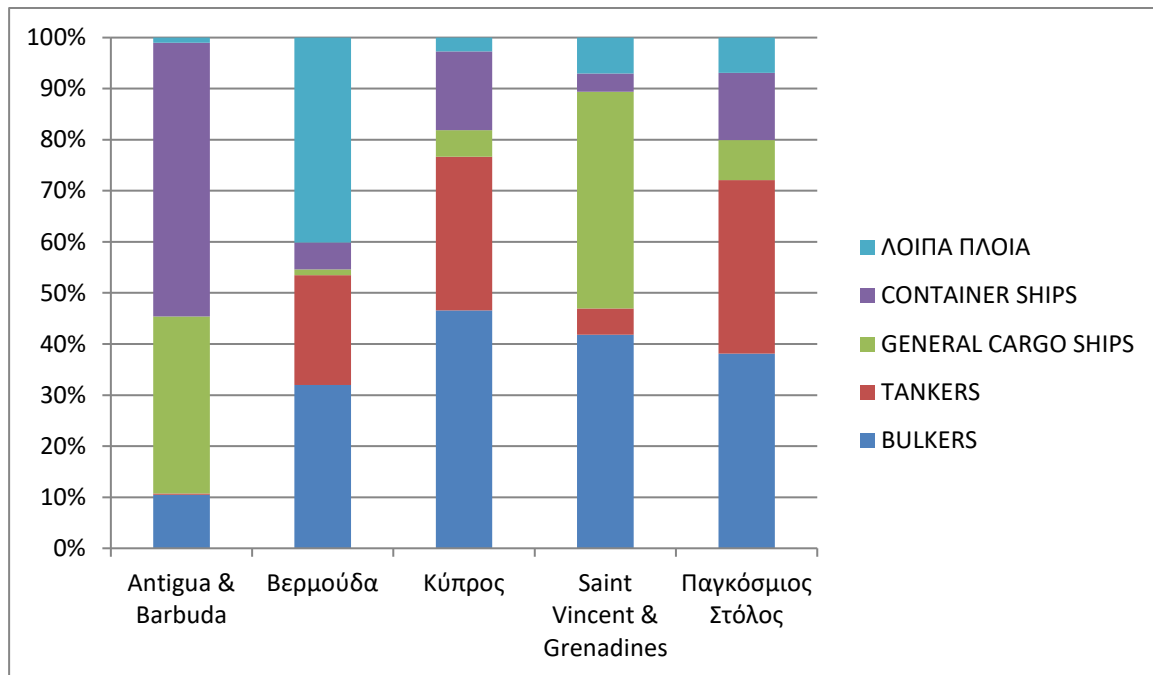


Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD))

Αντίστοιχα παραδείγματα όπου μία χώρα εξειδικεύεται σε κάποιο συγκεκριμένο τύπο πλοίου μπορούν να εντοπιστούν και σε μικρότερα Νηολόγια. Ενδεικτικό ως προς αυτό το φαινόμενο είναι το Γράφημα 12 που ακολουθεί. Ακραία περίπτωση εξειδίκευσης είναι η περίπτωση της Antigua & Barbuda, όπου το 53,6% του στόλου αφορά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) έναντι του 13,2% που είναι ο παγκόσμιος μέσος όρος, ενώ το 34,7% αφορά πλοία γενικού φορτίου (general cargo ships) σε αντίθεση με μόλις 7,8% του παγκόσμιου μέσου όρου (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2011, p. 49). Σε αντιδιαστολή, η συμμετοχή στις κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών (bulkiers) και χύδην υγρών φορτίων (tankers) ανέρχεται μονάχα σε 10,7% έναντι του 72,1% του παγκόσμιου μέσου όρου.

Όσον αφορά το Νηολόγιο της Βερμούδα το στοιχείο της εξειδίκευσης εντοπίζεται κυρίως στην κατηγορία Λοιπά Πλοία με συμμετοχή 40,1% έναντι 6,9% του παγκόσμιου στόλου που ταξινομείται σε αυτήν την κατηγορία. Επιχειρώντας μία λεπτομερέστερη ανάλυση της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων, παρατηρούμε ότι στην περίπτωση της Βερμούδα πρόκειται κατά κανόνα για επιβατηγά πλοία (passenger ships) καθώς και κρουαζιερόπλοια (cruise ships).

**Γράφημα 13: Η συμμετοχή επιλεγμένων Νηολογίων ανά κατηγορία τύπου πλοίου στην παγκόσμια χωρητικότητα και σύγκριση με τον παγκόσμιο μέσο όρο (σε ποσοστό %) το 2011**



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2011, p. 49)

Μία ενδιαφέρουσα παράμετρος που άπτεται της εξειδίκευσης των Νηολογίων στις διάφορες κατηγορίες πλοίων είναι η αλληλοσυσχέτιση μεταξύ του είδους του Νηολογίου και της κατηγορίας του πλοίου.

### *1.5.6.3 Το μέγεθος της συμμετοχής των εθνικών πλοιοκτητών στα εθνικά Νηολόγια*

Μεταξύ των Νηολογίων παρουσιάζονται διαφορετικές τάσεις ανάλογα με την αναλογία της συμμετοχής εθνικών και ξένων πλοιοκτητών στη συνολική χωρητικότητα του εθνικού στόλου. Υπάρχουν Νηολόγια όπου κατά κανόνα η εθνικότητα του πλοιοκτήτη είναι ταυτόσημη με την εθνικότητα του πλοίου<sup>105</sup>, ωστόσο στο σημαντικότερο μέρος των Νηολογίων η εθνικότητα των πλοιοκτητών που συμμετέχουν είναι διαφορετική από την εθνικότητα του πλοίου.

### **Πίνακας 5: Η συμμετοχή των εθνικών πλοιοκτητών στα 10 σημαντικότερα Νηολόγια το 2013**

<sup>105</sup> Δηλαδή ικανοποιείται το κριτήριο του γνήσιου δεσμού.



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2013, p. 56)

Από τον Πίνακα 4 είναι εμφανής η διάκριση μεταξύ των Νηολογίων, τα οποία κατά κανόνα επιλέγονται από τους εθνικούς πλοιοκτήτες, και των Νηολογίων που είναι «ανοικτά» σε προσέλκυση πλοιοκτητών από διάφορα κράτη. Η πρώτη τριάδα<sup>106</sup> απαρτίζεται από κατεξοχήν Ανοικτά Νηολόγια, τα οποία χαρακτηρίζονται από χαλαρούς περιοριστικούς όρους αναφορικά με την εθνικότητα των πλοιοκτητών. Μάλιστα την πρώτη θέση, με ποσοστό συμμετοχής εθνικών πλοιοκτητών μόλις 0,14%, κατέχει το Νηολόγιο του Παναμά, το οποίο έθεσε τις βάσεις για τη σύγχρονη μορφή του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται το παραδοσιακό επίσης Ανοικτό Νηολόγιο της Λιβερίας, όπου οι εθνικοί πλοιοκτήτες κατέχουν το ελάχιστο ποσοστό του 0,01%, ενώ στην τρίτη θέση απαντάται το σχετικά καινούριο Ανοικτό Νηολόγιο των Marshall Islands με ποσοστό 0,11% εθνικών πλοιοκτητών. Παράλληλα, στην πρώτη δεκάδα συμμετέχουν και τα Ανοικτά Νηολόγια του Χονγκ Κονγκ, των Μπαχαμών, της Μάλτας και της Κύπρου.

Το γεγονός της κατάληψης των 3 κορυφαίων θέσεων στην παγκόσμια κατάταξη βάσει χωρητικότητας καταδεικνύει την κυρίαρχη θέση που κατέχει ο θεσμός των Ανοικτών

<sup>106</sup> Παναμάς, Λιβερία, Marshall Islands.

Νηολογίων στη ναυτιλιακή κοινότητα διεθνώς. Από την άλλη πλευρά τα Εθνικά/Κλειστά Νηολόγια αντιπροσωπεύονται από την Ελλάδα με ποσοστό συμμετοχής των εθνικών πλοιοκτητών 92,6% και την Κίνα με το αντίστοιχο ποσοστό να ανέρχεται σε 98,18%. Το γεγονός της παρουσίας μονάχα δύο Εθνικών/Κλειστών Νηολογίων στην πρώτη δεκάδα είναι ενδεικτικό της διαχρονικά σταθερής υποχώρησης που παρουσιάζουν οι παραδοσιακές χώρες στο επίπεδο της νηολόγησης των πλοίων.

Ένα ακόμα ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι, ανάμεσα στις δύο αυτές βασικές κατηγορίες Νηολογίων, απαντάται στην 5<sup>η</sup> θέση το Νηολόγιο της Σιγκαπούρης. Στο συγκεκριμένο Νηολόγιο παρατηρείται ισορροπημένη συμμετοχή από αμφότερες τις πλευρές εθνικών και ξένων πλοιοκτητών. Πιο συγκεκριμένα, το ποσοστό συμμετοχής των εθνικών πλοιοκτητών ανέρχεται σε 36,6% καταδεικνύοντας την προτίμηση προς το εν λόγω Νηολόγιο τόσο των εθνικών όσο και των ξένων πλοιοκτητών<sup>107</sup>. Ακόμα ένα στοιχείο, το οποίο αναδύεται μελετώντας την περίπτωση της Σιγκαπούρης, είναι ότι συχνά η διάκριση μεταξύ Ανοικτών και Εθνικών/Κλειστών Νηολογίων δεν είναι πάντοτε ευδιάκριτη. Αυτό παρατηρείται σε μία σειρά χώρες<sup>108</sup> που έχουν αξιόλογη εγχώρια ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά ταυτόχρονα υιοθετούν και ελκυστικά μέτρα προκειμένου να προσελκύσουν τους ξένους πλοιοκτήτες στο εθνικό Νηολόγιο (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2013, σ. 54).

#### *1.5.6.4 Ταξινόμηση βάσει της εθνικότητας του πλοιοκτήτη*

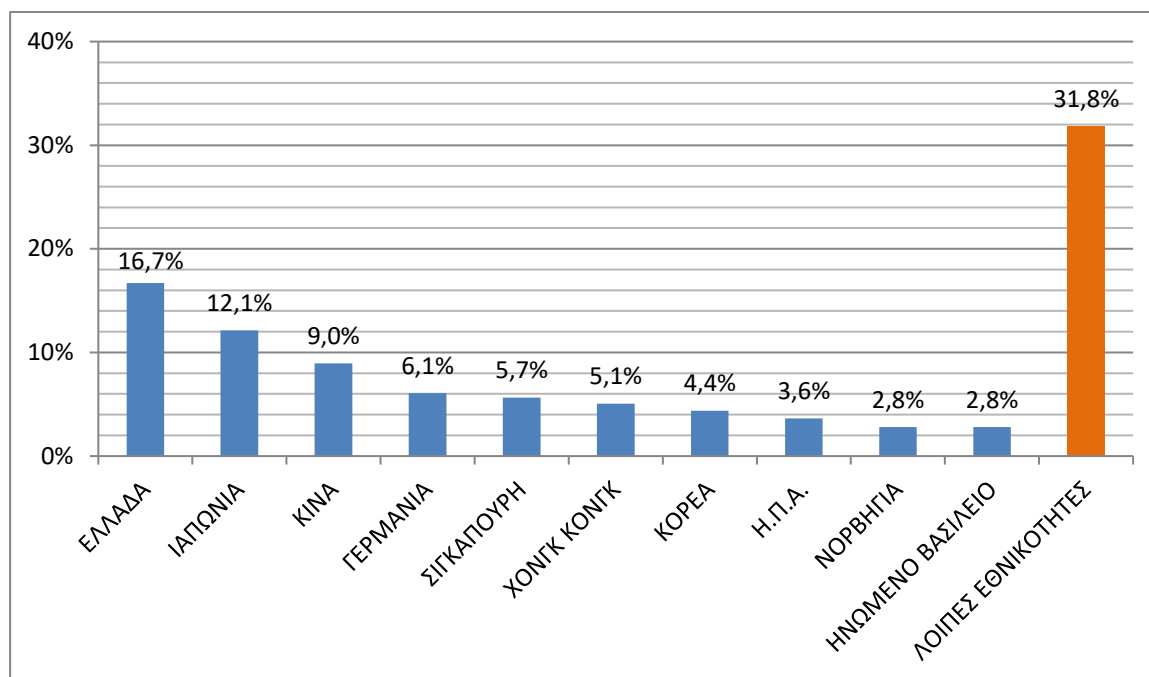
Το γεγονός της έντονης μεταβλητότητας του εύρους της συμμετοχής των εθνικών πλοιοκτητών στα κορυφαία Νηολόγια, όπως καταδεικνύεται στον Πίνακα 3, δημιουργεί μία διαφορετική εικόνα όταν επιχειρείται η κατάταξη του παγκόσμιου στόλου βάσει της εθνικότητας του πλοιοκτήτη. Τα Ανοικτά Νηολόγια, λόγω του εξαιρετικά χαμηλού ποσοστού συμμετοχής των εθνικών πλοιοκτητών, παραχωρούν πλέον τη θέση τους σε παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις. Οι πλοιοκτήτες οι οποίοι προέρχονται από παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες συμμετέχουν τόσο στα εθνικά τους Νηολόγια όσο και στα σημαντικότερα Ανοικτά Νηολόγια (Wan, el Makhoulfi, Chen, & Tang, 2018, p. 433).

---

<sup>107</sup> Το Νηολόγιο της Σιγκαπούρης είναι ιδιαίτερα δημοφιλές στους Δανούς πλοιοκτήτες containerships.

<sup>108</sup> Αντίστοιχη περίπτωση είναι οι Φιλιππίνες με ποσοστό συμμετοχής των εθνικών πλοιοκτητών 26,36%, αλλά και η Ολλανδία και οι Η.Π.Α. με ποσοστά που προσεγγίζουν το 60%.

**Γράφημα 14: Κατάταξη των 10 σημαντικότερων στόλων βάσει της εθνικότητας του πλοιοκτήτη (σε dwt) το 2013**



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), χ.χ.)

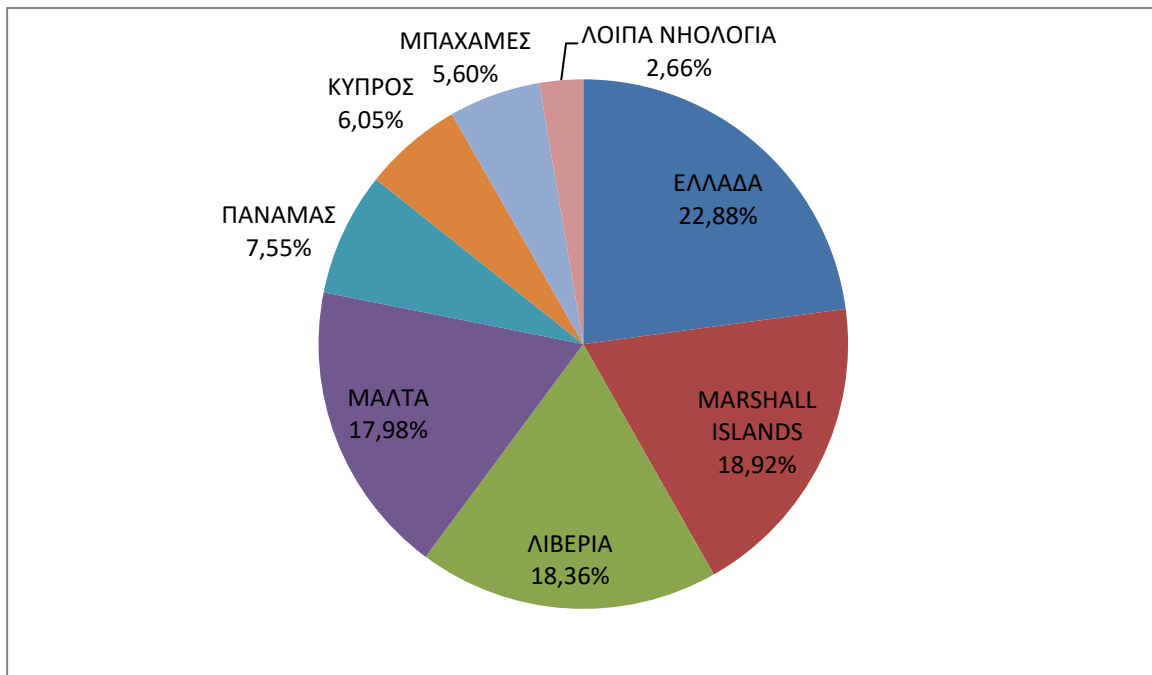
Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 13 οι 10 σημαντικότερες ναυτιλιακές χώρες βάσει της εθνικότητας του πλοιοκτήτη κατέχουν αθροιστικά το 68,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 2013. Το ποσοστό αυτό είναι εμφανώς χαμηλότερο από το μερίδιο που κατέχουν τα 10 σημαντικότερα Νηολόγια το 2013 και το οποίο ανέρχεται σε 76% όπως προκύπτει από το Γράφημα 7. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την τάση συγκέντρωσης της παγκόσμιας ναυτιλίας σε σχετικά περιορισμένο αριθμό Νηολογίων σε σύγκριση με τη διασπορά που παρατηρείται όταν προσεγγίζουμε τη χώρα προέλευσης του πλοιοκτήτη.

Στην πρώτη θέση βρίσκονται οι πλοιοκτήτες με Ελληνική εθνικότητα κατέχοντας ποσοστό 16,7% του παγκόσμιου στόλου. Σε αντιδιαστολή, η Ελληνική Σημαία το 2013 κατείχε την 6<sup>η</sup> θέση με 4,63% του παγκόσμιου στόλου. Η πρωτοκαθεδρία της ελληνόκτητης ναυτιλίας οφείλεται στο πολύ υψηλό ποσοστό συμμετοχής στην εθνική Σημαία<sup>109</sup> συνεπικουρούμενη από την υψηλή συμμετοχή των Ελλήνων σε όλα τα σημαντικά Ανοικτά Νηολόγια.

<sup>109</sup> Η Ελληνική Σημαία απαρτιζόταν κατά 92,6% από πλοία ελληνικών συμφερόντων το 2013.



**Γράφημα 15: Η κατανομή του ελληνόκτητου στόλου (σε dwt) στα διάφορα Νηολόγια το 2017**



Πηγή: (Greek Shipping Co-operation Committee, 2017, pp. 2-4)

Όπως είναι εμφανές στο Γράφημα 14 ο στόλος ελληνικών συμφερόντων έχει ως πρώτη επιλογή το εθνικό Νηολόγιο σε ποσοστό 22,8% ενώ ακολουθούν εν συνεχεία τα σημαντικότερα Ανοικτά Νηολόγια. Πιο συγκεκριμένα, έπονται τα Marshall Islands με 18,92%, η Λιβερία με 18,36%, η Μάλτα με 17,98% και αρκετά πιο χαμηλά βρίσκεται το μεγαλύτερο παγκοσμίως Νηολόγιο του Παναμά με 7,55%, η Κύπρος με 6,05% και οι Μπαχάμες με 5,6%. Εντύπωση προκαλεί η μεγάλη διασπορά των ελληνόκτητων πλοίων στα προαναφερθέντα Νηολόγια σε αντιδιαστολή με την τάση που εμφανίζεται στις υπόλοιπες μεγάλες χώρες προέλευσης πλοιοκτητών για συγκέντρωση των πλοίων σε ένα βασικό Νηολόγιο<sup>110</sup>.

Για παράδειγμα, οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες σε ποσοστό 63,9% επιλέγουν να νηολογούν τα πλοία τους στο Νηολόγιο του Παναμά το 2017 (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), n.d.). Όπως είναι εμφανές στην περίπτωση των Ιαπώνων πλοιοκτητών, οι οποίοι ευρισκόμενοι στη 2η θέση κατέχουν το 12,1% του παγκόσμιου στόλου, παρατηρούμε ότι η εθνική Σημαία τους δεν βρίσκεται καν στην πρώτη δεκάδα της παγκόσμιας κατάταξης των Νηολογίων. Η εικόνα συμπληρώνεται από την Κίνα, η οποία ενώ καταλαμβάνει την 3<sup>η</sup> θέση με 9% βάσει της εθνικότητας της

<sup>110</sup> Το οποίο είναι κατά κανόνα διαφορετικό από τη χώρα προέλευσης των πλοιοκτητών.

πλοιοκτησίας, όταν εξετάζουμε το εθνικό Νηολόγιο κατέχει την 9<sup>η</sup> με μόλις 4,21%. Οι Κινέζοι πλοιοκτήτες επίσης επιδεικνύουν ισχυρή προτίμηση σε ένα Νηολόγιο το οποίο είναι το εθνικό τους Νηολόγιο αυτή τη φορά με ποσοστό 46,02%. Οι Γερμανοί πλοιοκτήτες αντιστοίχως επιλέγουν σε ποσοστό 43,19% το Νηολόγιο της Λιβερίας.

Οι λόγοι για την ισχυρή προτίμηση σε συγκεκριμένο Νηολόγιο ανάλογα με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη, μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους. Στην περίπτωση των Γερμανών πλοιοκτητών η διακρατική συμφωνία μεταξύ Γερμανίας και Λιβερίας για αποφυγή διπλής φορολόγησης των Γερμανών ναυτικών καθιστά ελκυστικότερο το Νηολόγιο της Λιβερίας στα γερμανικά ναυτιλιακά συμφέροντα (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2011, p. 51). Αντιστοίχως, για τους πλοιοκτήτες από τις Η.Π.Α., οι οποίοι σε ποσοστό 44,51% υψώνουν τη Σημαία των Marshall Islands, είναι δελεαστική η εκχώρηση του ελέγχου των κανόνων της ναυσιπλοΐας από το συγκεκριμένο Νηολόγιο στις Αρχές της Αμερικανικής Ακτοφυλακής<sup>111</sup>.

Η προαναφερθείσα έντονη σαφής προτίμηση συγκεκριμένων εθνικοτήτων πλοιοκτητών απέναντι σε συγκεκριμένα Νηολόγια οδηγεί στην έκδηλη εξάρτηση αυτών των Νηολογίων από τις αντίστοιχες χώρες προέλευσης των πλοιοκτητών. Για παράδειγμα ο Παναμάς, ο οποίος συνιστά το μεγαλύτερο Νηολόγιο παγκοσμίως, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως προσελκύει το 63,9% των Ιαπώνων πλοιοκτητών, αλλά ταυτόχρονα το 41,7% των πλοίων υπό παναμαϊκή Σημαία είναι ιαπωνικών συμφερόντων σύμφωνα με το Γράφημα 13. Εν συνεχεία, ο στόλος ο οποίος είναι νηολογημένος στη Λιβερία σε ποσοστό 27,93% ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα και σε ποσοστό 22,06 % σε γερμανικά συμφέροντα. Στην πρώτη τριάδα των Νηολογίων συναντάμε τα Marshall Islands όπου το 27,51% των πλοίων ανήκουν σε Έλληνες και το 13,79% σε πολίτες των Η.Π.Α..

Μεταξύ των Ανοικτών Νηολογίων το φαινόμενο της εξάρτησης από συγκεκριμένη χώρα προέλευσης των πλοιοκτητών εντοπίζεται μεταξύ άλλων και στο Χονγκ Κονγκ<sup>112</sup>, όπου οι Κινέζοι πλοιοκτήτες συμμετέχουν με 30,44% πίσω μονάχα από τους πλοιοκτήτες που προέρχονται από το ίδιο το Χονγκ Κονγκ. Αντίστοιχη περίπτωση είναι

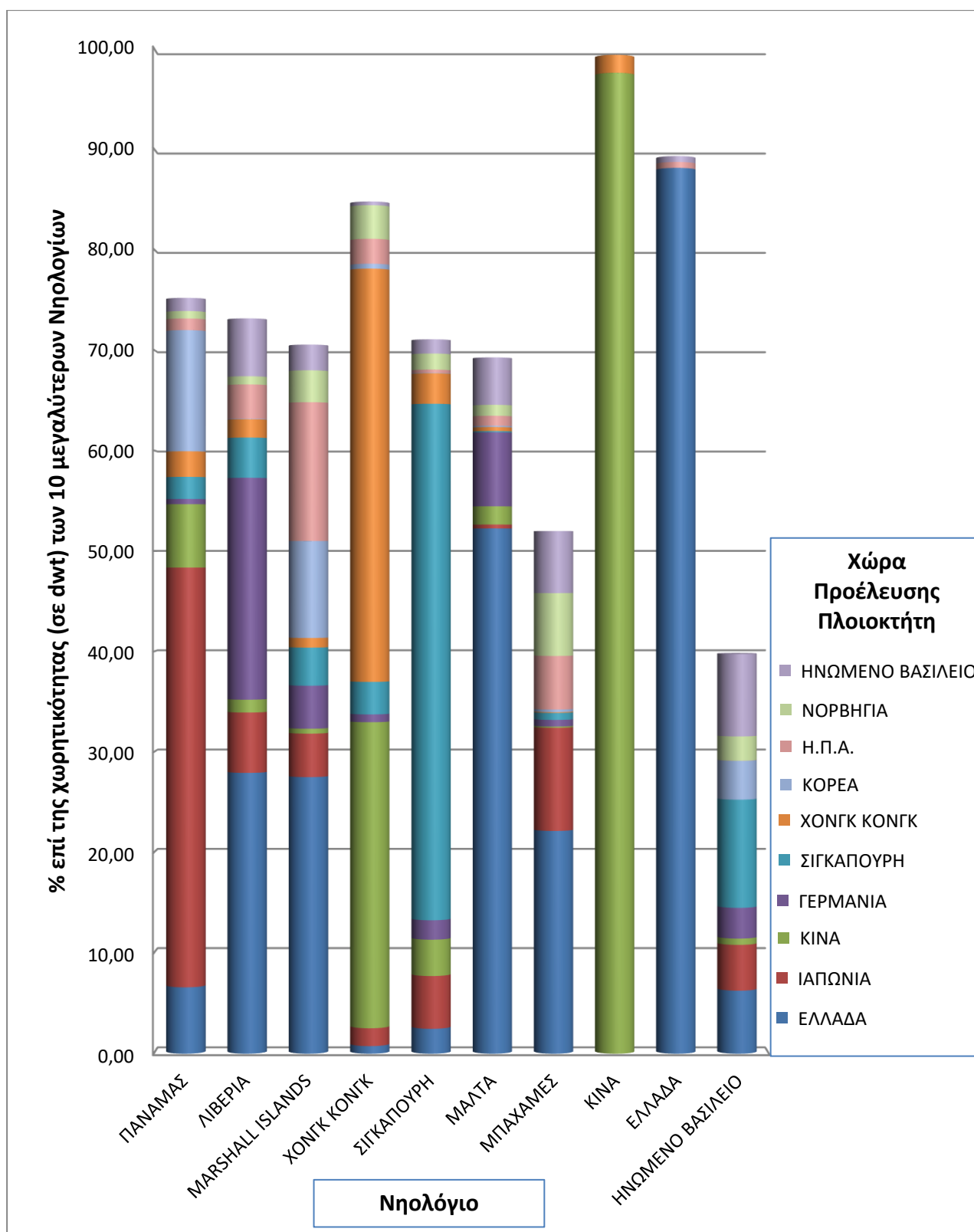
---

<sup>111</sup> United States Coast Guard.

<sup>112</sup> Αναφορικά με τη βαρύνουσα συμμετοχή των Κινέζων πλοιοκτητών στο Νηολόγιο του Χονγκ Κονγκ, είναι χρήσιμο να τονιστεί η ιδιαίτερη πολιτική σχέση που συνδέει την Κίνα με το Χονγκ Κονγκ, καθώς το δεύτερο συνιστά αυτόνομη περιοχή εντός της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

το Νηολόγιο της Μάλτας όπου το 52,54% της χωρητικότητας του στόλου ελέγχεται από Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι παράλληλα κατέχουν το 22,16% του Νηολογίου των Μπαχαμών.

**Γράφημα 16: Η συμμετοχή των 10 κυριότερων εθνικοτήτων πλοιοκτητών στα 10 μεγαλύτερα Νηολόγια το 2017.**



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), χ.χ.)

Στα παραδοσιακά Νηολόγια, τα οποία στην πρώτη δεκάδα αντιπροσωπεύονται από την Κίνα, Ελλάδα και Ηνωμένο Βασίλειο, είναι αναμενόμενη η κυριαρχία των εθνικών πλοιοκτητών. Κατά συνέπεια, στο Νηολόγιο της Κίνας σε ποσοστό 97,53% ο στόλος

ελέγχεται από Κινέζους πλοιοκτήτες, ενώ στο Νηολόγιο της Ελλάδας το ποσοστό συμμετοχής των Ελλήνων πλοιοκτητών ανέρχεται σε 88,07%, στους οποίους μπορούμε να αθροίσουμε και τη συμμετοχή Ελλήνων πλοιοκτητών που εδρεύουν στις Η.Π.Α. με ποσοστό 0,59% καθώς και στο Ηνωμένο Βασίλειο 0,58%.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εξετάζοντας το διεθνές πλαίσιο το οποίο διέπει τη νηολόγηση και Εθνικότητα των πλοίων, είναι σημαντικό να επισημανθούν οι βασικές Διεθνείς Συνθήκες, οι οποίες έχουν αναλάβει το έργο του συντονισμού της παγκόσμιας κοινότητας πάνω στη βάση αμοιβαία αποδεκτών κανόνων. Ταυτοχρόνως, η νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου συμβάλει στη σύγχρονη ερμηνεία εννοιών, όπως του Γνήσιου Δεσμού, οι οποίες είναι άρρηκτα συνηφασμένες με την Εθνικότητα των πλοίων. Κατά συνέπεια, παρότι το σημαντικότερο μέρος του παρόντος Κεφαλαίου παραθέτει και σχολιάζει την εξελικτική πορεία του Γνήσιου Δεσμού, ωστόσο, παράλληλα πραγματοποιείται κριτική προσέγγιση των σύγχρονων επικρατουσών τάσεων, οι οποίες ερμηνεύουν τις σύγχρονες εξελίξεις επί της έννοιας του Γνήσιου Δεσμού.

#### 2.1.1 1<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1958 (UNCLOS I) – Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα

Συντονισμένες προσπάθειες κατέληξαν στην 1<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας<sup>113</sup> το 1958 και πιο συγκεκριμένα στην υιοθέτηση της Σύμβασης για την Ανοικτή Θάλασσα<sup>114</sup> και ειδικότερα τα Άρθρα 4 και 5 (United Nations, 1958, p. 3). Εκεί αποτυπώθηκε για πρώτη φορά σε μία διεθνή Συνθήκη το υφιστάμενο δικαίωμα των κρατών να συστήνουν Νηολόγια και κατ'επέκταση να χορηγούν την Εθνικότητά τους σε πλοία. Τα κράτη έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα να θέτουν τους όρους τους οποίους θα πρέπει να εκπληρώνει ένα πλοίο προκειμένου να εγγραφεί στο Νηολόγιο της συγκεκριμένης χώρας. Ταυτόχρονα όμως για πρώτη φορά ορίζεται ρητώς ότι το εν λόγω κράτος θα πρέπει να εξασκεί πλήρως και αποτελεσματικώς τα καθήκοντα που απορρέουν από την άσκηση της εθνικής κυριαρχίας του επί του συγκεκριμένου πλοίου. Τα κράτη δηλαδή που χορηγούν την Εθνικότητά τους σε πλοία οφειλούν να έχουν

---

<sup>113</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS I).

<sup>114</sup> Convention on the High Seas.

συστήσει επαρκείς διοικητικές δομές, προκειμένου να μπορούν να ασκούν αποτελεσματικό έλεγχο σε αυτά τα πλοία.

Ακόμα μία σημαντική εξέλιξη αναφορικά με την έννοια της Εθνικότητας του πλοίου, η οποία προέκυψε από την υπογραφή της συγκεκριμένης Σύμβασης, αφορά τη σχέση μεταξύ της Εθνικότητας του πλοίου και της Εθνικότητας του πλοιοκτήτη. Τα κράτη έχουν μεν τη δυνατότητα να αναγνωρίζουν την Εθνικότητά τους σε πλοία, ωστόσο, θα πρέπει να τεκμηριώνεται η ύπαρξη «γνήσιου δεσμού» μεταξύ της Εθνικότητας του πλοίου και της Εθνικότητας του πλοιοκτήτη. Σημαντική παράμετρος, αξίζει να σημειωθεί, ήταν το γεγονός ότι τα κριτήρια βάσει των οποίων μπορεί να υποστηριχθεί ότι υπάρχει Γνήσιος Δεσμός μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη δεν αποσαφηνίστηκαν και αφέθηκαν στην αξιολογική κρίση κάθε ενδιαφερόμενου κράτους.

### 2.1.2 3<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS III)

Το αποτέλεσμα του ελλιπούς ορισμού του Γνήσιου Δεσμού ήταν η διασταλτική ερμηνεία του από ορισμένα κράτη. Μία σειρά από κράτη χωρίς ιδιαίτερη παρουσία στον κλάδο της ναυτιλίας έκαναν χρήση του δικαιώματός τους για χορήγηση της Εθνικότητάς τους εφαρμόζοντας χαλαρά κριτήρια κατά τη διαδικασία τεκμηρίωσης της ύπαρξης Γνήσιου Δεσμού. Ο σκοπός τους ήταν η όσο το δυνατόν προσέλκυση περισσότερων πλοίων θέτοντας σε δεύτερη μοίρα την επαρκή δικαιολόγηση ύπαρξης Γνήσιου Δεσμού. Αναπότρεπτη ήταν πλέον η απρόσκοπτη ανάπτυξη του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων και η κατοχή από αυτά των υψηλότερων θέσεων στην παγκόσμια κατάταξη χωρητικότητας μεταξύ των ναυτιλιακών κρατών.

Οι βασικές αρχές της ελευθερίας των κρατών να χορηγούν την Εθνικότητά τους σε πλοία επιβεβαιώθηκαν και στην 3<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982<sup>115</sup>. Ειδικότερα στο Άρθρο 91 επαναλαμβάνεται η δικαιοδοσία που έχουν τα κράτη να θέτουν κριτήρια προκειμένου να αναγνωρίσουν την Εθνικότητά τους σε πλοία (United Nations, 1982, p. 58). Σημειωτέον ότι εκ νέου ορίζεται ότι θα πρέπει να υφίσταται Γνήσιος Δεσμός μεταξύ πλοίων και κρατους, χωρίς ωστόσο να πραγματοποιείται σαφής ορισμός των προδιαγραφών αυτού. Για ακόμα μία φορά εναπόκειται στην κρίση κάθε ενδιαφερόμενου κράτους να προσδιορίσει τις

---

<sup>115</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III).



προϋποθέσεις βάσει των οποίων πιστοποιείται η ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού, αφήνοντας κατ'αυτόν τον τρόπο μεγάλα περιθώρια ευελιξίας στα διάφορα κράτη όσον αφορά την εφαρμογή αυστηρότερων ή χαλαρότερων κριτηρίων αναφορικά με τη χορήγηση της Εθνικότητας σε πλοία.

Ταυτόχρονα, στην ίδια Συνδιάσκεψη προσδιορίστηκε ότι κάθε πλοίο μπορεί να έχει μόνον μία Εθνικότητα<sup>116</sup> καθώς και τη δυνατότητα που έχει για αλλαγή αυτής της Εθνικότητας ακόμα και κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Επιπροσθέτως, συνομολογείται ότι η χορήγηση Εθνικότητας από την πλευρά ενός κράτους δημιουργεί ένα πλαίσιο από κανόνες οι οποίοι θα πρέπει να τηρούνται από την πλευρά του συγκεκριμένου κράτους<sup>117</sup>. Τέτοια θέματα δύνανται να αφορούν την αξιοπλοΐα, την κατασκευή, τη στελέχωση, τις εργασιακές σχέσεις, τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων καθώς και μία σειρά από λεπτομέρειες που αφορούν τη λειτουργία του πλοίου (Kececi & Arslan, 2017, p. 1).

Επιπροσθέτως, μπορούν να διενεργηθούν έλεγχοι σε θέματα που αφορούν το πλοίο από τρίτο κράτος, προκειμένου σε συνεργασία με το κράτος το οποίο έχει χορηγήσει την Εθνικότητά του να επιλυθούν τα ζητήματα που έχουν προκύψει (Campos, 2021, p. 72). Χαρακτηριστική ως προς το τελευταίο είναι η περίπτωση του Port State Control σε λιμένες τρίτου κράτους (Zis & Cullinane, *The desulphurisation of shipping: Past, present and the future under a global cap*, 2020, p. 11), όπου μπορούν να ελεγχθούν τα πλοία όλων των υπολοίπων κρατών και να επιβληθούν κυρώσεις σε αυτά τα πλοία. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων ακόμα και στην Ανοικτή Θάλασσα το εμπλεκόμενο πλοίο μπορεί να ελεγχθεί από τρίτα κράτη και ως εκ τούτου το θέμα να αφορά και το κράτος που έχει χορηγήσει την Εθνικότητα<sup>118</sup>.

### 2.1.3 Σύμβαση Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων 1986

Αντίστοιχου περιεχομένου ήταν και η Σύμβαση<sup>119</sup> του Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων του 1986, η οποία αναγνώρισε κατ'αρχήν το δικαίωμα των κρατών να χορηγούν την Εθνικότητα τους σε πλοία. Στη συγκεκριμένη Σύμβαση, η οποία σημειωτέον δεν είναι σε ισχύ (Lara & Xhelilaj, 2017, p. 3), επιβεβαιώνεται το

---

<sup>116</sup> Άρθρο 92.

<sup>117</sup> Άρθρο 94.

<sup>118</sup> Άρθρο 94, Παράγραφος 7.

<sup>119</sup> United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships.

δικαίωμα των εθνικών Αρχών στη θέσπιση των όρων βάσει των οποίων τεκμηριώνεται η ύπαρξη του Γνήσιου Δεσμού και κατ'επέκταση θα επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο (United Nations, 1986, p. 7). Θέματα που αφορούν την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη, την Εθνικότητα του πληρώματος καθώς και της χώρας εγκατάστασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας εναπόκειται να ρυθμιστούν αποκλειστικά από τις αρμόδιες Αρχές νηολόγησης του ενδιαφερόμενου κράτους<sup>120</sup>. Κατά συνέπεια δεν τίθεται κάποιο δεσμευτικό πλαίσιο από τη διεθνή κοινότητα για ένα ελάχιστο αποδεκτό επίπεδο όσον αφορά τη χορήγηση της Εθνικότητας σε πλοία. Η συγκεκριμένη Σύμβαση επιβεβαίωσε την ισχυρή παρουσία των Ανοικτών Νηολογίων και του κομβικής σημασίας ρόλου που διαδραματίζουν στην παγκόσμια ναυτιλία.

Ωστόσο, αυτή η αναγνώριση της εκτεταμένης ελευθερίας των κρατών στη θέσπιση των κριτηρίων βάσει των οποίων θα προβαίνουν στη χορήγηση της Εθνικότητάς τους, συνεπάγεται την ανάληψη συγκεκριμένων ευθυνών από τα εμπλεκόμενα κράτη. Ειδικότερα, σε κάθε κράτος το οποίο θα επιθυμεί να προσφέρει την Εθνικότητά του στα ενδιαφερόμενα πλοία θα πρέπει προηγουμένως να έχει συσταθεί μία ναυτιλιακή Αρχή η οποία θα διαχειρίζεται τα θέματα του Νηολογίου. Η λειτουργία αυτής της Αρχής θα πρέπει να είναι αποτελεσματική και να ικανοποιεί τις διεθνείς απαιτήσεις ιδιαίτερα όσον αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και της προάσπισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος<sup>121</sup>. Εν συνεχεία αυτή η Αρχή θα εκδίδει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά από τα οποία θα προκύπτει η Εθνικότητα του πλοίου. Ταυτόχρονα θα τηρούνται όλες οι αναγκαίες διαδικασίες, προκειμένου να πληρούνται οι διεθνείς απαιτήσεις αναφορικά με τη συσχέτιση της πλοιοκτησίας με την Εθνικότητα του πλοίου, όπως παράδειγμα ο τρόπος εγκατάστασης της έδρας της πλοιοκτήτριας εταιρείας<sup>122</sup>.

Ένα ακόμα σημείο το οποίο επιβεβαιώθηκε με τη Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων του 1986 είναι η δυνατότητα που αναγνωρίζεται στα πλοία για κατοχή μονάχα μίας Εθνικότητας<sup>123</sup>. Προκειμένου να μπορέσει ένα πλοίο να αποκτήσει την Εθνικότητα ενός κράτους, θα πρέπει προηγουμένως να έχει διαγραφεί από το Νηολόγιο του προηγούμενου κράτους και συνεπώς να απωλέσει την πρότερη

---

<sup>120</sup> Άρθρα 7, 8 και 9.

<sup>121</sup> Άρθρο 5, Παράγραφος 1 και 2.

<sup>122</sup> Άρθρο 10.

<sup>123</sup> Άρθρο 4, Παράγραφος 3 και Άρθρο 11, Παράγραφος 5 για την περίπτωση της ναύλωσης πλοίου «γυμνού» (bareboat charter).

Εθνικότητά του. Αυτός ο περιορισμός απορρέει από τη Θεωρία της Εδαφικότητας βάσει της οποίας το πλοίο όπως και το έδαφος μπορεί να ανήκει μονάχα σε ένα κράτος. Ως εκ τούτου, το πλοίο το οποίο κινείται στη θάλασσα συνιστά προέκταση της χερσαίας κυριαρχίας του κράτους του οποίου την Εθνικότητα φέρει.

#### 2.1.4 Ιδιαιτερότητες της Εθνικότητας στο χώρο της ναυτιλίας

Η έννοια της Εθνικότητας όπως τη συναντούμε στο χώρο των πλοίων, παρουσιάζει διαφοροποιήσεις από την Εθνικότητα όπως αυτή απαντάται στα άτομα. Στη ναυτιλία κατά κανόνα υπάρχει η Αρχή της Μοναδικότητας, σύμφωνα με την οποία ένα πλοίο μπορεί να κατέχει μονάχα μία Εθνικότητα (Oilleau, 2010, p. 93). Αυτό συνιστά σαφή διαφορά από τα άτομα τα οποία μπορούν να είναι φορείς πολλαπλών Εθνικοτήτων. Ωστόσο, στην πράξη με την εμφάνιση του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες ένα πλοίο μπορεί κάτω υπό ειδικές συνθήκες<sup>124</sup> ταυτόχρονα να είναι εγγεγραμμένο στα Νηολόγια δύο διαφορετικών κρατών και ως εκ τούτου να έχει δύο Εθνικότητες.

Ακόμα ένα σημείο στο οποίο παρατηρείται απόκλιση στην έννοια της Εθνικότητας είναι η δυνατότητα ενός ατόμου ή πλοίου να απεμπολήσει αυτήν. Ενώ, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω (Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>), ένα άτομο μπορεί να απεμπολήσει την Εθνικότητά του και να θεωρείται «άπατρις», στο χώρο της ναυτιλίας τα πλοία που πραγματοποιούν πλόες και γενικότερα εμπλέκονται σε επιχειρηματικές δραστηριότητες είναι υποχρεωμένα να έχουν την Εθνικότητα κάποιου κράτους. Κατά συνέπεια, σε αντιδιαστολή με τα άτομα, τα πλοία προκειμένου να μπορούν να εξασκούν τις λειτουργίες τους έχουν την ανάγκη την απόκτηση κάποιας Εθνικότητας.

Επίσης, το γεγονός ότι το πλοίο είναι αντικείμενο Δικαίου και όχι υποκείμενο Δικαίου συνιστά ένα πρόσθετο παράγοντα διαφοροποίησης της έννοιας της Εθνικότητας στον κλάδο της ναυτιλίας (Oilleau, 2010, σσ. 93-94). Υπό αυτό το πρίσμα γίνεται αντιληπτό ότι ένα πλοίο σε σύγκριση με ένα άτομο της ίδιας Εθνικότητας<sup>125</sup> δεν είναι φορέας των ίδιων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Παρά ταύτα η λήψη της Εθνικότητας ενός

---

<sup>124</sup> Πρόκειται για την «παράλληλη νηολόγηση» η οποία απαντάται συνήθως σε περιπτώσεις «ναύλωσης γυμνού πλοίου» (bareboat charter), όπου το πλοίο θεωρείται ότι είναι ταυτόχρονα φορέας της Εθνικότητας των δύο εμπλεκόμενων κρατών. Ανάλογα με το προς εξέταση θέμα (π.χ. εργασιακές σχέσεις, υποθήκη κτλ) εφαρμόζεται το Δίκαιο του ενός εκ των δύο κρατών.

<sup>125</sup> Τα φυσικά πρόσωπα και τα νομικά πρόσωπα είναι υποκείμενα Δικαίου.

κράτους από ένα πλοίο υποδηλώνει την υπαγωγή του συγκεκριμένου πλοίου υπό την πολιτική, οικονομική και στρατιωτική εξουσία του συγκεκριμένου κράτους. Όσον αφορά δε το ίδιο το πλοίο καλύπτει το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που το αφορούν τόσο σε επίπεδο Αστικού Δικαίου όσο και σε επίπεδο Ποινικού Δικαίου.

## **2.2 Σχέση μεταξύ Νηολογίου, Σημαίας και Εθνικότητας πλοίου**

Η έννοια της Εθνικότητας του πλοίου, από κοινού με την έννοια της Σημαίας, είναι άμεσα συνυφασμένη με την έννοια του Νηολογίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι συχνά στη διεθνή βιβλιογραφία οι όροι Νηολόγιο, Σημαία και Εθνικότητα χρησιμοποιούνται εκ περιτροπής και συχνά ταυτίζεται το περιεχόμενό τους, χωρίς ωστόσο να μπορούν να θεωρηθούν ταυτόσημες έννοιες. Στο πολυπόικλο πλαίσιο δραστηριοποίησης της διεθνούς ναυτιλίας υπάρχουν περιπτώσεις που είναι ενδεικτικές της διαφοροποίησης που συχνά επέρχεται μεταξύ των εννοιών του Νηολογίου, της Σημαίας και της Εθνικότητας.

### **2.2.1 Διαφορετικό Νηολόγιο – Ίδια Σημαία – Ίδια Εθνικότητα**

Είναι δυνατόν πλοία που έχουν υψώσει την ίδια Σημαία και έχουν την ίδια Εθνικότητα να ανήκουν σε διαφορετικά Νηολόγια. Κατά συνέπεια γίνεται αντιληπτό ότι δεν μπορεί να ταυτιστεί η Σημαία και η Εθνικότητα με το Νηολόγιο στη συγκεκριμένη περίπτωση. Αυτό παρατηρείται σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ένα κράτος επιπροσθέτως της λειτουργίας του παραδοσιακού - εθνικού Νηολογίου επιλέγει τη δημιουργία ενός πρόσθετου Νηολογίου. Ο σημαντικότερος λόγος για αυτή την έκφανση ναυτιλιακής πολιτικής από πλευράς του κράτους είναι συχνά η ανάγκη συγκράτησης της εκροής πλοίου από το εθνικό Νηολόγιο προς άλλα ελκυστικότερα Νηολόγια. Σε αυτές τις περιπτώσεις επιλέγεται από το κράτος η δημιουργία ενός Υπερπόντιου (Off-shore) Νηολογίου<sup>126</sup> ή ενός Διεθνούς (International) Νηολογίου<sup>127</sup> τα οποία διαφοροποιούνται από το Εθνικό/Κλειστό Νηολόγιο του ίδιου κράτους. Σε αυτήν την περίπτωση η έννοια του Νηολογίου διαφοροποιείται από τις έννοιες της Σημαίας και της Εθνικότητας. Για

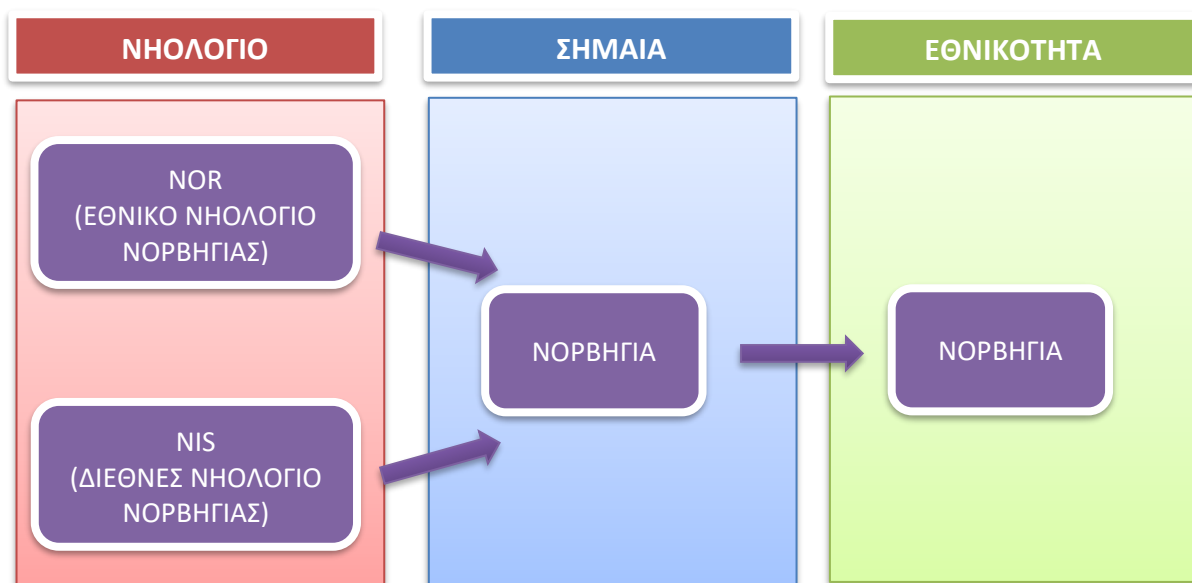
---

<sup>126</sup> Περιπτώσεις κρατών που έχουν δημιουργήσει Υπερπόντιο Νηολόγιο είναι το Ηνωμένο Βασίλειο (με τα Νηολόγια των Cayman Islands, Isle of Man κτλ.), της Γαλλίας (με το Νηολόγιο Kerguelen) και η Ολλανδία (με τις Ολλανδικές Αντίλλες).

<sup>127</sup> Διεθνές Νηολόγιο έχουν δημιουργήσει η Γερμανία (GIS), Νορβηγία (NIS), Δανία (DIS), Ιταλία (International Registry of Vessel), Φινλανδία (Aland Ship Register) κ.ά..

παράδειγμά, ενώ το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS)<sup>128</sup> είναι διαφορετικό από το Εθνικό/Κλειστό Νηολόγιο της Νορβηγίας (NOR)<sup>129</sup>, τα πλοία που είναι νηολογημένα σε αμφότερα τα προαναφερθέντα Νηολόγια (NIS και NOR) είναι νηολογημένα σε νορβηγικά λιμάνια και φέρουν τη Σημαία της Νορβηγίας. Επιπροσθέτως, έχουν κοινή εθνικότητα καθώς τους έχει αποδοθεί η Νορβηγική Εθνικότητα και η λειτουργία τους διέπεται από τους Νορβηγικούς Κανόνες Δικαίου.

**Πίνακας 6: Η περίπτωση της Νορβηγίας όπου διαφορετικά Νηολόγια έχουν κοινή Σημαία και Εθνικότητα.**



### 2.2.2 Διαφορετικό Νηολόγιο – Ίδια Σημαία – Διαφορετική Εθνικότητα

Ακόμα ένας λόγος για τον οποίο δεν μπορούμε να ταυτίσουμε τις τρεις υπό εξέταση έννοιες είναι η δυνατότητα από πλοία διαφορετικών Νηολογίων να φέρουν την ίδια Σημαία, παρότι έχουν διαφορετική Εθνικότητα. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Βρετανικών πλοίων τα οποία δύνανται να έχουν νηολογηθεί σε οποιοδήποτε Νηολόγιο είναι μέλος του Red Ensign Group<sup>130</sup>. Η νηολόγηση ενός πλοίου σε ένα από τα

<sup>128</sup> NIS - Norwegian International Ship Register.

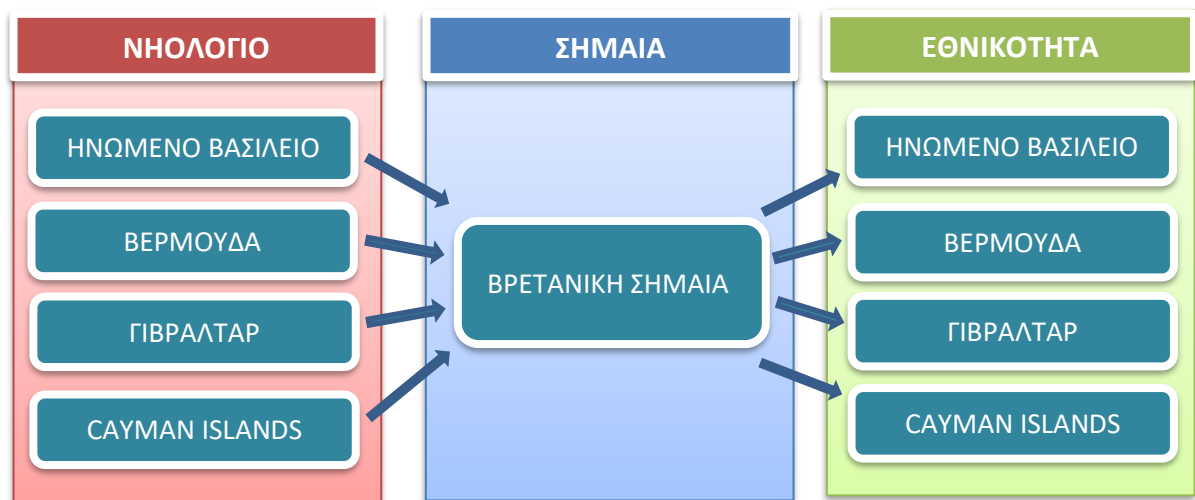
<sup>129</sup> NOR - Norwegian Ordinary Ship Register.

<sup>130</sup> Τα Νηολόγια του Red Ensign Group απαρτίζονται από το Νηολόγιο του Ηνωμένου Βασιλείου, των Υπερπόντιων Εδαφών του Ηνωμένου Βασιλείου (Anguilla, Βερμούδα, British Virgin Islands, Cayman Islands, Falkland Islands, Γιβραλτάρ, Montserrat, St Helena, Turks & Caicos Islands) και τις Κτήσεις του Βρετανικού Στέμματος (Channel Islands [Guernsey και Jersey], Isle of Man).

Νηολόγια - Μέλη του Red Ensign Group αυτομάτως του δίδει το δικαίωμα να υψώσει τη Βρετανική Σημαία<sup>131</sup> είτε αυτούσια είτε τροποποιημένη με την προσθήκη του εμβλήματος του κράτους προέλευσης του τοπικού Νηολογίου. Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι περίπτωση η οποία απεικονίζεται στο συνημμένο Παράρτημα 3, όπου το Κρουαζιερόπλοιο Queen Victoria έχοντας νηολογηθεί στο λιμάνι Hamilton του κράτους της Βερμούδα και έχοντας Εθνικότητα Βερμούδας φέρει την Βρετανική Σημαία.

Παρατηρούμε, επομένως, ότι πλοία από διαφορετικά Νηολόγια μπορούν να φέρουν την ίδια Σημαία, εν προκειμένω της Βρετανικής. Εν τούτοις, παρά την ύψωση της ίδιας Σημαίας, το πλοίο σε όσα θέματα αφορούν τη σχέση του με το Νηολόγιο και τα διεθνή δικαιώματα και υποχρεώσεις του δεν υπάγεται στις διατάξεις του Βρετανικού Νομικού Συστήματος καθώς ακολουθεί τους Κανόνες Δικαίου του κράτους στο Νηολόγιο του οποίου έχει νηολογηθεί (Red Ensign Group, 2018).

**Πίνακας 7: Η περίπτωση του Red Ensign Group όπου διαφορετικά Νηολόγια έχουν κοινή Σημαία αλλά διαφορετικές Εθνικότητες.**



### 2.3 Έννοια Γνήσιου Δεσμού

<sup>131</sup> Η Βρετανική Σημαία αποκαλείται και British Red Ensign.

Σημαντικός παράγοντας στην εξέταση της αλληλεπίδρασης μεταξύ της Εθνικότητας και των λοιπών παραγόντων που επηρεάζουν το πλοίο είναι ο Γνήσιος Δεσμός<sup>132</sup>. Κατά καιρούς ο Γνήσιος Δεσμός έχει προταθεί ως βασικό κριτήριο βάσει του οποίου μπορούν να ομαδοποιηθούν τα Νηολόγια σε διακριτές κατηγορίες. Παραδοσιακά η διεθνής κοινότητα αξιολογεί με ιδιαίτερη βαρύτητα την ύπαρξη ή τη μη ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού σε θέματα που αφορούν τη σχέση του πλοίου με την πλοιοκτησία, του πλοίου με το κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο αυτό καθώς επίσης και τη σχέση του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο με τα υπόλοιπα κράτη.

### 2.3.1 Όρισμος Γνήσιου Δεσμού

Στη διεθνή κοινότητα, ενώ εδώ και δεκαετίες<sup>133</sup> έχει αναγνωριστεί η ανάγκη ύπαρξης του Γνήσιου Δεσμού μεταξύ του πλοίου και του κράτους την Εθνικότητα του οποίου φέρει αυτό το πλοίο, ωστόσο παρατηρείται το φαινόμενο των διαφορετικών προσεγγίσεων κατά την προσπάθεια αποσαφήνισης του περιεχομένου αυτού του όρου. Το αποτέλεσμα είναι συχνά να εναπόκειται στην αρμοδιότητα των δικαστικών αρχών η ευθύνη της εξαγωγής συμπερασμάτων αναφορικά με την επαρκή ή ανεπαρκή στοιχειοθέτηση περί της ύπαρξης του Γνήσιου Δεσμού (Van Panhuys, 1968, p. 943).

Με δεδομένη την ποικιλομορφία που παρατηρείται στην προσέγγιση αναφορικά με τον ορισμό του Γνήσιου Δεσμού θα επιχειρηθεί η παράθεση των κυριότερων τάσεων στο χώρο αυτό. Ως Γνήσιος Δεσμός μπορεί να οριστεί η σχέση που συνδέει την Εθνικότητα του πλοίου με την Εθνικότητα των πλοιοκτητών (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 130). Στην περίπτωση κατά την οποία ταυτίζεται η Εθνικότητα του πλοίου με την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη τότε θεωρείται ότι υφίσταται Γνήσιος Δεσμός. Κρίσιμης σημασίας ερώτημα είναι το ποσοστό της πλοιοκτησίας το οποίο θα πρέπει να είναι φορέας της ίδιας Εθνικότητας με την Εθνικότητα του πλοίου. Υπάρχουν χώρες όπου το σύνολο των μετόχων θα πρέπει να έχει την ίδια Εθνικότητα με το πλοίο ενώ ταυτόχρονα σε άλλα κράτη είναι αρκετή η πλειοψηφία των μετόχων να έχει την ίδια Εθνικότητα με το πλοίο, προκειμένου να τεκμηριώνεται η ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού.

---

<sup>132</sup> Genuine Link.

<sup>133</sup> Η πρώτη αποτύπωση σε διεθνή Συνθήκη της αναγκαιότητας ύπαρξης Γνήσιου Δεσμού ήταν με την 1η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1958 (UNCLOS I) στη Γενεύη.

Βεβαίως, δεν είναι σπάνια και η περίπτωση κρατών που δεν θέτουν κανένα περιορισμό αναφορικά με την Εθνικότητα των μετόχων, προκειμένου εν συνεχεία να χορηγήσουν την Εθνικότητά τους στο ενδιαφερόμενο πλοίο.

Εκτός από την Εθνικότητα της πλοιοκτησίας<sup>134</sup>, ο προσδιορισμός του όρου του Γνήσιου Δεσμού μπορεί να πραγματοποιηθεί συναρτήσει της Εθνικότητας των ατόμων που ασκούν τη διαχείριση της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Σε αυτήν την περίπτωση λαμβάνεται υπ' όψη η Εθνικότητα του διαχειριστή καθώς και των ατόμων που απαρτίζουν το Διοικητικό Συμβούλιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Αυτές οι εταιρείες έχουν την υποχρέωση να καταχωρούνται στα αντίστοιχα εμπορικά Μητρώα ναυτιλιακών εταιρειών, οπότε και απεικονίζεται η μετοχική σύνθεση καθώς και τα άτομα τα οποία φέρουν την εντολή για την υλοποίηση των επιχειρηματικών σχεδίων της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Βεβαίως, θα πρέπει να σημειωθεί ότι όσον αφορά τα Ανοικτά Νηολόγια υπάρχει δυσκολία αναφορικά με την επαρκή τεκμηρίωση της Εθνικότητας των ατόμων αυτών (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 264). Μέσα από εξειδικευμένες μορφές εταιρειών τα Ανοικτά Νηολόγια καταφέρνουν να αποκρύψουν την πραγματική ταυτότητα των ατόμων που ασχολούνται με τη διαχείριση των πλοιοκτητριών εταιρειών καθιστώντας συχνά αναξιόπιστο τον προσδιορισμό του Γνήσιου Δεσμού εάν ληφθεί υπ' όψη αποκλειστικά το στοιχείο της Εθνικότητας των διοικούντων την πλοιοκτήτρια εταιρεία<sup>135</sup>.

Παράλληλα, σύμφωνα με άλλες προσεγγίσεις για τον προσδιορισμό της ύπαρξης του Γνήσιου Δεσμού, εναλλακτικά μπορεί να εξεταστεί η σχέση που συνδέει την Εθνικότητα του πλοίου με τους υπόλοιπους συντελεστές της παραγωγής (Μεταξάς, 1985, σ. 167). Αυτή η μεθοδολογία διευρύνει τα κριτήρια που λαμβάνονται υπ' όψη κατά τον προσδιορισμό της ύπαρξης του στοιχείου του Γνήσιου Δεσμού. Συνήθως εξετάζεται η Εθνικότητα των Αξιωματικών και του πληρώματος (Fay, 1973, p. 1022). Στην περίπτωση κατά την οποία εξετάζεται η Εθνικότητα των Αξιωματικών και του πληρώματος, προκειμένου να υπάρχει Γνήσιος Δεσμός τίθεται ένα ελάχιστο επίπεδο στελέχωσης του πλοίου από ναυτεργατικό δυναμικό της ίδιας Εθνικότητας με την

---

<sup>134</sup> Συχνά αναφέρεται και πραγματικός δικαιούχος (beneficial owner).

<sup>135</sup> Τα Ανοικτά Νηολόγια μέσα από τη δημιουργία μίας Εταιρείας-Εμπίστευμα (Trust Company) δίνουν τη δυνατότητα σε όσους πλοιοκτήτες επιθυμούν την διατήρηση της ανωνυμίας τους, να ασκούν τη διαχείριση χωρίς να προβάλλεται η ταυτότητά τους.



Εθνικότητα του πλοίου. Σε άλλες περιπτώσεις μπορεί να εξεταστεί η Εθνικότητα του ναυπηγείου στο οποίο έχει ναυπηγηθεί το πλοίο.

Στον προσδιορισμό του όρου του Γνήσιου Δεσμού επιχείρησε να προβεί και η 1η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1958. Παρότι η συγκεκριμένη προσέγγιση δεν εμβάθυνε σε τεχνικές λεπτομέρειες, έδωσε ωστόσο τις βασικές παραμέτρους του Γνήσιου Δεσμού. Σύμφωνα με αναλυτική προσέγγιση του Άρθρου 5, Παράγραφος 1 της UNCLOS I, ως Γνήσιο Δεσμό μπορούμε να ορίσουμε τις νομικές και λειτουργικές ευθύνες ενός κράτους<sup>136</sup> που απορρέουν από την απονομή της Εθνικότητάς του σε ένα πλοίο (Tache, 1982, p. 306). Η δυσπρόστατη προσέγγιση της έννοιας του Γνήσιου Δεσμού σύμφωνα με το συγκεκριμένο ορισμό μπορεί να αναλυθεί ως εξής. Το νομικό σκέλος της ευθύνης του κράτους αφορά τους ελέγχους και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται κατά το στάδιο της νηολόγησης του πλοίου στο Νηολόγιο του συγκεκριμένου κράτους. Εν συνεχεία, προκύπτουν οι λειτουργικές ευθύνες του κράτους που αφορούν τους περιοδικούς ελέγχους οι οποίοι πρέπει να εφαρμόζονται για τη διασφάλιση της επαρκούς τήρησης από την πλευρά του πλοίου και της πλοιοκτησίας των εθνικών και διεθνών διατάξεων αναφορικά με τη ναυσιπλοΐα.

Αντίστοιχη διασταλτική ερμηνεία του όρου του Γνήσιου Δεσμού έχει υιοθετηθεί και από εκπροσώπους της επιστημονικής κοινότητας. Έχει υποστηριχθεί ότι δεν αρκεί η υιοθέτηση από το κράτος μέτρων και στην επακόλουθη άσκηση ελέγχου συμμόρφωσης ως προς αυτά αναφορικά με τα πλοία που φέρουν την Εθνικότητά τους (Roux, 1961, σ. 352). Το κράτος πρέπει να μεριμνά για την πιστοποίηση της ύπαρξης και εθνικών δεσμών που να συνδέουν τους πλοιοκτήτες με αυτό. Αυτό δύναται να αφορά την Εθνικότητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή και των μετόχων αυτής.

Προς την ίδια κατεύθυνση είναι και η άποψη που πρεσβεύει ο καθηγητής R. Pinto. Πιο συγκεκριμένα το κράτος οφείλει να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο τόσο κατά το στάδιο της νηολόγησης του πλοίου όσο και κατά τις φάσεις της λειτουργίας αυτού, εφόσον αυτό παραμένει φορέας της ίδιας Εθνικότητας (Pinto, 1960, p. 352). Μάλιστα οι υποχρεώσεις αυτές δεν περιορίζονται μόνον στις σχέσεις που διέπουν το δίπολο κράτος-πλοίο καθότι εκτείνονται και στις διεθνείς δεσμεύσεις που έχει αναλάβει το κράτος και αφορούν τη χορήγηση της Εθνικότητάς του.

---

<sup>136</sup> Flag-State

### 2.3.2 Δυσχέρειες κατά την εφαρμογή του Γνήσιου Δεσμού

Η πρακτική υλοποίηση της επιβεβαίωσης ύπαρξης Γνήσιου Δεσμού συναντά μία σειρά από τεχνικές δυσκολίες οι οποίες δυσχεραίνουν το έργο των Κρατών που επιθυμούν την τήρησή του. Όσον αφορά τη συστατική ερμηνεία του Γνήσιου Δεσμού, η οποία συνδέει το πλοίο με το Κράτος Σημαίας κατόπιν αξιολόγησης της Εθνικότητας των παραγωγικών συντελεστών, οι δυσχέρειες σε μεγάλο βαθμό οφείλονται στην διεθνοποιημένη φύση των δραστηριοτήτων της ποντοπόρου ναυτιλίας. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία<sup>137</sup> που είναι διαθέσιμα για την υλοποίηση των επενδυτικών προγραμμάτων της ναυτιλίας καθιστούν περισσότερο ευχερή τη συμμετοχή επενδυτών από τη διεθνή κοινότητα σε υφιστάμενες ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν την επέκταση ή την αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων τους (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 104). Πάρα τις έκδηλες ευεργετικές επιδράσεις στην διευκόλυνση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, κάμπτεται ο Γνήσιος Δεσμός που αποτελεί συνδυαστικό κρίκο ανάμεσα στο πλοίο και την Εθνικότητα του επενδυτή των κεφαλαίων της ναυτιλιακής εταιρείας.

Ταυτοχρόνως, η ανάπτυξη διεθνών ναυτιλιακών κέντρων όπου προσελκύονται ναυτιλιακές εταιρείες από άλλες χώρες συμβάλλει στην αδυναμία βεβαίωσης της ύπαρξης Γνήσιου Δεσμού. Ενώ παραδοσιακά υπήρχαν συγκεκριμένα ναυτιλιακά κέντρα<sup>138</sup>, τα οποία αποτελούσαν τον πόλο έλξης για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της ποντοπόρου ναυτιλίας, τα τελευταία χρόνια έχουν αναδυθεί νέες ανταγωνιζόμενες περιοχές<sup>139</sup> στον πλανήτη με περιφερειακές ή παγκόσμιες επιδιώξεις. Με αυτόν τον τρόπο τίθενται προκλήσεις στο στοιχείο της πιστοποίησης του τόπου δραστηριοποίησης της ναυτιλιακής επιχείρησης ως κριτηρίου αξιολόγησης της ύπαρξης του Γνήσιου Δεσμού.

---

<sup>137</sup> Χρηματοδοτικά εργαλεία που προάγουν το διεθνικό χαρακτήρα της ναυτιλίας είναι η τραπεζική χρηματοδότηση από ναυτιλιακές τράπεζες των χρηματαγορών, η παροχή κρατικών εγγυήσεων από τις χώρες ναυπήγησης των πλοίων, η άντληση κεφαλαίων μέσα από τη διάθεση μετοχών σε διεθνείς κεφαλαιαγορές, η έκδοση εταιρικών ομολόγων κτλ.

<sup>138</sup> Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Χονγκ Κονγκ κτλ.

<sup>139</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Κύπρου στην προσέλκυση ρωσικών και γερμανικών επιχειρηματικών κεφαλαίων στο χώρο της ναυτιλίας. Επίσης, σημαντική είναι η διεξόδου των κρατών του Περσικού Κόλπου, όπως Dubai και Κατάρ, στην προσέλκυση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων από διάφορες χώρες. Αντίστοιχος είναι ο ρόλος που διαδραματίζει η Σιγκαπούρη στην Νοτιοανατολική Ασία.

Ένα βασικό κριτήριο κατά την τεκμηρίωση του Γνήσιου Δεσμού είναι η Εθνικότητα της ναυτιλιακής εταιρείας και η Εθνικότητα των πραγματικών δικαιούχων σε σχέση με την Εθνικότητα του πλοίου. Σε πολλά Κράτη<sup>140</sup> επιτρέπεται η σύσταση ναυτιλιακών εταιρειών σε πολίτες άλλων Κρατών, με αποτέλεσμα να μην τηρείται το κριτήριο του Γνήσιου Δεσμού. Αντιθέτως, σε Κράτη με ισχυρότερη παράδοση στο ναυτιλιακό κλάδο και εδραιωμένες κρατικές δομές, δεν επιτρέπεται σε αλλοδαπούς η σύσταση ναυτιλιακών εταιρειών και κατ'επέκταση η νηολόγηση πλοίων στο Εθνικό/Κλειστό Νηολόγιο. Συνήθως επιτρέπεται στους αλλοδαπούς η απόκτηση μειοψηφικού μόνον μεριδίου στο μετοχικό κεφάλαιο των ναυτιλιακών εταιρειών. Ωστόσο, στις τάξεις των Εθνικών/Κλειστών Νηολογίων αξίζει να επισημανθούν οι «υβριδικές μορφές» του Νηολογίου του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και της Ελλάδας.

Όσον αφορά το Ηνωμένο Βασίλειο μπορούμε να επισημάνουμε ότι επιτρέπεται η σύσταση ναυτιλιακής εταιρείας όχι μόνον από υπηκόους του Ηνωμένου Βασιλείου αλλά επιπροσθέτως και από υπηκόους Υπερπόντιων Εδαφών και Κτήσεων του Στέμματος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα αλλοδαποί πολίτες να συστήνουν βρετανικές ναυτιλιακές εταιρείες και εν συνεχεία να είναι σε θέση να νηολογούν τα πλοία τους υπό τη Σημαία του Ηνωμένου Βασιλείου. Παρατηρούμε επομένως, ότι εάν το κριτήριο εφαρμογής του Γνήσιου Δεσμού είναι η Εθνικότητα της ναυτιλιακής εταιρείας τότε υπάρχει Γνήσιος Δεσμός, Εάν όμως, το κριτήριο είναι η Εθνικότητα των πραγματικών δικαιούχων της ναυτιλιακής εταιρείας, τότε δεν υφίσταται Γνήσιος Δεσμός.

Στην περίπτωση της Ελλάδας υπάρχει μία αξιοσημείωτη διαφοροποίηση σε σχέση με τα υπόλοιπα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη όσον αφορά τα κριτήρια χορήγησης του δικαιώματος ύψωσης της Εθνικής Σημαίας. Πιο συγκεκριμένα, επιτρέπεται Έλληνες πολίτες να συστήνουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες<sup>141</sup>, οι οποίες εν συνεχεία έχουν το δικαίωμα να νηολογήσουν τα πλοία τους υπό την Ελληνική Σημαία. Παρατηρούμε λοιπόν ότι υπάρχει Γνήσιος Δεσμός, εφόσον λάβουμε υπ'όψη την Εθνικότητα του πραγματικού δικαιούχου. Από την άλλη πλευρά δεν υφίσταται Γνήσιος Δεσμός, εάν περιοριστεί το ενδιαφέρον μας στην Εθνικότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Όσον αφορά τον παραγωγικό συντελεστή εργασία, όταν αποτελεί κριτήριο προσδιορισμού ύπαρξης του Γνήσιου Δεσμού, θα ήταν χρήσιμο να γίνουν κάποιες

---

<sup>140</sup> Αυτός είναι ο κανόνας στα Ανοικτά Νηολόγια.

<sup>141</sup> Συνήθως σε κάποιο Κράτος με ελαστικά κριτήρια π.χ. Λιβερίας, Παναμάς κτλ.

επισημάνσεις. Η πρώτη αφορά την αντικειμενική έλλειψη καταρτισμένου προσωπικού για τη στελέχωση των πλοίων στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Αυτό έχει προέλθει από την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και την αποστροφή μεγάλου μέρους των νεότερων γενεών προς το ναυτικό επάγγελμα. Παράλληλα, το μισθολογικό κόστος καθώς και το κόστος της κοινωνικής ασφάλισης βρίσκονται σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με τρίτα Κράτη. Το κενό της έλλειψης ναυτεργατικού δυναμικού έρχεται να καλυφθεί από αναπτυσσόμενα Κράτη με οικονομική υστέρηση, τα οποία παράλληλα προσφέρουν καταρτισμένους ναυτεργάτες σε χαμηλότερο κόστος εν συγκρίσει προς τα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη. Επιπροσθέτως, σε αρκετά από αυτά τα Κράτη δεν υπάρχει η υποχρέωση καταβολής ασφαλιστικών εισφορών υπέρ της κοινωνικής ασφάλισης. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι το μισθολογικό κόστος συνιστά σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους λειτουργίας ενός πλοίου. Για τους παραπάνω λόγους η προσπάθεια για τεκμηρίωση του Γνήσιου Δεσμού χρησιμοποιώντας το κριτήριο της Εθνικότητας του πληρώματος αντιμετωπίζει υψηλότερες δυσχέρειες κατά την εφαρμογή του.

Το κριτήριο της χώρας ναυπήγησης του πλοίου ως προσδιοριστικού παράγοντα του Γνήσιου Δεσμού έχει προταθεί και αντιμετωπίζει και αυτό συγκεκριμένες προκλήσεις. Το μεγαλύτερο μέρος της ναυπηγικής δραστηριότητας έχει μεταφερθεί στην Άπω Ανατολή με το 90% της ναυπηγικής δραστηριότητας να κατανέμεται ανάμεσα σε Κίνα, Ιαπωνία και Κορέα (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2019, p. 28). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ουσιαστική αδυναμία σύνδεσης της Εθνικότητας του πλοίου με την Εθνικότητα του ναυπηγείου στο οποίο κατελήκυστηκε το εν λόγω πλοίο, προκειμένου να τεκμηριωθεί η ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού.

### **2.3.3 Η διαχρονική εξέλιξη του Γνήσιου Δεσμού**

Ιστορικά τα κράτη είχαν απεριόριστη ελευθερία να χορηγήσουν την Εθνικότητά τους σε όσα πλοία έκριναν, ανεξαρτήτως της ύπαρξης κάποια σχέσης που να συνέδεε το πλοίο με το εν λόγω κράτος. Παρατηρούμε, επομένως ότι η ανάπτυξη του θεσμού του Γνήσιου Δεσμού δεν προέκυψε ex nihilo, όντας εξέλιξη της Αρχής της Ελευθερίας των Θαλασσών που πρέσβευε ο Hugo Grotius. Η Εθνικότητα του πλοιοκτήτη ή του πληρώματος δεν συνιστούσε απαραίτητο κριτήριο για την απονομή της ανάλογης

Εθνικότητας στο ενδιαφερόμενο πλοίο. Χαρακτηριστική ως προς αυτό ήταν η περίπτωση της Απόφασης του Μόνιμου Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης<sup>142</sup> το 1905 αναφορικά με την υπόθεση *Muscat Dhows*<sup>143</sup>. Η συγκεκριμένη απόφαση αποτυπώνει το καθεστώς που επικρατούσε έως τότε στην απονομή της Εθνικότητας στον κλάδο της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, αναγνωρίστηκε ουσιαστικά το δικαίωμα της Γαλλίας να χορηγεί την Εθνικότητά της σε πλοία του Σουλτανάτου του Muscat χωρίς να λαμβάνονται ως απαραίτητα κριτήρια ούτε η Εθνικότητα του πλοιοκτήτη ούτε κάποιο άλλο που αφορούσε την Εθνικότητα των εργαζομένων πάνω στα πλοία (Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο, 1905).

Σε αντιδιαστολή με αυτό το ιστορικό υπόβαθρο, η κατάσταση άρχισε να τροποποιείται μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Τη δεκαετία του 1950 η διευρυνόμενη τάση για διεθνοποίηση οδήγησε αύξηση του όγκου των εμπορικών συναλλαγών και κατ'επέκταση των διακινούμενων φορτίων. Όπως ήταν αναμενόμενο βασικός μοχλός της παγκόσμιας ανάπτυξης ήταν τα διά θαλάσσης διακινούμενα φορτία τόσο όσον αφορά τις πρώτες ύλες όσο και τα τελικά προϊόντα. Η ανάγκη για πραγματοποίηση μεγαλύτερου όγκου μεταφορών σε μεγαλύτερες αποστάσεις προκάλεσε την εισροή πρόσθετων κεφαλαίων προς επένδυση στον κλάδο της ναυτιλίας. Συχνά τα κεφάλαια επενδύονταν σε πλοία με διαφορετική Εθνικότητα από την Εθνικότητα των κεφαλαιούχων. Για παράδειγμα στον κλάδο των υδρογονανθράκων, οι μεγάλες πολυεθνικές πετρελαϊκές εταιρείες<sup>144</sup> που απέκτησαν ιδιόκτητο βιομηχανικό στόλο συχνά επέλεγαν να νηολογούν τα εν λόγω πλοία σε κάποιο κράτος διαφορετικό από αυτό της έδρας τους. Συνήθως επιλεγόταν κάποιο κράτος με ελαστικά κριτήρια νηολόγησης<sup>145</sup> ή το κράτος από το οποίο προερχόταν ή διυλιζόταν το πετρέλαιο (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 51).

---

<sup>142</sup> Hague Permanent Court of Arbitration (PCA).

<sup>143</sup> Η υπόθεση *France vs Great Britain* στην υπόθεση *Muscat Dhows*, αναφερόταν στη διένεξη αναφορικά με το καθεστώς Εθνικότητας των μικρών σκαφών τύπου *dhow* που πραγματοποιούσαν πλόες στην περιοχή του Σουλτανάτου του Muscat στον Ινδικό Ωκεανό και τον Περσικό Κόλπο. Η Μεγάλη Βρετανία υποστήριζε ότι πλοία αυτού του τύπου εμπλέκονταν στο παράνομο εμπόριο σκλάβων στην Ανατολική Αφρική και ότι αποκτώντας την Γαλλική Σημαία απολάμβαναν προστασία από τυχόν ελέγχους. Η Γαλλία υποστήριζε ότι ήταν αναφέρτεο δικαίωμά της να χορηγεί την Εθνικότητά της σε πλοία τύπου *dhow* τα οποία ανήκαν σε υπηκόους του Σουλτανάτου του Muscat, ακόμα και χωρίς να έχουν κάποια ιδιαίτερη σχέση με τη Γαλλία.

<sup>144</sup> Οι οποίες κατά κανόνα έδρευαν σε κάποια μεγάλη χώρα του Δυτικού κόσμου, από όπου και αντλούσαν τα κεφάλαιά τους.

<sup>145</sup> Π.χ. Λιβερία.

### 2.3.3.1 Υπόθεση *Nottebohm (Lichtenstein vs Guatemala)*

Οι απαρχές της έννοιας του Γνήσιου Δεσμού μπορούν να αναζητηθούν στην απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου<sup>146</sup> του 1955 στην υπόθεση *Lichtenstein vs Guatemala*, γνωστή και ως υπόθεση *Nottebohm*<sup>147</sup>. Η συγκεκριμένη υπόθεση δεν αφορούσε εξειδικευμένα τον κλάδο της ναυτιλίας, ωστόσο, ήταν η πρώτη φορά που εισήχθη η έννοια της Γνήσιας Σχέσης<sup>148</sup> στις παγκόσμιες σχέσεις και συνιστούσε μία πρωτόλεια εκδοχή της έννοιας που εν συνεχεία μετεξελίχθηκε στο Γνήσιο Δεσμό. Σύμφωνα με την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου η Γνήσια Σχέση μεταξύ κράτους και ατόμου όσον αφορά τη διαβίωση, την περιουσία και τις πεποιθήσεις αλλά και η αμοιβαία αναγνώριση δικαιωμάτων και ανάληψη ευθυνών είναι η βάση για την έννοια της Εθνικότητας και δεν αρκεί απλά η τυπική απονομή της Εθνικότητας από ένα κράτος (Διεθνές Δικαστήριο, 1955, p. 23).

### 2.3.3.2 Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου

Σε επίπεδο διεθνών Συνθηκών ήδη από το 1956 είχε προετοιμαστεί από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου<sup>149</sup> ο βασικός κορμός των θεμάτων που θα απασχολούσαν την επερχόμενη διεθνή Συνδιάσκεψη της Γενεύης. Είχε πλέον τεθεί η προσαρμογή των διεθνών σχέσεων σε σχέση με την πραγματική Εθνικότητα βάσει του επιπέδου άσκησης κρατικής κυριαρχίας στα πλοία. Η συγκεκριμένη Επιτροπή στα Άρθρα 29 και 34 αποτύπωσε το πνεύμα που επικρατούσε εκείνη την εποχή περί αναγνώρισης του αναφαίρετου δικαιώματος των κρατών να επιλέγουν τα ίδια τους όρους και τις προϋποθέσεις απονομής Εθνικότητας υπό τον περιορισμό, ωστόσο, της ύπαρξης κάποιας μορφής Γνήσιου Δεσμού μεταξύ πλοίου και κράτους (United Nations, 1956,

<sup>146</sup> International Court of Justice (ICJ).

<sup>147</sup> Ο κ. *Nottebohm* ήταν Γερμανός πολίτης, ο οποίος απέκτησε Εθνικότητα Λίχτενσταϊν (ανεξάρτητο κρατίδιο μεταξύ Ελβετίας και Αυστρίας) και του οποίου τα περιουσιακά στοιχεία στη Γουατεμάλα κατασχέθηκαν το 1943, κατά την περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το Λίχτενσταϊν υπερασπίστηκε την αξίωση του πολίτη του όπως του επιστραφεί η κατασχεθείσα περιουσία από την Κυβέρνηση της Γουατεμάλας, ενώ η Γουατεμάλα παρέμεινε στην αρχική θέση της ότι οι ενέργειές της περί κατάσχεσης της περιουσίας του κ. *Nottebohm* ήταν ορθές. Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης με απόφασή του το 1955 έκρινε ότι ορθώς η Γουατεμάλα προέβη σε κατάσχεση των περιουσιακών στοιχείων του κ. *Nottebohm* και κατέρριψε τα επιχειρήματα του Λίχτενσταϊν. Το σκεπτικό της απόφασης ήταν ότι δεν υπήρχε Γνήσια Σχέση μεταξύ του κράτους του Λίχτενσταϊν και του κ. *Nottebohm*, ο οποίος δεν κατοικούσε, δεν είχε περιουσία και δεν επισκεπτόταν συχνά αυτό το κράτος.

<sup>148</sup> *Genuine Connection*.

<sup>149</sup> *International Law Commission*. Είναι επιτροπή του Ο.Η.Ε. επιφορτισμένη με το καθήκον της νομικής προετοιμασίας και επεξεργασίας των κειμένων τα οποία προτείνονται προς επικύρωση σε διεθνείς Συνθήκες.

pp. 259-260). Αυτός ο περιορισμός αφορούσε κατά κανόνα την αποτελεσματική άσκηση κρατικού ελέγχου στη δραστηριότητα των πλοίων που είναι φορείς της εν λόγω Εθνικότητας. Τα πορίσματα της προαναφερθείσας Επιτροπής, όπως διατυπώθηκαν στα Άρθρα 29 και 34, αποτέλεσαν τη βάση της διεθνούς Συνδιάσκεψης UNCLOS I, η οποία ακολούθησε το 1958.

Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι ενώ η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου προέβη σε εννοιολογικό προσδιορισμό του Γνήσιου Δεσμού καθώς και στην επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση απουσίας εφαρμογής του, στην UNCLOS I, λόγω της έλλειψης επαρκούς υποστήριξης από τα συμμετέχοντα κράτη, δεν υιοθετήθηκε το σύνολο των εισηγήσεων αυτής της Επιτροπής (Μαυρομάτη, 2012, σ. 255). Ο λόγος για την αδυναμία σύμπτυξης της απαραίτητης πλειοψηφίας για την υιοθέτηση του συνόλου των προτάσεων της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου ήταν ο ρόλος των Ανοικτών Νηολογίων και οι επιπτώσεις από τη διάδοσή τους σε οικονομικό και κοινωνικό τομέα.

### *2.3.3.3 1η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1958 (UNCLOS I) – Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα*

Η πρώτη επίσημη εμφάνιση του όρου του Γνήσιου Δεσμού στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα πραγματοποιήθηκε στην 1η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1958 (UNCLOS I) που έλαβε χώρα στη Γενεύη. Στη συγκεκριμένη Συνδιάσκεψη αντιπαρατάχθηκαν οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, οι οποίες παρατηρούσαν τη σταθερή συρρίκνωση της χωρητικότητας των στόλων τους, με τις ανερχόμενες νέες ναυτιλιακές δυνάμεις που πρέσβευαν την με ελάχιστους περιορισμούς νηολόγηση πλοίων. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι τα μέλη της δεύτερης κατηγορίας, όπως ο Παναμάς, η Λιβερία και η Ονδούρα είχαν την υποστήριξη των Η.Π.Α.. Η εξισορρόπηση των προαναφερθεισών αντίροπων δυνάμεων επήλθε με την καθιέρωση του θεσμού του Γνήσιου Δεσμού ως αναπόσπαστου μέρους της νηολόγησης πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ειδικότερα, στο Άρθρο 5 της UNCLOS I προβλέπεται η υποχρεωτική ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού μεταξύ του κράτους νηολόγησης και του πλοίου. Ωστόσο, αυτή η φαινομενική επικράτηση των απόψεων των παραδοσιακών κρατών μετριάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την απουσία προσδιορισμού των χαρακτηριστικών τα οποία πρέπει να διέπουν το Γνήσιο Δεσμό. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια τα οποία θα είναι δεσμευτικά

για τα κράτη κατά τον προσδιορισμό του Γνήσιου Δεσμού. Κατ'επέκταση, κάθε κράτος που επιθυμούσε για λόγους εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής να διευρύνει τη συμμετοχή του στον παγκόσμιο καταμερισμό της ναυτιλίας θα μπορούσε βάσει της UNCLOS I να θεσπίσει δελεαστικούς όρους, αποφεύγοντας πολλούς περιορισμούς αναφορικά με την Εθνικότητα του πλοιοκτητών, του πληρώματος και άλλων συστατικών στοιχείων της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Μάλιστα ορίζεται επακριβώς στο ίδιο άρθρο ότι εναπόκειται στην αποκλειστική ευχέρεια κάθε ενδιαφερόμενου κράτους η θέσπιση των προϋποθέσεων που απαιτούνται για τη νηολόγηση ενός πλοίου και την ύψωση της εθνικής Σημαίας. Βέβαια, ως υποχρέωση του κράτους ορίζεται η εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν τη διοίκηση του πλοίου και εν γένει τη δραστηριότητά του αναφορικά με τις οικονομικές και κοινωνικές προεκτάσεις αυτής.

Το ήδη ευρύ πεδίο ερμηνείας του θεσμού του Γνήσιου Δεσμού μεγεθύνεται ακόμα περισσότερο εάν ληφθεί υπ'όψη η απουσία τιμωρητικών διατάξεων για όσα κράτη επιδείξουν πλημμέλεια κατά την τεκμηρίωση της ύπαρξης Γνήσιου Δεσμού με τα πλοία στα οποία χορηγούν το δικαίωμα της απόκτησης της Εθνικότητάς τους (Farantouris, 2003, σ. 130). Στη συγκεκριμένη Συνδιάσκεψη ούτε προσδιορίζονται συγκεκριμένες ποινές ούτε αποφασίζεται η επιβολή αυτών στα κράτη που καταστρατηγούν την επαρκή περιφρούρηση του Γνήσιου Δεσμού.

#### ***2.3.3.4 Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958 (No. 108)***

Σαφείς επιρροές από την UNCLOS I εμφανίζονται και στη Σύσταση<sup>150</sup> του Παγκόσμιου Οργανισμού Εργασίας (Π.Ο.Ε. – Ι.Λ.Ο.)<sup>151</sup> του 1958. Έχοντας ως βάση διαπραγμάτευσης τα πορίσματα και τις αποφάσεις της UNCLOS I, αποδέχτηκε την έννοια του Γνήσιου Δεσμού, χωρίς ωστόσο να εξειδικεύσει τα βασικά του χαρακτηριστικά. Περιορίστηκε στην υιοθέτηση μέτρων τα οποία προάγουν την ασφάλεια των εργαζομένων στα πλοία και γενικότερα προασπίζουν τα εργασιακά τους δικαιώματα (International Labour Organization - I.L.O., 2017). Ταυτόχρονα η αξιοπλοΐα των πλοίων στα οποία εργάζονται οι ναυτεργάτες είναι ένας παράγοντας στον οποία

---

<sup>150</sup> Η συγκεκριμένη Σύσταση έχει την επωνυμία: Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958 (No. 108).

<sup>151</sup> International Labour Organization (I.L.O.).



δίδεται ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς επηρεάζει άμεσα τις συνθήκες κάτω από τις οποίες διαβιούν οι ναυτικοί.

### *2.3.3.5 Συμβουλευτική Γνώμη Διεθνούς Δικαστηρίου 1960*

Το ζήτημα της συσχέτισης της Εθνικότητας του πλοίου με το κράτος το οποίο του την έχει χορηγήσει απασχόλησε και το Διεθνές Δικαστήριο το 1960 σε μία υπόθεση που αφορούσε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό<sup>152</sup> (I.M.O.). Κατά την εκλογή της οκταμελούς Επιτροπής Ασφαλείας του I.M.O. τέθηκε το θέμα της υποψηφιότητας του Παναμά και της Λιβερίας (Διεθνές Δικαστήριο, 1960). Οι συγκεκριμένες υποψηφιότητες πληρούσαν τα κριτήρια της χωρητικότητας<sup>153</sup> καθότι η χωρητικότητα των πλοίων που είχαν νηολογηθεί σε αυτές τις ενέτασσε μέσα στην πρώτη οκτάδα παγκοσμίως, ωστόσο διατυπώθηκαν ισχυρές ενστάσεις στους κόλπους του I.M.O., λόγω του γεγονότος ότι εφάρμοζαν χαλαρά κριτήρια κατά τη νηολόγηση πλοίων. Η Συμβουλευτική Γνώμη του Διεθνούς Δικαστηρίου<sup>154</sup> επικεντρώθηκε στο γεγονός της νηολόγησης των πλοίων (Piniella, Alcaide, & Rodriguez-Diaz, 2017, p. 13), δηλαδή της εγγραφής στα αντίστοιχα Νηολόγια, θεωρώντας ότι η ύπαρξη ή η απουσία Γνήσιου Δεσμού δεν ήταν ο κρίσιμος παράγοντας για τον προσδιορισμό ενός κράτους ως κατάλληλου για την εκλογή στην Επιτροπή Ασφαλείας του I.M.O..

Η είσοδος της Λιβερίας και του Παναμά<sup>155</sup> οδήγησε στην έξοδο της Γαλλίας και της Δυτικής Γερμανίας οι οποίες κατείχαν την 7<sup>η</sup> και την 8<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα από πλευράς χωρητικότητας. Από αυτό το γεγονός ερμηνεύεται η έντονη αντίδραση των ευρωπαϊκών κρατών στην είσοδο της Λιβερίας και του Παναμά στην Επιτροπή Ασφαλείας του I.M.O.. Αντιθέτως, οι Η.Π.Α., οι οποίες διέθεταν ισχυρά ναυτιλιακά ερείσματα στα Νηολόγια της Λιβερίας και του Παναμά<sup>156</sup>, τάχθηκαν υπέρ της θέσης αυτών των Νηολογίων. Η σημαντικότερη συνέπεια από τη συγκεκριμένη Συμβουλευτική Γνώμη του Διεθνούς Δικαστηρίου ήταν η νομιμοποίηση του θεσμού των

---

<sup>152</sup> Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization) εκείνη την εποχή ονομαζόταν Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

<sup>153</sup> Στην οκταμελή Επιτροπή Ασφαλείας εκλέγονταν οι 8 μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις, στις οποίες βάσει της νηολογημένης χωρητικότητας συμπεριλαμβάνονταν ο Παναμάς και η Λιβερία.

<sup>154</sup> Advisory Opinion of 8 June 1960 με ψήφους 9-5 υπέρ της Λιβερίας και του Παναμά.

<sup>155</sup> Το 1960 η Λιβερία κατασσόταν στην 3<sup>η</sup> θέση και ο Παναμάς 8<sup>η</sup> της παγκόσμιας κατάταξης των μεγαλύτερων Νηολογίων βάσει χωρητικότητας.

<sup>156</sup> Μεγάλο μέρος του στόλου της Λιβερίας και του Παναμά ανήκε σε ναυτιλιακές εταιρείες αμερικανικών συμφερόντων.

Ανοικτών Νηολογίων από νομικής σκοπιάς με τον πλέον επίσημο τρόπο σε παγκόσμιο πλέον επίπεδο (Stopford, Maritime Economics, Third Edition, 2009, σ. 672).

### *2.3.3.6 3η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS III)*

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν τα κράτη που εφαρμόζαν χαλαρά μέτρα αναφορικά με την τήρηση του Γνήσιου Δεσμού κυριάρχησαν, καταλαμβάνοντας τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια κατάταξη με τα μεγαλύτερα Νηολόγια. Το καθεστώς ανοχής σε αυτή την προσέγγιση επιβεβαιώθηκε και κατά την 3η Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982 (UNCLOS III). Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Άρθρο 91 τα ενδιαφερόμενα κράτη μπορούν να χορηγούν την Εθνικότητά τους σε πλοία σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προδιαγραφές που αυτά τα κράτη έχουν θέσει ως προϋπόθεση. Επιπροσθέτως, η τήρηση της ύπαρξης Γνήσιου Δεσμού καθώς και οι όροι αυτού επαφίεται στα ίδια τα κράτη, χωρίς την ύπαρξη κοινά συμπεφωνημένων παγκοσμίως αποδεκτών κριτηρίων (United Nations, 1982, σ. 58). Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό η συγκεκριμένη Συνδιάσκεψη αποτελούσε μία επιβεβαίωση της ευρύτερης αποδοχής της πρακτικής που ακολουθούσαν αρκετά αναπτυσσόμενα κράτη<sup>157</sup>, όπου έθεταν περιορισμένους ή ακόμα και καθόλου όρους αναφορικά με την Εθνικότητα της πλοιοκτησίας σε όσα πλοία επιθυμούσαν να υψώσουν τη Σημαία τους.

### *2.3.3.7 Σύμβαση Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων 1986*

Ακόμα μία προσπάθεια αποσαφήνισης του περιεχομένου του όρου του Γνήσιου Δεσμού καθώς και του ρόλου που αυτός διαδραματίζει στην παγκόσμια ναυτιλία αποτυπώνεται στη Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων του 1986. Παρότι η συγκεκριμένη Σύμβαση δεν είναι σε ισχύ, γίνεται εκ νέου μνεία<sup>158</sup> στις προηγούμενες αποφάσεις των UNCLOS I και UNCLOS III, βάσει των οποίων τα κράτη που χορηγούν την Εθνικότητά τους σε πλοία θα πρέπει να ασκούν αποτελεσματική διοίκηση και να διασφαλίζουν την τήρηση του Γνήσιου Δεσμού (United Nations, 1986, σ. 3). Εν τούτοις, για μία ακόμα φορά δεν προσδιορίστηκε το ακριβές περιεχόμενο του

---

<sup>157</sup> Πρόκειται για κράτη που πρωτοστατούν στην ανάπτυξη του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου όπως ο Παναμάς, Λιβερία κτλ.

<sup>158</sup> Πρόκειται για το Άρθρο 5 και το Άρθρο 11.

Γνήσιου Δεσμού, αφήνοντας κατ'αυτόν τον τρόπο ευρύτατα περιθώρια ερμηνείας από τα εμπλεκόμενα μέρη.

#### *2.3.3.8 Υπόθεση πλοίου Saiga (Saint Vincent and the Grenadines vs Guinea)*

Στη διεθνή νομολογία υπάρχει ακόμα μία δικαστική απόφαση, η οποία πραγματεύεται το θέμα του Γνήσιου Δεσμού. Το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας<sup>159</sup> κλήθηκε να αποφανθεί για την ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού στην περίπτωση του πλοίου Saiga το οποίο ήταν νηολογημένο στο Saint Vincent and the Grenadines<sup>160</sup>. Το συγκεκριμένο Δικαστήριο στο Άρθρο 83, ερμηνεύοντας την UNCLOS III, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αναγκαιότητα της ύπαρξης του Γνήσιου Δεσμού έγκειται στην ανάληψη από το κράτος όλων των υποχρεώσεων με την υλοποίηση των οποίων θα εγγυάται την εφαρμογή αποτελεσματικού κανονιστικού και λειτουργικού ελέγχου πάνω στα πλοία, στα οποία έχει χορηγήσει την Εθνικότητά του (Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1999). Αυτό το χαρακτηριστικό προκρίθηκε έναντι της εναλλακτικής ερμηνείας του Γνήσιου Δεσμού ως επιλογής των κατάλληλων κριτηρίων βάσει των οποίων θα μπορούσε να τεκμηριωθεί ή να καμφθεί η απονομή της Εθνικότητας σε ένα πλοίο μέσω της πράξης νηολόγησης.

---

<sup>159</sup> International Tribunal for the Law of the Sea με έδρα το Αμβούργο.

<sup>160</sup> Πρόκειται περί Ανοικτού Νηολογίου.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΩΝ

Ο κλάδος της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει να παρουσιάσει μία ευρεία ποικιλία από δυνατότητες κατά την επιλογή του καταλληλότερου είδους Νηολογίου (Stopford, Maritime Economics, 1988, σ. 159). Υπάρχουν διάφορα είδη Νηολογίου, τα οποία μάλιστα παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ τους, ανάμεσα από τα οποία μπορεί να επιλέξει ένας πλοιοκτήτης. Επιπροσθέτως, η κατηγοριοποίηση των Νηολογίων δύναται να τροποποιείται ανάλογα με τα κριτήρια που θα χρησιμοποιηθούν, καθότι δεν υπάρχει ένα κοινό αποδεκτό πλαίσιο βάσει του οποίου θα πρέπει να πραγματοποιείται η κατανομή των Νηολογίων σε κατηγορίες. Κατά καιρούς τόσο από την πλευρά της επιστημονικής κοινότητας όσο και από την πλευρά των εθνικών αρχών αλλά και των διεθνών και υπερεθνικών οργανισμών έχουν πραγματοποιηθεί διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά την ταξινόμηση και κωδικοποίηση των διαθέσιμων σε παγκόσμια κλίμακα Νηολογίων σε κατηγορίες ανάλογα με συγκεκριμένα πάντα κριτήρια.

Η κατανομή των Νηολογίων σε κατηγορίες θα ήταν υπερβολικά αφαιρετική, εάν υιοθετούσε αποκλειστικά ένα μονάχα κριτήριο αγνοώντας τα υπόλοιπα κριτήρια. Βεβαίως, ευνόητο είναι ότι ανάλογα με τις προτεραιότητες που έχει κάθε φορέας είναι πιθανό να προβάλλει ως σημαντικότερη την κατηγοριοποίηση βάσει ενός συγκεκριμένου κριτηρίου υποβαθμίζοντας τη σπουδαιότητα των υπολοίπων. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση κρατών που θέλουν να προάγουν την απασχόληση του εγχώριου ναυτεργατικού δυναμικού όπου το κρίσιμο κριτήριο βάσει του οποίου διαμορφώνεται το πλαίσιο του Νηολογίου είναι η ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού όσον αφορά την Εθνικότητα των Αξιωματικών και του πληρώματος. Αντιθέτως, σε περιπτώσεις διεθνών συνεργιών όπως τα ΜΟΥ's<sup>161</sup> το βασικό κριτήριο για την κατηγοριοποίηση των Νηολογίων είναι η συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς που διέπουν τις

---

<sup>161</sup> ΜΟΥ: Memorandum of Understanding. Πρόκειται περί συνεννόησης μεταξύ διαφόρων κρατών για τη θέσπιση κοινών κανόνων ελέγχου και την τήρηση κοινής βάσης καταγραφής δεδομένων σχετικά με τα πλοία που προσεγγίζουν τους λιμένες τους. Υπάρχουν διάφορα ΜΟΥ's, τα οποία καλύπτουν διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές του πλανήτη.

οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας.

### **3.1 Είδη Νηολογίων βάσει του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού**

Ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια που χρησιμοποιούνται διεθνώς για την κατηγοριοποίηση των Νηολογίων είναι η ύπαρξη ή μη του Γνήσιου Δεσμού. Όπως έχει ήδη αναφερθεί (Κεφάλαιο 2.3.1) σε σχέση με τον Γνήσιο Δεσμό μπορούμε να εξετάσουμε την Εθνικότητα του πλοίου συναρτήσει διαφόρων παραγόντων μεταξύ των οποίων είναι η Εθνικότητα του πλοιοκτήτη<sup>162</sup>, η Εθνικότητα των διαχειριστών, η Εθνικότητα των εργαζομένων πάνω στο πλοίο, η χώρα ναυπήγησης του πλοίου, η χώρα έδρας της πλοιοκτήτριας εταιρείας καθώς και το κράτος του οποίου το Δίκαιο εφαρμόζεται στο εν λόγω πλοίο. Τα κυριότερα είδη Νηολογίων (Bye & Aalberg, 2018, p. 176) που μπορούμε να διακρίνουμε, εφαρμόζοντας το κριτήριο του Γνήσιου Δεσμού, είναι τα Κλειστά / Εθνικά Νηολόγια, τα Ανοικτά Νηολόγια (Yin, Fan, & Li, 2018, p. 152) καθώς και τα Δεύτερα Νηολόγια (Υπερπόντια και Διεθνή) (Chou, 2018, p. 90).

#### **3.1.1 Κλειστά / Εθνικά Νηολόγια**

Τα Κλειστά/Εθνικά<sup>163</sup> Νηολόγια είναι η παλαιότερη και παραδοσιακότερη μορφή Νηολογίου. Σε αυτή τη μορφή Νηολογίου το κράτος επιτρέπει την νηολόγηση μονάχα στα πλοία ο πλοιοκτήτης των οποίων έχει την ίδια Εθνικότητα (Konstantinus, 2021, p. 4) με το πλοίο και για αυτό το λόγο αποκαλούνται Κλειστά Νηολόγια<sup>164</sup>, ενώ τα υπόλοιπα πλοία αποκλείονται από τη δυνατότητα νηολόγησης (Aladwan, 2020, p. 111). Το γεγονός της ύπαρξης κοινής Εθνικότητας ανάμεσα στο πλοίο και τον πλοιοκτήτη τους προσδίδει και την έννοια του Εθνικού Νηολογίου<sup>165</sup>. Τα περισσότερα Νηολόγια παγκοσμίως ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία<sup>166</sup>.

##### ***3.1.1.1 Βασικά χαρακτηριστικά Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων***

---

<sup>162</sup> Φυσικού ή Νομικού Προσώπου.

<sup>163</sup> Closed/National Registry.

<sup>164</sup> Closed.

<sup>165</sup> National.

<sup>166</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα Κλειστού Νηολογίου είναι το Νηολόγιο των Η.Π.Α. όπου μονάχα Αμερικάνοι πλοιοκτήτες μπορούν να νηολογούν τα πλοία τους.

Υπάρχει μεγάλη ποικιλομορφία αναφορικά με τα βασικά γνωρίσματα των Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων σε παγκόσμια κλίμακα καθώς κάθε ένα από αυτά αποτελεί προέκταση της ναυτιλιακής πολιτικής που έχει υιοθετηθεί από το εμπλεκόμενο κράτος. Παράλληλα, η εμφάνιση νέων προκλήσεων, ιδιαιτέρως η άνοδος των ανταγωνιστικών Ανοικτών Νηολογίων, αποτέλεσε το εύναυσμα για την τροποποίηση της προσέγγισης που επιδείκνυαν πολλά κράτη ως προς την ασκούμενη πολιτική τους. Άλλα από αυτά οδηγήθηκαν στην απαξίωση, ενώ άλλα προκειμένου να αποφύγουν την επερχόμενη συρρίκνωση έλαβαν κατάλληλα μέτρα με διαφορετικά κάθε φορά αποτελέσματα.

#### **3.1.1.1.1 Νομοθετικό Πλαίσιο λειτουργίας**

Στα Εθνικά Νηολόγια η πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρεία λειτουργεί σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο του κράτους του οποίου την Εθνικότητα φέρει και το πλοίο θεωρείται «έδαφος» αυτού του κράτους (Zis, A game theoretic approach on improving sulphur compliance, 2021, p. 128). Παρατηρούμε λοιπόν ότι συνιστά μία εταιρεία όπως και οι υπόλοιπες εγχώριες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας πλην της ναυτιλίας. Ωστόσο, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα που χαρακτηρίζει το είδος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων<sup>167</sup> και προκειμένου να μπορέσουν αυτές να σταθούν με αξιώσεις στο στίβο του παγκόσμιου ανταγωνισμού, συχνά το κράτος παρεμβαίνει με ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις που σαν σκοπό έχουν την προσαρμογή των ναυτιλιακών εταιρειών σε ανταγωνιστικότερα πρότυπα λειτουργίας.

#### **3.1.1.1.2 Φορολογική Πολιτική**

Σε στενή σχέση με το πλαίσιο Ρυθμιστικών Κανόνων και Νόμων που εφαρμόζονται στα νηολογημένα πλοία βρίσκεται η φορολογική πολιτική. Ως βασικό εργαλείο άσκησης πολιτικής από τις Εθνικές Αρχές, η φορολογική πολιτική που ακολουθείται από τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια σε γενικές γραμμές ακολουθεί την προσέγγιση που υιοθετείται και στις υπόλοιπες εγχώριες επιχειρήσεις. Διάφορες μορφές φορολόγησης όπως η φορολογία επί των κερδών ή επί του κύκλου εργασιών είναι συνήθης πρακτική. Ωστόσο, ένεκα του παγκοσμιοποιημένου χαρακτήρα μεγάλου μέρους των

---

<sup>167</sup> Ιδιαίτερα των ποντοπόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

δραστηριοτήτων της ναυτιλίας<sup>168</sup> και της διευρυνόμενης εκροής πλοίων από τα παραδοσιακά Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια με κατεύθυνση προς τα δελεαστικότερα Ανοικτά Νηολόγια, σημαντικός αριθμός κρατών υιοθέτησε ευέλικτες μορφές φορολογικής πολιτικής. Αυτές οι ειδικές ρυθμίσεις συνήθως αφορούν θέματα που άπτονται της φορολογικής μεταχείρισης, των εργασιακών σχέσεων καθώς και της παροχής διαφόρων μορφών κινήτρων με οικονομικό αντίκρισμα.

Χαρακτηριστική περίπτωση ειδικής μορφής φορολογικής μεταχείρισης που αφορά τη ναυτιλία είναι η φορολόγηση επί της χωρητικότητας του πλοίου<sup>169</sup> αντί της φορολόγησης βάσει των οικονομικών αποτελεσμάτων<sup>170</sup> της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Αντιγράφοντας το παράδειγμα που εισήγαγαν τα Ανοικτά Νηολόγια, το οποίο έτυχε ευρείας αποδοχής από την επιχειρηματική κοινότητα, ορισμένα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια έδωσαν τη δυνατότητα και στους εγχώριους πλοιοκτήτες, που επέλεγαν να παραμείνουν τα πλοία τους υπό τη Σημαία του κράτους τους, να φορολογούνται με ένα σταθερό ποσό ετησίως, το οποίο εξαρτάται στις περισσότερες περιπτώσεις από την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου, ανεξαρτήτως της ύπαρξης κερδοφορίας. Η πρώτη παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα που μετέφερε το συγκεκριμένο μοντέλο φορολόγησης στο Κλειστό/Εθνικό της Νηολόγιο ήταν η Ελλάδα (Τζωάννος, 1977, σ. 84). Έκτοτε τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης ειδικής φορολογικής μεταχείρισης κατέδειξαν το σκόπιμο της εφαρμογής της και ανάλογα μέτρα λήφθηκαν και από μία σειρά άλλων Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων<sup>171</sup> τα οποία επίσης υιοθέτησαν τη φορολόγηση βάσει του Tonnage Tax scheme.

Άλλες μορφές φορολογικών κινήτρων προς τη ναυτιλία αφορούν την ευνοϊκότερη μεταχείριση ως προς το χειρισμό των αποσβέσεων. Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά κυρίως τα κράτη που ακολουθούν τη φορολόγηση επί των κερδών. Σύμφωνα με αυτές τις ρυθμίσεις η ναυτιλιακή εταιρεία έχει τη δυνατότητα να μειώσει τη φορολογική της επιβάρυνση πραγματοποιώντας αυξημένες αποσβέσεις<sup>172</sup> επί των πάγιων στοιχείων<sup>173</sup> στοχευμένα κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας του πλοίου (Τζωάννος, 1977,

---

<sup>168</sup> Το πλέον παγκοσμιοποιημένο τμήμα της ναυτιλίας αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία.

<sup>169</sup> Tonnage Tax scheme.

<sup>170</sup> Κύκλος Εργασιών ή κερδοφορία.

<sup>171</sup> Ήδη από το 2009 οι 15 σημαντικότερες Σημαίες εφαρμόζαν τη φορολόγηση βάσει του Tonnage Tax (Talley, 2011).

<sup>172</sup> Ως γνωστόν οι αποσβέσεις συνιστούν έξοδο που μειώνει τα κέρδη.

<sup>173</sup> Εδώ ως πάγια στοιχεία νοούνται τα πλοία.



σ. 85). Με αυτόν τον τρόπο επηρεάζονται με λογιστικό τρόπο τα οικονομικά αποτελέσματα<sup>174</sup> και μειώνεται κατ'επέκταση το ποσό που πρέπει να αποδώσει σε φόρους η ναυτιλιακή εταιρεία.

Σε στενή σχέση με την παροχή του κινήτρου των αυξημένων αποσβέσεων βρίσκεται και το μέτρο της δυνατότητας των ναυτιλιακών εταιρειών να μεταφέρουν τις εκπτώσεις που δικαιούνται<sup>175</sup> στα έτη που επιθυμούν αυτές (Τζωάννος, 1977, σ. 86). Κατ'αυτόν τον τρόπο έχουν την επιλογή να κατανέμουν τις φοροαπαλλαγές στα έτη εκείνα που αυτές κρίνουν ότι θα έχουν τη μέγιστη φορολογική ωφέλεια απομειώνοντας αντίστοιχα τη φορολογική επιβάρυνση που τους αναλογεί. Εδώ ο κανόνας είναι ότι επιλέγεται να μεταφερθούν οι εκπτώσεις σε εκείνα τα έτη που εμφανίζονται κέρδη ούτως ώστε να μειώνεται η αναλογούσα φορολογία επί των κερδών. Όπως γίνεται αντιληπτό με το συγκεκριμένο μέτρο η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να καταστρώνει σε βαθύτερο χρονικό ορίζοντα τη φορολογική πολιτική της.

Ένα άλλο κίνητρο που παρέχεται στον ναυτιλιακό κλάδο από ορισμένα κράτη είναι η παροχή επιδότησης για την απόκτηση πλοίου<sup>176</sup>. Αυτό αφορά κυρίως την αγορά νεότευκτων πλοίων και μπορεί να συνδυαστεί και με τη ναυπήγησή τους σε εγχώρια ναυπηγεία με προφανή οφέλη για την εθνική ναυπηγική βιομηχανία. Σε όσα κράτη προσφέρουν το συγκεκριμένο φορολογικό κίνητρο μπορεί να συνδυαστεί με το προαναφερθέν μέτρο των αυξημένων αποσβέσεων καθώς η ναυτιλιακή εταιρεία έχει τη δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ της υιοθέτησης του φορολογικού εργαλείου των αυξημένων αποσβέσεων και της παροχής επιδότησης (Τζωάννος, 1977, σ. 85). Σε περίπτωση που επιλεγεί η παροχή επιδότησης η ναυτιλιακή εταιρεία που έχει επωφεληθεί αναλαμβάνει την υποχρέωση να κρατήσει υπό την ιδιοκτησία της το εν λόγω πλοίο για μία σειρά ετών<sup>177</sup>.

### **3.1.1.1.3 Η τήρηση του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού**

Όσον αφορά τα Νηολόγια που τηρούν το κριτήριο του Γνήσιου Δεσμού υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις σχετικά με τις προϋποθέσεις που θέτουν σε σχέση με το ποσοστό της πλοιοκτήτριας εταιρείας που πρέπει να κατέχεται από πολίτες της

---

<sup>174</sup> Κέρδη ή ζημιές.

<sup>175</sup> Π.χ. λόγω αποσβέσεων.

<sup>176</sup> Investment grant.

<sup>177</sup> Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η περίπτωση της Ιρλανδίας.

συγκεκριμένης χώρας. Υπάρχουν κράτη όπου το ποσοστό των πλοιοκτητών που φέρουν την Εθνικότητα κράτους νηολόγησης πρέπει να είναι 51%, όπως είναι το Βέλγιο, η Γαλλία, η Ελλάδα, ενώ σε άλλα κράτη αυτό το ποσοστό είναι αυξημένο και ανέρχεται σε 60% στην περίπτωση της Ισπανίας και 66% στην περίπτωση της Ολλανδίας (Farantouris, 2003, σ. 135).

Αναφορικά με το γεωγραφικό προσδιορισμό της έδρας της πλοιοκτήτριας εταιρείας ο κανόνας είναι ότι πρέπει να έχει συσταθεί και να εδρεύει στο κράτος που έχει χορηγήσει την Εθνικότητά του. Αυτό παρατηρείται σε κράτη όπως η Γαλλία, Γερμανία, Βέλγιο, Δανία και Ολλανδία. Υπάρχει, ωστόσο και η δυνατότητα η εταιρεία να μην εδρεύει εντός του κράτους του Νηολογίου όπως παρατηρείται στην περίπτωση της Ελλάδας, Ισπανίας και Ιταλίας. Μάλιστα, όπως ισχύει στην περίπτωση της Ισπανίας και της Ιταλίας, η πλοιοκτήτρια εταιρεία δύναται να είναι θυγατρική ξένης εταιρείας<sup>178</sup> και να έχει συσταθεί για το σκοπό της εκμετάλλευσης του πλοίου.

Διαφοροποίηση παρατηρείται και στους όρους που αφορούν την Εθνικότητα των διαχειριστών. Σε ορισμένα κράτη, όπως η Γερμανία και η Ιταλία, είναι αρκετό το 51% των διαχειριστών να φέρουν την Εθνικότητα που έχουν και το πλοίο. Επιπροσθέτως, υπάρχουν κράτη όπως η Δανία όπου το 66% των διαχειριστών πρέπει να έχει την Εθνικότητα του πλοίου. Παράλληλα, σε άλλα κράτη όπως η Γαλλία απαιτείται το σύνολο των ατόμων που ασκούν τη διαχείριση να είναι φορείς Γαλλικής Εθνικότητας. Αξιοσημείωτη είναι η περίπτωση της Ολλανδίας η οποία θεωρεί ότι τεκμηριώνεται η ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού με το 51% των διαχειριστών εναλλακτικώς του 66% των μετοχών όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Δηλαδή, σύμφωνα με το Ολλανδικό Νηολόγιο αρκεί να ικανοποιείται η μία εκ των δύο προϋποθέσεων, προκειμένου να αποδεικνύεται η ύπαρξη Γνήσιου Δεσμού.

Ακόμα μία κατηγορία κρατών που μπορούν να συνυπολογιστούν στην ομάδα των Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων είναι τα κράτη που ενώ δεν έχουν υιοθετήσει μέτρα για αυστηρή εφαρμογή του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού, εν τούτοις τα νηολογημένα πλοία ανήκουν σε εγχώριους πλοιοκτήτες (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2008, σ. 47). Ο λόγος για τον οποίο δεν προτιμώνται τα συγκεκριμένα Νηολόγια από πλοιοκτήτες με ξένη Εθνικότητα, ενώ τυπικά αυτό δεν

---

<sup>178</sup> Στην περίπτωση της Ισπανίας η μητρική εταιρεία δεν πρέπει να κατέχει περισσότερο από το 40% των μετοχών της θυγατρικής ισπανικής εταιρείας.

αποκλείεται, είναι η μη ελκυστικότητά τους, λόγω κυρίως φορολογικών μέτρων καθώς και μέτρων που ρυθμίζουν κατά τρόπο μη φιλικό προς τον πλοιοκτήτη τα εργασιακά θέματα.

### *3.1.1.2 Το Νηολόγιο του Ηνωμένου Βασιλείου*

Μία ενδιαφέρουσα περίπτωση Νηολογίου είναι αυτό του Ηνωμένου Βασιλείου. Ενώ θεωρείται μία από τις παραδοσιακότερες Σημαίες, έχοντας αφήσει το στίγμα του στην παγκόσμια ναυτιλία, εν τούτοις θα μπορούσε να μην συμπεριληφθεί στα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια. Ένα πλοίο προκειμένου να μπορεί να υψώσει τη Βρετανική Σημαία πρέπει προηγουμένως να θεωρείται Βρετανικό πλοίο. Σύμφωνα με τον Merchant Shipping Act του 1894 όλα τα Βρετανικά πλοία πρέπει να έχουν νηολογηθεί σε έδαφος υπό την κυριαρχία του Βρετανικού Στέμματος<sup>179</sup>. Πιο συγκεκριμένα ένα πλοίο πρέπει να ανήκει σε Βρετανό πολίτη ή εναλλακτικά σε εταιρεία που έχει συσταθεί σε κάποιο έδαφος του Βρετανικού Στέμματος. Συνδυαστικά όμως με τον UK Companies Act, ο οποίος προβλέπει ότι άτομα οποιασδήποτε Εθνικότητας μπορούν να συστήσουν εταιρεία στο Ηνωμένο Βασίλειο, προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο πραγματικός πλοιοκτήτης ενός πλοίου το οποίο φέρει την Βρετανική Σημαία μπορεί να μην είναι Βρετανός πολίτης (Storford, Maritime Economics, 1988, σ. 159).

Ως εκ τούτου, υπάρχουν ισχυροί ενδοιασμοί όσον αφορά το χαρακτηρισμό του Βρετανικού Νηολογίου ως Κλειστό / Εθνικό Νηολόγιο και ενδεχομένως να είναι περισσότερο δόκιμη η ένταξη του στα Ανοικτά Νηολόγια, τα οποία όπως αναλύεται παρακάτω επίσης επιτρέπουν την απρόσκοπτη και απεριόριστη συμμετοχή ξένων πολιτών στις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Ακόμα ένα στοιχείο το οποίο θέτει υπό αμφισβήτηση το κατά πόσο το Βρετανικό Νηολόγιο έχει εθνικό χαρακτήρα, είναι το γεγονός ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία μπορεί να έχει την έδρα της σε κάποιο Υπερπόντιο Έδαφος ή Κτήση και σε κάθε περίπτωση εκτός της επικράτειας του Ηνωμένου Βασιλείου (Farantouris, 2003, σ. 135).

### *3.1.1.3 Συμμετοχή των Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων στην παγκόσμια ναυτιλία*

---

<sup>179</sup> Σύμφωνα με τον Merchant Shipping Act του 1988 η γεωγραφική κατανομή περιορίστηκε στα Υπερπόντια Εδάφη και τις Κτήσεις

Σήμερα στην παγκόσμια κατάταξη τα κυριότερα Νηολόγια τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια έχουν απωλέσει την παλαιότερη κυρίαρχη θέση που κατείχαν επί σειρά δεκαετιών. Από τις πρώτες 10 θέσεις αντιπροσωπεύονται μονάχα από την Κίνα (στην 8<sup>η</sup> θέση) με ποσοστό 4,21% επί του παγκόσμιου στόλου, ενώ την 9<sup>η</sup> θέση καταλαμβάνει η Ελλάδα με ποσοστό 4,01% (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2017, σ. 32). Η βαρύτητα που έχουν στην παγκόσμια ναυτιλία τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει πλέον σταθεροποιηθεί, καθώς την τελευταία δεκαετία (2008-2017) αθροιστικά το ποσοστό συμμετοχής στην παγκόσμια χωρητικότητα των Νηολογίων αυτού του είδους κυμαίνεται μεταξύ 8%-9%.

### 3.1.2 Ανοικτά Νηολόγια

Σε αντιδιαστολή με την παραδοσιακή μορφή των Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων, αναπτύχθηκε η μορφή των Ανοικτών Νηολογίων. Η συγκεκριμένη μορφή Νηολογίων υπήρχε και τους προηγούμενους αιώνες στην παγκόσμια ναυτιλία, χωρίς ωστόσο να διαδραματίζει κάποιο ιδιαίτερο ρόλο καθώς η συμμετοχή της θεωρείτο ότι είχε οριακή μόνον αξία και εξυπηρετούσε ευκαιριακά συμφέροντα με παροδικό χαρακτήρα<sup>180</sup>. Η ουσιαστική ανάπτυξη του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου επήλθε μετά από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο με την αλματώδη ανάπτυξη του εμπορίου που ακολούθησε.

Η κυρίαρχη θέση των Η.Π.Α. στις παγκόσμιες σχέσεις κατά τη μεταπολεμική περίοδο από κοινού με την ανάγκη αξιοποίησης του πλεονάσματος των εμπορικών πλοίων που ναυπηγήθηκαν για τις πολεμικές μεταφορές του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου οδήγησε ένα μεγάλο αριθμό εμπορικών πλοίων στα χέρια Αμερικανών πλοιοκτητών που αναζητούσαν τρόπο επιχειρηματικής αξιοποίησής τους<sup>181</sup>. Ωστόσο, η υιοθέτηση της Αμερικανικής Σημαίας θα καθιστούσε αυτά τα πλοία μη ανταγωνιστικά σε σχέση με την υπόλοιπη παγκόσμια ναυτιλία. Η λύση που δόθηκε ήταν η δημιουργία ελκυστικών

---

<sup>180</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η υιοθέτηση από Αμερικανούς πλοιοκτήτες της Πορτογαλικής Σημαίας κατά τη διάρκεια του πολέμου του 1812 μεταξύ Η.Π.Α. και Βρετανικής Αυτοκρατορίας, προκειμένου να αποφύγουν τα πολεμικά μέτρα εις βάρος τους από τα βρετανικά πολεμικά πλοία.

<sup>181</sup> Πρόκειται για τα πλοία τύπου Liberty, τα οποία έτυχαν μαζικής παραγωγής και διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στις πολεμικές μεταφορές κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Υπολογίζεται ότι περισσότερα από 2.700 πλοία αυτού του τύπου ναυπηγήθηκαν αυτήν την περίοδο. Μεταπολεμικά, στο πλαίσιο της αναζήτησης δυνατοτήτων αξιοποίησής τους, η Αμερικανική Κυβέρνηση προέβη στην πώλησή τους με προνομιακούς όρους σε εγχώριους αλλά και ξένους πλοιοκτήτες.

Νηολογίων σε κράτη<sup>182</sup> υπό την επιρροή των Η.Π.Α.<sup>183</sup>, στα οποία εν συνεχεία νηολογήθηκαν πλοία αμερικανικών συμφερόντων (Stopford, Maritime Economics, Third Edition, 2009, p. 671).

Παράλληλα, με αυτόν τον τρόπο οι Η.Π.Α. διαχρονικά κατόρθωναν να διατηρούν σε καθεστώς στρατηγικής εφεδρείας ένα μεγάλο αριθμό πλοίων, τα οποία, σε περίπτωση που το επέβαλαν οι συνθήκες, θα μπορούσαν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των Η.Π.Α. για μεταφορά πρώτων υλών και εμπορευμάτων (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 127). Η εναλλακτική λύση θα ήταν να επιδοτούνται πλοία υπό αμερικάνικη Σημαία, αλλά αυτή η επιλογή εμφανίζει σημαντικά υψηλότερο κόστος<sup>184</sup>. Εύλογα ο θεσμός των Ανοικτών Νηολογίων είχε τη σταθερή συμπαράσταση των Η.Π.Α. στα διεθνή fora και σε συνδυασμό με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζουν τα Ανοικτά Νηολόγια τα οδήγησαν στη σταδιακή καθιέρωση στους κόλπους της ναυτιλιακής κοινότητας. Μάλιστα η επιτυχία των συγκεκριμένων Νηολογίων ήταν τόσο μεγάλη που δεν άργησαν να προσελκύουν και πλοία τα οποία ανήκαν σε πλοιοκτήτες και άλλων κρατών.

### 3.1.2.1 «Νέα» Ανοικτά Νηολόγια

Μία ιδιαίτερη και σαφώς διακριτή υποκατηγορία εντός των Ανοικτών Νηολογίων είναι τα λεγόμενα «Νέα» Ανοικτά Νηολόγια<sup>185</sup>. Αυτή η κατηγορία Ανοικτών Νηολογίων, μεταξύ άλλων περιλαμβάνει πλοία τα οποία βρίσκονται στο τέλος της επιχειρησιακής τους αξιοποίησης και η ναυτιλιακή εταιρεία αναζητά ένα Νηολόγιο, το οποίο δεν θέτει αυστηρούς περιορισμούς στην τήρηση των κανονισμών (Ignacio Alcaidea, Piniella, & Rodriguez-Díaz, 2016, p. 286). Πρόκειται περί πλοίων τα οποία συχνά

---

<sup>182</sup> Τέτοια κράτη ήταν ο Παναμάς, Λιβερία και Ονδούρα.

<sup>183</sup> Σύμφωνα με τον Merchant Marine Act του 1936 το Υπουργείο Εμπορίου των Η.Π.Α. έχει την ευχέρεια να προσφέρει οικονομική ενίσχυση σε πλοία αμερικανικών συμφερόντων που είναι νηολογημένα σε ξένα κράτη με πλέον πρόσφατο παράδειγμα την περίπτωση του Ανοικτού Νηολογίου των Marshall Islands, το οποίο επωφελήθηκε από τις μεταπτώσεις των σχέσεων του Παναμά και της Λιβερίας με τις Η.Π.Α. (Carlisle, 2009, p. 334). Αυτή η ενίσχυση αφορά την κάλυψη της ασφάλισης έναντι των κινδύνων σε καιρό πολέμου (war risk insurance), σε περίπτωση που το κόστος αυτό αυξηθεί σημαντικά με αποτέλεσμα να θεωρείται δυσβάσταχτο για τον πλοιοκτήτη. Επίσης, δύνανται να υπάρχουν και ειδικές συμφωνίες που αφορούν τη ναύλωση αυτών των πλοίων τα οποία συνήθως φέρουν τη Σημαία των Παναμά, Λιβερία, Ονδούρα και πιο πρόσφατα των Marshall Islands (Kilgour, 1976-1977, p. 337). Αυτή η νομοθετική παρέμβαση βρήκε πρακτική εφαρμογή με την Αρχή του Αποτελεσματικού Ελέγχου των Ηνωμένων Πολιτειών (Principle of Effective United States Control – EUSC), η οποία κάλυψε με επιτυχία τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές των Η.Π.Α. τόσο κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, παρακάμπτοντας κατ' ουσία τον Neutrality Act, όσο και κατά την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου (Thuong, 1987, p. 27).

<sup>184</sup> Μόνον για το έτος 1974 οι συνολικές επιδοτήσεις της Αμερικανικής Κυβέρνησης προς τα πλοία υπό Αμερικανική Σημαία ανέρχονταν σε 221εκ. USD. Σε περίπτωση που τα πλοία υπό αμερικανική πλοιοκτησία σε Σημαίες Ευκαιρίας ύψωναν την αμερικανική Σημαία θα απαιτείτο αύξηση των κρατικών επιδοτήσεων κατά το ποσό των 240εκ. USD, προκειμένου να καλύπτονται τα λειτουργικά έξοδα αυτών των πλοίων.

<sup>185</sup> Ως τέτοια Νηολόγια μπορούν να νοηθούν τα: Comoros, Sierra Leone, Mongolia, Belize και Vanuatu.

μετα-νηολογούνται από το πρότερο Νηολογίο τους στο «Νέο» Ανοικτό Νηολογίο , προκειμένου να πραγματοποιήσουν το τελευταίο τους ταξίδι προς τον προορισμό τους, οποίος κατά κανόνα (Solakivi, Kiiski, Kuusinen, & Ojala, 2021, p. 126235) είναι κάποια εγκατάσταση διάλυσης πλοίων στην Ινδική Υπο-Ήπειρο<sup>186</sup> ή την Άπω Ανατολή<sup>187</sup>.

Το ζήτημα της τυχόν επιθεώρησης από το Port State Control κάποιου MoU δεν συνιστά πιθανό κίνδυνο, διότι το πλοίο που επιλέγει να νηολογηθεί σε κάποιο «Νέο» Ανοικτό Νηολογίο δεν πρόκειται να δραστηριοποιηθεί εμπορικά προσεγγίζοντας διάφορους λιμένες (Ignacio Alcaidea, Piniella, & Rodriguez-Díaz, 2016, p. 287). Αντιθέτως, ο σκοπός της επιλογής ενός «Νέου» Ανοικτού Νηολογίου είναι η διευκόλυνση της πραγματοποίησης ενός ταξιδιού προς τον τελικό του προορισμό προς το διαλυτήριο πλοίων. Ως εκ τούτου, δεν ενυπάρχει η ανάγκη της επιλογής κάποιου Νηολογίου το οποίο να είναι στην White List των MoU's.

### *3.1.2.2 Η συμμετοχή των Ανοικτών Νηολογίων στην παγκόσμια ναυτιλία*

Η σταδιακή καθιέρωση του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων στην παγκόσμια ναυτιλία επιβεβαιώθηκε με την κατάληψη για πρώτη φορά της κορυφής στην κατάταξη με τα σημαντικότερα Νηολόγια από το Ανοικτό Νηολογίο της Λιβερίας κατά το 1965. Ήταν ένα έτος καμπίης, καθότι για πρώτη φορά ένα Ανοικτό Νηολογίο, μετά από μία εξελικτική διαδικασία σταθερής ανόδου που εκτείνεται σε βάθος δεκαετιών, κατάφερε και κατέλαβε τη θέση του μεγαλύτερου Νηολογίου. Τη συγκεκριμένη χρονιά η Λιβερία, έχοντας νηολογήσει το 13,52% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ξεπέρασε το Ηνωμένο Βασίλειο (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1970, p. 11).

Η διεύρυνση της χρήσης των Ανοικτών Νηολογίων ως βασικού εργαλείου από τη ναυτιλιακή κοινότητα δημιούργησε γόνιμο πεδίο για την είσοδο και άλλων κρατών στον κλάδο. Το πετυχημένο παράδειγμα των Παναμά, Λιβερία και Ονδούρα ακολουθήθηκε από την Κύπρο, Μάλτα, Βερμούδα, Μπαχάμες κυρίως καθώς και μία σειρά από κράτη<sup>188</sup>τα οποία προέβησαν στην ίδρυση Ανοικτών Νηολογίων με μικρότερη ωστόσο επιτυχία. Το αποτέλεσμα ήταν έως το 2008 η χωρητικότητα των πλοίων που είναι νηολογημένα στα κυριότερα Ανοικτά Νηολόγια να ξεπερνά το ήμισυ της παγκόσμιας χωρητικότητας ανερχόμενη σε 54,35% (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2008, σ. 47) και έκτοτε παραμένει η δημοφιλέστερη επιλογή για τα πλοία ανεξαρτήτως της Εθνικότητας του πλοιοκτήτη.

---

<sup>186</sup> Ινδία, Μπανγκλαντές και Πακιστάν.

<sup>187</sup> Κίνα.

<sup>188</sup> Saint Vincent and the Granadines, Cayman Islands, Antigua and Barbuda, Vanuatu κτλ.

### 3.1.2.3 Βασικά χαρακτηριστικά των Ανοικτών Νηολογίων

Όπως γίνεται ευκρινώς αντιληπτό το σημαντικότερο στοιχείο, το οποίο διαφοροποιεί τα Ανοικτά Νηολόγια από τα προϋπάρχοντα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια, είναι η απουσία της αυστηρής εφαρμογής του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού. Μάλιστα αυτό είναι και από τα βασικά χαρακτηριστικά που προβάλλεται από τα ίδια τα Ανοικτά Νηολόγια ως ένα από τα κυριότερα πλεονεκτήματά τους (Government of Malta, 2018). Υπάρχει ευρεία ερμηνεία όσον αφορά το βαθμό συμμόρφωσης προς τους διεθνείς κανονισμούς που διέπουν τη ναυσιπλοΐα και για αυτό το λόγο έχουν συχνά αποτελέσει το αντικείμενο άσκησης δριμείας κριτικής.

Ένας βασικός κανόνας ο οποίος ακολουθείται από το σύνολο των Ανοικτών Νηολογίων είναι η παροχή της δυνατότητας προς πλοιοκτήτες όλων των κρατών (Zhang & Drumm, 2020, p. 103875) του δικαιώματος να υψώσουν τη Σημαία του κράτους τους (Stopford, Maritime Economics, 1988, σ. 159). Στην πράξη αυτό συνεπάγεται καταστρατήγηση του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού. Το όχημα για την παράκαμψη των περιορισμών αναφορικά με την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη μπορεί συχνά να είναι η σύσταση μίας ναυτιλιακής εταιρείας όπου να μην ασκείται έλεγχος στο ιδιοκτησιακό της καθεστώσ ή ο έλεγχος αυτός να μη διεισδύει στα πραγματικά άτομα τα οποία εμπλέκονται με την πλοιοκτησία.

#### 3.1.2.3.1 Φορολογική Πολιτική

Ακόμα ένα χαρακτηριστικό το οποίο συνιστά κοινό τόπο των Ανοικτών Νηολογίων είναι η φορολογική πολιτική που ακολουθούν. Τα Ανοικτά Νηολόγια ακολουθούν τη λογική της αρχικής εφάπαξ καταβολής ενός ποσού<sup>189</sup> κατά τη νηολόγηση ενός πλοίου στο Νηολόγιο (Stopford, Maritime Economics, Second Edition, 1997, σ. 435). Εκτός από το αρχικό εφάπαξ έξοδο εγγραφής υπάρχουν και διάφορα έξοδα τα οποία αφορούν την κατ'αποκοπή παροχή υπηρεσιών όπως είναι η έκδοση πιστοποιητικών, εγγραφή ναυτικής υποθήκης, προσωρινή νηολόγηση καθώς και κάθε άλλη εργασία η οποία προσφέρεται κατά παραγγελία.

---

<sup>189</sup> Registration fee.

Εν συνεχεία η βασική φορολογική υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι η καταβολή ενός σταθερού ετήσιου ποσού, δηλαδή μίας ετήσιας φορολογικής εισφοράς<sup>190</sup>, η οποία προσδιορίζεται από τη χωρητικότητα του πλοίου. Αναφορικά με την ετήσια φορολογική εισφορά η οποία υπολογίζεται βάσει της χωρητικότητας, συνήθως λαμβάνεται υπ' όψη η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου<sup>191</sup>. Παρατηρούμε λοιπόν ότι τα Ανοικτά Νηολόγια αποφεύγουν τη φορολόγηση συναρτήσει των οικονομικών αποτελεσμάτων που παρουσιάζει μία πλοιοκτήτρια εταιρεία και αντ' αυτής προκρίνουν την αντικειμενικότερη προσέγγιση μίας σταθερής φορολόγησης η οποία εξαρτάται αποκλειστικά από τη χωρητικότητα του πλοίου. Ορισμένα Νηολόγια έχουν και την παραλλαγή της ενσωμάτωσης ενός συντελεστή βαρύτητας επί της ετήσιας φορολογικής εισφοράς ο οποίος εξαρτάται από την κατηγορία<sup>192</sup> ή την ηλικία του πλοίου.

Ένα πρόσθετο κίνητρο που συχνά προσφέρεται από τα Ανοικτά Νηολόγια, προκειμένου να επιβιώσουν και να διευρύνουν το μερίδιό τους στην παγκόσμια κατανομή χωρητικότητας είναι η απαλλαγή από τη φορολόγηση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το νεο-εισερχόμενο πλοίο είναι νεότευκτο, είναι δυνατό να απαλλάσσεται η ναυτιλιακή εταιρεία από την υποχρέωση καταβολής της ετήσιας φορολογικής εισφοράς για μία σειρά ετών.

Η προνομιακή φορολογική μεταχείριση δεν περιορίζεται αποκλειστικά στη ναυτιλιακή εταιρεία καθώς επεκτείνεται και στο ναυτεργατικό δυναμικό που απασχολείται στα νηολογημένα πλοία. Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι μισθολογικές απολαβές των Αξιωματικών και του πληρώματος δεν υπόκεινται σε κρατήσεις για φορολογικούς ή άλλους σκοπούς (Κυπριακή Δημοκρατία, 2018). Όπως είναι αντιληπτό αυτό συνιστά ισχυρό κίνητρο για την επιλογή ενός συγκεκριμένου νηολογίου έναντι κάποιου άλλου το οποίο ενδεχομένως δεν προσφέρει αυτήν την παροχή στις ναυτιλιακές εταιρείες και κατ' επέκταση και στο απασχολούμενο από αυτές ανθρώπινο προσωπικό στα πλοία.

Τα φορολογικά έσοδα ήταν από τα σημαντικότερα κίνητρα για τα ενδιαφερόμενα κράτη, προκειμένου να προβούν στη σύσταση των Ανοικτών Νηολογίων (Chou & Ding, 2016, p. 62). Παρά το γεγονός ότι παρέχουν αξιοσημείωτες φορο-ελαφρύνσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες σε αντίθετη περίπτωση θα ήταν αντιμέτωπες με

---

<sup>190</sup> Annual Tonnage tax.

<sup>191</sup> Net Registered Tonnage.

<sup>192</sup> Π.χ. πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού ή υγρού φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων κτλ.



ιδιαίτερα αυξημένες φορολογικές επιβαρύνσεις, θα πρέπει να σημειωθεί ότι αποτελούν πολύτιμη πηγή εσόδων για τα κράτη αυτά. Άλλωστε, κατά κανόνα, αφορούν μικρά σε μέγεθος κράτη με περιορισμένους οικονομικούς πόρους, όπου η προσέλκυση αυτής της πρόσθετης πηγής δημοσιονομικών πόρων μόνο θετικά μπορεί να επηρεάσει τα δημόσια οικονομικά τους.

#### **3.1.2.3.2 Διαδικασίες Νηολόγησης**

Ακόμα ένα κύριο γνώρισμα των Ανοικτών Νηολογίων είναι η απλοποίηση των διαδικασιών νηολόγησης (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 188). Λόγω του έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών που έχουν συστήσει Ανοικτά Νηολόγια, ήταν έκδηλη η προσπάθεια για δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος νηολόγησης των πλοίων με όσο το δυνατόν εκτενέστερη απλοποίηση των διαδικασιών νηολόγησης. Άλλωστε η δεξαμενή άντλησης πελατείας αφορά την παγκόσμια ναυτιλία όπου οι ξένοι πλοιοκτήτες έχουν σημαντικά περιθώρια ευελιξίας κατά τη διαδικασία επιλογής του Ανοικτού Νηολογίου που εξυπηρετεί κατά το βέλτιστο τρόπο τα συμφέροντά τους. Για αυτό το λόγο παρέχεται η ευκολία της νηολόγησης των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο από τα περισσότερα Ανοικτά Νηολόγια είτε μέσω Προξενικών γραφείων είτε μέσω εξουσιοδοτημένων προς αυτό το σκοπό πρακτόρων. Ωστόσο, η πλέον σύγχρονη τάση είναι η παροχή δυνατότητας ηλεκτρονικής σύστασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας και κατ'επέκταση της νηολόγησης του πλοίου η οποία είναι γνωστή και ως e-Νηολόγιο που προσφέρεται πλέον από ολοένα και περισσότερα Ανοικτά Νηολόγια (International Registries, Inc., 2018). Με αυτόν τον τρόπο συντελείται η καταπολέμηση της υπέρμετρης γραφειοκρατίας και η επιτάχυνση των διαδικασιών με παράλληλη μείωση του κόστους των συναλλαγών.

#### **3.1.2.3.3 Στελέχωση πλοίων**

Ακόμα ένα συγκριτικό πλεονέκτημα των Ανοικτών Νηολογίων που λαμβάνεται σοβαρά υπ'όψη από τη ναυτιλιακή κοινότητα είναι η μεγάλη ελευθερία κινήσεων που παρέχεται κατά την επιλογή της Εθνικότητας του εργατικού δυναμικού που απασχολείται πάνω στα πλοία. Τα Ανοικτά Νηολόγια προβάλλουν έντονα το επιχείρημα ότι η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να απασχολεί ναυτεργατικό δυναμικό όποιας Εθνικότητας επιθυμεί, χωρίς να θέτει κανένα περιορισμό ή κάποια ελάχιστη προϋπόθεση. Σε αντιδιαστολή με

τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια, όπου το κράτος απαιτεί από τον πλοιοκτήτη να απασχολεί επί του πλοίου συγκεκριμένο αριθμό εργαζομένων τα οποία να φέρουν την Εθνικότητα του συγκεκριμένου κράτους, τα Ανοικτά Νηολόγια δε θέτουν τέτοιους περιορισμούς (Alexoroulos & Sambracos, 2018, p. 235). Όπως γίνεται αντιληπτό αυτή η ελευθερία που απολαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες κατά την επιλογή του εργατικού δυναμικού είναι δυνατό να αποφέρει σημαντική εξοικονόμηση στο κόστος εργασίας, εφόσον επιλεγούν τα ανάλογα κράτη προέλευσης<sup>193</sup> του προσωπικού που προορίζεται για τη στελέχωση των πλοίων. Συχνά μάλιστα οι ναυτιλιακές εταιρείες συστήνουν γραφεία ευρέσεως εργασίας<sup>194</sup> και κατάρτιση του προς ναυτολόγηση εργατικού δυναμικού στις χώρες προέλευσης των εργαζομένων.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό που εμφανίζεται σε όσα Ανοικτά Νηολόγια επιθυμούν να προσφέρουν υπηρεσίες Νηολογίου υψηλής ποιότητας<sup>195</sup> είναι η κατάρτιση του ναυτεργατικού δυναμικού που απασχολείται σε αυτά (Harwood, 2006, σ. 4). Στα συγκεκριμένα Ανοικτά Νηολόγια υψηλού επιπέδου ιδιαίτερα στους Αξιωματικούς του πλοίου επιδιώκεται να υπάρχει η απαραίτητη τεχνική κατάρτιση και να ικανοποιούνται όλες οι διεθνείς Συνθήκες και κανονισμοί που αφορούν τις επαγγελματικές τους δεξιότητες. Κατ' αυτόν τον τρόπο η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει μεν τη δυνατότητα να στελεχώνει τα πλοία της με ανθρώπινο δυναμικό ανεξαρτήτως Εθνικότητας, υπό τον περιορισμό ωστόσο ότι αυτοί οι εργαζόμενοι είναι κατάλληλα καταρτισμένοι ικανοί να προσφέρουν τις υπηρεσίες που απαιτεί η ναυτική εργασία.

#### **3.1.2.3.4 Άσκηση ελέγχου από το Νηολόγιο**

Ένα από τα σημεία που συχνά ασκείται κριτική στα Ανοικτά Νηολόγια είναι ο βαθμός άσκησης ελέγχου από την πλευρά του κράτους προς το πλοίο και κατ'επέκταση τη ναυτιλιακή εταιρεία στην οποία ανήκει το πλοίο. Η διεθνής βιβλιογραφία βρίθει από κριτικές εις βάρος των Ανοικτών Νηολογίων, λόγω των ελαστικών κανόνων που υιοθετούν και για τον ακόμα χαλαρότερο έλεγχο της εφαρμογής τους από τις αρμόδιες Αρχές. Μάλιστα αυτό ακριβώς το σημείο ήταν ένας από τους λόγους που συχνά ο όρος Ανοικτός Νηολόγιο συγχέεται με τον όρο Σημαία Ευκολίας ή Σημαία Ευκαιρίας,

---

<sup>193</sup> Δημοφιλή κράτη προέλευσης ναυτεργατικού δυναμικού για τα Ανοικτά Νηολόγια είναι οι Φιλιππίνες, Σρι Λάνκα, Ινδία, Ινδονησία, Κίνα καθώς και κράτη της Ανατολικής Ευρώπης.

<sup>194</sup> Manning agencies.

<sup>195</sup> Τέτοια είναι η περίπτωση του Νηολογίου της Λιβερίας.

υποδηλώνοντας την απουσία επαρκούς κρατικού ελέγχου. Δεν είναι άλλωστε άσχετο το γεγονός ότι συχνά υπερήλικα και ποιοτικά υποβαθμισμένα πλοία εύρισκαν καταφύγιο στη νηολόγησή τους σε κάποιο ελαστικό Ανοικτό Νηολόγιο, το οποίο δε θα δημιουργούσε προβλήματα στη λειτουργία του πλοίου και της ναυτιλιακής εταιρείας μέσα από την αυστηρή τήρηση εθνικών και διεθνών κανόνων και συμβάσεων.

Η αλήθεια είναι ότι η απροθυμία μέρους των Ανοικτών Νηολογίων όπως προβαίνουν σε ενδελεχείς ελέγχους, προκειμένου να εκπληρώνουν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους απορρέει και από το γεγονός της ανυπαρξίας επαρκών κρατικών δομών που θα αναλάβουν να φέρουν σε πέρας το έργο της αποτελεσματικής διαχείρισης ενός ποιοτικού Νηολογίου. Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η περίπτωση του Νηολογίου της Λιβερίας, η οποία προκειμένου να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των διενεργούμενων ελέγχων και κατ'επέκταση να αναβαθμίσει την εικόνα και την αξιοπιστία του νηολογημένου στόλου προέβη στη συνεργασία με διεθνείς εμπειρογνώμονες και επαγγελματίες του κλάδου της ναυτιλίας (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2006, σ. 32). Το αποτέλεσμα ήταν θετικό και οδήγησε στην κατακόρυφη αύξηση της βαθμολόγησης των υπό Λιβεριανή Σημαία πλοίων κατά τους διενεργούμενους ελέγχους από τις Αρχές των τρίτων κρατών.

### 3.1.3 Δεύτερα Νηολόγια<sup>196</sup>

Μία σαφώς διακριτή κατηγορία Νηολογίων τα οποία ενσωματώνουν χαρακτηριστικά στοιχεία τόσο από τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια<sup>197</sup> όσο και από τα Ανοικτά Νηολόγια είναι τα Δεύτερα Νηολόγια (Yin, Fan, & Li, 2018, p. 164). Τα Νηολόγια αυτά έχουν δημιουργηθεί από κράτη με παραδοσιακή παρουσία στον ναυτιλιακό κλάδο<sup>198</sup>, τα οποία επιχειρούν να αναστρέψουν το κύμα φυγής των πλοίων από τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια τους προς όφελος των Ανοικτών Νηολογίων. Το φαινόμενο της δημιουργίας ενός Δεύτερου Νηολογίου από ένα κράτος πρωτοεμφανίστηκε στον ευρωπαϊκό χώρο και κυρίως αφορά τα ευρωπαϊκά κράτη, χωρίς ωστόσο να παραβλέπεται το γεγονός της εξάπλωσης (Chen, Li, Liu, & Li, 2017, p. 27) αυτού του θεσμού και σε χώρες εκτός

---

<sup>196</sup> Second Registers.

<sup>197</sup> Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια αποκαλούνται και Πρώτα Νηολόγια σε αντιδιαστολή με τα Δεύτερα Νηολόγια.

<sup>198</sup> Κράτη τα οποία πρωταγωνίστησαν στη δημιουργία Δεύτερων Νηολογίων είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Δανία κτλ.

Ευρώπης<sup>199</sup>. Μεταξύ των κρατών που έχουν επιλέξει αυτόν τον τρόπο άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής μπορούμε να διακρίνουμε δύο σαφώς ξεχωριστές κατηγορίες ανάλογα με το βαθμό συσχέτισης μεταξύ του κράτους που προκαλεί τη δημιουργία του Νηολογίου και του εδάφους στο οποίο εδρεύει το Δεύτερο Νηολόγιο.

Η μία βασική κατηγορία Δεύτερων Νηολογίων είναι τα Υπερπόντια Νηολόγια<sup>200</sup>, ενώ η άλλη βασική κατηγορία είναι τα Διεθνή Νηολόγια<sup>201</sup>. Το βασικό κριτήριο για την κατηγοριοποίηση ενός Νηολογίου στη μία ή στην άλλη κατηγορία είναι ο βαθμός ενσωμάτωσης του εδάφους στο οποίο εδρεύει το Νηολόγιο στην κρατική οντότητα του κράτους το οποίο προκάλεσε τη δημιουργία του (European Union). Ωστόσο, συχνό είναι το φαινόμενο στην πράξη τα Νηολόγια τα οποία ανήκουν στην μία κατηγορία να συνυπολογίζονται στην άλλη κατηγορία και αντιστρόφως.

### *3.1.3.1 Υπερπόντια Νηολόγια*

Τα Υπερπόντια Νηολόγια είναι αποτέλεσμα της αντίδρασης ορισμένων κρατών<sup>202</sup> που έχουν Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια απέναντι στα Ανοικτά Νηολόγια. Το διαρκώς συρρικνούμενο μέγεθος των στόλων των παραδοσιακών κρατών τις τελευταίες δεκαετίες προς όφελος των Ανοικτών Νηολογίων έγειρε ισχυρές ανησυχίες για το μέλλον των εθνικών ναυτιλιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις<sup>203</sup> σύμφωνα με υπολογισμούς η τάση φυγής<sup>204</sup> από τα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια θα οδηγούσε σε χρονικό διάστημα ορισμένων μόνον ετών στην ουσιαστική απαξίωση τους. Το αποτέλεσμα ήταν να αναπροσαρμόσουν ορισμένα παραδοσιακά κράτη που διέθεταν υπερπόντια εδάφη τη ναυτιλιακή πολιτική τους και να δημιουργήσουν νέα Νηολόγια με ιδιαίτερο καθεστώς στα εδάφη αυτά.

Η αρχή έγινε με το Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο αξιοποιώντας την ύπαρξη της Βρετανικής Αυτοκρατορίας έδωσε τη δυνατότητα σε Υπερπόντια Εδάφη<sup>205</sup> και Κτήσεις

---

<sup>199</sup> Χαρακτηριστική ως προς τη δημιουργία ενός Δεύτερου Νηολογίου εκτός της Ευρώπης είναι η περίπτωση της Βραζιλίας με τη δημιουργία του Brazilian Special Registry (REB), με το οποία τα νηολογημένα πλοία μπορούν να υψώνουν τη Σημαία της Βραζιλίας (Norwegian Brazilian Chamber of Commerce, 2016).

<sup>200</sup> Offshore Registries.

<sup>201</sup> International Registries.

<sup>202</sup> Υπό την προϋπόθεση ότι έχουν υπερπόντια εδάφη.

<sup>203</sup> Χαρακτηριστική περίπτωση Κλειστού/Εθνικού Νηολογίου που κινδύνευε με εκμηδενισμό ήταν η περίπτωση της Νορβηγίας.

<sup>204</sup> Flagging out.

<sup>205</sup> UK Overseas Territories.

του Βρετανικού Στέμματος<sup>206</sup> να συστήσουν ανεξάρτητα Νηολόγια με προνομιακή πρόσβαση στη βρετανική ναυτιλία. Η αρχή έγινε με τα Νηολόγια της Βερμούδα και του Γιβραλτάρ<sup>207</sup> τα οποία ξεκίνησαν να δίνουν τη δυνατότητα σε πλοιοκτήτες από άλλα κράτη και κυρίως το Ηνωμένο Βασίλειο να νηολογούν τα πλοία τους σε αυτά, χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψη το κριτήριο του Γνήσιου Δεσμού αναφορικά με την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη. Ενώ μπορούν να νηολογηθούν πλοία που ανήκουν σε πλοιοκτήτες ανεξαρτήτως Εθνικότητας, στην πράξη τα συγκεκριμένα Νηολόγια έχουν δημιουργηθεί με το σκοπό της προσέλκυσης των Βρετανών πλοιοκτητών, οι οποίοι στην αναζήτηση Νηολογίων ανταγωνιστικότερων έναντι του Βρετανικού Νηολογίου, θα είχαν ως βασική επιλογή τους κάποιο Ανοικτό Νηολόγιο. Άλλα Νηολόγια που βρίσκονται στη διάθεση Βρετανών, κυρίως, πλοιοκτητών και μπορούν να συμπεριληφθούν σε αυτήν την κατηγορία είναι τα Cayman Islands, Isle of Man και οι Βρετανικές Παρθένοι Νήσοι<sup>208</sup>.

Το πετυχημένο παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου ακολουθήθηκε και από άλλα ευρωπαϊκά κράτη τα οποία κατά το παρελθόν αποτέλεσαν αποικιακές δυνάμεις. Αντίστοιχα μέτρα υιοθέτησε η Γαλλία αξιοποιώντας την παρουσία της στις Νήσους Kerguelen<sup>209</sup> στον Ινδικό Ωκεανό. Η Ολλανδία, από την πλευρά της, δημιούργησε Υπερπόντιο Νηολόγιο στις Ολλανδικές Αντίλλες<sup>210</sup>, οι οποίες βρίσκονται στην Καραϊβική. Επίσης, στην ίδια κατηγορία Νηολογίων θα μπορούσαμε να κατατάξουμε και το Νηολόγιο του Λουξεμβούργου, το οποίο από την ίδρυσή του αποσκοπούσε στην εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών συμφερόντων του Βελγίου (Βλάχος, 2000, σ. 554).

#### **Πίνακας 8: Τα σημαντικότερα Υπερπόντια Νηολόγια με το ποσοστό συμμετοχής τους στην παγκόσμια χωρητικότητα και το κράτος το οποίο υποστηρίζει τη δημιουργία τους.**

ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΚΡΑΤΟΣ ΠΟΥ ΤΟ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ
ISLE OF MAN	1,46%	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ
BERMUDA	0,59%	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ
CAYMAN ISLANDS	0,30%	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	0,12%	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ
CURACAO (πρώην NETHERLANDS'S ANTILLES)	0,09%	ΟΛΛΑΝΔΙΑ

<sup>206</sup> Crown Dependencies.

<sup>207</sup> Εν συνεχεία ακολούθησε το Νηολόγιο του Isle of Man τη δεκαετία του 1980.

<sup>208</sup> British Virgin Islands.

<sup>209</sup> Το συγκεκριμένο Νηολόγιο έχει παύσει να υφίσταται από το 2003 καθώς αντικαταστάθηκε από το Διεθνές/Δεύτερο Νηολόγιο της Γαλλίας (I.F.R.).

<sup>210</sup> Netherland's Antilles.

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2008-2017)

Στη διεθνή βιβλιογραφία (Carlisle R. P., 2017) συχνά αναφέρεται ότι στα Υπερπόντια Νηολόγια θα μπορούσαμε να συμπεριλάβουμε και το Νηολόγιο των Marshall Islands<sup>211</sup>. Αυτό υποστηρίζεται από το γεγονός ότι το συγκεκριμένο σύμπλεγμα νησιών του Ειρηνικού Ωκεανού μέχρι την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας του το 1982 αποτελούσε Υπερπόντιο Έδαφος των Η.Π.Α.. Μάλιστα, παράλληλα με την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας υπογράφηκε διακρατική συμφωνία με τις Η.Π.Α. σύμφωνα με την οποία αποκτά το καθεστώς του συνδεδεμένου κράτους<sup>212</sup> και κατά συνέπεια εκχωρεί βασικά κυριαρχικά του δικαιώματα στις Η.Π.Α.<sup>213</sup>. Επιπροσθέτως, το Νηολόγιό του δημιουργήθηκε από αμερικανικά ναυτιλιακά συμφέροντα και εδρεύει στο έδαφος των Η.Π.Α.. Ο αντίλογος είναι ότι η σημαντικότερη εθνική ομάδα πλοιοκτητών που έχουν εγγράψει τα πλοία τους στο συγκεκριμένο Νηολόγιο δεν είναι αμερικανικής εθνικότητας και ως εκ τούτου υποστηρίζεται ότι δε συνιστά Υπερπόντιο Νηολόγιο των Η.Π.Α.<sup>214</sup>.

Επίσης, στα πρώτα Υπερπόντια Νηολόγια συμπεριλαμβάνεται το Νηολόγιο των Νήσων Kerguelen, το οποίο συστήθηκε με πρωτοβουλία της Γαλλίας. Το συγκεκριμένο Νηολόγιο, ενώ αρχικά είχε σημαντική απήχηση, ιδιαίτερα μεταξύ των πλοιοκτητών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών χύδην υγρών φορτίων (tankers), στην πορεία υποκαταστάθηκε από το Διεθνές Νηολόγιο της Γαλλίας.

### **3.1.3.1.1 Βασικά χαρακτηριστικά των Υπερπόντιων Νηολογίων**

#### *3.1.3.1.1.1 Γνήσιος Δεσμός*

Ένα από τα κύρια γνωρίσματα, χωρίς ωστόσο να εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις, των Υπερπόντιων Νηολογίων, είναι η απουσία του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού όσον αφορά την Εθνικότητα των πλοιοκτητών. Αυτά τα Νηολόγια <sup>215</sup> έχουν συσταθεί σε

---

<sup>211</sup> Το Νηολόγιο των Marshall Islands κατέχει την τρίτη θέση παγκοσμίως.

<sup>212</sup> Associated State.

<sup>213</sup> Βάσει του Compact of Free Association του 1986 οι Η.Π.Α. έχουν αποκτήσει τον έλεγχο της εξωτερικής πολιτικής και της άμυνας αυτού του νησιωτικού συμπλέγματος των 70.000 κατοίκων προσφέροντας παράλληλα οικονομική ενίσχυση (Davenport, 2018).

<sup>214</sup> Τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα ελέγχουν το 27,51% ξεπερνώντας του υπό αμερικανικό έλεγχο πλοία τα οποία κατέχουν το 13,79% του συγκεκριμένου Νηολογίου.

<sup>215</sup> Αυτό ισχύει σε περιπτώσεις όπως το Ηνωμένο Βασίλειο (Νηολόγια Isle of Man, Βερμούδα κτλ), Ολλανδία (Ολλανδικές Αντίλλες).

εδάφη που δεν εμπίπτουν στη δικαιοδοσία των κρατών που προκάλεσαν τη δημιουργία τους και δίδουν τη δυνατότητα σε πολίτες αυτών των κρατών να υψώσουν τη Σημαία τους στα πλοία τους. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Νηολογίου της Βερμούδα, όπου ένας πλοιοκτήτης<sup>216</sup> που δεν έχει Εθνικότητα Βερμούδα μπορεί να νηολογήσει το πλοίο του στο συγκεκριμένο Νηολόγιο. Είναι εμφανές ότι στο συγκεκριμένο στοιχείο τα Υπερπόντια Νηολόγια ομοιάζουν με τα Ανοικτά Νηολόγια όπου επίσης απουσιάζει ο Γνήσιος Δεσμός μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη.

Το παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου ακολουθήθηκε από την Ολλανδία, η οποία αξιοποίησε την αποικιακή της παρουσία στην Καραϊβική. Πιο συγκεκριμένα, το 1987 ίδρυσε το Υπερπόντιο Νηολόγιο των Ολλανδικών Αντιλλών<sup>217</sup>, προκειμένου να συγκρατηθεί το ρεύμα αποχώρησης πλοίων από το παραδοσιακό Νηολόγιο της Ολλανδίας. Στο συγκεκριμένο Νηολόγιο, ομοίως με το παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου, επιτρεπόταν σε πλοιοκτήτες με Εθνικότητα από διάφορα κράτη να νηολογούν τα πλοία τους και κατά συνέπεια απουσίαζε ο Γνήσιος Δεσμός μεταξύ της Εθνικότητας του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Η διάλυση του κράτους των Ολλανδικών Αντιλλών το 2010, δεν προκάλεσε κατάργηση του Νηολογίου καθώς συστήθηκε η διάδοχη κατάσταση με το Νηολόγιο του Curacao (Valsen Fiduciaries International, 2017), με τους ίδιους όρους λειτουργίας αναφορικά με την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Ακόμα πιο χαρακτηριστική ήταν η περίπτωση του Νηολογίου του Λουξεμβούργου, το οποίο αντικατοπτρίζει τις προσπάθειες της ναυτιλιακής κοινότητας του Βελγίου για εύρεση ανταγωνιστικότερων όρων λειτουργίας αναφορικά με τη Σημαία του πλοίου. Σε συνεννόηση με τις Αρχές και τα εργατικά συνδικάτα του Βελγίου το Λουξεμβούργο σύστησε το 1987 Νηολόγιο με ειδικές προνομιακές ρυθμίσεις, προκειμένου να προσελκύσει Βέλγους πλοιοκτήτες (Carlisle, 2009, p. 327). Το καθεστώς της Εθνικότητας περιπλεκόταν ακόμα περισσότερο από το γεγονός ότι όσα πλοία επέλεξαν να νηολογηθούν στον Νηολόγιο του Λουξεμβούργου ταυτοχρόνως παρέμεναν νηολογημένα και στο Νηολόγιο του Βελγίου<sup>218</sup>. Παρατηρούμε επομένως ότι απουσίαζε ο Γνήσιος Δεσμός όσον αφορά το Νηολόγιο του Λουξεμβούργου, ωστόσο, υπήρχε Γνήσιος Δεσμός με το Νηολόγιο του Βελγίου για αυτά τα πλοία. Η

---

<sup>216</sup> Συνήθως Βρετανός πολίτης.

<sup>217</sup> Οι Ολλανδικές Αντίλλες (Netherland's Antilles) ήταν ανεξάρτητο κράτος στην Καραϊβική, απαρτιζόμενο από παλαιότερες ολλανδικές αποικίες, και είχε παραμείνει μέρος του Βασιλείου της Ολλανδίας.

<sup>218</sup> Πρόκειται δηλαδή για παράλληλη νηολόγηση και στο Νηολόγιο του Βελγίου και στο Νηολόγιο του Λουξεμβούργου.

δυνατότητα των Βέλγων πλοιοκτητών να νηολογούν τα πλοία τους στο Νηολόγιο του Λουξεμβούργου έπαυσε να υφίσταται το 2003<sup>219</sup> και από τότε θεωρείται ότι εκλείπει αυτό το Νηολόγιο.

Ωστόσο, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η απουσία του Γνήσιου Δεσμού παρατηρείται σε όλες τις περιπτώσεις. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφερθούμε στο Νηολόγιο των Νήσων Kerguelen. Τα συγκεκριμένα Νησιά αποτελούν Υπερπόντιο Έδαφος<sup>220</sup> της Γαλλίας και ως εκ τούτου οι κάτοικοί του είναι Γάλλοι πολίτες<sup>221</sup>. Κατά συνέπεια τα πλοία που είναι νηολογημένα στο συγκεκριμένο Νηολόγιο πληρούν το κριτήριο του Γνήσιου Δεσμού καθώς επιβεβαιώνεται η ύπαρξη της Γαλλικής Εθνικότητας και όσον αφορά το πλοίο αλλά και όσον αφορά τον πλοιοκτήτη. Ωστόσο, η δημιουργία του Διεθνούς Νηολογίου<sup>222</sup> της Γαλλίας το 2005 οδήγησε σε συρρίκνωση του συγκεκριμένου Νηολογίου.

#### *3.1.3.1.1.2 Γεωγραφική περιοχή όπου εδρεύει το Νηολόγιο*

Κύριο γνώρισμα των Υπερπόντιων Νηολογίων είναι το γεγονός ότι επιλέγεται ως έδρα τους κάποιο έδαφος το οποίο σαφώς διαφοροποιείται από τα εδάφη της ενδοχώρας του συγκεκριμένου κράτους. Συνήθως είναι κάποιο νησί, το οποίο μάλιστα δεν απαρτίζει συστατικό μέρος του κράτους το οποίο στην ουσία προκάλεσε τη δημιουργία του Νηολογίου. Ο κανόνας είναι να αποτελεί πρώην αποικία και να απολαμβάνει το καθεστώς υπερπόντιου εδάφους ή κτήσης με την παλαιά αποικιοκρατική Δύναμη.

Χαρακτηριστική περίπτωση είναι το Ηνωμένο Βασίλειο το οποίο προτίμησε να αξιοποιήσει τα παλαιότερα αποικιακά εδάφη με τα οποία κράτησε προνομιακή σχέση συνεργασίας, μετά την αποσάθρωση της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Πρόκειται και σε αυτήν την περίπτωση για νησιά, τα οποία όμως δεν αποτελούν μέρος του Ηνωμένου Βασιλείου και διαθέτουν διάφορες μορφές σχέσης με αυτό. Στην περίπτωση της Βερμούδας και του Γιβραλτάρ έχουμε την περίπτωση υπερπόντιων εδαφών του Ηνωμένου Βασιλείου τα οποία επιλέχθηκαν για τη δημιουργία του Υπερπόντιου

---

<sup>219</sup> Κατόπιν Διατάγματος του Βέλγου Βασιλιά.

<sup>220</sup> Τα Νησιά Kerguelen ανήκουν στα Γαλλικά Νότια και Ανταρκτικά Εδάφη (Terres Australes et Antarctiques Françaises – TAAF), τα οποία είναι Υπερπόντιο Έδαφος της Γαλλίας (Territoire d’Outre Mer – TOM).

<sup>221</sup> Η Γαλλία, σε αντίθεση με το Ηνωμένο Βασίλειο, χορηγεί τη Γαλλική Εθνικότητα στους κατοίκους των Υπερπόντιων Εδαφών.

<sup>222</sup> International French Register (Registre International Français –RIF).



Νηολογίου. Αντιστοίχως, στην περίπτωση του Isle of Man, το οποίο είναι Κτήση του Βρετανικού Στέμματος, δημιουργήθηκε ανάλογο Νηολόγιο (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 191).

#### *3.1.3.1.1.3 Δικαιοδοσία κράτους*

Αναφορικά με το εφαρμοστέο Δίκαιο το οποίο διέπει τη λειτουργία των Υπερπόντιων Νηολογίων μπορούμε να εντοπίσουμε μία σαφώς επικρατούσα τάση μεταξύ των παλαιών αποικιακών Δυνάμεων. Αφορά τα κράτη τα οποία συνεργάστηκαν με κάποιο Υπερπόντιο Έδαφος ή Κτήση για τη δημιουργία του Υπερπόντιου Νηολογίου. Το γεωγραφικό κριτήριο σχετικά με την επιλογή της έδρας του Νηολογίου έχει άμεση συνάφεια με το Δίκαιο του κράτους το οποίο θα εφαρμοστεί στην ανωτέρω περίπτωση.

Εφ'όσον επιλέγεται η δημιουργία ενός Υπερπόντιου Νηολογίου εκτός του κράτους, όπως συμβαίνει για παράδειγμα στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, εφαρμόζεται το Δίκαιο του Υπερπόντιου Εδάφους ή της Κτήσης στην οποία εδρεύει αυτό το Νηολόγιο. Αυτό σημαίνει ότι το Υπερπόντιο Νηολόγιο της Βερμούδα<sup>223</sup>, η οποία δεν αποτελεί έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου, δε λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες Δικαίου του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς ακολουθεί τους αντίστοιχους της Βερμούδα. Ο γενικότερος έλεγχος της λειτουργίας καθώς και οι συνθήκες νηολόγησης ακολουθούν τις διατάξεις του εσωτερικού Δικαίου της Βερμούδα. Όμοιο είναι το καθεστώς αναφορικά με το εφαρμοστέο Δίκαιο και στα Νηολόγια που εδρεύουν σε Κτήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου, όπως είναι το Isle of Man. Στο συγκεκριμένο Νηολόγιο η λειτουργία του ρυθμίζεται σύμφωνα με τους Νόμους του Isle of Man.

Στο σημείο αυτό θα χρειαστεί να σημειωθεί ότι παρά το γεγονός ότι η λειτουργία του Νηολογίου εξαρτάται από την εσωτερική νομοθεσία του Υπερπόντιου Εδάφους ή της Κτήσης, προκύπτουν πρακτικά ζητήματα στα οποία εμπλέκονται οι Αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου. Ένεκα του μικρού μεγέθους του Υπερπόντιου Εδάφους ή της Κτήσης<sup>224</sup> και της επακόλουθης αντικειμενικής αδυναμίας πλήρους κάλυψης των αναγκών από το περιορισμένο και μη κατάλληλα καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό καθώς και τους ανεπαρκείς υλικούς πόρους, τα θέματα που αφορούν τον τελικό έλεγχο

---

<sup>223</sup> Η Βερμούδα είναι Υπερπόντιο Έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου.

<sup>224</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο Guernsey (Κτήση του Ηνωμένου Βασιλείου) κατοικούν μονάχα 65.000 άνθρωποι.

των κανόνων ασφαλείας και της λειτουργίας του Νηολογίου αναλαμβάνεται από τις αρμόδιες Αρχές του ίδιου του Ηνωμένου Βασιλείου (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 191). Αντιστοίχως οι ίδιες Αρχές είναι αυτές που καθορίζουν το είδος και την ποιότητα των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία αυτού του Υπερπόντιου Νηολογίου.

#### *3.1.3.1.1.4 Σημαία πλοίου*

Κοινός τόπος των Υπερπόντιων Νηολογίων είναι η δυνατότητα που έχει ο πλοιοκτήτης να υψώσει τη Σημαία του κράτους, το οποίο υποστήριξε τη δημιουργία του συγκεκριμένου Νηολογίου. Κατ'αυτόν τον τρόπο ακόμα και σε περιπτώσεις που αυτό το κράτος δεν αναγνωρίζει την Εθνικότητά του στο συγκεκριμένο πλοίο και δεν εφαρμόζεται το Δίκαιό του στις πράξεις του εν λόγω πλοίου, παρατηρούμε ότι το πλοίο έχει τη δυνατότητα να υψώσει τη Σημαία του συγκεκριμένου κράτους και όχι τη Σημαία του εξαρτημένου Υπερπόντιου Εδάφους ή της Κτήσης στην οποία ανήκει το Νηολόγιο. Για αυτό το λόγο παρατηρούμε ότι στην περίπτωση του Νηολογίου των Ολλανδικών Αντίλλων τα πλοία που ήταν νηολογημένα σε αυτό το Νηολόγιο μπορούσαν να υψώσουν τη Σημαία της Ολλανδίας και όχι τη Σημαία των Ολλανδικών Αντίλλων στην οποία ανήκε το Νηολόγιο, όπως παρατηρούμε στην περίπτωση του Παραρτήματος 4.

Σε κάθε περίπτωση η δυνατότητα που έχουν οι πλοιοκτήτες να υψώνουν τη Σημαία του κράτους από το οποίο προέρχονται είναι ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά αυτού του τύπου των Νηολογίων. Θεωρείται ότι είναι βασικό πλεονέκτημα καθώς εξασφαλίζει ότι το κράτος το οποίο εκχωρεί την Εθνική του Σημαία εφαρμόζει διοικητικό έλεγχο στις Αρχές, οι οποίες έχουν αναλάβει τη διαχείριση του Νηολογίου και οι οποίες ενδέχεται να εδρεύουν σε έδαφος το οποίο δεν αποτελεί αντικείμενο της εθνικής κυριαρχίας αυτού του κράτους. Επίσης, είναι ένας παράγοντας που λαμβάνεται υπ'όψη κατά την πραγματοποίηση ελέγχων επί του πλοίου<sup>225</sup>, με αποτέλεσμα να έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στην κρίση των πλοιοκτητών κατά τη διαδικασία επιλογής της Εθνικότητας του πλοίου. Προκύπτει, επομένως, ότι είναι ένας παράγοντας που προσδίδει αίγλη και κύρος στο πλοίο το οποίο υψώνει μία διεθνώς αναγνωρίσιμη Σημαία.

#### *3.1.3.1.1.5 Φορολογικό καθεστώς*

---

<sup>225</sup> Για παράδειγμα σε περίπτωση ελέγχων που εμπίπτουν στα πλαίσια του Port State Control.

Κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα των Υπερπόντιων Νηολογίων είναι το προνομιακό φορολογικό καθεστώς που έχει θεσπιστεί, προκειμένου να τα καταστήσει ελκυστικότερα από τα αντίστοιχα Κλειστά/Εθνικά Νηολόγια. Συχνά υποστηρίζεται ότι ομοιάζουν όσον αφορά τη φορολογική μεταχείριση σε σημαντικό βαθμό με τα Ανοικτά Νηολόγια, τα οποία άλλωστε καλούνται να ανταγωνιστούν. Βασικό φορολογικό εργαλείο είναι ο προσδιορισμός της ετήσιας οικονομικής επιβάρυνσης του πλοίου σύμφωνα με το σύστημα tonnage tax scheme. Αυτό σημαίνει ότι το κριτήριο βάσει του οποίου θα κληθεί να πληρώσει το φόρο που του αναλογεί το πλοίο είναι η χωρητικότητα του πλοίου και όχι ο κύκλος εργασιών ή η κερδοφορία της ναυτιλιακής επιχείρησης στην οποία ανήκει. Ανάλογα με το Νηολόγιο ενδέχεται να υπεισέρχονται και πρόσθετοι παράγοντες για τον τελικό προσδιορισμό του ύψους του φόρου. Τέτοιοι προσδιοριστικοί παράγοντες μπορούν να είναι η κατηγορία στην οποία ανήκει το πλοίο<sup>226</sup> καθώς και η ηλικία του.

Επιπροσθέτως των ωφελειών που απολαμβάνει η ναυτιλιακή εταιρεία υπάρχουν ειδικές φορολογικές ρυθμίσεις και για τους εργαζομένους οι οποίοι απασχολούνται στο πλοίο. Ο κανόνας είναι οι ναυτεργάτες να απαλλάσσονται από τη φορολόγηση όσον αφορά τα εισοδήματα που λαμβάνουν από τη ναυτική εργασία. Επίσης, υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις που προσαρμόζουν σε χαμηλότερα επίπεδα το κόστος από την κοινωνική ασφάλιση αυτών των εργαζομένων σε σύγκριση με το κόστος που θα προέκυπτε από την υπαγωγή του πλοίου στο αντίστοιχο Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο.

#### *3.1.3.1.1.6 Στελέχωση πλοίων*

Από τους βασικούς λόγους που βοήθησαν την ανάπτυξη των Υπερπόντιων Νηολογίων είναι η ευελιξία που τα διακρίνει όσον αφορά τη δυνατότητα επιλογής πληρωμάτων και αξιωματικών. Στην προσπάθειά τους να ανταγωνιστούν τα Ανοικτά Νηολόγια τα οποία ουσιαστικά δεν θέτουν κανένα περιορισμό στους πλοιοκτήτες κατά την επιλογή των εργαζομένων που θα επανδρώσουν τα πλοία τους, τα Υπερπόντια Νηολόγια αντιστοίχως έχουν καθιερώσει πολύ ελαστικούς κανόνες που διέπουν τη στελέχωση των πλοίων. Δίδεται η ελευθερία στη ναυτιλιακή εταιρεία να επιλέξει πληρώματα όποιας Εθνικότητας κρίνει ότι εξυπηρετεί καλύτερα τους επιχειρηματικούς σκοπούς (Farantouris, 2003, σ. 137). Σε ορισμένα μάλιστα υπάρχει η δυνατότητα να

---

<sup>226</sup> Για παράδειγμα πλοίο μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, εμπορευματοκιβωτίων, κρουαζιερόπλοια κτλ.

επιλεγούν και αξιωματικοί ανεξαρτήτως Εθνικότητας δίνοντας κατ'αυτόν τον τρόπο απόλυτη ευχέρεια επιλογής των πληρωμάτων στη ναυτιλιακή εταιρεία<sup>227</sup>.

Μία ενδιαφέρουσα απόρροια της ελευθερίας κατά την επιλογή της σύνθεσης του ναυτεργατικού δυναμικού που στελεχώνει το πλοίο είναι το ύψος των μισθολογικών αμοιβών τους. Η Εθνικότητα του πληρώματος είναι βασικός προσδιοριστικός παράγοντας του μισθολογικού κόστους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχουν οι εθνικές συμβάσεις εργασίας που συνοδεύουν το ναυτεργατικό δυναμικό και οι οποίες ποικίλουν σημαντικά από κράτος σε κράτος. Ωστόσο, εάν το επίπεδο των μισθών υπολείπεται του ελάχιστου αποδεκτού από την Ι.Τ.Φ., τότε εντάσσονται από αυτήν στην κατηγορία των Σημαιών Ευκαιρίας (Βλάχος, 2000, σ. 482). Μεταξύ των Υπερπόντιων Νηολογίων υπάρχουν ορισμένα τα οποία πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις της Ι.Τ.Φ. καθώς και ορισμένα τα οποία βρίσκονται κάτω από τα ελάχιστα επιτρεπτά όρια, με αποτέλεσμα να συγκαταλέγονται στις Σημαίες Ευκαιρίας<sup>228</sup>.

#### *3.1.3.1.1.7 Γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης*

Η δημιουργία των Υπερπόντιων Νηολογίων αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση του φαινομένου του flagging out<sup>229</sup>, προσφέροντας μία σειρά από κίνητρα προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Εκτός όμως από την επιχειρηματική κοινότητα, λόγο στη διαμόρφωση της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής έχουν και άλλοι φορείς όπως οι ναυτεργατικές ενώσεις. Οι εκπρόσωποι του συνδικαλιστικού κινήματος έχουν ως βασική μέριμνα τη διασφάλιση ικανού αριθμού καλά αμειβόμενων θέσεων εργασίας για τα μέλη των ενώσεών τους. Ωστόσο, η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού από τρίτες χώρες, συνήθως χαμηλότερου κόστους, ήταν φυσικό να επηρεάζει άμεσα την ισορροπία στην εγχώρια αγορά εργασίας του ναυτιλιακού κλάδου. Ο κίνδυνος ήταν να διαγραφούν όλα τα πλοία από το Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο και να εγγραφούν στο αντίστοιχο Υπερπόντιο υποκαθιστώντας την εγχώρια εργασία από χαμηλότερα

---

<sup>227</sup> Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το Νηολόγιο του Isle of Man θέτει περιορισμούς όσον αφορά την Εθνικότητα των αξιωματικών, ενώ όσον αφορά τα πληρώματα υπάρχει απόλυτη ελευθερία. Ομοίως στο Νηολόγιο των Νήσων Kerguelen υπάρχει ο περιορισμός του κατ'ελάχιστον 35%, το οποίο πρέπει να είναι Γάλλοι πολίτες (Carlisle, 2009, σ. 328). Αντιθέτως στο Νηολόγιο των Cayman Islands υπάρχει απόλυτη ελευθερία και για αξιωματικούς και για πληρώματα.

<sup>228</sup> Περίπτωση Υπερπόντιου Νηολογίου το οποίο θεωρείται Σημαία Ευκαιρίας από την Ι.Τ.Φ. είναι το Νηολόγιο της Βερμούδα.

<sup>229</sup> Ως flagging out ορίζεται η τάση για την αντικατάσταση της παραδοσιακής Σημαίας του πλοίου από μία άλλη Σημαία, συνήθως ενός Ανοικτού Νηολογίου.

αμειβόμενους εργαζομένους τρίτων κρατών, γεγονός το οποίο άλλωστε επιτρέπεται από το καθεστώς του Υπερπόντιου Νηολογίου.

Η συμβιβαστική λύση που δόθηκε οδήγησε στην αναγνώριση διαφορετικού καθεστώτος λειτουργίας ανάλογα με το εάν πραγματοποιούνται εσωτερικές πλόες ή διεθνείς πλόες<sup>230</sup>. Πιο συγκεκριμένα, απαγορεύει στα πλοία του Υπερπόντιου Νηολογίου να συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των λιμένων του ενδιαφερόμενου κράτος καθώς επίσης και στις τακτικές γραμμές όπου το ένα από εμπλεκόμενα λιμάνια ανήκει στο ενδιαφερόμενο κράτος<sup>231</sup>. Με αυτόν τον τρόπο οι εσωτερικές πλόες καθώς επίσης και οι πλόες που σε τακτική βάση<sup>232</sup> εξυπηρετούν το εν λόγω κράτος είναι διαθέσιμες μόνον σε πλοία του Κλειστού/Εθνικού Νηολογίου και ως εκ τούτου διασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας του εγχώριου ναυτεργατικού δυναμικού.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τις διεθνείς πλόες δεν υπάρχει κανένας περιορισμός σχετικά με τη γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης. Μάλιστα επειδή παρέχεται η δυνατότητα στα πλοία του Υπερπόντιου Νηολογίου να ναυτολογήσουν εργατικό δυναμικό από όποια χώρα κρίνουν ότι εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντά τους, βρίσκονται σε κατάλληλη θέση για να ανταγωνιστούν τα Ανοικτά Νηολόγια τουλάχιστον σε όρους κόστους εργασίας και προσφοράς καταρτισμένου ναυτεργατικού δυναμικού.

#### *3.1.3.1.1.8 Εξειδίκευση ανάλογα με τον τύπο του πλοίου*

Συχνά η δημιουργία ενός Υπερπόντιου Νηολογίου είναι αποτέλεσμα της στοχευμένης ναυτιλιακής πολιτικής ενός κράτους να ενθαρρύνει την επιχειρηματική δραστηριότητα σε συγκεκριμένους κλάδους της ναυτιλίας. Για αυτό το λόγο, ενώ το Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο έχει συσταθεί με το σκοπό την προσέλκυση πλοίων ανεξαρτήτως

---

<sup>230</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση του Νηολογίου των Cayman Islands όπου παρότι τα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτό το Νηολόγιο φέρουν τη Βρετανική Σημαία, καθότι το Νηολόγιο των Cayman Island είναι μέλος του Red Ensign Group, ωστόσο δεν τους επιτρέπεται να προσεγγίζουν τους λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου (Farantouris, 2003, σ. 137).

<sup>231</sup> Πρόκειται για την επιβολή μίας μορφής cabotage όπου εξασφαλίζεται μεταφορικό έργο για τα πλοία του Κλειστού/Εθνικού Νηολογίου.

<sup>232</sup> Ως πλόες οι οποίες σε τακτική βάση εξυπηρετούν τις ανάγκες ενός κράτους μπορούν να θεωρηθούν οι δρομολογιακές γραμμές της liner ναυτιλίας όπως τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια ή οι μεταφορές Ro-Ro.

κατηγορίας<sup>233</sup>, το Υπερπόντιο Νηολόγιο είναι δυνατό να αποσκοπεί στην προσέλκυση πλοίων συγκεκριμένου τύπου και χαρακτηριστικών. Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκεται η δημιουργία ενός στόλου από πλοία με ομοειδή χαρακτηριστικά τα οποία εξυπηρετούν τους ναυτιλιακούς στόχους του κράτους που υποστήριξε τη δημιουργία του οικείου Υπερπόντιου Νηολογίου.

Χαρακτηριστική περίπτωση Νηολογίου το οποίο συστάθηκε, προκειμένου να προσελκύσει πλοία συγκεκριμένου τύπου είναι το Νηολόγιο των Νήσων Kerguelen. Με το συγκεκριμένο Υπερπόντιο Νηολόγιο η Γαλλική Κυβέρνηση επιχείρησε και τελικώς κατάφερε να προσφέρει δελεαστικότερους όρους λειτουργίας προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο της θαλάσσιας μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων (tankers). Οι ευνοϊκοί όροι που προσφέρθηκαν προκάλεσαν τη μαζική εισροή πλοίων γαλλικών συμφερόντων αυτής της κατηγορίας στο Υπερπόντιο Νηολόγιο των Νήσων Kerguelen (Carlisle, 2009, p. 328). Η απαγόρευση εισόδου πλοίων άλλου τύπου σε αυτό το Υπερπόντιο Νηολόγιο θεωρείται μάλιστα ένας από τους λόγους για την καχεκτική παρουσία των γαλλικών ναυτιλιακών συμφερόντων στον κλάδο της κρουαζιέρας.

Αντίστοιχα το Ηνωμένο Βασίλειο, μέσω του Red Ensign Group, έχει προβεί στη δημιουργία μίας σειράς από Υπερπόντια Νηολόγια τα οποία στοχεύουν στη νηολόγηση πλοίων αναψυχής καθώς και μικρών εμπορικών πλοίων. Τα σημαντικότερα από αυτά τα Νηολόγια είναι τα Νηολόγια των Falkand Islands<sup>234</sup> καθώς και των Βρετανικών Παρθένων Νήσων<sup>235</sup>. Στα συγκεκριμένα Νηολόγια είναι δυνατή μόνον η νηολόγηση πλοίων των προαναφερθέντων τύπων.

Στον αντίποδα μπορούμε να παρατηρήσουμε την παρουσία άλλων Υπερπόντιων Νηολογίων τα οποία είναι ανοικτά σε πλοία όλων των τύπων. Το κυριότερο από αυτά τα Νηολόγια είναι το Νηολόγιο του Isle of Man. Αυτό το Νηολόγιο, βρετανικής επιρροής, είναι επίσης μέλος του Red Ensign Group και επιτρέπει τη Νηολόγηση πλοίων ανεξαρτήτως τύπου. Η απήχηση που έχει σε πλοιοκτήτες όλων των κατηγοριών πλοίων αποκαλύπτεται και από το γεγονός της μεγάλης αύξησης της

---

<sup>233</sup> Το γεγονός ότι ένα Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο δέχεται πλοία όλων των τύπων δε σημαίνει ότι δε θέτει περιορισμούς σε ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά όπως η ηλικία, η ταξινόμηση σε διεθνώς αναγνωρισμένο Νηογνώμονα κτλ.

<sup>234</sup> Αποκαλούνται Islas Malvinas από την Αργεντινή.

<sup>235</sup> British Virgin Islands.

χωρητικότητάς του. Από το 2010 και εξής διαθέτει σταθερά μεγαλύτερη χωρητικότητα νηολογημένων πλοίων σε σχέση με το Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο του Ηνωμένου Βασιλείου (United Kingdom Government).

### 3.1.3.2 Διεθνή Νηολόγια<sup>236</sup>

Η ανάγκη για λήψη μέτρων αναστροφής της φθίνουσας τάσης των Κλειστών/Εθνικών Νηολογίων αφορούσε την πλειοψηφία των παραδοσιακών κρατών της Ευρώπης. Ενώ οι παλαιές αποικιοκρατικές Δυνάμεις αναζήτησαν λύσεις στη ναυτιλιακή πολιτική τους που ενέπλεκαν πρότερα αποικιακά εδάφη, υπήρχαν κράτη<sup>237</sup>, τα οποία δεν διέθεταν αποικιακά εδάφη. Εν τούτοις βρισκονταν ενώπιον των ίδιων προκλήσεων αναφορικά με την επιβίωση της εθνικής τους ναυτιλίας χωρίς, ωστόσο, να διαθέτουν τη δυνατότητα ή τη βούληση να δημιουργήσουν ένα Υπερπόντιο Νηολόγιο σε κάποιο Υπερπόντιο Έδαφος ή Κτήση. Η λύση που δόθηκε ήταν η δημιουργία ενός Διεθνούς Νηολογίου το οποίο εδρεύει εντός της επικράτειας του ενδιαφερόμενου κράτους με χαρακτηριστικά που σε σημαντικό βαθμό ομοιάζουν προς τα Υπερπόντια Νηολόγια, χωρίς ωστόσο να ταυτίζονται με αυτά.

Οι σημαντικές ομοιότητες μεταξύ των Υπερπόντιων Νηολογίων και των Διεθνών Νηολογίων έχουν συχνά οδηγήσει σε ταξινόμηση κάποιων Νηολογίων ορισμένες φορές στην πρώτη κατηγορία και άλλες φορές στη δεύτερη κατηγορία. Τέτοια είναι η περίπτωση των Νηολογίων της Νήσου Madeira της Πορτογαλίας καθώς και του Νηολογίου των Καναρίων Νήσων της Ισπανίας. Αμφότερες αποικιακές Δυνάμεις, ωστόσο, επέλεξαν τη δημιουργία του Νηολογίου σε μητροπολιτικό τους έδαφος<sup>238</sup>, με αποτέλεσμα από το σημαντικότερο μέρος της βιβλιογραφίας να εκλαμβάνονται ως Διεθνή Νηολόγια.

Αναφορικά με τα Διεθνή Νηολόγια που έχουν δημιουργηθεί από κράτη που συμμετέχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τεθεί το ζήτημα κατά πόσο είναι συμβατά με τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ειδικότερα με το Άρθρο 87<sup>239</sup> το οποίο αφορά τις κρατικές

---

<sup>236</sup> International Registries.

<sup>237</sup> Π.χ. Νορβηγία, Γερμανία, Δανία, Ιταλία κτλ..

<sup>238</sup> Παρότι σε σημαντική απόσταση από την ενδοχώρα των αντίστοιχων κρατών. Η Madeira απέχει 1.000 χλμ. από την ηπειρωτική Πορτογαλία, ενώ οι Κανάριοι Νήσοι απέχουν 1.340 χλμ. από την ηπειρωτική Ισπανία.

<sup>239</sup> Πρώην Άρθρο 92.

ενισχύσεις (Official Journal of the European Union, σ. 67). Σε σχετική απόφαση (Official Journal of the European Union) του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>240</sup>, η οποία αφορούσε το Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας<sup>241</sup>, έχει κριθεί ότι το καθεστώς λειτουργίας των Διεθνών Νηολογίων δεν αντίκειται στους ρυθμιστικούς κανόνες λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατά συνέπεια δεν συνιστά παράβαση της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με την παροχή κρατικών ενισχύσεων.

### **3.1.3.2.1 Βασικά χαρακτηριστικά των Διεθνών Νηολογίων**

#### *3.1.3.2.1.1 Γνήσιος Δεσμός*

Στα Διεθνή Νηολόγια η επικρατούσα τάση είναι να υπάρχουν στοιχεία τα οποία να τεκμηριώνουν την παρουσία του Γνήσιου Δεσμού. Ωστόσο, όπως στην περίπτωση των Υπερπόντιων Νηολογίων παρατηρείται και σε αυτήν την κατηγορία Νηολογίων διαφοροποίηση αναφορικά με την ύπαρξη ή απουσία του Γνήσιου Δεσμού. Η προσέγγιση που ακολουθήθηκε από την Πορτογαλία συστήνοντας το 1990 στη Madeira<sup>242</sup> το Νηολόγιο MAR<sup>243</sup> δε θεωρούσε ως συστατικό στοιχείο του δεσμού μεταξύ του Νηολογίου και του πλοίου την ύπαρξη του Γνήσιου Δεσμού. Βεβαίως, στην περίπτωση του Νηολογίου MAR ο βασικός σκοπός της δημιουργίας του ήταν η εξυπηρέτηση των πορτογαλικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Ωστόσο, δόθηκε η δυνατότητα και σε πολίτες άλλων κρατών να νηολογούν πλοία και με αυτόν τον τρόπο πλοιοκτήτες από αρκετά ευρωπαϊκά κράτη προχώρησαν σε συνεργασία με το συγκεκριμένο Νηολόγιο. Μάλιστα ενδεικτικό της απουσίας του Γνήσιου Δεσμού είναι

---

<sup>240</sup> Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης - Δ.Ε.Ε. (European Court of Justice – E.C.J.)

<sup>241</sup> Πρόκειται για την υπόθεση Firma Sloman Neptun Schiffahrts AG (εταιρεία) v Seebetriebsrat Bodo Zieseemer der Sloman Neptun Schiffahrts AG (σωματείο εργαζομένων), η οποία αφορούσε τη ναυτολόγηση ναυτικών από τρίτες χώρες στα πλοία της Firma Sloman Neptun Schiffahrts AG που ήταν νηολογημένα στο Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας. Σύμφωνα με το σκεπτικό της απόφασης του Δ.Ε.Ε. η παροχή χαμηλότερων μισθολογικών απολαβών και παροχών κοινωνικής ασφάλισης στους ναυτικούς προερχόμενους από τρίτα κράτη σε σχέση με τα ισχύοντα στους Γερμανούς ναυτεργάτες δεν συνιστά οικονομική ενίσχυση από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και κατά συνέπεια δεν συνιστά παράβαση του Άρθρου 87, Παράγραφος 1, της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το οικονομικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που προκύπτει από τις χαμηλότερες μισθοδοτικές και ασφαλιστικές παροχές του Διεθνούς Νηολογίου προέρχεται από την οικειοθελή μεταβίβαση δικαιωμάτων από την πλευρά των εργαζομένων των τρίτων κρατών (Farantouris, 2003, σ. 391).

<sup>242</sup> Η Madeira είναι αυτόνομο έδαφος της Πορτογαλίας στον Ατλαντικό Ωκεανό.

<sup>243</sup> Madeira Open Ship Registry (MAR).



το γεγονός ότι το 2004 περισσότερα πλοία ανήκαν σε ξένους πλοιοκτήτες σε σύγκριση με τα πλοία που ανήκαν σε Πορτογάλους πολίτες (Carlisle, 2009, σ. 333).

Αντίστοιχη προσέγγιση στο θέμα του Γνήσιου Δεσμού, υιοθετώντας χαλαρά κριτήρια και επιτρέποντας κατ'ουσίαν σε πλοιοκτήτες όλων των εθνικοτήτων (Norwegian Maritime Authority) να νηολογήσουν πλοία στο Διεθνές Νηολόγιο, έχει πραγματοποιήσει και η Νορβηγία. Σημειωτέον ότι η Νορβηγία ήταν η πρώτη χώρα που δημιούργησε Διεθνές Νηολόγιο<sup>244</sup> και αποτέλεσε το πρότυπο για μία σειρά από χώρες που ακολούθησαν, όπως η Δανία κτλ.

Στον αντίποδα συναντούμε το παράδειγμα της Γαλλίας, η οποία σύστησε το Διεθνές Νηολόγιο<sup>245</sup> με το σκοπό της προσέλκυσης των πλοίων γαλλικών συμφερόντων. Ως εκ τούτου τηρείται το κριτήριο του Γνήσιου Δεσμού θέτοντας ως όρο την κατοχή γαλλικής Εθνικότητας (France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition, 2016) από την πλευρά της πλοιοκτησίας<sup>246</sup>. Αξίζει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι τα κράτη που περιορίζουν τη χορήγηση του δικαιώματος της νηολόγησης πλοίων στα Διεθνή τους Νηολόγια αποτελούν τη μειοψηφία καθώς η πλειονότητα των Διεθνών Νηολογίων είναι ανοικτή και σε πλοιοκτήτες από άλλα κράτη.

#### *3.1.3.2.1.2 Γεωγραφική περιοχή όπου εδρεύει το Νηολόγιο*

Τα Διεθνή Νηολόγια δημιουργήθηκαν από κράτη τα οποία επιδίωκαν μέσω της αναθεώρησης της ναυτιλιακής πολιτικής τους να τονώσουν τον ναυτιλιακό τους κλάδο. Για το σκοπό αυτό ακολουθήθηκαν δύο βασικοί δρόμοι όσον αφορά την επιλογή της γεωγραφικής περιοχής σύστασης του Διεθνούς Νηολογίου. Η μία βασική επιλογή ήταν η παροχή της δυνατότητας στον πλοιοκτήτη να ναυτολογήσει το πλοίο στο Διεθνές Νηολόγιο σε οποιοδήποτε λιμένα του εν λόγω κράτους. Η δεύτερη τακτική που ακολουθήθηκε ήταν η σύσταση του Διεθνούς Νηολογίου σε σαφώς προσδιορισμένη γεωγραφική περιοχή του συγκεκριμένου κράτους.

Σε όσα κράτη επέλεξαν τη δημιουργία του Διεθνούς Νηολογίου σε πανεθνικό επίπεδο, δίδεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να επιλέξει το λιμένα νηολόγησης. Αυτό σημαίνει

---

<sup>244</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS) ιδρύθηκε το 1987.

<sup>245</sup> Διεθνές Νηολόγιο της Γαλλίας (RIF).

<sup>246</sup> Σημειωτέον ότι ως τα ίδια δικαιώματα έχουν και πολίτες των υπόλοιπων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ότι σε κάθε λιμένα που υποστηρίζει υπηρεσίες Νηολογίου παράλληλα με το Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο προσφέρονται και υπηρεσίες Διεθνούς Νηολογίου. αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αυτής της προσέγγισης είναι το Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας<sup>247</sup> στο οποίο δίδεται η δυνατότητα στο υποψήφιο προς νηολόγηση πλοίο να επιλέξει από το σύνολο των διαθέσιμων λιμένων της εν λόγω χώρας το λιμένα νηολόγησης (Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure).

Στη δεύτερη περίπτωση δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο να επιλέγεται τμήμα της νησιωτικής χώρας ως τόπος σύστασης και έδρας του Διεθνούς Νηολογίου. Χαρακτηριστική περίπτωση κράτους, το οποίο επέλεξε τμήμα της νησιωτικής επικράτειάς τους για την δημιουργία Διεθνούς Νηολογίου, είναι η Πορτογαλία. Η Πορτογαλική κυβέρνηση επέλεξε τη νήσο Madeira, η οποία αποτελεί αυτόνομη περιοχή της Πορτογαλίας στον Ατλαντικό Ωκεανό, προκειμένου να δημιουργήσει την έδρα αυτού του Νηολογίου. Οι κάτοικοι της νήσου Madeira είναι Πορτογάλοι πολίτες και δε διαφοροποιούνται από τους υπόλοιπους Πορτογάλους πολίτες όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Ομοίως η Ισπανία επέλεξε τη συστάδα των Καναρίων Νήσων στον Ατλαντικό Ωκεανό, οι οποίες επίσης απαρτίζουν μητροπολιτικό έδαφος της Ισπανίας, για τη δημιουργία του Διεθνούς Νηολογίου. Αντίστοιχη προσέγγιση υιοθέτησε και η Φινλανδία για τη δημιουργία του δικού της Διεθνούς Νηολογίου επιλέγοντας από όλη την εθνική επικράτεια τη συστάδα των Νήσων Aland για τη δημιουργία του Νηολογίου<sup>248</sup>.

Στον αντίποδα, υπάρχουν και κράτη τα οποία έχουν επιλέξει τμήμα της ηπειρωτικής τους ενδοχώρας για τη δημιουργία του Διεθνούς Νηολογίου. Ως τέτοια περίπτωση μπορεί να αναφερθεί η Νορβηγία με το Διεθνές Νηολόγιο N.I.S.<sup>249</sup>, το οποίο εδρεύει στον λιμένα Bergen (Norwegian Maritime Authority), στον οποίο μάλιστα εδρεύει και το Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο αυτής της χώρας. Ομοίως στην περίπτωση της Γαλλίας επιλέχθηκε η Μασσαλία (Ministry of Ecological and Solidarity Transition, 2016), λιμάνι της ηπειρωτικής ενδοχώρας, για τη δημιουργία του Διεθνούς Νηολογίου.

#### *3.1.3.2.1.3 Δικαιοδοσία κράτους*

---

<sup>247</sup> G.I.S. – German International Shipping Registry.

<sup>248</sup> Aland Ship Registry.

<sup>249</sup> Norwegian International Ship Registry.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα των Διεθνών Νηολογίων είναι η πλήρης ενσωμάτωση των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία τους στο εθνικό Δίκαιο του κράτους στο οποίο εδρεύουν. Καθώς η έδρα τους βρίσκεται εντός της γεωγραφικής επικράτειας του συγκεκριμένου κράτους είναι αναμενόμενο να υπόκειται η δραστηριότητά τους στους Νόμους αυτού του κράτους το οποίο κατ'επέκταση έχει απεριόριστη εθνική δικαιοδοσία. Θα πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί το γεγονός ότι υπήρξαν δύο σημαντικές διαφοροποιήσεις αναφορικά με το εύρος της εφαρμογής της νομοθεσίας που αφορά τα Διεθνή Νηολόγια. Όσα κράτη επέλεξαν τη δημιουργία Διεθνούς Νηολογίου σε πανεθνικό επίπεδο δημιούργησαν ένα πλαίσιο κανόνων που αφορούν τη λειτουργία του Διεθνούς Νηολογίου ανεξαρτήτως της γεωγραφικής περιοχής έδρας του Νηολογίου. Αντιθέτως, υπήρξαν και κράτη τα οποία επέλεξαν συγκεκριμένο τμήμα της επικράτειάς τους για τη σύσταση αυτού του τύπου Νηολογίου.

Στην περίπτωση των κρατών<sup>250</sup> που επέλεξαν την δημιουργία του Διεθνούς Νηολογίου σε πανεθνικό επίπεδο έγινε προσαρμογή της νομοθεσίας, προκειμένου να καλύπτει τη νηολόγηση πλοίων σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια. Κατ'αυτήν την έννοια δεν υφίσταται προνομιακή μεταχείριση κάποιας συγκεκριμένης περιοχής της χώρας έναντι κάποιας άλλης, καθώς το ίδιο Διεθνές Νηολόγιο έχει παραρτήματα σε διάφορες περιοχές της ίδιας χώρας προσφέροντας το ίδιο εύρος υπηρεσιών.

Μία ιδιαίτερη περίπτωση Διεθνούς Νηολογίου, το οποίο επέλεξε την πανεθνική ισχύ χωρίς να θέτει γεωγραφικούς φραγμούς όσον αφορά την έδρα του είναι το Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας. Ενώ απουσιάζει η έννοια του γεωγραφικού περιορισμού, υπάρχει ωστόσο θεσμικός περιορισμός αναφορικά με την προϋπάρχουσα κατάσταση της νηολόγησης του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, επιτρέπεται μόνον σε πλοία τα οποία είναι νηολογημένα στο Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο της Γερμανίας να νηολογηθούν παράλληλα στο Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας (Mansell, Springer Science & Business Media, p. 105). Κατ'αυτόν τον τρόπο η δυνατότητα νηολόγησης στο Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας περιορίζεται στον υφιστάμενο στόλο της Γερμανικής Σημαίας χωρίς να επιτρέπεται σε πλοία από άλλη νηολόγια να εγγραφούν σε αυτό το Νηολόγιο. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι στον διεθνή ανταγωνισμό μεταξύ των Νηολογίων το G.I.S. αποσκοπεί αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση των πλοίων που ήδη φέρουν τη

---

<sup>250</sup> Όπως π.χ. η Γερμανία.

Γερμανική Σημαία και δεν στοχεύει στην προσέλκυση πλοίων από άλλα Ανοικτά ή Δεύτερα Νηολόγια.

Στον αντίποδα βρίσκονται τα κράτη που επέλεξαν να δημιουργήσουν το Διεθνές Νηολόγιο σε συγκεκριμένο τμήμα εδάφους εντός της επικράτειας στην οποία εξασκούν πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα. Στην περίπτωση της Ισπανίας επιλέχθηκαν για τη δημιουργία του Νηολογίου τα Κανάρια Νησιά, τα οποία αποτελούν συστατικό μέρος του Βασιλείου της Ισπανίας, όπου εφαρμόζεται πλήρως το εσωτερικό Δίκαιο της εν λόγω χώρας. Βέβαια, θα πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι εντοπίζεται μία ιδιαιτερότητα αναφορικά με το νομικό καθεστώς λειτουργίας αυτής της κατηγορίας των Διεθνών Νηολογίων. Η Νομοθεσία που ρυθμίζει τη λειτουργία αυτών των Νηολογίων δεν έχει πανεθνική ισχύ. Δηλαδή στην περίπτωση του ισπανικού Διεθνούς Νηολογίου των Καναρίων Νήσων δεν αφορά ολόκληρη την ισπανική επικράτεια καθώς παρέχει τις συγκεκριμένες προνομιακές διατάξεις μονάχα στη γεωγραφική περιοχή των Καναρίων Νήσων.

Ο λόγος που επιλέγεται από ορισμένα κράτη η διαμόρφωση ειδικού νομικού καθεστώτος το οποίο παρέχει σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή τη δυνατότητα της δημιουργίας ενός Διεθνούς Νηολογίου, σε αντιδιαστολή με την υπόλοιπη εθνική επικράτεια όπου εξακολουθεί να λειτουργεί το υφιστάμενο Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο, έχει δύο όψεις. Ο ένας είναι η ανάγκη για παροχή κινήτρων προς την εγχώρια ναυτιλιακή κοινότητα, προκειμένου να μπορέσει να δραστηριοποιηθεί με ανταγωνιστικότερους όρους διατηρώντας παράλληλα την εγχώρια Εθνικότητα και αποφεύγοντας ταυτόχρονα την προσφυγή σε κάποιο Ανοικτό Νηολόγιο. Ο δεύτερος λόγος έχει να κάνει με την αναπτυξιακή πνοή που επιθυμεί να δώσει το κράτος σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές του. Αυτές οι περιοχές συνήθως έχουν το μειονέκτημα να βρίσκονται μακράν της Μητρόπολης και κατά συνέπεια οι επιχειρηματικές δραστηριότητες λειτουργούν υπό δυσμενέστερους οικονομικούς όρους<sup>251</sup>. Για αυτό το λόγο κατά κανόνα η δημιουργία ενός Διεθνούς Νηολογίου εντάσσεται σε ένα γενικότερο πλαίσιο αναπτυξιακών μέτρων<sup>252</sup> για την τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας σε αυτές τις περιοχές (Gobierno de Canarias, 2018).

---

<sup>251</sup> Ενδεικτικό της οικονομικής καχεξίας των Καναρίων Νήσων είναι το γεγονός ότι ενώ απαρτίζουν το 4,6% του συνολικού πληθυσμού της Ισπανίας, παράγουν μόνον το 3,9% του ΑΕΠ όλης της χώρας.

<sup>252</sup> Η Ισπανική Κυβέρνηση με Νόμο του 1994, ο οποίος έγινε αποδεκτός το 2000 από την Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιούργησε την Ειδική Ζώνη των Καναρίων Νήσων (Canarias Islands Special Zone –ZEC), όπου μπορούν να

#### *3.1.3.2.1.4 Σημαία πλοίου*

Τα Διεθνή Νηολόγια έχουν δημιουργηθεί από τα κράτη με το σκοπό της προσέλκυσης πλοίων, τα οποία σε διαφορετική περίπτωση ήταν πολύ πιθανό να επιλέξουν τη νηολόγησή τους σε κάποιο Ανοικτό Νηολόγιο. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού είναι καθοριστικής σημασίας όχι μόνον η υιοθέτηση ενός πακέτου δελεαστικών οικονομικών κινήτρων αλλά και η προσφορά της επιλογής μίας ποιοτικής Σημαίας. Για αυτό το λόγο τα Διεθνή Νηολόγια δίδουν τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες που τα επιλέγουν, να υψώνουν τη Σημαία του κράτους που έχει μεριμνήσει για τη δημιουργία αυτών των Νηολογίων.

Η σημασία της ύψωσης της εθνικής Σημαίας μίας παραδοσιακής ναυτιλιακής χώρας με καλό ιστορικό, όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη Σημαία της, είναι ιδιαίτερα σημαντική. Θεωρείται υψηλής σπουδαιότητας η δυνατότητα να μπορεί ένα πλοίο να υψώνει μία ποιοτική Σημαία, η οποία δεν είναι ενταγμένη σε κάποια black list διεθνούς οργανισμού ή Μ.Ο.Υ.<sup>253</sup>. Με την ύψωση μίας ποιοτικής Σημαίας ένα πλοίο υπόκειται σε ευμενέστερο καθεστώς αναφορικά με τους ελέγχους και τις διάφορες επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται στους λιμένες που προσεγγίζει. Επιπροσθέτως, είναι δυνατόν να εφαρμόζονται οι διακρατικές συμφωνίες μεταξύ του κράτους της Σημαίας και του κράτους του οποίου τους λιμένες προσεγγίζει το πλοίο, με αποτέλεσμα την ενδεχόμενη προνομιακή μεταχείριση όσον αφορά τις επιβαλλόμενες χρεώσεις στα λιμενικά έξοδα κτλ. καθώς και την παροχή προτεραιότητας κατά την είσοδο στο λιμένα φορτοεκφόρτωσης.

#### *3.1.3.2.1.5 Φορολογικό καθεστώς*

Η ανάγκη για προσέλκυση πλοίων από τη δεξαμενή των πλοίων που είναι επιρρεπή για νηολόγηση στα Ανοικτά Νηολόγια αποτελεί βασικό οδηγό κατά την άσκηση της φορολογικής πολιτικής στα Διεθνή Νηολόγια. Ως βασικό εργαλείο φορολόγησης είναι το tonnage tax scheme βάσει του οποίου η φορολόγηση της ναυτιλιακής εταιρείας αποτελείται από ένα σταθερό ποσό το οποίο εξαρτάται από τη χωρητικότητα του

---

εγκατασταθούν επιχειρηματίες από την Ισπανία καθώς και από άλλα κράτη και να ασκήσουν τις δραστηριότητες τους. Βασικό πλεονέκτημα της εγκατάστασης σε αυτή την περιοχή είναι η παροχή ειδικών φορολογικών ελαφρύνσεων σε επιλεγμένους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας οι οποίες περιλαμβάνουν και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

<sup>253</sup> Memorandum of Understanding.

πλοίου<sup>254</sup> πολλαπλασιαζόμενου με διαφορετικό συντελεστή ανά Νηολόγιο. Προκύπτει, επομένως, ότι ο προσδιορισμός της βασικής φορολογίας δεν εξαρτάται από τα οικονομικά αποτελέσματα<sup>255</sup> της χρήσης. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο φόρος που προκύπτει από το tonnage tax scheme είναι κατά κανόνα σημαντικά χαμηλότερος έναντι αυτού που θα προέκυπτε από την εφαρμογή του κλασικού συστήματος φορολόγησης επί των κερδών (Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure).

Βασικό εργαλείο φορολόγησης, ιδιαίτερα στην περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι ο Φ.Π.Α.. Προκειμένου τα Διεθνή Νηολόγια να είναι ελκυστικότερα στο διεθνή ανταγωνισμό κατά κανόνα παρέχεται η δυνατότητα για απαλλαγή από το καθεστώς του Φ.Π.Α. κάτω από συγκεκριμένες, ωστόσο, προϋποθέσεις (France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition, 2016, p. 11). Οι συνηθέστερες προϋποθέσεις που τίθενται είναι το πλοίο να πραγματοποιεί ναυτιλιακές ή παρεμφερείς δραστηριότητες<sup>256</sup> στην Ανοικτή Θάλασσα<sup>257</sup>.

Το αποτέλεσμα της οικονομικής εκμετάλλευσης του πλοίου θεωρείται ότι έχει ήδη φορολογηθεί βάσει του tonnage tax scheme, ο οποίος είναι τελικός φόρος<sup>258</sup> και ως εκ τούτου μπορεί να διανεμηθεί στους μετόχους της πλοιοκτήτριας εταιρείας χωρίς πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις (Norwegian Maritime Authority). Ιδιαίτερες διακρατικές συμφωνίες μεταξύ του κράτους το οποίο έχει συστήσει Διεθνές Νηολόγιο και των υπολοίπων κρατών δύνανται να υφίστανται, προκειμένου να αποφεύγεται η διπλή φορολόγηση.

Όσον αφορά το ναυτεργατικό δυναμικό που απασχολείται στα πλοία που είναι νηολογημένα στα Διεθνή Νηολόγια ο γενικός κανόνας είναι οι μισθοδοτικές απολαβές να ακολουθούν τα πρότυπα της χώρας προέλευσης των ναυτικών. Κατά συνέπεια, εάν οι ναυτικοί που απασχολούνται έχουν προέλευση π.χ. Φιλιππίνες, τότε θα αμοιφθούν σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις που ισχύουν στις Φιλιππίνες. Είναι πιθανό,

---

<sup>254</sup> Συνήθως λαμβάνεται υπ' όψη η καθαρή χωρητικότητα (net registered tonnage – n.r.t.).

<sup>255</sup> Κέρδη ή ζημιές.

<sup>256</sup> Ως παρεμφερείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες θεωρούνται η παροχή υπηρεσιών που αφορούν τη ναυπηγοεπισκευή σε πλοία που δραστηριοποιούνται στην Ανοικτή Θάλασσα, καθώς και τα πλοία που ασκούν βιομηχανικές δραστηριότητες στην Ανοικτή Θάλασσα

<sup>257</sup> High Seas.

<sup>258</sup> Τελικός (final tax) είναι το ποσό με το οποίο έχει ήδη φορολογηθεί η φορολογητέα ύλη και ως εκ τούτου δεν υπόκειται πλέον σε πρόσθετους φόρους.

ωστόσο, το κράτος που προσφέρει το Διεθνές Νηολόγιο να θέτει ένα ελάχιστο όριο κάτω από το οποίο δεν μπορούν κυμανθούν οι μισθοδοτικές απολαβές των ναυτικών<sup>259</sup>, όπως ισχύει στην περίπτωση του Διεθνούς Νηολογίου της Γαλλίας (France - Legifrance).

Αναφορικά με την κοινωνική ασφάλιση των ναυτεργατών παρατηρείται αξιοσημείωτη διαφοροποίηση μεταξύ των διαφόρων Διεθνών Νηολογίων που έχουν συσταθεί. Ενώ τείνουν να ακολουθούν το γενικό κανόνα ότι οι εργοδοτικές εισφορές δεν βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με τις εργοδοτικές εισφορές των πλοίων που είναι νηολογημένα στο Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο, από εκεί και μετά υπάρχουν αποκλίνουσες τάσεις. Σε ορισμένα Διεθνή Νηολόγια, όπως το Γαλλικό (France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition, 2016), τίθεται ως ελάχιστο επίπεδο το εκάστοτε οριζόμενο από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας<sup>260</sup>. Συμπληρωματικά είναι δυνατό το κράτος που έχει καθιερώσει το Διεθνές Νηολόγιο να έχει προβεί σε υπογραφή διμερών διακρατικών συμβάσεων με διάφορες τρίτες χώρες (Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure). Βάσει αυτών των συμβάσεων είναι δυνατό να προσδιορίζονται λεπτομέρειες που άπτονται της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτολογημένων εργαζομένων.

#### *3.1.3.2.1.6 Στελέχωση πλοίων*

Η στελέχωση των πλοίων που είναι νηολογημένα στα Διεθνή Νηολόγια παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις ανάλογα με το κράτος και την ακολουθούμενη από αυτό ναυτιλιακή πολιτική. Το τελικό μείγμα της της ακολουθούμενης πολιτικής συνιστά έναν συγκερασμό ανάμεσα στην ανάγκη αφ'ενός να προσφερθούν δελεαστικά κίνητρα, συχνά αντίστοιχα με αυτά των Ανοικτών Νηολογίων, αλλά και αφ'ετέρου της ικανοποίησης των οικονομικών και κοινωνικών προτεραιοτήτων που έχει θέσει κάθε κράτος με ιδιαίτερη αναφορά στην απασχόληση του ναυτεργατικού δυναμικού. Ανταποκρινόμενα σε αυτές τις προτεραιότητες τα διαθέσιμα Διεθνή Νηολόγια έχουν θέσει διαφορετικά κριτήρια αναφορικά με την Εθνικότητα των απασχολούμενων στα πλοία.

---

<sup>259</sup> Στην περίπτωση του Διεθνούς Νηολογίου της Γαλλίας ο ελάχιστος μισθός για τους αλλοδαπούς ναυτικούς ανέρχεται σε USD620,05 για 208 ώρες εργασίας ανά μήνα.

<sup>260</sup> International Labour Organization – I.L.O..

Υπάρχουν Διεθνή Νηολόγια τα οποία ακολουθούν επιθετική πολιτική, η οποία αντιγράφει πιστά τα Ανοικτά Νηολόγια, παρέχοντας απεριόριστη ελευθερία κινήσεων στη ναυτιλιακή εταιρεία. Κατ'αυτόν τον τρόπο ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει Πλοίαρχο, Αξιωματικούς και πλήρωμα οποιασδήποτε Εθνικότητας επιθυμεί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου Διεθνούς Νηολογίου είναι το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (N.I.S.)<sup>261</sup>, το οποίο αφήνει ουσιαστικά απόλυτα ελεύθερους τους πλοιοκτήτες να επιλέξουν αυτοί την Εθνικότητα του πληρώματος (Norwegian Maritime Authority). Παραπλήσιο χειρισμό του θέματος της Εθνικότητας του ναυτεργατικού δυναμικού έχει υιοθετήσει και η Πορτογαλία (International Business Centre of Madeira). Ενώ έχει θεσπίσει ένα ελάχιστο ποσοστό 30% επί του συνόλου των απασχολούμενων στο πλοίο, το οποίο θα πρέπει να προέρχεται από Ευρωπαϊκή χώρα ή χώρα στην οποία να ομιλείται η πορτογαλική γλώσσα, στην πράξη ωστόσο είναι δυνατό η πλοιοκτήτρια εταιρεία να αιτηθεί απαλλαγή από αυτόν τον περιορισμό και να προβεί σε ναυτολόγηση πληρώματος ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης του ναυτικού.

Στον αντίποδα υπάρχουν Διεθνή Νηολόγια τα οποία θέτουν αυστηρούς περιορισμούς σχετικά με την Εθνικότητα του ναυτεργατικού δυναμικού. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην περίπτωση του Νηολογίου των Καναρίων Νήσων υπάρχει η απαίτηση τόσο ο Πλοίαρχος όσο και οι Αξιωματικοί να έχουν Εθνικότητα κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (International Ship's Register, S.L). Μόνον το 50% του κατώτερου πληρώματος μπορεί να έχει Εθνικότητα κράτους το οποίο δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντίστοιχα αυστηρά κριτήρια που περιορίζουν την Εθνικότητα του Πλοίαρχου αποκλειστικά στον Ε.Ο.Χ.<sup>262</sup> έχει θεσπίσει και το Διεθνές Νηολόγιο της Δανίας, το οποίο ωστόσο δίδει τη δυνατότητα να ναυτολογηθεί το υπόλοιπο πλήρωμα από χώρα της επιλογής του πλοιοκτήτη (Danish Maritime Authority). Τον ίδιο περιορισμό όσον αφορά μόνον την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη συναντάμε και στο Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας, όπου είναι αποδεκτές μονάχα

---

<sup>261</sup> Το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας δίδει τη δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να επιλέξει πλήρωμα όποιος Εθνικότητας επιθυμεί. Αναφορικά με τον Πλοίαρχο υπάρχει η απαίτηση να είναι Εθνικότητας Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ε. και Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία), η οποία στην πράξη μπορεί να υπερκερασθεί με την υποβολή αίτησης εξαίρεσης από την πλευρά του πλοιοκτήτη. Κατ'αυτόν τον τρόπο, για το σύνολο των θέσεων ναυτεργατικού δυναμικού μπορούν να απασχοληθούν ναυτικοί ανεξαρτήτως Εθνικότητας.

<sup>262</sup> Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος: Ε.Ε. και Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία.



Εθνικότητες από τον Ε.Ο.Χ. (Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure).

Διαφορετική προσέγγιση όσον αφορά τον προσδιορισμό της Εθνικότητας του πληρώματος έχει υιοθετήσει η Γαλλία. Σε αντιδιαστολή με τα κράτη που διαχωρίζουν το καθεστώς της Εθνικότητας του Πλοιάρχου έναντι του υπόλοιπου πληρώματος, στο Διεθνές Νηολόγιο της Γαλλίας υπάρχει ομοιόμορφη αντιμετώπιση του ζητήματος της Εθνικότητας του ναυτεργατικού δυναμικού. Πιο συγκεκριμένα, υφίσταται ένας ενιαίος συντελεστής 25% επί του συνόλου του πληρώματος, το οποίο θα πρέπει να έχει προέλευση από χώρες του Ε.Ο.Χ. (France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition, 2016). Μάλιστα, σε περίπτωση κατά την οποία έχουν χορηγηθεί οικονομικά κίνητρα στην πλοιοκτήτρια εταιρεία για την αγορά του εν λόγω πλοίου είναι δυνατό το προαναφερθέν ποσοστό αναπροσαρμόζεται σε 35%.

#### *3.1.3.2.1.7 Γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης*

Τα Διεθνή Νηολόγια παρουσιάζουν αξιοσημείωτη ομοιομορφία στις πρακτικές που εφαρμόζουν όσον αφορά τη δυνατότητα που προσφέρουν στα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτά να δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές. Κατά κανόνα επιτρέπουν τη διενέργεια διεθνών πλοών σε όλες τις περιοχές της υψήλιου, συμπεριλαμβανομένης και της Ε.Ε., λειτουργώντας ωστόσο υπό ένα ιδιότυπο καθεστώς εντός της ίδιας της επικράτειάς τους στο κράτος από το οποίο προέρχονται (Casaca & Lyridis, 2018, pp. 216-217).

Η μία ομάδα Διεθνών Νηολογίων, η οποία περιλαμβάνει τη Δανία και τη Γερμανία, επιτρέπει μεν στα πλοία να πραγματοποιούν απεριόριστες διεθνείς πλόες, ωστόσο απαγορεύει ρητώς τη διενέργεια εσωτερικών πλοών (Danish Maritime Authority). Κατ'αυτόν τον τρόπο ένα πλοίο, το οποίο είναι νηολογημένο στα ανωτέρω νηολόγια δεν μπορεί να προσεγγίζει τους λιμένες του κράτους, του οποίου τη Σημαία έχει υψώσει (Germany - Federal Ministry for Justice and Consumer Protection). Ο προφανής λόγος που υπαγορεύει αυτήν την προσέγγιση είναι η αποφυγή του άμεσου ανταγωνισμού προς το Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο της ίδιας χώρας. Σε διαφορετική περίπτωση θα παρατηρείτο άνευ όρων εκροή πλοίων προς το Διεθνές Νηολόγιο ακόμα και όσον αφορά τα πλοία που απολαμβάνουν της προστασίας του εθνικού cabotage.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι από το 1996 η Δανία χαλάρωσε την αυστηρή απαγόρευση και επιτρέπει πλέον εμπορικά πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα και είναι νηολογημένα στο Διεθνές Νηολόγιο της Δανίας να πραγματοποιούν πλόες ακόμα και μεταξύ δανέζικων λιμένων (Farantouris, 2003, σ. 389). Ωστόσο, εξακολουθούν να εξαιρούνται από αυτήν τη χαλάρωση των κανόνων τα επιβατηγά πλοία (Danish Maritime Authority, 2014, p. 2), με την εξαίρεση της μετακίνησης εργαζομένων κατευθυνόμενων σε εγκαταστάσεις στη θάλασσα<sup>263</sup>.

Ομοίως αυστηρά περιοριστική πολιτική ακολουθεί και η Γαλλία η οποία έχει αποκλείσει τις εσωτερικές πλόες από τα πλοία που έχουν νηολογηθεί στο Διεθνές Νηολόγιο (France - Legifrance). Παράλληλα, επιπροσθέτως αυτού του περιορισμού δεν επιτρέπει και σε πλοία συγκεκριμένων ειδών<sup>264</sup> που δραστηριοποιούνται σε διεθνείς πλόες, όπου το ένα τουλάχιστον σκέλος του ταξιδιού είναι σε λιμάνι της Ε.Ε., να είναι νηολογημένα στο Διεθνές Νηολόγιο.

Λιγότερο περιοριστική προσέγγιση όσον αφορά τα γεωγραφικά κριτήρια κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας των πλοίων έχει υιοθετηθεί από άλλα Διεθνή Νηολόγια. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Νορβηγίας, η οποία επιπροσθέτως της δυνατότητας για απεριόριστη ναυσιπλοΐα σε διεθνές επίπεδο, προσφέρει τη δυνατότητα περιορισμένης πρόσβασης και στους νορβηγικούς λιμένες (Norwegian Maritime Authority). Εν τούτοις, πρέπει να επισημανθεί ότι προκειμένου ένα πλοίο, το οποίο είναι νηολογημένο στο Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας, να προσεγγίσει σε νορβηγικό λιμάνι, θα πρέπει να μην αφορά προγραμματισμένα δρομολόγια και κατ'επέκταση να μην έχει τακτικό χαρακτήρα η προσέγγισή του σε αυτά τα λιμάνια. Παρόμοια αντιμετώπιση του θέματος της γεωγραφικής δραστηριοποίησης των πλοίων έχει υιοθετηθεί και από την Πορτογαλία (Madeira Management, 2018). Η συγκεκριμένη χώρα επιπροσθέτως των απεριόριστων διεθνών πλοών, προσφέρει τη δυνατότητα πραγματοποίησης πλόων μεταξύ πορτογαλικών λιμένων αφ'ενός και τρίτων λιμένων αφ'ετέρου, ενώ παράλληλα απαγορεύει την πραγματοποίηση πλόων μεταξύ των πορτογαλικών λιμένων.

---

<sup>263</sup> Π.χ. off-shore oil platforms στη Βόρεια Θάλασσα.

<sup>264</sup> Αφορά ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία τακτικών γραμμών μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε. και τις Αλγερία, Μαρόκο και Τυνησία.

Διαφοροποίηση ως προς το ζήτημα του εύρους της γεωγραφικής περιοχής δραστηριοποίησης των πλοίων εντοπίζουμε στο Διεθνές Νηολόγιο των Καναρίων Νήσων. Αυτή η Αυτόνομη περιοχή της Ισπανίας δίνει το δικαίωμα στα πλοία επιπροσθέτως της διεθνούς ναυσιπλοΐας να πραγματοποιούν και πλόες που αφορούν τα Κανάρια Νησιά, τις Αυτόνομες περιοχές της Melilla και Ceuta (International Ship's Register, S.L) καθώς επίσης και της ηπειρωτικής Ισπανίας με κάποιους ωστόσο περιορισμούς όσον αφορά τον τύπο των πλοίων. Παρατηρούμε, επομένως, ότι ενώ διατηρείται το cabotage για τις περιοχές της ηπειρωτικής Ισπανίας<sup>265</sup>, για τα συγκεκριμένα εδάφη που βρίσκονται εκτός του γεωγραφικού κορμού της χώρας υπάρχει η δυνατότητα της δραστηριοποίησης των πλοίων που είναι νηολογημένα στο Διεθνές Νηολόγιο χωρίς περιορισμούς<sup>266</sup>. Αυτό συνιστά μία καινοτομία του Διεθνούς Νηολογίου που έχει καθιερώσει η Ισπανία σε σύγκριση με τα υπόλοιπα Διεθνή Νηολόγια.

#### *3.1.3.2.1.8 Εξειδίκευση ανάλογα με τον τύπο του πλοίου*

Η γενική τάση είναι να επιδιώκεται η νηολόγηση κυρίως των εμπορικών πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές, ενώ εξειδικευμένοι τύποι πλοίων είναι δυνατό να εξαιρούνται από τη δυνατότητα νηολόγησης σε κάποιο Διεθνές Νηολόγιο. Παράλληλα, υπάρχει και η περίπτωση Νηολογίων τα οποία, ενώ γενικώς δέχονται πλοία διαφόρων κατηγοριών, μπορεί ωστόσο, να εξαιρούν κάποιους συγκεκριμένους τύπους πλοίων. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι η Πορτογαλία, μέσω του Νηολογίου της Madeira, συμπεριλαμβάνεται σε αυτήν την κατηγορία. Ειδικότερα, ενώ αποσκοπεί στην προσέλκυση πλοίων χωρίς διακρίσεις αναφορικά με τον τύπο πλοίου, δεν επιτρέπεται η νηολόγηση αλιευτικών σκαφών (International Business Centre of Madeira, 2018), καθώς θεωρείται ότι ο αλιευτικός κλάδος δεν πρέπει να συμπεριληφθεί στο ειδικό καθεστώς αυτού του Διεθνούς Νηολογίου. Ομοίως το Νηολόγιο των Καναρίων Νήσων αποκλείει τα αλιευτικά σκάφη από τη δυνατότητα νηολόγησης σε αυτό, ενώ αντιθέτως αποσκοπεί στην προσέλκυση εμπορικών πλοίων καθώς και επιβατικών. Αντιστοίχως στο Διεθνές Νηολόγιο της Δανίας ενώ επιτρέπεται

---

<sup>265</sup> Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά πετρελαιοειδών και υδατος στην ηπειρωτική Ισπανία δεν μπορούν να νηολογηθούν στο Νηολόγιο των Καναρίων Νήσων (Spain - Ministry of Development, 2018).

<sup>266</sup> Τα εδάφη Melilla και Ceuta συνιστούν παραθαλάσσιους θύλακες της Ισπανίας εντός του εδάφους του Μαρόκου, ενώ και τα Κανάρια Νησιά αποτελούν συστάδα νήσων ανοικτά των ακτών της Δυτικής Αφρικής.

γενικώς η νηολόγηση εμπορικών πλοίων, δεν ισχύει το ίδιο με τα αλιευτικά σκάφη και με τα σκάφη αναψυχής (Danish Maritime Authority).

Κατ'αντιστοιχία στο Διεθνές Νηολόγιο της Γαλλίας δεν επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίων τα οποία απασχολούνται με την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών στους λιμένες (France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition, 2016). Τέτοιοι τύποι πλοίων περιλαμβάνουν τις βυθοκόρους<sup>267</sup>, τα ρυμουλκά καθώς και τα διάφορα σκάφη που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των πιλότων από/προς τα προσεγγίζοντα πλοία. Παράλληλα, στο συγκεκριμένο Διεθνές Νηολόγιο δεν επιτρέπεται η νηολόγηση επιβατικών πλοίων που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές μεταξύ Ε.Ε. και κρατών της Βορείου Αφρικής.

Αντιθέτως στο Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας επιτρέπεται επιπροσθέτως της νηολόγησης των εμπορικών πλοίων, η νηολόγηση επιβατικών πλοίων καθώς και των εξειδικευμένων σκαφών<sup>268</sup> που ασχολούνται με την εξόρυξη υδρογονανθράκων (Norwegian Maritime Authority). Παραπλήσια προσέγγιση έχει υιοθετήσει και η Γερμανία, η οποία επιτρέπει σε ένα ευρύ κατάλογο τύπων πλοίων την εγγραφή στο Διεθνές Νηολόγιο. Πιο συγκεκριμένα, επιπροσθέτως των εμπορικών πλοίων, είναι δυνατό να νηολογηθούν ρυμουλκά, πλοία διάσωσης και έρευνας καθώς και πλοία που απασχολούνται στην αξιοποίηση και εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (Germany - Federal Ministry for Justice and Consumer Protection).

---

<sup>267</sup> Dredgers.

<sup>268</sup> Drilling platforms.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ / ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Η ευρεία απήχηση των Σημαιών Ευκαιρίας και των Ανοικτών Νηολογίων από τη ναυτιλιακή κοινότητα καταδεικνύει τη σημασία που αμφότερα κατέχουν στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ωστόσο, αυτό δε σημαίνει ότι δεν υπήρχαν κατά το παρελθόν αντιδράσεις από εμπλεκόμενους φορείς της ναυτιλιακής κοινότητας οι οποίες σε σημαντικό βαθμό εξακολουθούν να υφίστανται μέχρι και σήμερα. Αυτή η αντίδραση κατά κύριο λόγο στοχοποιεί τις Σημαίες Ευκαιρίας για μία σειρά από λόγους, οι οποίοι υποβαθμίζουν το συνολικά παραγόμενο αποτέλεσμα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Παράλληλα, σε ορισμένες περιπτώσεις τα βέλη στρέφονται και κατά των Ανοικτών Νηολογίων για ορισμένες από τις πρακτικές που ακολουθούνται από αυτά. Εδώ θα ήταν παραγωγική και σκόπιμη η διάκριση ανάμεσα στα Ανοικτά Νηολόγια και τις Σημαίες Ευκαιρίας καθώς συχνά οι έννοιες συγχέονται, προκειμένου να αποφευχθούν σχετικές παρερμηνείες.

#### **4.1 Σχέση μεταξύ Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων**

Ως Ανοικτά Νηολόγια θεωρούνται τα Νηολόγια που έχουν υιοθετήσει ελαστικά κριτήρια αναφορικά με την εφαρμογή του Γνήσιου Δεσμού. Κατά συνέπεια, δεν δίνουν έμφαση στην ταύτιση της Εθνικότητας του πλοιοκτήτη σε σχέση με την Εθνικότητα του πλοίου<sup>269</sup>. Για το λόγο αυτό λειτουργούν σε ένα καθαρά ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου πλοιοκτήτες οποιασδήποτε Εθνικότητας (Kim & Kim, 2018, p. 221) είναι δυνατόν να εγγράψουν (Negret, 2016, p. 4) το πλοίο τους σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο<sup>270</sup>. Το γεγονός της έλλειψης σχέσης ανάμεσα στην Εθνικότητα του πλοιοκτήτη αφ'ενός και του πλοίου αφ'ετέρου δε συνιστά κατ'ανάγκη μειονέκτημα αναφορικά με τους κανόνες

---

<sup>269</sup> Αξίζει να σημειωθεί ότι το στοιχείο της απουσίας του Γνήσιου Δεσμού ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και το πλοίο εντοπίζεται και σε μία σειρά από άλλα Νηολόγια τα οποία κατ'αυτή την έννοια θα μπορούσαν να ταξινομηθούν στην κατηγορία των Ανοικτών Νηολογίων. Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν το Εθνικό/Κλειστό Νηολόγιο του Ηνωμένου Βασιλείου όπου πλοιοκτήτες από τρίτες χώρες μπορούν υψώσουν την Αγγλική Σημαία. Επίσης, τα Διεθνή Νηολόγια της Γερμανίας (GIS), Δανίας (DIS), Νορβηγίας (NIS) και Πορτογαλίας (Madeira) δεν θέτουν ως όρο τον έλεγχο του πλοίου από εγχώριους πλοιοκτήτες (Coles & Watt, 2009, p. 26).

<sup>270</sup> Από τα χαρακτηριστικότερα Ανοικτά Νηολόγια είναι ο Παναμάς, η Λιβερία και τα Marshall Islands, όπου στην πράξη δεν υπάρχουν εγχώριοι πλοιοκτήτες. Συνεπώς, το σύνολο του εγγεγραμμένου στόλου σε αυτά τα Νηολόγια ανήκει σε πλοιοκτήτες από άλλες χώρες.

ασφαλείας και τα λοιπά κριτήρια που λαμβάνονται υπ'όψη για το χαρακτηρισμό ενός Νηολογίου ως ποιοτικού ή μη. Βέβαια, όπως θα γίνει αντιληπτό με την ανάλυση που θα ακολουθήσει, η απουσία του συνεκτικού στοιχείου της Εθνικότητας μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη τουλάχιστον σε ένα αριθμό περιπτώσεων θέτει προκλήσεις αναφορικά με τις συνθήκες λειτουργίας αυτών των πλοίων αλλά και των αρμόδιων κρατικών Αρχών των Ανοικτών Νηολογίων.

Από την άλλη πλευρά η Σημαία Ευκαιρίας<sup>271</sup>, για το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς βιβλιογραφίας, είναι ένας όρος που εστιάζει κυρίως στα ποιοτικά χαρακτηριστικά του Νηολογίου. Μία ευρέως αποδεκτή πρώτη προσπάθεια ορισμού της έννοιας της Σημαίας Ευκαιρίας είναι η Αναφορά της Επιτροπής Rochdale (Coles & Watt, 2009, p. 24) το 1970 από την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου<sup>272</sup>. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη προσέγγιση, η οποία σημειωτέον έχει υιοθετηθεί και από την I.T.F. μία Σημαία Ευκαιρίας παρουσιάζει μία σειρά από χαρακτηριστικά γνωρίσματα όπως έλεγχος της πλοιοκτησίας από ξένους πολίτες, ευκολία στις διαδικασίες νηολόγησης, προνομιακό φορολογικό καθεστώς το οποίο βασίζεται κυρίως στο tonnage tax, είναι μικρού μεγέθους κράτος όπου τα έσοδα από το Νηολόγιο είναι σημαντικά για τα δημοσιονομικά του μεγέθη, επιτρέπεται η ναυτολόγηση ναυτικών οποιασδήποτε εθνικής προέλευσης (Nanda, 2018, p. 214) και τέλος το εν λόγω Νηολόγιο δε διαθέτει τη βούληση ή τους απαραίτητους μηχανισμούς (Schøyen, Burki, & Kurian, 2017, p. 500) για την αποτελεσματική άσκηση της εθνικής πολιτικής στο πλοίο ή την ναυτιλιακή εταιρεία (Tirrel & Mendenhall, 2021, p. 232) και την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών (Armstrong, 2020, p. 3).

Όπως γίνεται αντιληπτό από τη συγκριτική παράθεση των βασικών χαρακτηριστικών των Ανοικτών Νηολογίων και των Σημαιών Ευκαιρίας υπάρχουν κοινά πεδία τα οποία σε σημαντικό βαθμό δικαιολογούν την ταυτόχρονη κατάταξη ενός Ανοικτού Νηολογίου στις Σημαιές Ευκαιρίας (Watterson, Osborne, & Grant, 2020, p. 1). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η απουσία του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού ενυπάρχει και στις δύο αυτές κατηγορίες Νηολογίων. Αυτό δε σημαίνει, ωστόσο, ότι όλα τα Ανοικτά Νηολόγια μπορούν να συμπεριληφθούν στις Σημαιές Ευκαιρίας, δεδομένου ότι τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν μία Σημαία Ευκαιρίας και κυρίως το στοιχείο του

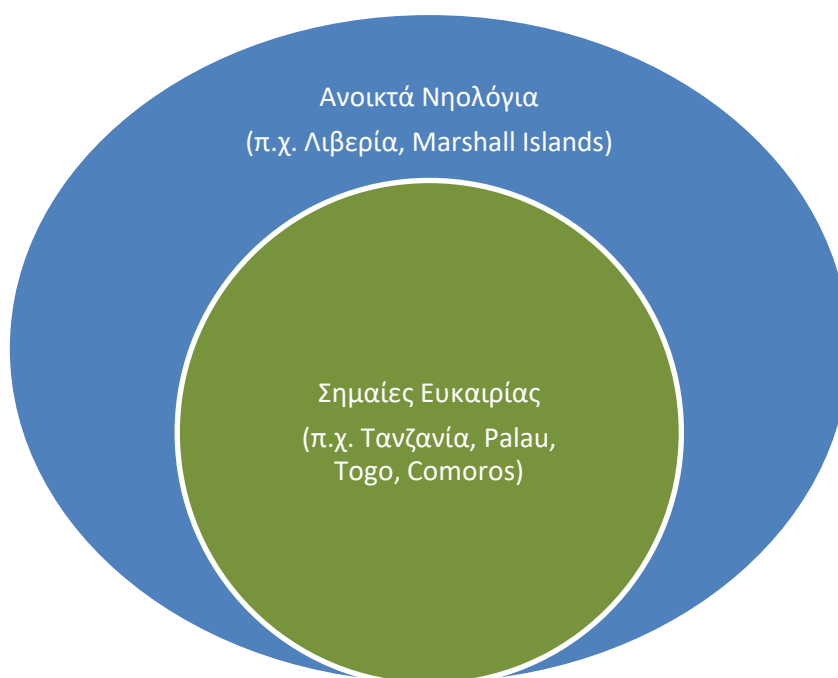
---

<sup>271</sup> Flag of Convenience.

<sup>272</sup> Committee of Enquiry into Shipping – Report, Cmnd 4337, HMSO

αποτελεσματικού κρατικού ελέγχου σε πλοίο και ναυτιλιακή εταιρεία είναι δυνατόν να έχουν αναπτυχθεί σε πολύ υψηλό βαθμό αναλόγως του Ανοικτού Νηολογίου που εξετάζεται. Κατά συνέπεια, υπάρχουν Ανοικτά Νηολόγια τα οποία έχουν υιοθετήσει πολύ υψηλά επίπεδα παροχής υπηρεσιών σε σημείο που ανταγωνίζονται αρκετά ποιοτικά Εθνικά/Κλειστά Νηολόγια και καταλαμβάνουν τις υψηλότερες θέσεις στην αξιολόγηση των Μ.Ο.Υ.'s παγκοσμίως<sup>273</sup>. Αυτά τα Ανοικτά Νηολόγια δεν μπορούν να συμπεριληφθούν στις Σημαίες Ευκαιρίας.

#### Πίνακας 9: Σχέση μεταξύ Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων



## **4.2 Αρνητικές επιδράσεις των Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων**

### **4.2.1 Φορολογική πολιτική**

Τα Ανοικτά Νηολόγια έχουν κατηγορηθεί για τις πρακτικές που ακολουθούν αναφορικά με την εφαρμοζόμενη φορολογική πολιτική. Ειδικότερα, μέσα από τη σύσταση

<sup>273</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Λιβερία και τα Marshall Islands καταλαμβάνουν από τις κορυφαίες θέσεις αξιολόγησης σε Paris M.O.U. (Paris M.O.U., 2019) και Tokyo M.O.U. (Tokyo M.O.U., 2019), με αποτέλεσμα ενώ συμπεριλαμβάνονται στα Ανοικτά Νηολόγια, να μην μπορούν να θεωρηθούν Σημαίες Ευκαιρίας. Αντιθέτως, Ανοικτά Νηολόγια όπως αυτά των Τανζανία, Palau, Togo και Comoros λαμβάνουν τις χαμηλότερες αξιολογήσεις από τα ίδια Μ.Ο.Υ.'s, με αποτέλεσμα να συγκαταλέγονται και στις Σημαίες Ευκαιρίας.

θυγατρικών ναυτιλιακών εταιρειών σε κράτη που έχουν συστήσει Ανοικτά Νηολόγια, μπορούν οι εγχώριοι επιχειρηματικοί όμιλοι να απολαμβάνουν σημαντικά χαμηλότερων φορολογικών συντελεστών σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους της εγχώριας οικονομικής δραστηριότητας (Μεταξάς, 1985, σσ. 123-124). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το φορολογικό καθεστώς που έχει θεσπίσει η συντριπτική πλειοψηφία των Ανοικτών Νηολογίων θέτει σημαντικά χαμηλότερες φορολογικές επιβαρύνσεις συγκρινόμενο με το φορολογικό καθεστώς των κρατών από τα οποία προέρχονται οι ναυτιλιακές εταιρείες. Κατ'αυτόν τον τρόπο εμμέσως επιδοτούνται οι επιχειρήσεις που έχουν τη δυνατότητα να εντάξουν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στην καθετοποιημένη παραγωγική διαδικασία τους και κατά συνέπεια, καταστρατηγείται η έννοια της φορολογικής δικαιοσύνης.

Στον τομέα της ασκούμενης φορολογικής πολιτικής η αρνητική επίδραση των Ανοικτών Νηολογίων επεκτείνεται και στην ακολουθούμενη φορολογική πολιτική των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών. Στην πλειοψηφία αυτών των κρατών η πρώτη μορφή αντίδρασης στην αθρόα εκροή πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια<sup>274</sup> ήταν η θέσπιση κινήτρων για την προστασία της εθνικής ναυτιλίας. Μάλιστα τα φορολογικά μέτρα έφεραν σημαντικό βάρος της κρατικής προσπάθειας για ανάσχεση της εκροή πλοίων από το Εθνικό/Κλειστό Νηολόγιο <sup>275</sup>. Ωστόσο, αυτές οι προσπάθειες συγκράτησης πλοίων υπό την εθνική Σημαία οδηγούν σε στρέβλωση της φορολογικής πολιτικής, η οποία θα ακολουθείτο υπό κανονικές συνθήκες (Coles & Watt, 2009, σσ. 34-35). Όπως είναι φυσικό παρεπόμενο, λόγω της στρέβλωσης της ακολουθούμενης φορολογικής πολιτικής επέρχεται μεταβολή στην ανακατανομή του παραγόμενου πλούτου στην εν λόγω οικονομία. Είναι μάλιστα πιθανόν να διατίθενται παραγωγικοί συντελεστές, μέσω της μορφής κινήτρων όπως επιδοτήσεις, φορο-απαλλαγές κτλ, σε παραγωγικές δραστηριότητες οι οποίες υπό κανονικές συνθήκες δεν θα πραγματοποιούνταν.

Μία ακόμα δυσμενής επίδραση του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων που σχετίζεται με τη φορολογική και γενικότερα τη δημοσιονομική πολιτική αφορά την συμπεριφορά

---

<sup>274</sup> Flagging-out.

<sup>275</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται η επιτυχημένη ακολουθούμενη πολιτική παροχής κινήτρων της Ελλάδας, η οποία με τον Ν.2687/1953 προσέφερε ένα σημαντικό πακέτο φορολογικών κινήτρων προς τους Έλληνες κυρίως πλοιοκτήτες με πλοία υπό ξένη Σημαία, προκειμένου να τα μετα-νηολογήσουν στο Ελληνικό Νηολόγιο. Το συγκεκριμένο μοντέλο αντιμετώπισης του flagging-out αποτέλεσε αντικείμενο διεξοδικής μελέτης και από άλλες παραδοσιακές χώρες με αποτέλεσμα να εφαρμοστεί με παραλλαγές και σε άλλα παραδοσιακά κράτη.



του εγχώριου ναυτιλιακού κλάδου. Δημιουργείται εθισμός του επιχειρηματικού κόσμου της ναυτιλίας, ούτως ώστε για διάφορα άλλα προβλήματα οικονομικής φύσεως, τα οποία είναι άσχετα με τον ανταγωνισμό από τα Ανοικτά Νηολόγια<sup>276</sup>, να απευθύνονται στο κράτος, προκειμένου να λάβουν στήριξη (Coles & Watt, 2009, σ. 35). Παρατηρείται λοιπόν η δημιουργία μίας πατερναλιστικής κουλτούρας από την πλευρά της εγχώριας επιχειρηματικής κοινότητας, η οποία αντίκειται στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς την οποία ευαγγελίζονται οι υποστηρικτές του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων.

Επιπροσθέτως, η καθετοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας σε ορισμένους κλάδους της οικονομίας<sup>277</sup> δημιουργεί τις προϋποθέσεις για φοροαποφυγή. Αυτό οφείλεται στη δυνατότητα που έχουν οι εμπλεκόμενοι επιχειρηματικοί όμιλοι να μετακυλούν το τεχνητά αυξημένο κόστος των ναύλων στη θυγατρική τους ναυτιλιακή εταιρεία που έχει νηολογήσει τα πλοία σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο. Με αυτόν τον τρόπο μπορούν να αποφύγουν την καταβολή σημαντικών ποσών φόρων στη χώρα από την οποία προέρχονται έναντι της συμβολικής πληρωμής φόρων στο κράτος όπου εδρεύει το Ανοικτό Νηολόγιο.

Αυτή η διαδικασία ονομάζεται «σύστημα μεταφοράς τιμής» (Μεταξάς, 1985, σ. 125) και ταυτόχρονα οδηγεί σε αυξημένο κόστος για τους καταναλωτές προς όφελος των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο ο θεσμός των Ανοικτών Νηολογίων συντελεί στη μείωση του κόστους μεταφοράς των αγαθών, είναι δυνατόν σε συγκεκριμένες μορφές οργάνωσης της αγοράς να μην εφαρμόζεται. Αντιθέτως, οδηγεί σε ίδιο ή αντίστοιχο επίπεδο μεταφορικού κόστους όπου όμως το όφελος το προσπορίζεται πλέον κυρίως η ναυτιλιακή εταιρεία και όχι το κράτος ή οι υπόλοιπες κοινωνικές ομάδες<sup>278</sup>.

Συναφής με τις παραπάνω αρνητικές επιδράσεις των Ανοικτών Νηολογίων στη φορολογική πολιτική των παραδοσιακών κρατών είναι οι συνέπειες στο ισοζύγιο πληρωμών. Καθώς η μεταφορά πλέον αναλαμβάνεται από ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν μεταφέρει την έδρα τους σε Ανοικτά Νηολόγια, η αμοιβή/ναύλοι του μεταφορέα/ναυτιλιακής εταιρείας συνιστούν εκροή για το ισοζύγιο πληρωμών της

---

<sup>276</sup> Π.χ. αναποτελεσματική λειτουργία της διοίκησης της ναυτιλιακής εταιρείας, αποτυχημένες επιχειρηματικές επιλογές, ανεπιτυχείς επενδύσεις κ.ά..

<sup>277</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της αγοράς πετρελαιοειδών στις Η.Π.Α.

<sup>278</sup> Το κράτος έχει μειωμένα φορολογικά έσοδα και χαμηλότερες εισφορές για κοινωνική ασφάλιση, ενώ υπάρχουν κοινωνικές ομάδες όπως οι εγχώριοι ναυτικοί οι οποίοι έχουν απωλέσει τις θέσεις εργασίας τους.

χώρας αρχικής προέλευσης της ναυτιλιακής εταιρείας, ενώ αντιστρόφως συνιστούν εισροή για το ισοζύγιο πληρωμών του κράτους του Ανοικτού Νηολογίου στο οποίο πλέον εδρεύει η ναυτιλιακή εταιρεία. Με αυτόν τον τρόπο επιβαρύνεται το ισοζύγιο πληρωμών για τις παραδοσιακές χώρες (Μεταξάς, 1985, σ. 124).

#### 4.2.2 Ζητήματα πολιτικής

Στις περισσότερες περιπτώσεις τα Ανοικτά Νηολόγια έχουν συσταθεί σε μικρά κράτη τα οποία κατά κανόνα έχουν να επιδείξουν βραχύβια πολιτική ιστορία. Αυτό συντελεί σε ενδεχόμενη πολιτική αστάθεια η οποία εκπορεύεται από την απουσία αποτελεσματικής λειτουργίας των θεσμών τους. Αυτό το γεγονός, ωστόσο, είναι δυνατόν να έχει συνέπειες στην ακολουθούμενη ναυτιλιακή πολιτική του Ανοικτού Νηολογίου καθώς και την εν γένει παρουσία του στα ναυτιλιακά δρώμενα. Ειδικότερα, η πίεση της κοινής γνώμης στα συγκεκριμένα κράτη είναι δυνατόν να οδηγήσει σε αύξηση των φορολογικών επιβαρύνσεων για τις ναυτιλιακές εταιρείες ή ακόμα και την απειλή εφαρμογής πολιτικής εθνικοποιήσεων της εμπορικής ναυτιλίας. Σε άλλες μάλιστα περιπτώσεις μπορεί να επιβληθεί απαγόρευση πραγματοποίησης πλοών σε λιμένες συγκεκριμένων κρατών (Lucchini & Voelckel, 1978, p. 204). Συχνό αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών είναι τα ναυτιλιακά συμφέροντα που έχουν νηολογήσει πλοία στο συγκεκριμένο Νηολόγιο, κάνοντας χρήση της ευκολίας μετακίνησης από Σημαία σε Σημαία, να προβαίνουν με συνοπτικές διαδικασίες στη μεταφορά των πλοίων τους σε ανταγωνιστικά Νηολόγια<sup>279</sup>.

Ακόμα ένα σημαντικό σημείο δριμείας κριτικής προς τα Ανοικτά Νηολόγια και ειδικότερα για τις Σημαίες Ευκαιρίας είναι η χαλαρότητα με την οποία ασκείται η κρατική πολιτική από τις ναυτιλιακές Αρχές αυτών των κρατών (van Fossen, 2016). Υπάρχουν Σημαίες Ευκαιρίας οι οποίες δεν έχουν ως προτεραιότητα την εναρμόνιση των κανονισμών τους με τα διεθνή επίπεδα και επιδεικνύουν ενσυνείδητη πλημμύεια στην εφαρμογή τους (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 53). Ο σκοπός πίσω από αυτή την

---

<sup>279</sup> Η εμφάνιση πολιτικών ταραχών στον Παναμά μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και έως το 1964 τροφοδότησε ένα κλίμα δυσπιστίας στους κόλπους των ναυτιλιακών εταιρειών που είχαν νηολογήσει πλοία στο Νηολόγιο του Παναμά. Μάλιστα υπό το φόβο της εθνικοποίησης των παραγωγικών συντελεστών παρουσιάστηκε σημαντική εκροή ναυτιλιακής χωρητικότητας προς όφελος άλλων Νηολογίων και ιδιαίτερος του νεοεμφανιζόμενου Νηολογίου της Λιβερίας (Μαυρομάτη, 2012, σ. 32).

εφαρμοζόμενη πρακτική είναι η προσέλκυση όσο το δυνατόν μεγαλύτερης χωρητικότητας ανεξαρτήτως της τήρησης των διεθνών κανονισμών που έχουν υπογραφεί από τις περισσότερες άλλες ναυτιλιακές χώρες. Σε άλλες περιπτώσεις το Κράτος Σημαίας απλά δε διαθέτει τους απαραίτητους μηχανισμούς για την παρακολούθηση της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών που έχει κυρώσει (Packard, 1997, σ. 41). Το αποτέλεσμα παραμένει το ίδιο και είναι η ανεπαρκής συμμόρφωση των Σημαιομένων Ευκαιρίας στην απαίτηση για ικανοποιητικό έλεγχο του πλοίου (Galaz, Crona, Dauriach, Jouffray, Osterblom, & Fichtner, 2018, p. 1353).

Εδώ θα πρέπει, ωστόσο, να τονίσουμε ότι υπάρχουν Ανοικτά Νηολόγια που συμβάλλονται σε όλες τις διεθνείς συνθήκες τις οποίες και τηρούν με μεγάλη αυστηρότητα. Άλλωστε σε Ανοικτά Νηολόγια είναι νηολογημένο σημαντικό μέρος των (Rahim, Islam, & Kuruppu, 2016, p. 165) βιομηχανικών στόλων των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών οι οποίες έχουν πολύ υψηλά επίπεδα τήρησης των σύγχρονων κανονισμών περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 191).

Ενισχυτικό της κριτικής εις βάρος των Σημαιομένων Ευκαιρίας είναι το γεγονός της φυγής πλοίων από την κάθε φορά εξεταζόμενη Σημαία Ευκαιρίας σε περίπτωση που επιχειρηθεί ποιοτική αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας της εν λόγω Σημαίας (Μεταξάς, 1985, σ. 141). Ο κανόνας είναι ότι προσπάθειες από τις Αρχές της Σημαίας Ευκαιρίας για την αναβάθμιση, οπότε και μοιραία αυστηροποίηση, του επιπέδου λειτουργίας του Νηολογίου θα ασκήσει φυγόκεντρες δυνάμεις σε μέρος των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν επιλέξει τη συγκεκριμένη Σημαία Ευκαιρίας κυρίως για τη μείωση του κόστους λειτουργίας<sup>280</sup>. Συνήθως, πρόκειται για τα περισσότερο υποβαθμισμένα πλοία που λειτουργούν με γνώμονα τη συμπίεση του κόστους και ενδεχομένως να είναι προσανατολισμένη η λειτουργία τους<sup>281</sup> στην επίτευξη βραχυπρόθεσμων οικονομικών ωφελειών.

Τα Ανοικτά Νηολόγια έχουν επίσης υποστεί κριτική σε επίπεδο UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development – Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη), λόγω δυσμενούς επίδρασης που ασκούν στη

---

<sup>280</sup> Στην περίπτωση του Νηολογίου της Λιβερίας οι προσπάθειες για άνοδο του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι οποίες αποσκοπούσαν στη βελτίωση της φήμης του συγκεκριμένου Νηολογίου το 1971-1972 είχαν ως αποτέλεσμα την αποχώρηση πλοίων, τα οποία κατευθύνθηκαν κυρίως σε Ανοικτά Νηολόγια (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 33).

<sup>281</sup> Η συγκεκριμένη φιλοσοφία λειτουργίας αυτών των ναυτιλιακών εταιρειών αποκαλείται και night-flight.

ναυτιλία των αναπτυσσόμενων κρατών<sup>282</sup>. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίζεται ότι η δυνατότητα που έχουν τα Ανοικτά Νηολόγια να προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες με χαμηλό κόστος τους δίνει τη δυνατότητα να αναλαμβάνουν μεταφορικό έργο από διάφορες τρίτες χώρες μεταξύ των οποίων και των αναπτυσσόμενων κρατών. Με αυτόν τον τρόπο δεν έχει τη δυνατότητα η εγχώρια ναυτιλιακή δραστηριότητα των αναπτυσσόμενων κρατών να αναπτυχθεί, μη δυνάμενη να ανταγωνιστεί το συγκριτικό πλεονέκτημα που κατέχουν τα Ανοικτά Νηολόγια (Branch, 1988, σ. 335).

Δε θα πρέπει να υποτιμηθεί το γεγονός του ελέγχου που δύνανται να ασκήσουν οι Η.Π.Α. στα πλοία που είναι νηολογημένα σε ορισμένα από τα σημαντικότερα Ανοικτά Νηολόγια. Πιο συγκεκριμένα, βάσει της Αρχής του Αποτελεσματικού Ελέγχου των Ηνωμένων Πολιτειών (Principle of Effective United States Control – EUSC) οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν επιλέξει συγκεκριμένα Ανοικτά Νηολόγια<sup>283</sup> θέτουν στη διάθεση της Κυβέρνησης των Η.Π.Α. τα πλοία τους σε περίπτωση πολέμου ή κρίσης. Παράλληλα, απολαμβάνουν την προστασία του πολεμικού ναυτικού των Η.Π.Α., όποτε το απαιτούν οι περιστάσεις, π.χ. σε περιπτώσεις προστασίας από την πειρατεία (Samiotis, Psarrou, Pazarzis, Tselentis, & Dafnos, 2013, p. 99). Αυτό δίνει την ευχέρεια στις Η.Π.Α. να έχουν ένα σημαντικό μέρος του παγκόσμιου στόλου ως εφεδρεία, προκειμένου να καλύψουν τις μεταφορικές τους ανάγκες όποτε παραστεί η σχετική ανάγκη (Lucchini & Voelckel, 1978, σ. 203). Ταυτόχρονα όμως, περιορίζει την ελευθερία άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών, ενώ ταυτόχρονα συνιστά ευθεία παρέμβαση στη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών που έχουν συστήσει τα σχετικά Ανοικτά Νηολόγια.

#### 4.2.3 Κοινωνικά – Περιβαλλοντικά ζητήματα

Η διάδοση του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων είχε ως αποτέλεσμα την όξυνση των σχέσεων με τα ναυτεργατικά σωματεία (Metaxas, 1971, p. 177). Ο λόγος ήταν οι χαμηλές επιδόσεις που παρουσίαζαν οι Σημαίες Ευκαιρίας σε θέματα που ενώ αρχικά αφορούσαν τις συνθήκες διαβίωσης και τη μισθολογική μεταχείριση των ναυτεργατών στην πορεία των ετών επεκτάθηκαν και σε θέματα ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος (Yu, Chen, Shu, & Zhu, 2021, p. 8). Η

---

<sup>282</sup> Στην 5<sup>η</sup> Διάσκεψη της UNCTAD αποτυπώθηκε κατά τρόπο θεσμικό η συγκεκριμένη θέση αναφορικά με τις επιπτώσεις των Ανοικτών Νηολογίων στην ναυτιλία των αναπτυσσόμενων κρατών.

<sup>283</sup> Ενδεικτικά αναφέρονται τα Νηολόγια της Λιβερίας και των Marshall Islands.

αντίδραση των ναυτεργατικών σωματείων λαμβάνει τη μορφή αγωγών εναντίον των πλοίων που είναι νηολογημένα σε Σημαίες Ευκαιρίας, μόλις αυτά προσεγγίσουν σε λιμένες όπου υπάρχει οργανωμένο συνδικαλιστικό κίνημα<sup>284</sup>. Το άμεσο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες επικεντρώνεται στην καθυστέρηση που προξενείται στις συνήθεις διαδικασίες φορτο-εκφόρτωσης του πλοίου καθώς και στην οικονομική επιβάρυνση των νομικών διαδικασιών.

Σε κεντρικότερο επίπεδο η ITF είναι σταθερά επικριτική απέναντι στο θεσμό των Ανοικτών Νηολογίων και ειδικότερα στις Σημαίες Ευκαιρίας. Η αρχική της προσέγγιση ήταν επιθετικότερη και αποσκοπούσε στην απαλοιφή του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων από τη διεθνή ναυτιλία, διότι μεταξύ άλλων συνιστούσε αθέμιτο ανταγωνισμό προς τα υπόλοιπα ναυτιλιακά κράτη. Μάλιστα αμέσως μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, απευθύνθηκε στον ILO, προκειμένου να υπάρξει μία διευθέτηση για το θέμα των Ανοικτών Νηολογίων, απειλώντας μάλιστα με την επιβολή γενικού μπουϊκοτάζ όλων των πλοίων υπό Σημαία Ευκαιρίας ή εναλλακτικά έναντι μεμονωμένων περιπτώσεων πλοίων μόλις αυτά προσέγγιζαν σε λιμένες (Doganis & Metaxas, 1976, σσ. 26-27).

Με την πάροδο των ετών η στάση της ITF διαφοροποιήθηκε ως προς τη μεθοδολογία, τηρώντας ωστόσο την επικριτική προσέγγιση απέναντι στα Ανοικτά Νηολόγια. Από τη δεκαετία του 1950, όταν κατέστη πλέον εμφανές ότι ο θεσμός των Ανοικτών Νηολογίων δεν είναι εφικτό να απαλειφθεί, η ITF εστίασε το ενδιαφέρον της στη βελτίωση των συνθηκών πάνω στα πλοία υπό Σημαία Ευκαιρίας. Η νέα προσέγγιση της ITF περιλαμβάνει την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων σε πλοία ούτως ώστε ακόμα και εάν δεν πληρούν το κριτήριο του Γνήσιου Δεσμού, τουλάχιστον να τηρούν τις προϋποθέσεις για την ασφαλή λειτουργία τους (Βλάχος, 2000, σ. 260). Η ITF, έχοντας προβεί στους αναγκαίους ελέγχους πιστοποίησης ότι η εν λόγω Σημαία έχει συμβληθεί στις σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις και ότι το πλοίο τηρεί τους αποδεκτούς κανονισμούς ασφαλείας και συνθηκών διαβίωσης των εργαζομένων (Coles & Watt, 2009, σσ. 33-34), εν συνεχεία επιτρέπει την απρόσκοπτη δραστηριότητα του πλοίου<sup>285</sup>.

---

<sup>284</sup> Στις Η.Π.Α. η αντίδραση των ναυτεργατικών σωματείων στις Σημαίες Ευκαιρίας έχει τη μορφή της κατάθεσης αγωγών μέσω του National Labour Relations Board.

<sup>285</sup> Η πιστοποίηση της επιτυχίας του πλοίου στον έλεγχο που διεξήχθη από την ITF έχει τη μορφή της έκδοσης του Blue Certificate.

Στον τομέα των εργασιακών σχέσεων παρατηρείται ότι τα Ανοικτά Νηολόγια εμφανίζουν χαμηλές επιδόσεις όσον αφορά τη συνδικαλιστική οργάνωση των ναυτεργατών (Coles & Watt, 2009, σ. 29). Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς ο βαθμός ολοκλήρωσης της συνδικαλιστικής οργάνωσης σε ένα κράτος συνδέεται άμεσα με την προστασία της ανθρώπινης εργασίας και την εφαρμογή μεθόδων παραγωγής φιλικότερων προς το περιβάλλον. Το γεγονός ότι στα πλοία που είναι νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια το ναυτεργατικό δυναμικό κατά κανόνα προέρχεται από άλλα κράτη, δημιουργεί ένα στοιχείο αποξένωσης μεταξύ των εργαζομένων και των Αρχών της Σημαίας (Chen & Shan, 2017, p. 2). Επίσης, η πλειοψηφία των Ανοικτών Νηολογίων απαρτίζεται από κράτη όπου δεν έχει ωριμάσει η ιδέα της διεκδίκησης των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων.

Παράλληλα, το ζήτημα της προστασίας των δικαιωμάτων των ναυτεργατών σε πλοία που είναι νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια παρουσιάζει τρωτά σημεία αναφορικά με τη συμπεριφορά των κρατών προέλευσης των ναυτεργατών. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο της ανεπαρκούς προστασίας των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε πλοία των Ανοικτών Νηολογίων από τα κράτη προέλευσης αυτών των ναυτεργατών (Μεταξάς, 1985, σσ. 145-146). Αυτή η συμπεριφορά από την πλευρά των κρατών προέλευσης των εργαζομένων μπορεί να οφείλεται είτε σε αντικειμενική αδυναμία είτε σε απροθυμία εμπλοκής σε ζητήματα που αφορούν τις διμερείς σχέσεις με το κράτος όπου εδρεύει το Ανοικτό Νηολόγιο.

Η κριτική που ασκείται στα Ανοικτά Νηολόγια έχει ως αντικείμενο και την επίδρασή τους στο θεσμό της Κοινωνικής Ασφάλισης. Υπό το καθεστώς λειτουργίας των Ανοικτών Νηολογίων οι πλοιοκτήτες έχουν την επιλογή της μη καταβολής εισφορών για την Κοινωνική Ασφάλιση των ναυτεργατών. Ενώ με αυτόν τον τρόπο ενισχύονται τα οικονομικά αποτελέσματα της ιδιωτικής οικονομικής δραστηριότητας, από την άλλη πλευρά βάλλεται το σύστημα Κοινωνικής Ασφάλισης των κρατών που προμηθεύουν με εργατικό δυναμικό τη διεθνή ναυτιλία, καθώς παρέχεται έμμισθη εργασία χωρίς αυτή να συνοδεύεται από τη συνεισφορά για την Κοινωνική Ασφάλιση (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 56). Μάλιστα σε βάθος χρόνου επιφέρονται δυσμενείς συνέπειες στο ασφαλιστικό σύστημα των κρατών που προμηθεύουν με ναυτεργατικό δυναμικό. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι επαναπατριζόμενοι ναυτικοί παρότι δεν έχουν συνεισφέρει τα δέοντα στη χρηματοδότηση του ασφαλιστικού συστήματος, είναι αναμενόμενο να

έχουν κάποιες απολαβές όσον αφορά τα συνταξιοδοτικά δικαιώματα καθώς και άλλου είδους κοινωνικές παροχές<sup>286</sup>.

Οι δυσμενείς επιδράσεις των Ανοικτών Νηολογίων είναι ιδιαίτερα εμφανείς στον τομέα της απασχόλησης του εργατικού δυναμικού. Λόγω της ροής πλοίων από τα Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια στα Ανοικτά Νηολόγια περικόπτονται θέσεις εργασίας στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες προς ωφέλεια των κρατών, συνήθως του τρίτου κόσμου, από όπου οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να αντλήσουν ναυτεργατικό δυναμικό με χαμηλότερο κόστος (Farantouris, 2003, σ. 387). Ταυτοχρόνως, όμως οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, έχοντας την ανάλογη υποδομή, έχουν παράγει στελέχη της ναυτιλίας, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, τα οποία πλέον προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες λειτουργούν υπό την εθνικότητα του Ανοικτού Νηολογίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα Ανοικτά Νηολόγια δεν έχουν προβεί σε επενδύσεις για την κατάρτιση αυτού του υψηλής επαγγελματικής κατάρτισης εργατικού δυναμικού σε αντίθεση με τις χώρες προέλευσης αυτών των εργαζομένων, οι οποίες έχουν επιβαρυνθεί με σημαντικά ποσά στα εθνικά συστήματα παιδείας.

Όσον αφορά το απασχολούμενο εργατικό δυναμικό στα πλοία των Ανοικτών Νηολογίων ακόμα ένα σημείο στο οποίο ασκείται έντονη κριτική είναι το ζήτημα της επαρκούς κατάρτισης, εμπειρίας και γενικότερα των ικανοτήτων που διαθέτουν οι ναυτικοί σε αυτήν την κατηγορία των πλοίων. Ενώ μία ναυτιλιακή εταιρεία που έχει νηολογήσει τα πλοία της σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο μπορεί να έχει επιλέξει να ακολουθεί υψηλό επίπεδο διοίκησης και να υιοθετεί τους κανόνες που θα εφαρμόζε και στην περίπτωση που θα είχε τα πλοία της νηολογημένα σε ένα Εθνικό / Κλειστό Νηολόγιο, εν τούτοις παρατηρείται ότι το επίπεδο του απασχολούμενου προσωπικού στα Ανοικτά Νηολόγια υπολείπεται έναντι των παραδοσιακών κρατών. Μάλιστα αυτό εμφανίζεται να συμβαίνει παρά το γεγονός ότι ενδεχομένως να μην υπάρχουν μισθολογικές διαφορές (Μεταξάς, 1985, σ. 105). Στη ναυτιλία όμως η συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα είναι συχνά ζωτικής σημασίας για την ποιοτική παροχή υπηρεσιών και την αποφυγή ατυχημάτων και λοιπών ναυτικών κινδύνων.

---

<sup>286</sup> Τέτοιου είδους κοινωνικά ωφελήματα συνήθως αφορούν παροχές υγείας και επιδόματα ανεργίας.

Η εμφάνιση του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων έχει αμβλύνει τους δεσμούς ανάμεσα στη ναυτιλιακή εταιρεία, τον Πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το κατώτερο πλήρωμα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι επιλέγοντας τη νηολόγηση του πλοίου σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει την ευελιξία να προτιμήσει να ναυτολογήσει στα πλοία ναυτεργατικό δυναμικό από τις χώρες της επιλογής της. Κατ'αυτόν τον τρόπο είναι σύνηθες φαινόμενο να υπάρχει διάσταση ανάμεσα στην Εθνικότητα των μετόχων/διαχειριστών της ναυτιλιακής εταιρείας και την Εθνικότητα των ναυτικών, με αποτέλεσμα να αποδυναμώνεται το αίσθημα της δέσμευσης, των κοινών αξιών και της μακροχρόνιας σχέσης μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας.

Εάν στα παραπάνω, προσθέσουμε και τη διαφοροποίηση που κατά κανόνα παρατηρείται και μεταξύ των μελών του πληρώματος, λόγω της διαφορετικής εθνικής καταγωγής, θρησκευτικών πεποιθήσεων και γλωσσικών δεξιοτήτων, δημιουργείται η εικόνα μίας επιχείρησης με πολυεθνικά χαρακτηριστικά (Jha, 2020, p. 275). Το αποτέλεσμα είναι να προκύπτουν προκλήσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία όσον αφορά τη διαχείριση της αποτελεσματικής επικοινωνίας, λόγω των γλωσσικών ιδιαιτεροτήτων, καθώς και των διαφορετικών χαρακτηριστικών που διακρίνουν τους λαούς μεταξύ τους (Brooks, 1989, p. 9). Ακόμα και θέματα της καθημερινότητας, όπως είναι οι διατροφικές συνήθειες, είναι ζητήματα που προκύπτουν με μεγαλύτερη ένταση στα πλοία των Ανοικτών Νηολογίων.

Εκτός από τα ζητήματα με κοινωνικές προεκτάσεις που προκύπτουν ένεκα της παρουσίας των Ανοικτών Νηολογίων, θα πρέπει να γίνει κατανοητή η επίδραση αυτών των Νηολογίων και στα περιβαλλοντικά θέματα (Chen, Bian, Wan, Yang, Zheng, & Wang, 2019, p. 8). Οι περισσότερες μελέτες έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα πλοία των Σημαιών Ευκαιρίας είναι περισσότερο επιρρεπή στην πρόκληση ατυχημάτων (Zheng, Talley, Jin, & Ng, 2016, p. 550). Αυτό αιτιολογείται από την χαλαρή τήρηση του κανονισμού εργασίας στα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των ωρών εργασίας, με αποτέλεσμα να καταπονείται το πλήρωμα και να είναι πιθανότερη η πρόκληση ατυχήματος, λόγω του ανθρώπινου παράγοντα (Ugurlu, Erol, & Basar, 2016, pp. 368-369). Επίσης, σε αρκετές Σημείες Ευκαιρίας επιτρέπεται η δραστηριοποίηση υπερήλικων πλοίων, τα οποία είναι περισσότερο επιρρεπή σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων (Liu, Yu, Yuan, Yang, & Shu, 2021, p. 12). Η αυξημένη συμμετοχή των Σημαιών Ευκαιρίας έχει παρατηρηθεί όχι μόνο σε



περιστατικά όπου έχουν προκληθεί κίνδυνοι για την ανθρώπινη ζωή αλλά και σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχουν επέλθει περιβαλλοντικές καταστροφές κυρίως από εκχύματα πετρελαιοειδών (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 57). Ιδιαίτερη επιβαρυντική στο θέμα της τήρησης των κανόνων ασφαλείας είναι η συμμετοχή των νεο-εισερχόμενων Σημαιοτών Ευκαιρίας (Alderton & Winchester, 2002, p. 159) σε αντιδιαστολή με τα παλαιότερα και περισσότερο κατεστημένα Ανοικτά Νηολόγια, όπως είναι αυτά της Λιβερίας και των Marshall Islands.

Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί το γεγονός της έντονης διαφοροποίησης αυτού του δείκτη παραβατικής συμπεριφοράς μεταξύ των διάφορων Ανοικτών Νηολογίων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός της διάκρισης μεταξύ των Σημαιοτών Ευκαιρίας και των υπολοίπων ποιοτικότερων Ανοικτών Νηολογίων. Τα Ανοικτά Νηολόγια που τηρούν αυστηρούς κανόνες ασφαλείας επιδεικνύουν επιδόσεις που μπορούν να συγκριθούν με τα αποτελεσματικότερα Εθνικά/Κλειστά Νηολόγια και δεν πρέπει να συνεξετάζονται με τις Σημαιοτές Ευκαιρίας, οι οποίες κυρίως ευθύνονται για την αρνητική προβολή της διεθνούς ναυτιλίας εξαιτίας των ναυτικών ατυχημάτων.

Ένα ακόμα ενδιαφέρον θέμα που χρήζει αξιολόγησης, όταν μελετώνται οι επιπτώσεις από την εδραίωση του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων, είναι η συσχέτιση μεταξύ Ανοικτών Νηολογίων και ναυταπατών. Παρότι δεν έχει υπάρξει τεκμηριωμένη αλληλεπίδραση τους αποτυπωμένη στη διεθνή βιβλιογραφία, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η έλλειψη ναυτιλιακής υποδομής στα περισσότερα Ανοικτά Νηολόγια<sup>287</sup> δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ελλιπή εφαρμογή του αναγκαίου ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο θα αποτρέψει την εμφάνιση παραβατικών συμπεριφορών (Μεταξάς, 1985, σ. 239). Το καθεστώς ασυδοσίας στη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών, το οποίο είναι ανεκτό από ένα μέρος των Ανοικτών Νηολογίων συντελεί στην δημιουργία του κατάλληλου κλίματος για την ευδοκίμηση της ναυταπάτης.

Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο θεσμός των Ανοικτών Νηολογίων, ιδιαίτερα στη μορφή των Σημαιοτών Ευκαιρίας, δίνει τη δυνατότητα σε ναυτιλιακούς επιχειρηματίες με βραχυπρόθεσμους στόχους και υψηλή ροπή στην αποφυγή ρυθμίσεων να

---

<sup>287</sup> Επισημαίνουμε ότι ενδεικτικό της ανεπαρκούς ναυτιλιακής υποδομής και της ευκαιριακής προσέγγισης από την πλευρά του Κράτους σε μία σειρά από Ανοικτά Νηολόγια είναι το γεγονός της εκχώρησης της διοίκησης του Νηολογίου σε ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες κατά κανόνα εδρεύουν σε άλλο κράτος.

δραστηριοποιηθούν χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς όσον αφορά το κοινωνικό κόστος που συνεπάγεται αυτή η δραστηριότητα (Knapp, Franses, & Whitby, 2021, p. 9). Έχει λεχθεί ότι τα Ανοικτά Νηολόγια δημιουργούν ένα περιβάλλον ασυδοσίας όπου εναπόκειται στην ευχέρεια του επιχειρηματία να επιλέξει την έκταση των κανόνων που θα τηρήσει τελικώς. Ιδιαίτερος σε ότι αφορά τις Σημαίες Ευκαιρίας μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι είναι δημοφιλείς μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρηματιών οι οποίοι αποσκοπούν στην ευκαιριακή αποκόμιση ωφελειών από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα αδιαφορώντας για την πρόκληση αυξημένου κοινωνικού κόστους, κάνοντας χρήση των δικαιωμάτων που τους παρέχουν οι Σημαίες Ευκαιρίας .

Η αρνητική προβολή που επιφυλάσσεται στις Σημαίες Ευκαιρίας, ιδιαίτερα μετά από περιπτώσεις μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων, δημιουργεί δυσμενή εικόνα στον κλάδο της ναυτιλίας γενικότερα. Η κοινή γνώμη επηρεάζεται από τη συναισθηματική φόρτιση που δημιουργείται από τις εικόνες μεγάλων περιβαλλοντικών καταστροφών καθώς και από το υπέρμετρο οικονομικό κόστος της αποκατάστασης των συνεπειών στο φυσικό περιβάλλον. Το αποτέλεσμα είναι η αποξένωση μέρους του πληθυσμού από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας και η αποτροπή των νέων από την αναζήτηση επαγγελματικής δραστηριοποίησης στο χώρο της ναυτιλίας (Μεταξάς, 1985, σ. 241). Για την ανατροπή αυτής της αρνητικής δημοσιότητας απαιτούνται κρατικές εκστρατείες ενημέρωσης του κοινού για τα πλεονεκτήματα της ναυτικής εργασίας, με στόχο την προσέλκυση νέων στελεχών στον κλάδο της ναυτιλίας.

Οι Σημαίες Ευκαιρίας σε σημαντικό βαθμό επιδεικνύουν αναποτελεσματικότητα στην πραγματοποίηση των απαραίτητων τεχνικών επιθεωρήσεων των πλοίων. Ας σημειωθεί ότι βάσει των UNCLOS I και UNCLOS III τη βασική ευθύνη για τον έλεγχο της αξιοπλοΐας των πλοίων, των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος την φέρει το Κράτος της Σημαίας<sup>288</sup> του πλοίου (Coles & Watt, 2009, σσ. 29-30). Η αποτυχία των Κρατών της Σημαίας να επιτελέσουν αυτήν την άσκηση κρατικής εξουσίας οδήγησε στην κάλυψη του κενού από τις Αρχές των Κρατών των λιμένων όπου προσεγγίζουν τα πλοία. Μέσα από την άσκηση ελέγχου από το Κράτος του Λιμένα<sup>289</sup> επιτυγχάνεται αποτελεσματικός έλεγχος της παγκόσμιας ναυτιλίας και εφαρμόζονται κοινοί κανόνες σε ευρύτερες γεωγραφικές

---

<sup>288</sup> Flag State.

<sup>289</sup> Port State Control.

περιοχές. Ανάλογα με την περιοχή όπου βρίσκεται ο λιμένας είναι δυνατόν να συντονίζεται ο έλεγχος του πλοίου από το ανάλογο Μ.Ο.Υ., το οποίο ας σημειωθεί ότι καλύπτει μεγάλες γεωγραφικές περιοχές<sup>290</sup>.

#### 4.2.4 Νομικά ζητήματα

Μελετώντας το θεσμό των Ανοικτών Νηολογίων παρατηρούμε ότι ένα από τα βασικά γνωρίσματα και ως εκ τούτου σημείο άσκησης κριτικής είναι η μη τήρηση του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού. Το χαλαρό κανονιστικό πλαίσιο που ούτως ή άλλως διέπει τα περισσότερα Ανοικτά Νηολόγια δίδει απρόσκοπτη πρόσβαση σε πλοιοκτήτες από τρίτα κράτη σε αυτά τα Νηολόγια. Το γεγονός αυτό έχει προκαλέσει την κριτική πολλών κρατών καθώς και συνδικάτων εργαζομένων οι οποίοι διαφωνούν με αυτήν την πρακτική (Lucchini & Voelckel, 1978, σ. 203). Αξίζει να σημειωθεί ότι η απουσία του Γνήσιου Δεσμού κατά κανόνα αφορά τόσο την Εθνικότητα των μετόχων όσο και την Εθνικότητα των εργαζομένων σε ξηρά και πλοίο σε σχέση πάντα με την Εθνικότητα του πλοίου.

Επιπροσθέτως, στην προσπάθεια προσέλκυσης εκ μέρους των Νηολογίων ναυτιλιακών συμφερόντων από ολόκληρη την υφήλιο δίνεται ιδιαίτερη μέριμνα στο στοιχείο της προάσπισης της ανωνυμίας των συμμετεχόντων στις ναυτιλιακές δραστηριότητες (Selin, Zhang, Dunn, Selin, & Lau, 2021, p. 3). Κατ'αυτόν τον τρόπο το κράτος όπου εδρεύει το Ανοικτό Νηολόγιο είναι δυνατόν να μην θεωρεί υποχρεωτική την δημοσιοποίηση των στοιχείων των διαχειριστών και των μετόχων – πραγματικών δικαιούχων<sup>291</sup>. Το όχημα μέσα από το οποίο επιτυγχάνεται η ανωνυμία των συμμετεχόντων στη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι μία ναυτιλιακή εταιρεία (Pacini, Horwood, Young, & Crain, 2019, p. 255), η οποία έχει συσταθεί στο κράτος όπου εδρεύει το Ανοικτό Νηολόγιο (Packard, 1997, σ. 41).

Η αρνητική επίδραση που έχει προκαλέσει ο θεσμός των Σημαιών Ευκαιρίας σε νομικό επίπεδο αφορά και τους Νηογνώμονες<sup>292</sup>. Όπως κάθε Νηολόγιο έτσι και οι Σημαίες Ευκαιρίας έχουν εκχωρήσει το έργο της επιθεώρησης των πλοίων σε εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες. Αυτοί οι Νηογνώμονες αξιοποιούν το εκτεταμένο

---

<sup>290</sup> Η αρχή έγινε με την καθιέρωση του Paris M.O.U σε τμήμα της ευρωπαϊκής ηπείρου και εν συνεχεία επεκτάθηκε με μία σειρά από Μ.Ο.Υ.'s σε άλλες γεωγραφικές περιοχές.

<sup>291</sup> Beneficial owner.

<sup>292</sup> Classification Societies.

δίκτυο με επιθεωρητές που διαθέτουν, προκειμένου να καλύψουν τις απαιτήσεις ναυσιπλοΐας των πλοίων. Στην πράξη έχει παρατηρηθεί ότι πλοία που είναι νηολογημένα σε Σημείες Ευκαιρίας κάνουν κατάχρηση των ούτως ή άλλως χαλαρών κανονισμών τους οποίους οφείλουν να τηρούν βάσει των κανονισμών αυτών των Νηολογίων. Αυτό το γεγονός μεταθέτει στο πεδίο ευθύνης των Νηογνώμωνων το έργο του εξαναγκασμού των ναυτιλιακών εταιρειών να τηρούν αποδεκτά επίπεδα ασφαλείας στα πλοία. Ωστόσο, σε περίπτωση που ο Νηογνώμονας επίσης επιδειξεί ανοχή στην αποκλίνουσα συμπεριφορά της ναυτιλιακής εταιρείας είναι δυνατό, όπως έχει συμβεί συχνά στο παρελθόν, να ζητηθούν νομικές ευθύνες από το Νηογνώμονα ιδιαίτερα εξαιτίας κάποιου θαλάσσιου κινδύνου (Mukherjee & Brownrigg, 2013, p. 221). Σε αυτήν περίπτωση το αντικείμενο της νομικής διένεξης είναι η αμέλεια η οποία επιδείχθηκε από την πλευρά του Νηογνώμονα.

Μία πρόσθετη δυσμενής επίδραση του θεσμού των Σημείων Ευκαιρίας στην παγκόσμιο ναυτιλία είναι ο περιορισμός στον αριθμό των απασχολούμενων ναυτικών ανά πλοίο (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 56). Αυτό συμβαίνει, διότι σε αρκετές Σημείες Ευκαιρίας ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα, βάσει των κανονισμών λειτουργίας (Chia, Tam, & Dev, 2017, p. 383) του Νηολογίου<sup>293</sup>, να ναυτολογεί λιγότερους εργαζόμενους σε σχέση με αυτούς που θα ήταν υποχρεωμένος να ναυτολογεί υπό τη Σημεία της χώρας προέλευσής του. Με αυτόν τον τρόπο η ναυτιλιακή εταιρεία επιτυγχάνει προφανή οικονομικά οφέλη, λόγω της εξοικονόμησης στο μισθολογικό κόστος. Από την άλλη πλευρά, ωστόσο, δημιουργείται πιεστικότερο περιβάλλον εργασίας, καθώς λιγότεροι εργαζόμενοι καλούνται πλέον να φέρουν σε πέρας τον ίδιο όγκο εργασίας.

Ακόμα, όμως, και στην περίπτωση που η ναυτιλιακή εταιρεία ναυτολογεί επαρκές ναυτεργατικό δυναμικό, τίθενται ερωτήματα όσον αφορά την επαρκή κατάρτιση αυτών των εργαζομένων. Ειδικότερα, κατά το παρελθόν έχουν τεθεί βάσιμα ερωτήματα αναφορικά με την αδιάβλητη πιστοποίηση των προσόντων των ναυτικών και την επακόλουθη χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών δεξιοτήτων (Μεταξάς, 1985, σ. 121). Η πιστοποίηση της ναυτικής εργασίας είναι κρίσιμης σημασίας για τη ναυτολόγηση ενός ναυτικού σε πλοίο και δεν επιτρέπεται η απασχόληση ναυτικών που δεν διαθέτουν τα ανάλογα τυπικά προσόντα. Κατά συνέπεια οι διαδικασίες εξέτασης

---

<sup>293</sup> Ο αντίστοιχος όρος στα αγγλικά είναι Safe Manning.

και χορήγησης των σχετικών επαγγελματικών διπλωμάτων και πιστοποιητικών αποτελούν ένα απαραίτητο στοιχείο ποιότητας στη διεθνή ναυτιλία.

Οι εργαζόμενοι στο πλοίο κατά κανόνα δεν φέρουν την Εθνικότητα του Κράτους Σημαίας καθώς απουσιάζει η τήρηση του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού. Αυτό επηρεάζει τη συμπεριφορά αυτών των ατόμων σε περίπτωση νομικών προβλημάτων με τις Αρχές του Κράτους Σημαίας. Πιο συγκεκριμένα, εάν κινηθεί μία νομική διαδικασία σε βάρος τους από το Κράτος Σημαίας, αυτοί οι εργαζόμενοι εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν τους συνδέουν δεσμοί οικονομικοί ή πολιτικοί με αυτό το Κράτος δεν πρόκειται ποτέ να το επισκεφθούν, οπότε δεν διατρέχουν κίνδυνο σύλληψης. Από την ίδια αρχή της αποστασιοποίησης των παραγωγικών συντελεστών από το Κράτος Σημαίας εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό και η συμπεριφορά των διαχειριστών και μετόχων της ναυτιλιακής εταιρείας. Ειδικότερα, σε περίπτωση διεξαγωγής κάποιας έρευνας<sup>294</sup> είναι πιο πιθανό η διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας να επιδείξει χαμηλή διάθεση για συνεργασία με τις Αρχές του Κράτους Σημαίας.

#### 4.2.5 Οικονομικά ζητήματα

Η δημιουργία των Ανοικτών Νηολογίων αφορούσε την προσπάθεια μία ευάριθμη ομάδα κρατών να αποσπάσουν τμήμα από την παγκόσμια κατανομή της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Για ένα μεγάλο αριθμό αυτών των κρατών η προσπάθεια αυτή εκπορευόταν από οικονομικά κίνητρα. Μέσα από τη λειτουργία των Ανοικτών Νηολογίων επέρχονται μεταβολές στην οικονομική κατάσταση τόσο των ίδιων των Κρατών Σημαίων όσο και των Κρατών από τα οποία διαρρέουν τα πλοία. Μία από τις βασικές συνέπειες των Ανοικτών Νηολογίων είναι η μετακίνηση μέρους της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες στις χώρες όπου εδρεύουν τα Ανοικτά Νηολόγια (Farantouris, 2003, σ. 387). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι κάποιες παρα-ναυτιλιακές δραστηριότητες<sup>295</sup> έχουν γόνιμο έδαφος για να ανθήσουν στα Ανοικτά Νηολόγια. Σε βάθος χρόνου είναι πιθανό να μεταφερθούν και

---

<sup>294</sup> Για παράδειγμα σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, οικονομικών διαφορών και λοιπών νομικών διενέξεων.

<sup>295</sup> Τέτοιες παρα-ναυτιλιακές δραστηριότητες μπορεί να είναι νομικά και φορο-τεχνικά γραφεία τα οποία αναλαμβάνουν τη σύσταση και παρακολούθηση των ναυτιλιακών εταιρειών που επιλέγουν να νηολογήσουν τα πλοία τους σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο.

δραστηριότητες από τον κυρίως κορμό της ναυτιλίας, όπως είναι γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών, ιδιαίτερα σε προορισμούς με ευνοϊκές συνθήκες<sup>296</sup>.

Συναφής με την ανωτέρω εκροή επιχειρηματικής δραστηριότητας από τις παραδοσιακές χώρες προς τα Ανοικτά Νηολόγια είναι και η διαρροή εισοδήματος προς αυτές τις χώρες. Αυτή η αναδιανομή του πλούτου μεταξύ των κρατών οφείλεται στην καταβολή μισθών για τους εργαζομένους οι οποίοι πλέον απασχολούνται στις χώρες όπου εδρεύουν τα Ανοικτά Νηολόγια καθώς και στις επιχειρηματικές αμοιβές των εταιρειών που εξυπηρετούν τις ανάγκες της ναυτιλίας. Θα πρέπει, επίσης, να επισημάνουμε το γεγονός ότι αυτές οι χρηματικές ροές κατά κανόνα πραγματοποιούνται σε Δολάρια Η.Π.Α., καθότι αυτό είναι το διεθνώς καθιερωμένο νόμισμα συναλλαγών στη ναυτιλία. Από αυτή τη διαπίστωση προκύπτει ότι η λειτουργία των Ανοικτών Νηολογίων όχι μόνον επιφέρει διαρροή οικονομικών πόρων για τις παραδοσιακές χώρες αλλά επιπροσθέτως ασκεί δυσμενείς επιδράσεις στα συναλλαγματικά αποθέματα αυτών των κρατών (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 107).

Όσον αφορά τις δραστηριότητες του πλοίου στο λιμάνι είναι δυνατόν να υπάρχουν αρνητικές συνέπειες, λόγω της ανεπαρκούς τήρησης των διεθνώς αποδεκτών κανονισμών από την πλευρά των Σημειών Ευκαιρίας. Η χαλαρότητα στην τήρηση των κανονισμών οδηγεί σε βεβαίωση πληθώρας παραβάσεων από την πλευρά των Αρχών Λιμένων<sup>297</sup>. Αυτές οι παραβάσεις χρήζουν αποκατάστασης και μάλιστα εάν είναι τόσο σημαντικές, ώστε να επηρεάζουν την αξιοπλοΐα και ασφάλεια του πλοίου, το πλοίο δεν μπορεί να αποπλεύσει από το λιμένα (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 119). Μοιραία προξενούνται καθυστερήσεις, οι οποίες επιβαρύνουν την παραγωγικότητα της διεθνούς ναυτιλίας. Αντίστοιχες καθυστερήσεις προκύπτουν από τις διενέξεις μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυτεργατικού δυναμικού για μία πλειάδα ζητημάτων<sup>298</sup> που αφορούν το εργατικό δυναμικό. Συχνά αυτές οι διενέξεις καταλήγουν για επίλυση στις Αρχές του λιμένα που βρίσκεται το πλοίο, με αποτέλεσμα να προκαλούνται περιττές καθυστερήσεις.

---

<sup>296</sup> Χαρακτηριστικά αναφέρεται το παράδειγμα της Κύπρου, η οποία συνιστά έναν ελκυστικό προορισμό για την εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιρειών.

<sup>297</sup> Port State Control.

<sup>298</sup> Συνήθεις κατηγορίες εργατικών διαφορών σε πλοία Σημειών Ευκαιρίας είναι το ύψος και οι παροχές της μισθοδοσίας, οι ώρες εργασίας, οι συνθήκες διαβίωσης κτλ.

Γενικότερα μπορούμε παρατηρήσουμε ότι το καθεστώς ανωνυμίας του πλοιοκτήτη, που προβάλλεται ως ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά των Ανοικτών Νηολογίων, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ανάληψη αυξημένων επιχειρηματικών κινδύνων από την πλευρά της ναυτιλιακής εταιρείας (Coles & Watt, 2009, σ. 28). Οι διοικούντες και οι μέτοχοι των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν την έδρα τους στα κράτη των Ανοικτών Νηολογίων καλύπτονται από ένα πέπλο ανωνυμίας και καθίσταται ιδιαίτερα δυσχερής η ταυτοποίηση τόσο της Εθνικότητας όσο και της ταυτότητάς τους. Υπό αυτές τις συνθήκες είναι δελεαστικότερο για τους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες που επιθυμούν να αναλάβουν δραστηριότητες αυξημένου επιχειρηματικού κινδύνου να επιλέξουν για τη νηολόγηση των πλοίων τους κάποιο κατάλληλο Ανοικτό Νηολόγιο το οποίο συμβάλλει στην απόκρυψη των στοιχείων τους. Κατ'αυτόν τον τρόπο είναι εφικτό να διαφύγουν οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες από την ανάληψη των δυσμενών συνεπειών των πράξεών τους. Σε κλαδικό επίπεδο μέσω αυτής της ευχέρειας που προσφέρουν Ανοικτά Νηολόγια στις ναυτιλιακές εταιρείες ενθαρρύνεται το καθεστώς ασυδοσίας στο ναυτιλιακό χώρο, δεδομένου ότι ακόμα και επίφοβα και υψηλού κινδύνου εγχειρήματα μπορούν να αναληφθούν χωρίς ο ιδιώτης να επωμίζεται το πιθανό εξωτερικό κόστος το οποίο με τη σειρά του μετακυλιέται στο κοινωνικό σύνολο.

Η προσέλκυση στα Ανοικτά Νηολόγια πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στην πραγματοποίηση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων υψηλότερου κινδύνου σε σύγκριση με τα πλοία που δραστηριοποιούνται στα πλοία των Εθνικών / Κλειστών Νηολογίων έχει επιπτώσεις στην πρόσβασή τους στη χρηματαγορά, ναυλαγορά καθώς και στην ασφαλιστική αγορά (Mukherjee & Brownrigg, 2013, σ. 221). Όσον αφορά τις αγορές χρήματος οι κύριοι χρηματοδότες του ναυτιλιακού κλάδου <sup>299</sup> ενδιαφέρονται άμεσα για την επικερδή πραγματοποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών εταιρειών, προκειμένου με αυτόν τον τρόπο να μπορούν να εξασφαλίσουν την ασφαλή επιστροφή των χρηματοδοτήσεων στις οποίες έχουν προβεί. Παράλληλα, για λόγους δημόσιας προβολής έχουν ενδιαφέρον να μην εμφανιστούν ότι εμπλέκονται στη χρηματοδότηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με αρνητική δημοσιότητα ενώπιον της κοινής γνώμης<sup>300</sup>.

---

<sup>299</sup> Οι κυριότεροι χρηματοδότες του ναυτιλιακού κλάδου είναι οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, τα χρηματιστήρια και ιδιωτικές τοποθετήσεις μέσα από επενδυτικά funds.

<sup>300</sup> Τέτοια αρνητική προβολή μπορεί να είναι η χρηματοδότηση ενός πλοίου το πλοίο έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα.

Την ίδια ευαισθησία στη διατήρηση θετικής εικόνας στη διεθνή και εθνική κοινή γνώμη έχουν και οι ναυλομεσιτικές και ναυτασφαλιστικές εταιρείες. Επιπροσθέτως, οι ναυλομεσιτικές εταιρείες πλήττονται, όταν τα πλοία που έχουν ναυλώσει, λόγω της επέλευσης ναυτικού κινδύνου, δεν μπορούν να ολοκληρώσουν τη ναύλωσή τους βάσει προγραμματισμού. Αντίστοιχη είναι η ζημία και στις ναυτασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες επωμίζονται το βάρος της κάλυψης των ασφαλιστικών αποζημιώσεων σε περίπτωση που κληθούν να καλύψουν ζημιές από ασφαλιστικούς κινδύνους που έχουν επέλθει σε πλοία τα οποία έχουν ασφαλίσει. Είναι ιδιαίτερα προβλέψιμο το γεγονός ότι τα πλοία που αναλαμβάνουν τη μεταφορά περισσότερο επικίνδυνων φορτίων μεταξύ επίφοβων περιοχών να είναι περισσότερο ευάλωτα σε ζημιογόνους παράγοντες<sup>301</sup> που ενδεχομένως να προκαλέσουν κάποιο ασφαλιστικό κίνδυνο.

Όσον αφορά τη ναυτασφαλιστική αγορά οι δυσμενείς επιπτώσεις των πλοίων υπό Σημαίες Ευκαιρίας επεκτείνονται και σε ζητήματα που αφορούν την τιμολόγηση των ασφαλιστικών υπηρεσιών και τον τρόπο που αυτή κατανέμεται μεταξύ των διαφόρων πελατών – ναυτιλιακών εταιρειών. Είναι εύλογο ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που παρουσιάζουν βεβαρημένο ιστορικό με ναυτικούς κινδύνους, οι οποίοι επέφεραν ασφαλιστικές αποζημιώσεις να επιβαρύνονται με αυξημένα ασφάλιστρα. Εν τούτοις, έχει παρατηρηθεί δυστοκία των ναυτασφαλιστικών εταιρειών στην προσπάθειά τους για αντιπροσωπευτική και δίκαιη τιμολόγηση των ασφαλιστικών υπηρεσιών τους. Το αποτέλεσμα είναι τα πλοία υπό Σημαία Ευκαιρίας να επιβαρύνονται λιγότερο από ότι τους αναλογεί με δεδομένο τις ασφαλιστικές αποζημιώσεις στις οποίες ενέχονται. Το μέρος του κόστους που δεν καταβάλλουν αυτά τα πλοία το επιβαρύνονται τα πλοία που είναι νηολογημένα σε Εθνικά/Κλειστά Νηολόγια. Αυτά τα πλοία μέσα από τα ασφάλιστρα που καταβάλλουν πριμοδοτούν την παροχή χαμηλότερων ασφαλίσεων στα πλοία υπό Σημαία Ευκαιρίας (Μεταξάς, 1985, σσ. 199-201). Παρατηρούμε λοιπόν ότι αυξάνεται το μέσο κόστος λειτουργίας των πλοίων υπό Εθνικά/Κλειστά Νηολόγια επ'ωφελεία των πλοίων σε Σημαίες Ευκαιρίας.

Ακόμα μία δυσμενής επίδραση των Ανοικτών Νηολογίων, που προσβάλλει το επιχείρημα περί μείωσης του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών λόγω της δραστηριοποίησης των Ανοικτών Νηολογίων, είναι το αποκαλούμενο σύστημα μεταφοράς τιμής. Με έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί στις Η.Π.Α. έχει καταδειχθεί

---

<sup>301</sup> Π.χ. δυσμενείς καιρικές συνθήκες, πράξεις πολέμου, απεργίες και αστοχίες στη διαχείριση του φορτίου.



η δυνατότητα που έχουν μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι μέσα από την καθετοποίηση των δραστηριοτήτων τους να καρπώνονται τα οφέλη από το χαμηλότερο ιδιωτικό κόστος λειτουργίας των πλοίων υπό καθεστώς Ανοικτού Νηολογίου. Αυτοί οι επιχειρηματικοί όμιλοι<sup>302</sup> μέσα από τη δημιουργία θυγατρικών ναυτιλιακών εταιρειών με πλοία νηολογημένα σε Ανοικτό Νηολόγιο πραγματοποιούν τις μεταφορές των πρώτων υλών και τελικών αγαθών που εμπορεύονται. Το κόστος των ναύλων που καταβάλλουν στις θυγατρικές ναυτιλιακές εταιρείες θεωρείται υπερτιμημένο και λόγω των προνομιακού φορολογικού καθεστώτος των κρατών όπου εδρεύουν τα Ανοικτά Νηολόγια είναι αφορολόγητο. Εν συνεχεία διαθέτουν τα προϊόντα τους στην εγχώρια αγορά σε αυξημένες τιμές προς επιβάρυνση του καταναλωτικού κοινού. Με αυτόν τον τρόπο συντελείται μία έμμεση μεταβίβαση πλούτου από την πλευρά των ιδιωτών προς την πλευρά των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων με διεθνείς δραστηριότητες (Μεταξάς, 1985, pp. 124-125).

Το γενικότερο πλαίσιο δραστηριοποίησης των Ανοικτών Νηολογίων, με την τάση που τα διακατέχει για την προσέλκυση ναυτιλιακής χωρητικότητας από τη διεθνή αγορά (Earsom & Delreux, 2021, p. 403), έχει καταλήξει να κατηγορηθούν ότι λειτουργούν κυρίως σύμφωνα με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια σαν να επρόκειτο για ιδιωτικούς οργανισμούς με σκοπό το κέρδος (Μαυρομάτη, 2012, σ. 33). Αρχικά τα Νηολόγια παραδοσιακά αποσκοπούσαν στην εξυπηρέτηση των αναγκών της εγχώριας ναυτιλίας και των ευρύτερων επιδιώξεων του κράτους στο οποίο έδρευαν, εν τούτοις με την έλευση των Ανοικτών Νηολογίων έχει συντελεστεί μία διαφοροποίηση όσον αφορά την προσέγγιση που τα τελευταία έχουν υιοθετήσει. Για την επίτευξη των διαφόρων σκοπών, συνήθως οικονομικών, του κράτους που τα έχει συστήσει στο έδαφός τους προσπαθούν να είναι ελκυστικά σε σχέση με τα ανταγωνιστικά Νηολόγια και το αποτέλεσμα είναι η υποχώρηση στην τήρηση μίας σειράς περιοριστικών κανονισμών. Αρκετά μάλιστα από αυτά έχουν φθάσει στο σημείο να έχουν εκχωρήσει το δικαίωμα της λειτουργίας του Νηολογίου σε ιδιωτικές εταιρείες που εδρεύουν σε τρίτες χώρες<sup>303</sup>.

#### **4.3 Θετικές επιδράσεις των Σημαιών Ευκαιρίας και Ανοικτών Νηολογίων**

---

<sup>302</sup> Τέτοιοι επιχειρηματικοί όμιλοι περιλαμβάνουν πετρελαϊκές εταιρείες καθώς και εταιρείες μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (σιτηρά, σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας κτλ.).

<sup>303</sup> Κράτη που έχουν εκχωρήσει το δικαίωμα της λειτουργίας του Ανοικτού Νηολογίου σε ιδιωτικές εταιρείες είναι η Λιβερία, Marshall Islands, Palau κτλ.

#### 4.3.1 Φορολογική πολιτική

Η επιτυχία του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου σε διεθνές επίπεδο αποτελεί απόδειξη ότι ο συγκεκριμένος θεσμός παρουσιάζει ισχυρά πλεονεκτήματα σε μία σειρά από τομείς ενδιαφέροντος. Ένας από τους τομείς που η επίδραση των Ανοικτών Νηολογίων είναι αδιαμφισβήτητη είναι στον τομέα της φορολογικής πολιτικής. Όσον αφορά τα ίδια τα κράτη που έχουν προβεί στη σύσταση Ανοικτών Νηολογίων, για τα περισσότερα από αυτά ο σημαντικότερος λόγος είναι αύξηση των δημοσίων εσόδων μέσα από τη φορολογική πολιτική (Tolofari, 1989, p. 18). Παρά το γεγονός της προνομιακής φορολογικής μεταχείρισης των ναυτιλιακών εταιρειών που προσελκύουν, τα προσδοκώμενα έσοδα έχουν βαρύτητα στον δημόσιο προϋπολογισμό αυτών των κρατών. Αυτό οφείλεται στο ότι κατά κανόνα τα κράτη που επιλέγουν να συστήσουν ένα Ανοικτό Νηολόγιο δεν διαθέτουν ισχυρή πλουτοπαραγωγική βάση και συχνά διαθέτουν μικρό μέγεθος. Κατά συνέπεια τα έσοδα από τη φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών αποτελούν ένα κρίσιμο μέγεθος<sup>304</sup> για τα πενιχρά οικονομικά τους δεδομένα (Psaraftis & Kontovas, Influence and transparency at the IMO: the name, 2020, p. 152).

Τα οφέλη της προνομιακής φορολογικής μεταχείρισης που επιφυλάσσουν τα Ανοικτά Νηολόγια σε σημαντικό βαθμό τείνουν να ευνοούν την επίτευξη των οικονομικών επιδιώξεων των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρείες, που έχουν επιλέξει να νηολογήσουν τα πλοία τους σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο, αποσκοπούν σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση σε σχέση με τη μεταχείριση που τους επιφυλάσσει το φορολογικό καθεστώς της χώρας καταγωγής τους. Βασική συνιστώσα αυτής της προνομιακής φορολογικής πολιτικής είναι η απαλοιφή της έννοιας της φορολογίας επί των κερδών. (Stopford, Maritime Economics, Second Edition, 1997, σσ. 434-435) Αυτό σημαίνει ότι τα κέρδη που εμφανίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στις οικονομικές καταστάσεις τους δεν υπόκεινται σε κανενός είδους φορολόγηση και τα καρπώνεται αποκλειστικά η επιχειρηματικότητα.

Στα Ανοικτά Νηολόγια η βασική μορφή φορολόγησης είναι το αρχικό τέλος νηολόγησης καθώς και μία ετήσια επιβάρυνση η οποία είναι σταθερή και προσδιορίζεται από μη

---

<sup>304</sup> Στην περίπτωση των Marshall Islands τα έσοδα από το Νηολόγιο ανέρχονται στο 10% των δημοσίων εσόδων, αφού προηγουμένως αφαιρεθεί η οικονομική βοήθεια την οποία λαμβάνουν από τις Η.Π.Α.

μεταβλητούς παράγοντες όπως είναι η χωρητικότητα, η ηλικία καθώς και το είδος του πλοίου<sup>305</sup>. Παράλληλα, για την πραγματοποίηση διαφόρων εξειδικευμένων εργασιών όπως είναι η έκδοση πιστοποιητικών από το Κράτος Σημαίας καθώς και η εγγραφή και διαγραφή υποθήκης προβλέπεται η καταβολή των αντίστοιχων τελών.

Ακόμα ένα σημαντικό στοιχείο της εφαρμοζόμενης φορολογικής πολιτικής από την πλευρά των Ανοικτών Νηολογίων αφορά την ελευθερία στη διαχείριση των αποθεματικών. Πιο συγκεκριμένα, διαμέσου της ελεύθερης και αφορολόγητης χρησιμοποίησης των αποθεματικών οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα είτε να μην κάνουν χρήση αυτών των αποθεματικών είτε να τα διανείμουν στους μετόχους. Παράλληλα, έχοντας τη δυνατότητα της μεταφοράς αποθεματικών στα έτη της επιλογής τους μπορούν να διαμορφώσουν κατάλληλα τις οικονομικές τους καταστάσεις, προκειμένου αυτές να είναι ελκυστικότερες κατά την αξιολόγηση ενδεχόμενης ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Αυτό τους δίνει την ευελιξία αμεσότερης πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης και κατά συνέπεια της ταχύτερης προσαρμογής της προσφοράς για μεταφορικές υπηρεσίες στις μεταβολές της ζήτησης (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 65). Όπως γίνεται αντιληπτό με αυτόν το τρόπο εξομαλύνονται οι έντονες διακυμάνσεις των ναυτιλιακών κύκλων.

Αναφορικά με τις υποχρεώσεις που έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες απέναντι στις φορολογικές Αρχές των Ανοικτών Νηολογίων παρατηρούμε ότι υπάρχουν περιορισμένες απαιτήσεις για τη δημοσιότητα και έλεγχο των οικονομικών στοιχείων. Πιο συγκεκριμένα, η ναυτιλιακή εταιρεία δεν υποχρεούται στην υποβολή των οικονομικών της καταστάσεων προς έλεγχο σε ελεγκτικές εταιρείες (Stopford, Maritime Economics, Third Edition, 2009, σ. 671). Το γεγονός της μονομερούς υποβολής των οικονομικών καταστάσεων τις καθιστά περισσότερο ευπρόσβλητες σε πιθανές αποκλίσεις από την ορθόδοξη φοροτεχνική πρακτική. Αυτό μάλιστα σε συνδυασμό με τον ενδεχόμενο ανεπαρκή έλεγχο από τις φορολογικές αρχές δημιουργεί μεγάλα περιθώρια στις υπηρεσίες των ναυτιλιακών εταιρειών για τη διαμόρφωση των επιθυμητών λογιστικών αποτελεσμάτων.

#### 4.3.2 Χρηματο-οικονομικά ζητήματα

---

<sup>305</sup> Η βασική φορολογική επιβάρυνση του πλοίου σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο είναι η ετήσια επιβάρυνση η οποία είναι γνωστή ως tonnage tax.

Όσον αφορά τη χρηματο-οικονομική πολιτική που ακολουθείται από τις ναυτιλιακές εταιρείες παρατηρούμε ότι αυτή επωφελείται ιδιαίτερα από το καθεστώς λειτουργίας των Ανοικτών Νηολογίων. Ιδιαίτερα η ανετότερη πρόσβαση που έχουν στις χρηματοπιστωτικές αγορές του δολαρίου, λόγω του νομικού καθεστώτος των Ανοικτών Νηολογίων, κρίνεται ως ένα από ιδιαίτερα πλεονεκτήματα που διαθέτουν τα Ανοικτά Νηολόγια (Lucchini & Voelckel, 1978, σ. 203). Αυτή η ευμενής μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών από τα χρηματο-πιστωτικά ιδρύματα δεν είναι γεγονός το οποίο θα έπρεπε να προκαλεί την απορία της επιχειρηματικής κοινότητας. Άλλωστε τα Ανοικτά Νηολόγια στις περισσότερες περιπτώσεις έχουν δημιουργηθεί για την ευχερέστερη εξυπηρέτηση του ναυτιλιακού επιχειρηματικού κλάδου και ένα βασικό κριτήριο για την αποτελεσματική δράση του επιχειρείν στη ναυτιλία είναι η άμεση πρόσβαση στις αγορές χρήματος και ειδικότερα στις χρηματοδοτήσεις σε Δολάρια Η.Π.Α.. Αξίζει να σημειωθεί ότι αντίστοιχη ευχερής πρόσβαση στα Ανοικτά Νηολόγια επιφυλάσσεται και από τις ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις νέες ναυπηγήσεις πλοίων.

Η προτίμηση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων προς τα Ανοικτά Νηολόγια μπορεί να ερμηνευθεί εάν ληφθούν υπόψη οι κάτωθι παράγοντες. Κατ'αρχήν οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε κράτη με Ανοικτά Νηολόγια δεν υπόκεινται σε φορολόγηση επί των κερδών και αντ'αυτής είναι υπόχρεες σε περιορισμένη μόνον φορολογική επιβάρυνση. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εμφανίζουν υψηλή κερδοφορία και ως εκ τούτου να καθίστανται δελεαστικότερες για λήψη χρηματοδοτήσεων από τους ενδιαφερόμενους επενδυτές (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 120). Παράλληλα, οι χρηματο-οικονομικοί οργανισμοί των Η.Π.Α. είναι δεκτικότεροι στην ανάληψη επενδυτικών κινδύνων διαθέτοντας τα απαιτούμενα κεφάλαια, όταν το καθεστώς που διέπει τη ναυτική υποθήκη προσομοιάζει με αυτό των Η.Π.Α. (Μεταξάς, 1985, σ. 179). Για αυτό το λόγο σημαντικά Ανοικτά Νηολόγια, όπως ο Παναμάς, η Λιβερία και τα Marshall Islands, έχουν ταυτίσει το νομικό τους καθεστώς με αυτό των Η.Π.Α..

Υπάρχουν και περιπτώσεις που αδυναμίες στο καθεστώς λειτουργίας του Εθνικού/Κλειστού Νηολογίου καθιστούν την επιλογή του Ανοικτού Νηολογίου ως μονόδρομο για τη ναυτιλιακή επιχείρηση που αναζητά χρηματοδοτικούς πόρους στις χρηματαγορές (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 52). Χαρακτηριστική ως προς αυτή τη διαπίστωση είναι η περίπτωση του Ελληνικού Νηολογίου, το οποίο λόγω εγγενών

αστοχιών μέχρι τα πρώτα χρόνια που ακολούθησαν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο καθιστούσε δυσχερή τη λήψη χρηματοδότησης για τα πλοία που ήταν νηολογημένα σε αυτό. Η αντίδραση του επιχειρηματικού κόσμου ήταν η στροφή σε Ανοικτά Νηολόγια τα οποία τύχαιναν ευμενέστερης μεταχείρισης από τους παράγοντες του χρηματοπιστωτικού κόσμου. Είναι σημαντικό εδώ να αναφερθεί σε περιόδους όπου υπάρχει οργασμός στην οικονομική δραστηριότητα στο χώρο της ναυτιλίας αναδύεται με ιδιαίτερη έμφαση η ανάγκη για ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Ως εκ τούτου η συμβολή των Ανοικτών Νηολογίων στην εξεύρεση εύκολης και γρήγορης χρηματοδότησης κρίνεται ως κρίσιμης σημασίας.

Στον τομέα των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων καθοριστικής σημασίας είναι η δυνατότητα της ναυτιλιακής εταιρείας και κατ'επέκταση του πλοίου για ανταπόκριση στις οικονομικές υποχρεώσεις προς τους πιστωτές/μετόχους/ομολογιούχους. Στις περιπτώσεις όπου εμπλέκονται πλοία νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια συχνά συμμετέχουν οι μεγαλύτεροι χρηματο-οικονομικοί οργανισμοί ενώ οι σημαντικότερες τράπεζες έχουν συστήσει ειδικά τμήματα για την ικανοποίηση του κλάδου της ναυτιλίας (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 59). Για τη διασφάλιση των συμφερόντων τους οι τράπεζες συχνά θέτουν ως προϋπόθεση την εγγραφή του πλοίου σε κάποιο αναγνωρισμένο νηογνώμονα με κύρος. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται ένα πλαίσιο ποιοτικής λειτουργίας της ναυτιλίας για ένα αριθμό από τα Ανοικτά Νηολόγια.

#### 4.3.3 Ζητήματα πολιτικής

Μία σημαντική συμβολή των Ανοικτών Νηολογίων είναι η διευκόλυνση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε περίπτωση πολεμικής σύρραξης ή επιβολής εμπάργκο. Οι εμπόλεμες παρατάξεις, μαζί με τους διεθνείς συμμάχους τους, εΐθισται να απαγορεύουν σε πλοία των αντιπάλων να προσεγγίζουν τους λιμένες με το σκοπό της αποστέρησης του αντιπάλου από τους απαραίτητους πόρους για τη συνέχιση της πολεμικής προσπάθειας<sup>306</sup>. Σε αυτήν τη περίπτωση είναι δυνατόν τα πλοία των

---

<sup>306</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Η.Π.Α. κατά τα πρώτα έτη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, όταν η επίσημη πολιτική της Αμερικανικής Κυβέρνησης πρέσβευε τη διατήρηση του δόγματος της ουδετερότητας. Ταυτοχρόνως όμως εργαζόταν ανεπισημώς για την υποστήριξη του Ηνωμένου Βασιλείου και των συμμάχων του μέσα από τη διάθεση πρώτων υλών και προϊόντων τα οποία μεταφέρονταν από πλοία που προηγουμένως είχαν αποχωρήσει το Αμερικανικό Νηολόγιο και είχαν νηολογηθεί στο δημοφιλές Ανοικτό Νηολόγιο της εποχής, ήτοι αυτό του Παναμά. Με αυτόν τον τρόπο προασπιζόταν η τυπική ουδετερότητα των Η.Π.Α. έναντι των εμπόλεμων παρατάξεων. Αντίστοιχη ήταν η αντιμετώπιση της εμπόλεμης σύρραξης κατά τον πόλεμο των Falklands το 1982, όταν η Αμερικάνικη Κυβέρνηση εφοδίαζε το Ηνωμένο Βασίλειο με τα απαραίτητα εφόδια μέσω πλοίων

εμπολέμων να νηολογηθούν σε κάποιο Ανοικτό Νηολόγιο, προκειμένου να μπορέσουν να συνεχίσουν απρόσκοπτα τις δραστηριότητές τους (Lucchini & Voelckel, 1978, σ. 203). Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι κατά κανόνα τα Ανοικτά Νηολόγια εδρεύουν σε κράτη με ήσσονα γεωπολιτική σημασία και δεν συμμετέχουν σε διαμάχες με άλλα κράτη, οπότε θεωρείται ότι έχουν ουδέτερη αντιμετώπιση από τα εμπόλεμα μέρη.

Η περίπτωση της επιβολής εμπάργκο και κυρώσεων είναι χαρακτηριστική περίπτωση η οποία καταδεικνύει τη χρησιμότητα των Ανοικτών Νηολογίων στην κάλυψη των αναγκών για μεταφορικές υπηρεσίες συγκεκριμένων περιοχών για μεγάλα χρονικά διαστήματα (Jansson & Shneerson, 1987, p. 11). Τα Ανοικτά Νηολόγια είναι το μέσο με το οποίο συγκεκριμένα κράτη μπορούν να παρακάμψουν τους περιορισμούς ανταγωνιστικών κρατών ή ακόμα και ολόκληρης της διεθνούς κοινότητας. Στην περίπτωση της Νοτίου Αφρικής οι κυρώσεις που είχαν επιβληθεί κατά το παρελθόν από τη διεθνή κοινότητα, λόγω του καθεστώτος του απάρτχάιντ, οδήγησαν ένα μέρος της ναυτιλιακής δραστηριότητας να αναζητήσει τρόπους μεταφοράς με πλοία των Ανοικτών Νηολογίων. Το ίδιο ζήτημα πλέον απασχολεί την Ταϊβάν, η οποία συχνά καταφεύγει στη λύση των Ανοικτών Νηολογίων, προκειμένου να επιλύσει τις δικές της ανάγκες για μεταφορικές υπηρεσίες καθώς επίσης και η Βόρειος Κορέα (Huish, 2017, p. 133). Επίσης, στην περίπτωση του πετρελαίου των αραβικών κρατών και γενικότερα της Μέσης Ανατολής συχνά τίθενται περιορισμοί<sup>307</sup> οι οποίοι καθιστούν αναγκαία τη χρήση των Ανοικτών Νηολογίων.

Συναφές με το θέμα του εμπάργκο είναι το ζήτημα της επιβολής πολιτικών διάκρισης Σημαίας στην παγκόσμια ναυτιλία. Αυτό συνεπάγεται την άνιση μεταχείριση πλοίων συγκεκριμένων Εθνικοτήτων, τα οποία ενώ δεν αποκλείονται από την πραγματοποίηση του θαλάσσιου εμπορίου, ωστόσο υπόκεινται σε υπερβολικές χρεώσεις λιμενικών και άλλων εξόδων καθώς και πρόσθετων καθυστερήσεων. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα Ανοικτά Νηολόγια έχουν αποτελέσει λύση για όσες χώρες αντιμετωπίζουν πολιτικές διάκρισης Σημαίας (Μεταξάς, 1985, σ. 149). Αυτή τη λύση ακολούθησε και η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας η οποία, προτού γίνει πλήρες μέλος του Ο.Η.Ε., αντιμετώπιζε δυσκολίες στην διεθνή αναγνώρισή της, με αποτέλεσμα να

---

Ανοικτών Νηολογίων, ενώ επισήμως κατέβαλε προσπάθειες για τη διαμεσολάβηση μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Αργεντινής.

<sup>307</sup> Π.χ. οι κυρώσεις που αφορούν το ιρανικό πετρέλαιο.

χρησιμοποιεί πλοία νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια για να μπορεί να ικανοποιεί τις ανάγκες της στη μεταφορά αγαθών.

Η συμβολή των Ανοικτών Νηολογίων στην αντιμετώπιση των προκλήσεων που προέρχονται από πολιτικά αίτια αφορά και τις περιόδους οι οποίες χαρακτηρίζονται από πολιτική αναταραχή σε συγκεκριμένα κράτη (Tolofari, 1989, σ. 25). Τέτοιου είδους προκλήσεις αντιμετώπιζαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατά τα πρώτα έτη μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο<sup>308</sup>. Στην προσπάθειά τους για εξεύρεση κεφαλαίων για την επέκταση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τους συχνά κατέφευγαν στις χρηματαγορές των Η.Π.Α., οι οποίες, ωστόσο, απωθούνταν από την πολιτική αστάθεια στην Ελλάδα. Η καταφυγή στα διαθέσιμα Ανοικτά Νηολόγια της εποχής ήταν η προφανής διέξοδος την οποία ακολούθησαν σε μαζικούς αριθμούς. Αντίστοιχα ήταν τα κίνητρα της φυγής του βιομηχανικού στόλου της πετρελαϊκής εταιρείας ESSO από τη Σημαία του Ελεύθερου Κράτους του Danzig προς τη Σημαία του Παναμά, λόγω της διαφαινόμενης επικείμενης επικράτησης τους Ναζιστικού καθεστώτος σε αυτό το κράτος.

Ο θεσμός του Ανοικτού Νηολογίου έχει ιδιαίτερα θετική επίδραση στη ναυτιλιακή πολιτική των Η.Π.Α. καθώς επίσης και στις γενικότερες επιδιώξεις τους. Ειδικότερα μέσω της Αρχής του Αποτελεσματικού Ελέγχου των Ηνωμένων Πολιτειών (Principle of Effective United States Control – EUSC) έχουν διαθέσιμη χωρητικότητα για την κάλυψη των μεταφορικών απαιτήσεων σε καιρό πολέμου ή περιόδους αυξημένων αναγκών. Μάλιστα αυτό συμβαίνει χωρίς να υφίσταται η ανάγκη για επιδότηση του κόστους λειτουργίας αυτών των πλοίων από μέρος του Ομοσπονδιακού προϋπολογισμού (Gibson & Donovan, 2000, σ. 228). Κάτω από αυτό το πλαίσιο λειτουργίας, σημαντικό μέρος της ναυτιλιακής κοινότητας των Η.Π.Α. έχει στην πλοιοκτησία του αξιόλογο μέρος της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας, το οποίο έχει νηολογηθεί σε Ανοικτά Νηολόγια.

Αλλά και κράτη που έχουν συστήσει Ανοικτό Νηολόγιο επιδιώκουν την επίτευξη εθνικών στόχων οι οποίοι ενδέχεται να μην περιορίζονται στην αύξηση των δημοσιονομικών τους εσόδων. Στις περιπτώσεις μικρών και αναπτυσσόμενων κρατών είναι σημαντική η απασχόληση του συνήθως αυξανόμενου εργατικού δυναμικού. Μέσα

---

<sup>308</sup> Αφορά την περίοδο του Εμφυλίου Πολέμου.

από την ενθάρρυνση κυρίως εγχώριων πλοιοκτητών να υιοθετήσουν το εγχώριο Ανοικτό Νηολόγιο επιτυγχάνεται ο διπτός στόχος της απασχόλησης ομοεθνών ναυτεργατών και της μεταφοράς εθνικών φορτίων από την εγχώρια ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία ενδεχομένως να χρειάζεται βοήθεια στα πρώτα στάδια της δημιουργίας της (Μαυρομμάτη, 2012, σσ. 44-45). Αυτό είναι ιδιαίτερος σημαντικό σε ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές, όπως η Καραϊβική, όπου μεγάλος αριθμός κρατών έχει υιοθετήσει τη μέθοδο της σύστασης ενός Ανοικτού Νηολογίου (The Daily Herald, 2016). Η άμεση συνέπεια για την επιβίωση της εγχώριας ναυτιλίας οποιοδήποτε άλλου κράτους σε αυτήν την περιοχή είναι η σύσταση ενός Ανοικτού Νηολογίου ως βασικού εργαλείου άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής.

Η μεταφορά πλοίων σε Ανοικτά Νηολόγια δίνει τη δυνατότητα για απόκτηση της απαραίτητης τεχνογνωσίας όχι μόνον σε κράτη που έχουν επιλέξει τη σύσταση ενός Ανοικτού Νηολογίου στην επικράτειά τους, αλλά και σε άλλα κράτη τα οποία στερούνται ναυτιλιακής παράδοσης. Με αυτόν τον τρόπο μπορούν πλοιοκτήτες από κράτη χωρίς προηγούμενη εμπειρία στις ναυτιλιακές δραστηριότητες, επομένως δεν διαθέτουν καταρτισμένο ναυτεργατικό δυναμικό, να νηολογήσουν τα πλοία που διαχειρίζονται σε ένα Ανοικτό Νηολόγιο επιλέγοντας μεικτή σύνθεση του πληρώματος εν μέρει και από τη χώρα προέλευσής τους (Metaxas, 1971, σ. 179). Αυτοί οι ομοεθνείς ναυτικοί θα έχουν τη δυνατότητα να εκπαιδευτούν δίπλα σε έμπειρους ναυτικούς από άλλες κράτη και κατ'αυτόν τον τρόπο θα αποκτήσουν την απαραίτητη τεχνογνωσία. Παρατηρούμε λοιπόν ότι με την υποβοήθηση του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου συντελείται μία μεταφορά ναυτιλιακής τεχνογνωσίας προς τα κράτη που έχουν ναυτιλιακές επιδιώξεις, αλλά στερούνται εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

Όσον αφορά τους πλοιοκτήτες που επιλέγουν να νηολογήσουν πλοία σε Ανοικτά Νηολόγια υπάρχουν σημαντικά πλεονεκτήματα αναφορικά με τον περιορισμό των κοστοβόρων γραφειοκρατικών διαδικασιών και την απαλοιφή περιττών καθυστερήσεων στην αλληλεπίδραση μεταξύ των Αρχών του Νηολογίου και της ναυτιλιακής εταιρείας (Christy, 2019, p. 53). Ακριβώς επειδή τα Ανοικτά Νηολόγια δρουν σε έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον έχουν εξελίξει τις εσωτερικές διαδικασίες τους και προσφέρουν ένα ιδιαίτερα ευέλικτο και φιλικό προς τον πελάτη-ναυτιλιακή εταιρεία πακέτο υπηρεσιών. Με τη σειρά της η ναυτιλιακή εταιρεία έχει μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων, προκειμένου να χρησιμοποιήσει τους πλουτοπαραγωγικούς



συντελεστές κατά τη βούλησή της στο διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας. Μάλιστα για εδραιωμένους ναυτιλιακούς ομίλους, οι οποίοι έχουν επιλέξει ποιοτικά Ανοικτά Νηολόγια, όπου ο περιορισμός του κόστους λειτουργίας δεν είναι η μόνη προτεραιότητά τους, είναι ιδιαίτερης σημασίας η ταχεία λήψη αποφάσεων χωρίς γραφειοκρατικούς περιορισμούς<sup>309</sup>.

Το μικρό μέγεθος και η ελλιπής υποδομή των περισσότερων Ανοικτών Νηολογίων έχει αποτελέσει σημείο έντονης κριτικής, δεδομένης μάλιστα της υποχρέωσης του Κράτους Σημαίας να πραγματοποιεί τους απαραίτητους ελέγχους οι οποίοι διασφαλίζουν την αξιοπλοΐα του πλοίου. Ανταποκρινόμενα τα Ανοικτά Νηολόγια σε αυτήν την πρόκληση, όπως άλλωστε και η συντριπτική πλειοψηφία των υπόλοιπων Νηολογίων, έχει εκχωρήσει το δικαίωμα για την πραγματοποίηση των τεχνικών ελέγχων σε νηογνώμονες (Branch A. E., p. 494). Κάθε Ανοικτό Νηολόγιο έχει αναγνωρίσει μία ομάδα από νηογνώμονες στους οποίους εκχωρεί αυτό το δικαίωμα. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η παγκόσμια παροχή των απαραίτητων τεχνικών υπηρεσιών ακόμα και από τις πιο αδύναμες από τις χώρες που έχουν συστήσει Ανοικτό Νηολόγιο. Βεβαίως, το ζητούμενο είναι πλέον εάν οι νηογνώμονες με τη σειρά τους επιτελούν με αποτελεσματικότητα το έργο τους και σε αυτό το σημείο έχει ιδιαίτερη βαρύτητα η επιλογή των κατάλληλων νηογνώμωνων από το αντίστοιχο Ανοικτό Νηολόγιο.

#### 4.3.4 Κοινωνικά – Περιβαλλοντικά ζητήματα

Η εμφάνιση και καθιέρωση των Ανοικτών Νηολογίων στη διεθνή ναυτιλία έδωσε στις ναυτιλιακές εταιρείες νέα εργαλεία για την αποτελεσματικότερη επιδίωξη των στόχων τους. Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα των Ανοικτών Νηολογίων είναι η ελευθερία που δίνουν στις ναυτιλιακές εταιρείες να επιλέξουν ναυτεργατικό δυναμικό από τις χώρες που επιθυμούν (Stopford, Maritime Economics, Third Edition, 2009, σ. 671). Δηλαδή αφ'ενός δεν υπάρχει η υποχρέωση της ναυτολόγησης προσωπικού από το κράτος όπου εδρεύει το Ανοικτό Νηολόγιο και αφ'ετέρου ναυτικοί ανεξαρτήτως εθνικότητας μπορούν να ναυτολογηθούν. Αυτή η πραγματικότητα βοηθά την πλευρά της πλοιοκτησίας να ελιχθεί όσον αφορά την επιλογή του προσωπικού και να αντιμετωπίσει ενδεχόμενη περιορισμένη προσφορά καταρτισμένης ναυτικής εργασίας από συγκεκριμένες χώρες. Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε ότι η ελευθερία όσον αφορά

---

<sup>309</sup> Π.χ. σε θέματα αγοραπωλησίας πλοίων.

την εθνικότητα του ναυτικών δεν συνεπάγεται ότι τα πλοία στα Ανοικτά Νηολόγια είναι υποστελεχωμένα, καθότι οι Αρχές του συγκεκριμένου Ανοικτού Νηολογίου εφαρμόζουν τις προϋποθέσεις των σχετικών διεθνών συμβάσεων περί της ελάχιστης επάνδρωσης των πλοίων. Σε περιπτώσεις Σημαιών Ευκαιρίας, ωστόσο, έχουν παρατηρηθεί περιπτώσεις όπου οι σχετικές τοπικές Αρχές ακολουθούν ελαστικότερες πολιτικές οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στα διεθνώς καθιερωμένα επίπεδα.

Εκτός από την ευεργετική επίδραση στην πολιτική ναυτολόγησης των ναυτιλιακών εταιρειών, είναι δυνατόν να υπάρχουν ωφέλειες και στην πολιτική των διαφόρων κρατών όσον αφορά την απασχόληση του ναυτεργατικού δυναμικού. Αυτό οφείλεται στο γεγονός της αύξησης της κινητικότητας του παραγωγικού συντελεστή της εργασίας στη ναυτιλία. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, αξιοποιώντας την ελευθερία επιλογής προσωπικού που τους παρέχουν τα Ανοικτά Νηολόγια, αναζητούν εργαζομένους από όλα τα κράτη που παρέχουν εκπαιδευμένα στελέχη για τη ναυτιλία. Με αυτόν τον τρόπο όσα κράτη έχουν τις απαραίτητες υποδομές για κατάρτιση ναυτεργατικού δυναμικού έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν τη δυνατότητα της απασχόλησης στο εργατικό τους δυναμικό (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 131). Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή η δυνατότητα επεκτείνεται από τα κράτη που προμηθεύουν προσωπικό χαμηλής εξειδίκευσης και κατ'επέκταση χαμηλής αμοιβής έως και τα κράτη που προμηθεύουν προσωπικό υψηλής εξειδίκευσης με υψηλές αποδοχές. Για τον παραπάνω λόγο δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί το τελικό αποτέλεσμα στο διεθνή καταμερισμό της ναυτικής εργασίας, εάν δεν ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει κάθε κράτος.

Εκτός από την αύξηση της κινητικότητας του παραγωγικού συντελεστή της εργασίας, η καθιέρωση του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου έχει ευεργετικές επιδράσεις και στο συνολικό μέγεθος του απασχολούμενου ναυτεργατικού δυναμικού. Λόγω του χαμηλότερου κόστους του ανά εργαζόμενο κόστους εργασίας, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν με μεγαλύτερη ευχέρεια να απασχολήσουν πρόσθετο αριθμό εργαζομένων χωρίς να υφίστανται δυσβάσταχτη οικονομική επιβάρυνση (Branch E. A., 1988, σ. 336). Όπως γίνεται αντιληπτό με αυτό τον τρόπο ενθαρρύνεται η αύξηση της απασχόλησης στα πλοία τα οποία έχουν νηολογηθεί σε Ανοικτά Νηολόγια σε αντίθεση με τα πλοία που είναι νηολογημένα σε άλλα Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια.

Επανερχόμενοι, στις ωφέλειες της ναυτιλιακής εταιρείας από την επιλογή ενός Ανοικτού Νηολογίου παρατηρούμε ότι αυτές άπτονται και της απαλλαγής από την υποχρέωση για καταβολή εισφορών για κοινωνική ασφάλιση (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1978, σ. 53). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το κράτος όπου εδρεύει το Ανοικτό Νηολόγιο κατά κανόνα δεν επεμβαίνει επιβάλλοντας την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών για την κοινωνική ασφάλιση, ενώ παράλληλα οι περισσότερες χώρες<sup>310</sup> προέλευσης των ναυτικών δεν προβλέπουν στην εσωτερική τους νομοθεσία την κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων. Το αποτέλεσμα είναι να απαλλάσσεται η ναυτιλιακή εταιρεία από μία σημαντική οικονομική επιβάρυνση για το μεγαλύτερο μέρος του ναυτεργατικού δυναμικού που απασχολεί.

#### 4.3.5 Νομικά ζητήματα

Από τα βασικά γνωρίσματα των Ανοικτών Νηολογίων είναι η ευελιξία που επιδεικνύουν στους κανονισμούς που έχουν ενσωματώσει στο εθνικό τους Δίκαιο (Spruyt, 1994, σ. 33). Σε πολλές περιπτώσεις επιλέγεται η αναπαραγωγή κανόνων του Δικαίου όπως αυτό εφαρμόζεται στις Η.Π.Α., λόγω της προτίμησης που επιδεικνύουν προς αυτό οι χρηματαγορές. Μάλιστα το ανταγωνιστικό πλαίσιο λειτουργίας εντός του οποίου δραστηριοποιούνται, καθιστά επιβεβλημένη την υιοθέτηση προτύπων που προσελκύουν πλοιοκτήτες από διάφορες Εθνικότητες. Ιδιαίτερα σε θέματα που αφορούν την εσωτερική λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών, όπως αυτό προσδιορίζεται από το Δίκαιο των Εταιρειών, υπάρχει μεγάλη ευελιξία στην ακολουθούμενη πολιτική.

Από την άλλη μεριά, προκειμένου να είναι απρόσκοπτη η ναυτιλιακή δραστηριότητα των πλοίων που είναι νηολογημένα σε Ανοικτά Νηολόγια σε ολόκληρο τον πλανήτη, είναι ανάγκη τα Ανοικτά Νηολόγια να εφαρμόζουν τις διεθνείς συμβάσεις όπως αυτές έχουν υιοθετηθεί από τα περισσότερα κράτη. Σε αντίθετη περίπτωση δημιουργούνται προβλήματα είτε με το Port State Control είτε με τους φορείς που παρακολουθούν τα πλοία όπως είναι οι νηογνώμονες. Παρατηρούμε, επομένως, ότι υπάρχει αξιοσημείωτη ευελιξία σε θέματα που αφορούν τη φορολογία και το εφαρμοζόμενο Δίκαιο των Εταιρειών ενώ σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια του πληρώματος και την

---

<sup>310</sup> Πρόκειται κυρίως για αναπτυσσόμενα κράτη όπου η εργατική νομοθεσία δεν περιβάλλει το εργατικό δυναμικό με τους κανόνες ασφάλειας και προστασίας των ανεπτυγμένων κρατών.

προστασία του περιβάλλοντος εφαρμόζουν τις διατάξεις που προκύπτουν από τις διεθνείς Συνθήκες (Stopford, Maritime Economics, Third Edition, 2009, σ. 671).

Ένα βασικό πλεονέκτημα των Ανοικτών Νηολογίων, το οποίο τα καθιστά ιδιαίτερος ελκυστικά στους πλοιοκτήτες, ανεξαρτήτως της Εθνικότητάς τους, είναι η δυνατότητα που τους παρέχεται να περιορίσουν την εταιρική ευθύνη σε κάθε μεμονωμένο πλοίο (Stopford, Maritime Economics, Third Edition, 2009, σ. 671). Αυτό συνεπάγεται αποφυγή της διάδοσης των δυσμενών νομικών και οικονομικών επιπτώσεων από αρνητικές εξελίξεις<sup>311</sup> κατά τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ενός πλοίου στο σύνολο του ομίλου της ναυτιλιακής εταιρείας. Με αυτόν τον τρόπο είναι εφικτή η απρόσκοπτη λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας με τον υπόλοιπο στόλο από πλοία τα οποία διαχειρίζεται. Ο κανόνας εδώ είναι ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να ανήκει σε διαφορετική πλοιοκτήτρια εταιρεία, η οποία πλοιοκτήτρια εταιρεία με τη σειρά της θα πρέπει να μην έχει την πλοιοκτησία περισσότερων του ενός πλοίου.

Τα θετικά στοιχεία που περιβάλλουν το θεσμό του Ανοικτού Νηολογίου επεκτείνονται και στην προάσπιση της ανωνυμίας των μετόχων της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Τα περισσότερα Ανοικτά Νηολόγια δεν απαιτούν την αποκάλυψη της ταυτότητας ή της Εθνικότητας των μετόχων της ναυτιλιακής εταιρείας. Το νομικό όχημα για την προάσπιση της ανωνυμίας των μετόχων είναι ότι ως μέτοχος θεωρείται ο κάτοχος των μετοχών<sup>312</sup>. Οποτεδήποτε απαιτηθεί η παρουσίαση των μετόχων είναι αρκετή η επίδειξη των τίτλων των μετοχών, οπότε αυτοδικαίως ο κομιστής τους θεωρείται ότι είναι και ο μέτοχος με το εταιρικό μερίδιο που του αναλογεί. Αυτό το στοιχείο της μυστικότητας τυγχάνει ευρείας αποδοχής από τη ναυτιλιακή κοινότητα και είναι από τους βασικούς λόγους της μαζικής αποδοχής του θεσμού του Ανοικτού Νηολογίου.

Τα Ανοικτά Νηολόγια ανάμεσα στις καινοτομίες που έχουν εφαρμόσει σε μεγάλη κλίμακα είναι η καθιέρωση της έννοιας της Παράλληλης Νηολόγησης. Πιο συγκεκριμένα, με αυτή τη μέθοδο μπορούν τα πλοία να φέρουν δύο Εθνικότητες, οπότε ανάλογα με τη λειτουργία του πλοίου που εξετάζεται εφαρμόζεται πάντοτε μία εκ των δύο Εθνικοτήτων. Συνήθεις αιτίες που οδηγούν τις ναυτιλιακές εταιρείες στην αναζήτηση της Παράλληλης Νηολόγησης είναι η ανάγκη λήψης ναυτιλιακής

---

<sup>311</sup> Αυτή η αρνητική εξέλιξη μπορεί να είναι οι συνέπειες από την επέλευση ενός ναυτικού ατυχήματος.

<sup>312</sup> Στην περίπτωση κατά την οποία οι μέτοχοι πιστοποιούν την ιδιότητά τους ως μέτοχοι έχουμε μετοχές σε μορφή bearer (κομιστή).

χρηματοδότησης, οπότε υπάρχει η υποχρέωση της εγγραφής υποθήκης, ή η αξιοποίηση ευνοϊκότερων διατάξεων που προσφέρει μία άλλη Σημαία αναφορικά με την στελέχωση του πληρώματος ή το ύψος των λιμενικών τελών με τα οποία επιβαρύνεται το πλοίο ανάλογα με τη Σημαία που φέρει (Stopford, *Maritime Economics*, Third Edition, 2009, σ. 673). Σε αυτές τις περιπτώσεις μπορεί να γίνει η ναύλωση γυμνού πλοίου<sup>313</sup> από την αρχική ναυτιλιακή εταιρεία σε μία άλλη ναυτιλιακή εταιρεία. Το εν λόγω πλοίο μπορεί να είναι νηολογημένο από κάθε μία από τις προαναφερθείσες ναυτιλιακές εταιρείες σε διαφορετικά Νηολόγια. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι, επειδή προκύπτουν θέματα προσδιορισμού της δικαιοδοσίας μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων Νηολογίων καθώς και συμβατότητας των κανόνων Δικαίου που ακολουθούν, θα πρέπει τόσο το αρχικό Νηολόγιο όσο και το επόμενο Νηολόγιο να προβλέπουν τη δυνατότητα της Παράλληλης Νηολόγησης. Επιπροσθέτως, θα πρέπει αμφότερα τα Νηολόγια να αποδέχονται το ένα το άλλο.

#### 4.3.6 Οικονομικά ζητήματα

Τα Ανοικτά Νηολόγια έχουν συμβάλει στην προσέλκυση επενδύσεων στον κλάδο της ναυτιλίας, οι οποίες επενδύσεις σε διαφορετική περίπτωση θα είχαν διοχετευθεί σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Ο λόγος που αυξάνεται η ελκυστικότητα της ναυτιλίας μέσα από τη λειτουργία των Ανοικτών Νηολογίων είναι διότι μειώνεται το κόστος των ναυτιλιακών εταιρειών<sup>314</sup> με αποτέλεσμα να αυξάνεται η κερδοφορία τους. Αυτό οδηγεί σε παρακίνηση των επιχειρηματιών να διαθέσουν περισσότερα κεφάλαια στο αντικείμενο εργασίας τους, ενώ παράλληλα είναι δελεαστικότερος ο κλάδος, λόγω της υψηλής κερδοφορίας, κατά την προσέλκυση κεφαλαίων από τις χρηματαγορές (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 120). Μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η απόδοση των επενδύσεων στη ναυτιλία, λόγω της δραστηριοποίησης των Ανοικτών Νηολογίων, βρίσκεται σε υψηλότερα επίπεδα έναντι πολλών άλλων κλάδων. Παράλληλα, τα αποθεματικά που δημιουργούνται από τα συσσωρευμένα κέρδη είναι ένας πρόσθετος λόγος που συνηγορεί στην αύξηση των επενδύσεων στη ναυτιλία. Προς την ίδια κατεύθυνση συμβάλλει και το γεγονός της περιορισμένης κρατικής ανάμειξης στη λειτουργία του Ανοικτού Νηολογίου, το οποίο έχει ως συνέπεια να αυξάνεται ο αριθμός

---

<sup>313</sup> Bare boat Charter.

<sup>314</sup> Λόγω χαμηλής φορολόγησης, χαμηλότερου μισθολογικού κόστους κτλ.

αυτορρύθμισης της αγοράς και να ανταποκρίνεται αμεσότερα στις μεταβολές της ζήτησης.

Επίσης, θα πρέπει να επισημανθεί η θετική συμβολή των Ανοικτών Νηολογίων στο θέμα της κινητικότητας του κεφαλαίου στην οικονομία και στον κλάδο της ναυτιλίας ειδικότερα. Η ευκολία στη πραγματοποίηση των κεφαλαιακών ροών είναι υψηλής σπουδαιότητας, προκειμένου να μπορεί ένας κλάδος να προσαρμόζεται σύντομα στις διακυμάνσεις της αγοράς επιτρέποντας την ταχεία είσοδο νέων συντελεστών της παραγωγής ή την αποχώρησή τους ανάλογα με τον οικονομικό κύκλο. Τα Ανοικτά Νηολόγια κατά κανόνα έχουν θεσπίσει ένα πολύ ευέλικτο ρυθμιστικό πλαίσιο αναφορικά με την ελευθερία των ναυτιλιακών εταιρειών να διαχειρίζονται τα χρηματικά τους διαθέσιμα και γενικότερα τα στοιχεία του ενεργητικού τους.

Με αυτόν το τρόπο είναι εφικτό για τις ναυτιλιακές εταιρείες να προσαρμόζονται σύντομα στις μεταβολές της αγοράς και να επικεντρώνουν τις δραστηριότητές τους σε φορτία και γραμμές που αποδίδουν περισσότερο. Αυτό οδηγεί σε αύξηση της προσφοράς στις περισσότερες προσοδοφόρες γραμμές, με αποτέλεσμα τη μείωση των ναύλων, ενώ αντιστρόφως οδηγεί σε μείωση της προσφοράς από τις γραμμές από τις οποίες θα αποχωρήσει η ναυτιλιακή εταιρεία, οδηγώντας σε αύξηση των ναύλων (Μεταξάς, 1985, σ. 113). Παρατηρούμε λοιπόν ότι η αυξημένη κινητικότητα που προωθείται από τα Ανοικτά Νηολόγια συμβάλλει στην εξισορρόπηση της ναυτιλιακής αγοράς και στην κινητικότητα μεταξύ των διαφόρων κλάδων της.

Παράλληλα, οι λειτουργίες των Ανοικτών Νηολογίων προσελκύουν επιχειρηματική δραστηριότητα στα κράτη όπου εδρεύουν αυτά τα Νηολόγια (Doganis & Metaxas, 1976, σ. 132). Αυτό δεν αφορά μόνον την αύξηση της απασχόλησης στις αρμόδιες με το Νηολόγιο κρατικές υπηρεσίες, αλλά και τους κλάδους της παροχής χρηματοπιστωτικών, νομικών, φοροτεχνικών υπηρεσιών καθώς και της εύρεσης ναυτικής εργασίας<sup>315</sup>. Υπάρχει σημαντική διακύμανση του εύρους της επιχειρηματικής δραστηριότητας που θα λάβει χώρα στο κράτος του Ανοικτού Νηολογίου καθώς ορισμένα Ανοικτά Νηολόγια έχουν επιλέξει να μη λειτουργεί το Ανοικτό Νηολόγιο από το έδαφός τους, αλλά να εδρεύει σε κάποια ανεπτυγμένη ναυτιλιακή χώρα. Σε αυτήν την περίπτωση μειώνεται σημαντικά η απασχόληση εγχώριου εργατικού δυναμικού.

---

<sup>315</sup> Είναι γνωστές και ως παρα-ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Παράλληλα, σε κάποια Ανοικτά Νηολόγια δεν υπάρχει καταρτισμένο ναυτεργατικό δυναμικό, προκειμένου να στελεχώσει τα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτό το Νηολόγιο. Αυτές είναι περιπτώσεις όπου περιορίζεται ο θετικός αντίκτυπος του Ανοικτού Νηολογίου στην οικονομική ζωή του κράτους που το έχει συστήσει.

Μία ακόμα σημαντική συνεισφορά των Ανοικτών Νηολογίων αφορά αυτή τη φορά τη συμπεριφορά των πλοιοκτητών που δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και έχουν να ανταγωνιστούν και κρατικούς στόλους. Οι κρατικοί στόλοι απολαμβάνοντας την οικονομική στήριξη του κράτους από το οποίο προέρχονται και μη έχοντας ενδεχομένως την πίεση για επίτευξη κερδοφορίας είναι σε θέση να προσφέρουν τιμές και κάτω του κόστους εξυπηρετώντας σκοπούς<sup>316</sup> όχι ιδιωτικο-οικονομικούς. Αυτή η συμπεριφορά των κρατικών στόλων τοποθετεί σε δυσμενέστερη θέση τους ανεξάρτητους ιδιώτες πλοιοκτήτες, οι οποίοι δεν απολαμβάνουν την κρατική στήριξη στο διεθνές εμπόριο (Μεταξάς, 1985, σ. 112). Η θέση αυτών των ιδιωτών πλοιοκτητών ενισχύεται από τη δράση των Ανοικτών Νηολογίων τα οποία διαμέσου της μείωσης του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών προσφέρουν στις ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες τη δυνατότητα να ανταγωνιστούν με ευνοϊκότερους όρους τους κρατικούς στόλους.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν επιλέξει να νηολογήσουν τα πλοία τους σε Ανοικτά Νηολόγια έχουν τη δυνατότητα να προβαίνουν σε ναυπήγηση ή επισκευή αυτών των πλοίων στα ναυπηγεία της απολύτου εκλογής τους (Gibson & Donovan, 2000, σ. 227). Αυτό το γεγονός συμβάλλει στην απαλοιφή περιορισμών κατά την άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και ως εκ τούτου προάγει την επιχειρηματικότητα. Λόγω της κινητικότητας που παρουσιάζει η δραστηριοποίηση των πλοίων σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές, είναι δυνατόν να υπάρχουν σημαντικές αυξομειώσεις στο κόστος για ναυπηγο-επισκευαστικές εργασίες. Αξίζει να σημειώσουμε ότι η ελευθερία της εκλογής των ναυπηγείων δεν είναι δεδομένη για όλα τα άλλα Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια, καθότι συχνά αυτά τα Νηολόγια έχουν λάβει μέτρα<sup>317</sup> προσέλκυσης νέων πλοίων ή προστασίας της χωρητικότητας του στόλου

---

<sup>316</sup> Τέτοιοι σκοποί ενδεχομένως να έχουν πολιτική, κοινωνική ή γεωπολιτική στόχευση.

<sup>317</sup> Τα μέτρα αυτά δύναται να περιλαμβάνουν επιδότηση του επιτοκίου ναυπήγησης πλοίων σε εγχώριες ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες ή την παροχή κρατικών εγγυήσεων σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για χρηματοδότηση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών. Ακόμα μία μορφή κρατικής ενίσχυσης μπορεί να είναι η διάλυση του παλαιού τονάζ σε εγχώρια διαλυτήρια πλοίων με τον όρο της ναυπήγησης νέου πλοίου σε εγχώρια ναυπηγεία με παραμονή στην Εθνική Σημαία για συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

τους τα οποία θέτουν ως προϋπόθεση την αποκλειστική εκτέλεση ναυπηγο-επισκευαστικών εργασιών σε ναυπηγεία του κράτους που χορηγεί τις σχετικές διευκολύνσεις.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ - ΚΙΝΗΤΡΑ

Τα κράτη παραδοσιακά επεμβαίνουν, σε διαφορετικό βαθμό το καθένα για την επίτευξη των οικονομικών στόχων τους. Κατά κανόνα οι στόχοι αυτοί αποσκοπούν στην μεγέθυνση του πλούτου που είναι διαθέσιμος προς διανομή στα μέλη της κοινωνίας και κατά συνέπεια την επαύξηση της ευμάρειας των πολιτών και των επιχειρήσεων. Παράλληλα, όμως είναι δυνατόν να συντελείται και μετατόπιση της οικονομικής βαρύτητας από ορισμένους οικονομικούς κλάδους σε άλλους οικονομικούς κλάδους μέσα από τη διάθεση επιπρόσθετων οικονομικών πόρων σε συγκεκριμένες οικονομικές δραστηριότητες.

Αυτό συμβαίνει, όταν το Κράτος έχει καταλήξει στην απόφαση να ευνοήσει, μέσα από μία διαδικασία παροχής κινήτρων και γενικότερα ευμενούς πολιτικής διαχείρισης, κάποιον κλάδο οικονομικής δραστηριότητας. Συνήθως αυτό οφείλεται στην αυξημένη βαρύτητα που ενδεχομένως κατέχει ο συγκεκριμένος κλάδος για μία οικονομία. Ταυτόχρονα, όμως, είναι δυνατόν η προνομιακή μεταχείριση ενός οικονομικού κλάδου από το Κράτος να οφείλεται στη δυνατότητα που έχουν οι συντελεστές της παραγωγής σε ένα κλάδο της οικονομικής δραστηριότητας, μέσα από την συντονισμένη άσκηση πίεσης στην πολιτική εξουσία<sup>318</sup>, να προσπορίζονται πρόσθετους πόρους για την ανάπτυξη του δικού τους οικονομικού κλάδου. Σε αυτήν την περίπτωση το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου είναι αυτό το οποίο καλείται να εναρμονιστεί με το ιδιοτελές οικονομικό συμφέρον του συγκεκριμένου κλάδου της οικονομικής δραστηριότητας (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, π. 36).

Ανεξάρτητα από τους λόγους που έχουν ανά περιόδους συντείνει στην αύξηση της συμμετοχής του Κράτους στη ναυτιλιακή δραστηριότητα, η ναυτιλία παρά το διεθνοποιημένο χαρακτήρα της έχει να παρουσιάσει διαχρονικά κρατική παρέμβαση σε θέματα που αφορούν τη λειτουργία της. Μάλιστα ο βαθμός ανάμειξης κάθε ενδιαφερόμενου Κράτους στη ναυτιλιακή δραστηριότητα διαφοροποιείται σημαντικά ανάλογα με το ρόλο που διαδραματίζει αυτό το Κράτος στο διεθνές εμπόριο. Πιο

---

<sup>318</sup> Η άσκηση πίεσης με σκοπό την αποτελεσματική επιρροή στις αποφάσεις της πολιτικής εξουσίας είναι γνωστή και ως lobbying.

συγκεκριμένα, τα κράτη που παρουσιάζουν έλλειμμα στο ισοζύγιο ναυτιλιακών συναλλαγών<sup>319</sup> τους τείνουν να είναι περισσότερο επεμβατικά στο χώρο της ναυτιλίας και να παρεμβαίνουν με θεσμικό τρόπο στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Αντιθέτως, τα κράτη που είναι πλεονασματικά στο ισοζύγιο ναυτιλιακών συναλλαγών<sup>320</sup> κατά κανόνα είναι υποστηρικτές της ελεύθερης άσκησης ναυτιλιακής δραστηριότητας με μικρή μόνον κρατική ανάμειξη (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 40). Αυτό ερμηνεύεται από το γεγονός ότι η πρώτη κατηγορία Κρατών αντιλαμβανόμενη την ελλιπή ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας που διαθέτει θεωρεί ως επιτακτική τη λήψη μέτρων ενίσχυσής της, ενώ η δεύτερη κατηγορία Κρατών ορμώμενη από την ισχυρή ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της επεμβαίνει οριακά μόνον σε όσες περιπτώσεις απαιτείται και γενικότερα είναι θιασώτης ενός λιγότερο επεμβατικού ρυθμιστικού πλαισίου.

Οι τομείς στους οποίους μπορεί να παρέμβει το Κράτος παρουσιάζουν σημαντική διαφοροποίηση μη περιοριζόμενοι σε αποκλειστικά οικονομικά μέτρα. Εκτός από το πεδίο άσκησης οικονομικής και φορολογικής πολιτικής, το Κράτος μπορεί να υιοθετήσει ευνοϊκές πολιτικές σε θέματα που αφορούν τις εργασιακές σχέσεις καθώς και τις παροχές που προσφέρονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε επίπεδο παροχών. Για το σκοπό αυτό είναι χρήσιμη μία αναλυτικότερη κωδικοποιημένη παρουσίαση των μορφών με τις οποίες επεμβαίνει το Κράτος στην άσκηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

## **5.1 Φορολογικά μέτρα**

Ένα από τα κυριότερα μέτρα οποία μπορεί να λάβει ένα Κράτος, προκειμένου να υποβοηθήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες εδρεύουν στο έδαφός του είναι η προνομιακή φορολογική μεταχείριση αναφορικά με τη φορολογική επιβάρυνση των κερδών. Είναι εφικτή η θέσπιση χαμηλότερων φορολογικών συντελεστών της φορολογίας επί των κερδών σε σχέση με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις. Μάλιστα, υπάρχουν περιπτώσεις που έχουν θεσπιστεί και μηδενικοί φορολογικοί συντελεστές. Όπως γίνεται αντιληπτό, αυτό είναι ένα μέτρο το οποίο εκμηδενίζει την όποια υστέρηση ανταγωνιστικότητας των εγχώριων ναυτιλιακών εταιρειών όσον αφορά τη φορολογική

---

<sup>319</sup> Τέτοια Κράτη είναι τα κράτη που λογίζονται ως αγοραστές ναυτιλιακών υπηρεσιών π.χ. Η.Π.Α., Γαλλία, Ιταλία).

<sup>320</sup> Κράτη με πλεονασματικό ισοζύγιο ναυτιλιακών συναλλαγών είναι η Ελλάδα, Νορβηγία κτλ.

επιβάρυνση, αλλά δεν επηρεάζει τις υπόλοιπες κατηγορίες κόστους της ναυτιλιακής εταιρείας (Branch A. E., σ. 500). Ταυτόχρονα, δημιουργεί στρεβλώσεις στην κατανομή των παραγωγικών συντελεστών, καθώς καθίσταται δελεαστικότερος ο κλάδος της ναυτιλίας σε σύγκριση με τους υπόλοιπους επιχειρηματικούς κλάδους, οι οποίοι εξακολουθούν να φορολογούνται με κανονικούς φορολογικούς συντελεστές.

Ακόμα ένα μέτρο φορολογικής φύσεως το οποίο τείνει να κατευθύνει πλουτοπαραγωγικούς πόρους προς το ναυτιλιακό κλάδο είναι η απαλλαγή του αποθεματικού (μη διανεμόμενα κέρδη) από την φορολογία. Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση κατά την οποία η ναυτιλιακή εταιρεία επιλέξει να μην διανείμει κέρδη στους μετόχους, έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει ένα αποθεματικό. Αυτό το αποθεματικό, εφόσον χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση επενδύσεων στο χώρο της ναυτιλίας, απαλλάσσεται από τη φορολογία. Όπως γίνεται αντιληπτό αυτό το μέτρο έχει καθαρά αναπτυξιακό χαρακτήρα και παρακινεί τις εμπλεκόμενες με τη ναυτιλία εταιρείες να επανα-επενδύουν τα κέρδη τους και όχι να τα διανέμουν στους μετόχους<sup>321</sup>. Κομβικής σημασίας παράμετρος είναι να μην τίθενται χρονικοί περιορισμοί όσον αφορά τη χρονική περίοδο εντός της οποίας οφείλει η ναυτιλιακή εταιρεία να αξιοποιήσει τα συσσωρευμένα κεφάλαια (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 60). Αυτό οφείλεται στο γεγονός της μεταβλητότητας των ναυτιλιακών κύκλων, λόγω των οποίων είναι σημαντικό να έχει την ελευθερία η ναυτιλιακή εταιρεία να υλοποιεί τον επενδυτικό της σχεδιασμό λαμβάνοντας υπ' όψη καθαρά επιχειρηματικά κριτήρια. Σε αντίθετη περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος να πραγματοποιηθούν λανθασμένες επιχειρηματικές κινήσεις<sup>322</sup> οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν ακόμα και σε υπερβάλλουσα χωρητικότητα.

Οι φορολογικές Αρχές ενός Κράτους έχουν τη δυνατότητα να καταστήσουν ελκυστικότερη τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών μέσα από την προνομιακή μεταχείριση των αποσβέσεων. Τα μέσα για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι αφ' ενός οι αυξημένες αποσβέσεις και αφ' ετέρου οι ελεύθερες αποσβέσεις. Όσον αφορά τις αυξημένες αποσβέσεις η ναυτιλιακή εταιρεία έχει τη δυνατότητα κατά τα αρχικά έτη της επένδυσης να εμφανίζει το μεγαλύτερο μέρος των αποσβέσεων και κατά συνέπεια να υφίσταται την χαμηλότερη δυνατή φορολογική επιβάρυνση. Αυτή η

---

<sup>321</sup> Σε περίπτωση διανομής των κερδών στους μετόχους επιβάλλεται φορολόγηση.

<sup>322</sup> Π.χ. αγορά ενός πλοίου σε αυξημένη τιμή.

μέθοδος είναι γνωστή και ως φθίνουσα μέθοδος απόσβεσης και αντιδιαστέλεται με την ευρέως καθιερωμένη σταθερή μέθοδο απόσβεσης, όπου οι αποσβέσεις ισοκατανέμονται καθ'όλη τη διάρκεια μίας περιόδου ετών. Από τη άλλη πλευρά με τη μέθοδο των ελεύθερων αποσβέσεων η ναυτιλιακή εταιρεία έχει τη δυνατότητα να επιλέγει εκείνα τα έτη στα οποία θα υπολογιστούν οι αποσβέσεις. Αυτό το γεγονός ανταποκρίνεται αποτελεσματικότερα στις ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας όπου τα διαστήματα κερδοφορίας είναι κατά κανόνα βραχείας διάρκειας, ενώ τα χρονικά διαστήματα όπου οι ναύλοι είναι καθηλωμένοι σε χαμηλά επίπεδα είναι μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας.

Επιπροσθέτως, είναι δυνατόν να παρέχεται η δυνατότητα στη ναυτιλιακή εταιρεία να υπολογίζει αποσβέσεις ακόμα και κατά το διάστημα που το νέο πλοίο βρίσκεται στη διαδικασία της ναυπήγησης στο ναυπηγείο. Η σημασία που έχει η παροχή αυτής της ευχέρειας στην επιχείρηση έγκειται στο γεγονός ότι κατά κανόνα οι επενδύσεις στη ναυτιλία λαμβάνουν χώρα όταν η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είναι αυξημένη και κατ'επέκταση το επίπεδο των ναύλων είναι αυξημένο. Σε αυτή τη φάση του ναυτιλιακού κύκλου η ναυτιλιακή εταιρεία πραγματοποιεί το μεγαλύτερο μέρος των κερδών της και κατά συνέπεια είναι σημαντικό να της δίνεται η δυνατότητα να μπορεί να εμφανίζει αποσβέσεις και κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 62). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κέρδη που μπορούν να δηλωθούν από τη ναυτιλιακή εταιρεία προέρχονται από τα υπόλοιπα πλοία του στόλου της υπό εξέταση ναυτιλιακής εταιρείας.

Ανάμεσα στα δημοσιονομικά μέτρα τα οποία μπορούν να υιοθετηθούν για την ενθάρρυνση της ανάληψης επενδύσεων στον κλάδο της ναυτιλίας είναι η ευμενής φορολογική μεταχείριση των εν δυνάμει επενδυτών (Branch Α. Ε., σ. 501). Φυσικά πρόσωπα και νομικές οντότητες οι οποίες αποφασίζουν να επενδύσουν κεφάλαια στον ναυτιλιακό κλάδο, είτε δρώντας αυτόνομα είτε συμμετέχοντας στο μετοχικό κεφάλαιο υφιστάμενων εταιρειών, απολαμβάνουν ιδιαίτερα φορολογικά προνόμια. Παρά την προνομιακή μεταχείριση της ναυτιλίας σε σύγκριση με υπόλοιπους κλάδους της επιχειρηματικής δραστηριότητας, είναι γεγονός ότι τα Κράτη συχνά επιδιώκουν την τόνωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας με σκοπό την ανανέωση του στόλου των πλοίων ή την επαύξηση του συνολικού μεγέθους της εθνικής ναυτιλίας.

Αντίστοιχες ελαφρύνσεις με οικονομικό αντίκτυπο μπορούν να υιοθετηθούν για τους απασχολούμενους στα πλοία υπό την Εθνική Σημαία (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 85). Πιο συγκεκριμένα, διάφορα Κράτη έχουν θεσπίσει ανά περιόδους φορο-απαλλαγές ή προνομιακό φορολογικό συντελεστή για τους ναυτεργάτες. Τέτοιας φιλοσοφίας μέτρα ενισχύουν το καθαρό διαθέσιμο εισόδημα της ναυτικής εργασίας χωρίς να επιβαρύνουν την πλευρά της εργοδοσίας. Κατά συνέπεια καθίσταται περισσότερο δελεαστικό το ναυτικό επάγγελμα δημιουργώντας μία σταθερή παροχή του παραγωγικού συντελεστή εργασία, χωρίς όμως να καθίσταται λιγότερο ανταγωνιστική η ναυτιλιακή εταιρεία από ενδεχόμενη αύξηση του κόστους εργασίας. Αντίστοιχης προσέγγισης είναι το μέτρο της απαλλαγής του πλοιοκτήτη και του εργαζόμενου από ένα μέρος των εισφορών για την κοινωνική ασφάλιση. Με αυτό το μέτρο ενώ παραμένει το κοινωνικό πέπλο προστασίας, το οποίο προσφέρει η κοινωνική ασφάλιση, από την άλλη πλευρά δεν επιβαρύνεται ούτε ο εργαζόμενος ούτε ο εργοδότης.

Στη σφαίρα των φορολογικών κινήτρων προς τους συντελεστές που συμμετέχουν στις ναυτιλιακές δραστηριότητες είναι σκόπιμο να συμπεριληφθούν και οι οικονομικές παροχές στους φορτωτές (Farantouris, 2003, σ. 198). Ως φορτωτές θεωρούμε τους αγοραστές των ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπου ανάλογα με τους όρους του εμπορίου μπορούν να είναι είτε οι εξαγωγές είτε οι εισαγωγές<sup>323</sup>. Τέτοιου είδους παροχές είναι οι φορο-απαλλαγές στους φορτωτές ή παροχή εκπτώσεων αναφορικά με τους φόρους και τους δασμούς που επιβαρύνουν τους φορτωτές. Αμφότερες οι ανωτέρω οικονομικές ρυθμίσεις καθιστούν ελκυστικότερη την εγχώρια ναυτιλία σε αντιδιαστολή με τα πλοία τα οποία φέρουν ξένη Σημαία και τα οποία δεν μπορούν να προσφέρουν αντίστοιχα οικονομικά οφέλη στους υποψήφιους φορτωτές.

Σχετικά με τη ναυτιλιακή εταιρεία υπάρχει ένα πλαίσιο από ευνοϊκές ρυθμίσεις οι οποίες μπορούν να έχουν θετικό φορολογικό αντίκτυπο στη φορολογική επιβάρυνσή τους (Σινανιώτη - Μαρούδη, 2012). Μία συνήθης πρακτική των Κρατών που επιδιώκουν να αυξήσουν τη χωρητικότητα του στόλου τους είναι η φορο-απαλλαγή των νεο-εισερχόμενων πλοίων για μία σειρά ετών (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1990, σ. 174). Αυτό το μέτρο θεωρείται ότι έχει θετική επίδραση και στα

---

<sup>323</sup> Π.χ. στην περίπτωση που έχουμε CIF ως φορτωτής (shipper) θεωρείται ο εισαγωγέας, διότι αυτός επιβαρύνεται με την καταβολή του ναύλου.

δημόσια οικονομικά, διότι αφορά πλοία τα οποία δεν ήταν προηγουμένως νηολογημένα στο Εθνικό Νηολόγιο και ως εκ τούτου δεν συνεισέφεραν στα δημόσια έσοδα. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται αρχικά η νηολόγηση σημαντικού αριθμού πλοίων, από τα οποία βεβαίως είναι αναμενόμενο ότι ένα μέρος θα αποχωρήσει, μετά το τέλος της χρονικής περιόδου ισχύος της φορο-απαλλαγής. Τα υπόλοιπα πλοία που θα παραμείνουν ακόμα και μετά την παρέλευση αυτής της περιόδου ευμενούς φορολογικής μεταχείρισης θα συνεισφέρουν στη διαχρονική αύξηση των φορολογικών εσόδων.

Συναφής προσέγγιση με την προαναφερθείσα, η οποία παρέχει τη δυνατότητα φορο-απαλλαγών σε νεοεισερχόμενα πλοία στο Εθνικό Νηολόγιο, είναι η πολιτική ορισμένων Νηολογίων να προσφέρουν αυτό το προνόμιο όχι σε όλα τα νεοεισερχόμενα πλοία, αλλά μόνον σε όσα πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια αναφορικά με την ηλικία του στόλου (Metaxas, 1971, σ. 180). Σημαίες, οι οποίες προσπαθούν να μειώσουν το μέσο όρο του στόλου τους, περιορίζουν τη χορήγηση φορο-απαλλαγών μόνον στα πλοία που είναι νεότευκτα ή έχουν μικρή ηλικία<sup>324</sup>. Την ίδια πολιτική μπορούν να εφαρμόσουν και Νηολόγια που ήδη κατέχουν νεαρό σε ηλικία στόλο και προσπαθούν να διατηρήσουν το μέσο όρο σε χαμηλά επίπεδα.

## **5.2 Οικονομικά μέτρα**

Εκτός από τα φορολογικά μέτρα που έχουν ήδη αναλυθεί, τα Κράτη διαχρονικά έχουν καταφύγει σε μία σειρά από μέτρα οικονομικού χαρακτήρα τα οποία επηρεάζουν την ελκυστικότητα του Εθνικού τους Νηολογίου. Τέτοιου είδους μέτρα μπορούμε να τα εντάξουμε σε δύο βασικές κατηγορίες ανάλογα με το εάν απλά αποσκοπούν αποκλειστικά στην ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλίας μέσα από την παροχή κινήτρων οικονομικού χαρακτήρα ή εάν επιδιώκουν τη δημιουργία ευνοϊκότερων συνθηκών λειτουργίας για τα πλοία της εγχώριας ναυτιλίας σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία. Στην πρώτη περίπτωση έχουμε την πολιτική των επιδοτήσεων, οι οποίες μπορούν να έχουν διάφορες μορφές, όπως θα αναλυθεί παρακάτω. Στη δεύτερη περίπτωση υιοθετείται η πολιτική της διάκρισης της Σημαίας<sup>325</sup>, η οποία μπορεί είτε να ευνοεί την εγχώρια ναυτιλία είτε να θέτει στο στόχαστρο τα ξένα πλοία είτε να ακολουθεί συνδυαστικά

---

<sup>324</sup> Π.χ. στην περίπτωση της Ελλάδας προβλεπόταν να έχουν 5ετή φορο-απαλλαγή όσα πλοία πλοία με ηλικία κάτω των 30 ετών νηολογηθούν στο Ελληνικό Νηολόγιο.

<sup>325</sup> Flag discrimination.

μέτρα ενίσχυσης της εγχώριας ναυτιλίας με ταυτόχρονη επιβάρυνση των ξένων πλοίων.

### 5.2.1 Πολιτικές διάκρισης Σημαίας

Μία συνηθισμένη μορφή της πολιτικής διάκρισης Σημαίας, ιδιαίτερα για τα Κράτη που προσφέρουν ανθρωπιστική και άλλου είδους βοήθεια σε τρίτες χώρες, είναι η προνομιακή μεταχείριση των εθνικών τους πλοίων με τη μορφή της διακράτησης φορτίων<sup>326</sup>. Πιο συγκεκριμένα, κατά την επιλογή των πλοίων που θα αναλάβουν το μεταφορικό έργο, για την αποστολή αυτών των εφοδίων<sup>327</sup> αποκλείονται όλα τα ξένα πλοία και επιτρέπεται η συμμετοχή μόνον των πλοίων τα οποία φέρουν τη Σημαία του Κράτους το οποίο προσφέρει τη βοήθειά του (Farantouris, 2003, σ. 198). Όπως γίνεται αντιληπτό μέσα από τη παροχή βοήθειας το Κράτος που την προσφέρει δίδει επιχειρηματικές ευκαιρίες, τόσο στις χερσαίες επιχειρηματικές μονάδες οι οποίες θα δραστηριοποιηθούν με την παραγωγή των πάσης φύσεως αγαθών, όσο και με τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να απασχολήσουν το στόλο τους χωρίς να προβληματίζονται από τον ανταγωνισμό των ξένων πλοίων.

Η πολιτική της διακράτησης φορτίων μπορεί να επεκτείνεται και στα φορτία που αφορούν την κάλυψη των εγχώριων αναγκών σε τομείς ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Υπό αυτή την έννοια μπορούν να νοηθούν οι μεταφορές που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των ενόπλων δυνάμεων οι οποίες δραστηριοποιούνται σε περιοχές μακράν των μητροπολιτικών εδαφών (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 83). Αυτές οι μεταφορές καλύπτουν στρατιωτικές και στρατηγικές ανάγκες του Κράτους, με αποτέλεσμα ο έλεγχος της μεταφοράς να είναι υπό τον απόλυτο έλεγχό του. Κατ'επέκταση και η επιλογή του μεταφορικού μέσου είναι στην αποκλειστική ευχέρεια του Κράτους. Τέτοιου είδους μεταφορές συχνά καλύπτονται περιοριστικά από πλοία του Εθνικού Νηολογίου αποκλειομένων των λοιπών πλοίων.

Σε ορισμένα Κράτη η προνομιακή μεταχείριση των εγχώριων πλοίων για τη μεταφορά των αγαθών και πρώτων υλών επεκτείνεται και στα υπόλοιπα φορτία εμπορικού ενδιαφέροντος, ακόμα και εάν δεν υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος από τη φύση των

---

<sup>326</sup> Cargo reservation.

<sup>327</sup> Αυτά τα εφόδια δύνανται να αφορούν επισιτιστική βοήθεια, τεχνολογικό εξοπλισμό καθώς και στρατιωτικό υλικό που παρέχουν ανεπτυγμένα Κράτη σε τρίτα Κράτη τα οποία συνήθως είναι ενταγμένα στη σφαίρα επιρροής τους.

φορτίων αυτών που να εμπίπτει στις στρατηγικές επιδιώξεις αυτών των Κρατών (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 83). Σε αρκετές περιπτώσεις δημιουργούνται Γραφεία Ναύλωσης Πλοίων<sup>328</sup>, υπό κρατικό έλεγχο, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα πλοία που θα προτιμώνται για τη μεταφορά των φορτίων του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της χώρας θα είναι νηολογημένα στο Εθνικό Νηολόγιο. Αυτά τα Γραφεία Ναύλωσης Πλοίων υλοποιούν την κρατική βούληση επιλέγοντας εγχώρια πλοία για τη μεταφορά των διαθέσιμων φορτίων του συγκεκριμένου Κράτους.

Εκτός από τις προαναφερθείσες μορφές όπου το Κράτος επεμβαίνει με επίσημο τρόπο<sup>329</sup> για την προνομιακή μεταχείριση της εγχώριας ναυτιλίας και τον αποκλεισμό των ξένων πλοίων, υπάρχει η περίπτωση της άσκησης πολιτικής από το Κράτος με ανεπίσημο τρόπο (Branch A. E., σ. 492). Σε αυτήν την περίπτωση δεν έχει συνταχθεί το ανάλογο νομικό πλαίσιο κανόνων το οποίο να ευνοεί τα εγχώρια πλοία σε σχέση με τους ξένους ανταγωνιστές τους. Αντιθέτως, οι διοικητικές Αρχές του Κράτους, υπό την ανοχή ή ενθάρρυνση της πολιτικής ηγεσίας, εφαρμόζουν άτυπες μεθόδους υποστήριξης της εγχώριας ναυτιλίας μέσα από τη διακριτική ευχέρεια που έχουν κατά την εκλογή των πλοίων που θα απασχοληθούν σε τμήμα των διά θαλάσσης μεταφορών.

Ακόμα μία μορφή κρατικού παρεμβατισμού με τη μορφή της διακράτησης φορτίου είναι η καθιέρωση ενός ελάχιστου ποσοστού από τα διακινούμενα φορτία των λιμένων μίας χώρας, τα οποία θα πρέπει να διακινούνται με τη ναύλωση των εγχώριων πλοίων. Σύμφωνα με αυτή την τακτική, η οποία απαντάται σε αρκετές αναπτυσσόμενες χώρες και ιδιαιτέρως της Νότιας Αμερικής (Branch A. E., σ. 492), διαστρεβλώνεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός καθώς για σημαντικό και προκαθορισμένο μέρος των φορτίων προβλέπεται η αποκλειστική απασχόληση των πλοίων που είναι νηολογημένα στο Εθνικό Νηολόγιο. Αυτό δημιουργεί συνθήκες απασχόλησης σε πλοία που ενδεχομένως στερούνται επαρκούς αποτελεσματικότητας και που υπό άλλες συνθήκες θα είχαν αποχωρήσει από τη ναυτιλιακή αγορά.

Σε ένα μεγάλο αριθμό κρατών έχει καθιερωθεί η εφαρμογή του θεσμού του cabotage για την προάσπιση των συμφερόντων της εγχώριας ναυτιλίας (Farthing & Brownrigg,

---

<sup>328</sup> Τέτοιου είδους Γραφεία Ναύλωσης Πλοίων είναι γνωστά και ως Freight Allocation Agencies ή Freight Booking Centres/Bureaus.

<sup>329</sup> Δηλαδή με διοικητικά μέτρα.



1997, σ. 83). Σύμφωνα με τις αρχές του cabotage μόνον τα εγχώρια πλοία έχουν το δικαίωμα να δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές μεταφορές επιβατών και αγαθών. Αυτός ο θεσμός έχει ιδιαίτερη σημασία για Κράτη με εκτεταμένη ακτογραμμή και ιδιαίτερα στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχει μεγάλος αριθμός νησιών με σημαντικό κοινωνικό και οικονομικό ενδιαφέρον. Συχνά τα πλοία που δραστηριοποιούνται είναι μικρού μεγέθους και ως εκ τούτου θα αντιμετώπιζαν δυσχέρειες στην επαρκή αντιμετώπιση του ανταγωνισμού με τα ξένα πλοία. Επιπροσθέτως, σε αρκετά Κράτη η έννοια της θαλάσσιας διασύνδεσης της ενδοχώρας με τις πλέον απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές έχει αποκτήσει ιδιαίτερη βαρύτητα στην εξυπηρέτηση των στρατηγικών στόχων της εθνικής πολιτικής. Κατά συνέπεια η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων<sup>330</sup> είναι ένας κλάδος της ναυτιλίας όπου είναι συχνό το φαινόμενο της εμφάνισης του θεσμού του cabotage.

Αυτός ο περιορισμός στη δραστηριοποίηση ξένων πλοίων στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι δυνατόν να μην έχει καθολική και πανεθνική ισχύ, αλλά να περιορίζεται μόνον σε μία σαφώς προσδιορισμένη γεωγραφική περιοχή ή να αφορά ένα συγκεκριμένο είδος εμπορίου (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 83). Τα κίνητρα πίσω από την υιοθέτηση μίας τέτοιας περιοριστικής πολιτικής είναι η πρόθεση του Κράτους να προστατεύσει την απρόσκοπτη πραγματοποίηση μεταφορών για ορισμένα είδη φορτίων με ιδιαίτερη εθνική σημασία ή σε γεωγραφικές περιοχές ιδιαίτερου εθνικού ενδιαφέροντος. Με την υιοθέτηση τέτοιου είδους μέτρων δημιουργείται ένα ιδιότυπο καθεστώς δραστηριοποίησης πλοίων σε διαφορετικές περιοχές του ίδιου Κράτους.

Μία παραλλαγή του ανωτέρω μέτρου απαγόρευσης εισαγωγής ξένων πλοίων στις εσωτερικές γραμμές αφορά όχι μόνον τη Σημαία του πλοίου αλλά και τη χώρα ναυπήγησης του πλοίου (Metaxas, 1971, σ. 164). Πιο συγκεκριμένα, σε ορισμένα Κράτη<sup>331</sup> απαγορεύεται η δραστηριοποίηση στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές των πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί σε άλλη χώρα. Με αυτό το μέτρο περιορίζεται η μεταφορά των διαθέσιμων φορτίων στα εγχώρια πλοία που επιπροσθέτως έχουν ναυπηγηθεί σε εγχώρια ναυπηγεία. Όπως γίνεται αντιληπτό η Πολιτεία σε αυτές τις περιπτώσεις επιδιώκει να μεγιστοποιήσει τα οφέλη από την πραγματοποίηση των

---

<sup>330</sup> Short-Sea Shipping.

<sup>331</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Η.Π.Α..

θαλάσσιων μεταφορών για την εγχώρια οικονομία επεκτείνοντας το αντικείμενο ενδιαφέροντος και στη ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία.

Ακόμα και στην περίπτωση όμως κατά την οποία επιτρέπεται σε πλοία που έχουν ναυπηγηθεί σε ξένα Κράτη να δραστηριοποιηθούν στις εσωτερικές μεταφορές, το Κράτος έχει τη δυνατότητα να ακολουθήσει πολιτικές διάκρισης Σημαίας διαμέσου της επιβολής δασμών στα εισαγόμενα πλοία (Metaxas, 1971, σ. 162). Με αυτόν τον τρόπο, παρότι η στόχευση του κρατικού παρεμβατισμού είναι κυρίως η υποβοήθηση της εγχώριας ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας, ευνοείται και ο υπό Εθνική Σημαία στόλος. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι όσον αφορά τις εσωτερικές μεταφορές είναι περισσότερο πιθανό να ακολουθηθεί το τρίπτυχο εγχώρια ναυτιλιακή εταιρεία-εγχώριο ναυπηγείο-Εθνικό Νηολόγιο.

Η αλληλεπίδραση μεταξύ ναυτιλίας και ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας είναι εμφανής και στον τομέα των επισκευών των πλοίων. Το Κράτος, προκειμένου να τονώσει τη δραστηριότητα στις τοπικές ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες, αλλά και προκειμένου να εξαλείψει τυχόν συγκριτικό πλεονέκτημα των ξένων πλοίων όσον αφορά τη δυνατότητά τους να πραγματοποιούν επισκευές στο εξωτερικό, είναι δυνατόν να θέσει ως περιορισμούς σχετικά με τη χώρα πραγματοποίησης των επισκευών (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Ειδικότερα, μπορεί να επιβάλει σε εγχώρια ή ξένα πλοία την εκτέλεση των σημαντικότερων επισκευών σε εγχώρια ναυπηγεία μεγιστοποιώντας κατ'αυτόν τον τρόπο τα οφέλη για την εγχώρια οικονομία. Παράλληλα, όμως εκμηδενίζει τη δυνατότητα των ξένων πλοίων να αναζητήσουν οικονομικότερες ή αποτελεσματικότερες λύσεις στις ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες άλλων Κρατών. Με αυτόν τον τρόπο χάνουν τη δυνατότητα να διαφοροποιηθούν από τα εγχώρια πλοία και ενδεχομένως να αναζητήσουν ανταγωνιστικότερες λύσεις.

Στον τομέα των επισκευών των πλοίων το Κράτος μπορεί να επηρεάσει την επιχειρηματική δραστηριότητα μέσω του ελέγχου των εφοδίων και ιδιαίτερα των εξειδικευμένων μηχανημάτων που εισάγονται στη χώρα και είναι απαραίτητα για τη λειτουργία των ξένων πλοίων. Αυτός ο περιορισμός δύναται να αφορά μόνον τα μηχανήματα που χρειάζεται να εισαχθούν από το εξωτερικό ή ακόμα και τα μηχανήματα που μπορούν να ανευρεθούν στην εγχώρια αγορά (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Όπως γίνεται αντιληπτό για ένα πλοίο είναι ζωτικής σημασίας η απρόσκοπτη προμήθεια όλων των τεχνικών μέσων και εξαρτημάτων που θα

επιτρέψουν την αποτελεσματική λειτουργία του. Το Κράτος, παρεμβαίνοντας στην ομαλή ροή των μηχανημάτων και των ανταλλακτικών, μπορεί να επηρεάσει καίρια την απόδοση των εμπλεκόμενων πλοίων και κατ'επέκταση και τον ανταγωνισμό μεταξύ τους.

Όσον αφορά τα διακινούμενα φορτία που αφορούν το εισαγωγικό εμπόριο το Κράτος μπορεί να επέμβει και να ορίσει συγκεκριμένους κανόνες, οι οποίοι στοχεύουν στην αύξηση της απασχόλησης των εγχώριων πλοίων. Αυτό μπορεί να έχει τη μορφή της χορήγησης Άδειας Εισαγωγής<sup>332</sup> μόνο σε ναυλωτές οι οποίοι επιλέγουν πλοία τα οποία είναι νηολογημένα αποκλειστικά στο Εθνικό Νηολόγιο. Αποτέλεσμα της χορήγησης Άδειας Εισαγωγής είναι ο συγκεκριμένος ναυλωτής να έχει το δικαίωμα να πραγματοποιήσει εισαγωγές στο Κράτος το οποίο έχει επιβάλλει αυτό το περιοριστικό μέτρο (Branch A. E., σ. 491). Τέτοιου είδους μέτρα έχουν κατά καιρούς επιβληθεί από διάφορες χώρες ανεπτυγμένες αλλά και αναπτυσσόμενες, οι οποίες επιθυμούν να ενισχύσουν την εγχώρια ναυτιλία<sup>333</sup>.

Η προάσπιση των συμφερόντων της εγχώριας ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί και διαμέσου της σύναψης διμερών διακρατικών εμπορικών συμφωνιών<sup>334</sup> μεταξύ συγκεκριμένων Κρατών. Σε αυτή την περίπτωση δύο Κράτη τα οποία έχουν εμπορικές συναλλαγές συμφωνούν να αναθέτουν την πραγματοποίηση της θαλάσσιας μεταφοράς ορισμένου μέρους του μεταξύ τους εμπορίου αποκλειστικά σε πλοία των Εθνικών τους Νηολογίων. Συνήθως τα δύο συμβαλλόμενα Κράτη αναλαμβάνουν ίδια μερίδια από το προς εκτέλεση θαλάσσιο εμπόριο (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 87). Είναι πιθανόν το σύνολο του μεταξύ τους εμπορίου να κατανέμεται στη βάση του 50/50 ή σε οποιαδήποτε άλλη αναλογία με την παρουσία και πλοίων<sup>335</sup> που δεν ανήκουν στα Νηολόγια των συγκεκριμένων Κρατών, όπως π.χ. 40/40/20 όπου κάθε συμβαλλόμενο Κράτος συμμετέχει κατά 40%, ενώ τα τρίτα πλοία αναλαμβάνουν το υπόλοιπο 20%. Με την εφαρμογή τέτοιας πολιτικής διαμοιρασμού του φορτίου μεταξύ των Κρατών αμβλύνεται ο ανταγωνισμός στις υπό μελέτη χώρες και καθίσταται εφικτό για τα λιγότερο αποτελεσματικά πλοία των συμβαλλόμενων Κρατών να παραμένουν στην ναυτιλιακή αγορά, παρότι στερούνται της απαραίτητης ανταγωνιστικότητας.

---

<sup>332</sup> Import licence.

<sup>333</sup> Παραδείγματα τέτοιων Κρατών είναι η Γαλλία, Ιταλία, Βραζιλία, Χιλή, Περού, Ινδία, Μαλαισία, Γκαμπόν κ.ά..

<sup>334</sup> Bilateral government-to-government agreement ή Bilateral trade treaties.

<sup>335</sup> Cross-traders.

Στο επίπεδο της κατανομής του εισαγωγικού-εξαγωγικού εμπορίου το Κράτος μπορεί να επέμβει δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για τη στήριξη της εγχώριας ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, ορίζοντας ότι οι εξαγωγές θα πληρώνονται με όρους CIF ο εξαγωγέας έχει την αρμοδιότητα να επιλέγει το πλοίο το οποίο θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά των σχετικών εμπορευμάτων. Αντιστρόφως, στην περίπτωση των εισαγωγών, εφόσον αυτές καταβάλλονται με όρους FOB, ο εισαγωγέας είναι αυτός που έχει την αρμοδιότητα να επιλέξει το πλοίο που θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά. Με δεδομένο ότι είναι περισσότερο πιθανό ο ιθαγενής φορτωτής να επιλέξει πλοία της ίδιας εθνικότητας για τη μεταφορά των διακινούμενων φορτίων, είναι προφανές ότι ενισχύεται με αυτόν τον δεσμό η απασχόληση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο Μηολόγιο ενός Κράτους.

Το Κράτος συχνά θεσπίζει κανόνες με τους οποίους ο εγχώριος επιχειρηματικός κόσμος απολαμβάνει προνόμια τα οποία δεν είναι διαθέσιμα σε ομοειδείς επιχειρήσεις οι οποίες προέρχονται από άλλα Κράτη. Αυτό μπορεί να παρατηρηθεί σε περιπτώσεις εταιρειών που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στο χώρο της ναυτικής πρακτόρευσης και γενικότερα στην παροχή υπηρεσιών στο ναυτιλιακό κλάδο. Στον κλάδο αυτό συμπεριλαμβάνονται και οι ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες έλκουν την εθνική τους προέλευση από Κράτη διαφορετικά από το επιθυμητό Κράτος εγκατάστασής τους. Σε αυτήν την περίπτωση οι ξένες ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους σε ένα Κράτος το οποίο εφαρμόζει Πολιτικές διάκρισης Σημαίας είναι δυνατό να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στη σύσταση της θυγατρικής εταιρείας, στον επαναπατρισμό των κερδών από την επιχειρηματική δραστηριότητα ή ακόμα και στην έκδοση visa για τους πολίτες ξένων Κρατών που πρόκειται να απασχοληθούν σε αυτήν την εταιρεία (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Οι δυσκολίες που καλούνται να ξεπεράσουν οι ξένες εταιρείες τις φέρνουν σε δυσμενέστερη θέση όσον αφορά τον ανταγωνισμό με τις γηγενείς ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες σαφώς δεν αντιμετωπίζουν αντίστοιχα προβλήματα.

Συναφές με τους ανωτέρω περιορισμούς στην διακίνηση κεφαλαίων<sup>336</sup> είναι το διοικητικό μέτρο του ελέγχου του συναλλάγματος. Με πρωτοβουλίες αυτής της μορφής η Πολιτεία είναι σε θέση να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα μίας ναυτιλιακής εταιρείας, ιδιαίτερα εφόσον αυτή περιλαμβάνει διεθνείς δραστηριότητες. Όπως γίνεται

---

<sup>336</sup> Capital controls.

αντιληπτό μία επιχείρηση ξένων συμφερόντων, η οποία επιλέγει να εγκατασταθεί σε μία άλλη χώρα, έχει άμεσο ενδιαφέρον να μπορεί να πραγματοποιεί διασυνοριακές μεταφορές κεφαλαίων. Μάλιστα σε περιπτώσεις που εμπλέκονται διαφορετικά νομίσματα είναι ύψιστης σημασίας η δυνατότητα της μετατροπής συναλλάγματος. Ως εκ τούτου η απαγόρευση από το Κράτος της μετατροπής και διακίνησης συναλλάγματος δρα αποτρεπτικά όσον αφορά την εγκατάσταση ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στην επικράτεια του Κράτους που επιβάλλει αυτού του είδους τους περιορισμούς (Branch A. E., σ. 492).

Μία μορφή Πολιτικής διάκρισης Σημαίας, που αποσκοπεί στην ισχυροποίηση των εγχώριων ναυτιλιακών εταιρειών σε αντιδιαστολή με τις ανταγωνίστριες ναυτιλιακές εταιρείες ξένων συμφερόντων, είναι η ανεπίσημη επέμβαση της Πολιτείας (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Πιο συγκεκριμένα, σε αντιδιαστολή με τα επίσημα και θεσμοθετημένα μέτρα που προαναφέρθηκαν, το Κράτος μπορεί, χωρίς να έχει νομοθετήσει σχετικώς, να επιδεικνύει έμπρακτα την προτίμησή του στα εγχώρια πλοία. Αυτό σημαίνει ότι οι φορείς της κρατικής εξουσίας στη ροή της διαχείρισης των καθημερινών εργασιών τους έχουν τη δυνατότητα να τηρούν ευμενέστερη στάση απέναντι στα εγχώρια πλοία και αντιθέτως να εξαντλούν τα περιθώρια αυστηρότητας στα υπόλοιπα πλοία. Είναι μάλιστα δυνατόν αυτή η προνομιακή αντιμετώπιση των εγχώριων πλοίων να εκφράζει το γενικότερο συναισθηματικό φορτίο που χαρακτηρίζει την κοινωνική οργάνωση, χωρίς κατ'ανάγκη να υπάρχει άνωθεν εκπορευόμενος πολιτικός σχεδιασμός. Επισημαίνεται το γεγονός ότι, πάντοτε εντός των ορίων που περιγράφονται από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, είναι δυνατό να υπάρχουν περιθώρια ευελιξίας όσον αφορά τις ακολουθούμενες διαδικασίες από τους εμπλεκόμενους φορείς.

Επανερχόμενοι στην επίσημη πολιτική που εφαρμόζεται από το Κράτος θα ήταν σκόπιμο να αναφερθούμε στα εργαλεία επηρεασμού του κόστους των πλοίων μέσα από διάφορες κατηγορίες κόστους. Το Κράτος μπορεί να επηρεάσει το ύψος των τελωνειακών δασμών που επιβάλλονται καθώς και των διαφόρων ειδών λιμενικών εξόδων<sup>337</sup>, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει διατηρηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας των λιμενικών υποδομών και ανωδομών (Branch A. E., σ. 491). Η

---

<sup>337</sup> Customs, harbour dues, pilotage dues, lighthouse dues είναι ορισμένες από τις κατηγορίες κόστους τις οποίες μπορεί να επηρεάσει το Κράτος.

συνηθέστερη προσέγγιση έγκειται στην παροχή μειωμένων τιμολογίων για τα εγχώρια πλοία, ενώ αντιθέτως στα ξένα πλοία υιοθετούνται υψηλότερα τιμολόγια. Με αυτόν τον τρόπο το Κράτος επεμβαίνει άμεσα στο κόστος λειτουργίας της ναυτιλιακής εταιρείας. Ενδιαφέρουσα είναι η περίπτωση κατά την οποία μεταξύ των διαφόρων ξένων πλοίων εφαρμόζονται διαφορετικά τιμολόγια ανάλογα με την Εθνικότητά τους. Σε αυτήν την περίπτωση είναι δυνατόν να έχουν προηγηθεί διμερείς διακρατικές συμφωνίες για την προαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των εμπλεκόμενων Κρατών. Σε άλλες περιπτώσεις το Κράτος μέσα από την εφαρμογή υψηλότερων τιμολογίων εξέφραζε επικριτική στάση απέναντι σε συγκεκριμένες Σημαίες πλοίων<sup>338</sup>.

Αντίστοιχης προσέγγισης είναι η ευχέρεια που διαθέτει το Κράτος να διαμορφώνει διαφορετικά επίπεδα φορολογικών επιβαρύνσεων όσον αφορά την πετρέλευση των πλοίων (Branch A. E., σ. 492). Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η διαφοροποίηση του επιπέδου της συνολικής τιμής των καυσίμων για τα πλοία ανάλογα με την Εθνικότητά τους. Όπως γίνεται αντιληπτό, με δεδομένη τη σημαντική συμμετοχή του κόστους των καυσίμων στη διαμόρφωση του συνολικού λειτουργικού κόστους των πλοίων, το Κράτος μπορεί να επέμβει άμεσα επηρεάζοντας την ανταγωνιστικότητα μίας ναυτιλιακής εταιρείας. Αξίζει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι η δραστηριότητα του συγκεκριμένου μέτρου αμβλύνεται στην περίπτωση κατά την οποία τα πλοία που πρόκειται να επιβαρυνθούν με το πρόσθετο κόστος έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν πετρελεύσεις σε άλλες αγορές με χαμηλότερο κόστος, λόγω ενδεχόμενων διεθνών πλοίων που διενεργούν. Αντιθέτως, μεγιστοποιείται η δραστηριότητα αυτού του είδους των πολιτικών, εφόσον τα πλοία δραστηριοποιούνται στην πραγματοποίηση αποκλειστικά εθνικών πλοίων.

Ακόμα ένα είδος ρυθμιστικών κανόνων οι οποίοι μπορούν να έχουν επιρροή στη λειτουργία μίας ναυτιλιακής εταιρείας και κατ'επέκταση να συντελέσουν στη διαμόρφωση των οικονομικών αποτελεσμάτων είναι ο χειρισμός που επιφυλάσσει η πλοηγική υπηρεσία στα πλοία αναλόγως της Εθνικότητάς τους. Αυτό σημαίνει ότι πλοία συγκεκριμένων Σημαιών είναι δυνατόν να χαίρουν προτεραιότητας κατά την εξυπηρέτηση από τους πλοηγούς (Branch A. E., σ. 492). Το αντίθετο δύναται να συμβαίνει με πλοία που είναι φορείς άλλων Εθνικοτήτων, τα οποία αντιμετωπίζουν

---

<sup>338</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται η εφαρμογή υψηλότερων τιμολογίων από τη Σοβιετική Ένωση για πλοία που ανήκαν σε Σημαίες Ευκαιρίας, αντικατοπτρίζοντας κατ'αυτόν τον τρόπο την αποδοκιμασία της για το μοντέλο λειτουργίας αυτών των Νηολογίων.

δυσμενέστερη μεταχείριση και κατά συνέπεια παρατηρούνται καθυστερήσεις στην εξυπηρέτησή τους. Η εφαρμογή τέτοιου είδους πολιτικών κρίνεται ιδιαίτερα αποτελεσματική καθώς, ιδιαίτερα σε πλοία μεγάλου μεγέθους, σε κάθε άφιξη ή αναχώρηση πλοίου από λιμένα απαιτείται η παρουσία πλοηγού για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του διερχόμενου πλοίου. Επιπροσθέτως, κατά τον διάπλου ενός πλοίου από περιοχές που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερη επικινδυνότητα<sup>339</sup>, επίσης απαιτείται η παρουσία πλοηγού. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις το πλοίο εξαρτάται από την ταχύτητα ανταπόκρισης της πλοηγικής υπηρεσίας για την γρήγορη και ασφαλή πραγματοποίηση των πλοίων του.

Η δυνατότητα που διαθέτει το Κράτος να ασκήσει παρεμβατική πολιτική επεκτείνεται και στο χειρισμό του πλοίου, όταν πλέον αυτό απαιτείται να πλαγιοδετήσει εντός του λιμένα ή απλά να αγκυροβολήσει σε παρακείμενη θαλάσσια περιοχή (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Προκειμένου να μπορέσει να προσεγγίσει το πλοίο σε ένα λιμένα απαιτείται να προσδιοριστεί από τη λιμενική Αρχή μία συγκεκριμένη περιοχή εντός του λιμένα για την πλαγιοδέτηση και το γενικότερο ελλιμενισμό του. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν είναι άμεσα διαθέσιμη σχετική θέση πλαγιοδέτησης, το πλοίο δεν δύναται να εισέλθει στο λιμένα και να πραγματοποιήσει εμπορικές πράξεις<sup>340</sup>. Όπως γίνεται αντιληπτό είναι καθοριστικής σημασίας για την αποτελεσματικότερη λειτουργία του πλοίου όπως ταυτόχρονα με την προσέγγιση στο λιμένα να διατίθεται και σημείο πλαγιοδέτησης, καθότι με αυτόν τον χρόνο μειώνεται ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο παραμένει παραγωγικά ανενεργό<sup>341</sup>. Η συμμετοχή του Κράτους στην παροχή διευκολύνσεων με τη μορφή της άμεσης διαθεσιμότητας θέσης για την πλαγιοδέτηση του πλοίου είναι σημαντικός παράγοντας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων.

Από τη στιγμή που το πλοίο εισέλθει στο λιμένα και πλαγιοδετήσει είναι αναγκαίο να ξεκινήσουν οι διαδικασίες φορτο-εκφόρτωσης. Η παρέμβαση του Κράτους σε αυτό το σημείο μπορεί να οδηγήσει είτε στην άμεση διάθεση των ευκολιών και μέσων που απαιτούνται για την ταχεία διεκπεραίωση των διαδικασιών φορτο-εκφόρτωσης είτε να λειτουργήσει επιβαρυντικά για την επίτευξη του συγκεκριμένου σκοπού (Farthing &

---

<sup>339</sup> Ως τέτοιες περιοχές νοούνται τα στενά, πορθμοί, διώρυγες κτλ.

<sup>340</sup> Σε αυτήν την περίπτωση λέγεται ότι το πλοίο παραμένει στη «ράδα» εν αναμονή απελευθέρωσης διαθέσιμης θέσης για την πλαγιοδέτησή του.

<sup>341</sup> Έχουν αναφερθεί περιπτώσεις, ιδιαίτερα σε λιμένες της Δυτ. Αφρικής κατά τις οποίες η αναμονή των πλοίων για την είσοδό τους στους λιμένες φορτο-εκφόρτωσης διήρκεσε μήνες.

Brownrigg, 1997, σ. 84). Σε πλοία του Εθνικού Νηολογίου είναι δυνατόν να είναι ταχύτατα διαθέσιμο το ανθρώπινο δυναμικό και τα τεχνικά μέσα που απαιτούνται για την πραγματοποίηση της φορτο-εκφόρτωσης. Μάλιστα αυτού του είδους η πολιτική διάκρισης Σημαίας βρίσκει εφαρμογή τόσο σε λιμένες που έχουν επιτύχει υψηλά επίπεδα αυτοματοποίησης όσο και σε λιμένες που δεν χαρακτηρίζονται ως εντάσεις κεφαλαίου. Στην μεν πρώτη περίπτωση είναι τα τεχνικά μέσα που καλούνται να εξυπηρετήσουν άμεσα τα πλοία που απολαμβάνουν προτιμησιακό καθεστώς, ενώ στην δεύτερη περίπτωση είναι η απασχόληση μεγάλου αριθμού εργαζομένων που αναλαμβάνουν να φέρουν σε πέρας το έργο της φορτο-εκφόρτωσης.

### 5.2.2 Επιδοτήσεις

Μία διαφορετική μορφή κρατικών παρεμβάσεων, οι οποίες αποσκοπούν στην ενθάρρυνση της εγχώριας επιχειρηματικής κοινότητας να δραστηριοποιηθεί στον κλάδο της ναυτιλίας, είναι οι διάφορες μορφές επιδοτήσεων<sup>342</sup>. Οι τομείς που καλύπτουν οι επιδοτήσεις είναι δυνατόν να αφορούν το ίδιο το πλοίο, τη ναυτιλιακή εταιρεία, συγγενείς ως προς την ναυτιλία κλάδους ή ακόμα και το κοινωνικό σύνολο τις ανάγκες του οποίου καλείται να καλύψει ο κλάδος της ναυτιλίας. Ταυτόχρονα, ο χαρακτήρας αυτών των επιδοτήσεων μπορεί να αφορά συγκεκριμένα ποσά ή την κάλυψη οικονομικών αναγκών μέχρι κάποιο συμπεφωνημένο ανώτατο όριο για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο ή εκτείνεται σε βάθος αρκετών ετών.

Μία συνήθης μορφή επιδότησης αφορά τη χορήγηση χρηματικών ποσών απευθείας από τον κρατικό προϋπολογισμό προς τη ναυτιλιακή εταιρεία. Αυτή η μεταβίβαση χρηματικών πόρων μπορεί να αφορά την κάλυψη μέρους του λειτουργικού κόστους της εταιρείας έχοντας ως σκοπό την αντιστάθμιση των ζημιών που ενδεχομένως να δημιουργούνται λόγω της δραστηριοποίησης της ναυτιλιακής εταιρείας σε τομείς μη προσοδοφόρους οικονομικά (Branch A. E., σ. 498). Όπως γίνεται αντιληπτό δεν πρόκειται για σαφώς προσδιορισμένα χρηματικά ποσά, καθώς δεν είναι δυνατόν να είναι εκ των προτέρων γνωστές οι ζημίες στα οικονομικά αποτελέσματα κάθε έτους. Παραλλαγή της προαναφερθείσας μορφής επιδότησης είναι η καταβολή ενός εφ'άπαξ ποσού ετησίως ομοίως για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της ναυτιλιακής εταιρείας, ανεξαρτήτως του ύψους των ενδεχόμενων ζημιών. Αυτή η μορφή

---

<sup>342</sup> Subsidies.



επιδότησης είναι δυνατόν να έχει συμφωνηθεί ότι υπερβαίνει το ένα έτος και εκτείνεται σε χρονική περίοδο διαφόρων ετών.

Μία διαφορετική μορφή επιδοτήσεων αφορά την κάλυψη μέρους των εξόδων τα οποία υφίσταται μία ναυτιλιακή εταιρεία κατά την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο σκοπός της κρατικής παρέμβασης είναι η ενίσχυση της ναυτιλίας των εσωτερικών πλοίων και περιλαμβάνουν εκτός από τους επιβάτες και τη μεταφορά εμπορευμάτων (Metaxas, 1971, σ. 161). Σε αυτήν την περίπτωση τα ποσά που καταβάλλονται λειτουργούν ως κίνητρο προς τη ναυτιλιακή εταιρεία, προκειμένου να δραστηριοποιηθεί σε οικονομικά ζημιογόνες γραμμές, οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα παρέμεναν ανεκτέλεστες. Η στόχευση σε αυτήν κρατική πρωτοβουλία είναι κυρίως η εξυπηρέτηση συνήθως απομακρυσμένων περιοχών της νησιωτικής χώρας, οπότε το βασικό μέλημα είναι η κάλυψη των οικονομικών και κοινωνικών αναγκών των κοινοτήτων αυτών των περιοχών. Ταυτοχρόνως, όμως, μέσα από την κατεύθυνση των κρατικών επιχορηγήσεων<sup>343</sup> προς επιλεγμένες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες διαθέτουν τα πλοία τους για την εξυπηρέτηση αυτών των ναυτιλιακών γραμμών ειδικού σκοπού, ενισχύεται προνομιακά τμήμα του εγχώριου ναυτιλιακού κλάδου. Πλοία που σε διαφορετική περίπτωση θα παρέμεναν ανενεργά έχουν το οικονομικό κίνητρο να επανα-δραστηριοποιηθούν στις συγκεκριμένες περιοχές.

Παραλλαγή, των συγκεκριμένων μέτρων στήριξης είναι η κρατική ενίσχυση σε ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Ναυτιλία Γραμμών και ειδικότερα στον κλάδο των πολυτελών πλοίων (Metaxas, 1971, σ. 161). Παρά το γεγονός ότι αφορά έναν κλάδο ο οποίος έχει απωλέσει την οικονομική σημασία που κατείχε στο παρελθόν συνδέοντας τις μητροπολιτικές χώρες με τις τότε αποικίες και γενικότερα υπερπόντιους προορισμούς, χρήσιμα συμπεράσματα μπορούν να συναχθούν από τη συγκεκριμένη πρακτική επιδοτήσεων. Τα μητροπολιτικά Κράτη, επιθυμώντας να ενισχύσουν τις εγχώριες ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούσαν υπερωκεάνεια μεταξύ σαφώς ορισμένως λιμένων, προέβαιναν σε παροχή οικονομικών ενισχύσεων προς τις συγκεκριμένες εταιρείες για όσο χρονικό διάστημα εξυπηρετούσαν επιλεγμένες ναυτιλιακές γραμμές. Το κίνητρό για το Κράτος ήταν η διασύνδεση του

---

<sup>343</sup> Subvention.

μητροπολιτικού κέντρου με αποικιακά εδάφη ή υπερπόντιες χώρες με ιδιαίτερο γεωπολιτικό ενδιαφέρον.

Ένα σημαντικό μέρος της κρατικής προσπάθειας για δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών στη ναυτιλία έχει διαχρονικά αναλωθεί στην παροχή επιδοτήσεων που αφορούν τη ναυπήγηση των πλοίων. Στην πλέον τυπική μορφή αυτού του είδους κρατικού παρεμβατισμού το Κράτος επιδοτεί τη ναυπήγηση πλοίων τα οποία πρόκειται να νηολογηθούν στο Εθνικό Νηολόγιο για μία συμπεφωνημένη χρονική διάρκεια. Αυτή η κρατική ενίσχυση μπορεί να κατευθύνεται είτε προς την ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία με τη σειρά της αναλαμβάνει να έλθει σε επαφή με τη ναυπηγο-επισκευαστική μονάδα της επιλογής της για την υλοποίηση του ναυπηγικού προγράμματος, είτε απευθείας προς τη ναυπηγο-επισκευαστική μονάδα η οποία αναλαμβάνει το έργο της ναυπήγησης των πλοίων. Σε αυτό το σημείο θα χρειαστεί να τονίσουμε ότι στην περίπτωση κατά την οποία ο δέκτης της επιδότησης είναι η ναυπηγο-επισκευαστική μονάδα είναι πιθανόν η στόχευση της κρατικής επιδότησης να μην είναι η ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλίας αλλά η τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας του ναυπηγικού κλάδου<sup>344</sup>. Εάν συμβαίνει αυτό, τότε δεν τίθενται περιορισμοί αναφορικά με το Νηολόγιο στο οποίο θα εγγραφεί το νεότευκτο πλοίο.

Σε συνέχεια του προαναφερθέντος μέτρου στην περίπτωση κατά την οποία η ναυτιλιακή εταιρεία είναι υπό το διαχειριστικό έλεγχο του Κράτους<sup>345</sup> και εφ'όσον υπάρχει εγχωρίως η αναγκαία ναυπηγο-επισκευαστική υποδομή, τότε κατά κανόνα η ναυπήγηση των νέων πλοίων αναλαμβάνεται εγχωρίως. Σε αντίθετη περίπτωση, δηλαδή εφ'όσον η δικαιούχος ναυτιλιακή εταιρεία λειτουργεί με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια ή δεν υπάρχει η ανάλογη ναυπηγο-επισκευαστική υποδομή, τότε είναι δυνατόν ξένα ναυπηγεία να αναλαμβάνουν τη ναυπήγηση των πλοίων (Branch A. E., σ. 498). Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, ο στόχος είναι να ενισχυθεί το Εθνικό Νηολόγιο με νέα πλοία.

Αναφορικά με τη μορφή που μπορεί να έχει η προαναφερθείσα κρατική ενίσχυση μπορούμε να εντοπίσουμε τις κάτωθι διαφοροποιήσεις. Μία συνήθης μορφή είναι η

---

<sup>344</sup> Αυτό συμβαίνει συνήθως σε περιόδους όπου παρατηρείται κάμψη των παραγγελιών στα order books των ναυπηγείων, με αποτέλεσμα το Κράτος να επεμβαίνει την ενίσχυση της εγχώριας ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας. Ακόμα είναι δυνατόν να αφορά την αντιστάθμιση χρόνιου ελλείμματος ανταγωνιστικότητας των εγχώριων ναυπηγο-επισκευαστικών μονάδων σε σύγκριση με τους διεθνείς ανταγωνιστές τους.

<sup>345</sup> State-owned fleet.

επιχορήγηση συγκεκριμένου ποσοστού επί του συνολικού συμβατικού τιμήματος για τη ναυπήγηση του πλοίου (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1990, σ. 187). Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι ως συμβαλλόμενα μέρη νοούνται αφ'ενός το ναυπηγείο και αφ'ετέρου η ναυτιλιακή εταιρεία. Εναλλακτικά η κρατική ενίσχυση μπορεί να έχει τη μορφή ενός εφ'άπαξ χρηματικού ποσού το οποίο καταβάλλεται και αποσκοπεί στην κάλυψη ενός μέρους της ανωτέρω ήδη αναφερθείσας σύμβασης ναυπήγησης των νέων πλοίων.

Το Κράτος έχει τη δυνατότητα και με ένα σύνολο άλλων μεθόδων να ενθαρρύνει την τοποθέτηση παραγγελιών προς τα εγχώρια κυρίως ναυπηγεία από ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είναι πρόθυμες να νηολογήσουν τα νέα πλοία υπό την Εθνική Σημαία. Αποκωδικοποιώντας τη λειτουργία της αγοράς χρηματοδοτήσεων των προς ναυπήγηση πλοίων δε θα μπορούσαμε παρά να εντοπίσουμε τον κεντρικό ρόλο που διαδραματίζει η τραπεζική χρηματοδότηση. Η παρέμβαση του Κράτους έγκειται στην παροχή κρατικών εγγυήσεων προς τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που προτίθενται να χορηγήσουν ναυτιλιακά δάνεια για τη ναυπήγηση πλοίων στα επιλεγμένα ναυπηγεία (Metaxas, 1971, σ. 163). Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί η ιδιαίτερη σημασία που έχουν οι εγγυήσεις στην αξιολόγηση ενός αιτήματος για χρηματοδότηση. Με την παροχή επαρκών εξασφαλίσεων από την πλευρά του Κράτους αυξάνονται σημαντικά οι πιθανότητες για να χρηματοδοτηθεί ένα επιχειρηματικό σχέδιο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η εγγυοδοσία από την πλευρά του Κράτους μπορεί να συνοδεύεται από ρήτρα ναυπήγησης σε εγχώρια ναυπηγεία, εφ'όσον φυσικά υφίσταται ανάλογη ναυπηγο-επισκευαστική υποδομή.

Εναλλακτικά από την παροχή κρατικής εγγύησης, το Κράτος μπορεί να προβεί απευθείας στη χρηματοδότηση του ναυπηγικού προγράμματος μίας ναυτιλιακής εταιρείας. Σε αυτό το σενάριο μπορεί να χρησιμοποιηθεί μία κρατική τράπεζα αναπτυξιακού σκοπού (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1990, σ. 192), η οποία αναλαμβάνει το έργο της αξιολόγησης της επένδυσης σε νεότευκτα πλοία. Με αυτόν τον τρόπο παρακάμπτει τον τραπεζικό κλάδο και έρχεται απευθείας σε επαφή με την επιχειρηματική κοινότητα για την χορήγηση των απαραίτητων πιστώσεων. Το όφελος για τον επιχειρηματικό κόσμο είναι η αύξηση των διαθέσιμων κεφαλαίων προς επένδυση σε νεότευκτα πλοία καθώς η συνεισφορά του Κράτους λειτουργεί προσθετικά στα κεφάλαια που διαθέτει ο χρηματοπιστωτικός κλάδος. Μία

πρόσθετη ωφέλεια, η οποία μπορεί να προκύψει από την απευθείας συμμετοχή του Κράτους στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, είναι η δυνατότητα αυτές οι χρηματοδοτήσεις να χορηγούνται με μειωμένο επιτόκιο έναντι του επιτοκίου με το οποίο δανείζει η αγορά ή ακόμα και με μηδενικό επιτόκιο (Branch A. E., σ. 498). Παρατηρούμε λοιπόν ότι το Κράτος μπορεί να επιλέξει το εύρος της συμμετοχής του στη διευκόλυνση των χρηματοδοτήσεων προς το ναυτιλιακό κλάδο.

Η συμβολή του Κράτους στη διευκόλυνση των τραπεζικών χρηματοδοτήσεων προς τη ναυτιλία μπορεί να συνδυαστεί με ένα πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο Εθνικό Νηολόγιο υπερβαίνει το επιθυμητό όριο<sup>346</sup>, με αποτέλεσμα να τίθενται αμφιβολίες για την αξιοπλοΐα αυτών των πλοίων ή τη δυνατότητά τους να σταθούν με αξιώσεις στον ανταγωνισμό με τα πλοία των υπόλοιπων Νηολογίων. Έχοντας ως εργαλείο άσκησης κρατικής πολιτικής την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων για τη ναυπήγηση νέων πλοίων (Branch A. E., σ. 498), το Κράτος μπορεί να ορίσει ότι προκειμένου να χρηματοδοτηθούν τα νέα πλοία θα χρειαστεί να αποσυρθεί από την αγορά και να διαλυθεί συγκεκριμένος αριθμός παλαιών πλοίων που είναι νηολογημένα στο Εθνικό Νηολόγιο<sup>347</sup>. Το όφελος που προκύπτει από την εφαρμογή αυτής της πολιτικής είναι η επίτευξη της ανανέωσης του στόλου του Εθνικού Νηολογίου με παράλληλη τόνωση της ναυπηγικής δραστηριότητας στις εγχώριες ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες.

Είναι γεγονός ότι υπάρχει συχνός εναγκαλισμός της παροχής κινήτρων προς τη ναυτιλία με την αντίστοιχη παροχή κινήτρων που κατευθύνονται προς τη ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία. Στην πραγματικότητα τα ίδια υπό εξέταση κρατικά αναπτυξιακά μέτρα σε πολλές περιπτώσεις μπορούν να ωφελούν ταυτόχρονα και τους δύο προαναφερθέντες κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Μάλιστα έχει υποστηριχθεί ότι πολλά από τα κρατικά εργαλεία που απευθύνονται προς τα ναυπηγεία στην ουσία είναι μία συγκεκριμένη μορφή παροχής ενισχύσεων προς τον κλάδο της ναυτιλίας (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 85). Αξίζει να σημειωθεί η μεγάλη κλίμακα που έχει λάβει η κρατική παρέμβαση, καθώς σχεδόν στο σύνολο των

---

<sup>346</sup> Π.χ. το παγκόσμιο μέσο όρο ηλικίας των πλοίων.

<sup>347</sup> Αυτή η μορφή κρατικού παρεμβατισμού είναι γνωστή και ως πολιτική «scrap and build».

παραδοσιακών ναυτιλιακών Κρατών κατά διαστήματα έχουν ληφθεί μέτρα που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Το Κράτος στην προσπάθειά του για δημιουργία και διατήρηση ανταγωνιστικού εμπορικού στόλου που θα ικανοποιεί τις εθνικές προτεραιότητες στον κλάδο της ναυτιλίας, μπορεί να επέμβει με ενεργό τρόπο στην εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης με τρόπο επωφελή για τη ναυτιλία. Ειδικότερα, εφόσον υπάρχει ήδη καθιερωμένη ναυπηγο-επισκευαστική υποδομή επαρκούς δυναμικότητας δεδομένης της εγχώριας ναυτιλίας, υπάρχει η ανάγκη για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της παραγωγής της. Τα πλοία που μπορούν να παραχθούν από τις εγχώριες ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες είναι ανάγκη να μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής αγοράς. Αυτή η πραγματικότητα δημιουργεί συγκεκριμένες απαιτήσεις όσον αφορά τις σχεδιαστικές απαιτήσεις των νέων πλοίων καθώς και του συνόλου του μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού τους. Στο σημείο αυτό μπορεί να παρέμβει το Κράτος χρηματοδοτώντας την έρευνα, μέσω της παροχής επιδοτήσεων, σε νέες μορφές πλοίων που είναι εμπορικά ανταγωνιστικά (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 162).

Η ανάγκη για διαρκή ανανέωση του στόλου, προκειμένου να μπορέσει να παραμείνει ανταγωνιστικός στο διαρκώς μεταβαλλόμενο κλάδο της ναυτιλίας, έχει οδηγήσει αρκετά παραδοσιακά Κράτη στην παροχή κινήτρων για την απόσυρση των παλαιότερων σε ηλικία πλοίων (Yang, Jiang, Notteboom, & Haralambides, 2019, p. 187). Συμπληρωματικά ως προς την προαναφερθείσα παροχή πιστώσεων για τη ναυπήγηση νέων πλοίων με την προϋπόθεση της διάλυσης παλαιότερων μονάδων, το Κράτος μπορεί να προβεί στην απευθείας παροχή επιδοτήσεων για την απόσυρση και κατ'επέκταση διάλυση των παλαιότερων σε ηλικία πλοίων (Metaxas, 1971, σ. 162). Μάλιστα αυτή η μορφή μεταβιβαστικών πληρωμών από το Κράτος προς την επιχειρηματική κοινότητα μπορεί να συνεπάγεται την ανάληψη από μέρος των ναυτιλιακών εταιρειών της υποχρέωσης για αντικατάσταση της προς απόσυρση χωρητικότητας. Αυτό συμβαίνει σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το Κράτος κρίνει ότι ο συγκεκριμένος κλάδος της ναυτιλίας πάσχει από υπερπροσφορά πλοίων, με αποτέλεσμα κάθε αποχώρηση παλαιότερου κατά προτίμηση πλοίου να μπορεί να λειτουργήσει εξυγιαντικά για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς.

Στον αντίποδα εφ'όσον το Κράτος κρίνει ότι το Εθνικό Νηολόγιο χρήζει άμεσης ισχυροποίησης με την εγγραφή νέων πλοίων, μπορεί να θεσπίσει τη χορήγηση κρατικών επιδοτήσεων για την αγορά νέων ή και μεταχειρισμένων πλοίων (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 85). Ανάλογα με το βαθμό ανάπτυξης εγχωρίως της ναυπηγικής τέχνης μπορούν να αποκτηθούν πλοία και από ναυπηγεία που είναι εγκατεστημένα σε τρίτες χώρες. Παράλληλα, σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχει επιτακτική ανάγκη για άμεση ενίσχυση του στόλου είναι δυνατόν να παρασχεθούν επιδοτήσεις για την απόκτηση εν λειτουργία μονάδων από την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Είναι στην ευχέρεια του Κράτους να διαμορφώσει το μείγμα ναυτιλιακής πολιτικής που προσιδιάζει περισσότερο στις ιδιαιτερότητες και ανάγκες της εγχώριας ναυτιλίας.

Μία διαφορετική μορφή ενίσχυσης των πλοίων, που δραστηριοποιούνται επιχειρηματικώς έχοντας επιλέξει να φέρουν την Εθνική Σημαία, είναι η συμβολή του Κράτους στο κόστος ασφάλισης του πλοίου (Branch A. E., σ. 499). Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει έμμεση κρατική συμμετοχή στον κλάδο των Ναυτασφαλίσεων τόσο όσον αφορά την ασφάλιση Hull & Machinery όσο και τα Protection & Indemnity Clubs<sup>348</sup>. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κρατική ανάμειξη στον συγκεκριμένο κέντρο κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης περιορίζεται μόνον στη συνεισφορά μέσω των δημοσίων κονδυλίων προς ελάφρυνση του κόστους ασφάλισης του πλοίου. Το Κράτος δεν επεμβαίνει στην ανεξάρτητη παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία του πλοίου.

Εκτός από τις διάφορες μορφές κρατικών ενισχύσεων που στοχεύουν στην ενίσχυση των τεχνικών μέσων που διαθέτει μία ναυτιλιακή εταιρεία, με ιδιαίτερη έμφαση στο πλοίο, το Κράτος μπορεί να συμβάλλει στην ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλιακής δραστηριότητας μέσω της απαλλαγής της ναυτιλιακής εταιρείας από το μέρος του λειτουργικού κόστους που αφορά τη κοινωνική ασφάλιση των ναυτεργατών. Υπάρχει η δυνατότητα να χορηγηθεί επιδότηση προς κάλυψη του συνόλου ή μέρους των καταβολών εργοδότη και εργαζομένου που κατευθύνονται προς τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης των απασχολούμενων πάνω στα πλοία (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 85). Θα πρέπει στο σημείο αυτό να σημειώσουμε ότι αυτή η μορφή κρατικής παρέμβασης έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στις ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες που περιβάλλουν τους εργαζομένους με ενισχυμένο δίκτυο κοινωνικής προστασίας, το

---

<sup>348</sup> Είναι ευρύτερα γνωστά ως P & I Clubs.

οποίο συνακόλουθα συνοδεύεται από υψηλό οικονομικό κόστος για εργοδότη και εργαζόμενο.

### **5.3 Θεσμικά θέματα**

Το Κράτος μπορεί να διαμορφώσει μία σειρά από κανόνες, όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, προκειμένου να διαμορφώσει κατάλληλες συνθήκες για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Εθνικού Νηολογίου. Μία άμεση μορφή άσκησης κρατικής εξουσίας σε θεσμικό επίπεδο είναι η κρατική ανάμειξη στη διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Αυτή η ανάμειξη του Κράτους στη λειτουργία της ελεύθερης οικονομίας έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στον κλάδο της ναυτιλίας τακτικών γραμμών<sup>349</sup> χωρίς να εξαιρούνται και οι λοιποί τομείς της ναυτιλίας που ασχολούνται με το εξαγωγικό εμπόριο της χώρας. Η μορφή που μπορεί να πάρει η συμμετοχή του Κράτους στη ναυλαγορά μπορεί να περιλαμβάνει τον προσδιορισμό του επιπέδου των ναύλων είτε σε υψηλότερο είτε σε χαμηλότερο επίπεδο. Επιπροσθέτως, είναι δυνατό να υπάρχει κρατική συμβολή κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων περί της συχνότητας αναπροσαρμογής του επιπέδου των ναύλων και γενικότερα της τιμολογιακής πολιτικής.

Μία ακόμα δυνατότητα που έχουν εξασκήσει τα Κράτη διαχρονικά, αποσκοπώντας στην ενίσχυση της εθνικής ναυτιλίας, είναι η θέσπιση κανόνων που οφείλουν να τηρούν τα πλοία που κάνουν χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων ή απλώς διέρχονται από την θαλάσσια έκταση που ελέγχουν (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν διεθνείς κανόνες που διέπουν θέματα δημόσιου ενδιαφέροντος όπως η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, είναι δυνατόν ορισμένα Κράτη εκ παραλλήλου να θεσπίζουν αυστηρότερη εθνική νομοθεσία η οποία να ρυθμίζει τα ίδια ζητήματα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, ενώ τα εγχώρια πλοία έχουν εξ ορισμού ήδη υιοθετήσει τον αυστηρότερο εθνικό κανονισμό, οπότε δεν αλλάζει επί το χείρον η καθημερινή λειτουργία τους, τα ξένα πλοία να είναι αναγκασμένα να προσαρμοστούν στις εθνικές απαιτήσεις του προς εξέταση Κράτους σε διαφορετική περίπτωση αποκλείονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες όπου εμπλέκεται αυτό το Κράτος. Βεβαίως οφείλουμε να

---

<sup>349</sup> Liner shipping.

αναγνωρίσουμε το γεγονός ότι πίσω από την υιοθέτηση αυστηρότερης εθνικής νομοθεσίας ενδεχομένως να μην υποκρύπτεται η κρατική επιδίωξη για ενίσχυση της εθνικής ναυτιλίας. Σε αυτήν την περίπτωση κινητήριοι δυνάμεις για τη λήψη αυστηρότερων μέτρων σε εθνικό επίπεδο είναι συνήθως η πίεση της εγχώριας κοινής γνώμης, η οποία επιδεικνύει αυξημένη ευαισθησία σε θέματα ευρύτερου κοινωνικού ενδιαφέροντος, λόγω ενδεχομένως μία προηγούμενης μεγάλης περιβαλλοντικής καταστροφής (Abdulla, 2021, p. 68).

Η δυνατότητα που έχουν τα Κράτη να επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής του εθνικού συστήματος κανόνων μπορεί να περιλαμβάνει εκτός από τα πλοία που προσεγγίζουν περιοχές του συγκεκριμένου Κράτους και τα φυσικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες που δραστηριοποιούνται με το εν λόγω Κράτος. Αυτό σημαίνει ότι ξένες ναυτιλιακές εταιρείες και φορτωτές είναι υποχρεωμένοι να εναρμονίζουν τις δραστηριότητές τους με τους κανόνες του Κράτους που επιχειρεί με αυτόν τον τρόπο να παρέμβει στους κρίκους της αλυσίδας της ναυτιλιακής αγοράς (Farthing & Brownrigg, 1997, σ. 84). Όπως γίνεται αντιληπτό επηρεάζεται με τέτοιου είδους μέτρα ο τρόπος πραγματοποίησης του διεθνούς εμπορίου. Προκειμένου να μπορέσει ένα Κράτος να επιβάλλει το εθνικό νομικό σύστημα σε υποκείμενα ξένων δικαιοδοσιών, θα πρέπει να έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στους μηχανισμούς πραγματοποίησης των διεθνών συναλλαγών. Δεν είναι τυχαίο ότι τέτοιου είδους νόμοι μπορούν να αφορούν την αποφυγή ολιγοπωλιακών καταστάσεων<sup>350</sup> στην αγορά και έχουν κατά το παρελθόν εφαρμοστεί από τις Η.Π.Α. και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι νομοθετικές πρωτοβουλίες του Κράτους στον κλάδο της ναυτιλίας έχουν ως σκοπό την προσέλκυση σημαντικών κεφαλαίων τα οποία απαιτούνται για τη δημιουργία ενός αξιόλογου στόλου. Εφόσον η προσέγγιση του Κράτους έχει χρονική συνέχεια και δεν συνιστά μία ευκαιριακή τοποθέτηση απέναντι στο συγκεκριμένο κλάδο της ναυτιλίας, είναι σημαντικό να καταδειχτεί σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ότι η τοποθέτηση επενδυτικών πόρων υπό τη συγκεκριμένη Εθνικότητα συνοδεύεται από την παροχή συνέπειας από το Κράτος ότι θα τηρούνται κάποιοι βασικοί κανόνες διαχρονικά. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλλει η νομοθέτηση κανόνων με αυξημένη τυπική ισχύ για

---

<sup>350</sup> Anti-trust laws.



την τροποποίηση των οποίων απαιτείται συνταγματική αναθεώρηση<sup>351</sup>. Με αυτόν τον τρόπο η κρατική πολιτική απέναντι στη ναυτιλία εκφράζει τη γενικότερη τοποθέτηση των πολιτικών και κοινωνικών δυνάμεων και δημιουργεί την ανάγκη δημιουργίας ευρύτερων συναινέσεων, προκειμένου να ανατραπεί το ισχύον και συμπεφωνημένο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της εθνικής ναυτιλίας.

#### **5.4 Εργασιακά θέματα**

Οι συνθήκες που χαρακτηρίζουν το εργασιακό περιβάλλον για τους απασχολούμενους πάνω στα πλοία είναι ένας τομέας όπου μπορεί να παρέμβει το Κράτος για την δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών αναφορικά με το μετασχηματισμό και την αναβάθμιση ενός Εθνικού Νηολογίου. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο βαθμός προσαρμογής ενός Νηολογίου στις διεθνείς συνθήκες είναι ένα από τα κριτήρια που επηρεάζουν την ελκυστικότητά του προς τους πλοιοκτήτες (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1990, σ. 181). Αυτό οφείλεται στο γεγονός της δυνατότητας που διαθέτει ένα πλοίο, το οποίο είναι εναρμονισμένο με τις διεθνείς απαιτήσεις, να δραστηριοποιείται απρόσκοπτα σε όλες τις περιοχές του πλανήτη χωρίς προβλήματα με τα επιμέρους Μ.Ο.Υ.'s και την Ι.Τ.Φ.<sup>352</sup>. Ως εκ τούτου, είναι σημαντική η κύρωση των διεθνών συνθηκών που αφορούν τη ζωή πάνω στο πλοίο και γενικότερα τη λειτουργία του πλοίου.

Ένας άλλος τρόπος βελτίωσης της ελκυστικότητας του Νηολογίου, ιδιαίτερα όσον αφορά τις ανεπτυγμένες χώρες, είναι η επιδότηση μέρους του μισθολογικού κόστους (Zhang & Drumm, *The German Shipping Foundation: Has it been effective in maintaining maritime expertise in Germany?*, 2020, p. 1). Το συγκεκριμένο μέτρο είναι περισσότερο αποτελεσματικό στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι προβλεπόμενες από τις εθνικές συμβάσεις εργασίας αποδοχές των ναυτεργατών υπερβαίνουν κατά πολύ το επίπεδο των αντίστοιχων αποδοχών σε διεθνές επίπεδο. Μέσα από πολιτικές αυτού του είδους αμβλύνεται το συγκριτικό μειονέκτημα των Σημειών των Κρατών όπου το βιοτικό επίπεδο ξεπερνά το παγκόσμιο μέσο όρο, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζουν

---

<sup>351</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Ελλάδας, όπου απαιτείται συνταγματική αναθεώρηση, προκειμένου να τροποποιηθούν οι βασικές συνιστώσες της ναυτιλιακής πολιτικής όπως αυτές έχουν προσδιορισθεί με τους Ν.2687/1953, 89/1967, 378/1968, 27/1975 και τις μεταγενέστερες επικαιροποιήσεις τους.

<sup>352</sup> Όσον αφορά την Ι.Τ.Φ. το γεγονός ότι ως Σημείες Ευκαιρίας θεωρούνται όσες δεν έχουν κυρώσει τις προβλεπόμενες διεθνείς συνθήκες, καταδεικνύει τη σημασία που έχει για ένα Νηολόγιο, που θέλει να διατηρήσει υψηλό το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, η εναρμόνιση με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο.

δυσκολίες τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο Νηολογίο τους και δραστηριοποιούνται σε διεθνείς πλόες. Συχνά το μέτρο της απαλλαγής της ναυτιλιακής εταιρείας από μέρος της μισθολογικής δαπάνης αφορά μόνον περιορισμένο αριθμό ανωτέρων αξιωματικών ή του Πλοιάρχου. Επίσης, δύναται η συγκεκριμένη παρέμβαση του Κράτους να συνδυαστεί και με πολιτικές μείωσης της ανεργίας του ναυτεργατικού δυναμικού (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1990, σ. 174). Αυτό μπορεί να επιτευχθεί διαμέσου της παροχής του προνομίου της επιδότησης του μισθού των νεοπροσληφθέντων εργαζομένων.

Για την ανάπτυξη και εδραίωση μακροπρόθεσμα μίας σημαντικής σε μέγεθος και ποιοτικής ναυτιλίας είναι αναγκαία η επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο. Εκτός από την παροχή δυνατοτήτων απασχόλησης στους ναυτεργάτες κατά τρόπο που διασφαλίζει την εργασιακή τους ασφάλεια, είναι επίσης σημαντική η κατάρτιση νέων στελεχών τα οποία θα αναλάβουν το έργο της ανανέωσης του εργατικού δυναμικού. Προς αυτήν την κατεύθυνση σημαντική είναι η συμβολή ενός αποτελεσματικού εκπαιδευτικού συστήματος το οποίο να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες και διαρκώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της ναυτιλίας. Έχοντας πάντοτε λάβει υπ'όψη τις ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν την κοινωνική δομή του περιβάλλοντος από το οποίο προέρχονται οι υποψήφιοι σπουδαστές των παραγωγικών σχολών της ναυτιλίας, το Κράτος μπορεί να προβάλλει τα πλεονεκτήματα της θαλάσσιας υπηρεσίας. Μάλιστα είναι σημαντικό να μπορέσουν να ξεπεραστούν στερεότυπα του παρελθόντος, προκειμένου να καταστεί δυνατή η απήχηση του ναυτικού επαγγέλματος σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές.

Παράλληλα με την προσέλκυση ατόμων νεαρής ηλικίας σε επαγγέλματα που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, είναι σημαντική η αναβάθμιση του επιπέδου της παρεχόμενης εκπαίδευσης (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1990, σ. 180). Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με το διαρκή εκσυγχρονισμό των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και την προσπάθεια για εναρμόνιση του τεχνολογικού εξοπλισμού και των λοιπών μέσων με όσα ισχύουν στις καλύτερες αντίστοιχες παραγωγικές ναυτικές σχολές παγκοσμίως. Ταυτόχρονα, καθώς μεταβάλλεται διαρκώς το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία, κρίνεται ιδιαίτερης σημασίας η τακτική επικαιροποίηση των προγραμμάτων διδασκαλίας και γενικότερα του περιεχομένου των σπουδών, προκειμένου να μπορούν να ανταποκρίνονται στις

σύγχρονες απαιτήσεις (Tai, 2016, p. 155). Καθώς νέοι τύποι πλοίων διαφόρων μεγεθών εισέρχονται σε λειτουργία, είναι μοιραία η αναπροσαρμογή τόσο των τεχνικών μέσων που έχουν αναπτυχθεί για την εξυπηρέτηση αυτών των πλοίων όσο και του θεσμικού πλαισίου που ρυθμίζει τις δραστηριότητές τους.

Εκτός από τα μέτρα που μπορούν να βοηθήσουν την εξέλιξη της εθνικής ναυτιλίας και στοχεύουν στο εγχώριο ναυτεργατικό δυναμικό, υπάρχουν και πολιτικές που μπορεί να ακολουθήσει ένα Κράτος προς την κατεύθυνση των εργασιακών σχέσεων με το ξένης προέλευσης απασχολούμενο προσωπικό πάνω στα εγχώρια πλοία. Είναι πλέον πραγματικότητα ότι σε ένα πλοίο που πραγματοποιεί διεθνείς πλόες κατά κανόνα είναι ναυτολογημένοι αξιωματικοί και πληρώματα μικτής εθνικής προέλευσης. Προκειμένου να μπορέσει να διατηρήσει το πλοίο την ανταγωνιστικότητά του, μπορεί να οριστεί ότι κάθε απασχολούμενος αμείβεται με τις μισθολογικές απολαβές όπως αυτές ορίζονται από τη χώρα της Εθνικότητάς του (Metaxas, 1971, σ. 181). Με αυτόν τον τρόπο η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να εξακολουθεί να διατηρεί στο Εθνικό Νηολόγιο το στόλο που διαχειρίζεται, χωρίς ωστόσο να είναι υποχρεωμένη να καταβάλει για τους αλλοδαπούς εργαζομένους τις υψηλές αποδοχές που προβλέπονται από τη χώρα της Εθνικότητας του πλοίου. Αντιθέτως, μπορεί να καταβάλει τις σημαντικά χαμηλότερες της χώρας εθνικής προέλευσης του ναυτικού.

## 5.5 Υποδομές

Ο τομέας των υποδομών είναι ένας χώρος όπου το Κράτος έχει τη δυνατότητα να επέμβει για τη δημιουργία ενός ελκυστικότερου πλαισίου λειτουργίας του ναυτιλιακού κλάδου που έχει επιλέξει το Εθνικό Νηολόγιο. Δεδομένης της διεθνοποίησης της ναυτιλίας καθώς και του γεγονότος ότι το πλοίο είναι ένα πάγιο περιουσιακό στοιχείο εν κινήσει, γίνεται αντιληπτό πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας, του πλοίου και των λοιπών εμπλεκόμενων της παραγωγικής αλυσίδας των θαλάσσιων μεταφορών<sup>353</sup>. Αυτό δημιουργεί αυξημένες απαιτήσεις για δημιουργία των κατάλληλων υποδομών όσον αφορά τις τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1990, σ. 184). Μάλιστα δεν επαρκεί να έχουν αναπτυχθεί σε εθνικό επίπεδο

---

<sup>353</sup> Οι λοιποί εμπλεκόμενοι στις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι ναυτικοί πράκτορες, οι ναυτασφαλιστές, οι τράπεζες, τα γραφεία ευρέσεως ναυτικής εργασίας, τα ναυπηγεία κτλ.

καθώς είναι αναγκαία και η επικοινωνία με φορείς οι οποίοι εδρεύουν σε άλλα Κράτη ή με το πλοίο το οποίο δύναται να βρίσκεται σε διαφορετικές περιοχές και ιδιαίτερα εκτός πρόσβασης από χερσαίες λιμενικές εγκαταστάσεις.

## **5.6 Κριτική**

Το ζήτημα της παρέμβασης του Κράτους στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου μπορεί να θεαθεί από διάφορες οπτικές γωνίες. Σε κάθε περίπτωση η ναυτιλία είναι ένας κλάδος της οικονομίας που έχει διεθνοποιηθεί σε αρκετά πρώιμο στάδιο σε σύγκριση με άλλους κλάδους της οικονομίας. Σε αυτό συμβάλλει η αυξημένη κινητικότητα που παρουσιάζει το βασικό περιουσιακό στοιχείο μίας ναυτιλιακής εταιρείας, δηλαδή το πλοίο. Εκτός από την εγγενή δυνατότητα που έχει να μετακινείται μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών, οι οποίες μάλιστα δεν βρίσκονται υπό την δικαιοδοσία του ιδίου Κράτους, το πλοίο έχει το ιδιόμορφο χαρακτηριστικό να μεταβάλει το νομικό του καθεστώς ακολουθώντας εξαιρετικά απλοποιημένες διαδικασίες. Άλλωστε έχουν συσταθεί Νηολόγια τα οποία προβάλλουν ως ακρογωνιαίο λίθο της ελκυστικότητάς τους την ευκολία με την οποία μπορεί ένα πλοίο να διαγραφεί από το προηγούμενο Νηολόγιο και εν συνεχεία να εγγραφεί στο καινούργιο. Είναι χρήσιμο, ωστόσο, να εντοπίσουμε τις συνέπειες που απορρέουν από την άσκηση παρεμβατικής πολιτικής από το Κράτος και να επισημανθούν τα σημαντικότερα σημεία για τα οποία διαχρονικά της έχει ασκηθεί κριτική.

### **5.6.1 Θετικά αποτελέσματα του κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία**

Έχει παρατηρηθεί ότι τα Κράτη κατά την άσκηση της εξωτερικής πολιτικής τους συχνά εξασκούν την ευχέρεια που διατηρούν για την ανάπτυξη στρατιωτικών δυνάμεων σε εξωχώριους προορισμούς. Οι δυνάμεις που απαρτίζουν το πολεμικό ναυτικό κατά κανόνα δεν επαρκούν για τη μεταφορά και την υποστήριξη της διοικητικής μέριμνας των εθνικών ένοπλων δυνάμεων που δραστηριοποιούνται εκτός των συνόρων της υπό εξέταση χώρας. Σε αυτό το σημείο καταδεικνύεται η ξεχωριστή σημασία που έχει η ύπαρξη αξιόλογου εμπορικού ναυτικού το οποίο θα αναλάβει αξιόπιστα την υποστήριξη του σκέλους των στρατιωτικών δυνάμεων που ενεργούν μακράν των βάσεων του στο εσωτερικό του Κράτους (Farantouris, 2003, σ. 197).

Οι τομείς στους οποίους μπορεί να συμμετέχει το εμπορικό ναυτικό στο στρατιωτικό σχεδιασμό εκτείνονται από τη μεταφορά στρατευμάτων, την απρόσκοπτη και διαρκή ροή στρατιωτικού εξοπλισμού, πολεμοφοδίων καθώς και άλλων απαραίτητων υλικών όπως τρόφιμα, φάρμακα και υποστηρικτικό υλικό που είναι κρίσιμης σημασίας για την πραγματοποίηση πολεμικών επιχειρήσεων. Βεβαίως, η ικανοποίηση της συγκεκριμένης ανάγκης δεν αφορά όλα τα Κράτη, διότι δεν έχουν όλα τα Κράτη τη δυνατότητα να υποστηρίξουν τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων μακράν της εθνικής τους επικράτειας. Κατά τη διάρκεια του πολέμου των Φώκλαντς (Μαλβίνας) το 1982, μονάχα το 25% των πλοίων του Νηολογίου του Ηνωμένου Βασιλείου που επιθεωρήθηκαν κρίθηκαν κατάλληλα για συμμετοχή στις πολεμικές επιχειρήσεις, γεγονός που καταδεικνύει την ανάγκη ύπαρξης ευάριθμου Νηολογίου ως δεξαμενή άντλησης διαθέσιμης χωρητικότητας. Τα επιλεγμένα πλοία είτε επιτάχθηκαν είτε ναυλώθηκαν με συνοπτικές διαδικασίες από την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, όπως εμφανίζεται στην περίπτωση του Παραρτήματος 5.

Η συμβολή της ύπαρξης ενός ισχυρού Εθνικού Νηολογίου δεν περιορίζεται αποκλειστικά στη διευκόλυνση της διεξαγωγής επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια πολεμικών περιόδων. Ιδιαίτερα σημαντική μπορεί να αποβεί η ύπαρξη πλοίων εγγεγραμμένων στο Εθνικό Νηολόγιο ακόμα και εν καιρώ ειρήνης, εφ' όσον πρόκειται να διασφαλίζονται τα στρατηγικά συμφέροντα του εν λόγω Κράτους (Branch A. E., σ. 501). Τόσο κατά τη διάρκεια ειρηνικών περιόδων όσο και κατά τη διάρκεια περιόδων που διεξάγονται πολεμικές επιχειρήσεις, υπάρχουν ορισμένα στρατηγικής σημασίας αγαθά, τα οποία είναι απαραίτητα για την κάλυψη των αναγκών του πληθυσμού και της παραγωγικής βάσης της οικονομίας. Τέτοιου είδους αγαθά είναι τα βασικά είδη διατροφής, οι πηγές ενέργειας όπως πετρέλαιο, φυσικό αέριο, κάρβουνο καθώς και λοιπά βασικά είδη όπως σιδηρομετάλλευμα. Η σημασία της ύπαρξης κατάλληλων πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο είναι ιδιαίτερα σημαντική κατά την πολεμική περίοδο για τις χώρες που έχουν έντονη εξάρτηση από το εισαγωγικό-εξαγωγικό εμπόριο για την κάλυψη των αναγκών τους.

Σε κλαδικό επίπεδο σε ορισμένα Κράτη ο ναυτιλιακός κλάδος βρίσκεται σε εξαιρετικά μειονεκτική θέση σε σχέση με τον ανταγωνισμό από τα πλοία ξένων Σημαιοτών. Ο λόγος για αυτή την υστέρηση ανταγωνιστικότητας μπορεί να οφείλεται στην έλλειψη της τεχνογνωσίας και των απαραίτητων υποδομών ή όσον αφορά τις ανεπτυγμένες χώρες

λόγω του αυξημένου κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών. Σε αυτές τις περιπτώσεις κρίνεται ζωτικής σημασίας η παρέμβαση του Κράτους για τη διασφάλιση ενός ελάχιστου αποδεκτού επιπέδου απασχόλησης της ναυτιλίας. Σε διαφορετικό ενδεχόμενο η εγχώρια ναυτιλία απειλείται με εξαφάνιση με όλες τις πιθανές δυσμενείς συνέπειες, οι οποίες ξεπερνούν τα αυστηρά κλαδικά όρια.

Ιδιαίτερα σε Κράτη που χαρακτηρίζονται από έντονο νησιωτικό χαρακτήρα συχνά η ύπαρξη αξιόλογης ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι απαραίτητο στοιχείο για την ενδυνάμωση της συνοχής του κρατικού και κοινωνικού ιστού (Branch A. E., σ. 501). Υπάρχουν απομονωμένες γεωγραφικά περιοχές, συχνά πρόκειται περί νησιών διαφόρων μεγεθών, οι οποίες έχουν να αντιμετωπίσουν πρόσθετο μεταφορικό κόστος, λόγω της απόστασής τους από τις υπόλοιπες περιοχές της ενδοχώρας του Κράτους. Σε αυτήν την περίπτωση η κρατική πρωτοβουλία μπορεί να απαλύνει το γεωγραφικό μειονέκτημα της απομόνωσης μόνο με τη λήψη μέτρων που διασφαλίζουν την επαρκή συγκοινωνιακή σύνδεση αυτών των περιοχών με την υπόλοιπη επικράτεια, χωρίς να καθιστά το μεταφορικό κόστος απαγορευτικές αυτές τις δραστηριότητες. Οι θαλάσσιες μεταφορές ως πλέον οικονομικός τρόπος μεταφορών είναι οι ιδανικές για να αναλάβουν το έργο της εξόδου των απομακρυσμένων περιοχών από τη γεωγραφική απομόνωση.

Στον οικονομικό τομέα η συνεισφορά μίας ενισχυμένης εθνικής ναυτιλίας είναι πολυεπίπεδη. Μία άμεση συνέπεια της ανάπτυξης του κλάδου της ναυτιλίας είναι η θετική επίδραση στο ισοζύγιο πληρωμών. Αυτό συμβαίνει, διότι τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο Εθνικό Νηολόγιο και δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και κυρίως στο εμπόριο μεταξύ τρίτων Κρατών<sup>354</sup> εμφανίζουν τα έσοδα τους ως εξαγωγές υπηρεσιών και κατά συνέπεια συμβάλλουν θετικά στο ισοζύγιο των πληρωμών (Branch A. E., σ. 499). Όπως τεκμαίρεται και από τα ανωτέρω αυτή η λειτουργία της ναυτιλίας δεν αφορά τα πλοία που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές θαλάσσιες γραμμές, καθότι τουλάχιστον το ένα σκέλος των πλοίων τους πρέπει να λαμβάνει χώρα σε ξένη επικράτεια.

Από τη λειτουργία της ναυτιλίας ως μεταφορέα που συμμετέχει στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ τρίτων Κρατών προκύπτει και η συνεισφορά της στην αύξηση των

---

<sup>354</sup> Cross-trade.

συναλλαγματικών αποθεμάτων του Κράτους του οποίου τη Σημαία φέρει. Ο λόγος που είναι σημαντική αυτή η συνεισφορά της ναυτιλίας είναι διότι οι διεθνείς ναυτιλιακές δραστηριότητες πραγματοποιούνται σε Δολάρια Η.Π.Α., οπότε και τα έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας από την είσπραξη των ναύλων ομοίως αποτιμώνται σε Δολάρια Η.Π.Α.. Εν συνεχεία η ναυτιλιακή εταιρεία επαναπατρίζει ένα μέρος αυτού του συναλλάγματος, ανάλογα με το πόσο ανεπτυγμένη είναι η ναυτιλιακή υποδομή στο Κράτος της Σημαίας. Σε κάθε περίπτωση, όμως, υπάρχει ωφέλεια του Κράτους καθώς εφ'ενός εισπράττει συνάλλαγμα και αφ'ετέρου αποφεύγει την απώλεια συναλλάγματος, η οποία θα προέκυπτε για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών της χώρας σε περίπτωση απουσίας διαθέσιμων πλοίων υπό την Εθνική Σημαία. Έχει μάλιστα υποστηριχθεί ότι ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία είναι ζημιογόνος η επιδοτούμενη ναυτιλιακή δραστηριότητα, μπορεί να τεκμηριωθεί η εξακολούθηση της ενίσχυσής της από το κρατικά έσοδα εφόσον εξασφαλίζει μία αξιόλογη και διαρκή ροή συναλλάγματος (Branch A. E., σ. 499).

Η συμμετοχή του Κράτους στις δραστηριότητες της ναυτιλίας είναι δυνατόν να αποσκοπεί στην ανανέωση του υφιστάμενου στόλου με πλοία νεότερης ηλικίας. Για αυτό το λόγο το Κράτος έχει διάφορα εργαλεία με τα οποία μπορεί να δώσει κίνητρα στους φορείς του ναυτιλιακού κλάδου, προκειμένου να μπορέσουν να προβούν στις αναγκαίες επενδύσεις για την αντικατάσταση των παλαιότερων μονάδων του στόλου (Branch A. E., σ. 501). Είναι, επίσης, δυνατόν να ενθαρρύνεται και η αντικατάσταση υφιστάμενων πλοίων του Νηολογίου από πλοία τα οποία δεν είναι κατ'ανάγκην νεότερα σε ηλικία. Σε αυτή την περίπτωση ο συνήθης σκοπός δεν είναι η ανανέωση του στόλου από νεότερα πλοία αλλά η αναδιάρθρωση της σύνθεσης της χωρητικότητας του Νηολογίου, προκειμένου να προσαρμοστεί ταχύτερα στις απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε τροποποίηση των μεταφερόμενων φορτίων όσον αφορά το είδος τους ή ακόμα και σε μεταβολές στη σχεδίαση των πλοίων οι οποίες επηρεάζουν τον τύπο των πλοίων και το μέγεθός τους. Σε αμφότερα τα ενδεχόμενα αναβαθμίζεται η ανταγωνιστικότητα του στόλου και εξασφαλίζεται η επιβίωσή του και η ευδοκίμησή του σε παγκόσμιο επίπεδο.

Έχοντας καταφέρει να επιβιώσει η εθνική ναυτιλία, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την απασχόληση μεγαλύτερου μέρους από το εγχώριο ναυτεργατικό δυναμικό καθώς και το εξειδικευμένο προσωπικό στην ξηρά. Με αυτόν τον τρόπο είναι δυνατή η

εξακολούθηση της ναυτιλιακής παράδοσης του Κράτους και μεταφέρεται στις επόμενες γενεές η δυνατότητα της απασχόλησης και σε αυτόν τον κλάδο της οικονομίας. Κρίνεται σημαντική η ιστορική παρουσία στη ναυτιλία και η αποφυγή της απώλειας της τεχνογνωσίας, λόγω της συρρίκνωσης της εγχώριας ναυτιλίας (Branch A. E., σ. 501). Πρόκειται για έναν εξειδικευμένο κρίκο της μεταφορικής αλυσίδας όπου απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε κεφαλαιουχικά αγαθά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, σε περίπτωση που απωλεσθεί η παραγωγική βάση και το εγχώριο καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό, να είναι ιδιαίτερα κοστοβόρα πιθανή μελλοντική επαναδραστηριοποίηση στο χώρο της ναυτιλίας για όποιο Κράτος το επιχειρήσει αυτό.

Μία απροσδόκητα θετική συνέπεια από την παρέμβαση του Κράτους στα ναυτιλιακά δρώμενα είναι η ενίσχυση του ανταγωνισμού και κατ'επέκταση του πλουραλισμού στην ναυλαγορά (Branch A. E., σ. 501). Ενώ θα περιμέναμε τον περιορισμό του ανταγωνισμού, λόγω της στρέβλωσης που επιφέρει η κρατική παρέμβαση, στην πραγματικότητα είναι δυνατή η αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό συμβαίνει σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το Κράτος με τα μέτρα που υιοθετεί ευνοεί την παραμονή ή την είσοδο νέων πλοίων στην αγορά, τα οποία υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού θα είχαν εγκαταλείψει τον κλάδο ή δεν θα είχαν εισέλθει εξ'αρχής σε αυτόν. Πρόκειται δηλαδή για πλοία με έλλειμμα ανταγωνιστικότητας σε σύγκριση με τα υπόλοιπα πλοία της αγοράς. Εδώ επεμβαίνει το Κράτος για να ενισχύσει αυτά τα πλοία με την παροχή προνομίων ή επιδοτήσεων και να τα βοηθήσει να ανταγωνιστούν τα υπόλοιπα πλοία. Ως αποτέλεσμα υπάρχουν περισσότερα διαθέσιμα πλοία στην αγορά και οι ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα σε περισσότερες υποψηφιότητες κατά την αναζήτησή τους για τα προς ναύλωση πλοία.

Η διευκόλυνση του ανταγωνισμού μπορεί να επιταθεί από τη λήψη μέτρων που ευνοούν την εθνική ναυτιλία και για έναν πρόσθετο λόγο. Αυτό οφείλεται στην παροχή ένα πακέτου μέτρων τα οποία αποσκοπούν στην ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλίας και επιχειρούν με τη σειρά τους να αντισταθμίσουν το συγκριτικό πλεονέκτημα που ενδεχομένως έχουν οι ανταγωνίστριες ναυτιλίες (Branch A. E., σ. 501). Η πηγή προέλευσης του συγκριτικού πλεονεκτήματος που επιχειρεί να εξουδετερώσει η παρέμβαση ενός Κράτους μπορεί να είναι η ευκολότερη πρόσβαση στις χρηματαγορές, η κατοχή τεχνογνωσίας και λοιπά εδραιωμένα χαρακτηριστικά.



Προκειμένου να μπορέσει να ανταγωνιστεί η εγχώρια ναυτιλία άλλες περισσότερο αποτελεσματικές ναυτιλίες συχνά είναι αναγκαία η επίδειξη κρατικής αρωγής.

Συχνά ένας από τους βασικότερους λόγους για τους οποίους τεκμηριώνεται η κρατική ανάμειξη στις δραστηριότητες της ναυτιλίας έγκειται στο γεγονός της δυνατότητας απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού (Farantouris, 2003, σ. 197). Λόγω της υψηλής εξειδίκευσης που χαρακτηρίζει τους εργαζομένους του ναυτικού επαγγέλματος, είναι σημαντικό να υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις εργασίας σε πλοία αναλόγως με τα προσόντα των υποψήφιων απασχολούμενων. Η αύξηση του αριθμού των πλοίων του Εθνικού Νηολογίου συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για γηγενείς ναυτικούς. Επιπροσθέτως, οι δυνατότητες απασχόλησης στα πλοία του Εθνικού Νηολογίου διευρύνονται σημαντικά στην περίπτωση κατά την οποία ληφθούν στοχευμένα κρατικά μέτρα στήριξης της εργασίας<sup>355</sup>.

#### 5.6.2 Αρνητικά αποτελέσματα του κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία

Ο κρατικός παρεμβατισμός στη ναυτιλία έχει ορισμένες επιπτώσεις, οι οποίες συνιστούν ταυτόχρονα και σημείο κριτικής για τις διάφορες μορφές με τις οποίες αυτός μπορεί να εμφανιστεί. Ένα αδιαμφισβήτητο σημείο τριβής είναι η απομάκρυνση από την επίτευξη αμιγώς οικονομικών στόχων, καθώς ιδιαίτερη βαρύτητα αποδίδεται στην επίτευξη στρατηγικών στόχων και στην τόνωση του εθνικού πρεστίζ (Branch A. E., σ. 499). Είναι γεγονός ότι τα πλοία που φέρουν την εθνική Σημαία είναι ταυτόχρονα και εκπρόσωποι αυτού του Κράτους σε συχνά απομακρυσμένα μέρη του πλανήτη.

Συναφής με την ανωτέρω διαπίστωση είναι και η προσπάθεια διαφόρων Κρατών όπως δημιουργήσουν αξιόλογη εμπορική ναυτιλία, προκειμένου να μπορέσουν να αποκτήσουν επάρκεια γηγενών μεταφορικών μέσων. Τέτοιες πολιτικές στρέφονται εναντίον του ελεύθερου ανταγωνισμού και ενισχύουν τις τάσεις για απομονωτισμό μεταξύ των Κρατών σε μία εποχή όπου η διεθνοποίηση είναι βαθιά εδραιωμένη. Πολιτικές που προωθούν την ιδέα της αυτοσυντήρησης των Κρατών αντίκεινται στην πορεία της οικονομικής ιστορίας προς εντονότερη συνεργασία μεταξύ των Κρατών. Δεδομένης της απαραίτητης συνεισφοράς του μεταφορικού κλάδου στην επιτυχή ολοκλήρωση της παραγωγικής διαδικασίας, είναι σημαντική η όσο το δυνατόν

---

<sup>355</sup> Τέτοιου είδους μέτρα μπορεί να είναι η ενίσχυση του επιπέδου της ναυτικής εκπαίδευσης και της εισόδου νέων εργαζομένων στην αγορά της ναυτικής εργασίας.

απρόσκοπτη λειτουργία των μεταφορικών μέσων, όπως είναι τα πλοία, χωρίς να τίθενται περιορισμοί λόγω των κρατικών παρεμβάσεων.

Ακόμα μία παρενέργεια από τη συμμετοχή του Κράτους στα δρώμενα της ναυτιλίας είναι η επίδραση που ασκείται στο μοντέλο αξιολόγησης της χρησιμότητας μίας επένδυσης. Ενώ σε μία καθαρά εμπορική προσέγγιση της επένδυσης στο ναυτιλιακό κλάδο θα αξιολογείτο κυρίως η δυνατότητα της επιχείρησης να λειτουργεί παράγοντας υπεραξία αποφέροντας κέρδη, με την παρέμβαση του Κράτους αλλάζει η οπτική γωνία από την οποία αξιολογείται μία ναυτιλιακή επένδυση. Μία συνήθης προτεραιότητα που τίθεται από τα Κράτη και αντιστρατεύεται την επίτευξη κερδοφορίας είναι η συνεισφορά του πλοίου στην εισροή συναλλάγματος στο συγκεκριμένο Κράτος (Branch A. E., σ. 499). Σύμφωνα με αυτήν την προσέγγιση ακόμα και μία ζημιογόνος ναυτιλιακή δραστηριότητα τεκμηριώνει το λόγο συνέχισής της, εφόσον έχει θετικό αντίκτυπο στα συναλλαγματικά αποθέματα του Κράτους. Ουσιαστικά, σε αυτήν την περίπτωση το Κράτος επιδοτεί μία ζημιογόνο επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία ωστόσο του αποφέρει πολύτιμο συνάλλαγμα.

Φυσικό παρεπόμενο από τη διατήρηση πλοίων σε λειτουργία, ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία εμφανίζουν ζημίες, είναι η παραμονή σε κίνηση περισσότερων πλοίων από αυτά που θα λειτουργούσαν σε περίπτωση που εξέλιπαν οι κρατικές ενισχύσεις. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει υπερβάλλουσα χωρητικότητα (Branch A. E., σ. 499) στην αγορά και προκειμένου να αποκατασταθεί εκ νέου η ισορροπία χρειάζεται να επέλθει μείωση του επιπέδου των ναύλων. Το νέο επίπεδο ναύλων είναι χαμηλότερο από αυτό που θα επικρατούσε, εάν δεν υπήρχαν κρατικώς επιδοτούμενα πλοία. Με τη σειρά της η ελκυστικότητα της ναυτιλίας ως επενδυτικός προορισμός πλήττεται, διότι χαμηλότεροι ναύλοι συνεπάγονται χαμηλότερα έσοδα για τις επιχειρήσεις που λειτουργούν και κατά συνέπεια επηρεάζεται αρνητικά η κερδοφορία τους.

Η δυνατότητα που δίνουν ορισμένα Κράτη στις ναυτιλιακές εταιρείες, που επιλέγουν την εγγραφή των πλοίων στο Μηολόγιο τους, να χρηματοδοτούν τις ζημίες από τη λειτουργία τους διαμέσου της χρήσης δημόσιων κονδυλίων έχει επιρροή στον τρόπο δραστηριοποίησής τους. Ενώ σε μία επιχείρηση που δραστηριοποιείται κάτω από συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού η διαχρονική συσσώρευση ζημιών οδηγεί νομοτελειακά στην παύση των εργασιών της και την επακόλουθη έξοδο από την

αγορά, στην περίπτωση μίας επιδοτούμενης από το Κράτος εταιρείας τα γεγονότα ενδεχομένως να διαφέρουν. Πιο συγκεκριμένα, δεν υπάρχει η πίεση για μείωση των ζημιών με απώτερο σκοπό την εμφάνιση κερδών, διότι η ναυτιλιακή εταιρεία δεν υφίσταται ουδεμία επιβάρυνση από την εμφάνιση ζημιών (Branch A. E., σ. 499). Αυτό οφείλεται στο γεγονός της κρατικής επιδότησης των εμφανιζόμενων ζημιών. Όπως γίνεται αντιληπτό αυτή η συμπεριφορά από την πλευρά των επιδοτούμενων ναυτιλιακών εταιρειών δεν συνάδει με τη λειτουργία αποτελεσματικών εταιρειών.

Παρεκκλίσεις αυτού του είδους από την ανεξάρτητη λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού, συνιστούν αναχώρηση από τις αρχές που διέπουν τη διεξαγωγή του εμπορίου με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια. Υπό αυτήν την έννοια κάθε φορά που το Κράτος επεμβαίνει με κάποιο μέσο στις επιχειρηματικές δραστηριότητες του κλάδου της ναυτιλίας παρατηρούμε ότι υφίσταται στρέβλωση του ανταγωνισμού. Εδώ είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι δεν είναι μονοσήμαντη η παραβίαση των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού, καθώς υπάρχουν περιπτώσεις που οι συνέπειες είναι δυσμενείς αλλά είναι δυνατόν επίσης να υπάρχουν και ευεργετικά αποτελέσματα από την αλλοίωση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Μία ακόμα έκφανση της ατελούς λειτουργίας του ανταγωνισμού εξαιτίας της ανάμειξης του Κράτους στις συνήθεις δραστηριότητες της ναυτιλίας είναι η επίδραση που ασκείται στη σχέση μεταξύ της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας<sup>356</sup>. Η παροχή επιδοτήσεων καθώς και άλλων μορφών κινήτρων σε πλοία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών τείνει να συγκρατήσει στην ενεργό δράση αντι-οικονομικά πλοία τα οποία υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού θα είχαν αποχωρήσει από την αγορά (Metaxas, 1971, σ. 165). Το κενό τους θα το κάλυπταν πλοία από την ελεύθερη φορτηγού ναυτιλία τα οποία θα ήταν σε θέση να προσφέρουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες με χαμηλότερο κόστος. Παρατηρούμε λοιπόν ότι η επέμβαση του Κράτους επηρεάζει την κατανομή του μεταφορικού έργου μεταξύ ναυτιλίας τακτικών γραμμών και ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και μάλιστα εις βάρος της δεύτερης.

---

<sup>356</sup> Liner shipping και tramp shipping αντιστοίχως.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΜΕ ΤΑ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΚΡΑΤΗ, ΤΟΥΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

Η λειτουργία των Νηολογίων μπορεί να νοηθεί μόνον υπό το πρίσμα της συνολικής θεώρησης της ναυτιλίας ως μεταφορικής αλυσίδας για την εύρυθμη λειτουργία της οποίας είναι αναγκαία η συμμετοχή μίας σειράς από συντελεστές. Μεταξύ των σημαντικότερων παραγόντων που συμμετέχουν από κοινού με τα Νηολόγια στην παροχή των υπηρεσιών της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η δράση των παράκτιων κρατών, των νηογνωμόνων καθώς επίσης και οι συναφείς κλάδοι των ναυτασφαλίσεων, της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και της ναυπηγικής. Όλοι οι προαναφερθέντες καθώς επίσης και ένα σύνολο από συμπληρωματικούς τομείς, οι οποίοι αναφέρονται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, αλληλεπιδρούν με τα Νηολόγια, προκειμένου να συντεθεί το ολιστικό προϊόν της ναυτιλίας.

#### 6.1 Παράκτια κράτη

Τα παράκτια κράτη<sup>357</sup> από κοινού με τα κράτη Σημαίας<sup>358</sup> είναι διαχρονικά υπεύθυνα για την ομαλή λειτουργία της ναυτιλίας σε επίπεδο ρυθμίσεων των εθνικών Αρχών. Κρίσιμης σημασίας ήταν η επαρκής οριοθέτηση των πεδίων αρμοδιότητας κάθε κράτους, ούτως ώστε να μην αλληλοεπικαλύπτονται ή ακόμα και να έρχονται σε αντίθεση τα εμπλεκόμενα κράτη. Παραδοσιακά το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης για τη λειτουργία των πλοίων το έφερε το Κράτος Σημαίας. Το καθεστώς λειτουργίας της ναυτιλίας άρχισε να τροποποιείται με την εμφάνιση και εδραίωση των Σημαιών Ευκαιρίας κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Εγγενής της λειτουργίας των Σημαιών Ευκαιρίας είναι η χαλαρή τήρηση των κανονισμών σε ένα ευρύ πλαίσιο θεμάτων που προκύπτουν από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας. Αυτό οφείλεται είτε σε συνειδητή επιλογή των κρατικών Αρχών που ασκούν τη διοίκηση του Νηολογίου είτε σε αντικειμενική αδυναμία εφαρμογής των διεθνών συνθηκών, λόγω περιορισμένων υλικών πόρων. Μάλιστα δεν ήταν σπάνιο το φαινόμενο της εμφάνισης ναυτιλιακών

---

<sup>357</sup> Coastal states.

<sup>358</sup> Flag states.

εταιρειών οι οποίες εκμεταλλεύονταν τον ελλιπή έλεγχο από την πλευρά του κράτους Σημαίας, προκειμένου να υλοποιούν με ασύδοτο τρόπο τις επιχειρηματικές πρακτικές τους.

Αυτό το κενό στην ομαλή λειτουργία του κλάδου της ναυτιλίας διαγνώστηκε και καταβλήθηκαν προσπάθειες για την αποκατάστασή του. Το όχημα για την άσκηση των απαιτούμενων ελέγχων και παρεμβάσεων στην ναυτιλία προς αναπλήρωση της ανεπαρκούς λειτουργίας των κρατών Σημαίας ήταν η διεύρυνση του ρόλου των παράκτιων κρατών. Η σημασία που μπορούν και οφείλουν να διαδραματίσουν τα παράκτια κράτη προς αυτήν την κατεύθυνση έγινε ευρέως αποδεκτή από το σύνολο της ναυτιλιακής κοινότητας. Η πλέον επίσημη μορφή θεσμοθέτησης των αυξημένων αρμοδιοτήτων των παράκτιων κρατών εντοπίζεται στην UNCLOS III του 1982, όπου αναγνωρίζεται το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να επεμβαίνουν στις δραστηριότητες της ναυτιλίας εντός των χωρικών τους υδάτων. Οι τομείς αυτοί εκτείνονται από την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Storford, *Maritime Economics, Second Edition*, 1997, σ. 452) έως την πρόληψη και καταπολέμηση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και την εφαρμογή των κανονισμών που αφορούν υγειονομικές και τελωνειακές διατάξεις.

### 6.1.1 Port State Control

Όσον αφορά τα θέματα που αφορούν κυρίως την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος τα παράκτια κράτη (Zheng, 2020, p. 441) έχουν τη δυνατότητα να δράσουν συμπληρωματικά με τα Κράτη Σημαίας (Ryngaert & Ringbom, 2016, p. 380), πραγματοποιώντας επιθεωρήσεις στα πλοία που προσεγγίζουν τους λιμένες τους υπό το καθεστώς του Port State Control (Pineiro, 2016, p. 532). Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην επιθεώρηση πλοίων χαρακτηρισμένων ως υψηλού κινδύνου (Yan, Wang, & Fagerholt, 2021, p. 1). Αξίζει να σημειωθεί ότι κάθε παράκτιο κράτος δεν εφαρμόζει μονομερώς κανονισμούς και διατάξεις, αλλά μεριμνά για την πιστή τήρηση των Διεθνών Συνθηκών (Emecen Kara, 2016, p. 391). Κατά κανόνα τα κριτήρια βάσει των οποίων επιθεωρείται ένα πλοίο είναι ο τύπος του πλοίου, η Εθνικότητα του πλοίου (Yan, *An Artificial Intelligence Model Considering Data Imbalance for Ship Selection in Port State Control Based on Detention Probabilities*, 2021, p. 3), η ηλικία του πλοίου και το ιστορικό του πλοίου και της

πλοιοκτήτριας εταιρείας (Xiao, Wang, Lin, Qi, & Li, 2020, p. 103858). Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται η αλόγιστη χρήση της εθνικής εξουσίας και εφαρμογή ενός πλήθους διατάξεων εθνικής προέλευσης κατά τη διάρκεια της πραγματοποίησης ενός ταξιδιού. Ταυτόχρονα όμως, επιτυγχάνεται μία ομοιόμορφη αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η παγκόσμιος ναυτιλία και προάγεται το γενικότερο επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών (Marten, 2016, p. 471).

Η σημασία που διαδραματίζει το Port State Control για την ομαλή λειτουργία ενός πλοίου, ιδιαίτερα όσον αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος (Piniella, Alcaide, & Rodriguez-Diaz, Identifying stakeholder perceptions and realities of Paris MoU inspections, 2020, p. 46) καταδεικνύεται από τα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους οι εθνικές αρχές για την υλοποίησή του. Κατ'αρχήν η ευρύτερη περιφερειακή συνεννόηση των κρατών για την από κοινού θέσπιση κανόνων και διαδικασιών για την πραγματοποίηση των ελέγχων στα πλοία, μέσα από το θεσμό των M.O.U.'s, είναι δηλωτική της ευρείας εφαρμογής και αποδοχής που έχει αυτή η μορφή πραγματοποίησης ελέγχων στη ναυτιλία (Xiao, Qi, Jin, Fai Yuen, Chen, & Li, 2021, p. 165). Εν συνεχεία μέσα από το προαναφερθέν κοινό πλαίσιο δραστηριοποίησης των λιμενικών αρχών, είναι δυνατή η επιβολή κυρώσεων (Heij & Knapp, 2019, p. 866) στα πλοία που δεν τηρούν τα διεθνώς συμφωνηθέντα όσον αφορά κυρίως την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής (Chen, Zhang, Xu, Wan, Fei, & Zheng, 2019, p. 27) και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος (Stopford, Maritime Economics, Second Edition, 1997, σ. 452). Εντός αυτού του πλαισίου είναι εφικτή η απαγόρευση του απόπλου των πλοίων έως ότου αποκατασταθούν οι εντοπισμένες παρατηρήσεις.

### 6.1.2 Εθνικοί κανονισμοί

Τα παράκτια κράτη έχουν εμπλακεί στο παραδοσιακό πεδίο ευθύνης των Κρατών Σημαίας και στα θέματα που αφορούν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Αυτό είναι ιδιαίτερος εμφανές σε παράκτια κράτη με αυξημένη βαρύτητα στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, όπου κατά το παρελθόν έχουν εγερθεί ζητήματα ατυχηματικής ρύπανσης και κατά συνέπεια η κοινή γνώμη επιδεικνύει ιδιαίτερη ευαισθησία. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Η.Π.Α. με την εφαρμογή της εθνικής

νομοθεσίας OPA 1990<sup>359</sup>. Μόλις ένα χρόνο νωρίτερα, το 1989 έλαβε χώρα ένα μεγάλο ναυτικό ατύχημα στο πλοίο Exxon Valdez εντός των αμερικανικών χωρικών υδάτων, με αποτέλεσμα την κινητοποίηση των εθνικών αρχών για την αποφυγή ανάλογων γεγονότων στο μέλλον.

Υλοποιώντας σχετικές προβλέψεις της UNCLOS III, με την οποία δίδονται αρμοδιότητες στα παράκτια κράτη για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, οι αμερικάνικες Αρχές θέτουν πλέον εθνικούς περιορισμούς στα πλοία ανεξαρτήτως εθνικότητας που πραγματοποιούν πλόες εντός της αμερικανικής Α.Ο.Ζ. μεταφέροντας υδρογονάνθρακες. Αυτοί οι περιορισμοί αφορούν τις τεχνικές κατασκευαστικές προδιαγραφές<sup>360</sup> με τις οποίες θα πρέπει πλέον να προσαρμόζονται τα πλοία που δραστηριοποιούνται εντός της αμερικανικής Α.Ο.Ζ.. Επιπροσθέτως των τεχνικών προδιαγραφών ορίζονται νέα αυξημένα όρια ευθύνης αποζημίωσης από την πλευρά των πλοιοκτητών, οι οποίοι είναι πλέον υπεύθυνοι και φέρουν το οικονομικό κόστος της ρύπανσης, προς αποκατάσταση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον. Παράλληλα, δίδεται ιδιαίτερη σημασία στην αξιοπιστία του θαλάσσιου μεταφορέα σε θέματα που αφορούν τη δυνατότητά του να αποζημιώσει τυχόν ατυχηματική ρύπανση και την εκπαίδευση του πληρώματος για την αντιμετώπιση θαλάσσιων κινδύνων, ιδιαίτερα όσον αφορά τη θαλάσσια ρύπανση.

## **6.2 Νηογνώμονες**

Η σχέση που συνδέει τα Κράτη Σημαίας με τους Νηογνώμονες έχει εδραιωθεί εδώ και αρκετές δεκαετίες και συνιστά μία σχέση αλληλοσυμπλήρωσης. Ουσιαστικά το Κράτος Σημαίας ανέκαθεν εξουσιοδοτούσε συγκεκριμένους Νηογνώμονες για την πραγματοποίηση τεχνικών ελέγχων και την παροχή των ανάλογων υπηρεσιών εκ μέρους της. Το στοιχείο που επέκτεινε τη συνεργασία μεταξύ Κρατών Σημαίας και Νηογνώμωνων είναι η σταδιακή δημιουργία ενός αυστηρότερου πλαισίου λειτουργίας της ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο μέσα από την υπογραφή Διεθνών Συνθηκών, συχνά εντός των πλαισίων του I.M.O.. Αυτός ο αυξημένος φόρτος εργασίας με την ανάλογη εξειδίκευση σε ανθρώπινο δυναμικό και επάρκεια σε τεχνικά μέσα ωθεί τα κράτη

---

<sup>359</sup> United States Oil Pollution Act 1990.

<sup>360</sup> Η βασική τεχνική προδιαγραφή που εισάγεται είναι τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος (double bottom).



Σημαίας στην ανάθεση πρόσθετων αρμοδιοτήτων στους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες.

Κατ'αυτόν τον τρόπο το Κράτος Σημαίας απαλλάσσεται από την υποχρέωση δημιουργίας των απαιτούμενων υποδομών και της εκπαίδευσης του κατάλληλου προσωπικού για την εναρμόνιση με τις διεθνείς υποχρεώσεις της Σημαίας. Συχνά μάλιστα οι υποχρεώσεις των πλοίων σε ένα Νηολόγιο είναι δυνατόν να απαιτούν την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών σε απομακρυσμένες περιοχές, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο πρόσθετες προκλήσεις στο δίκτυο εξυπηρέτησης της Σημαίας. Όπως γίνεται αντιληπτό η αξιοποίηση του υφιστάμενου δικτύου των διεθνών Νηογνωμόνων, με την τεχνική αρτιότητά που τους χαρακτηρίζει, συνιστά μία αξιόπιστη εναλλακτική για την συντριπτική πλειοψηφία των Νηολογίων παγκοσμίως. Αλλά και όσον αφορά τη ναυτιλιακή κοινότητα είναι ευεργετική (Χολέβας, 1972, σ. 513) η αλληλεπίδραση μεταξύ κράτους Σημαίας και Νηογνωμόνων, λόγω της ταχύτερης και πληρέστερης κάλυψης των αναγκών και των τεχνικών προκλήσεων που αντιμετωπίζουν τα πλοία κινούμενα σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές.

Εναπόκειται στο Νηολόγιο να θέσει τις προδιαγραφές στους Νηογνώμονες που δέχεται να εξουσιοδοτήσει για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων εξ ονόματός του. Ανάλογα με τη γενικότερη προσέγγιση κάθε Νηολογίου για το επίπεδο τήρησης των διεθνών κανονισμών μπορούμε να διακρίνουμε σημαντικές διαφοροποιήσεις στην αντιμετώπιση των Νηογνωμόνων από τα διάφορα Νηολόγια. Ωστόσο, κοινός τόπος για το σύνολο των Νηολογίων που αναθέτουν σε Νηογνώμονες την παροχή υπηρεσιών είναι η αναγνώριση των Νηογνωμόνων που απαρτίζουν τον IACS. Δεδομένης της ευρείας αποδοχής που απολαμβάνουν αυτοί οι Νηογνώμονες είναι εύλογη η παροχή εξουσιοδότησης από την πλευρά των Νηολογίων. Πέραν των Νηογνωμόνων που απαρτίζουν τον IACS, είναι δυνατόν ένα Νηολόγιο να αναγνωρίζει και άλλους Νηογνώμονες που πληρούν τις προϋποθέσεις που έχει θέσει το συγκεκριμένο Νηολόγιο<sup>361</sup>. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το Νηολόγιο του Παναμά αναγνωρίζει περίπου 30 διαφορετικούς Νηογνώμονες (Branch A. E., σ. 494).

Παρά το γεγονός ότι εκχωρείται το δικαίωμα της πραγματοποίησης επιθεωρήσεων σε εξειδικευμένους τεχνικούς οργανισμούς, όπως είναι οι Νηογνώμονες, αυτό από μόνο

---

<sup>361</sup> Σε περίπτωση κατά την οποία στη χώρα που εδρεύει το Νηολόγιο υπάρχει εθνικός Νηογνώμονας, είθιστε να τυγχάνει αναγνώρισης από το αντίστοιχο Νηολόγιο.

του δεν επαρκεί για την αποφυγή δραστηριοποίησης υποβαθμισμένων πλοίων σε διεθνές επίπεδο. Αυτό οφείλεται στη δυνατότητα που διαθέτουν τα Νηολόγια, που έχουν επιλέξει να προσελκύουν πλοία χαμηλών προδιαγραφών, να εξουσιοδοτούν εκτός από τους ποιοτικούς Νηογνώμονες και Νηογνώμονες με ελαστικά κριτήρια τεχνικής αξιολόγησης (Lloyd's of London Press, p. 68). Κατ'αυτόν τον τρόπο καταστρατηγείται η έννοια της ευθύνης του κράτους Σημαίας, το οποίο ενδεχομένως να μην διαθέτει καν μηχανισμούς ελέγχου των πλοίων, αλλά και του Νηογνώμονα ο οποίος δεν καλύπτει επαρκώς θέματα που αφορούν την αξιοπλοΐα και τη γενικότερη εύρυθμη λειτουργία των τεχνικών μέσω της ναυτιλίας. Μάλιστα η συρρίκνωση του στόλου των παραδοσιακών Νηολογίων προς όφελος εν μέρει των Σημαιοτών Ευκαιρίας οδήγησε ένα μέρος των πλοίων να δραστηριοποιούνται με συνθήκες χαμηλότερες από τα διεθνώς αποδεκτά επίπεδα.

Όσον αφορά την περίπτωση της Ελλάδας παρατηρούμε ότι επιβεβαιώνεται η διεθνής τάση για ανάθεση του έργου της τεχνικής παρακολούθησης των πλοίων από τους Νηογνώμονες. Η Ελληνική Σημαία θεωρείται ότι ακολουθεί αυστηρές προδιαγραφές όσον αφορά την εναρμόνιση των νηολογημένων σε αυτήν πλοίων ως προς τις Διεθνείς Συνθήκες και Συμβάσεις. Για το λόγο αυτό μόνον οι Νηογνώμονες που είναι μέλη του IACS καθώς και ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν εκ μέρους της (Χολέβας, 1972, σ. 513). Κατ'αυτόν τον τρόπο συνεπικουρείται η αρμόδια δημόσια υπηρεσία<sup>362</sup>, που είναι επιφορτισμένη με την τεχνική αξιολόγηση των πλοίων, στο έργο της από διεθνώς αναγνωρισμένους οργανισμούς με δίκτυο επιθεωρητών που καλύπτουν όλες τις γεωγραφικές περιοχές του πλανήτη.

Ένας ακόμα τομέας όπου είναι εμφανής η αλληλεπίδραση μεταξύ Νηολογίου και Νηογνώμωνων είναι η περίπτωση της ναυτικής υποθήκης. Είναι σύνηθες σε περιπτώσεις, όπου η απόκτηση του πλοίου έχει χρηματοδοτηθεί με ξένα κεφάλαια, να έχει εγγραφεί υποθήκη του πλοίου στο σχετικό Νηολόγιο μέχρι οριστικής εξόφλησης της απαίτησης του δανειστή. Καθ'όλη τη διάρκεια δραστηριοποίησης του πλοίου, όντας αυτό υποθηκευμένο υπέρ του δανειστή, ο δανειζόμενος οφείλει να συμμορφώνεται σε ορισμένες υποχρεώσεις που έχει αναλάβει έναντι του δανειστή. Μία από αυτές τις υποχρεώσεις είναι η τήρηση της κλάσης του Νηογνώμονα στον οποίο είναι

---

<sup>362</sup> Η σχετική δημόσια υπηρεσία που ασχολείται με τον τεχνικό έλεγχο των πλοίων είναι η Ε.Ε.Ε.Π. (Ελληνική Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων).

ταξινομημένο το πλοίο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, p. 114). Η απώλεια της κλάσης του Νηογνώμονα είναι δείκτης ενδεχόμενης αναξιοπλοΐας του ενυπόθηκου πλοίου, με αποτέλεσμα να εγείρονται αμφιβολίες για την αποτελεσματική δραστηριοποίησή του και επομένως και για τη δυνατότητά του να παράγει οικονομικά αποτελέσματα για την εξόφληση των απαιτήσεων του δανειστή.

Η σημασία της τήρησης της υφιστάμενης κλάσης στον ίδιο ή αντίστοιχο Νηογνώμονα καταδεικνύεται από τα δικαιώματα που προκύπτουν υπέρ του δανειστή σε αυτή την περίπτωση. Πιο συγκεκριμένα, ο δανειστής είναι σε θέση να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου και ως εκ τούτου να ορίσει Πλοίαρχο και πλήρωμα της αρεσκείας του. Είναι δυνατό να πραγματοποιήσει τις απαιτούμενες επισκευές και τεχνικές παρεμβάσεις για την αποκατάσταση της απωλεσθείσας κλάσης του Νηογνώμονα. Αλλά και ανεξαρτήτως της αναβάθμισης του τεχνικών μέσων του πλοίου, ο δανειστής έχει το δικαίωμα να επέμβει στην εμπορική λειτουργία του πλοίου τροποποιώντας τις ναυλώσεις στις οποίες προβαίνει το πλοίο. Επιπροσθέτως, μπορεί να παρέμβει στο πρόγραμμα ταξιδιών του πλοίου οδηγώντας το σε λιμένες κράτους με επιθυμητό και συμφέρον για το δανειστή νομικό καθεστώς, το οποίο να του χορηγεί το δικαίωμα της κράτησης του πλοίου στο λιμένα (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, p. 115). Παράλληλα, έχει τη δυνατότητα να προβεί ακόμα και σε πώληση του πλοίου είτε με ιδιωτικό συμφωνητικό αγοραπωλησίας είτε με πλειστηριασμό.

### **6.3 Ναυτασφαλίσεις**

Ένας ακόμα κλάδος συγγενής με τη ναυτιλία που επηρεάζεται από την επιλογή της Σημαίας του πλοίου είναι ο χώρος των Ναυτασφαλίσεων. Ο βαθμός αλληλεπίδρασης μεταξύ του Νηολογίου και των Ναυτασφαλίσεων μπορεί να αξιολογηθεί υπό διαφορετικές οπτικές γωνίες. Σε μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής αγοράς θεωρείται σημαντικότερη η συναλλακτική συμπεριφορά και οι επιχειρηματικές πρακτικές της ναυτιλιακής εταιρείας καθώς και της ιστορικής διαδρομής του επιχειρηματία έναντι της Σημαίας που έχει επιλεγεί για τα υπό διαχείριση πλοία (Spruyt, 1994, σ. 47). Ωστόσο, αυτή η προσέγγιση δεν τυγχάνει καθολικής αποδοχής και για αυτό το λόγο παρατηρείται ότι ένα από τα κριτήρια που λαμβάνονται υπ'όψη κατά την αξιολόγηση ενός πλοίου, προκειμένου αυτό να ασφαλιστεί, είναι και το Νηολόγιο στο οποίο έχει

νηολογηθεί (Knapp & Heij, Evaluation of total risk exposure and insurance premiums in the maritime industry, 2017, p. 327).

Ο κλάδος των Ναυτασφαλίσεων αξιολογεί ως ιδιαίτερα σημαντική τη Σημαία που φέρει το πλοίο (Chen J. , Bian, Wan, Wang, Zheng, & Cheng, 2020, p. 2) και αυτό παρά το γεγονός ότι τα περισσότερα Νηολόγια έχουν εκχωρήσει το δικαίωμα για πραγματοποίηση επιθεωρήσεων στους Νηογνώμονες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι παρά την αδιαμφισβήτητη και απαραίτητη συνεργασία με τους Νηογνώμονες, η Αρχή της Σημαίας είναι αυτή που θα επιλέξει τους Νηογνώμονες με τους οποίους θα συνεργαστεί και κατ'επέκταση το επίπεδο των υπηρεσιών που αυτοί θα παράσχουν στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Επιπροσθέτως, οι ναυτασφαλιστικές εταιρείες σε σημαντικό βαθμό δεν θεωρούν αρκετό το γεγονός εναπόθεσης του έργου των επιθεωρήσεων των πλοίων στους Νηογνώμονες (Spruyt, 1994, σ. 47). Αντ'αυτού προκρίνουν την παράλληλη πραγματοποίηση ενός αριθμού ελέγχων και επιθεωρήσεων και από φορείς της Αρχής που ασκεί τη διοίκηση του Νηολογίου.

Ακόμα ένα στοιχείο από τη λειτουργία των Νηολογίων που αλληλεπιδρά με τις Ναυτασφαλίσεις είναι οι περιορισμοί που τίθενται όσον αφορά την ασφαλή και επαρκή στελέχωση του πλοίου<sup>363</sup>. Η πλευρά των Ναυτασφαλίσεων έχει κάθε συμφέρον να διασφαλίσει ότι εκλείπει ολοσχερώς ή κατ'ελάχιστον περιορίζεται η συμμετοχή του ανθρώπινου λάθους ή αμέλειας ως αιτίας που ενδεχομένως οδηγήσει σε ασφαλιστικά συμβάντα τα οποία επισύρουν ασφαλιστική αποζημίωση. Δεδομένης της σημαντικότητας συμμετοχής του ανθρώπινου παράγοντα στη δημιουργία των συνθηκών που οδηγούν σε ατυχήματα και άλλα δυσμενή συμβάντα, είναι αναμενόμενη αυτή η τοποθέτηση των φορέων της ναυτασφαλιστικής αγοράς. Με την προσεκτική παρακολούθηση της τήρησης των απαιτήσεων των Διεθνών Συμβάσεων περί απασχόλησης επαρκούς και κατάλληλα καταρτισμένου ναυτεργατικού δυναμικού στα πλοία, επιτυγχάνονται υψηλότερα επίπεδα ασφαλούς χειρισμού των πλοίων και των διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα σε αυτά. Κράτη που έχουν συστήσει Σημαίες Ευκαιρίας και επιδεικνύουν ελαστικότητα στην τήρηση των Διεθνών Συνθηκών για την επαρκή στελέχωση των πλοίων, λαμβάνουν χαμηλή αξιολόγηση κατά την διαδικασία της ανεύρεσης ασφαλιστικής κάλυψης, λόγω των δυσμενών συνθηκών εργασίας, οι οποίες με τη σειρά τους οδηγούν σε υψηλή πιθανότητα πρόκλησης ναυτικών

---

<sup>363</sup> Safe manning.

ατυχημάτων (Zhang, et al., 2021, p. 8). Οι Σημαίες Ευκαιρίας έχουν συχνά στοχοποιηθεί (Hamad, 2015, p. 6) ως περισσότερο επιρρεπείς για την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων (Luo, Shin, & Chang, 2017, p. 609).

Εκτός από το θέμα της ναυτικής εργασίας οι Ναυτασφαλιστές αξιολογούν την επάρκεια και πληρότητα της διαχείρισης μίας ναυτιλιακής εταιρείας και από την επίδοση της Σημαίας του πλοίου στις επιθεωρήσεις του Port State Control. Τα διάφορα MOU's συντάσσουν πίνακες με την κατάταξη των διάφορων Νηολογίων όπως αυτή προκύπτει από τις επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται κατά την παραμονή των πλοίων στους λιμένες της δικαιοδοσίας τους. Νηολόγια που παρουσιάζουν χαμηλές επιδόσεις, λόγω του γεγονότος ότι τα πλοία που φέρουν τη Σημαία τους έχουν υψηλά ποσοστά απαγορεύσεων απόπλου, είναι ένα στοιχείο που λειτουργεί αποτρεπτικά για την ανάληψη της κάλυψης ασφαλιστικών κινδύνων για πλοία αυτής της Σημαίας, εγείροντας αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρείας. Ο συνδετικός κρίκος που συνδέει την εμφάνιση καθυστερήσεων στα λιμάνια, λόγω των επιπτώσεων από τις επιθεωρήσεις του Port State Control, με την ανεπαρκή διαχείριση της ναυτιλιακής εταιρείας είναι το γεγονός ότι το πλοίο που καθυστερεί στους λιμένες υποαπασχολείται και κατά συνέπεια δεν παράγει εισόδημα για την ναυτιλιακή εταιρεία.

Όσον αφορά τη ναυτασφαλιστική κάλυψη των πλοίων αξίζει να σημειωθεί ότι ένα από τα κριτήρια που λαμβάνονται υπ' όψη για την αξιολόγηση ενός αιτήματος ασφαλιστικής κάλυψης είναι το ιστορικό της Σημαίας, στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο, όσον αφορά το πλήθος των ναυτικών ατυχημάτων στα οποία έχουν εμπλακεί εγγεγραμμένα πλοία και κατ'επέκταση των ναυτικών απαιτήσεων<sup>364</sup> που έχουν εγερθεί (Chen J. , Zhang, Yang, Zhang, & Luo, 2017, p. 388). Οι ναυτασφαλιστικές εταιρείες αντιλαμβάνονται τη σχέση που συνδέει την πιθανότητα πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος και κατά συνέπεια της απαίτησης για αποζημίωση, με τη Σημαία που φέρει το εμπλεκόμενο πλοίο (Spruyt, 1994, σ. 54). Ο βαθμός ελέγχου, από την πλευρά των Αρχών του Νηολογίου, της τήρησης των κανονισμών είναι από τα στοιχεία που προσδιορίζουν την εμφάνιση κινδύνων κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας (Fenstad, Dahl, & Kongsvik, 2016, p. 564). Υπάρχουν Νηολόγια που έχουν βεβαρυσμένο μητρώο όσον αφορά τη συχνότητα εμφάνισης πλοίων που είναι

---

<sup>364</sup> Claims.

νηολογημένα σε αυτά και συμμετέχουν σε περιπτώσεις πρόκλησης ασφαλιστικών κινδύνων.

Η διαδικασία της αξιολόγησης ενός πλοίου από μία ναυτασφαλιστική εταιρεία, προκειμένου να καταλήξει στην παροχή της ασφαλιστικής κάλυψης, προϋποθέτει την ανάλυση του θεσμικού πλαισίου κάτω από το οποίο λειτουργεί το πλοίο. Αυτό σημαίνει ότι η Εθνικότητα του πλοίου είναι ένας παράγοντας που λαμβάνεται ιδιαίτερα υπ' όψη από τους ναυτασφαλιστές, διότι από την απονομή της Εθνικότητας σε ένα πλοίο απορρέουν συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις τόσο έναντι των διαφόρων Εθνικών και Διεθνών Αρχών όσο και έναντι των ιδιωτών συναλλασσομένων με αυτό. Όπως γίνεται αντιληπτό η αξιολόγηση περιορισμένου αριθμού συγκεκριμένων Νηολογίων είναι παραγωγικότερη από την αξιολόγηση ενός πλήθους ετερόκλητων Νηολογίων με τις ιδιαιτερότητες που τυχόν παρουσιάζει κάθε ένα από αυτά (Spruyt, 1994, σ. 52). Όσο περισσότερα είναι τα Νηολόγια που καλούνται να αξιολογήσουν οι ναυτασφαλιστές τόσο διαφορετικά νομικά καθεστώτα καλούνται να μελετήσουν και να αναλύσουν οι γραφειοκρατικές δομές της ναυτασφαλιστικής αγοράς.

Σε σχέση με το χειρισμό του κόστους της ναυτασφαλιστικής κάλυψης υπάρχει διαφορετική μεταχείριση ανάλογα με την Εθνικότητα του πλοίου. Ειδικότερα, σε περίπτωση κατά την οποία έχει εγγραφεί ναυτική υποθήκη στο υπό εξέταση πλοίο, ο ενυπόθηκος δανειστής έχει δικαίωμα να προβεί σε μονομερή ασφάλιση του πλοίου. Οι περιπτώσεις κάτω από τις οποίες μπορεί να εξασκήσει αυτό το δικαίωμα αφορούν την αδυναμία του δανειζόμενου πλοιοκτήτη να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Το κόστος των ασφαλίσεων σε αυτήν την περίπτωση, ανάλογα με την Εθνικότητα του πλοίου, μπορεί να ενσωματωθεί στο δανειακό χαρτοφυλάκιο του πλοιοκτήτη (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 113) και ως εκ τούτου να επιβαρύνει τις χρηματοδοτική του θέση<sup>365</sup>. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία κατά την οποία ο ενυπόθηκος δανειστής<sup>366</sup> επιλέγει να εξασκήσει τα δικαιώματά του, προτού ακόμα περιέλθει στην κυριότητά του το πλοίο.

#### **6.4 Ναυτιλιακή χρηματοδότηση**

---

<sup>365</sup> Βάσει του Αγγλικού Δικαίου δεν έχει δικαίωμα ο ενυπόθηκος δανειστής να μετακυλίσει το κόστος των ασφαλίσεων στον πλοιοκτήτη.

<sup>366</sup> Συνήθως κάποια Τράπεζα.

Η επιλογή στην οποία θα προβεί η ναυτιλιακή εταιρεία όσον αφορά την Εθνικότητα του πλοίου έχει επίδραση σε θέματα που αφορούν τη χρηματοδότηση της δραστηριότητας της εταιρείας καθώς και του επενδυτικού προγράμματός της. Ο λόγος που παρατηρείται αυτή η αλληλεπίδραση έγκειται στο διεθνοποιημένο χαρακτήρα της ναυτιλίας, ο οποίος επιτρέπει στην επιχειρηματική κοινότητα την αναζήτηση επενδυτικών ευκαιριών με την αξιοποίηση των ευμενέστερων δυνατών συνθηκών κάτω από διαφορετικά εθνικά καθεστώτα. Εκτός όμως από την προσέγγιση του επιχειρηματικού κόσμου θα πρέπει να λάβουμε υπ'όψη και την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής από την πλευρά των κρατών. Το θεσμικό πλαίσιο που υιοθετεί κάθε κράτος αποσκοπεί στην ενθάρρυνση της επιχειρηματικής δραστηριότητας καθώς επίσης και σε μία σειρά από θέματα που αφορούν την εσωτερική πολιτική του εν λόγω κράτους. Μεταξύ των μέτρων που μπορεί να λάβει ένα κράτος προκειμένου να τονώσει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι και τα κίνητρα ή τα λοιπά παρεμβατικά μέτρα στο ναυτιλιακό κλάδο.

#### 6.4.1 Διαπιστώσεις σε παγκόσμια κλίμακα

Έχει παρατηρηθεί ότι το φορολογικό καθεστώς της Σημαίας του πλοίου έχει επίδραση στην οικονομική κατάσταση της εταιρείας. Αυτή η διαπίστωση ξεπερνά την εύλογη συσχέτιση με τα φορολογικά βάρη τα οποία ούτως ή άλλως καλείται να καταβάλει η ναυτιλιακή εταιρεία. Αυτό που λαμβάνεται ιδιαίτερος υπ'όψη είναι η εμπιστοσύνη την οποία εμπνέουν οι εθνικές Αρχές όσον αφορά τη συνέπεια και διαφάνεια στην εφαρμογή της δημοσιονομικής πολιτικής (Γεωργαντόπουλος Ε. Α., 1982, σ. 392). Ιδιαίτερα στην περίπτωση της ανάληψης μακροχρόνιων χρηματοδοτικών υποχρεώσεων από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών, προκειμένου να υλοποιήσουν το επενδυτικό τους πρόγραμμα<sup>367</sup>, είναι καθοριστικής σημασίας να είναι ξεκάθαροι οι κανόνες που διέπουν τη φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό φαίνεται ότι συντελεί στη διαμόρφωση της οικονομικής ευρωστίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και κατά συνέπεια και της δυνατότητάς της να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των πιστωτών συμπεριλαμβανομένων των χρηματο-πιστωτικών ιδρυμάτων.

---

<sup>367</sup> Π.χ. για την αγορά πλοίων.

Το Κράτος Σημαίας έχει επίσης βαρύνουσα σημασία σε θέματα που αφορούν τη χρηματοδότηση μίας ναυτιλιακής εταιρείας θέτοντας περιορισμούς για μία σειρά θεμάτων. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν κράτη που περιορίζουν τις ναυτιλιακές εταιρείες όσον αφορά τα πλοία τα οποία θα χρηματοδοτήσουν και μάλιστα ανάλογα με τη μορφή της χρηματοδότησης (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 392). Κατά συνέπεια, δεν είναι ελεύθερη η ναυτιλιακή εταιρεία να επιλέξει με καθαρά ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια τα χρηματοδοτικά εργαλεία τα οποία κατά την κρίση της μπορούν να αξιοποιηθούν, προκειμένου να παράγουν το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα. Η επίδραση της ναυτιλιακής πολιτικής του Κράτους Σημαίας όσον αφορά το συγκεκριμένο σημείο είναι ιδιαίτερα εμφανής σε περίπτωση κατά την οποία αναζητείται ναυτιλιακή χρηματοδότηση από άλλη χώρα.

Ο διεθνοποιημένος χαρακτήρας της ναυτιλιακής αγοράς είναι ιδιαίτερα πρόδηλος στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, με αποτέλεσμα συχνά να αναζητείται η χρηματοδότηση από ξένες χρηματαγορές, χρηματο-πιστωτικά ιδρύματα και θεσμικούς επενδυτές. Σε αυτήν την περίπτωση είναι σημαντικό να εναρμονίζεται σε μία σειρά θεμάτων η νομοθεσία του Κράτους Σημαίας με τη νομοθεσία του κράτους από το οποίο πρόκειται να αντληθεί η ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Οι τομείς που θεωρείται ότι θα πρέπει να υπάρχει εναρμόνιση εκτείνονται από τη ναυτική υποθήκη, τη νηολόγηση έως την αλλαγή της Σημαίας του πλοίου και την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας (Γεωργαντόπουλος Α. Ε., 1980, σ. 392). Δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει πλήρης ταύτιση των σχετικών διατάξεων ανάμεσα στα εμπλεκόμενα κράτη, ωστόσο θα πρέπει να εμπεδώνεται ένα κλίμα εμπιστοσύνης και σαφήνειας των διαδικασιών ανάμεσα στους πιστωτές και τις πιστοδοτούμενες ναυτιλιακές εταιρείες.

#### **6.4.2 Εθνικές πολιτικές σε επιλεγμένα κράτη**

Υπάρχουν περιπτώσεις κρατών όπου η εθνική ναυτιλιακή πολιτική όσον αφορά τις μεθόδους χρηματοδότησης έχει προσδώσει ιδιαίτερη δυναμική στα αντίστοιχα εθνικά Νηολόγια. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Γερμανίας όπου το Κράτος επιδίωξε παρέχοντας έναν νέο θεσμό χρηματοδότησεως να προσελκύσει κεφάλαια στο χώρο της ναυτιλίας. Το μέσο για την επίτευξη αυτού του σκοπού ήταν το KG (Kommanditgesellschaft) βάσει του οποίου παρέχονταν αξιοσημείωτα φορολογικά κίνητρα σε όσους επέλεγαν να διαθέσουν χρηματο-οικονομικούς πόρους για τη



χρηματοδότηση των επενδυτικών σχεδίων της υπό Γερμανική Σημαίας ναυτιλίας (Choy, Yip, Pang, & Lee, 2016, p. 51). Η εφαρμογή αυτού του μέτρου κρίνεται ως επιτυχής και συνέβαλε στην αναρρίχηση της γερμανικής ναυτιλίας στην πρώτη θέση σε παγκόσμια κλίμακα όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Στην περίπτωση της Ελλάδας η αλληλεπίδραση μεταξύ των πολιτικών που εφαρμόζονται σε επίπεδο Σημαίας και τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας έχει σχέση με τα χρηματικά διαθέσιμα των εμπορικών τραπεζών<sup>368</sup>. Πιο συγκεκριμένα ήδη από τη δεκαετία του 1970 έχει θεσμοθετηθεί η δυνατότητα οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας να προβαίνουν σε χρηματοδοτήσεις αξιοποιώντας όχι μόνον τα χρηματικά διαθέσιμά τους ή τα κεφάλαια που είναι σε θέση να αντλήσουν από τις χρηματαγορές αλλά επιπροσθέτως και τις άτοκες καταθέσεις που τηρούν στην Τράπεζα της Ελλάδας (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1986, σσ. 116-117). Αξίζει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι το συγκεκριμένο μέτρο αφορούσε μόνον τα πλοία που πραγματοποιούσαν διεθνείς πλόες. Με το συγκεκριμένο μέτρο επιχειρείται η αύξηση των διαθέσιμων κεφαλαίων που μπορούν να προσφερθούν για την ικανοποίηση των αναγκών της υπό ελληνική Σημαία ναυτιλίας.

Διαφορετική ήταν η προσέγγιση στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπου το κράτος παρενέβη με άμεσο τρόπο για την ενθάρρυνση των χρηματοδοτήσεων στη ναυτιλία. Ειδικότερα σε περίπτωση που μία ναυτιλιακή εταιρεία, που ήταν εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο, επέλεγε να επενδύσει κάποιο χρηματικό ποσό, τότε το κράτος προχωρούσε σε άμεση επιδότηση του 20% από το ποσό αυτό (Stokes, 1992, p. 170). Πρόκειται για μία μορφή άμεσων κρατικών ενισχύσεων στις ναυτιλιακές εταιρείες που αποβλέπει στην ενίσχυση της επενδυτικής δυναμικής τους. Σε αυτή τη μορφή κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία το κράτος επιλέγει να παρακάμψει τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και έρχεται σε απευθείας επαφή με τον επιχειρηματικό κλάδο, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες του. Η εφαρμογή της συγκεκριμένης πολιτικής παροχής κινήτρων<sup>369</sup>, ενώ προκάλεσε τη θετική ανταπόκριση της επιχειρηματικής κοινότητας, αποτέλεσε αντικείμενο έντονης κριτικής όσον αφορά την εθνική προέλευση των πλοιοκτητών. Ειδικότερα, το κριτήριο της επιλεξιμότητας των πλοιοκτητών βάσει της

---

<sup>368</sup> Απόφαση της Υπο-επιτροπής Πιστώσεων υπ.αριθμ. 216/11.09.1979 περί υποχρεωτικών καταθέσεων στην Τράπεζα της Ελλάδας.

<sup>369</sup> Industrial Development Act 1966.

εθνικής τους προέλευσης, προκάλεσε την εισροή ξένων πλοιοκτητών στο βρετανικό Νηολόγιο, προκειμένου να καρπωθούν και αυτοί μέρος των κρατικών ενισχύσεων. Με αυτό τον τρόπο δημοσιονομικά έσοδα της βρετανικής κυβέρνησης διοχετεύθηκαν για τη χρηματοδότηση αλλοδαπών ναυτιλιακών συμφερόντων.

Η μορφή των κρατικών ενισχύσεων σε άλλες χώρες δεν είχε τη μορφή των άμεσων κρατικών επιδοτήσεων. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Νορβηγίας και της Σουηδίας οι οποίες επέλεξαν μία υβριδική μορφή σύμπραξης με τον χρηματοπιστωτικό κλάδο. Προέβησαν σε κεντρική συμφωνία με επιλεγμένες τράπεζες, οι οποίες δραστηριοποιούνταν στον τομέα των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων και οι οποίες ήταν πρόθυμες να εγκρίνουν ναυτιλιακά δάνεια<sup>370</sup> με εξασφάλιση την παροχή ναυτικής υποθήκης α' σειράς σε εγχώρια ναυπηγεία (Stokes, 1992, σ. 19). Εν συνεχεία το κράτος, αξιοποιώντας την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του υποψήφιου δανειολήπτη που είχε ήδη πραγματοποιηθεί από την εμπορική τράπεζα, προέβαινε σε πρόσθετη χρηματοδότηση<sup>371</sup> προς τη ναυτιλιακή εταιρεία με την παροχή ναυτικής υποθήκης β' σειράς. Το όχημα μέσω του οποίου κατευθύνονται κεφάλαια από τον κρατικό τομέα προς τις δανειζόμενες ναυτιλιακές εταιρείες ήταν ένας εξειδικευμένος φορέας<sup>372</sup> υπό κρατικό έλεγχο.

Εκτός από τη διοχέτευση κρατικών κονδυλίων προς όφελος της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η ακολουθούμενη φορολογική πολιτική είναι δυνατό να επηρεάσει τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών. Χωρίς να γίνεται χρήση κεφαλαίων από τον κρατικό προϋπολογισμό, αναλόγως της φορολογικής μεταχείρισης είναι δυνατόν να κινητοποιούνται λιμνάζοντα κεφάλαια που βρίσκονται στην κατοχή του ιδιωτικού τομέα. Στην περίπτωση της Νορβηγίας οι υψηλοί φορολογικοί συντελεστές που επιβάρυναν τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών καθιστούσαν συμφερότερη την άμεση επανεπένδυση των κερδών (Stokes, 1992, σ. 172). Με αυτόν τον τρόπο ήταν εφικτή η αποφυγή της φορολόγησης των κερδών, αλλά ταυτόχρονα οδηγούνταν οι ναυτιλιακές εταιρείες στην απόκτηση πρόσθετης χωρητικότητας την οποία υπό άλλες συνθήκες δεν θα επιθυμούσαν να αποκτήσουν. Ουσιαστικά πρόκειται για μία υποβοηθούμενη ενίσχυση της προσφοράς για μεταφορικές υπηρεσίες μέσα από την αύξηση του

---

<sup>370</sup> Οι εμπορικές τράπεζες χρηματοδοτούσαν έως και το 50% του συνολικά επενδυόμενου κεφαλαίου.

<sup>371</sup> Η κρατική χρηματοδότηση ανερχόταν σε 20%-30%, οπότε με αυτόν τον τρόπο η ναυτιλιακή εταιρεία εξασφάλιζε το 70%-80% του απαιτούμενου κεφαλαίου από τη σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

<sup>372</sup> Στην περίπτωση της Νορβηγίας ήταν το A/S Laneninstitut for Skipsbyggeriene (Ίδρυμα δανεισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία).

προσφερόμενου τονάζ πλοίων. Αυτή η προσέγγιση των ναυτιλιακών εταιρειών επιτυγχάνει τη μείωση των φορολογικών επιβαρύνσεων, ωστόσο δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά και οδηγεί σε υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Η ασκούμενη φορολογική πολιτική του Κράτους Σημαίας διατηρεί τη δυνατότητα να επηρεάζει το μέγεθος των χρηματοδοτήσεων στη ναυτιλιακή αγορά αξιοποιώντας και άλλα εργαλεία. Μία από τις μεθόδους με τις οποίες επηρεάζονται οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις είναι η φορολογική μεταχείριση της υπεραξίας που προκύπτει από την αγοραπωλησία πλοίων<sup>373</sup>. Όταν τα κέρδη που προκύπτουν από την πώληση ενός πλοίου σε τιμή ανώτερη από την τιμή που το είχε αγοράσει η ναυτιλιακή εταιρεία, φορολογούνται με χαμηλό φορολογικό συντελεστή έχει όφελος η ναυτιλιακή εταιρεία να πραγματοποιεί αγοραπωλησία πλοίων ακόμα και σε τιμές οριακά υψηλότερες από την αρχική τιμή αγοράς του πλοίου (Stokes, 1992, σ. 173). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα όποια κέρδη προκύψουν υπόκεινται σε χαμηλή φορολόγηση και ως εκ τούτου συνιστούν καθαρό κέρδος για τη ναυτιλιακή εταιρεία που πωλεί πλοία. Η αύξηση του όγκου των αγοραπωλησιών των πλοίων οδηγεί με τη σειρά της σε αυξημένες χρηματοδοτικές ανάγκες από την πλευρά των εταιρειών που προτίθενται να αποκτήσουν αυτά τα πλοία.

Μία ακόμα μορφή κρατικής παρέμβασης στην πολιτική που ακολουθείται από το Νηολόγιο και που αλληλεπιδρά με τον κλάδο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης αφορά τη φορολόγηση των εισοδημάτων του ναυτεργατικού δυναμικού που απασχολείται πάνω στο πλοίο. Το κράτος<sup>374</sup> δίνει το δικαίωμα στη ναυτιλιακή εταιρεία να λάβει επιδότηση ανερχόμενη στο 75%<sup>375</sup> του ετήσιου κόστους της μισθοδοσίας για την αγορά νέων πλοίων (Stokes, 1992, σ. 174). Με αυτόν τον τρόπο ενθαρρύνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες να αναλάβουν επενδυτικές πρωτοβουλίες για την απόκτηση νέων πλοίων, στις οποίες ενδεχομένως να μην προέβαιναν εάν δεν υπήρχε η κρατική επιδότηση. Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, λόγω της αναλογικής σχέσης που υπάρχει ανάμεσα στον όγκο των αγοραπωλησιών πλοίων και των χρηματοδοτικών αναγκών τέτοιου είδους μέτρα οδηγούν σε αύξηση των χρηματοδοτικών αναγκών των εταιρειών.

---

<sup>373</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Νορβηγίας.

<sup>374</sup> Το συγκεκριμένο μέτρο εφαρμόστηκε στη Σουηδία από το 1982.

<sup>375</sup> Το ποσοστό της επιδότησης μπορεί να ανέλθει σε 100% στην περίπτωση πλοίων που κρίνονται ότι έχουν ιδιαίτερη σημασία για την εθνική ασφάλεια.

Το κράτος μπορεί να ενθαρρύνει την ανάληψη επενδυτικών προγραμμάτων υιοθετώντας και διαφορετικά κριτήρια. Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η περίπτωση των Η.Π.Α., όπου είχε θεσμοθετηθεί ότι όσες ναυτιλιακές εταιρείες επιθυμούν μπορούν να συνεισφέρουν οικειοθελώς για τη δημιουργία ενός ταμείου το οποίο θα αποσκοπούσε στη χρηματοδότηση της αγοράς πλοίων υπό την εθνική Σημαία (Stokes, 1992, σ. 175). Το όφελος που προκύπτει για τη ναυτιλιακή εταιρεία έγκειται στο γεγονός της αναβολής πληρωμής φόρου εισοδήματος για όσες από τις ναυτιλιακές εταιρείες επιλέξουν την εθελοντική συμμετοχή συνεισφέροντας σε αυτό το ταμείο. Παρατηρούμε τον καθαρά αναπτυξιακό χαρακτήρα αυτού του μέτρου και την έμφαση που δίδει στην ενθάρρυνση της απόκτησης πλοίων και με αυτόν τον τρόπο την ώθηση των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

Η στενή αλληλεπίδραση ανάμεσα στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και τα μέτρα που θεσπίζονται σε επίπεδο εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής καταδεικνύεται και από την πρακτική της κρατικής ανάμειξης στην ασφάλιση πιστώσεων<sup>376</sup>. Εκτός από τη συνηθέστερη μορφή των κρατικών εγγυήσεων προς τα χρηματο-πιστωτικά ιδρύματα προς όφελος των ναυτιλιακών εταιρειών, το κράτος μπορεί να συμβάλλει στη διευκόλυνση της ροής κεφαλαίων προς τη ναυτιλία μέσα από την ασφάλιση των πιστώσεων που χορηγούν οι τράπεζες και άλλοι χρηματο-οικονομικοί οργανισμοί σε ναυτιλιακές εταιρείες<sup>377</sup>. Το αποτέλεσμα ήταν αυτοί οι οργανισμοί να χαλαρώσουν τα κριτήρια με τα οποία αξιολογούν τα επενδυτικά σχέδια των ναυτιλιακών εταιρειών και κατ'επέκταση να αυξηθεί ο όγκος των χορηγούμενων πιστώσεων (Stokes, 1992, σ. 175). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι έχουν προηγουμένως λάβει την εξασφάλιση ότι πιθανή αδυναμία των δανειζόμενων να ανταποκριθούν στις δανειακές τους υποχρεώσεις είναι ασφαλισμένη με την κάλυψη του κράτους.

Μία ακόμα πρακτική, η οποία καταδεικνύει το βαθμό αλληλεπίδρασης μεταξύ της ναυτιλιακής κοινότητας και των ακολουθούμενων πολιτικών σε επίπεδο κράτους, αφορά τις εξαγωγικές πιστώσεις για τη ναυπήγηση πλοίων<sup>378</sup>. Σε αυτό το μέτρο καταφεύγουν κράτη με εδραιωμένη ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία, τα οποία προσπαθούν να προσελκύσουν νέες παραγγελίες από τρίτες χώρες (Stokes, 1992, σ. 154). Συχνά αυτές οι πρωτοβουλίες στηρίζονταν στο γεγονός της επιθυμίας παροχής

---

<sup>376</sup> Credit insurance.

<sup>377</sup> Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η περίπτωση των Η.Π.Α..

<sup>378</sup> Ship export credits.

βοήθειας από τις ανεπτυγμένες χώρες προς τις αναπτυσσόμενες χώρες, οπότε κατευθυνόταν σε κράτη όπως η Ινδονησία, το Πακιστάν κτλ. Ωστόσο, υπό αυτό το πρίσμα έχουν δοθεί πιστώσεις από κράτη προς εταιρείες με έδρα ακόμα και στη Λιβερία με σκοπό την τοποθέτηση παραγγελιών σε εγχώρια ναυπηγεία.

Ένας ιδιαίτερος ρόλος που διαδραματίζει το κράτος στο ναυτιλιακό κλάδο είναι η κρατική στήριξη προς τα πλοία υπό εθνικό Νηολόγιο κατά τη διάρκεια περιόδου ναυτιλιακών κρίσεων στην αγορά. Στη Νορβηγία, μέσω του κρατικού φορέα παροχής εγγυήσεων Guarantee Institute (G.I.), το κράτος προχώρησε στη στήριξη των ναυτιλιακών εταιρειών που είχαν νηολογήσει πλοία υπό την εθνική Σημαία. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε αποσκοπούσε στην παροχή κρατικών εγγυήσεων, προκειμένου να μην αφεθούν τα εγχώρια ναυτιλιακά συμφέροντα να υποκύψουν στις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς, εκποιώντας τα υπό εθνική Σημαία πλοία σε τιμές σημαντικά υποτιμημένες (Stokes, 1992, σσ. 158-159). Κατ'αυτόν τον τρόπο θεωρείτο ότι εξυπηρετούνταν καλύτερα τα εθνικά ναυτιλιακά συμφέροντα και αμβλύνονταν οι δυσμενείς επιδράσεις από την έντονη διακύμανση των ναυτιλιακών κύκλων. Επιπροσθέτως, συχνά το Guarantee Insitute δεν επέτρεπε την πώληση συγκεκριμένων τύπων πλοίων<sup>379</sup> από τις ναυτιλιακές εταιρείες τις οποίες είχε στηρίξει με την παροχή εγγυήσεων.

Το διακύβευμα που κλήθηκε να διαχειριστεί το συγκεκριμένο κράτος, με αποτέλεσμα να οδηγηθεί στην δραστηριοποίηση του Guarantee Institute, αφορούσε ένα μεγάλο μέρος της εγχώριας ναυτιλίας αλλά ταυτόχρονα επεκτεινόταν και πέρα από αυτή. Εκτός από την προστασία του κλάδου της θαλάσσιας μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων από την απότομη και ενδεχομένως άτακτη προσαρμογή<sup>380</sup> στα νέα δεδομένα της ναυτιλιακής αγοράς, η κυβέρνηση είχε να αντιμετωπίσει μία σειρά από προκλήσεις σε άλλους τομείς του οποίους θα συμπαρέσυρε τυχόν ανεξέλεγκτη από-επένδυση από την εγχώρια ναυτιλία. Μία άμεση συνέπεια από τη συρρίκνωση του υπό νορβηγική Σημαία στόλου θα ήταν η απώλεια θέσεων εργασίας για το ημεδαπό ναυτεργατικό δυναμικό. Ταυτοχρόνως, δυσμενείς θα ήταν οι επιπτώσεις και στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία, λόγω της απώλειας των πλοίων που είχαν ως βάση ναυπηγο-επισκευών

---

<sup>379</sup> Το 1976 το Guarantee Institute δεν επέτρεπε την πώληση πλοίων μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων μεγέθους VLCC, εκτιμώντας ότι είχαν ιδιαίτερη βαρύτητα για τη νορβηγική εμπορική ναυτιλία.

<sup>380</sup> Η απουσία της κρατικής στήριξης θα οδηγούσε σε εξάπλωση της χρεωκοπίας εγχώριων ναυτιλιακών εταιρειών και την εξαγορά των πλοίων τους από ξένα επιχειρηματικά συμφέροντα.

ναυπηγικές μονάδες της Νορβηγίας (Stokes, 1992, σσ. 168-169). Παράλληλα, προστατεύθηκε η σημαντική εξορυκτική βιομηχανία της πετρελαιοπαραγωγού Νορβηγίας στη Βόρεια Θάλασσα. Επιπροσθέτως, περιορίστηκαν οι επιπτώσεις προτού επεκταθούν στην εγχώρια αγορά εταιρικών ομολόγων.

Μία άλλη μορφή ανταπόκρισης του κράτους Σημαίας στη δεινή θέση που περιέρχονται μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες σε περιόδους ναυτιλιακής κρίσης είναι η ανάληψη των υποχρεώσεων που έχουν αυτές προς τρίτους. Στην περίπτωση της Σουηδίας το κράτος προέβη σε απευθείας χρηματοδότηση των κλυδωνιζόμενων ναυτιλιακών εταιρειών, με την ταυτόχρονη εξόφληση των οφειλών αυτών των εταιρειών προς τους συναλλασσόμενους και ειδικότερα τα ναυπηγεία. Αναλυτικότερα, αφορούσε ναυτιλιακές εταιρείες με πλοία υπό την εθνική Σημαία και ναυπηγημένα στη Σουηδία για τη λειτουργία των οποίων απαιτείτο η κρατική ενίσχυση (Stokes, 1992, σσ. 174-175). Σε αντάλλαγμα οι ναυτιλιακές εταιρείες αναλάμβαναν την υποχρέωση να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται με τουλάχιστον 20 πλοία υπό την εθνική Σημαία για μία περίοδο τουλάχιστον 5 ετών.

### 6.4.3 Ναυτική υποθήκη

Στη λειτουργία της ναυτιλίας κεντρική θέση κατέχει η χρηματοδότηση των επιχειρηματικών εγχειρημάτων. Για την πραγματοποίηση χρηματοδοτήσεων προς τη ναυτιλία, οι εμπλεκόμενοι χρηματο-πιστωτικοί οργανισμοί κατά κανόνα επιλέγουν την εξασφάλισή τους μέσω της ναυτικής υποθήκης. Παρότι το πλοίο είναι κινητό αντικείμενο, για τους σκοπούς της ναυτιλίας δεν εγγράφεται ενέχυρο αλλά επιλέγεται η νομική οδός της εγγραφής ναυτικής υποθήκης. Προκειμένου να εγγραφεί ναυτική υποθήκη θα πρέπει να πραγματοποιηθεί η σχετική πράξη στο Νηολόγιο του πλοίου. Αυτό το γεγονός καταδεικνύει τη σπουδαιότητα των Νηολογίων για την ομαλή λειτουργία του κλάδου των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

#### *6.4.3.1 Γενικές ρυθμίσεις με παγκόσμια εφαρμογή*

Η αλληλεπίδραση των Νηολογίων με τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς έγκειται στο προτιμησιακό καθεστώς μεταχείρισης που απολαμβάνουν ορισμένα Νηολόγια από αυτούς τους οργανισμούς χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Ειδικότερα, οι νομικές υπηρεσίες των πιστωτών καλούνται να συμμορφωθούν με το νομικό πλαίσιο που

διέπει τη λειτουργία των Νηολογίων. Κατά συνέπεια οι νομικές υπηρεσίες των πιστωτών είναι εξοικειωμένες με τα νομικά συστήματα των μεγαλύτερων Νηολογίων, λόγω της συχνής ενασχόλησής τους με την εγγραφή ναυτικής υποθήκης<sup>381</sup> σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτά τα Νηολόγια (Spruyt, 1994, σ. 43). Αντιθέτως, ένα νεοπαγές Νηολόγιο αντιμετωπίζει την αρχική δυσκολία της προσαρμογής των νομικών συμβούλων που θα κληθούν να αξιολογήσουν τις νομικές τους διαδικασίες. Αυτός άλλωστε είναι και ένας λόγος που τα περισσότερα Ανοικτά Νηολόγια, στην αναζήτησή τους για προσέλκυση χωρητικότητας προβάλουν το επιχείρημα ότι το νομικό καθεστώς τους βασίζεται στο νομικό καθεστώς κάποιου καθιερωμένου ναυτιλιακού Κράτους<sup>382</sup>.

Ταυτόχρονα με τη επιλογή ενός καθιερωμένου Νηολογίου υπεισέρχονται και άλλα κριτήρια για την αξιολόγηση κάποιας Σημαίας. Η διαδικασία της εγγραφής ναυτικής υποθήκης επιφέρει διοικητικό φόρτο εργασίας για τις υπηρεσίες του Νηολογίου που είναι επιφορτισμένες με αυτό το καθήκον. Προς αυτήν την κατεύθυνση κρίνεται ως ιδιαίτερης σημασίας ο επαρκής σχεδιασμός και η ικανοποιητική οργάνωση των διοικητικών υπηρεσιών που καλούνται να διεκπεραιώσουν τις διαδικασίες εγγραφής ναυτικής υποθήκης καθώς και της νομικής παρακολούθησης της κατάστασης του πλοίου. Προς αυτήν την κατεύθυνση λειτουργεί και η προτίμηση των πιστωτών απέναντι στα Νηολόγια Κρατών που διαθέτουν προξενική αντιπροσώπευση σε παγκόσμια κλίμακα (Spruyt, 1994, σ. 43). Οι προξενικές Αρχές συντελούν στην ομαλή καταχώριση και παρακολούθηση των απαραίτητων κινήσεων που αφορούν τη ναυτική υποθήκη καθώς επίσης και τις νομικές ενέργειες που ενεργοποιούνται σε περίπτωση αθέτησης των δανειακών υποχρεώσεων της οφειλέτριας ναυτιλιακής εταιρείας.

Για τους ανωτέρω λόγους οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί επιδεικνύουν ιδιαίτερη προτίμηση στην αξιολόγηση αιτημάτων χρηματοδότησης πλοίων που είναι νηολογημένα σε Κράτη που έχουν συστήσει Ανοικτό Νηολόγιο. Επιπροσθέτως, οι πιστωτές τηρούν ευμενή μεταχείριση απέναντι στα Παράλληλα Νηολόγια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι κανόνα τα Παράλληλα Νηολόγια επιτρέπουν να εγγραφεί ναυτική υποθήκη σε ένα Κράτος το οποίο να είναι αποδεκτό από τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς ενώ ταυτόχρονα είναι δυνατό να λειτουργεί το πλοίο κάτω από το καθεστώς του Παράλληλου Νηολογίου με ευνοϊκούς όρους αναφορικά με

---

<sup>381</sup> Mortgage.

<sup>382</sup> Συνήθως επιλέγεται η εναρμόνιση με το Αγγλικό Δίκαιο.

τις προϋποθέσεις λειτουργίας και το συνακόλουθο κόστος (Spruyt, 1994, σ. 43). Ουσιαστικά το ίδιο πλοίο έχει διπλή Εθνικότητα, όπου η μία Εθνικότητα αφορά την εγγεγραμμένη ναυτική υποθήκη, ενώ η άλλη Εθνικότητα<sup>383</sup> αφορά τα θέματα που σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου.

Οι πιστωτές επιδεικνύουν ιδιαίτερη προτίμηση στο θεσμό των Ανοικτών Νηολογίων λόγω της ευέλικτης προσέγγισης που αυτά έχουν υιοθετήσει για μία σειρά από διαδικασίες. Ο σκοπός της παροχής υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου ο ανταγωνισμός διαρκώς μεταβάλλεται, έχει οδηγήσει ένα μεγάλο αριθμό Ανοικτών Νηολογίων να έχουν ενσωματώσει στις νομικές λειτουργίες τους μία φιλική αντιμετώπιση των διαδικαστικών ζητημάτων. Προς αυτήν την κατεύθυνση αρκετά Ανοικτά Νηολόγια παρέχουν τη δυνατότητα της εγγραφής ναυτικής υποθήκης ακόμα και προ της επιθεώρησης του πλοίου (Spruyt, 1994, σ. 43). Η σημασία της συγκεκριμένης παροχής έγκειται στο γεγονός της επιτάχυνσης των διαδικασιών και της αποφυγής της δημιουργίας διαδικαστικών κωλυμάτων. Αυτή η ευελιξία που επιδεικνύουν ορισμένα Νηολόγια είναι παράγοντας που αξιολογείται θετικά από το χρηματοπιστωτικό κλάδο.

Η στενή συσχέτιση της ναυτικής υποθήκης με τη λειτουργία του Νηολογίου καταδεικνύεται και από το γεγονός του τυπικού που ακολουθείται κατά την εγγραφή μίας ναυτικής υποθήκης. Για την ολοκλήρωση της διαδικασίας εγγραφής ναυτικής υποθήκης είναι απαραίτητο να καταγράφονται όλες οι αναγκαίες πληροφορίες οι οποίες είναι αναγκαίες για το σαφή προσδιορισμό του πλοίου και αυτές οι πληροφορίες οφείλουν να ενσωματώνουν τα στοιχεία που αφορούν τη νηολόγηση του πλοίου (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σσ. 111-112). Τέτοιου είδους πληροφορίες δύνανται να αφορούν τις λεπτομέρειες της καταχώρησης του πλοίου στο Νηολόγιο, τη χωρητικότητα του πλοίου, τον τύπο και την ιπποδύναμη των προωστήριων μηχανών κτλ. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ανωτέρω πληροφορίες οφείλουν να ταυτίζονται με τις αντίστοιχες πληροφορίες που τηρούνται στα στοιχεία του πλοίου και είναι καταχωρημένα στην αντίστοιχη μερίδα στο Νηολόγιο.

Αναφορικά με τη χρηματοδότηση νεότευκτων πλοίων προκύπτουν ιδιαίτερα ζητήματα σε σχέση με τη ναυτική υποθήκη ανάλογα με το Νηολόγιο στο οποίο είναι

---

<sup>383</sup> Παράλληλο Νηολόγιο.



εγγεγραμμένο το πλοίο. Σε αρκετά Νηολόγια δεν επιτρέπεται η εγγραφή ναυτικής υποθήκης σε πλοίο που βρίσκεται ακόμα στη διαδικασία της ναυπήγησης (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 53). Καθ'όλη τη διάρκεια της ναυπήγησης ο αγοραστής/δανειζόμενος δεν έχει τίτλους κυριότητας πάνω στο πλοίο, το οποίο ανήκει ακόμα στο ναυπηγείο. Κατά συνέπεια, δεν είναι εφικτή η εγγραφή ναυτικής υποθήκης σε πλοίο το οποίο δεν έχει υπεισέλθει ακόμα στην κυριότητα του δανειζόμενου. Αξίζει να σημειωθεί ότι προκειμένου να ξεπεραστεί αυτός ο σκόπελος, συχνά ακολουθείται η οδός της συμμετοχής του χρηματοπιστωτικού οργανισμού στο τελικό στάδιο ναυπήγησης του πλοίου και ειδικότερα στην καταβολή της τελευταίας δόσης προς το ναυπηγείο.

Όσον αφορά τη ναυτική υποθήκη μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι σε ορισμένα Νηολόγια απαιτείται η παροχή πρόσθετων πληροφοριών σχετικά με το πλοίο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ.116). Πιο συγκεκριμένα, είναι δυνατό να ζητείται η αποτύπωση της ημερομηνίας ωρίμανσης<sup>384</sup> της ναυτικής υποθήκης ή το μέγιστο ποσό στο οποίο μπορεί να ανέλθει η ναυτική υποθήκη. Επιπροσθέτως, ανάλογα με το υπό εξέταση Νηολόγιο είναι πιθανό να είναι απαραίτητο να προσδιορίζεται σαφώς κάποιος τοπικός αντιπρόσωπος της ναυτιλιακής εταιρείας εις βάρος της οποίας έχει εγγραφεί η ναυτική υποθήκη. Αυτός ο αντιπρόσωπος θα πρέπει να είναι επιφορτισμένος με λειτουργικά καθήκοντα ή απλώς να είναι υπεύθυνος για την επίδοση ανακοινώσεων προς τη ναυτιλιακή εταιρεία.

Ακόμα ένα στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπ'όψη αναφορικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ Νηολογίου και ναυτικής υποθήκης είναι η περίπτωση κατά την οποία υπάρχει διάσταση κατά τη μετάφραση των κειμένων της ναυτικής υποθήκης για χρήση στο Νηολόγιο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, p. 116). Αυτό παρατηρείται σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η επίσημη γλώσσα του Νηολογίου είναι διαφορετική από τη γλώσσα στην οποία συντάσσονται τα έγγραφα<sup>385</sup> που απαρτίζουν τη ναυτική υποθήκη. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι το Νηολόγιο του Παναμά, όπου λόγω του γεγονότος ότι η επίσημη γλώσσα είναι η ισπανική, η ναυτική υποθήκη θα πρέπει να μεταφράζεται από την αγγλική γλώσσα, προκειμένου να γίνει η σχετική εγγραφή της ναυτικής υποθήκης στο Νηολόγιο. Εφ'όσον υπάρχει διάσταση μεταξύ των

---

<sup>384</sup> Maturity date.

<sup>385</sup> Mortgage, deed of covenants κτλ.

δύο κειμένων, είναι ανάγκη να προσδιορίζεται επακριβώς<sup>386</sup> η απόδοση του κειμένου που θα ακολουθηθεί.

Οι διατάξεις που διέπουν τη ναυτική υποθήκη και εκπορεύονται από το Νηολόγιο είναι καθοριστικής σημασίας και στην περίπτωση (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 108) κατά την οποία το πλοίο περιέρχεται σε καθεστώς διαχείρισης περιουσίας σε πτώχευση<sup>387</sup>. Σε περίπτωση κατά την οποία ο δανειζόμενος αποτύχει να είναι συνεπής στις συμβατικές του υποχρεώσεις, τότε ο ενυπόθηκος δανειστής έχει δικαίωμα να κάνει χρήση των προνομίων που του αναγνωρίζει το Δίκαιο του Νηολογίου, προκειμένου να θέσει το ενυπόθηκο πλοίο υπό τη διαχείρισή του. Με αυτόν τον τρόπο θα είναι σε θέση να ελέγξει τα εισοδήματα που απορρέουν από την εμπορική δραστηριοποίηση του πλοίου. Παρά το γεγονός ότι στην πράξη είναι σπάνιο το φαινόμενο να προβαίνει ο ενυπόθηκος δανειστής στην άσκηση αυτού του δικαιώματος, εν τούτοις η δυνατότητα που διαθέτει, ανάλογα πάντα με τις ιδιαιτερότητες των νομικών κανονισμών του εμπλεκόμενου Νηολογίου, να θέσει το πλοίο σε καθεστώς διαχείρισης περιουσίας σε πτώχευση συνιστά σημαντικό μοχλό πίεσης προς την πλευρά του δανειζόμενου, προκειμένου αυτός εν συνεχεία να ανταποκριθεί στις συμβατικές υποχρεώσεις του.

Σε περίπτωση κατά την οποία ακολουθηθεί η προσφυγή στα δικαστήρια για την επίλυση των διαφορών, προκύπτουν πρόσθετα θέματα αναλόγως με το Νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο. Στο κείμενο της ναυτικής υποθήκης προσδιορίζεται το Δίκαιο του Κράτους βάσει του οποίου θα πραγματοποιηθεί η εκδίκαση των δικαστικών υποθέσεων. Η ναυτική υποθήκη ακολουθεί το Δίκαιο του Κράτους του Νηολογίου, ωστόσο είναι δυνατόν να συμφωνηθεί η επιδίκαση της δικαστικής διένεξης να πραγματοποιηθεί στα δικαστήρια άλλου Κράτους (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 116). Συνήθως αυτό αντανάκλα την επιθυμία του ενυπόθηκου δανειστή για επιδίκαση σε Κράτος της αρεσκείας του. Παράλληλα, όσον αφορά τα υπόλοιπα συνοδευτικά έγγραφα της ναυτικής υποθήκης, π.χ. Deed of covenants, είναι δυνατό να προσδιορίζεται ότι το Δίκαιο το οποίο θα διέπει την τήρησή τους θα είναι διαφορετικό από το Δίκαιο του Νηολογίου.

---

<sup>386</sup> Ο προσδιορισμός του κειμένου του οποίου η μετάφραση θα ακολουθηθεί προσδιορίζεται με σχετικό όρο, γνωστό και ως «boiler-plate» στα συμβατικά έγγραφα της ναυτικής υποθήκης.

<sup>387</sup> Receivership.

Το Νηολόγιο θέτει περιορισμούς στο δικαίωμα του ενυπόθηκου δανειστή<sup>388</sup> να πραγματοποιεί χρεώσεις κάνοντας χρήση της ναυτικής υποθήκης. Υπάρχουν Νηολόγια<sup>389</sup> όπου στο συμβατικό σώμα της ναυτικής υποθήκης θα πρέπει να αναφέρεται το μέγιστο ποσό το οποίο δύναται να εξασφαλίζεται από τη ναυτική υποθήκη (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 112). Σε άλλα Νηολόγια, ωστόσο δεν υπάρχει σχετικός περιορισμός και θα πρέπει ο ενυπόθηκος δανειστής να έχει προβεί σε κατάλληλη διατύπωση του σχετικού όρου<sup>390</sup> στη σύμβαση της ναυτικής υποθήκης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να ενσωματώνει στη ναυτική υποθήκη και τυχόν ληξιπρόθεσμες οφειλές που προκύπτουν από τη δανειακή σύμβαση. Ως εκ τούτου έχει ιδιαίτερη σημασία η μελέτη των κανονισμών του συγκεκριμένου Νηολογίου στο οποίο έχει εγγραφεί η ναυτική υποθήκη.

Στα περισσότερα Νηολόγια η ισχύς της ναυτικής υποθήκης περιορίζεται από την εφαρμογή του ναυτικού προνομίου<sup>391</sup>. Αυτό σημαίνει ότι το Δίκαιο που διέπει τη λειτουργία των περισσότερων Νηολογίων αναγνωρίζει ότι συγκεκριμένες μορφές απαιτήσεων μπορούν να ασκηθούν *in rem* και όχι *in personam* όσον αφορά τις δραστηριότητες του πλοίου. Δηλαδή, ανεξαρτήτως της πλοιοκτησίας, η δραστηριοποίηση του πλοίου είναι δυνατόν να προκαλεί μία σειρά από υποχρεώσεις προς τρίτους οι οποίες σε περίπτωση προσφυγής στα δικαστήρια είναι δυνατόν να έχουν προτεραιότητα έναντι της ναυτικής υποθήκης (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, p. 109). Τέτοιου είδους απαιτήσεις βάσει του Αγγλικού Δικαίου αφορούν τις ζημίες που προκαλεί το πλοίο, μισθοδοσία πληρώματος, έξοδα πλοίου και έξοδα διάσωσης<sup>392</sup>. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε διαφορετικά συστήματα Δικαίου<sup>393</sup> είναι δυνατόν να συμπεριλαμβάνονται πολύ περισσότερα είδη απαιτήσεων στην κατηγορία του ναυτικού προνομίου. Η σειρά κατάταξης των διαφόρων ναυτικών προνομίων είναι ένα ζήτημα υψηλής σημασίας που επίσης ρυθμίζεται από το νομικό καθεστώς του Νηολογίου. Ακόμα ένα σημαντικό στοιχείο που αφορά το ναυτικό προνόμιο έγκειται στο γεγονός ότι οι απαιτήσεις που θεωρούνται ναυτικά προνόμια

---

<sup>388</sup> Mortgagee.

<sup>389</sup> Π.χ. Ελλάδα.

<sup>390</sup> Charging clause.

<sup>391</sup> Maritime lien.

<sup>392</sup> Salvage.

<sup>393</sup> Π.χ. στις Η.Π.Α..

έχουν ισχύ ανεξαρτήτως του εάν είναι προγενέστερες ή μεταγενέστερες από την εγγραφή της ναυτικής υποθήκης.

Παράλληλα με το ναυτικό προνόμιο υπάρχει ακόμα μία κατηγορία επίσχεσης, η οποία έχει προτεραιότητα έναντι της ναυτικής υποθήκης. Αυτό είναι το δικαίωμα κατάσχεσης σε κατεχόμενα προϊόντα<sup>394</sup> και δρα ανεξάρτητα από το προαναφερθέν ναυτικό προνόμιο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σσ. 109-110). Στην κατηγορία αυτή μπορούν να ταξινομηθούν απαιτήσεις που ενδεικτικά μπορούν να προέρχονται από λιμενικές Αρχές για απλήρωτα λιμενικά έξοδα ή από ιδιώτες για επισκευές που έχουν πραγματοποιηθεί επί του πλοίου. Όπως ισχύει στην περίπτωση του ναυτικού προνομίου, το δικαίωμα κατάσχεσης σε κατεχόμενα προϊόντα έχει προτεραιότητα έναντι της ναυτικής υποθήκης. Σε κάθε περίπτωση η σειρά κατάταξης μεταξύ των διαφόρων απαιτήσεων που προέρχονται από ναυτικό προνόμιο, δικαίωμα κατάσχεσης σε κατεχόμενα προϊόντα και ναυτική υποθήκη αποτελεί αντικείμενο αξιολόγησης σε κάθε δικαστική περίπτωση ξεχωριστά και συχνά είναι δύσκολο έργο η αποσαφήνισή τους.

Ακόμα ένα ζήτημα που προκύπτει αναφορικά με τη ναυτική υποθήκη, το οποίο διαφοροποιείται ανάλογα με το εμπλεκόμενο Νηολόγιο, αφορά την ισχύ της ναυτικής υποθήκης σε σχέση με την ενδεχόμενη καταχώρησή της στο Νηολόγιο. Για τα περισσότερα Νηολόγια μία ναυτική υποθήκη ακόμα και εάν δεν έχει καταχωρηθεί στο Νηολόγιο έχει ισχύ και δεσμεύει το δανειζόμενο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 106). Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι ακόμα και σε περίπτωση πώλησης του πλοίου όπου ο αγοραστής δεν έχει λάβει γνώση της ύπαρξης της ναυτικής υποθήκης, καθώς αυτή δεν έχει καταχωρηθεί στο Νηολόγιο, η ναυτική υποθήκη είναι σε ισχύ, δεδομένου ότι ο ενυπόθηκος δανειστής απολαμβάνει δικαιώματα *in rem* απευθείας πάνω στο πλοίο. Είναι, ωστόσο, σημαντικό να επισημανθεί ότι σε περίπτωση που υπάρχει ναυτική υποθήκη καταχωρημένη στο Νηολόγιο, τότε αυτή προηγείται της ναυτικής υποθήκης η οποία δεν έχει καταχωρηθεί.

Η ύπαρξη ναυτικής υποθήκης παρέχει στον ενυπόθηκο δανειστή μία σειρά από δικαιώματα και εξουσίες οι οποίες ενδεχομένως να ποικίλουν ανάλογα με το Δίκαιο του Νηολογίου το οποίο διέπει τη ναυτική υποθήκη. Σε ορισμένα Κράτη, ο ενυπόθηκος

---

<sup>394</sup> Possessory lien.

δανειστής έχει το δικαίωμα, εφ'όσον δεν ικανοποιηθεί από το δανειζόμενο, να κινήσει νομικές διαδικασίες για την κατάσχεση του πλοίου και τελικώς να αποκτήσει την κυριότητα αυτού (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 108). Σημειωτέον ότι βάσει του Αγγλικού Δικαίου απαιτείται δικαστική απόφαση για την κατάσχεση του πλοίου και την αλλαγή της ιδιοκτησιακής του κατάστασης. Κατά κανόνα, ωστόσο, ο ενυπόθηκος δανειστής αποφεύγει τη νομική οδό της κατάσχεσης, λόγω των υψηλών εξόδων και των ευθυνών που καλείται να επωμιστεί ως νέος ιδιοκτήτης του πλοίου.

Ο ενυπόθηκος δανειστής έχει το δικαίωμα με νομικά μέσα να αναλάβει με το διορισμό αντιπροσώπων<sup>395</sup> τη διαχείριση του πλοίου σε χρεωκοπία<sup>396</sup>, προκειμένου να αποπληρωθούν οι απαιτήσεις του. Στο πλαίσιο αυτής της λειτουργίας έχει πλήρη εξουσία για να εισπράττει τα έσοδα που προκύπτουν από την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου και εν συνεχεία να προβαίνει στις πληρωμές που απαιτούνται για την κάλυψη των διαφόρων κατηγοριών δαπανών συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεών του. Για το λόγο αυτό συνηθίζεται η προσθήκη του σχετικού όρου στο συμβατικό κείμενο της ναυτικής υποθήκης, όπου ορίζεται η διαδικασία με την οποία θα αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου μέσω αντιπροσώπου ο ενυπόθηκος δανειστής. Μάλιστα με αυτή τη διαδικασία ο ενυπόθηκος δανειστής δεν είναι υπεύθυνος για τα άτομα που αναλαμβάνουν την διεκπεραίωση της διοίκησης του πλοίου και της ναυτιλιακής εταιρείας. η ευθύνη για τις πράξεις και τις παραλείψεις τους βαρύνει τον δανειζόμενο.

#### ***6.4.3.2 Ελλάδα - Ηνωμένο Βασίλειο - Η.Π.Α. - Ιαπωνία - Ν. Κορέα***

Στην περίπτωση πλοίου που φέρει την ελληνική Σημαία υπάρχει ειδική πρόνοια όσον αφορά τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, προκειμένου να εγγραφεί ναυτική υποθήκη υπέρ αλλοδαπού ενυπόθηκου δανειστή (Χολέβας, 1972, σ. 493). Ειδικότερα, προβλέπεται ότι πρέπει να έχουν εκπληρωθεί όλες οι φορολογικές υποχρεώσεις του πλοίου που φέρει την ελληνική Σημαία και μάλιστα αυτό να βεβαιώνεται από τις ελληνικές φορολογικές Αρχές. Ενδεικτικό της σημασίας που δίνεται στην παροχή της ναυτικής υποθήκης είναι το γεγονός ότι αντίστοιχη πρόνοια για εξόφληση των

---

<sup>395</sup> Receiver.

<sup>396</sup> Receivership.

φορολογικών υποχρεώσεων υφίσταται και κατά την περίπτωση εκποίησης πλοίου σε αλλοδαπούς.

Στο ελληνικό Νηολόγιο ο ενυπόθηκος δανειστής έχει σημαντικά προνόμια αναφορικά με τις αρμοδιότητες που μπορεί να αναλάβει σε περίπτωση κατά την οποία ο δανειζόμενος αθετήσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις. Από τη στιγμή που η απαίτηση του ενυπόθηκου δανειστή καταστεί ληξιπρόθεσμη, αυτός έχει τη δυνατότητα να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου (Χολέβας, 1972, σσ. 500-501). Στις αρμοδιότητές του συμπεριλαμβάνονται η είσπραξη των ναύλων και η πληρωμή των διαφόρων εξόδων που κρίνονται αναγκαία για την ομαλή δραστηριοποίησή του πλοίου. Με την ανάληψη της διαχείρισης του πλοίου και την συνακόλουθη κατοχή του ο ενυπόθηκος δανειστής δεν εξαντλεί την άσκηση των δικαιωμάτων του. Αυτό σημαίνει ότι εξακολουθεί να επιδιώκει την εξόφληση των απαιτήσεών του συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου της αναγκαστικής πώλησης.

Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο που διέπει τα πλοία, τα οποία είναι νηολογημένα σε Νηολόγια που ακολουθούν το Αγγλικό Δίκαιο, όπως είναι η περίπτωση του Νηολογίου του Ηνωμένου Βασιλείου, υπάρχουν συγκεκριμένα δικαιώματα του ενυπόθηκου δανειστή όσον αφορά τη σύλληψη ενός πλοίου. Εφόσον η ναυτική υποθήκη έχει καταχωρηθεί στο Νηολόγιο, τότε ο ενυπόθηκος δανειστής έχει το δικαίωμα να αιτηθεί τη σύλληψη ενός πλοίου που βρίσκεται σε βρετανικό λιμένα. Αντιθέτως, σε περίπτωση που δεν έχει καταχωρηθεί η ναυτική υποθήκη, δεν μπορεί να συλληφθεί το πλοίο. Η διαφορετική μεταχείριση στις προαναφερθείσες περιπτώσεις εδράζεται στο γεγονός της απαίτησης *in rem* που απορρέει από την πράξη της ναυτικής υποθήκης. Παράλληλα, σε κάθε περίπτωση κατά την οποία ο δανειζόμενος προβεί στην εξόφληση των οφειλών, τότε μπορεί να αποκαταστήσει τα πλήρη δικαιώματά του πάνω στο πλοίο και επανέλθει στην προ κατασχέσεως κατάσταση.

Η ναυτική υποθήκη μπορεί να αρθεί μετά την εξόφληση των εξασφαλιζόμενων από τη ναυτική υποθήκη υποχρεώσεων που έχει αναλάβει ο δανειζόμενος έναντι του ενυπόθηκου δανειστή. Παρά ταύτα, βάσει του Αγγλικού Δικαίου και εφόσον δεν ορίζεται ρητά στο συμβατικό κείμενο της ναυτικής υποθήκης, δεν υποχρεούται ο ενυπόθηκος δανειστής να άρει τη ναυτική υποθήκη πάνω στο πλοίο ακόμα και αφού ικανοποιηθούν πλήρως οι απαιτήσεις του (Harwood, *Shipping Finance*, Second Edition, 1996, σ. 116). Για το λόγο αυτό ενδείκνυται η προσθήκη σχετικού ειδικού όρου

όπου επακριβώς αναφέρεται ότι θα αρθεί η ναυτική υποθήκη, μετά την εξόφληση των υποχρεώσεων που εξασφαλίζονται από αυτήν την ναυτική υποθήκη.

Στα δικαιώματα που απορρέουν από τη ναυτική υποθήκη είναι και η ανάληψη της κατοχής<sup>397</sup> του πλοίου από τον ενυπόθηκο δανειστή σε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων του δανειζόμενου (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 107). Βάσει του Αγγλικού Δικαίου εξασκώντας αυτό το δικαίωμα ο ενυπόθηκος δανειστής, έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει ή να αντικαταστήσει το πλήρωμα του πλοίου και να διαμορφώσει την εμπορική διαχείριση του πλοίου με τον τρόπο που κρίνει προτιμότερο. Εν συνεχεία δύναται να συγκεντρώνει τα έσοδα από την επιχειρηματική δραστηριότητα και να τα διαθέτει με τη σειρά προτεραιότητας που επιλέξει. Στην πράξη η ανάληψη της κατοχής του πλοίου δεν είναι δημοφιλής, διότι ο ενυπόθηκος δανειστής φέρει ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου ακόμα και έναντι του δανειζόμενου. Για αυτό το λόγο συνηθίζεται η άσκηση του συγκεκριμένου δικαιώματος, μετά από σχετική συνεννόηση με το δανειζόμενο.

Μία ακόμα ιδιαιτερότητα που εμφανίζεται σε όσα Νηολόγια ακολουθούν το Αγγλικό Δίκαιο αφορά την αδυναμία εγγραφής ναυτικής υποθήκης σε πλοίο υπό ναυπήγηση (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σσ. 53-54). Αυτό σημαίνει ότι ένα πλοίο που ακόμα τελεί υπό καθεστώς ναυπήγησης δεν μπορεί να παρασχεθεί ως εξασφάλιση από μέρους του δανειζόμενου για τη λήψη ναυτιλιακής χρηματοδότησης και θα χρειαστεί να περιμένει μέχρι να θεωρηθεί ότι μπορεί πλέον να πραγματοποιεί πλόες<sup>398</sup>. Η τυπική επιβεβαίωση της αξιοπλοΐας του πλοίου προκύπτει με την έκδοση ενός πιστοποιητικού<sup>399</sup> από την πλευρά του ναυπηγείου όπου ολοκληρώθηκε η ναυπήγηση του πλοίου. Εδώ θα μπορούσαμε να σημειώσουμε ότι αντίστοιχη αντιμετώπιση της ναυτικής υποθήκης σε υπό ναυπήγηση πλοία έχουν υιοθετήσει και Νηολόγια που δεν εφαρμόζουν το Αγγλικό Δίκαιο. Η αδυναμία εγγραφής ναυτικής υποθήκης σε πλοίο του οποίου δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί η ναυπήγηση, οδηγεί τους

---

<sup>397</sup> Possession.

<sup>398</sup> Ο αντίστοιχος όρος είναι «used in navigation».

<sup>399</sup> Builder's Certificate.

υποψήφιους δανειστές σε αναζήτηση άλλων μορφών εξασφαλίσεων για τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών<sup>400</sup>.

Σε αντιδιαστολή με το Αγγλικό Δίκαιο, τα Κράτη που δεν έχουν υιοθετήσει το Αγγλικό Δίκαιο για τη λειτουργία του Νηολογίου τους παρουσιάζουν μεγαλύτερο μέγεθος του κειμένου της ναυτικής υποθήκης. Αυτό σημαίνει ότι οι ναυτικές υποθήκες σε αυτές τις χώρες είναι περισσότερο μακροσκελείς σε σύγκριση με τις ναυτικές υποθήκες που απαντώνται σε Νηολόγια όπως το βρετανικό. Παράλληλα, η διάρθρωση της ναυτικής υποθήκης διαφοροποιείται αντανακλώντας τη διαφοροποίηση στο συνολικό μέγεθος της ναυτικής υποθήκης. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό έγκειται στο γεγονός ότι στα Νηολόγια που δεν ακολουθούν το Αγγλικό Δίκαιο<sup>401</sup> οι Αρχές νηολόγησης επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα μέρη<sup>402</sup> να διαμορφώσουν με μεγάλα περιθώρια ευελιξίας τους όρους που ρυθμίζουν λεπτομέρειες της ναυτικής υποθήκης. Επιπροσθέτως, σε άλλα Νηολόγια<sup>403</sup> υπάρχουν τυποποιημένα υποδείγματα συμβατικού κειμένου της ναυτικής υποθήκης, τα οποία όμως είναι πιο εκτενή και κατά συνέπεια περισσότερο μακροσκελή από την αντίστοιχη ναυτική υποθήκη ενός πλοίου υπό Σημαία Ηνωμένου Βασιλείου.

Προκειμένου να υπερκεραστεί αυτή η ασυμφωνία μεταξύ των ακολουθούμενων πρακτικών και να αποκτήσει η ναυτική υποθήκη που διέπεται από το Αγγλικό Δίκαιο την πληρότητα και επάρκεια των ναυτικών υποθηκών των υπολοίπων Νηολογίων έχει δημιουργηθεί το Συμβόλαιο ανάληψης αμοιβαίων υποχρεώσεων<sup>404</sup>. Αυτό είναι ένα συμβατικό κείμενο το οποίο συνοδεύει το κυρίως συμβατικό κείμενο της ναυτικής υποθήκης βάσει του Αγγλικού Δικαίου και αποσαφηνίζει όλες τις λεπτομέρειες που χρήζουν διευκρίνισης και δεν έχουν ενσωματωθεί στο κυρίως συμβατικό κείμενο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 106). Το Συμβόλαιο ανάληψης αμοιβαίων υποχρεώσεων δεν είναι αναγκαίο να καταχωρείται στο Νηολόγιο και αυτό συνιστά μία διαφοροποίηση από τη ναυτική υποθήκη<sup>405</sup>.

---

<sup>400</sup> Τέτοιου είδους εξασφάλιση μπορεί να είναι η ενεχύραση του συμβολαίου ναυπήγησης του πλοίου, οπότε σε ενδεχόμενη αθέτηση των υποχρεώσεων του δανειζόμενου δύναται ο πιστωτής να αναλάβει την ολοκλήρωση της ναυπήγησης του πλοίου και εν συνεχεία την πώλησή του προς εξασφάλιση της απαίτησής του.

<sup>401</sup> Τέτοια Νηολόγια τηρούν η Λιβερία και ο Παναμάς.

<sup>402</sup> Δανειζόμενος και ενυπόθηκος δανειστής.

<sup>403</sup> Τέτοιου είδους υποδείγματα απαντώνται στα Σκανδιναβικά Κράτη (Nordic Countries).

<sup>404</sup> Deed of covenants.

<sup>405</sup> Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις, όπως στην Κύπρο, που απαιτείται η καταχώρηση του Συμβολαίου ανάληψης αμοιβαίων υποχρεώσεων στο Νηολόγιο.



Στις Η.Π.Α. οι προσπάθειες για αναζωογόνηση της εγχώριας ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας είχαν άμεση επίδραση τόσο στη Σημαία των Η.Π.Α. όσο και στις ξένες Σημαίες<sup>406</sup>. Μέσα από την υιοθέτηση κινήτρων επιχειρήθηκε η προσέλκυση ναυπηγικής δραστηριότητας στα εγχώρια ναυπηγεία. Αυτό είχε τη μορφή της παροχής κρατικών εγγυήσεων προς τα εγχώρια ναυπηγεία έναντι της παροχής ναυτικής υποθήκης για την πραγματοποίηση ναυπηγήσεων πλοίων που ανήκουν τόσο σε αμερικανικές όσο και σε ξένες ναυτιλιακές εταιρείες. Μάλιστα η προσέγγιση ήταν εξαιρετικά ευέλικτη, προκειμένου να μπορούν να χρηματοδοτηθούν πλοία τα οποία εν συνεχεία θα νηολογούνταν σε ξένες Σημαίες συμπεριλαμβανομένων των Ανοικτών Νηολογίων (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σσ. 61-62). Άλλωστε δεν ήταν σπάνιο το φαινόμενο της τοποθέτησης παραγγελίας για ναυπήγηση πλοίου σε αμερικάνικο ναυπηγείο από ξένη ναυτιλιακή εταιρεία η οποία εν συνεχεία θα νηολογούσε το πλοίο σε ξένο Νηολόγιο. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες που επέλεξαν να υψώσουν τη Σημαία των Η.Π.Α. μπορούσαν εν συνεχεία να απευθυνθούν στο επενδυτικό κοινό για την έκδοση ομολογιακών δανείων με μακροπρόθεσμη διάρκεια αποπληρωμής και χαμηλή ετήσια επιβάρυνση (Stokes, 1992, σ. 155).

Όσον αφορά το ιαπωνικό Νηολόγιο εντοπίζουμε μία σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με τα περισσότερα Νηολόγια στο θέμα της δυνατότητας εγγραφής ναυτικής υποθήκης σε πλοίο που τελεί ακόμα υπό ναυπήγηση. Η ιαπωνική Σημαία επιτρέπει την εγγραφή ναυτικής υποθήκης ακόμα και σε πλοίο που δεν έχει ακόμα ολοκληρώσει τη ναυπήγησή του (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 59). Ενώ υφίσταται αυτή η θεωρητική δυνατότητα, στην πράξη για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο ιαπωνικό Νηολόγιο στις περισσότερες περιπτώσεις δεν πραγματοποιείται καταχώρηση της ναυτικής υποθήκης παρά μόνον αφού ολοκληρωθεί η ναυπήγησή τους. Παρατηρούμε επομένως ότι οι δυνάμεις της αγοράς εναρμονίζονται και στην περίπτωση του ιαπωνικού Νηολογίου με τις εμπορικές πρακτικές της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η προτεραιότητα της ναυτικής υποθήκης ή του ναυτικού προνομίου είναι ένα ζήτημα που επιδέχεται διαφορετική ερμηνεία ανάλογα με το σύστημα Δικαίου που εφαρμόζεται. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα πλοίο που πραγματοποιεί διεθνείς πλόες

---

<sup>406</sup> Πρόκειται για τις πρωτοβουλίες MarAd και Title XI της αμερικανικής κυβέρνησης.

να υφίσταται διαρκή μεταβολή της προτεραιότητας μεταξύ ναυτικής υποθήκης και ναυτικού προνομίου ανάλογα με τη Σημαία του και τη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 110). Για το λόγο αυτό ορισμένα Νηολόγια, όπως στην περίπτωση της Ν. Κορέας, έχουν ορίσει ότι αρμόδιο για την αποσαφήνιση της παροχής προτεραιότητας είναι το σύστημα Δικαίου του Κράτους Σημαίας<sup>407</sup>. Αυτό διασφαλίζει μία σταθερότητα στη εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων και ιδιαίτερα αυτών που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες.

## **6.5 Ναυπηγική**

### **6.5.1 Γενικές ρυθμίσεις με παγκόσμια εφαρμογή**

Η στενή σχέση που συνδέει το Νηολόγιο με μία σειρά από κλάδους δε θα μπορούσε να μην αφορά και τον κλάδο της ναυπηγικής. Συχνά σε συνδυασμό με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η ναυπηγική είναι ένας από τους κλάδους που έχουν συσχετιστεί με τις εξελίξεις στο χώρο των Νηολογίων διαχρονικά. Με όχημα την άσκηση ευνοϊκής κρατικής πολιτικής συχνά επιδιώχθηκε η ανάπτυξη της εθνικής ναυτιλίας με σκοπό την κάλυψη τόσο των εγχώριων αναγκών όσο και τη δραστηριοποίηση στις διεθνείς μεταφορές. Χαρακτηριστική περίπτωση ως προς σφικτό εναγκαλισμό ναυπηγικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι η κατάληψη από τα ιαπωνικά ναυπηγεία του 50% των παγκόσμιων ναυπηγήσεων με ταυτόχρονη άνοδο της ιαπωνικής Σημαίας.

Ωστόσο, ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσεων η πίεση που ασκείται από την κοινή γνώμη και τις τοπικές κοινωνίες σε περιοχές με έντονη ναυπηγο-επισκευστική δραστηριότητα οδηγεί τις εθνικές κυβερνήσεις σε λήψη μέτρων που αποσκοπούν στην τόνωση της ναυπηγικής δραστηριότητας. Με αυτόν τον τρόπο επιχειρείται η διακράτηση των θέσεων εργασίας καθώς και της οικονομικής δραστηριότητας στους συγγενείς κλάδους<sup>408</sup>. Αυτή είναι η περίπτωση που ακολουθήθηκε το 1974, όταν σε παγκόσμιο επίπεδο τα ναυπηγεία βρέθηκαν με την πρόκληση της ανεπαρκούς ζήτησης για ναυπήγηση νέων πλοίων. Πολλές κυβερνήσεις ανταποκρινόμενες στις δυσμενείς συνθήκες της ναυπηγο-επισκευαστικής αγοράς και για περισσότερο από μία δεκαετία άρχισαν να προσφέρουν διάφορες μορφές υποστήριξης για τη χρηματοδότηση

---

<sup>407</sup> Αυτό έχει ως επακόλουθο για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο της Ν. Κορέας να ορίζεται η προτεραιότητα μεταξύ ναυτικής υποθήκης και ναυτικού προνομίου από το νομοθετικό σύστημα της Ν. Κορέας.

<sup>408</sup> Τέτοιοι κλάδοι είναι οι προμηθευτές εφοδίων, ναυτικοί πράκτορες, εισαγωγικές εταιρείες κτλ.

ναυπήγησης πλοίων σε υφιστάμενες ναυπηγικές επιχειρήσεις. Σε πολλές περιπτώσεις συστήθηκαν κρατικά γραφεία παροχής εξαγωγικών πιστώσεων<sup>409</sup>, τα οποία λειτουργούσαν ως εγγυητές προς τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς οι οποίοι εν συνεχεία θα προμήθευαν με τα απαραίτητα κεφάλαια για την υλοποίηση των επενδυτικών σχεδίων (Stokes, 1992, σσ. 6-7). Σε άλλες περιπτώσεις αυτά τα κρατικά γραφεία μεσολαβούσαν για την παροχή χαμηλότερου κόστους χρήματος μέσα από την επιδότηση του επιτοκίου των ναυτιλιακών δανείων.

Όπως γίνεται αντιληπτό αναπτύχθηκε ανταγωνισμός μεταξύ των κρατών που επιδίωκαν να ενισχύσουν τη ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία και την εγχώρια ναυτιλία. Συνδυαστικά οι εθνικές πολιτικές οδήγησαν σε υπερπροσφορά της χωρητικότητας των ναυπηγικών κλινών και σοβαρή αρρυθμία του ναυπηγο-επισκευαστικού κλάδου. Για την επίλυση του προβλήματος και τον εξορθολογισμό των κρατικών πρωτοβουλιών χρειάστηκε η επέμβαση του Ο.Ο.Σ.Α., ο οποίος ήδη από το 1969 ανέλαβε το δύσκολο έργο του συγκερασμού των αντικρουόμενων συμφερόντων και την επιβολή αυστηρότερων όρων στη χορήγηση ναυτιλιακών δανείων και διευκολύνσεων για την ναυπήγηση νέων πλοίων. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 οι συντονισμένες προσπάθειες άρχισαν να αποδίδουν. Τα επιτόκια δανεισμού ανήλθαν<sup>410</sup> καθώς επίσης αυξήθηκε και το ποσοστό που έπρεπε να προκαταβάλουν οι πλοιοκτήτες για την τοποθέτηση κάθε νέας παραγγελίας για ναυπήγηση πλοίου (Stokes, 1992, σ. 151).

#### 6.5.2 Ελλάδα - Η.Π.Α. - Ιαπωνία - Ιταλία - Νορβηγία - Πορτογαλία - Σουηδία

Στην περίπτωση της Ελλάδας το Κράτος επίσης προχώρησε με συγκεκριμένα μέτρα προς την κατεύθυνση της παροχής ευνοϊκών ρυθμίσεων για την αμοιβαία εξυπηρέτηση των συμφερόντων τόσο της ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας όσο και της ελληνικής Σημαίας. Μέσα στο πλαίσιο αυτό υπάρχει η δυνατότητα χορήγησης τραπεζικών δανείων με την εγγύηση του ελληνικού κράτους σε ποσοστό 30% επί της αξίας ναυπηγήσεως (Χολέβας, 1972, σ. 488). Τα συγκεκριμένα δάνεια χορηγούνται με προσυμφωνημένους τους βασικούς όρους<sup>411</sup> που αφορούν τη χρονική διάρκεια αποπληρωμής, τη συχνότητα των καταβολών και το επιτόκιο. Προϋπόθεση για τη

<sup>409</sup> Export credit agencies.

<sup>410</sup> Το επιτόκιο δανεισμού ανήλθε από 5,5% σε 8% και η προκαταβολή σε 30%.

<sup>411</sup> Οι όροι περιλαμβάνουν επιτόκιο 7%, 9ετή χρονική διάρκεια αποπληρωμής και εξαμηνιαίες καταβολές.

χορήγηση των ανωτέρω πιστώσεων είναι να ανατεθεί η παραγγελία ναυπήγησης σε ελληνικό ναυπηγείο και το νεο-ναυπηγηθέν πλοίο να παραμείνει στο ελληνικό Νηολόγιο καθ'όλη τη διάρκεια που βρίσκεται σε ισχύ η δανειακή σύμβαση με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.

Παράλληλα, λόγω της ιδιομορφίας του γεωγραφικού αναγλύφου της Ελλάδας, με τον έντονο νησιωτικό χαρακτήρα του, έχει ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα η οποία συσχετίζει την ελληνική ακτοπλοΐα με τη ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία. Οι ανάγκες κάλυψης των συγκοινωνιακών αναγκών οδήγησαν ήδη από τη δεκαετία του 1960 στην κρατική πρωτοβουλία με την οποία ενθαρρύνονταν οι ναυτιλιακές εταιρείες να τοποθετήσουν παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις σε ελληνικά ναυπηγεία με όρους μακροχρόνιας χρηματοδότησης (Χολέβας, 1972, σ. 542). Ταυτοχρόνως, η απασχόληση αυτών των πλοίων ήταν εξασφαλισμένη μέσα από την εφαρμογή του cabotage, βάσει του οποίου μόνον πλοία με ελληνική Σημαία θα μπορούσαν να πραγματοποιούν πλόες εντός της ελληνικής Πολιτείας. Κατά συνέπεια, η ακτοπλοϊκή σύνδεση της νησιωτικής χώρας με την υπόλοιπη επικράτεια θα πραγματοποιούνταν από πλοία που είχαν ναυπηγηθεί σε ελληνικές ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες και θα ήταν νηολογημένα στο ελληνικό Νηολόγιο.

Μέτρα διαφύλαξης μεταφορικού έργου σε πλοία της εθνικής Σημαίας έχουν υιοθετηθεί και από άλλα Κράτη με τοπικές παραλλαγές ωστόσο. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Η.Π.Α., όπου σύμφωνα με την Jones Act (Tang & Sun, 2018, pp. 5-6) οι θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές μπορούν να πραγματοποιηθούν από πλοία που φέρουν την αμερικανική Σημαία, αλλά επιπροσθέτως δεν έχουν ναυπηγηθεί με κρατικές ενισχύσεις π.χ. επιχορηγήσεις (Stokes, 1992, σ. 176). Αξίζει να σημειωθεί ότι ως εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές νοείται και η διά θαλάσσης, πολύ σημαντική σε όγκο διακινούμενων φορτίων, μεταφορά υδρογονανθράκων με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου από την Πολιτεία της Αλάσκα προς τις υπόλοιπες 48 Πολιτείες των Η.Π.Α.. Αυτό συνιστά ενά διαφοροποιόν στοιχείο της αμερικανικής πολιτικής σε σύγκριση με πολλές άλλες χώρες, καθότι δεν αρκεί το πλοίο να έχει επιλέξει το αμερικανικό Νηολόγιο, αλλά παράλληλα δεν πρέπει να έχει κάνει χρήση των κρατικών προγραμμάτων στήριξης της ναυπηγικής δραστηριότητας σε αμερικάνικα ναυπηγεία.

Η αντιμετώπιση της ιαπωνικής ναυτιλίας στο θέμα της ανάγκης παροχής ανταγωνιστικών υπηρεσιών είναι ένας παράγοντας που ενέπλεξε την εγχώρια

ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία με τη συμμετοχή του κρατικού τομέα επίσης. Ενώ οι υφιστάμενες κρατικές ενισχύσεις προς τα νεότευκτα πλοία ιαπωνικών εταιρειών της ναυτιλίας τακτικών γραμμών που ναυπηγούνταν σε ιαπωνικά ναυπηγεία, είχαν από αποτέλεσμα στην ενδυνάμωση του ιαπωνικού στόλου, το ίδιο δεν μπορεί να ειπωθεί και για την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία. Ο οξύς ανταγωνισμός από ανταγωνιστικές οικονομικότερες Σημαίες οδήγησε πολλές ιαπωνικές εταιρείες στη σύσταση κοινοπρακτικών σχημάτων με ξένους πλοιοκτήτες<sup>412</sup>, από τους οποίους αναλάμβαναν στη συνέχεια να μισθώσουν τα πλοία για μακροχρόνια διαστήματα<sup>413</sup>. Αυτοί οι ξένοι πλοιοκτήτες είχαν πρόσβαση στο κρατικό ιαπωνικό σύστημα ενισχύσεων για τοποθέτηση παραγγελιών νέων πλοίων προς τα ιαπωνικά ναυπηγεία (Stokes, 1992, σ. 18). Τοιουτοτρόπως, οι ιαπωνικές ναυτιλιακές εταιρείες εξασφάλιζαν χαμηλότερο κόστος λειτουργίας για τα πλοία που διαχειρίζονταν, οι ξένοι πλοιοκτήτες αποκτούσαν στόλο νεότευκτων πλοίων με ευέλικτους όρους χρηματοδότησης και μακροχρόνια απασχόληση, τα ιαπωνικά ναυπηγεία συνέχιζαν να κρατούν απασχολημένες τις ναυπηγικές κλίνες τους και το Νηολόγιο που επέλεγε ο ξένος πλοιοκτήτης διεύρυνε τη χωρητικότητά του.

Παράλληλα, σε απόδειξη της έμπρακτης στήριξης του κρατικού τομέα προς τη ναυτιλία αλλά και τη ναυπηγική βιομηχανία, σε μία περίοδο κατά την οποία ήταν έντονα τα σημάδια της ύφεσης των αρχών της δεκαετίας του 1960 η ιαπωνική κυβέρνηση προέβη στη σύσταση κοινοπραξίας ανάμεσα στην κρατική Αναπτυξιακή Τράπεζα της Ιαπωνίας<sup>414</sup> και εγχώριων εμπορικών τραπεζών. Σκοπός αυτής της κοινοπραξίας ήταν η χορήγηση πιστώσεων προς τις ιαπωνικές ναυτιλιακές εταιρείες (Stokes, 1992, σ. 16) με ιδιαίτερα μάλιστα ευνοϊκούς όρους υπό την προϋπόθεση της τοποθέτησης παραγγελιών για νέα πλοία σε εγχώρια ναυπηγεία. Ήταν τόσο ευέλικτο το πρόγραμμα στήριξης της ναυτιλίας που υπόκειτο σε ετήσιες επικαιροποιήσεις και τροποποιήσεις ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς.

Η παροχή τόσο ευνοϊκών όρων προσέλκυσης ναυπηγήσεων από την πλευρά της Ιαπωνίας οδήγησε στην εκδήλωση ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο για την προσέλκυση ναυπηγικής δραστηριότητας. Ανταποκρινόμενη στο μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, η Νορβηγία προχώρησε σε μία περισσότερο διεθνοποιημένη

---

<sup>412</sup> Συνήθως από το Χονγκ-Κονγκ.

<sup>413</sup> Αυτά τα διαστήματα κυμαίνονταν από 10 έως 15 έτη.

<sup>414</sup> Japan Development Bank (JDB).

εκδοχή της παροχής κρατικών εγγυήσεων. Απευθυνόμενη πλέον όχι αποκλειστικά στη νορβηγική ναυτιλιακή κοινότητα δημιούργησε συνεργασία με μεγάλες διεθνείς ναυτιλιακές τράπεζες, όπου σε ήδη εγκεκριμένα ναυτιλιακά δάνεια προσέφερε πρόσθετη ναυτιλιακή χρηματοδότηση μέσω ενός κρατικού φορέα που είχε συσταθεί για το σκοπό αυτό (Stokes, 1992, σ. 19). Ενώ οι εμπορικές τράπεζες χρηματοδοτούσαν έως το 50% του κόστους ναυπήγησης, ο νορβηγικό δημόσιο αύξανε τη χρηματοδότηση σε έως 80% έναντι της παροχής ναυτικής υποθήκης Β΄σειράς.

Σε χώρες όπου υπάρχει κρατική συμμετοχή ταυτοχρόνως στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και τη ναυπηγική βιομηχανία, όπως ήταν η περίπτωση της Ιταλίας μέχρι τη δεκαετία του 1990<sup>415</sup>, δημιουργούνται ιδιαίτερες συνέργιες για τους εμπλεκόμενους φορείς. Η κρατική ναυτιλιακή εταιρεία είναι υποχρεωμένη να τοποθετεί παραγγελίες για νέα πλοία και γενικότερα να αναθέτει τις ναυπηγο-επισκευαστικές εργασίες στα επίσης ελεγχόμενα από το Κράτος εγχώρια ναυπηγεία (Bredima - Savoroulou & Tzoannos, 1990, σ. 55). Με δεδομένο ότι για τις περισσότερες χώρες υπάρχει η πρόνοια του cabotage, προκύπτει η αλυσίδα της επιχειρηματικής δραστηριότητας που επαυξάνει τον εθνικό πλούτο και περιλαμβάνει τη ναυπήγηση πλοίων σε εγχώρια ναυπηγεία, τη νηολόγησή τους στο εθνικό Νηολόγιο και την εν συνεχεία απασχόλησή τους στις εσωτερικές θαλάσσιες γραμμές.

Περισσότερο αυστηρή είναι η προσέγγιση της Πορτογαλίας όσον αφορά την αλληλοσύνδεση μεταξύ Νηολογίου και ναυπηγικής βιομηχανίας. Πιο συγκεκριμένα, οι πορτογαλικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να τοποθετούν παραγγελίες για νέα πλοία μόνον σε πορτογαλικά ναυπηγεία (Bredima - Savoroulou & Tzoannos, 1990, p. 55). Πρόκειται για ένα θεσμικό μέτρο υποχρεωτικού χαρακτήρα που ρυθμίζει κατά τρόπο καταναγκαστικό τα επενδυτικά σχέδια της πορτογαλικής ναυτιλιακής κοινότητας. Οποιαδήποτε εισροή νεότευκτων πλοίων προς το πορτογαλικό Νηολόγιο συνοδεύεται και από αύξηση των παραδόσεων πλοίων από τα πορτογαλικά ναυπηγεία.

Οι περίοδοι κρίσεως χαρακτηρίζονται από αύξηση του κρατικού ενδιαφέροντος για ενίσχυση της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας. Προς αυτήν την κατεύθυνση η

---

<sup>415</sup> Στην περίπτωση της Ιταλίας η κρατική έως το 1998 ναυτιλιακή εταιρεία Finmare ήταν υποχρεωμένη να τοποθετεί τις παραγγελίες της στα επίσης κρατικά έως σήμερα ναυπηγεία Fincantieri.

κυβέρνηση της Σουηδίας τη δεκαετία του 1970<sup>416</sup> προέβη σε μέτρα στήριξης των εγχώριων ναυπηγείων, τα οποία αντιμετώπιζαν πρόβλημα απασχόλησης της παραγωγικής τους δυναμικότητας. Η λύση που προκρίθηκε ήταν παροχή κρατικών εγγυήσεων προς τα εγχώρια υπο-απασχολούμενα ναυπηγεία, προκειμένου να ναυπηγήσουν πλοία ακόμα και χωρίς να έχουν τοποθετηθεί παραγγελίες από υποψήφιες ναυτιλιακές εταιρείες (Stokes, 1992, σ. 153). Το ύψος της κρατικής εγγύησης ανερχόταν έως το 70% του κόστους ναυπήγησης για το ναυπηγείο. Τα πλοία αυτά κατά τη διάρκεια ή μετά την αποπεράτωση της ναυπήγησής τους θα έπρεπε να πωληθούν με μέριμνα των ναυπηγείων. Είναι προφανές ότι σε συνθήκες ανεπαρκούς ζήτησης για ναυπηγήσεις πλοίων και χωρίς σαφή χρονικό ορίζοντα ανάκαμψης της ναυλαγοράς, τέτοιου είδους μέτρα μπορούν μόνον να συνεισφέρουν στην προσωρινή ανακούφιση των ναυπηγείων και παροχή χρονικών περιθωρίων, προκειμένου να προβούν σε διαρθρωτικές κινήσεις. Μάλιστα, το τονάζ που ναυπηγήθηκε με τη χρήση αυτού του είδους τις κρατικές ενισχύσεις προστέθηκε στο ήδη μη απασχολούμενο τονάζ πλοίων της παγκόσμιας ναυτιλίας συντελώντας στην περαιτέρω δυσχέρεια ανάκαμψης της ναυλαγοράς.

---

<sup>416</sup> Σημειωτέον ότι κατά τη δεκαετία του 1970 η Σουηδία κατείχε την τρίτη θέση από πλευράς παραγωγικής δυναμικότητας των εγχώριων ναυπηγείων.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η νηολόγηση ενός πλοίου είναι η πράξη με την οποία καταχωρείται ένα πλοίο στο δημόσιο αρχείο του Νηολογίου ενός κράτους. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας της νηολόγησης, δύναται το πλοίο να υψώσει τη Σημαία του Κράτους και θεωρείται ότι φέρει την αντίστοιχη Εθνικότητα. Ωστόσο, ιστορικά θεωρείται ότι η διαδικασία της νηολόγησης δεν ήταν προαπαιτούμενο για την απόκτηση της Εθνικότητας. Για αυτό το σκοπό βάσει του United Kingdom Merchant Shipping Act του 1894, θεωρείτο ότι ένα πλοίο είναι βρετανικό ακόμα και εάν δεν έχει νηολογηθεί στο Βρετανικό Νηολόγιο. Η βασική προϋπόθεση η οποία όφειλε να πληρούται ήταν η πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρεία να έχει την έδρα της σε έδαφος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Παρά ταύτα, η εξέλιξη των ναυτιλιακών εργασιών οδήγησε στην αναθεώρηση της ελαστικής ερμηνείας περί νηολόγησης του πλοίου με τον United Kingdom Merchant Shipping Act του 1988. Με τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία επιβαλλόταν πλέον σε όσα πλοία επιθυμούσαν να αποκτήσουν τη Βρετανική Εθνικότητα να νηολογηθούν στο Βρετανικό Νηολόγιο.

Παρά το γεγονός ότι η νηολόγηση ενός πλοίου διέπεται από μία σειρά από κανονισμούς, οι οποίοι προβλέπονται στην εσωτερική νομοθεσία του Κράτους Σημαίας, υπάρχουν πεδία κοινού ενδιαφέροντος για όλα τα Νηολόγια. Αυτό οφείλεται στην ανάγκη συμμόρφωσης του Νηολογίου στους διεθνώς συμφωνημένους κανόνες καθώς και στην αλληλεπίδραση μεταξύ των Νηολογίων όπου οι νέες και ανταγωνιστικότερες τάσεις οδηγούν την εξέλιξη στον κλάδο των Νηολογίων και κατά συνέπεια και στις διαδικασίες νηολόγησης των πλοίων. Οι τομείς ενδιαφέροντος κατά τη διαδικασία της νηολόγησης περιλαμβάνουν τις διαδικασίες που αφορούν τη νομική πλευρά των συναλλαγών<sup>417</sup>, τις τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων, το κόστος λειτουργίας τους καθώς και τη ροή των εργασιών που απαιτούνται για τη νηολόγηση και τις λοιπές παρεχόμενες υπηρεσίες προς τις ναυτιλιακές εταιρείες.

#### **7.1 Προσωρινή / Μόνιμη – οριστική νηολόγηση / Παράλληλη νηολόγηση**

---

<sup>417</sup> Π.χ. η εγγραφή ναυτικής υποθήκης.

Ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί σε Νηολόγιο είτε μέσω της προσωρινής<sup>418</sup> νηολόγησης είτε μέσω της οριστικής<sup>419</sup> νηολόγησης. Κατά κανόνα όλα τα Νηολόγια παρέχουν τη δυνατότητα και των δύο μορφών νηολόγησης. Ενώ η οριστική νηολόγηση είναι η παραδοσιακή μορφή νηολόγησης, η προσωρινή νηολόγηση αναπτύχθηκε, προκειμένου να καταστήσει δυνατή την αλλαγή Νηολογίου σε πλοία τα οποία βρίσκονται εν πλω ή σε λιμάνια όπου δεν είναι εφικτή η οριστική νηολόγηση<sup>420</sup>. Όπως γίνεται αντιληπτό αυτή η δυνατότητα που παρέχει η προσωρινή νηολόγηση για πραγματοποίηση της μεταβολής της Εθνικότητας των πλοίων ανεξαρτήτως της γεωγραφικής του κατάστασης, ευνοεί την εισροή πλοίων στα περισσότερα ελκυστικά Νηολόγια, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις είναι Ανοικτά Νηολόγια. Επίσης, δύναται να αφορά είτε νεοναυπηγημένα πλοία είτε πλοία που προέρχονται από άλλα Νηολόγια.

### 7.1.1 Προσωρινή νηολόγηση

Για την πραγματοποίηση της προσωρινής νηολόγησης απαιτείται η υποβολή της Αίτησης προσωρινής νηολόγησης από την πλοιοκτήτρια εταιρεία ή από εξουσιοδοτημένο από αυτήν πρόσωπο, ο οποίος συχνά είναι δικηγόρος (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 106). Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι η υποβολή της Αίτησης προσωρινής νηολόγησης μπορεί να κατατεθεί είτε στα κεντρικά γραφεία του Νηολογίου είτε στα προξενικά γραφεία που τηρούν αρκετά Νηολόγια σε άλλα κράτη. Επιπροσθέτως, λόγω του γεγονότος της εκχώρησης της διοίκησης του Νηολογίου από το Κράτος Σημαίας σε ιδιωτικές εταιρείες<sup>421</sup> υπάρχει η δυνατότητα της κατάθεσης της σχετικής Αίτησης στα γραφεία που τηρούν αυτές οι ιδιωτικές εταιρείες σε άλλα Κράτη.

Ταυτοχρόνως με την υποβολή της Αίτησης προσωρινής νηολόγησης η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να παρέχει ένα πλήθος πληροφοριών περί πλοίου και ναυτιλιακής εταιρείας που αφορούν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, την αξιοπλοΐα, την εθνικότητα και την μετοχική κατανομή<sup>422</sup> της πλοιοκτησίας. Αυτό επιτυγχάνεται με την κατάθεση μίας Δήλωσης που είναι γνωστή ως Declaration of Ownership. Σε ορισμένα Νηολόγια είναι αρκετή η ένορκη γραπτή κατάθεση αυτής της Δήλωσης, ενώ σε άλλα

---

<sup>418</sup> Provisional.

<sup>419</sup> Permanent.

<sup>420</sup> Π.χ. στην περίπτωση λιμένων της αλλοδαπής όπου δεν αντιπροσωπεύεται το Κράτος Σημαίας με προξενική Αρχή.

<sup>421</sup> Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η Σημαία των Marshall Islands.

<sup>422</sup> Αυτό είναι υποχρεωτικό σε ορισμένα Νηολόγια όπως της Κύπρου και των Μπαχαμών.

Νηολόγια, όπως του Παναμά, είναι αρκετή η κατάθεση της σχετικής Δήλωσης από εγχώριο δικηγόρο ενώπιον των Αρχών του Νηολογίου.

Ταυτόχρονα με την κατάθεση της Αίτησης προσωρινής νηολόγησης κατά περίπτωση μπορεί να ζητηθεί από ορισμένα Νηολόγια να προσκομιστούν και πρόσθετα δικαιολογητικά και πιστοποιητικά. Τέτοιου είδους έγγραφα (Μαυρομμάτη, 2012, σσ. 108-109) είναι τα κάτωθι:

-Απόφαση της αιτούσας ναυτιλιακής εταιρείας για αγορά και νηολόγηση του πλοίου όπως συμβαίνει στην περίπτωση της Κύπρου

-Εξουσιοδότηση νηολόγησης που συμβαίνει στην περίπτωση Κύπρου

-Ιδρυτικό έγγραφο της ναυτιλιακής εταιρείας για την Κύπρο

-Καταστατικό πλοιοκτήτριας εταιρείας<sup>423</sup> για την περίπτωση της Μάλτας,

-Bill of Sale, το οποίο να έχει επικυρωθεί από τις Αρχές του προηγούμενου Νηολογίου του πλοίου, το οποίο απαιτείται από την Κύπρο

-Πιστοποιητικό ναυπήγησης, εφόσον το πλοίο είναι νεοναυπηγηθέν, στην περίπτωση κατά την οποία επιδιώκεται η νηολόγηση στην Κύπρο, Marshall Islands,

-Πιστοποιητικό εξάλειψης βαρών, εφόσον το πλοίο έχει αγοραστεί από προηγούμενους πλοιοκτήτες και οι νέοι πλοιοκτήτες επιδιώκουν τη νηολόγησή του στην Κύπρο

-Συμβόλαιο αγοράς του πλοίου, εφόσον το πλοίο έχει αγοραστεί από προηγούμενους πλοιοκτήτες προκειμένου για νηολόγηση στα Marshall Islands,

-Έγγραφο απόδειξη εξάλειψης βαρών, εφόσον δεν υπάρχει προηγούμενη ναυτική υποθήκη, για τις Μπαχάμες, Marshall Islands,

-Πιστοποιητικό βαρών, εφόσον υπάρχει προηγούμενη ναυτική υποθήκη, προκειμένου να μεταφερθεί η ναυτική υποθήκη στο νέο Νηολόγιο για την περίπτωση των Marshall Islands,

---

<sup>423</sup> Copy of the Memorandum and Articles of Association.

-Συναίνεση προηγούμενου Νηολογίου περί διαγραφής, στις περιπτώσεις των Marshall Islands

-Πιστοποιητικό περί διαγραφής<sup>424</sup> από το προηγούμενο Νηολόγιο για τις περιπτώσεις των Κύπρου, Μάλτας, Παναμά, Bahamas, Marshall Islands, Saint Vincent. Η πιο αυστηρή προσέγγιση ακολουθείται από τις Bahamas, όπου το πιστοποιητικό περί διαγραφής οφείλει να προσκομιστεί πριν από την προσωρινή νηολόγηση<sup>425</sup>. Όσον αφορά τη Μάλτα, Saint Vincent και Vanuatu, μπορεί να προσκομιστεί το συγκεκριμένο Πιστοποιητικό 1-2 μήνες (ανάλογα με το Νηολόγιο), μετά την προσωρινή νηολόγηση. Στην περίπτωση των Marshall Island πραγματοποιείται η προσωρινή νηολόγηση με την προσκόμιση της Συναίνεσης του προηγούμενου Νηολογίου περί διαγραφής, αλλά εντός μηνός από την έκδοση του Πιστοποιητικού προσωρινής νηολόγησης, οφείλει να προσκομιστεί το Πιστοποιητικό περί διαγραφής.

-Βεβαίωση ή Πιστοποιητικό ταξινόμησης <sup>426</sup> του πλοίου σε έναν από τους αναγνωρισμένους από το Νηολόγιο νηογνώμονες. Με αυτό το έγγραφο ο εξουσιοδοτημένος νηογνώμονας βεβαιώνει ότι το πλοίο πληρεί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές αξιοπλοΐας που έχουν τεθεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση στην περίπτωση Νηολογίων όπως η Κύπρος, Λιβερία, Μάλτα, Bahamas και Marshall Islands. Μάλιστα στην περίπτωση των Marshall Islands είναι το μόνο αποδεκτό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, προκειμένου να ολοκληρωθεί η προσωρινή νηολόγηση του πλοίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο σημαντικότερο Νηολόγιο παγκοσμίως, το Νηολόγιο του Παναμά, δεν απαιτείται η προσκόμιση Βεβαίωσης ή Πιστοποιητικού ταξινόμησης προκειμένου να νηολογηθεί προσωρινά ένα πλοίο.

-Εναλλακτικά της Βεβαίωσης ταξινόμησης σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα ορισμένα Νηολόγια, όπως η Κύπρος, Λιβερία, Μάλτα και Bahamas επιτρέπουν την προσκόμιση Δήλωσης <sup>427</sup> από τον πληρεξούσιο της ναυτιλιακής εταιρείας ότι το πλοίο έχει

---

<sup>424</sup> Εναλλακτικά του Πιστοποιητικού περί διαγραφής μπορεί να προσκομιστεί άλλο δικαιολογητικό αντίστοιχης ισχύος.

<sup>425</sup> Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να κατατεθεί και μετά την προσωρινή νηολόγηση.

<sup>426</sup> Certificate of class.

<sup>427</sup> Affidavit confirmation of class.

ταξινομηθεί σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 108). Αυτή η παροχή Βεβαίωσης αφορά την αξιοπλοΐα του πλοίου.

-Τεχνικά πιστοποιητικά<sup>428</sup> εκδίδονται σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και είναι αναγκαίο να προηγούνται χρονικά της προσωρινής νηολόγησης του πλοίου για τα Νηολόγια της Λιβερίας και των Marshall Islands. Ωστόσο, παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις από Νηολόγιο σε Νηολόγιο, καθώς π.χ. στην περίπτωση της Μάλτας επιτρέπεται η προσωρινή νηολόγηση ενός πλοίου χωρίς την προηγούμενη κατάθεση τεχνικών πιστοποιητικών, τα οποία έχουν χρονικό περιθώριο 6-9 μήνες για να εκδοθούν. Μάλιστα οι νηογνώμονες που μπορούν να εκδώσουν αυτά τα τεχνικά πιστοποιητικά δεν είναι υποχρεωτικό να είναι αναγνωρισμένοι από τη Μάλτα.

-Επιθεώρηση πλοίου και έκδοση σχετικού Πιστοποιητικού επιθεώρησης δεν είναι προϋπόθεση για την προσωρινή νηολόγηση ενός πλοίου για Νηολόγια όπως ο Παναμάς και το Vanuatu. Αντ'αυτού εναπόκειται στον πλοιοκτήτη να αποδείξει ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο. Γενικότερα στα Ανοικτά Νηολόγια είναι χαλαρότερη η εφαρμογή της επιθεώρησης του πλοίου, προτού νηολογηθεί προσωρινά σε αυτά. Ωστόσο, υπάρχουν και Νηολόγια τα οποία έχουν ως προϋπόθεση την επιθεώρηση των πλοίων. Ξεχωριστή θέση κατέχει το Marshall Islands, το οποίο παρότι Ανοικτό Νηολόγιο για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία επιβάλλει επιθεώρηση σε όσα πλοία επιθυμούν να νηολογηθούν ακόμα και προσωρινά. Περισσότερο διαλλακτική τοποθέτηση συναντούμε στα επίσης Ανοικτά Νηολόγια της Κύπρου και Μάλτας, όπου η πραγματοποίηση επιθεωρήσεων είναι απαραίτητη μόνον στην περίπτωση που τα πλοία υπερβαίνουν τα θεσπισθέντα όρια ηλικίας<sup>429</sup>.

-Αναφορές του νηογνώμονα από προηγούμενες επιθεωρήσεις, είναι δυνατόν να ζητηθούν, προκειμένου να ολοκληρωθεί η προσωρινή νηολόγηση. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση της Λιβερίας και των Marshall Islands, σε όσα πλοία υπερβαίνουν τα 15 έτη ηλικίας (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 110). Με αυτόν τον τρόπο επιχειρείται η αποτελεσματικότερη περιφρούρηση της τεχνικής αρτιότητας και αξιοπλοΐας των πλοίων.

---

<sup>428</sup> Statutory certificates.

<sup>429</sup> Το όριο είναι 15 έτη για την Κύπρο και 20 έτη για τη Μάλτα.

-Έγγραφο απόδειξη ασφαλιστικής κάλυψης<sup>430</sup> από ναυτασφαλιστικό οργανισμό, ο οποίος κατά κανόνα είναι ένα P & I Club. Με αυτήν τη μορφή ασφαλιστικής κάλυψης ασφαρίζεται η ναυτιλιακή εταιρεία για τυχόν απαιτήσεις που μπορεί να εγείρουν τρίτοι εις βάρος της. Δεν είναι υποχρεωτικό από όλες τις Σημαίες να έχει προηγουμένως ασφαλιστεί έναντι αυτού του κινδύνου, ωστόσο, είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τα Νηολόγια της Λιβερίας και των Marshall Islands.

-Το τελευταίο στάδιο που απαιτείται για την απόδοση της προσωρινής νηολόγησης στο ενδιαφερόμενο πλοίο είναι η πληρωμή των αναλογούντων τελών νηολόγησης, τα οποία κυμαίνονται σημαντικά ανάλογα με την υπό εξέταση χώρα κάθε φορά.

-Το αποτέλεσμα της προαναφερθείσας διαδικασίας είναι η έκδοση του Πιστοποιητικού προσωρινής νηολόγησης. Με το συγκεκριμένο πιστοποιητικό το πλοίο αποκτά την Εθνικότητα του κράτους το οποίο εξέδωσε το αντίστοιχο πιστοποιητικό.

Ένα σημαντικό διαφοροποιούν στοιχείο για την προσωρινή νηολόγηση μεταξύ των διαφόρων Σημαιών είναι η χρονική διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού προσωρινής νηολόγησης. Υπάρχει η ελαστική προσέγγιση που έχουν υιοθετήσει ο Παναμάς και οι Bahamas, όπου το πιστοποιητικό έχει διάρκεια 6 μηνών, αλλά μπορεί να παραταθεί απεριόριστες φορές. Στην περίπτωση της Λιβερίας το πιστοποιητικό έχει διάρκεια 2 ετών και μπορεί να παραταθεί για άλλα 2 έτη. Στις περισσότερες πάντως περιπτώσεις το πιστοποιητικό που εκδίδει το Νηολόγιο έχει 6μηνη διάρκεια και μπορεί να παραταθεί για πρόσθετους 3 ή 6 μήνες.

### 7.1.2 Μόνιμη-Οριστική νηολόγηση

Η οριστική νηολόγηση είναι η διαδικασία με την οποία το πλοίο καταχωρείται οριστικώς στα μητρώα του Νηολογίου γεγονός που πιστοποιείται με την έκδοση του Πιστοποιητικού οριστικής νηολόγησης. Επιπροσθέτως των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την προσωρινή νηολόγηση υπάρχει μία σειρά από πιστοποιητικά που απαιτούνται για την υλοποίηση της οριστικής νηολόγησης όπως κάτωθι:

-Πιστοποιητικό ναυπηγήσεως ή Δήλωση του πληρεξουσίου ότι αγνοεί τον τόπο και χρόνο της ναυπήγησης, εφόσον πρόκειται νεοναυπηγηθέν πλοίο.

---

<sup>430</sup> Proof of liability insurance.

-Συμβόλαιο αγοράς του πλοίου, εφόσον το πλοίο δεν είναι νεότευκτο. Μάλιστα στην περίπτωση της Μάλτας είναι υποχρεωτικό να καταχωρείται στο Συμβόλαιο αγοράς του πλοίου ο τρόπος κτήσης της κυριότητας του πλοίου (Μαυρομάτη, 2012, σ. 113).

-Πρακτικό Διοικητικού Συμβουλίου με το οποίο τόσο οι αγοραστές όσο και πωλητές βεβαιώνουν την κυριότητα πλοίου.

-Πιστοποιητικό διαγραφής του πλοίου από το προηγούμενο Νηολόγιο, όπως ισχύει στις περιπτώσεις της Κύπρου, Μάλτας και Παναμά, οι οποίες το απαιτούν προκειμένου εν συνεχεία να προχωρήσουν στην οριστική νηολόγηση του πλοίου.

-Έγγραφο συναίνεση περί μετανηολόγησης είναι επίσης αποδεκτή αντί του προαναφερθέντος Πιστοποιητικού διαγραφής για κράτη όπως οι Bahamas και τα Marshall Islands. Με αυτήν την Έγγραφο συναίνεση το προηγούμενο Νηολόγιο δηλώνει ότι επιτρέπει τη διαγραφή του πλοίου από το μητρώο του.

-Υποχρεωτική επιθεώρηση από όπου να πιστοποιείται η τεχνική αρτιότητα και αξιοπλοΐα του πλοίου απαιτείται από ένα σημαντικό αριθμό Νηολογίων, μεταξύ των οποίων είναι και η Κύπρος, η Λιβερία και η Μάλτα. Για όσα Νηολόγια η υποχρεωτική επιθεώρηση προβλέπεται κατά το στάδιο της προσωρινής νηολόγησης, ευνόητο είναι ότι παραλείπεται κατά την οριστική νηολόγηση<sup>431</sup>.

-Τεχνικά πιστοποιητικά <sup>432</sup> εκδίδονται από τις εθνικές Αρχές σε συνέχεια της πραγματοποίησης της υποχρεωτικής επιθεώρησης και είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την οριστική νηολόγηση για όσα νηολόγια απαιτούν την υποχρεωτική επιθεώρηση. Παράλληλα, υπάρχουν και Νηολόγια, μεταξύ των οποίων και ο Παναμάς και το Vanuatu, τα οποία δεν έχουν ως προαπαιτούμενη την πραγματοποίηση της υποχρεωτικής επιθεώρησης, προκειμένου να εκδοθούν τα τεχνικά πιστοποιητικά και κατ'επέκταση να ολοκληρωθεί η οριστική νηολόγηση του πλοίου. Σε αυτήν την περίπτωση το ζητούμενο είναι να είναι αρκετά πειστικά τα προσκομιζόμενα τεχνικά πιστοποιητικά ούτως ώστε να τεκμηριώνεται η αξιοπλοΐα του πλοίου.

-Ειδική επιθεώρηση πραγματοποιείται σε περίπτωση κατά την οποία επιτρέπεται η κατ'εξάιρεση νηολόγηση πλοίων τα οποία δεν πληρούν τα ηλικιακά κριτήρια της

---

<sup>431</sup> Αυτό ισχύει στην περίπτωση των Marshall Islands.

<sup>432</sup> Statutory certificates.

Σημαίας. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των πλοίων ηλικίας άνω των 20 ετών, τα οποία απαιτείται να υποβληθούν σε ειδική επιθεώρηση και ανάλογα με τα ευρήματα να αξιολογηθεί εάν είναι σκόπιμη η οριστική νηολόγησή τους στα Νηολόγια της Λιβερτίας και του Παναμά. Ο σκοπός της ειδικής επιθεώρησης είναι η εξακρίβωση της αξιοπλοΐας του πλοίου και ο βαθμός προσαρμογής του στις απαιτήσεις που θέτει το συγκεκριμένο Νηολόγιο κάθε φορά.

-Απαραίτητο στάδιο για την επιτυχή ολοκλήρωση της διαδικασίας της Οριστικής νηολόγησης είναι η πληρωμή των σχετικών τελών που ορίζονται από κάθε Νηολόγιο.

-Πιστοποιητικό οριστικής νηολόγησης παράγεται ως επιστέγασμα των παραπάνω διαδικασιών και με αυτόν τον τρόπο το πλοίο αποκτά την Εθνικότητα του Νηολογίου που έχει χορηγήσει το αντίστοιχο Πιστοποιητικό οριστικής νηολόγησης για χρονικό διάστημα που μπορεί να ανέλθει σε έως και 5 έτη. Στη συνέχεια απαιτείται ανανέωση του Πιστοποιητικού οριστικής νηολόγησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα Πιστοποιητικά οριστικής νηολόγησης καταχωρούνται σε δημόσια αρχεία που τηρούνται από τα Νηολόγια.

### 7.1.3 Παράλληλη νηολόγηση

Η παράλληλη νηολόγηση είναι μία πρακτική που έχει διαδοθεί στην παγκόσμια ναυτιλία, προκειμένου να καταστήσει ευχερέστερη την πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής κοινότητας. Με την παράλληλη νηολόγηση ένα πλοίο που ανήκει σε μία ναυτιλιακή εταιρεία και είναι νηολογημένο σε ένα Νηολόγιο<sup>433</sup> μπορεί να ναυλωθεί ως πλοίο γυμνό<sup>434</sup> σε μία άλλη ναυτιλιακή εταιρεία και να νηολογηθεί σε ένα άλλο Νηολόγιο <sup>435</sup>. Στην περίπτωση της προαναφερθείσας παράλληλης νηολόγησης το πλοίο είναι νηολογημένο ταυτοχρόνως σε δύο διακριτά Νηολόγια, δηλαδή σε αυτό που έχει επιλέξει η πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρεία καθώς και σε αυτό που έχει επιλέξει η ναυλώτρια ναυτιλιακή εταιρεία. Είναι σημαντικό εδώ να σημειωθεί ότι δεν επιτρέπουν όλα τα Νηολόγια είτε την νηολόγηση πλοίων που είναι ήδη

---

<sup>433</sup> Home/original ship registry.

<sup>434</sup> Bareboat charter.

<sup>435</sup> Bareboat charter ship registry.



νηολογημένα σε αυτά την παράλληλη νηολόγηση σε άλλα Νηολόγια<sup>436</sup>, είτε τη νηολόγηση σε αυτά πλοίων που είναι ήδη νηολογημένα σε άλλα Νηολόγια<sup>437</sup>.

Η σκοπιμότητα της υιοθέτησης της παράλληλης νηολόγησης έχει τις προφανείς οικονομικές διαστάσεις της επιλογής των βέλτιστων στοιχείων και από τους δύο κόσμους, δηλαδή του Νηολογίου parallel in και του Νηολογίου parallel out (Μαυρομμάτη, 2012, σσ. 116-117). Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να παραμείνει το πλοίο νηολογημένο, π.χ. λόγω ναυτικής υποθήκης που συνοδεύει μία ναυτιλιακή χρηματοδότηση, σε ένα Νηολόγιο που να τυγχάνει της αποδοχής των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, αλλά ταυτόχρονα μέσω της parallel out παράλληλης νηολόγησης να νηολογηθεί το πλοίο σε ένα Νηολόγιο το οποίο να παρέχει σημαντικά προνόμια<sup>438</sup> που να βελτιώνουν τη λειτουργική διαχείριση του πλοίου. Τέτοιους είδους πλεονεκτήματα απηχούν τις προτεραιότητες της ναυτιλιακής κοινότητας και απαντούν με πειστικά επιχειρήματα στους προβληματισμούς του επιχειρηματικού κόσμου.

Εκτός όμως από τα οφέλη προς τον ιδιωτικό τομέα, υπάρχουν ωφέλειες και προς το δημόσιο τομέα. Πιο συγκεκριμένα, είναι εφικτή η ικανοποίηση της ανάγκης ενός Κράτους για την ύπαρξη εθνικά ελεγχόμενου στόλου πλοίων, προκειμένου να πραγματοποιούνται οι στρατηγικά σημαντικές θαλάσσιες μεταφορές αγαθών. Αυτό σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτριες ναυτιλιακές εταιρείες ενός Κράτους μπορούν να εξακολουθούν να έχουν τα πλοία τους νηολογημένα υπό τη Σημαία του συγκεκριμένου Κράτους, οπότε αυτό το Κράτος ελέγχει αυτά τα πλοία, αλλά ταυτόχρονα μπορεί να επιτύχει ανταγωνιστικότερους όρους λειτουργίας μέσα από την παράλληλη νηολόγηση parallel out σε ένα περισσότερο ευέλικτο και φιλικό για την επιχειρηματική κοινότητα Νηολόγιο.

Προκειμένου να υλοποιηθεί η παράλληλη νηολόγηση είναι απαραίτητο να ακολουθηθούν οι παρακάτω διαδικασίες και να παραχθούν τα ανάλογα δικαιολογητικά:

-Ύπαρξη διακρατικής συμφωνίας μεταξύ των Κρατών των Νηολογίων που εμπλέκονται στη διαδικασία της παράλληλης νηολόγησης, με την οποία συμφωνία να επιτρέπεται αυτού του είδους η νηολόγηση.

---

<sup>436</sup> Parallel out.

<sup>437</sup> Parallel in.

<sup>438</sup> Π.χ. ευελιξία στην επιλογή της Εθνικότητας του πληρώματος, χαμηλή φορολογική επιβάρυνση κτλ.

-Έγγραφο συναίνεση το οποίο δύναται να έχει τη μορφή του Πιστοποιητικού αδείας<sup>439</sup> του Νηολογίου στο οποίο είναι ήδη νηολογημένο το πλοίο, όπου θα βεβαιώνεται ότι βάσει της νομοθεσίας του επιτρέπεται η παράλληλη νηολόγηση parallel out. Κατά κανόνα στα Ανοικτά Νηολόγια επιτρέπεται αυτού του είδους η νηολόγηση καθώς και σε ένα σημαντικό αριθμό από τα παραδοσιακά Εθνικά Νηολόγια.

-Έγγραφο συναίνεση από την πλευρά των ενυπόθηκων δανειστών υπέρ των οποίων έχει εγγραφεί ναυτική υποθήκη, η οποία να επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση.

-Σύμβαση ναύλωσης πλοίου γυμνού, όπου να συμβάλλονται οι ναυτιλιακές εταιρείες που επιλέγουν να νηολογήσουν το πλοίο στα εμπλεκόμενα Νηολόγια. Υπάρχει περίπτωση, όπως συμβαίνει με την Κύπρο και τη Μάλτα, να απαιτείται η ναυτιλιακή εταιρεία που ναυλώνει το πλοίο και επιλέγει να το νηολογήσει parallel in να έχει την ίδια Εθνικότητα με τη Σημαία που επιλέγει για το πλοίο (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 118). Δηλαδή, στην περίπτωση της παράλληλης νηολόγησης parallel in στο Νηολόγιο της Κύπρου είναι υποχρεωτικό το πλοίο να έχει ναυλωθεί σε κυπριακή ναυτιλιακή εταιρεία.

-Επαρκής απόδειξη<sup>440</sup> ότι το Νηολόγιο από το οποίο προέρχεται το πλοίο έχει αφαιρέσει από το συγκεκριμένο πλοίο το δικαίωμα να υψώνει τη Σημαία του.

-Τεχνικά πιστοποιητικά που να έχουν εκδοθεί από το Νηολόγιο προέλευσης του πλοίου και από τα οποία να προκύπτει η καταλληλότητα του πλοίου και η αξιοπλοΐα του.

-Τέλη νηολογήσεως καταβάλλονται υποχρεωτικώς, προτού ολοκληρωθεί η διαδικασία της παράλληλης νηολόγησης. Σε αυτά τα τέλη περιλαμβάνονται τόσο τα αρχικά τέλη όσο και τα ετήσια τέλη νηολόγησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι για όσο χρονικό διάστημα βρίσκεται εν ισχύ η παράλληλη νηολόγηση καταβάλλονται τα ανωτέρω τέλη και στα δύο Νηολόγια.

-Ετήσιος φόρος χωρητικότητας<sup>441</sup> καταβάλλεται ως η κύρια και βασική φορολογική υποχρέωση των ναυτιλιακών εταιρειών. Ιδιαίτερα όσον αφορά τα Ανοικτά Νηολόγια έχει καθιερωθεί σε παγκόσμια κλίμακα η εφαρμογή αυτού του είδους του φόρου

---

<sup>439</sup> Permission certificate.

<sup>440</sup> Αυτή είναι μία απαίτηση των Marshall Islands.

<sup>441</sup> Tonnage tax.

αντικαθιστώντας παλαιότερες μορφές φορολόγησης<sup>442</sup>. Όπως και με τα τέλη νηολογήσεως έτσι και στην περίπτωση του ετήσιου φόρου χωρητικότητας το πλοίο εκπληρώνει τις φορολογικές του υποχρεώσεις και στα δύο Νηολόγια.

-Πιστοποιητικό νηολόγησης εκδίδεται ως επιστέγασμα της ικανοποίησης όλων των προηγούμενων προϋποθέσεων και αποτελεί το αποδεικτικό της απονομής της Εθνικότητας από το Νηολόγιο που δέχεται το πλοίο μέσω της παράλληλης νηολόγησης parallel in. Το Πιστοποιητικό νηολόγησης δύναται να είναι είτε Πιστοποιητικό οριστικής νηολόγησης<sup>443</sup> είτε Πιστοποιητικό προσωρινής νηολόγησης<sup>444</sup> ανάλογα με το Νηολόγιο που δέχεται το πλοίο με την parallel in νηολόγηση. Σε κάθε περίπτωση οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο Πιστοποιητικό νηολόγησης συμπεριλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες που περιέχει ένα Πιστοποιητικό νηολόγησης και επιπροσθέτως την προσθήκη των στοιχείων του ναυλωτού.

-Καταχώρηση του ανωτέρω Πιστοποιητικού νηολόγησης στο οικείο βιβλίο του Νηολογίου. Στα περισσότερα Νηολόγια τα πλοία που νηολογούνται μέσω της παράλληλης νηολόγησης εγγράφονται στο γενικό Νηολόγιο, όπως δηλαδή και όλα τα υπόλοιπα πλοία. Ωστόσο, υπάρχουν και Νηολόγια<sup>445</sup> τα οποία έχουν καθιερώσει τη λειτουργία ειδικού Νηολογίου, όπου καταχωρούνται τα πλοία που προέρχονται από την παράλληλη νηολόγηση.

-Το όνομα του πλοίου είναι προϊόν της ελεύθερης εκλογής της ναυλώτριας ναυτιλιακής εταιρείας. Είναι δυνατόν να κρατήσει το πλοίο το ίδιο όνομα και στα δύο Νηολόγια αρκεί να μην υφίσταται προϋπάρχον πλοίο με το ίδιο όνομα στο Νηολόγιο που δέχεται το πλοίο με parallel in νηολόγηση (Κύπρος - Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2018).

-Η χρονική διάρκεια της παράλληλης νηολόγησης κατά κανόνα συμβαδίζει με τη χρονική διάρκεια της ναύλωσης γυμνού πλοίου που έχει συναφθεί μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Ωστόσο, υπάρχει περίπτωση, όπως στο Νηολόγιο του Vanuatu, να έχει

---

<sup>442</sup> Π.χ. φορολογία επί των κερδών.

<sup>443</sup> Π.χ. στην περίπτωση του Παναμά.

<sup>444</sup> Π.χ. στην περίπτωση της Λιβερίας και των Marshall Islands.

<sup>445</sup> Π.χ. η Κύπρος.

οριστεί προκαθορισμένη χρονική διάρκεια<sup>446</sup> ανεξαρτήτως της διάρκειας της ναύλωσης γυμνού πλοίου.

-Σημαία του πλοίου είναι η Σημαία του Νηολογίου στο οποίο καταχωρείται το πλοίο με την παράλληλη parallel in νηολόγηση.

-Τα εμπράγματα δικαιώματα, όπως η ναυτική υποθήκη και η μεταβίβαση κυριότητας πλοίου, παραμένουν υπό τη δικαιοδοσία του Νηολογίου από το οποίο προέρχεται το πλοίο, δηλαδή από το Νηολόγιο από το οποίο έγινε νηολόγηση parallel out. Αυτό πρακτικά συνεπάγεται ότι σε περίπτωση εγγραφής πρόσθετης ναυτικής υποθήκης ή σε περίπτωση αγοραπωλησίας του πλοίου θα πραγματοποιηθούν οι σχετικές εγγραφές και εκδοθούν τα ανάλογα πιστοποιητικά από το Νηολόγιο προέλευσης του πλοίου. Υπάρχει, ωστόσο, η πιθανότητα το Νηολόγιο που δέχεται τα πλοία να ορίζει ότι τα εμπράγματα δικαιώματα να καταχωρούνται παράλληλα και στο Νηολόγιο που δέχεται τα πλοία με την parallel in παράλληλη νηολόγηση.

-Το νομικό καθεστώς λειτουργίας του Νηολογίου που δέχεται το πλοίο είναι αυτό που ρυθμίζει τα ζητήματα που αφορούν τη διαχείριση του πλοίου. Κατά συνέπεια τυχόν διακρατικές συμφωνίες<sup>447</sup> μεταξύ του Κράτους που δέχεται το πλοίο και άλλων Κρατών έχουν ισχύ και για τα πλοία που έχουν νηολογηθεί μέσω της παράλληλης parallel in νηολόγησης. Σε περίπτωση διάστασης των κανονισμών μεταξύ του Νηολογίου προέλευσης και αποδοχής του πλοίου, συνήθως το Νηολόγιο αποδοχής του πλοίου ορίζει ότι θα επικρατεί το δικό του σύστημα κανόνων<sup>448</sup>.

## **7.2 Τοποθεσία νηολόγησης**

Η τοποθεσία της νηολόγησης ενός πλοίου είναι ένα θέμα που προσδιορίζεται με σαφήνεια σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του κατά περίπτωση εξεταζόμενου Νηολογίου. Ο κανόνας είναι ότι η νηολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε περισσότερες από μία τοποθεσίες, για την πληρέστερη γεωγραφική κάλυψη των αναγκών της ναυτιλιακής εταιρείας. Η κύρια τοποθεσία στην οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί η νηολόγηση ενός πλοίου είναι η έδρα του Νηολογίου στο Κράτος

---

<sup>446</sup> Στο Vanuatu είναι 5 έτη.

<sup>447</sup> Τέτοιου είδους διακρατικές συμφωνίες είναι δυνατό να αφορούν την παροχή εκπτώσεων όσον αφορά τα λιμενικά τέλη.

<sup>448</sup> Ενδεικτικά αυτό συμβαίνει στην περίπτωση της Κύπρου.

που το έχει συστήσει. Επιπροσθέτως, όπως ισχύει στην περίπτωση της Ελλάδας, είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί νηολόγηση σε λιμάνι που έχει την ανάλογη υποδομή από το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, σε σχέση πάντοτε με την κατηγορία του πλοίου.

Εκτός από την έδρα του Νηολογίου, η νηολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί και σε προξενικά γραφεία ή ακόμα και σε πρεσβείες όπου υπάρχουν ναυτιλιακοί ακόλουθοι του Κράτους του Νηολογίου σε διάφορες χώρες. Συνήθως αυτό πραγματοποιείται σε μεγάλα εμπορικά λιμάνια όπου είναι συχνή η προσέγγιση πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο οικείο Νηολόγιο ή που εδρεύουν σημαντικά ναυτιλιακά συμφέροντα που έχουν επιλέξει το υπό εξέταση Νηολόγιο. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Ελλάδας όπου η νηολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Τόκυο όπου υπάρχουν ναυτιλιακοί ακόλουθοι στις κατά τόπους πρεσβείες καθώς και η περίπτωση των Παναμά και Λιβερίας όπου η νηολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε όσες πόλεις υπάρχει προξενικό γραφείο. Παράλληλα, σε περίπτωση που το Νηολόγιο συνιστά Υπερπόντιο Έδαφος κάποιου άλλου Κράτους<sup>449</sup>, είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί η νηολόγηση σε οποιοδήποτε προξενικό γραφείο του μητροπολικού Κράτους (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 360).

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι για ορισμένα Νηολόγια η έδρα τους δεν βρίσκεται εντός της επικράτειας του Κράτους το οποίο εκπροσωπούν. Αυτό είναι κοινός τόπος κυρίως μεταξύ των Ανοικτών Νηολογίων που έχουν εισέλθει στην παγκόσμια αγορά της παροχής υπηρεσιών προς τη ναυτιλιακή κοινότητα, χωρίς ωστόσο να διαθέτουν την ανάλογη ναυτιλιακή παράδοση και τις απαιτούμενες δομές υποστήριξης ενός οργανισμού όπως είναι το Νηολόγιο. Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η περίπτωση του Νηολογίου των Marshall Islands, το οποίο έχει εκχωρήσει την αρμοδιότητα για τη λειτουργία του Νηολογίου σε ιδιωτική εταιρεία<sup>450</sup> που εδρεύει στη Βαλτιμόρη των Η.Π.Α. και ακολούθως και το Νηολόγιο των Marshall Islands εδρεύει στις Η.Π.Α. σε τοποθεσία εκτός της επικράτειας των Marshall Islands.

Επίσης, εφόσον έχει εκχωρηθεί το δικαίωμα διαχείρισης του Νηολογίου σε ιδιωτικό φορέα είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί η νηολόγηση και σε όσες πόλεις τηρεί γραφεία η εν λόγω εταιρεία διαχείρισης του Νηολογίου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για

---

<sup>449</sup> Τέτοια περίπτωση είναι το Γιβραλτάρ, το οποίο είναι Υπερπόντιο Έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου.

<sup>450</sup> Πρόκειται για την εταιρεία ιδιωτικών συμφερόντων International Registries Inc.

το Νηολόγιο των Marshall Islands η νηολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε 28 γραφεία ανά τον κόσμο με ευρεία γεωγραφική κάλυψη (Marshall Islands Registry, 2019). Ορισμένα μάλιστα Νηολόγια, προκειμένου να αυξήσουν κατά το δυνατόν τη γεωγραφική τους αντιπροσώπηση έχουν επιλέξει αντί της δημιουργίας και λειτουργίας γραφείων σε διάφορες πόλεις ανά την υφήλιο, να συνεργάζονται με τοπικές επιχειρήσεις του χώρου της ναυτιλίας. Αυτές οι επιχειρήσεις έχουν την απαραίτητη τεχνογνωσία καθώς και τη φυσική έδρα στις γεωγραφικές περιοχές που ενδιαφέρουν το Νηολόγιο και αναλαμβάνουν εξ ονόματος του Νηολογίου τη νηολόγηση των πλοίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Νηολόγιο του Palau (Palau Ship Registry, 2019), το οποίο επιπροσθέτως των δύο περιφερειακών γραφείων που τελούν υπό τη διαχείριση του ίδιου του Νηολογίου, έχει συνάψει τέτοιου περιεχομένου συμφωνίες με τοπικούς ανεξάρτητους αντιπροσώπους σε 39 περιοχές του πλανήτη.

Ακόμα πιο ευέλικτη προσέγγιση στο θέμα της νηολόγησης των πλοίων έχει υιοθετηθεί από το Vanuatu, το οποίο δεν περιορίζει τη δυνατότητα νηολόγησης στην έδρα του Νηολογίου<sup>451</sup> καθώς και σε επιλεγμένα γραφεία σε άλλες περιοχές. Πιο συγκεκριμένα, η νηολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε οποιοδήποτε λιμάνι παγκοσμίως, αρκεί να έχει πραγματοποιηθεί σχετική συνεννόηση μεταξύ της ενδιαφερόμενης ναυτιλιακής εταιρείας και των αρμόδιων Αρχών του Νηολογίου. Μάλιστα οι εκπρόσωποι του Νηολογίου σε αυτή την περίπτωση δεν είναι υποχρεωτικό να στελεχώνουν το προσωπικό του Νηολογίου, καθώς υπάρχει πάντοτε η δυνατότητα αξιοποίησης της ναυτιλιακής υποδομής του λιμένα όπου θα γίνει η νηολόγηση.

### **7.3 Πιστοποιητικά που απαιτούνται για τη νηολόγηση**

Τα πιστοποιητικά που απαιτούνται για την νηολόγηση ενός πλοίου σε μεγάλο βαθμό προσδιορίζονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν κυρώσει τα Κράτη και αφορούν τη λειτουργία των Νηολογίων. Ωστόσο, είναι αρκετά συχνό το φαινόμενο να εμφανίζονται διαφοροποιήσεις τόσο όσον αφορά τα υποχρεωτικά και πρόσθετα πιστοποιητικά που απαιτούν οι Αρχές των Νηολογίων όσο και το χρονικό σημείο της διαδικασίας της νηολόγησης κατά το οποίο πρέπει να προσκομιστεί κάθε ένα από αυτά τα πιστοποιητικά.

---

<sup>451</sup> Το οποίο Νηολόγιο σημειωτέον ότι εδρεύει εκτός της επικράτειας του Vanuatu και πιο συγκεκριμένα στη Νέα Υόρκη.

### 7.3.1 Όνομα πλοίου

Το όνομα του πλοίου θα πρέπει να βεβαιώνεται από το Πιστοποιητικό Νηολόγησης που έχει το πλοίο από το προηγούμενο Νηολόγιο. Στην περίπτωση που πρόκειται για νεότευκτο πλοίο είναι ελεύθερη η εκλογή του ονόματος του πλοίου αρκεί να μην φέρεται από άλλο πλοίο του ίδιου Νηολογίου. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της νηολόγησης πλοίου από άλλο Νηολόγιο, αφού δεν είναι αποδεκτό να κρατήσει το όνομα που έφερε στο προηγούμενο Νηολόγιο εφόσον δεν είναι διαθέσιμο, λόγω κάποιου άλλου πλοίου που έχει αυτό το όνομα.

### 7.3.2 Annual fee (Ετήσιο τέλος)

Κατά τη νηολόγηση ενός πλοίου σε κάποιο Νηολόγιο είναι δυνατό να απαιτείται η ετήσια καταβολή ενός πάγιου τέλους, το οποίο διαφοροποιείται σημαντικά μεταξύ των διάφορων Νηολογίων. Τα βασικότερα κριτήρια για τον προσδιορισμό του αυτού του ετήσιου τέλους είναι το μέγεθος του πλοίου, όπως αυτό εκφράζεται από το μήκος ή/και την καθαρή χωρητικότητα<sup>452</sup> ή την ολική καταγεγραμμένη χωρητικότητα<sup>453</sup> καθώς και από τον τύπο του πλοίου<sup>454</sup>.

### 7.3.3 Appointment of Authorized Officers

Για την πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής εταιρείας είναι σημαντικό να προσδιορίζονται τα φυσικά πρόσωπα, τα οποία έχουν το δικαίωμα να εκπροσωπούν την εταιρεία σε διάφορες πράξεις και συναλλαγές. Τα άτομα αυτά καταγράφονται σε ειδικό έντυπο, το οποίο συμπληρώνει τον κατάλογο με τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την νηολόγηση του πλοίου.

### 7.3.4 Bill of sale

Το Νηολόγιο στο οποίο πρόκειται να νηολογηθεί το πλοίο απαιτεί την προσκόμιση του Bill of sale, το οποίο είναι ένα ιδιωτικό συμφωνητικό με το οποίο συμφωνείται η αγοραπωλησία του υπό εξέταση πλοίου. Σημειωτέον ότι το συγκεκριμένο πιστοποιητικό αφορά τη νηολόγηση πλοίου σε λειτουργία και όχι νεότευκτου πλοίου για το οποίο άλλωστε χρειάζεται αντί του Bill of sale το Builder's Certificate.

---

<sup>452</sup> Net Tonnage (nt).

<sup>453</sup> Gross Registered Tonnage (grt).

<sup>454</sup> Π.χ. στο Νηολόγιο της Bermuda τα επιβατηγά πλοία έχουν διαφορετική τιμολογιακή αντιμετώπιση από τους υπόλοιπους τύπους πλοίων (Bermuda Ship Registry, 2012), ενώ στο Νηολόγιο της Μάλτας διαφορετική μεταχείριση έχουν τα αλιευτικά σκάφη καθώς και οι μη-αυτοκινούμενες φορτηγίδες (barges) (Malta Ship Registry, 2019).

### 7.3.5 **Builder's Certificate**

Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό είναι απαραίτητο για τη νηολόγηση πλοίου το οποίο είναι νεότευκτο και δεν έχει προηγουμένως νηολογηθεί στο παρελθόν. Χορηγείται από το ναυπηγείο που έχει αναλάβει τη ναυπήγηση του πλοίου και περιλαμβάνει περιγραφή των βασικών πληροφοριών που αφορούν το πλοίο όπως είναι η ονομασία, έτος ναυπήγησης, διαστάσεις, ιπποδύναμη προωστήριων μηχανών κ.ά.. Επιπροσθέτως, στο Builder's Certificate αποτυπώνονται τα στοιχεία του ναυπηγείου όπως ενδεικτικά αναφέρεται η επωνυμία, τοποθεσία εγκαταστάσεων κτλ.

### 7.3.6 **Cancellation Certificate (Πιστοποιητικό Διαγραφής)**

Προϋπόθεση για τη νηολόγηση ενός πλοίου, το οποίο είναι ήδη νηολογημένο σε κάποιο Νηολόγιο, σε άλλο Νηολόγιο<sup>455</sup> είναι η διαγραφή του από το προηγούμενο Νηολόγιο. Η πράξη της διαγραφής ενός πλοίου από το Νηολόγιο πιστοποιείται με το Cancellation Certificate και πρέπει να πληρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές, προκειμένου να χορηγήσει ένα Νηολόγιο τέτοιο πιστοποιητικό, όπως π.χ. να πληρωθούν τα σχετικά τέλη χορήγησης (Government of Panama).

### 7.3.7 **Carving and Marking Note**

Εφ'όσον πληρούνται οι προϋποθέσεις νηολόγησης, είτε για νεότευκτο πλοίο είτε για πλοίο το οποίο μετανηολογείται από προηγούμενο Νηολόγιο, το νέο Νηολόγιο πρόκειται να προχωρήσει στην καταχώρηση του πλοίου στο δημόσιο αρχείο που τηρεί. Το αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας είναι η απόδοση ενός μοναδικού αριθμού Νηολογίου με το οποίο θα αναγνωρίζεται το πλοίο στο εξής και για όσο διάστημα θα παραμένει νηολογημένο στο συγκεκριμένο Νηολόγιο. Αυτός ο αριθμός Νηολογίου είναι διαφορετικός για κάθε Νηολόγιο στο οποίο θα εγγραφεί. Μετά την απόδοση του αριθμού Νηολογίου εκδίδεται το Carving and Marking Note από το Νηολόγιο (The Bahamas Maritime Authority, 2019).

### 7.3.8 **Certificates of Competence (Πιστοποιητικά Επαγγελματικών Δεξιοτήτων)**

Σε ορισμένα Νηολόγια<sup>456</sup> παρίσταται η ανάγκη για τεκμηρίωση των επαγγελματικών δεξιοτήτων τόσο του Πλοιάρχου όσο και των Αξιωματικών του πλοίου. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με την κατάθεση από τη ναυτιλιακή εταιρεία των αντίστοιχων πιστοποιητικών που φέρουν οι ναυτολογημένοι και που έχουν εκδοθεί από τις χώρες καταγωγής τους. Επιπροσθέτως, από κράτη με ισχυρή ναυτιλιακή παράδοση και

---

<sup>455</sup> Αυτή η διαδικασία είναι γνωστή και ως μετανηολόγηση.

<sup>456</sup> Π.χ. στη Μάλτα.



εδραιωμένη ναυτιλιακή υποδομή τα χορηγούμενα πιστοποιητικά επαγγελματικών δεξιοτήτων κατά κανόνα αναγνωρίζονται από όσα Νηολόγια θέτουν τη σχετική απαίτηση. Αυτό συνεπάγεται ότι όσα πιστοποιητικά εκδίδονται από κράτη όπως ο Παναμάς και η Λιβερία σε αλλοδαπούς ναυτικούς δεν πληρούν τις προδιαγραφές (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 410).

### **7.3.9 Certificate of Good Standing**

Εκδίδεται από το Κράτος στο οποίο έχει συσταθεί η ναυτιλιακή εταιρεία. Σε όσα Νηολόγια υπάρχει η προϋπόθεση η εταιρεία να εδρεύει στο Κράτος του Νηολογίου, τότε εκδίδεται από το ίδιο Κράτος. Ο σκοπός του συγκεκριμένου πιστοποιητικού είναι να βεβαιώσει ότι η ναυτιλιακή εταιρεία είναι σε ισχύ, λειτουργεί και δεν έχει τεθεί σε καθεστώς πτώχευσης ή εκκαθάρισης.

### **7.3.10 Certificate of Incorporation**

Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό αφορά τη ναυτιλιακή εταιρεία και εστιάζει στο νομικό της καθεστώς. Η χρησιμότητά του έγκειται στο γεγονός ότι βεβαιώνει ότι η ναυτιλιακή εταιρεία έχει όντως συσταθεί. Για αυτό το λόγο εκδίδεται από το Κράτος όπου έχει συσταθεί η εν λόγω εταιρεία. Σε πολλά Νηολόγια επιτρέπεται η πλοιοκτήτρια εταιρεία να μην έχει την ίδια Εθνικότητα με το πλοίο, οπότε το Certificate of Incorporation εκδίδεται από διαφορετικό Κράτος από το Κράτος του Νηολογίου.

### **7.3.11 Certificate of registered encumbrances/mortgages**

Το Νηολόγιο υποδοχής του πλοίου είναι σημαντικό να είναι κοινωνός της νομικής κατάστασης του πλοίου. Για αυτό το λόγο προκειμένου να προβεί στη νηολόγηση του πλοίου απαιτεί την λήψη μίας δήλωσης από την πλευρά του προηγούμενου Νηολογίου αναφορικά με τα υφιστάμενα βάρη και τις ναυτικές υποθήκες (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 409). Σε πολλά Νηολόγια αυτό έχει τη μορφή ενός ανεξάρτητου πιστοποιητικού, ενώ σε άλλα ενσωματώνονται οι σχετικές πληροφορίες περί βαρών και ναυτικών υποθηκών στο πιστοποιητικό με το οποίο διαγράφεται από το Νηολόγιο, δηλαδή το Cancellation Certificate of Present Registry.

### **7.3.12 Certificate of Registry**

Το πλοίο προκειμένου να μπορέσει να νηολογηθεί σε κάποιο Νηολόγιο θα πρέπει να προσκομίσει το Certificate of Registry που είχε εκδοθεί από το προηγούμενο Νηολόγιο. Είναι το δημόσιο έγγραφο με το οποίο πιστοποιείται η απόδοση της Εθνικότητας σε ένα πλοίο. Πάνω στο Certificate of Registry αποτυπώνεται το όνομα

του πλοίου, η Εθνικότητα, ο λιμένας νηολόγησης, ο μοναδικός αριθμός που κατείχε το πλοίο στο προηγούμενο Νηολόγιο, ο τύπος και η ιπποδύναμη των προωστήριων μηχανών, ο αριθμός IMO<sup>457</sup>, το διακριτικό κλήσης<sup>458</sup> κτλ.

#### **7.3.13 Confirmation of Class**

Για ένα σημαντικό αριθμό Νηολογίων είναι απαραίτητη η απόδειξη της αξιοπλοΐας του πλοίου. Για το λόγο αυτό απαιτείται η επιβεβαίωση από το Νηογνώμονα ότι το πλοίο πληρεί τις τεχνικές προδιαγραφές, όπως αυτές προκύπτουν από τις Διεθνείς Συμβάσεις και τους εσωτερικούς κανονισμούς του κάθε Νηογνώμονα.

#### **7.3.14 Consent to transfer vessel**

Η οριστική πράξη με την οποία διαγράφεται ένα πλοίο από το προηγούμενο Νηολόγιο είναι το Consent to transfer vessel. Η έκδοση του Consent to transfer vessel έπεται της χορήγησης του Cancellation Certificate και είναι απαραίτητο πιστοποιητικό, προκειμένου να καταστεί εφικτή η μετανηολόγηση του πλοίου στο νέο Νηολόγιο (The Republic of Liberia, 2019).

#### **7.3.15 Declaration of no liens on foreign Register**

Η ύπαρξη νομικών διεκδικήσεων σε ένα πλοίο καθιστά προβληματική τη λειτουργία κάτω από το καθεστώς ενός νέου Νηολογίου στο οποίο επιθυμεί να μετανηολογήσει το εν λόγω πλοίο η ναυτιλιακή εταιρεία. Για αυτό το λόγο το νέο Νηολόγιο υποδοχής του πλοίου θέτει ως προϋπόθεση την παροχή από το προηγούμενο Νηολόγιο μίας βεβαίωσης ότι δεν υφίστανται ναυτικά προνόμια<sup>459</sup> τα οποία να βαρύνουν το πλοίο. Το σχετικό έγγραφο το οποίο εκδίδεται από το προηγούμενο Νηολόγιο είναι το Declaration of no liens on foreign Register (The Bahamas Maritime Authority, 2019).

#### **7.3.16 Declaration of ownership**

Στο Νηολόγιο που πρόκειται να νηολογηθεί το πλοίο είναι σημαντικό να αποτυπώνεται η ιδιοκτησιακή κατάσταση της πλοιοκτήτριας εταιρείας και κατ'επέκταση και του πλοίου. Για το λόγο αυτό συντάσσεται από το Νηολόγιο στο οποίο νηολογείται το πλοίο το Declaration of ownership με το οποίο δηλώνει η ναυτιλιακή εταιρεία την επωνυμία της, την έδρα της και το ποσοστό των μετοχών που κατέχει. Επίσης, σε περίπτωση

---

<sup>457</sup> IMO number.

<sup>458</sup> Call sign.

<sup>459</sup> Maritime liens.

που το Νηολόγιο <sup>460</sup> επιτρέπει την διεκπεραίωση των συναλλαγών μέσω συνεργαζόμενου<sup>461</sup>, καταγράφονται και τα στοιχεία αυτού.

### 7.3.17 Load line Certificate (Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης)

Είναι ένα πιστοποιητικό το οποίο βεβαιώνει την κατάσταση των ανοιγμάτων που βρίσκονται στη γάστρα του πλοίου καθώς και των προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και εκδίδεται από το Νηολόγιο του πλοίου. Έχει θεσπιστεί σύμφωνα με τις επιταγές της Διεθνούς Σύμβασης για τη Γραμμή Φόρτωσης του 1969 <sup>462</sup>. Η χρησιμότητά του εδράζεται και στο γεγονός ότι από αυτό το πιστοποιητικό προσδιορίζεται και η ολική<sup>463</sup> και η καθαρή<sup>464</sup> χωρητικότητα του πλοίου. Στο συγκεκριμένο πιστοποιητικό εκτός από τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου όπως ονομασία, μήκος, λιμένας νηολόγησης κ.ά., καταγράφεται το ύψος των εξάλων του πλοίου για διάφορες γεωγραφικές ζώνες<sup>465</sup>.

### 7.3.18 Oath of Owner

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της νηολόγησης του πλοίου σε αρκετά Νηολόγια<sup>466</sup> ο πλοιοκτήτης αποστέλλει μία επιστολή στις Αρχές του Νηολογίου με την οποία επιστολή παραθέτει ορισμένες βασικές πληροφορίες. Μεταξύ αυτών των πληροφοριών είναι τα προσωπικά του στοιχεία όπως επωνυμία και Εθνικότητα αλλά και βασικές πληροφορίες που αφορούν το πλοίο (Marshall Islands Registry, 2019). Τέτοιες πληροφορίες είναι το όνομα του πλοίου, η ολική χωρητικότητα, το έτος και το ναυπηγείο κατασκευής του πλοίου. Επίσης, αναφέρονται τα στοιχεία των βασικών μετόχων του πλοίου καθώς και του Πλοιάρχου του πλοίου.

### 7.3.19 Oil Pollution Certificate

Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό αφορά αποκλειστικά τα πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων και προβλέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημιές Ρύπανση από Πετρέλαιο του 1992<sup>467</sup>, η οποία τροποποίησε την προϋπάρχουσα συνθήκη του 1969. Η συγκεκριμένη Συνθήκη αποσκοπεί στο να συσχετίσει το πλοίο, το οποίο προκάλεσε τη θαλάσσια ρύπανση, με φυσικά και νομικά

---

<sup>460</sup> Αυτό συμβαίνει κατά κανόνα στα Ανοικτά Νηολόγια.

<sup>461</sup> Representative.

<sup>462</sup> International Load Line Certificate, 1969.

<sup>463</sup> Gross tonnage.

<sup>464</sup> Net tonnage.

<sup>465</sup> Summer, Tropical, Winter και Winter North Atlantic.

<sup>466</sup> Π.χ. στα Marshall Islands.

<sup>467</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).

πρόσωπα που έχουν ζημιωθεί από αυτή τη ρύπανση. Η κατοχή του συγκεκριμένου πιστοποιητικού καταδεικνύει ότι το υπό εξέταση πλοίο έχει προβεί στις κατάλληλες ενέργειες<sup>468</sup>, προκειμένου να είναι σε θέση να αποζημιώσει τους πληγέντες σε περίπτωση που προκληθεί ρύπανση από πετρελαιοειδή που μεταφέρει.

#### **7.3.20 Radio Accounting Authority Identification Code**

Το πιστοποιητικό Radio Accounting Authority Identification Code (AAIC) αφορά τις τηλεπικοινωνίες του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα πιστοποιείται ότι το πλοίο θα είναι λήπτης αξιόπιστων υπηρεσιών που θα καθιστούν εφικτή την επικοινωνία του με τον υπόλοιπο κόσμο και ιδιαίτερα όταν το πλοίο πλέει σε διεθνή ύδατα μακριά από τις χερσαίες τηλεπικοινωνιακές υποδομές (Intemaritime Certification Services, 2011) . Υπάρχουν περισσότεροι από 700 φορείς παγκοσμίως οι οποίοι είναι πιστοποιημένοι<sup>469</sup> για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας στα πλοία.

#### **7.3.21 Registration Fee**

Η διαδικασία της νηολόγησης είναι μία εργασία που τιμολογείται από το Νηολόγιο και συνιστά έξοδο για τη ναυτιλιακή εταιρεία (Merika, Triantafyllou, & Zombanakis, 2019, p. 256). Τα έξοδα νηολόγησης καταβάλλονται εφ'άπαξ και είναι προϋπόθεση για τη νηολόγηση του πλοίου. Ανάλογα με το Νηολόγιο θεσπίζονται διαφορετικά κριτήρια για τον προσδιορισμό του ύψους των εξόδων νηολόγησης. Στις περισσότερες περιπτώσεις λαμβάνεται υπ'όψη η ηλικία του πλοίου, το είδος του πλοίου, καθώς επίσης και η καθαρή και ολική χωρητικότητα.

#### **7.3.22 Registration of Managing Owner**

Σε αρκετά Νηολόγια θεωρείται σημαντικό να είναι σε γνώση των Αρχών του Νηολογίου τα φυσικά πρόσωπα τα οποία θα ασχολούνται με τη λειτουργική διαχείριση της ναυτιλιακής εταιρείας. Για το σκοπό αυτό συντάσσεται ένα εξειδικευμένο έντυπο από την πλευρά της ναυτιλιακής εταιρείας όπου καταγράφονται τα φυσικά πρόσωπα τα οποία είναι επιφορτισμένα με τη διοίκηση της εταιρείας.

#### **7.3.23 SOLAS Certificates**

Με τον γενικό τίτλο SOLAS Certificates νοούνται διάφορα πιστοποιητικά τα οποία καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα από διαφορετικούς τύπους πλοίων. Ανάλογα με το υπό

---

<sup>468</sup> Π.χ. ασφάλιση ή άλλα χρηματο-οικονομικά εργαλεία.

<sup>469</sup> Η πιστοποίηση και ο έλεγχος αυτών των 700 οργανισμών πραγματοποιείται από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών (International Telecommunication Union – I.T.U.) η οποία τελεί υπό την αιγίδα του Ο.Η.Ε.

εξέταση Νηολόγιο διαφορετικά SOLAS Certificates είναι δυνατόν να απαιτούνται για την νηολόγηση ενός πλοίου. Τα πιστοποιητικά που περιλαμβάνονται σε αυτήν την κατηγορία κατά κανόνα ακολουθούν τις επιταγές της SOLAS 1974 και αφορούν την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Περιλαμβάνουν τα επιμέρους πιστοποιητικά όπως το Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate, Cargo Ship Safety Certificate και Cargo Ship Safety Radio Certificate, τα οποία αφορούν εμπορικά πλοία μεταφοράς πρώτων υλών και αγαθών (Indian Register of Shipping). Αντιθέτως, για τα επιβατηγά πλοία υπάρχει το Passenger Ship Safety Certificate. Επίσης, υπάρχουν πιστοποιητικά για περισσότερο εξειδικευμένα φορτία όπως είναι το Certificate of Fitness for Gases in Bulk (GC Code) και το International Certificate of Fitness for Gases in Bulk (IGC Code) για τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (International Maritime Organization, 2017, p. 26). Όσον αφορά τα επικίνδυνα χημικά φορτία υπάρχουν τα Certificate of Fitness for Chemicals in Bulk (BCH Code), International Certificate of Fitness for Chemicals in Bulk (IBC Code) και Certificate of Fitness for Gases in Bulk (EGC Code).

#### 7.3.24 **Survey Certificate**

Προϋπόθεση για τη νηολόγηση ενός πλοίου είναι να προσκομιστεί το τελευταίο πιστοποιητικό αξιολόγησης που είχε εκδοθεί από το προηγούμενο Νηολόγιο. Αυτό δεν συνεπάγεται ότι οι επιθεωρήσεις που προηγούνται της έκδοσης του Survey Certificate είναι υποχρεωτικό να έχουν πραγματοποιηθεί από επιθεωρητές του Νηολογίου. Στην πράξη το Νηολόγιο έχει εκχωρήσει την αρμοδιότητα της πραγματοποίησης των επιθεωρήσεων σε συγκεκριμένους νηογνώμονες που έχει αναγνωρίσει για το σκοπό αυτό.

#### 7.3.25 **Tonnage Certificate (Πιστοποιητικό Χωρητικότητας)**

Το πλοίο θα χρειαστεί να φέρει το Tonnage Certificate που είχε εκδοθεί από το προηγούμενο Νηολόγιο. Σε αυτό το πιστοποιητικό, το οποίο καθιερώθηκε με τη Διεθνή Συνθήκη για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969<sup>470</sup>, αποτυπώνεται η καθαρή<sup>471</sup> και η ολική<sup>472</sup> χωρητικότητα του πλοίου, επιπροσθέτως των λοιπών χαρακτηριστικών του πλοίου όπως όνομα πλοίου, λιμένας νηολόγησης, μήκος, πλάτος κτλ.

---

<sup>470</sup> International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

<sup>471</sup> Net tonnage.

<sup>472</sup> Gross tonnage.

#### **7.4 Αποδοχή μη-πρωτότυπων εγγράφων**

Τα περισσότερα Νηολόγια επιδεικνύουν κάποιο βαθμό ευελιξίας όσον αφορά την αποδοχή εγγράφων τα οποία δεν είναι πρωτότυπα. Παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις όσον αφορά τα έγγραφα για τα οποία επιδεικνύεται ανοχή στην προσκόμισή τους, το χρονικό διάστημα εντός του οποίου οφείλεται να προσκομιστεί το πρωτότυπο έγγραφο, το είδος της νηολόγησης η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς την προηγούμενη προσκόμιση των εγγράφων καθώς επίσης και ο βαθμός στον οποίο έχουν τυποποιηθεί οι διαδικασίες αυτές.

Μεταξύ των Νηολογίων υπάρχουν ορισμένα τα οποία έχουν άκαμπτους κανόνες, οι οποίοι προβλέπουν την προσκόμιση αποκλειστικά των πρωτότυπων πιστοποιητικών. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Νηολογίου του Γιβραλτάρ, το οποίο προκειμένου να ολοκληρώσει τη διαδικασία της νηολόγησης και να χορηγήσει την Εθνικότητά του σε ένα πλοίο θα πρέπει προηγουμένως να έχουν κατατεθεί όλα τα προβλεπόμενα έγγραφα σε πρωτότυπη μορφή. Η μόνη ευελιξία που επιδεικνύεται αφορά την επιτάχυνση των διαδικασιών με την αποδοχή των μη-πρωτότυπων εγγράφων κατά τη φάση της αξιολόγησης των εγγράφων. Σε κάθε περίπτωση όμως δεν ολοκληρώνεται η νηολόγηση χωρίς την προσκόμιση των πρωτότυπων δικαιολογητικών. Σε άλλες μάλιστα χώρες, όπως η Ελλάδα και ο Παναμάς, δεν επιτρέπεται ούτε η προαναφερθείσα ευελιξία με την προσωρινή προσκόμιση των μη-πρωτότυπων εγγράφων

Σε ορισμένα Νηολόγια, όπως στη Bermuda, υπάρχουν αυστηρές διαδικασίες, οι οποίες προβλέπουν την αποδοχή πρωτότυπων εγγράφων με την παροχή σχετικής ελαστικότητας ανάλογα με το πλοίο που αξιολογείται. Βάσει των κανόνων λειτουργίας τους μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις είναι δυνατό να δεχτούν μη-πρωτότυπα έγγραφα. Αυτή είναι μία περιπτωσιολογική αντιμετώπιση των πελατών. Ακόμα και σε αυτήν την περίπτωση, ωστόσο, η ναυτιλιακή εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταθέσει τα πρωτότυπα έγγραφα εντός προσυμφωνημένου χρονικού διαστήματος.

Μία ιδιαίτερη εκδοχή της αποδοχής μη-πρωτότυπων εγγράφων παρατηρείται στο Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS). Κατόπιν συμφωνίας με την ενδιαφερόμενη ναυτιλιακή εταιρεία υπάρχει η δυνατότητα να προσκομιστούν μη-πρωτότυπα έγγραφα, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο αποστολέας του μη-πρωτότυπου εγγράφου θα είναι

κάποια διπλωματική αποστολή της Νορβηγίας στο εξωτερικό. Αυτό συνεπάγεται ότι η ναυτιλιακή εταιρεία καλείται να έλθει σε επαφή με τα κατά περιοχή Προξενεία ή Πρεσβείες της Νορβηγίας και να παρουσιάσει τα σχετικά πιστοποιητικά.

Σε άλλα Νηολόγια, όπως στην Κύπρο, δεν υπάρχουν σαφείς κανόνες για την εφαρμογή του αυστηρού κανόνα της προσκόμισης των πρωτότυπων εγγράφων. Στην πραγματικότητα είναι στην κρίση των Αρχών του Νηολογίου η αποδοχή μη-πρωτότυπων εγγράφων ανάλογα με την υπό εξέταση περίπτωση. Εφ'όσον γίνει αποδεκτό το αίτημα για προσκόμιση μη-πρωτότυπων εγγράφων, την ανάληψη της υποχρέωσης για προσκόμιση του πρωτότυπου εγγράφου την επιφορτίζεται ο Κύπριος δικηγόρος που εκπροσωπεί τη ναυτιλιακή εταιρεία.

Υπάρχουν Νηολόγια τα οποία αποδέχονται μη-πρωτότυπα έγγραφα μόνον υπό την προϋπόθεση της πραγματοποίησης προσωρινής νηολόγησης. Δηλαδή δεν επιτρέπεται η πραγματοποίηση μόνιμης-οριστικής νηολόγησης χωρίς την κατάθεση των πρωτότυπων εγγράφων. Μάλιστα στην περίπτωση των Bahamas τίθεται χρονικός περιορισμός έξι μηνών εντός του οποίου χρονικού διαστήματος η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να παρουσιάσει στις Αρχές του Νηολογίου τα πρωτότυπα έγγραφα. Με την ικανοποίηση αυτής της προϋπόθεσης μπορεί εν συνεχεία να ολοκληρωθεί η διαδικασία της μόνιμης-οριστικής νηολόγησης.

Για τις περιπτώσεις ορισμένων πιστοποιητικών είναι δυνατόν να παραλειφθεί η ανάγκη της κατάθεσης του πρωτότυπου εγγράφου από ορισμένα Νηολόγια. Για παράδειγμα στην περίπτωση της Κύπρου είναι αποδεκτή η προσκόμιση μη-πρωτότυπου εγγράφου το οποίο πιστοποιεί τον τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό του πλοίου (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 340). Αντιστοίχως στο Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας είναι εφικτή η αποστολή του μη-πρωτότυπου Cancellation Certificate του προηγούμενου Νηολογίου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό θα αποσταλεί από είτε από το προηγούμενο Νηολόγιο είτε από κάποια Πρεσβεία ή Προξενείο της Νορβηγίας.

## **7.5 Τεχνικές επιθεωρήσεις Κράτους Σημαίας**

Μία από τις βασικές αρμοδιότητες των Νηολογίων είναι η διασφάλιση της αξιοπλοΐας των πλοίων στα οποία έχουν εκχωρήσει το δικαίωμα να υψώνουν την εθνική Σημαία. Μάλιστα αυτό συνιστά μία από τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει το Κράτος Σημαίας

απέναντι στις Διεθνείς Συνθήκες. Προκειμένου να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν σε αυτή την υποχρέωση, απαιτείται η πραγματοποίηση τεχνικών επιθεωρήσεων τόσο των πλοίων που επιθυμούν να νηολογηθούν σε ένα Νηολόγιο όσο και των πλοίων που είναι ήδη νηολογημένα στο υπό εξέταση Νηολόγιο. Για την αποτελεσματική επιτέλεση αυτού του έργου, το οποίο συχνά απαιτεί την παρουσία επιθεωρητών σε απομακρυσμένες περιοχές του πλανήτη καθώς και σε ακανόνιστα χρονικά σημεία, τα Νηολόγια είτε έχουν δημιουργήσει ένα πυκνό δίκτυο από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους είτε απασχολούν εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό που αναλαμβάνει την επιτόπια επίσκεψη στα πλοία. Επιπροσθέτως, στις περισσότερες περιπτώσεις τα Νηολόγια έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με συγκεκριμένους Νηογνώμονες διεθνούς κύρους στους οποίους έχουν εκχωρήσει το δικαίωμα της πραγματοποίησης των προαναφερθεισών τεχνικών επιθεωρήσεων για λογαριασμό του Κράτους Σημαίας. Παράλληλα, το πλοίο θα πρέπει να παρακολουθείται όσον αφορά την κλάση από συγκεκριμένους Νηογνώμονες.

Παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφόρων Νηολογίων αναφορικά με την αντιμετώπιση του ζητήματος των τεχνικών επιθεωρήσεων του Κράτους Σημαίας. Ωστόσο, υπάρχουν συχνά επαναλαμβανόμενες εφαρμοζόμενες πολιτικές από σημαντικό αριθμό Νηολογίων. Κοινός τόπος για τα περισσότερα Νηολόγια<sup>473</sup> είναι η υποχρεωτική τεχνική επιθεώρηση πριν τη νηολόγηση και εν συνεχεία η καθιέρωση ετήσιων τακτικών επιθεωρήσεων, προκειμένου να μπορέσει να παραμείνει το πλοίο νηολογημένο στο συγκεκριμένο Νηολόγιο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 313). Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από τη λειτουργία ενός διεθνούς δικτύου ειδικώς ως προς αυτό εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων καθώς και από Νηογνώμονες οι οποίοι είναι μέλη του IACS.

Είναι δυνατόν οι επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται πριν από τη νηολόγηση του πλοίου να πραγματοποιούνται εν μέρει από τους επιθεωρητές των εξουσιοδοτημένων Νηογνώμωνων και εν μέρει από τους επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας. Αυτό συμβαίνει στο Νηολόγιο του Γιβραλτάρ όπου συγκεκριμένα πιστοποιητικά<sup>474</sup> είναι αντικείμενο επιθεωρήσεων των Νηογνώμωνων και άλλα πιστοποιητικά εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Κράτους Σημαίας. Ενώ όσον αφορά τις ετήσιες επιθεωρήσεις συχνά

---

<sup>473</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Bahamas.

<sup>474</sup> Π.χ. International Load Line Certificate και Tonnage Measurement.



ανατίθενται σε Νηογνώμονες, είναι δυνατό να καθιερώνονται περιοδικές επιθεωρήσεις πενταετούς διάρκειας, οι οποίες είναι υποχρεωτικό να πραγματοποιούνται από επιθεωρητές της κρατικής Αρχής<sup>475</sup>, η οποία είναι επιφορτισμένη με την πραγματοποίηση των τεχνικών ελέγχων.

Η πρώτη τεχνική επιθεώρηση του πλοίου είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ακόμα και μετά τη μόνιμη-οριστική νηολόγηση του πλοίου σε ορισμένα Νηολόγια. Χαρακτηριστικό ως προς αυτό είναι η περίπτωση του Νηολογίου της Λιβερίας και των Marshall Islands, όπου επιτρέπεται η νηολόγηση του πλοίου ακόμα και χωρίς να έχει προηγηθεί ο τεχνικός έλεγχος του πλοίου. Η μοναδική προϋπόθεση είναι η τέλεση αυτής της επιθεώρησης εντός 30 ημερών από την ημερομηνία της νηολόγησης του πλοίου.

Οι επιθεωρήσεις του Κράτους Σημαίας εκτός από την αρχική επιθεώρηση και τις περιοδικές ετήσιες ή πενταετείς επιθεωρήσεις είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν και έκτακτες επιθεωρήσεις. Αυτό συμβαίνει, διότι ενδεχομένως κρίνει το Κράτος Σημαίας ή ο Νηογνώμονας που παρακολουθεί το πλοίο ότι έχουν προκύψει ζητήματα που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του πλοίου. Για αυτό το λόγο σε ορισμένα Νηολόγια<sup>476</sup> έχει θεσπισθεί η έκτακτη επίσκεψη επιθεωρητών του Νηογνώμονα, οι οποίοι ενεργούν για λογαριασμό του Κράτους Σημαίας.

Στα πλοία μικρότερης χωρητικότητας συχνά παρατηρείται διαφορετική μεταχείριση σχετικά με το θέμα των τεχνικών ελέγχων σε σύγκριση με τα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους. Ενώ για τα μεγαλύτερα πλοία είναι πιο σύνηθες το φαινόμενο να ανατίθεται η επιθεώρηση του πλοίου σε κάποιον Νηογνώμονα, στην κατηγορία των μικρότερων πλοίων πολύ συχνά δίνεται η εναλλακτική της επιθεώρησης από τους τεχνικούς επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας. Για παράδειγμα στο Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS) τα εμπορικά πλοία με ολική χωρητικότητα (gross tonnage) μικρότερη των 500 g.t. είναι δυνατόν να επιθεωρούνται εκτός από το Νηογνώμονα και από την κρατική Αρχή, η οποία ασχολείται με την επιθεώρηση των πλοίων (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 440).

---

<sup>475</sup> Στην περίπτωση του Γιβραλτάρ η αρμόδια κρατική Αρχή για την πραγματοποίηση των τεχνικών ελέγχων των πλοίων είναι το Department of Transport.

<sup>476</sup> Τέτοιο Νηολόγιο είναι το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS).

Στην περίπτωση της προσωρινής νηολόγησης είναι δυνατόν να εφαρμόζονται διαφορετικοί κανονισμοί ανάλογα με το υπό εξέταση Νηολόγιο. Έτσι όσον αφορά το Νηολόγιο της Κύπρου επιτρέπεται σε πλοία με ηλικία μικρότερη των 17 ετών να πραγματοποιήσουν προσωρινή νηολόγηση χωρίς να προηγηθεί κάποια τεχνική επιθεώρηση του πλοίου. Αρκεί να αποστείλει ο Νηογνώμονας που παρακολουθεί το πλοίο βεβαίωση ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ηλικιακό όριο των 17 ετών μπορεί να ανέλθει σε 20 έτη, εφόσον η διαχείριση του πλοίου πραγματοποιείται από ναυτιλιακή εταιρεία εγκατεστημένη στην Κύπρο. Πάντως, προκειμένου να ολοκληρωθεί ή οριστική-μόνιμη νηολόγηση, απαιτείται η πραγματοποίηση τεχνικής επιθεώρησης του πλοίου είτε από στέλεχος της αντίστοιχης κρατικής Αρχής είτε από εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα. Παράλληλα, σε άλλα Νηολόγια, όπως του Παναμά, μόνον για πλοία που υπερβαίνουν τα 20 έτη ηλικίας είναι απαραίτητη η πραγματοποίηση τεχνικής επιθεώρησης, αλλά ακόμα και σε αυτήν την περίπτωση μπορεί να πραγματοποιηθεί μετά την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου.

## **7.6 Έξοδα νηολόγησης**

Τα Νηολόγια ανεξαρτήτως των πρόσθετων υπηρεσιών που προσφέρουν στα εγγεγραμμένα πλοία και για τις οποίες υφίστανται εξειδικευμένες χρεώσεις<sup>477</sup>, προβλέπουν την καταβολή από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών συγκεκριμένων ποσών. Αυτά τα χρηματικά ποσά καταβάλλονται εφάπαξ κατά τη νηολόγηση του πλοίου καθώς και περιοδικώς σε ετήσια βάση για όσα έτη το πλοίο παραμένει νηολογημένο στο Νηολόγιο.

Τα εφάπαξ έξοδα νηολόγησης<sup>478</sup> αποτελούν προϋπόθεση για τη νηολόγηση ενός πλοίου στο οικείο Νηολόγιο και υπολογίζονται βάσει του μεγέθους του πλοίου όπως αυτό αποτυπώνεται σε κόρους καθαρής (καταγεγραμμένης) χωρητικότητας (Net Registered Tonnage – nrt). Συνήθως είναι ένα ποσό Δολαρίων Η.Π.Α. ανά κόρο καθαρής (καταγεγραμμένης) χωρητικότητας. Για πλοία μεγαλύτερου τονάζ η ανά κόρο καθαρής (καταγεγραμμένης) χωρητικότητας τιμή βαίνει μειούμενη (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 314). Ωστόσο, είναι δυνατό κάποια

---

<sup>477</sup> Παραδείγματα τέτοιων εξόδων είναι τα διάφορα πιστοποιητικά που εκδίδουν τα Νηολόγια κατόπιν σχετικών αιτημάτων των ναυτιλιακών εταιρειών.

<sup>478</sup> Registration fee.

Νηολόγια<sup>479</sup> να επιλέγουν ως μέτρο υπολογισμού του ύψους του registration fee την ολική χωρητικότητα (Gross Tonnage – g.t.) αντί της καθαρής (καταγεγραμμένης) χωρητικότητας. Τέλος το σημαντικότερο Νηολόγιο του κόσμου, ο Παναμάς επιλέγει την εφαρμογή τιμολόγησης με Δολάρια Η.Π.Α. επί της ολικής (καταγεγραμμένης) χωρητικότητας (Gross Registered Tonnage – g.r.t.).

Εντελώς διαφορετική προσέγγιση, η οποία δεν θεσπίζει τιμοκατάλογο στα έξοδα, στο θέμα της νηολόγησης νέων πλοίων στο Νηολόγιο έχει υιοθετηθεί από μικρό αριθμό Νηολογίων<sup>480</sup>. Σε αυτά τα Νηολόγια η ενδιαφερόμενη ναυτιλιακή εταιρεία έρχεται σε απευθείας διαπραγματεύσεις με τις Αρχές του Νηολογίου, προκειμένου να συμφωνηθούν οι όροι και κατ'επέκταση και το ύψος των εξόδων για τη νηολόγηση των πλοίων (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 485). Αυτό συνιστά μία εντελώς ευέλικτη αντιμετώπιση από την πλευρά του Νηολογίου, το οποίο με αυτόν τον τρόπο επιδεικνύει εξαιρετική προσαρμοστικότητα στις συνθήκες της αγοράς καθώς και στο προφίλ της ναυτιλιακής εταιρείας.

Επίσης, είναι δυνατό το ύψος του registration fee να είναι σταθερό και όχι μεταβλητό. Χαρακτηριστική περίπτωση όπου το registration fee είναι σταθερό ποσό είναι το Νηολόγιο της Λιβερίας καθώς και το Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας (NIS). Κατά κανόνα τίθενται ελάχιστα και μέγιστα ποσά τα οποία καλούνται να καταβάλουν οι ναυτιλιακές εταιρείες για αυτήν την κατηγορία εξόδων.

Σε περιορισμένο αριθμό Νηολογίων δεν υφίσταται registration fee. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Ελλάδας, όπου ένα πλοίο το οποίο νηολογείται για πρώτη φορά στο εθνικό Νηολόγιο δεν υπόκειται σε υποχρέωση καταβολής registration fee. Αντ'αυτού καταβάλλονται αντίτιμα συμβολικής αξίας για την έκδοση των πιστοποιητικών του πλοίου καθώς επίσης και προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Εκτός από τα εφάπαξ καταβαλλόμενα έξοδα νηολόγησης υπάρχει και το ετήσιο έξοδο παραμονής στο Νηολόγιο<sup>481</sup>. Το συγκεκριμένο έξοδο δεν πρέπει να συγχέεται με το tonnage tax, το οποίο αφορά τη φορολογία της ναυτιλιακής εταιρείας που έχει νηολογήσει πλοία στο συγκεκριμένο Νηολόγιο. Το συγκεκριμένο έξοδο επίσης

---

<sup>479</sup> Όπως είναι το παράδειγμα της Κύπρου και του Γιβραλτάρ.

<sup>480</sup> Π.χ. Vanuatu.

<sup>481</sup> Annual fee.

υπολογίζεται βάσει της καθαρής (καταγεγραμμένης) χωρητικότητας ως Δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο n.r.t.. Επίσης, όπως συμβαίνει στην περίπτωση του Νηολογίου των Bahamas είναι δυνατόν να είναι ένα ποσοστό<sup>482</sup> επί του registration fee. Ομοίως με το registration fee τίθεται ελάχιστο και μέγιστο όριο και στο μέγεθος του annual fee.

Το ύψος των registration fee και annual fee είναι δυνατόν να διαφοροποιούνται μεταξύ πλοίων ίδιας χωρητικότητας. Αυτό συμβαίνει σε περιπτώσεις που πλοία ανήκουν σε ειδικές κατηγορίες για τις οποίες προβλέπεται ειδική τιμολόγηση. Τέτοιου είδους κατηγορία πλοίων είναι τα επιβατηγά πλοία για το Νηολόγιο της Κύπρου (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 346).

Εκπτώσεις επί του annual fee που είναι υποχρεωμένο να καταβάλει το πλοίο μπορούν να εφαρμοστούν, εάν η ναυτιλιακή εταιρεία έχει επιλέξει τη νηολόγηση και άλλων πλοίων της στο ίδιο Νηολόγιο. Το Νηολόγιο του Παναμά είναι ιδιαίτερα δραστήριο προς την κατεύθυνση αυτή και παρέχει ειδικές εκπτώσεις σε ναυτιλιακές εταιρείες που επιλέγουν να νηολογήσουν πλοία αθροιστικά μεγάλης χωρητικότητας σε αυτό το Νηολόγιο.

Μία ιδιαίτερη περίπτωση εξόδου που συνδέεται με τη νηολόγηση το πλοίου είναι η δυνατότητα που δίδει το Νηολόγιο του Παναμά να δεσμευθεί συγκεκριμένο όνομα για ένα πλοίο το οποίο πρόκειται στο μέλλον να νηολογηθεί σε αυτό το Νηολόγιο. Ουσιαστικά είναι ο προθάλαμος της νηολόγησης όπου με ένα χαμηλό ετήσιο έξοδο η ναυτιλιακή εταιρεία έχει τη δυνατότητα από σήμερα να επιλέξει το όνομα που επιθυμεί για το πλοίο που θα νηολογήσει αργότερα στο Νηολόγιο του Παναμά.

Το νόμισμα στο οποίο καταβάλλονται τα διάφορα έξοδα δύναται να ποικίλλει. Τα περισσότερα Νηολόγια επιλέγουν τη τιμολόγηση με νόμισμα συναλλαγής το Δολάριο Η.Π.Α.<sup>483</sup>. Ωστόσο, υπάρχουν και περιπτώσεις Νηολογίων τα οποία λόγω των ιδιαίτερων πολιτικών και επιχειρηματικών δεσμών με το Ηνωμένο Βασίλειο επιλέγουν τη Λίρα Αγγλίας<sup>484</sup>. Παράλληλα, υπάρχουν και κράτη τα οποία παρά το μικρό τους μέγεθος επιλέγουν το εθνικό τους νόμισμα για τις συναλλαγές του Νηολογίου τους<sup>485</sup>.

---

<sup>482</sup> Το registration fee ανέρχεται σε 10% του annual fee.

<sup>483</sup> Π.χ. Bahamas, Bermuda, Λιβερία

<sup>484</sup> Π.χ. Γιβραλτάρ.

<sup>485</sup> Π.χ. Μάλτα και Νορβηγία.

## **7.7 Διαγραφή από το Νηολόγιο**

Ένα πλοίο κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής ζωής του κατά κανόνα θα αλλάξει ιδιοκτήτες και πολύ πιθανό αυτό να συνεπάγεται και αλλαγή της Εθνικότητάς του. Για την ολοκλήρωση της διαδικασίας της νηολόγησής του στο νέο Νηολόγιο θα χρειαστεί προηγουμένως να διαγραφεί από το Νηολόγιο στο οποίο είναι ήδη εγγεγραμμένο. Παρότι υπάρχουν κάποια κοινά σημεία στη διαδικασία της διαγραφής ενός πλοίου από ένα Νηολόγιο, κάθε Νηολόγιο είναι δυνατό να θέτει τους δικούς του όρους και προϋποθέσεις, προκειμένου να επιτρέψει τη διαγραφή ενός πλοίου. Η διαγραφή του πλοίου πιστοποιείται με την έκδοση του Cancellation Certificate<sup>486</sup> από το υφιστάμενο Νηολόγιο του πλοίου, μετά την έκδοση του οποίου το πλοίο δύναται να νηολογηθεί στο νέο Νηολόγιο. Τα κάτωθι έγγραφα και διαδικασίες απαιτούνται για τη διαγραφή ενός πλοίου από το υφιστάμενο Νηολόγιο. Αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχουν Νηολόγια τα οποία θέτουν ως όρο για τη διαγραφή του πλοίου την επιστροφή (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 355) από την πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρεία στις Αρχές του Νηολογίου όλων των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί για λογαριασμό του πλοίου.

Εκτός από τη διαγραφή του πλοίου, λόγω της επιθυμίας των πλοιοκτητών υπάρχει και η υποχρεωτική διαγραφή από το Νηολόγιο, η οποία οφείλεται σε πρωτόβουλες ενέργειες του ίδιου του Νηολογίου. Οι αρχές του Νηολογίου μπορεί να εκκινήσουν τη διαδικασία διαγραφής του πλοίου, ορμώμενες από το γεγονός είτε της μη καταβολής των οικονομικών υποχρεώσεων<sup>487</sup> είτε της αδυναμίας έκδοσης των οριστικών πιστοποιητικών του πλοίου εντός εύλογου χρονικού διαστήματος (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 413). Κατόπιν των ανωτέρω, οι Αρχές ορίζουν μία προθεσμία εντός της οποίας η ναυτιλιακή εταιρεία καλείται να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της, σε διαφορετική περίπτωση προβαίνουν στη διαγραφή του σχετικού πλοίου από το Νηολόγιο.

### **7.7.1 Γραπτή αίτηση διαγραφής**

Η ενδιαφερόμενη ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να καταθέσει μία γραπτή αίτηση με την οποία θα αιτείται τη διαγραφή του πλοίου από το Νηολόγιο και την έκδοση του

---

<sup>486</sup> Είναι γνωστό και ως Deletion Certificate.

<sup>487</sup> Π.χ. Annual fee, πρόστιμα κτλ.

Cancellation Certificate. Η αίτηση διαγραφής καθώς επίσης και τα έγγραφα που τη συνοδεύουν μπορεί να κατατεθεί στις Αρχές του Νηολογίου που είναι επιφορτισμένες με το έργο της νηολόγησης ενός πλοίου. Για παράδειγμα στην περίπτωση της Κύπρου αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί στην έδρα του Νηολογίου στην Κύπρο ή στα Προξενεία και τις διπλωματικές αποστολές της Κύπρου ανά τον κόσμο, που έχουν λάβει σχετική εντολή από το Νηολόγιο (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 345). Σε άλλη περίπτωση, όπως στο Νηολόγιο της Ελλάδας, είναι υποχρεωτικό η αίτηση διαγραφής και η διαδικασία για τη διαγραφή του πλοίου να λάβουν χώρα στο λιμένα νηολόγησης του πλοίου, όπου και έχει καταχωρηθεί στο αντίστοιχο μητρώο του Νηολογίου. Επίσης, είναι δυνατό στην αίτηση διαγραφής να απαιτείται να καταχωρηθούν τα στοιχεία της αγοράστριας εταιρείας, προκειμένου να πιστοποιηθεί ότι πρόκειται περί ξένων αγοραστών<sup>488</sup>.

### **7.7.2 Εγγυητική Επιστολή Τραπέζης**

Για την τακτοποίηση των οικονομικών εκκρεμοτήτων που έχει η ναυτιλιακή εταιρεία και προκειμένου να μπορέσει να ολοκληρώσει τη διαγραφή της από το υφιστάμενο Νηολόγιο, είναι δυνατόν σε ορισμένα Νηολόγια να προσκομιστεί Εγγυητική Επιστολή Τραπέζης. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Ελλάδας (Harwood, Shipping Finance, Second Edition, 1996, σ. 374), όπου εφόσον το πλοίο αλλάζει Νηολόγιο χωρίς να μεταβληθεί το ιδιοκτησιακό του καθεστώς, είναι δυνατόν να διαγραφεί από το ελληνικό Νηολόγιο αρκεί η Εγγυητική Επιστολή Τραπέζης να καλύπτει το σύνολο των προαναφερθέντων οικονομικών υποχρεώσεων.

### **7.7.3 Οικονομική τακτοποίηση**

Ένα πλοίο το οποίο έχει εκκρεμότητες οικονομικής φύσεως δεν μπορεί να διαγραφεί από το υφιστάμενο Νηολόγιο. Για αυτό το λόγο η οικονομική τακτοποίηση των συναλλαγών που είχε με το Νηολόγιο είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη διαγραφή του. Αυτές οι οικονομικές οφειλές μπορούν να σχετίζονται με το Annual fee, Tonnage tax αλλά και τις οφειλές για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών<sup>489</sup> και τα έξοδα εκκαθάρισης των τηλεπικοινωνιακών παρόχων.

---

<sup>488</sup> Αυτό απαιτείται από το Νηολόγιο της Δανίας.

<sup>489</sup> Σε όσα Νηολόγια είναι υποχρεωτική η κοινωνική ασφάλιση.

#### **7.7.4 Πρωτόκολλο Παράδοσης – Παραλαβής**

Προκειμένου να μπορέσει να διαγραφεί το πλοίο, είναι αναγκαίο να συνταχθεί το Πρωτόκολλο Παράδοσης – Παραλαβής<sup>490</sup> μεταξύ πωλητών και αγοραστών. Βεβαίως, προϋπόθεση της υπογραφής αυτού του εγγράφου είναι η φυσική παράδοση του πλοίου από τους τωρινούς πλοιοκτήτες στους μελλοντικούς πλοιοκτήτες.

#### **7.7.5 Συναίνεση ενυπόθηκου δανειστή**

Εφόσον το πλοίο το οποίο μετανηολογείται δεν απαλλάσσεται από την καταχωρηθείσα ναυτική υποθήκη, ο μοναδικός τρόπος για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί η διαγραφή του πλοίου από το υφιστάμενο Νηολόγιο είναι να συναινέσει ο ενυπόθηκος δανειστής σε αυτή την αλλαγή Νηολογίου.

#### **7.7.6 Certificate of Permission to transfer**

Σε ορισμένα Νηολόγια η ολοκλήρωση της διαδικασίας διαγραφής του πλοίου διέρχεται προηγουμένως από την έκδοση του Certificate of Permission to transfer, το οποίο ωστόσο δεν είναι απεριορίστου χρονικής διάρκειας. Για παράδειγμα στο Νηολόγιο της Λιβερίας η διάρκεια ισχύος του εν λόγω πιστοποιητικού έχει διάρκεια ολίγων μηνών. Μάλιστα αναλόγως της χρονικής διάρκειας είναι και το κόστος έκδοσής του.

#### **7.7.7 Bill of Sale**

Απαιτείται το Bill of Sale με το οποίο να δηλώνεται η αγοραπωλησία του πλοίου από τη προηγούμενη πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρεία προς τους νέους πλοιοκτήτες. Αυτό το έγγραφο κατά κανόνα χρειάζεται να έχει επικυρωθεί από κάποια δημόσια Αρχή. Ορισμένα Νηολόγια δέχονται μόνον προκαθορισμένα υποδείγματα Bill of Sale, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες κατά τις συναλλαγές τους. Φυσικά, το Bill of Sale είναι αναγκαίο μόνον στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο αλλάζει ιδιοκτήτες. Εφόσον το πλοίο παραμένει στην ιδιοκτησία της ίδιας ναυτιλιακής εταιρείας και απλά αλλάζει το Νηολόγιο, τότε δεν απαιτείται η προσκόμισή του.

#### **7.7.8 Certificate of Deletion**

Αυτό το πιστοποιητικό αφορά την περίπτωση κατά την οποία το πλοίο έχει προσωρινή νηολόγηση στο Νηολόγιο από το οποίο πρόκειται να διαγραφεί αλλά ταυτοχρόνως δεν έχει ακόμα διαγραφεί από το προϋπάρχον Νηολόγιο στο οποίο έχει μόνιμη – οριστική νηολόγηση, οπότε και εκδίδεται από το Νηολόγιο στο οποίο είναι ακόμα μόνιμα –

---

<sup>490</sup> Protocol of delivery and acceptance.

οριστικά νηολογημένο. Το αποτέλεσμα της προσκόμισης αυτού του Certificate of Deletion είναι διαγραφή του πλοίου τόσο από το Νηολόγιο που είναι μόνιμα – οριστικά νηολογημένο όσο και από το Νηολόγιο στο οποίο είναι προσωρινά νηολογημένο.

#### **7.7.9 Certificate of Registry**

Κατά την υποβολή της αίτησης για διαγραφή του πλοίου είναι αναγκαία η κατάθεση του εν ισχύ Certificate of Registry στις Αρχές του Νηολογίου. Η διαγραφή του πλοίου από το μητρώο του Νηολογίου συνεπάγεται την ταυτόχρονη ακύρωση του Certificate of Registry, το οποίο είχε εκδοθεί κατά τη νηολόγηση του πλοίου από το ίδιο Νηολόγιο.

#### **7.7.10 Director's Resolution**

Σε περίπτωση κατά την οποία ο λόγος της διαγραφής είναι η απόκτηση του πλοίου από νέους ιδιοκτήτες που επιθυμούν την αλλαγή του Νηολογίου, τότε χρειάζεται να εκδοθεί απόφαση της διοίκησης της πωλήτριας ναυτιλιακής εταιρείας, όπου να αποτυπώνεται η βούλησή της για πώληση του πλοίου και διαγραφή του από το υφιστάμενο Νηολόγιο.

#### **7.7.11 Export License**

Σε περιορισμένο αριθμό Νηολογίων, όπως στο Νηολόγιο της Ελλάδας, από κοινού με τα υπόλοιπα έγγραφα που προσκομίζονται κατά την αίτηση διαγραφής, είναι απαραίτητο να υπάρχει και η Άδεια Εξαγωγής του πλοίου.

#### **7.7.12 Memorandum of discharge of mortgage**

Σε περίπτωση κατά την οποία το πλοίο βαρύνεται με ναυτική υποθήκη, τότε θα πρέπει να κινηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες για την άρση <sup>491</sup>της ναυτικής υποθήκης. Μόλις ολοκληρωθεί η άρση της ναυτικής υποθήκης εκδίδεται το Memorandum of discharge of mortgage, το οποίο συνυποβάλλεται για τη διαγραφή του πλοίου από το Νηολόγιο.

---

<sup>491</sup> Discharge of mortgage.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

### ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών απηχεί τις στρατηγικές επιδιώξεις των κρατών-μελών που την απαρτίζουν αλλά και τους αντικειμενικούς στόχους της κοινής πορείας που έχουν χαράξει. Υπό αυτό το πρίσμα το μείγμα της πολιτικής που υιοθέτησε η Ε.Ε. περιλαμβάνει ρυθμίσεις που αφορούν τόσο τις θαλάσσιες μεταφορές ως σύνολο όσο και τις κατευθυντήριες οδηγίες που παρέχονται στα επιμέρους κράτη-μέλη κατά την άσκηση της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής τους. Αυτές οι κατευθυντήριες οδηγίες οφείλουν να συντελούν στην εφαρμογή συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού, ο οποίος ταυτοχρόνως θα οδηγεί στην ευημερία των πλοίων που έχουν επιλέξει να νηολογηθούν σε ευρωπαϊκό Νηολόγιο.

Η αρχική προσέγγιση των ευρωπαϊκών αρχών απέναντι στις θαλάσσιες μεταφορές έχει σημαντικά μετακινηθεί τις τελευταίες δεκαετίες από την προσέγγιση της μη-ανάμειξης προς την λογική της δημιουργίας των κατάλληλων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού στόλου. Ενώ από την ιδρυτική Συνθήκη της Ρώμης το 1957 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.) απέχει η χάραξη πολιτικής στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών<sup>492</sup>, στη διάρκεια των επόμενων σταδίων της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης καταδείχτηκε η ανάγκη για χάραξη κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Ιδιαίτερα η εξέλιξη της Ε.Ο.Κ. με τα βήματα που συντέλεσαν στην βαθμιαία ολοκλήρωσή της, όπως είναι η πολιτική της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς και η Οικονομική και Νομισματική Ένωση οδήγησαν σε αναθεώρηση της στάσης της Ε.Ε. απέναντι στο κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών (Θεοδωρόπουλος, 1998, σ. 29).

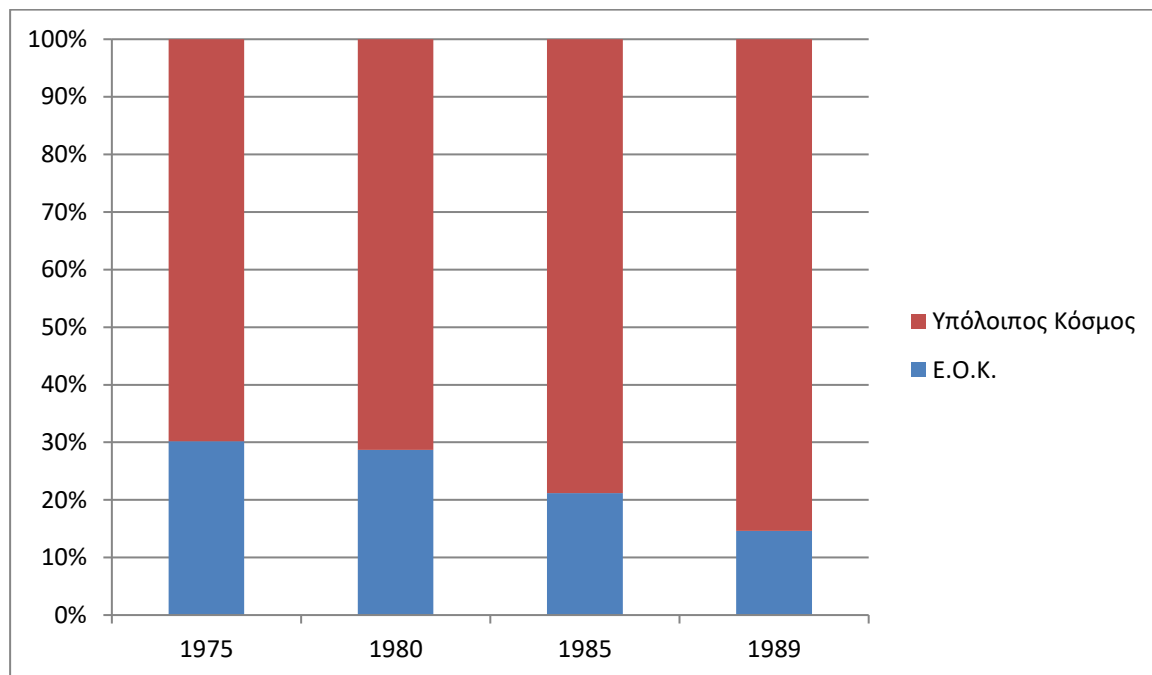
Ταυτοχρόνως, οι μεταβολές στον τομέα της ανακατανομής της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου μεταξύ των παραδοσιακών εθνικών στόλων και των Ανοικτών Νηολογίων οδήγησαν τις εξελίξεις. Πιο συγκεκριμένα, η ραγδαία συρρίκνωση της νηολογημένης χωρητικότητας υπό τα Νηολόγια των κρατών-μελών προς όφελος των Ανοικτών Νηολογίων έλαβε ταχύτερους ρυθμούς τη δεκαετία του 1980. Αυτή η εξέλιξη

---

<sup>492</sup> Με την ιδρυτική Συνθήκη της Ρώμης (1957) της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.) χάρασσονται οι βασικοί άξονες της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των μεταφορών, ωστόσο εξαιρούνται από το συγκεκριμένο πλαίσιο οι θαλάσσιες μεταφορές.

έθεσε τις βάσεις για συλλογική αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή ναυτιλία σε συλλογικό πλέον επίπεδο και όχι αποκλειστικά σε επίπεδο εθνικής πολιτικής, όπως ήταν η πρακτική έως τότε.

**Γράφημα 17: Συμμετοχή του στόλου των Κρατών-μελών στην παγκόσμια κατανομή χωρητικότητας**



Πηγή: (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, & Πάλλης, Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, 2006, σ. 35)

### **8.1 Ο ρόλος της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου κατέδειξε την αναγκαιότητα ύπαρξης επαρκούς μεγέθους χωρητικότητας πλοίων τα οποία θα βρίσκονται υπό ευρωπαϊκό έλεγχο, για την εξυπηρέτηση των διαφόρων αναγκών της. Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι ενώ για όλα τα κράτη-μέλη διαδραματίζουν λιγότερο ή περισσότερο σημαντικό ρόλο οι θαλάσσιες μεταφορές (Cordón-Lagares & García-Ordaz, 2020, p. 1), ωστόσο για ορισμένα Κράτη υπάρχουν λόγοι που άπτονται των ζητημάτων εθνικής ασφάλειας και οι οποίοι επιβάλλουν την ύπαρξη στόλου με επαρκή χωρητικότητα υπό το Κλειστό/Εθνικό Νηολόγιο. Ιδιαίτερα σε Κράτη με έντονα νησιωτικά χαρακτηριστικά είναι αναγκαία η ύπαρξη διαθέσιμων πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας, για την αδιάλειπτη επικοινωνία της νησιωτικής χώρας με την ηπειρωτική ενδοχώρα και την

επιβεβαίωση της εθνικής κυριαρχίας. Ταυτοχρόνως, σε περιόδους πολεμικής δραστηριότητας δεν πρέπει να παραλείπεται η αναγκαιότητα ύπαρξης επαρκούς στόλου για την πραγματοποίηση των μεταφορών στρατευμάτων και εφοδίων προς τις ένοπλες δυνάμεις<sup>493</sup>.

Ωστόσο, ακόμα και σε ειρηνικές περιόδους είναι σημαντική η ύπαρξη κοινοτικού στόλου για την πραγματοποίηση των αναγκαίων εμπορικών μεταφορών. Αυτές οι μεταφορές δύνανται να αφορούν αγαθά στρατηγικής σημασίας για την επιβίωση του πληθυσμού καθώς και την οικονομική ευημερία των κρατών-μελών. Η επισιτιστική επάρκεια αφορά τρόφιμα ευρείας κατανάλωσης όπως είναι τα δημητριακά, ενώ για την απρόσκοπτη λειτουργία της οικονομίας είναι απαραίτητες πρώτες ύλες όπως σιδηρομετάλλευμα, αλουμίνιο καθώς και ενεργειακοί πόροι όπως κάρβουνο και υδρογονάνθρακες. Διαμέσου της ύπαρξης επαρκούς χωρητικότητας υπό κοινοτικές Σημαίες διασφαλίζεται ο ευρωπαϊκός έλεγχος στα στρατηγικής σημασίας εμπορεύματα.

Εκτός όμως από την επάρκεια αυτών των αγαθών, η δραστηριοποίηση πλοίων που φέρουν Σημαία κράτους-μέλους διασφαλίζει τον αποτελεσματικό έλεγχο στις διαδικασίες των θαλασσίων μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται ότι τηρούνται οι κοινοτικές προτεραιότητες σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, των εργασιακών θεμάτων καθώς και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τόσο οι Διεθνείς Συμβάσεις όσο και οι ειδικότερες απαιτήσεις των κρατών-μελών αναφορικά με την πραγματοποίηση ναυσιπλοΐας έχουν αποτελεσματικότερη εφαρμογή στην περίπτωση κατά την οποία τα πλοία είναι νηολογημένα σε κοινοτικό Νηολόγιο και κατά συνέπεια υπόκεινται στις επιθεωρήσεις του Κράτους Σημαίας, το οποίο είναι κράτος-μέλος της Ε.Ε.. Εκτός όμως από τους κανόνες ασφαλείας η ύπαρξη επαρκούς κοινοτικού στόλου προσδίδει στην Ε.Ε. την ανεξαρτησία στην άσκηση της οικονομικής πολιτικής της (Βλάχος, 2000, σσ. 378-379). Το μέσο για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η προάσπιση των κανόνων ελεύθερου ανταγωνισμού με την αποφυγή αθέμιτων

---

<sup>493</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του επιταγμένου πλοίου «Ρέθυμνο» το οποίο την 21<sup>η</sup> Ιουλίου 1974 απέπλευσε, προκειμένου να μεταφέρει ενισχύσεις σε έμψυχο δυναμικό (το 573 Τάγμα Πεζικού καθώς και Κύπριους εθελοντές) προς την Κύπρο κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων του «Αττίλα Ι» και τελικά τις αποβίβασε στη Ρόδο (Βουλή των Ελλήνων - Βουλή των Αντιπροσώπων (Κύπρος), 2018, σ. 94). Επίσης, αξίζει να αναφερθεί και η περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου το οποίο κατά τον πόλεμο των Φώκλαντς (Μαλβίνας), μέσω της εθνικής νομοθεσίας STUFT (Ships Taken Up From Trade), αξιοποίησε πλοία υπό το βρετανικό Νηολόγιο για την υποστήριξη των πολεμικών επιχειρήσεων με τη μεταφορά στρατευμάτων, πολεμοφοδίων καθώς και την εκκένωση του υποχωρούντος αργεντινικού στρατού (UK Defence Journal, 2017).

πρακτικών και την ταυτόχρονη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου.

Ταυτόχρονα, η ύπαρξη κοινοτικού στόλου επαρκούς μεγέθους συνιστά απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση της ναυτικής τέχνης ακόμα και παραδοσιακών ναυτικών δυνάμεων όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ολλανδία, η Νορβηγία και η Ελλάδα. Σε περίπτωση δραματικής συρρίκνωσης του μεγέθους του κοινοτικού στόλου, όπως έχει συντελεστεί ήδη σε μεγάλο βαθμό κατά τη δεκαετία του 1980, εγείρονται αμφιβολίες για την εξακολούθηση της ισχυρής ναυτεργατικής βάσης αυτών των κρατών. Αυτό οφείλεται στην απόλυτη ελευθερία που εκχωρούν τα Ανοικτά Νηολόγια στη ναυτολόγηση ναυτικών από τρίτες χώρες με ανταγωνιστικότερους όρους εργασίας έναντι του ναυτεργατικού δυναμικού με προέλευση την Ε.Ε..

Παράλληλα, είναι σημαντική η συνεισφορά του κοινοτικού στόλου στην ύπαρξη και ανάπτυξη δραστηριοτήτων οι οποίες είναι συναφείς με τη ναυτιλία. Ένας από αυτούς τους παραναυτιλιακούς κλάδους είναι η ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία στην οποία η παρουσία των ευρωπαϊκών κρατών ήταν παραδοσιακά ισχυρή. Μάλιστα συνιστά έναν ιδιαίτερα εξειδικευμένο κλάδο της βιομηχανίας με υψηλές ανάγκες σε πάγιες επενδύσεις και δυνατότητα απασχόλησης μεγάλου αριθμού εργαζομένων ανά επιχειρηματική μονάδα. Εκτός από τον κλάδο της ναυπηγο-επισκευής, άλλοι επιχειρηματικοί κλάδοι στους οποίους έχουν παραδοσιακά υψηλή συμμετοχή τα ευρωπαϊκά κράτη είναι ο χώρος των ναυασφαλίσεων και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που χρηματοδοτούν τη ναυτιλία. Ενώ ταυτόχρονα υπάρχει σημαντική συνεισφορά του κλάδου της ναυτιλίας σε επαγγελματικούς κλάδους όπως είναι τα δικηγορικά και φοροτεχνικά γραφεία, τα ναυτικά πρακτορεία καθώς και της εφοδιαστικής αλυσίδας των πλοίων<sup>494</sup>. Παράλληλα, δεν θα πρέπει να παραβλέπεται η αλληλεπίδραση μεταξύ των εξελίξεων στο χώρο της ναυτιλίας και της λιμενικής βιομηχανίας.

## **8.2 Πρώιμη φάση - Απουσία κοινής ναυτιλιακής πολιτικής**

Κατά το πρώτο στάδιο λειτουργίας της Ε.Ε. δεν υπάρχει πρόνοια για εφαρμογή κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη Συνθήκη της Ρώμης το 1957

---

<sup>494</sup> Τέτοιου είδους εφόδια περιλαμβάνουν τροφοδοσία πληρώματος, ανταλλακτικά μηχανημάτων, πετρέλεια κτλ.

περιγράφεται η κοινή πολιτική που διέπει τις μεταφορές<sup>495</sup>, ωστόσο σε αυτή δεν υπάρχει πρόνοια η οποία να συμπεριλαμβάνει και τις θαλάσσιες μεταφορές (Billao-Ubillo, Fernández-Sainz, & Payán-Azkué, 2021, p. 2). Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 84 προβλέπεται ότι η κοινή πολιτική των μεταφορών θα αφορά τους σιδηροδρόμους, τις λοιπές χερσαίες μεταφορές καθώς και τις πλωτές οδούς<sup>496</sup> μεταφοράς όχι όμως και τις θαλάσσιες μεταφορές<sup>497</sup>. Για τις θαλάσσιες μεταφορές το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο διατηρεί το δικαίωμα να παρέμβει και να χαράξει κοινή πολιτική, αλλά υπό το καθεστώς της λήψης ομόφωνης απόφασης (Σπαρτιώτης, 1981, σ. 76). Αυτή η κατάσταση που καθιερώθηκε με τη Συνθήκη της Ρώμης το 1957 διέπει το καθεστώς εξαίρεσης των θαλάσσιων μεταφορών από τις υπόλοιπες πολιτικές που εφαρμόζονται σε επίπεδο Ε.Ε.. Παράλληλα, η προϋπόθεση για ομοφωνία των κρατών-μελών, προκειμένου να παρέμβει το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και να ασκήσει παρεμβάσεις στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών συνιστά έναν πρόσθετο λόγο ο οποίος επιβεβαιώνει το ιδιαίτερο καθεστώς αυτού του κλάδου των μεταφορών.

Οι λόγοι που οδήγησαν στην απουσία χάραξης κοινής ναυτιλιακής πολιτικής περιλαμβάνουν τόσο αποφάσεις των επιμέρους κρατών-μελών όσο και αποφάσεις σε κεντρικό κοινοτικό επίπεδο. Όσον αφορά τα κράτη-μέλη, παρά την συμπεφωνημένη βούληση για ευρωπαϊκή ολοκλήρωση σε ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων, σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής επικράτησαν οι φωνές που υποστήριζαν την υπεροχή του εθνικού ελέγχου αντί της επιβολής κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι οι κρατικές Αρχές επιθυμούσαν να μην εκχωρήσουν το δικαίωμα άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής σε κοινοτικές Αρχές. Παράλληλα, τα ιδιωτικά ναυτιλιακά συμφέροντα πίεσαν για την παραμονή του ελέγχου του ρυθμιστικού πλαισίου των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στις εθνικές Αρχές και όχι στην εκχώρησή τους στις κοινοτικές Αρχές (Σπαρτιώτης, 1981, σ. 77). Επιπροσθέτως, έχει υποστηριχθεί η άποψη ότι και ίδιες οι κοινοτικές Αρχές δεν επιθυμούσαν να εμπλακούν ενεργά στον κλάδο της ναυτιλίας τουλάχιστον μέχρι την είσοδο στο εγχείρημα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης των σημαντικών ναυτιλιακών δυνάμεων όπως η Δανία, η Ελλάδα και το

---

<sup>495</sup> Άρθρα 74-85 της Συνθήκης της Ρώμης.

<sup>496</sup> Αφορούσε κυρίως τις ενδοποτάμιες μεταφορές στον ποταμό Ρήνο.

<sup>497</sup> Καθώς επίσης και για τις εναέριες μεταφορές.

Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο εκείνη την εποχή είχε ιδιαίτερη βαρύτητα στο χώρο της ναυτιλίας<sup>498</sup>.

Η μόνη παρέμβαση σε κοινοτικό επίπεδο αναφορικά με τη ναυτιλιακή πολιτική αφορούσε τη λειτουργία των λιμένων και ιδιαίτερα τις συνθήκες λειτουργίας σε περιπτώσεις που απαιτείτο η συνεργασία μεταξύ διαφορετικών κρατών (Pallis & Chloumoudis, 2005, p. 7). Αυτή η υπερεθνική διάσταση στη λειτουργία των λιμένων οδήγησε στην έκδοση του Port options on a Community basis το 1970 με το Doc 16/VII/71 (24.03.1970) από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο καθώς και στο Report on Port Policy within the framework of European Community το 1972 με το Doc 10/72 (12.04.1972).

Κομβικής σημασίας εξέλιξη η οποία επιτάχυνε τις διεργασίες για τη χάραξη κοινής πολιτικής στον κλάδο της ναυτιλίας ήταν η απόφαση 167/73 του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) την 04.04.1974. Στη συγκεκριμένη υπόθεση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταφερόταν εναντίον της Γαλλίας σε θέματα που αφορούσαν τον περιορισμό<sup>499</sup> από την πλευρά της Γαλλίας του δικαιώματος της ελεύθερης μετακίνησης του εργατικού δυναμικού στο χώρο της ναυτιλίας (European Union). Βάσει της συγκεκριμένης απόφασης προκύπτει ότι οι διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης του 1957 αφορούν και τις θαλάσσιες μεταφορές και ως εκ τούτου έχουν την εντολή οι κοινοτικές Αρχές να επεκτείνουν τις πολιτικές που ακολουθούνται στους υπόλοιπους κλάδους των μεταφορών και στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας.

### **8.3 Βήματα συντονισμού της ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών-μελών**

Έχοντας πλέον στο νομικό οπλοστάσιο την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων υπ.αριθμ. 167/73 της 04.04.1974 με την οποία εναρμονιζόταν ο κλάδος της ναυτιλίας με τους υπόλοιπους κλάδους των μεταφορών και κατ'επέκταση με τις λοιπές οικονομικές δραστηριότητες, η Ε.Ο.Κ. κλήθηκε να ανταποκριθεί ως ενιαίος υπερεθνικός οργανισμός στην πρόκληση των

---

<sup>498</sup> Η Ελλάδα έγινε μέλος της Ε.Ο.Κ. το 1981 ενώ η Δανία και το Ηνωμένο Βασίλειο έγιναν μέλη της Ε.Ο.Κ. το 1973.

<sup>499</sup> Πιο συγκεκριμένα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατηγορήσε τη Γαλλία ότι δεν αναρμόνισε τον Code du Travail Maritime (Κώδικας Ναυτικής Εργασίας) του 1936, ούτως ώστε να επιτρέπεται η ελεύθερη μετακίνηση ναυτεργατών όπως αυτή προβλέπεται βάσει των ευρωπαϊκών κανονισμών (Συνθήκη Ρώμης και Κανονισμός 1612/68/ΕΚ της 15.10.1968 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου).

αναπτυσσομένων για ρύθμιση του κλάδου των τακτικών γραμμών. Στο συγκεκριμένο τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας επικρατούσε καθεστώς αυτορρύθμισης με πλήρη απουσία κρατικού ή άλλου ελέγχου. Το ενδιαφέρον των ευρωπαϊκών κρατών ήταν αυξημένο, διότι ευρωπαϊκά ναυτιλιακά συμφέροντα είχαν τη μερίδα του λέοντος στην εξυπηρέτηση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου των αναπτυσσόμενων κρατών και κατά συνέπεια ήταν άμεσα θιγόμενα από την επιβολή περιοριστικών πρακτικών από την πλευρά των τοπικών εθνικών Αρχών.

Στην προσπάθειά τους να αποκτήσουν συμμετοχή στη διενεργούμενη ναυτιλιακή δραστηριότητα, τα αναπτυσσόμενα κράτη πίεσαν για την υιοθέτηση του Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων (United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences) το 1974 στο πλαίσιο της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1974). Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση απαλειφόταν η απεριόριστη ελεύθερη επιλογή των συναλλασσομένων στην επιλογή της Εθνικότητας των πλοίων που θα πραγματοποιούσαν το εισαγωγικό-εξαγωγικό εμπόριο στη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Πλέον ίσχυε ο κανόνας του 40-40-20 βάσει του οποίου το 40% θα μεταφερόταν από πλοία τα οποία θα έφεραν τη Σημαία του Κράτους εξαγωγής, το 40% του Κράτους εισαγωγής και το υπόλοιπο 20% από πλοία τρίτων Κρατών. Με αυτόν τον τρόπο περιοριζόταν σημαντικά το πεδίο επιχειρηματικής δραστηριοποίησης των ευρωπαϊκών στόλων, οι οποίοι παραδοσιακά απασχολούνταν στην εξυπηρέτηση του θαλασσίου εμπορίου των αναπτυσσόμενων κρατών.

Ενώπιον του κινδύνου που δημιουργείτο για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και παρά τις αρχικές ανεξάρτητες τοποθετήσεις μεμονωμένων ευρωπαϊκών κρατών<sup>500</sup> η Κοινότητα ανέλαβε να συγκεράσει τις συχνά αντικρουόμενες απόψεις των κρατών-μελών. Το πρώτο βήμα έγινε με την επίτευξη συμφωνίας σε επίπεδο Συμβουλίου Υπουργών το Νοέμβριο του 1976 περί τήρησης κοινής ευρωπαϊκής στάσης απέναντι στον Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων (Βλάχος, 2000, σ. 393). Το αποτέλεσμα ήταν η διαμόρφωση κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής απέναντι στην UNCTAD όπως αυτή αποκρυσταλλώθηκε με τον Κανονισμό (EEC) 954/79 της 15.05.1979 (European Union). Ο συγκεκριμένος Κανονισμός συνέβαλε στην υιοθέτηση κοινής ευρωπαϊκής αντιμετώπισης απέναντι στον Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων του 1974 και

---

<sup>500</sup> Το Βέλγιο, η Γαλλία και η Γερμανία είχαν τοποθετηθεί υπέρ της επικύρωσης του Κώδικα, ενώ οι παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Νορβηγία είχαν ταχθεί εναντίον.

κατέστησε τελικά εφικτή την υιοθέτησή του εν λόγω Κώδικα το 1983 (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, & Πάλλης, Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, 2006). Αξίζει να σημειωθεί ότι, προκειμένου να επιτευχθεί κοινή ευρωπαϊκή και διεθνή συναίνεση πραγματοποιήθηκαν σημαντικές τροποποιήσεις<sup>501</sup> σε σχέση με τις αρχικές προβλέψεις του 1974.

Προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης των ζητημάτων που προκύπτουν στο ναυτιλιακό κλάδο είναι και η τοποθέτηση της Κοινότητας απέναντι στις διεθνείς πρωτοβουλίες που αφορούν την προστασία της ανθρώπινης ζωής, της αποφυγής της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς και της ρύθμισης της ναυτικής εργασίας (Σπαρτιώτης, 1981, σ. 90). Πιο συγκεκριμένα με τη Σύσταση της 3.6.1978 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου τα κράτη-μέλη ωθούνται στην κύρωση τόσο της SOLAS του 1974/78 όσο και της MARPOL του 1973/78 καθώς και της 147/1976 Σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας και της STCW 1978. Αποτελεί μία προσπάθεια για συντονισμό της ναυτιλιακής πολιτικής των μεμονωμένων κρατών-μελών, η οποία μάλιστα εντόπισε και το κενό που υφίστατο στον αποτελεσματικό έλεγχο των πλοίων διαμέσου των επιθεωρήσεων.

Σε συνέχεια της προσπάθειας για συλλογική εναρμόνιση της ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών-μελών υπήρξε η πρωτοβουλία (Βλάχος, 2000, σ. 394) του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου με την οποία καλούσε τα κράτη-μέλη να κυρώσουν τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Σκαφών (Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels) του 1977 έως το 1982. Στην πορεία βεβαίως έγινε αντιληπτό ότι η συγκεκριμένη Διεθνής Σύμβαση δε θα μπορούσε να τεθεί σε εφαρμογή υπό τη συγκεκριμένη μορφή για τεχνικούς λόγους, οι οποίοι δεν σχετίζονταν με τα δρώμενα στον ευρωπαϊκό χώρο. Τελικώς μετά και τη Συμφωνία του Cape Town του 2012, έχουν υιοθετηθεί τροποποιήσεις προκειμένου να μπορέσει να συγκεντρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός κρατών και να τεθεί κάποια στιγμή στο μέλλον σε ισχύ η συγκεκριμένη Διεθνής Σύμβαση (International Maritime Organization, 2019).

Ταυτόχρονα με την κύρωση της Σύμβασης 147/1976 του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας τέθηκε το θέμα της πρακτικής εφαρμογής της από τα κράτη-μέλη. Το μέσο

---

<sup>501</sup> Η σημαντικότερη από αυτές τις τροποποιήσεις αφορούσε το γεγονός ότι ο κανόνας του 40/40/20 δε θα αφορούσε μεταφορές μεταξύ κρατών μελών του ΟΟΣΑ και θα περιοριζόταν μονάχα στο διεθνές εμπόριο μεταξύ αναπτυσσόμενων κρατών και κρατών του ΟΟΣΑ, οπότε κατ'αυτόν τον τρόπο το μεγαλύτερο μέρος του θαλασσίου μεταφορικού έργου των ναυτιλιακών εταιρειών των κοινοτικών κρατών-μελών δεν θιγόταν.



για την υλοποίηση αυτής της δέσμευσης των ευρωπαϊκών κρατών ήταν η υπογραφή του Memorandum της Χάγης το 1978 (Graziano, Cariou, Wolff, Mejia Jr, & Schroeder-Hinrichs, 2018, p. 230). Ωστόσο, το ίδιο έτος το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου Amoco Cadiz<sup>502</sup> οδήγησε στη συνειδητοποίηση ότι το πεδίο εφαρμογής θα πρέπει να διευρυνθεί και να περιλαμβάνει και θέματα που εκτός από τις συνθήκες της ναυτικής εργασίας να περιλαμβάνουν και τους τομείς της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (Sampson, Bloor, Baker, & Dahlgren, 2016, p. 297). Οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για εφαρμογή των διεθνών κανόνων που αφορούν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης απορρίφθηκαν, αλλά προκρίθηκε ο εμπλουτισμός του ακόμα μη εφαρμοσθέντος Memorandum της Χάγης (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, & Πάλλης, Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, 2006, σ. 33). Το αποτέλεσμα ήταν να υπογραφεί το Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) το 1982 (Ravira & Piniella, 2016, p. 222), το οποίο κάλυπτε όλη την προαναφερθείσα θεματολογία (Paris Memorandum of Understanding, 2019).

Οι εξωτερικές σχέσεις των κρατών-μελών με τις τρίτες χώρες όπως και της Ε.Ο.Κ. συνολικά με αυτές τις χώρες αποτέλεσαν αντικείμενο ενδιαφέροντος και οδήγησαν στην υιοθέτηση κοινών κανόνων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που προέκυπταν. Προκειμένου να υπάρξει συντονισμένη αντίδραση των κρατών-μελών σε πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού τρίτων χωρών, λήφθηκε η απόφαση 83/573/ΕΟΚ την 26.10.1983 με την οποία τα κράτη-μέλη θα πρέπει εις το εξής να διαβουλεύονται μεταξύ τους, προτού λάβουν οποιοδήποτε αντίμετρο έναντι κάποιας τρίτης χώρας (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 2010, σ. 244). Σε κάθε περίπτωση τα κράτη-μέλη δεν απεμπολούν το δικαίωμα να λάβουν μέτρα εκπορευόμενα από το οπλοστάσιο της εθνικής τους νομοθεσίας, ωστόσο αυτό θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την ήδη συμφωνηθείσα διαδικασία<sup>503</sup>. Ταυτοχρόνως, τα όποια αντίμετρα τελικώς προκριθούν οφείλουν να παρέχουν επαρκή πληροφόρηση σε θέματα που αφορούν την αιτιολόγηση της λήψης τους, τη φύση των ναυτιλιακών υπηρεσιών που επηρεάζονται, τις περιοχές ναυσιπλοΐας όπου πρόκειται να εφαρμοστούν καθώς και τη χρονική διάρκειά τους και την αναλογικότητα.

---

<sup>502</sup> Πρόκειται για την πρόκληση της μεγαλύτερης πετρελαιοκηλίδας που έχει ποτέ προκληθεί από ναυτικό ατύχημα στην Ε.Ε.

<sup>503</sup> Η διαδικασία διαβουλεύσεων βάσει της οποίας μπορούν να καταλήξουν τα κράτη-μέλη σε κοινή λήψη μέτρων προβλέπεται από την απόφαση 77/587/ΕΟΚ.

#### **8.4 Πρώτη φάση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής**

Η συνεννόηση μεταξύ των διαφόρων κρατών-μελών απέναντι στις εξωτερικές προκλήσεις της ναυτιλιακής αγοράς δεν μπόρεσε να ανασχέσει τη ραγδαία μείωση του κοινοτικού στόλου κατά τη δεκαετία του 1980 προς όφελος κυρίως των Ανοικτών Νηολογίων. Λαμβάνοντας υπ'όψη το διακύβευμα όσον αφορά την ικανοποίηση των στρατηγικών μεταφορών των κρατών-μελών καθώς και των δυνατοτήτων απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού, η Ε.Ο.Κ. κλήθηκε να τοποθετηθεί δίνοντας κοινές λύσεις με ισχύ σε όλα τα κράτη-μέλη. Θα πρέπει επίσης να τονιστεί το πνεύμα της εποχής που οδηγούσε σε υψηλότερο βαθμό ολοκλήρωσης του ευρωπαϊκού εγχειρήματος μέσα από το σχεδιασμό και τη σταδιακή υλοποίηση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς και της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης. Υπό αυτό το πρίσμα της ευρωπαϊκής απάντησης στις προκλήσεις της εποχής δε θα μπορούσε να απέχει ο κλάδος της ναυτιλίας από τη σύνθεση ενός πλέγματος κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής.

Ωστόσο, έχοντας ως δεδομένο ότι η κοινοτική ναυτιλία σε μεγάλο βαθμό δραστηριοποιείται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και αυτές με τη σειρά τους λειτουργούν σε ένα περιβάλλον καθαρά ανταγωνιστικό, οι κοινοτικές Αρχές βρέθηκαν ενώπιον της πρόκλησης της δημιουργίας των προϋποθέσεων αφ'ενός ανάσχεσης της έντονης πτωτικής τάσης του κοινοτικού στόλου και αφ'ετέρου της αύξησης του μεριδίου της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην παγκόσμια κατανομή χωρητικότητας (Θεοδωρόπουλος , Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σσ. 29-30). Μέτρα προστατευτικής πολιτικής που εφαρμόζε η Ε.Ο.Κ. σε άλλους κλάδους της οικονομίας<sup>504</sup> δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν στον κατ'εξοχήν ανταγωνιστικό κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας όπου κυριαρχούν οι κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ως λύση σε αυτό το πρόβλημα προκρίθηκε η προαγωγή της ανταγωνιστικότητας του στόλου των κρατών-μελών με λήψη μέτρων τα οποία περιόριζαν το κόστος παροχής των μεταφορικών υπηρεσιών καθώς και η απαλοιφή των πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού από τρίτες χώρες, οι οποίες καθιστούσαν μη συμφέρουσα τη δραστηριοποίηση του κοινοτικού στόλου. Το απόσταγμα των προτάσεων που τέθηκαν σε διαβούλευση από τα κράτη-μέλη συμπεριλήφθηκε στο Μνημόνιο του 1985 περί

---

<sup>504</sup> Μέτρα προστατευτικής πολιτικής εφαρμόζονταν στη γεωργία, κλωστοϋφαντουργία κτλ.

Κοινής Πολιτικής Μεταφορών<sup>505</sup>. Το συγκεκριμένο Μνημόνιο αποτέλεσε τη βάση για την λήψη αποφάσεων σε θέματα που αφορούσαν τη κοινή ναυτιλιακή πολιτική. Η τροχιά που πλέον ακολουθούσε η κοινοτική πολιτική στο θέμα της ναυτιλίας οδήγησε στην υιοθέτηση τεσσάρων Κανονισμών το 1986, οι οποίοι κάλυπταν τους σημαντικότερους τομείς ενδιαφέροντος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας την εποχή εκείνη, αλλά ταυτοχρόνως άφηνε ανοικτά τα ζητήματα της απελευθέρωσης των υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ και τον προσδιορισμό της έννοιας του ευρωπαϊού εφοπλιστή (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, & Πάλλης, Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, 2006, σ. 37).

Ο πρώτος Κανονισμός ήταν ο 4055/86<sup>506</sup> και αφορούσε το δικαίωμα της ελεύθερης παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταξύ των κρατών-μελών καθώς και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων κρατών (Θεοδωρόπουλος, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σσ. 35-36). Αυτό πρακτικά οδηγούσε στην αύξηση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες σε όλες τις διακρατικές θαλάσσιες μεταφορές εντός και εκτός της Ε.Ο.Κ.. Κατόπιν διαπραγματεύσεων που διεξήχθησαν, δεν συμπεριλάμβανε τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων των κρατών-μελών, όπου εξακολουθούσε να ισχύει το καμποτάζ της ακτοπλοΐας. Εδώ θα μπορούσαμε να προσθέσουμε ότι υπήρχε πρόνοια για την σταδιακή εφαρμογή του συγκεκριμένου Κανονισμού έως το 1993. Εξυπακουόταν ότι οποιαδήποτε μεταγενέστερη διμερής συμφωνία μεταξύ κράτους-μέλους και τρίτης χώρας έπρεπε να συνάδει με το συγκεκριμένο Κανονισμό, δηλαδή να περιλαμβάνει και τα πλοία των υπολοίπων κρατών-μελών ως δυνητικούς μεταφορείς του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου.

Ο δεύτερος Κανονισμός ήταν ο 4056/86<sup>507</sup> και αφορούσε τα μέτρα που οδηγούν στην εφαρμογή των όρων ανταγωνισμού όπως αυτοί προσδιορίζονται στη Συνθήκη της Ρώμης του 1957 στις θαλάσσιες διασκέψεις τακτικών γραμμών<sup>508</sup> και τις θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα. Παράλληλα, προβλέπονται και συγκεκριμένες οικονομικές κυρώσεις προς τους συμβαλλόμενους οι οποίοι παραβαίνουν τις διατάξεις του Κανονισμού. Παράλληλα, αναγνωρίζεται το δικαίωμα της εξαίρεσης από τους κανόνες

---

<sup>505</sup> European Commission 19.03.1985.

<sup>506</sup> Council Regulation EEC 4055/86 της 22.12.1986.

<sup>507</sup> Council Regulation EEC 4056/86 της 22.12.1986.

<sup>508</sup> Liner Conferences.

ανταγωνισμού για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών υπό την προϋπόθεση, ωστόσο, ότι τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές (Grard, 2004). Η λήψη μέτρων βάσει του συγκεκριμένου Κανονισμού κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική, καθώς αφορά τους όρους διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου των κρατών-μελών με τους βασικούς εμπορικούς εταίρους όπως είναι οι Η.Π.Α., Κίνα, Ιαπωνία κτλ.

Ο τρίτος Κανονισμός ήταν ο 4057/86<sup>509</sup> και αφορούσε την καταπολέμηση πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού από πλοιοκτήτες τρίτων κρατών στον κλάδο της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Ιδιαίτερα στο στόχαστρο του συγκεκριμένου Κανονισμού ήταν επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές (dumping) οι οποίες είχαν ως σκοπό την είσοδο ξένων ναυτιλιακών εταιρειών για την απόκτηση μεριδίου της αγοράς στο χώρο της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, μέσα από την παροχή εξαιρετικά χαμηλού επιπέδου ναύλων (Γιαννόπουλος, 1998, σ. 163). Ο Κανονισμός δίνει το δικαίωμα στις αρμόδιες κοινοτικές Αρχές, αφού προηγουμένως στοιχειοθετεί καταλλήλως η εφαρμογή πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού από πλευράς των εφοπλιστών τρίτης χώρας, να επιβάλλει κατάλληλα αντισταθμιστικά μέτρα (antidumping) οικονομικής φύσεως με τα οποία θα εξαλείφεται το όποιο αθέμιτο πλεονέκτημα έχουν αποκτήσει τα ναυτιλιακά επιχειρηματικά συμφέροντα της τρίτης χώρας. Ενώ σε μία μόνον περίπτωση<sup>510</sup> έχει απαιτηθεί η εφαρμογή του συγκεκριμένου Κανονισμού, εν τούτοις είχε σημαντική προληπτική δράση και απέτρεψε σε σημαντικό βαθμό την επανάληψη φαινομένων dumping του παρελθόντος (Poretti, 2009, p. 189).

Ο τέταρτος Κανονισμός ήταν ο 4058/86<sup>511</sup> και αφορούσε τη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Κοινότητας, προκειμένου να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση των τρίτων-κρατών τα οποία λαμβάνουν μέτρα διάκρισης εις βάρος των κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 2010, σ. 244). Ο συγκεκριμένος Κανονισμός αφορά τις σχέσεις με τα τρίτα κράτη και πιο συγκεκριμένα με όσα από αυτά περιορίζουν το δικαίωμα του ελεύθερου ανταγωνισμού θέτοντας περιοριστικούς όρους στη δραστηριοποίηση του ευρωπαϊκού στόλου στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων. Βάσει του συγκεκριμένου Κανονισμού τα κράτη-μέλη συντονίζουν τις ενέργειές τους και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα,

---

<sup>509</sup> Council Regulation 4057/86 της 22.12.1986.

<sup>510</sup> Η μοναδική περίπτωση εφαρμογής του Κανονισμού 4057/86 αφορούσε τις πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού της Hyundai Merchant Marine στις ναυτιλιακές τακτικές γραμμές μεταξύ Ε.Ο.Κ. και Αυστραλίας.

<sup>511</sup> Council Regulation 4058/86 της 22.12.1986.

προκειμένου να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση των κοινοτικών πλοίων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν δύνανται να περιλαμβάνουν την πραγματοποίηση διπλωματικών παραστάσεων καθώς μέτρα εμπορικού προσανατολισμού όπως είναι η επιβολή δασμών ή ποσόστωσης στη συμμετοχή των πλοίων τρίτων χωρών στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο της Ε.Ο.Κ..

### **8.5 Δεύτερη φάση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής**

Στο πλαίσιο των προσπαθειών για βελτίωση της κατάστασης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας οι πολιτικές σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν περιορίστηκαν στην εφαρμογή μέτρων που καταπολεμούν τις εξωτερικές παθογένειες του θαλάσσιου εμπορίου και κατ'επέκταση ζημιώνουν την ευρωπαϊκή ναυτιλία επ'ωφελεία της ναυτιλίας τρίτων κρατών. Αντιθέτως έγινε αντιληπτό ότι είναι σημαντικό να ληφθούν μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, δηλαδή να εξετάζουν εκ των έσω την κατάσταση του κλάδου των θαλασσίων μεταφορών των κρατών-μελών και να προτείνουν μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του στόλου τους. Το ζητούμενο σε αυτή τη δεύτερη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής είναι ο εξορθολογισμός της πλευράς της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών διά θαλάσσης και πιο συγκεκριμένα ο περιορισμός του κόστους λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών ευρωπαϊκών συμφερόντων, προκειμένου αυτές να σταθούν ισότιμα στο διεθνή ανταγωνισμό όπως αυτός έχει πλέον σχηματιστεί με την κυριαρχία των Νηολογίων χαμηλού κόστους.

Σαφώς αυτή η προσπάθεια για μείωση του κόστους παροχής των ναυτιλιακών υπηρεσιών θέτει ζητήματα συμβατότητας με τις βασικές αρχές της Συνθήκης της Ρώμης περί ελεύθερου ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα τα προτεινόμενα μέτρα σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο να μην αντιμάχονται τις βασικές κοινοτικές αρχές περί θεμιτού ανταγωνισμού χωρίς περιοριστικά μέτρα. Ταυτοχρόνως, τυχόν διαφορές στη ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθείται από τα διάφορα κράτη-μέλη οφείλουν να εξομαλυνθούν. Παράλληλα, οι ακολουθούμενες πρακτικές σε αυτή τη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνουν υπ'όψη τους το γεγονός της μείωσης της απασχόλησης στο χώρο της ναυτικής εργασίας και προτείνουν μέτρα για ανάσχεση αυτής της τάσης. Επιπροσθέτως, επιβεβαιώνεται η σταθερή προσήλωση των κρατών-μελών σε θέματα ασφάλειας στη θάλασσα και προστασίας του θαλασσίου

περιβάλλοντος. Το ενδιαφέρον της άσκησης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής σε αυτή τη φάση επικεντρώθηκε στους τομείς του καμποτάζ στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές των κρατών-μελών, στον ορισμό της έννοιας του κοινοτικού εφοπλιστή και στο Νηολόγιο EUROS.

### 8.5.1 Άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας

Στα περισσότερα κράτη-μέλη ίσχυε παραδοσιακά το προνόμιο της ακτοπλοΐας (maritime cabotage) βάσει του οποίου μόνον πλοία της ίδιας χώρας μπορούσαν να πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων εντός αυτής της χώρας<sup>512</sup>. Σε ορισμένα μόνον κράτη-μέλη<sup>513</sup> είχε οικειοθελώς προχωρήσει η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας αντικατοπτρίζοντας κατ'αυτόν τον τρόπο τις διαφορετικές συνθήκες που αντιμετώπιζε κάθε κράτος-μέλος. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Ελλάδας όπου ο έντονος νησιωτικός χαρακτήρας της επικράτειας επέβαλε τον αυξημένο κρατικό έλεγχο<sup>514</sup> στην πραγματοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών για οικονομικούς αλλά και εθνικούς λόγους. Προκειμένου όμως να εφαρμοστούν οι κανόνες της Ενιαίας Αγοράς ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη-μέλη απαιτήθηκαν εντατικές διαβουλεύσεις και υιοθετήθηκε ένα ιδιαίτερα μακροπρόθεσμο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των σχετικών αποφάσεων.

Η βάση της άρσης του προνομίου της ακτοπλοΐας (maritime cabotage) τέθηκε με τον Κανονισμό 3577/92<sup>515</sup>, ο οποίος κάλυπτε τον κλάδο των θαλασσίων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Ειδικότερα προβλεπόταν ότι οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες<sup>516</sup> που ελέγχουν πλοία υπό τη Σημαία κράτους-μέλους ή του προτεινόμενου Νηολογίου EUROS θα μπορούσαν να δραστηριοποιούνται ανεμπόδιστα στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές όλων των κρατών-μελών με τους ίδιους όρους που δραστηριοποιούνται και οι πλοιοκτήτες αυτών των κρατών-μελών (Θεοδωρόπουλος , Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 66).

---

<sup>512</sup> Επιπροσθέτως της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων εντός των προβλέψεων του cabotage περιλαμβάνονταν και οι τομείς της κρουαζιέρας, της αλιείας και της ρυμούλκησης.

<sup>513</sup> Π.χ. στο Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>514</sup> Αυτό κατέστη εφικτό μέσα από την επιδότηση ιδιωτικών ναυτιλιακών εταιρειών για την πραγματοποίηση πλόων σε απομακρυσμένα νησιά με οικονομικό μειονέκτημα, λόγω της απόστασης από την ενδοχώρα.

<sup>515</sup> Council Regulation EEC 3577/92 της 07.12.1992.

<sup>516</sup> Για χρήση στον Κανονισμό 3577/92 ως κοινοτικός πλοιοκτήτης νοείται και μία ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία εδρεύει σε τρίτη χώρα (flag criterion), αλλά ανήκει σε πολίτες της Ε.Ε. και τα πλοία της είναι νηολογημένα σε Νηολόγιο κράτους-μέλους.

Όσον αφορά το ζήτημα της ναυτικής εργασίας, τα θέματα της στελέχωσης αυτών των πλοίων θα ρυθμίζονταν από το κράτος υποδοχής. Επίσης, εξαιρετικής σημασίας ήταν η πρόνοια για σύναψη σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας εθελοντικού ή ακόμα και υποχρεωτικού χαρακτήρα από μέρους των ναυτιλιακών εταιρειών, εφόσον το επιτάσσει το δημόσιο συμφέρον.

Η ευρύτατη χρήση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών σε ένα μεγάλο αριθμό κρατών-μελών και η ιδιαίτερη θέση που αυτές κατέχουν στην οικονομική και κοινωνική ζωή των παράκτιων κρατών κατέστησε αναγκαία την ευρύτατη προσθήκη μία σειράς από προσωρινές εξαιρέσεις. Αυτές αφορούσαν κυρίως νησιωτικές περιοχές κρατών της Μεσογείου, τα οποία και ήταν περισσότερο επιφυλακτικά στην υιοθέτηση του συγκεκριμένου Κανονισμού. Μέσα από αυτές τις εξαιρέσεις κατέστη εφικτό να υπάρξει μεταβατικό χρονικό διάστημα για τη σταδιακή και ανά επιμέρους κλάδο της ναυτιλίας απελευθέρωση της αγοράς. Παράλληλα, τα κράτη-μέλη σε περίπτωση που διαπιστώσουν σοβαρή διαταραχή στην ομαλή λειτουργία των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, λόγω της απελευθέρωσης των μεταφορικών υπηρεσιών διατηρούν το δικαίωμα να επανέλθουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το αίτημα της εξαίρεσης των εμπλεκόμενων θαλασσιών περιοχών από το πεδίο εφαρμογής του συγκεκριμένου Κανονισμού (Γιαννόπουλος, 1998, σ. 170).

### **8.5.2 Ορισμός του κοινοτικού εφοπλιστή**

Απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση των μέτρων που θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής ναυτιλίας είναι ο προσδιορισμός των ωφελούμενων από την άσκηση αυτής της πολιτικής. Τέθηκε κατ'αυτόν τον τρόπο το θέμα του προσδιορισμού της έννοιας του κοινοτικού εφοπλιστή, ο οποίος θα μπορούσε να γίνει κοινωνός της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Η κλασική προσέγγιση της ναυτιλιακής εταιρείας που εδρεύει σε κράτος μέλος, διοικείται και έχει ως μετόχους ευρωπαίους πολίτες και έχει τα πλοία της υπό ευρωπαϊκή Σημαία είναι εξαιρετικά περιοριστική και κατ'επέκταση δεν θα μπορούσε να έχει ουσιαστική επίδραση η κοινή ναυτιλιακή πολιτική, εάν περιοριζόταν αποκλειστικά σε αυτή την κατηγορία των ναυτιλιακών εταιρειών.

Για παράδειγμα, η ελληνική Σημαία, η οποία κατά την είσοδό της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ. ήταν η σημαντικότερη στην Ε.Ε., στο σημαντικότερο βαθμό αντλεί τη δύναμή της από

ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν σε τρίτες χώρες, αλλά ανήκουν σε Έλληνες πολίτες και τους έχει εκχωρηθεί το δικαίωμα να φέρουν την ελληνική Σημαία (flag criterion). Παράλληλα, σε μία σειρά από άλλες χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο συμβαίνει το αντίστροφο φαινόμενο (Farantouris, 2003, σσ. 220-221). Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, ανήκουν σε Βρετανούς πολίτες, αλλά έχουν επιλέξει να νηολογήσουν τα πλοία τους σε τρίτη χώρα εκτός της Ε.Ε. (company criterion). Ενώπιον του διλήμματος όσον αφορά τον προσδιορισμό των προϋποθέσεων, προκειμένου να χαρακτηριστεί ένας εφοπλιστής ως κοινοτικός επιλέχθηκε η χρυσή τομή της αποδοχής τόσο του κριτηρίου της Σημαίας στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο όσο και του κριτηρίου της εταιρείας στην οποία ανήκει το πλοίο. Αρκεί δηλαδή είτε η Σημαία του πλοίου να είναι ευρωπαϊκή, ακόμα και εάν η εταιρεία εδρεύει σε τρίτη χώρα, είτε η έδρα της εταιρείας να είναι σε κράτος-μέλος ακόμα και εάν τα πλοία που διαχειρίζεται έχουν νηολογηθεί σε τρίτη χώρα.

## **8.6 Κατευθυντήριες γραμμές έγκρισης παροχής κρατικών ενισχύσεων**

Η σταδιακή υιοθέτηση του θεσμού των Δεύτερων Νηολογίων<sup>517</sup> είχε ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση μίας πανσπερμίας εθνικών ναυτιλιακών πολιτικών, η καθεμία από τις οποίες αποσκοπούσε στην αναστροφή του κύματος εκροής πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια και γενικότερα στην ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλίας και των ωφελειών που αυτή προσφέρει στην εθνική οικονομία. Προκειμένου, να υπάρξει ένας γενικότερος συντονισμός στις ακολουθούμενες εθνικές προσεγγίσεις χρειάστηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ήδη από το 1989, να θεσπίσει κατευθυντήριες γραμμές<sup>518</sup> βάσει των οποίων θα πραγματοποιείτο η παροχή κρατικών ενισχύσεων στο ναυτιλιακό κλάδο είτε αυτός αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες είτε αφορά τους ναυτεργάτες. Παράλληλα, με την εφαρμογή αυτού του κοινού πλαισίου κρατικών ενισχύσεων επιδιωκόταν η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας, προκειμένου να μπορέσει να ανταποκριθεί στις διεθνείς εξελίξεις. Για τους σκοπούς αυτούς συγκρίθηκε το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου το οποίο είναι νηολογημένο στο Νηολόγιο της

---

<sup>517</sup> Offshore και international.

<sup>518</sup> SEC (89)921 της 03.08.1989.



Πορτογαλίας, το οποίο κρίθηκε ότι ήταν το οικονομικότερο ευρωπαϊκό Νηολόγιο, σε αντιδιαστολή με ένα αντιπροσωπευτικό Ανοικτό Νηολόγιο όπως αυτό της Κύπρου.

Οι κατευθυντήριες γραμμές εστίασαν σε μία σειρά από μορφές κρατικών ενισχύσεων, όπως ήταν οι άμεσες μεταβιβάσεις χρηματικών ποσών προς τις ναυτιλιακές εταιρείες για την εκμετάλλευση των πλοίων ή τις ζημίες χρήσης, οι αποσβέσεις, η απαλλαγή από τη φορολογία του αποθεματικού το οποίο προκύπτει από την πώληση πλοίων, η παροχή κρατικών εγγυήσεων για τη χρηματοδότηση ναυπήγησης πλοίων, απαλλαγές στη φορολογία εισοδήματος των ναυτικών, επιδοτήσεις για τη ναυτική εκπαίδευση και εκπνώσεις από τις εισφορές για την κοινωνική ασφάλιση (Θεοδωρόπουλος, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σσ. 57-58).

Ο γενικός κανόνας είναι ότι οι κρατικές ενισχύσεις, που δεν νοθεύουν τους όρους του ανταγωνισμού μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή μεταξύ διαφορετικών φορέων του ιδιωτικού τομέα, είναι αποδεκτές. Παράλληλα, οι κρατικές ενισχύσεις που δεν οδηγούν στην αύξηση ή διατήρηση της παραγωγικής δυναμικότητας σε κλάδους όπου υπάρχει πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα είναι επίσης αποδεκτές. Ταυτοχρόνως θα πρέπει οι εξεταζόμενες ενισχύσεις να μην οδηγούν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού και να μην προκαλούν αθέμιτο ανταγωνισμό στα υπόλοιπα κράτη-μέλη. Επίσης, είναι σημαντικό να έχουν προσωρινό χαρακτήρα και να υπάρχει διαφάνεια στη διαχείριση των χρηματικών ροών. Επίσης, ο προσδιορισμός του ύψους των κρατικών ενισχύσεων είναι μεγάλης σημασίας και είναι αντικείμενο αξιολόγησης, η οποία χρήζει περιοδικής επαναξιολόγησης.

Οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν τη βάσει κριτηρίων χορήγηση κρατικών ενισχύσεων σε πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος. Αξίζει να σημειωθεί ότι υπό προϋποθέσεις είναι δυνατό να χορηγηθούν κρατικές ενισχύσεις ακόμα και σε πλοία που είναι νηολογημένα σε offshore Νηολόγια ή σε τρίτες χώρες αρκεί να συμβάλλουν στην οικονομική ευημερία<sup>519</sup> της Ε.Ε. (Μαυρομμάτη, 2012, σσ. 700-701). Αυτό έχει οδηγήσει σε ευρεία κλίμακα παροχής κρατικών ενισχύσεων σε πλοία τα οποία έχουν νηολογηθεί σε τρίτες χώρες, αλλά εξακολουθούν να συμβάλλουν στην οικονομική δραστηριότητα των κρατών-μελών τα οποία τα ενισχύουν<sup>520</sup>.

---

<sup>519</sup> Γνήσιος οικονομικός δεσμός.

<sup>520</sup> Η ευρεία χρήση των κρατικών ενισχύσεων από πλοία που έχουν νηολογηθεί σε άλλα Νηολόγια καταδεικνύεται από το γεγονός ότι κατά το 1996 τα 545 από τα συνολικά 772 του Νηολογίου της Γερμανίας

### 8.6.1 Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας

Ιδιαίτερη θέση στις Κατευθυντήριες Γραμμές αναφορικά με την έγκριση για κρατικές ενισχύσεις κατέχουν οι Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ). Ως ΥΔΥ ορίζεται «κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται σε μεταφορική επιχείρηση να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση γραμμής που ικανοποιεί πάγια πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, πρότυπα τα οποία η μεταφορική επιχείρηση δεν επρόκειτο να αναλάβει την υποχρέωση να τα σεβαστεί εάν ελάμβανε αποκλειστικά και μόνον το οικονομικό της συμφέρον» (Γιαννόπουλος, 1998, σσ. 170-171). Οι ΥΔΥ κατέχουν ιδιαίτερη βαρύτητα σε κράτη-μέλη που έχουν έντονο νησιωτικό χαρακτήρα καθώς αποσκοπούν στην παροχή μεταφορικών υπηρεσιών σε γεωγραφικές περιοχές οι οποίες είναι απομονωμένες από τον μητροπολιτικό ιστό της χώρας.

Οι επιπτώσεις από την επιτυχή άσκηση των ΥΔΥ έχουν κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις καθώς συμβάλλουν στην άρση της περιθωριοποίησης των τοπικών κοινωνιών, ενώ παράλληλα αντισταθμίζουν το μεταφορικό μειονέκτημα που φέρει ο παραγωγικός τομέας αυτών των περιοχών, λόγω της υφιστάμενης απόστασης από τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας.

Προκειμένου να θεωρείται μία κρατική ενίσχυση ότι εμπίπτει στις Κατευθυντήριες Γραμμές περί ΥΔΥ θα πρέπει να πληροί μία σειρά από προϋποθέσεις, οι οποίες εφ'όσον ικανοποιούνται οδηγούν σε αποδοχή τους από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή χωρίς να απαιτείται η αποδοχή της. Η γενικότερη προσέγγιση που επικρατεί είναι ότι μέσω των ΥΔΥ θα πρέπει να επιστρέφεται στη ναυτιλιακή εταιρεία που έχει επωμιστεί το έργο της ΥΔΥ το λειτουργικό κόστος που έχει προκύψει λόγω αυτής της ΥΔΥ.

Μεταξύ των προϋποθέσεων που απαιτούνται για να θεωρηθεί μία κρατική ενίσχυση ως ΥΔΥ είναι να υπάρχει επαρκής δημοσιότητα. Αυτό συνεπάγεται τη δημοσιοποίηση από πλευράς του κράτους-μέλους που επιθυμεί να αναθέσει ΥΔΥ, των προδιαγραφών της ΥΔΥ. Με αυτόν τον τρόπο περιφρουρείται η διαφάνεια των διαδικασιών και η αποφυγή νόθευσης του ανταγωνισμού. Στην πρόσκληση που απευθύνει το κράτος-μέλος προς τον ιδιωτικό τομέα θα πρέπει να αναφέρονται οι βασικές παράμετροι της ΥΔΥ συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών και ποιοτικών προδιαγραφών των πλοίων

---

είχαν νηολογηθεί σε τρίτη χώρα υπό το καθεστώς της ναύλωσης γυμνού πλοίου και ταυτοχρόνως λάμβαναν κρατικές ενισχύσεις από τη Γερμανία (Μαυρομάτη, 2012, σ. 702).

καθώς επίσης και το ύψος των τιμών και η συχνότητα των δρομολογίων (Γιαννόπουλος, 1998, σσ. 171-172). Κατά κανόνα η ανάθεση του έργου της ΥΔΥ ανατίθεται στο μειοδότη, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται το ενδεχόμενο να επιλεγεί κατόπιν επαρκούς τεκμηρίωσης κάποιος άλλος συμμετέχων στη διαδικασία.

Από τη στιγμή που ανατεθεί κάποια ΥΔΥ σε ναυτιλιακή εταιρεία, αυτή έχει ορισμένη διάρκεια ισχύος και δύναται να αφορά διάστημα που εκτείνεται σε μία πενταετία. Κατά κανόνα δεν επιλέγεται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, προκειμένου να καταστεί εφικτή η επανάληψη της διαδικασίας ανάθεσης της ΥΔΥ σε εύλογο χρονικό διάστημα και να μην παγιώνονται καταστάσεις που ενδεχομένως οδηγήσουν σε μονοπωλιακή δομή της αγοράς. Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί ότι σε περίπτωση που παρουσιαστεί μόνον μία υποψήφια ναυτιλιακή εταιρεία για να αναλάβει την ΥΔΥ, τότε μπορεί να γίνει ανάθεση μεμονωμένα σε αυτήν την εταιρεία η ΥΔΥ.

## **8.7 Ασφάλεια στη θάλασσα**

Τα μέτρα που λήφθηκαν σε επίπεδο Ε.Ε. για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας συνοδεύτηκαν και από αντίστοιχες πρωτοβουλίες στον τομέα της περιφρούρησης της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών. Υπήρχε ο κίνδυνος οι κοινοτικοί εφοπλιστές, λόγω της πίεσης του ανταγωνισμού να καταφύγουν σε πρακτικές λιγότερο κοστοβόρες οι οποίες όμως θα συνεπάγονται μεγαλύτερους κινδύνους και κατά συνέπεια να προκύπτουν θέματα ασφάλειας. Τα μέτρα ασφαλείας που υλοποιούνται σε επίπεδο Ε.Ε. απευθύνονται τόσο προς τα κράτη-μέλη όσο και στις ναυτιλιακές εταιρείες και τους Νηογνώμονες.

Προς αυτήν την κατεύθυνση και λαμβάνοντας υπ'όψη το βαρύνοντα ρόλο που διαδραματίζουν στην εμπορική ναυτιλία οι Νηογνώμονες επιχειρήθηκε να δημιουργηθεί ένα εναρμονισμένο πλαίσιο βάσει του οποίου θα δραστηριοποιούνται οι Νηογνώμονες στα κράτη-μέλη. Σε αυτό συνέβαλε η Οδηγία 94/57 με την οποία από τον Ιανουάριο του 1996 τίθενται συγκεκριμένοι κανόνες στη συνεργασία μεταξύ Κράτους Σημαίας και Νηογνώμονα καθώς επίσης προσδιορίζονται τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που θα πρέπει να διέπουν τη λειτουργία ενός αποδεκτού Νηογνώμονα (Θεοδωρόπουλος, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 79). Μάλιστα όσα πλοία λαμβάνουν πιστοποιητικά από Νηογνώμονες που δεν είναι αναγνωρισμένοι από τις ευρωπαϊκές Αρχές θα υπόκεινται σε πρόσθετες

επιθεωρήσεις<sup>521</sup>. Ενισχυτική αυτής της τάσης είναι η Οδηγία 95/21 η οποία προβλέπει επιπλέον επιθεωρήσεις και σε όσα πλοία φέρουν τη Σημαία χώρας που είναι στη μαύρη λίστα του Paris MoU.

Όσον αφορά τα κράτη-μέλη αυτά θα πρέπει να έχουν τους κατάλληλους διοικητικούς μηχανισμούς για την εφαρμογή των διεθνών Συμβάσεων όπως απορρέουν από τις υποχρεώσεις τους ως Κράτη Σημαίας και Κράτη Λιμένα. Παράλληλα, έχουν υποχρεώσεις που απορρέουν από τους ευρωπαϊκούς Θεσμούς<sup>522</sup> όπως είναι οι έλεγχοι στους λιμένες, η τήρηση των κανονισμών στα πλοία και η πιστοποίηση της εκπαίδευσης των ναυτικών.

Αναφορικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες δημιουργείται ένα πλαίσιο κανόνων βάσει του οποίου θα πρέπει να πραγματοποιούνται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες. Κάτω από αυτό το πρίσμα θα πρέπει να εφαρμόζεται υποχρεωτικώς ο κώδικας ISM, με τον οποίο προσδιορίζονται σαφείς διαδικασίες κατά την άσκηση των ναυτιλιακών εργασιών (Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007, σ. 463). Επίσης, ανάλογα με τον τύπο του πλοίου<sup>523</sup> προτάθηκαν εξειδικευμένες λύσεις οι οποίες να ανταποκρίνονται στις ιδιαιτερότητες τόσο των πλοίων όσο και των μεταφερόμενων φορτίων.

## **8.8 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων**

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA – Short Sea Shipping) είναι ένας ιδιαίτερος κλάδος της ναυτιλίας προς τον οποίο έχει στρέψει το ενδιαφέρον της η Ε.Ε. (Zis & Psaraftis, 2017, p. 187). Παρότι συγκαταλέγεται ως μέρος της εμπορικής ναυτιλίας, κατέχει σαφώς διακριτή θέση και δε θα πρέπει να συγχέεται με την ποντοπόρο ναυτιλία. Αυτό έγκειται στο γεγονός του μικρότερου μεγέθους πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στη NMA και στις κατά κανόνα μικρότερες αποστάσεις τις οποία αυτά καλούνται να διανύσουν, προκειμένου να προσφέρουν το μεταφορικό τους έργο.

Οι λόγοι που οδήγησαν την Ε.Ε. στην αναζήτηση τρόπων ενθάρρυνσης της NMA μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο βασικές κατηγορίες. Η μία κατηγορία αφορά την υφιστάμενη κατάσταση στις μεταφορές, η οποία χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία των οδικών μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται ότι το αυξημένο εξωτερικό κόστος που

---

<sup>521</sup> Ε.Ε. COM (96) 81.

<sup>522</sup> Π.χ. οδηγίες Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

<sup>523</sup> Π.χ. Ro-Ro ή bulker.

προκαλούν οι οδικές μεταφορές δεν εσωτερικοποιείται και κατ'επέκταση δεν αποτυπώνεται στο συνολικό κόστος παραγωγής που καταβάλλεται στα πλαίσια της οικονομίας. Αυτό δεν αναιρεί όμως τις μεγάλες δυσμενείς επιπτώσεις των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον (Zis, Psaraffis, Tillig, & Ringsberg, 2020, p. 2), δεδομένου μάλιστα του γεγονότος ότι οι οδικές μεταφορές είναι περισσότερο ενεργοβόρες από τις άλλες μορφές μεταφορών<sup>524</sup>. Παράλληλα, το κόστος της πραγματοποίησης επενδύσεων στον κλάδο των οδικών μεταφορών είναι δυσβάσταχτο και μοιραία οδηγεί σε διάθεση δημοσίου χρήματος ή κατ'ελάχιστο συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Απεναντίας, η NMA απολαμβάνει το πλεονέκτημα της ανέξοδης ύπαρξης των θαλασσίων γραμμών και κατά συνέπεια οι μόνες επενδύσεις που απαιτείται να πραγματοποιηθούν αφορούν το χερσαίο σκέλος<sup>525</sup> σε μέγεθος σημαντικό χαμηλότερο από τις οδικές ή σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης, είναι σημαντικό το γεγονός ότι η θαλάσσια μεταφορά είναι λιγότερο ενεργοβόρα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Επιπροσθέτως, το γεωγραφικό ανάγλυφο της Ε.Ε. καθιστά το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγικής της δραστηριότητας κατάλληλο για διασύνδεση με τα δίκτυα της NMA (Θεοδωρόπουλος, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 82). Αξίζει στο σημείο αυτό να προσθέσουμε τις συνέργειες που μπορούν να προκύψουν από την ανανέωση και επέκταση του στόλου της NMA όσον αφορά την απασχόληση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ε.Ε. καθώς και του ναυτεργατικού δυναμικού, καθότι η NMA είναι περισσότερο εντάσεως εργασίας σε σύγκριση με την ποντοπόρο ναυτιλία.

Ωστόσο, προκειμένου να καταστεί εφικτή η ανάπτυξη της NMA είναι σημαντικό να αναβαθμιστούν οι υποδομές στο μέτωπο της ξηράς. Άλλωστε, ένα σημαντικό μέρος του συνολικού χρόνου που απαιτείται για τη μεταφορά των προϊόντων αναλώνεται στους λιμένες. Αυτό μπορεί να αφορά είτε τις διαδικασίες της φορτο-εκφόρτωσης είτε τις διατυπώσεις που απαιτείται να πραγματοποιηθούν σε συνεργασία με τις τοπικές Αρχές<sup>526</sup>. Έχοντας αντιληφθεί η Ε.Ε. τις ιδιαιτερότητες της NMA, προσπαθεί να προωθήσει τη διασύνδεση των μεταφορικών δικτύων ούτως ώστε το τελικό προϊόν να είναι ανταγωνιστικό σε σχέση με τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς. Προς την

---

<sup>524</sup> Έχει υπολογιστεί ότι για το ίδιο μεταφορικό έργο οι οδικές μεταφορές απαιτούν 7πλησια ποσότητα καταναλισκόμενης ενέργειας σε σύγκριση με τις θαλάσσιες μεταφορές.

<sup>525</sup> Π.χ. λιμένες.

<sup>526</sup> Π.χ. τελωνεία, εκτελωνιστές.

κατεύθυνση αυτή συστήθηκε το Βήμα των Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum) το 1992, ενώ το 1995<sup>527</sup> παρουσιάστηκε η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη NMA. Κύριοι άξονες αυτής της πρωτοβουλίας ήταν η τεχνολογική αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει η NMA, η πληρέστερη διασύνδεση της NMA με τα υφιστάμενα δίκτυα μεταφορών και απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών που δημιουργούνται λόγω της NMA.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η NMA είναι το θέμα των υπερήλικων πλοίων που την απαρτίζουν (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 2010, σ. 261). Σε σύγκριση με την ποντοπόρο ναυτιλία είναι μεγαλύτερο το ποσοστό των πλοίων που φέρουν Σημαία κράτους-μέλους που είναι υπερήλικα<sup>528</sup>. Για την αντιμετώπιση του κινδύνου που ενσωματώνουν αυτά τα πλοία, λόγω της κόπωσής τους, καθώς και της ανάγκης για εκσυγχρονισμό της NMA με ποιοτικότερα και ανταγωνιστικότερα πλοία έχει εφαρμοστεί το πρόγραμμα Leader SHIP 2015 και ο διάδοχός αυτού Leader SHIP 2020. Με την προσέγγιση αυτή η Ε.Ε. επιτυγχάνει αφ'ενός να αναβαθμίσει το επίπεδο του στόλου της NMA και αφ'ετέρου να αναζωογονήσει τη ναυπηγική βιομηχανία των κρατών-μελών. Χρηματοοικονομικά εργαλεία όπως η παροχή εγγυήσεων για τη ναυπήγηση πλοίων κ.ά. βρίσκονται στο οπλοστάσιο αυτών των προγραμμάτων, πάντοτε όμως σε πλήρη συμμόρφωση με την τήρηση των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται σε θέματα όπως είναι η πράσινη ναυτιλία, η υπεράκτια παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας, οι μετασκευές κτλ.

## **8.9 Πακέτα Erika I, Erika II και Erika III**

Το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου Erika το 1999 ανοικτά της Γαλλίας, με την περιβαλλοντική ρύπανση<sup>529</sup> που προκάλεσε, επιτάχυνε τις εξελίξεις σε μία σειρά από θέματα που απασχολούσαν την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική (Broekema, 2016, p. 383). Το αποτέλεσμα ήταν τρεις δέσμες μέτρων κοινοτικής ναυτιλιακής σε μία πλειάδα τομέων, με ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της ασφάλειας, γνωστών ως πακέτα μέτρων

<sup>527</sup> E.E. COM (95) 317 της 05.07.1995.

<sup>528</sup> Από το σύνολο των 10.000 πλοίων που απαρτίζουν τη NMA το 38% έχει ηλικία που υπερβαίνει τα 25 έτη.

<sup>529</sup> Περισσότεροι από 10.000 τόνοι πετρελαίου εκχύθηκαν στον Ατλαντικό Ωκεανό στις δυτικές ακτές της Γαλλίας.

Erika I, Erika II και Erika III (Μαυρομάτη, 2012, π. 661). Με το πακέτο Erika I<sup>530</sup> αυστηροποιείται το πλαίσιο πραγματοποίησης επιθεωρήσεων από το Κράτος Λιμένα επικεντρώνοντας στα υπερήλικα πλοία που έχουν βεβαρυσμένο ιστορικό σε παλαιότερες επιθεωρήσεις, ενώ με το πακέτο Erika III εισάγεται μία νέα μεθοδολογία ως προς την πραγματοποίηση των επιθεωρήσεων του Port State Control γνωστή ως New Inspections Regime (NIR) (Prieto, Amor, Turias, Almorza, & Piniella, 2021, π. 2093). Ως μέτρο για την αποφυγή ή τον περιορισμό μελλοντικών περιστατικών ατυχηματικής ρύπανσης από πετρελαιοειδή προκρίθηκε η λύση της σταδιακής αντικατάσταση των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους από δεξαμενόπλοια διπλού κύτους<sup>531</sup>. Τέλος στο πλαίσιο του Erika επαναξιολογήθηκε η διαδικασία αναγνώρισης του δικαιώματος για πραγματοποίηση επιθεωρήσεων στους Νηογνώμονες καθώς θεωρήθηκε ότι πρέπει να αυστηροποιηθούν τα κριτήρια. Επίσης, ποινικοποιήθηκε η ατυχηματική ρύπανση, η οποία είναι απόρροια σκοπιμότητας ή αμέλειας (Soto-Onate & Caballero, 2017, π. 307).

Με το πακέτο Erika II και στα πλαίσια της Οδηγίας 2001/106/EK επαναδιατυπώνεται η λειτουργία του Κράτους Λιμένα και των μέτρων που οφείλουν να λαμβάνονται για την ενίσχυση της ασφάλειας και τη προστασίας έναντι της θαλάσσιας ρύπανσης. Παράλληλα, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην παρακολούθηση των πλοίων και γενικότερα στο έλεγχο της ναυτιλιακής κίνησης μέσω της Οδηγίας 2002/59/EK. Καθιερώνεται σύστημα το οποίο παρακολουθεί τις πλόες των πλοίων συνεπικουρούμενο από νέες τεχνολογικές εξελίξεις όπως τα συστήματα AIS<sup>532</sup> και VDR<sup>533</sup> τα οποία εγκαθίστανται στα πλοία. Ιδιαίτερη μεταχείριση επιφυλάσσεται για τα επικίνδυνα φορτία και τις προϋποθέσεις για τη μεταφορά τους διά θαλάσσης. Παράλληλα, τα παράκτια κράτη έχουν την υποχρέωση να προσδιορίσουν λιμένες καταφυγής για τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο. Απόρροια του Erika II με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1406/2002 είναι η σύσταση του EMSA, ο οποίος επιφορτίστηκε με την προαγωγή της ασφάλειας στις ευρωπαϊκές θάλασσες.

Το πακέτο Erika III ήρθε ως αποτέλεσμα του ναυαγίου του δεξαμενοπλοίου Prestige το 2002 στον Ατλαντικό Ωκεανό ανοικτά των ακτών της Ισπανίας και της

---

<sup>530</sup> OJ 43 C212 της 25.07.2000.

<sup>531</sup> Είναι μία μέθοδος ναυπήγησης πλοίων, όπου το πλοίο έχει διπλά εξωτερικά τοιχώματα και κατ'αυτόν τον τρόπο προστατεύεται το θαλάσσιο περιβάλλον από τη διαρροή πετρελαιοειδών από το πλοίο.

<sup>532</sup> Automatic Identification System.

<sup>533</sup> Voyage Date Recorder.

περιβαλλοντικής καταστροφής που επακολούθησε<sup>534</sup>. Σε μεγάλο βαθμό αφορά επικαιροποίηση των προβλέψεων των πακέτων Erika I και Erika II που είχαν προηγηθεί. Με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ τίθενται νέα πρότυπα κατά τις επιθεωρήσεις των πλοίων που πραγματοποιούνται από τα Κράτη Λιμένα. Είναι πλέον περισσότερο συχνοί οι έλεγχοι και επικεντρώνονται σε υποβαθμισμένα πλοία, ενώ στο πλαίσιο του Paris MoU δημιουργείται μία «μαύρη λίστα» με ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν χαμηλές επιδόσεις στις διενεργηθείσες επιθεωρήσεις. Με τις Οδηγίες (ΕΚ) 391/2009 και 2009/15/ΕΚ αυξάνεται ο έλεγχος που ασκείται στους Νηογνώμονες και θεσμοθετούνται ποινές οι οποίες μπορούν να επιβληθούν σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (Ford & Wilcox, 2019, p. 300). Το πακέτο Erika III ασχολείται και με το θέμα του Κράτους Σημαίας με την Οδηγία 2009/21/ΕΚ (Hebbar & Geymonat, 2021, p. 101). Βάσει της συγκεκριμένης Οδηγίας επιβάλλεται στα Νηολόγια των κρατών-μελών να είναι στη «λευκή λίστα» με τις Σημαίες του Paris MoU. Επίσης, με την Οδηγία 2009/20/ΕΚ εναρμονίζεται το ευρωπαϊκό καθεστώς στην ασφάλιση έναντι ευθύνης σε τρίτα μέρη με το αντίστοιχο διεθνές<sup>535</sup>. Αναφορικά με τον έλεγχο της κυκλοφορίας των πλοίων στις ευρωπαϊκές θάλασσες η Οδηγία 2009/17/ΕΚ επεκτείνει τα κριτήρια επιλεξιμότητας των πλοίων που παρακολουθούνται, ώστε να παρακολουθούνται ακόμα περισσότερα πλοία ενώ αποσαφηνίζεται περαιτέρω ο ρόλος των λιμένων καταφυγής.

### **8.10 Λοιπά θέματα κοινής ναυτιλιακής πολιτικής**

Στο πλαίσιο της πολιτικής υλοποίησης της Ενιαίας Αγοράς αντιμετωπίστηκε το ζήτημα της απρόσκοπτης μετακίνησης ενός πλοίου που είναι νηολογημένο σε Νηολόγιο κράτους-μέλους σε Νηολόγιο κάποιου άλλου κράτους-μέλους. Θεωρήθηκε ότι προκειμένου να υπάρχει γνήσιος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρούντων στην Ε.Ε., θα πρέπει να υφίσταται και η δυνατότητα για άμεση και απρόσκοπτη μετανηολόγηση των πλοίων. Η λύση στο συγκεκριμένο θέμα δόθηκε με τον Κανονισμό 613/91 της 04.05.1991 βάσει του οποίου είναι εφικτή χωρίς πρόσθετους τεχνικούς περιορισμούς η μετακίνηση πλοίων από Νηολόγιο σε Νηολόγιο των κρατών-μελών (Farantouris, 2003, σσ. 152-153). Το μόνο ανάχωμα παρεμβολής των εθνικών Αρχών αφορά την

---

<sup>534</sup> Υπολογίζεται ότι περισσότεροι από 50.000 τόνοι πετρελαίου εκχύθηκαν στη θάλασσα ρυπαίνοντας τις ακτές της Ισπανίας, Πορτογαλίας και Γαλλίας.

<sup>535</sup> Είναι η LLMC 1996 στο πλαίσιο του I.M.O..



πραγματοποίηση περιορισμένης έκτασης επιθεωρήσεων, προκειμένου να βεβαιωθεί η προσαρμογή του πλοίου στα εκδοθέντα πιστοποιητικά.

Αναφορικά με την αντιμετώπιση των Σημαιών Ευκαιρίας υπάρχει ένα σύνολο κανονισμών που έχει θεσπιστεί από την Ε.Ε. και που αποσκοπεί στην καθιέρωση μίας ενιαίας προσέγγισης όσον αφορά τους ελέγχους που θα πραγματοποιούνται. Η αρχή έγινε με την Οδηγία 95/21 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου η οποία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2001/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 19.12.2001. Με τις συγκεκριμένες Οδηγίες επιχειρείται να επιβληθούν τα διεθνή πρότυπα που αφορούν τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στα πλοία καθώς επίσης και την ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (Μαυρομάτη, 2012, σ. 662). Συναφής ως προς αυτό είναι και η Οδηγία ΕΚ 2001/57 με την οποία το κράτος λιμένα μπορεί να πραγματοποιεί ελέγχους σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως Σημείας καθώς επίσης να ελέγχει και τους Νηογνώμονες.

Το ζήτημα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος απασχόλησε την Ε.Ε. ήδη από 1993 με την έκδοση του Κανονισμού 2158/1993/ΕΚ. Σύμφωνα με τις διατάξεις του συγκεκριμένου Κανονισμού τα κράτη-μέλη θα πρέπει να εκπληρώνουν τις προϋποθέσεις των διεθνών Συμβάσεων SOLAS και MARPOL (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 2010, ρ. 248). Παράλληλα, θα πρέπει να τηρείται το πλαίσιο περί εκπαίδευσης των ναυτεργατών που εργάζονται επί των πλοίων όπως αυτό ορίζεται από την Σύμβαση STCW. Για την ακριβή τήρηση των ανωτέρω τίθεται περιοδική επαναξιολόγηση των κρατών-μελών που έχουν το ρόλο του Κράτους Σημείας κάθε 7 έτη από τον Ι.Μ.Ο. και τον Ι.Λ.Ο.

Στα θέματα της αποφυγής δημιουργίας μονοπωλιακών καταστάσεων στις ναυτιλιακές αγορές και ιδιαίτερα στην αγορά τακτικών γραμμών έχει καθιερωθεί το καθεστώς της χορήγησης απαλλαγής από την εφαρμογή του άρθρου 81 (παράγρ. 3) της Συνθήκης Ε.Κ.. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι κατ'εξαιρέση προς την γενικότερη πολιτική της Ε.Ε. περί ελεύθερου ανταγωνισμού έχει χορηγηθεί το προνόμιο στη ναυτιλία τακτικών γραμμών, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών της συγκεκριμένης αγοράς και της αλληλεπίδρασης με τις ξένες αγορές, να μην υπόκειται στους αντιμονοπωλιακούς νόμους που ισχύουν για τους υπόλοιπους κλάδους. Με την έκδοση του Κανονισμού 870/1995/ΕΚ, ο οποίος ανανεώθηκε με τους 823/2000/ΕΚ, 611/2005/ΕΚ, 246/2009/ΕΚ και τον 697/2014 παρέχεται στις Κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών

γραμμών το προνόμιο να εξυπηρετούν αυτές τις θαλάσσιες μεταφορικές γραμμές, παρότι το ποσοστό που κατέχουν υπερβαίνει αυτό που επιτρέπει ο ελεύθερος ανταγωνισμός (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 2010). Η συζήτηση για παύση χορήγησης απαλλαγής έχει οδηγήσει μόνον στον περιορισμό του ποσοστού μέχρι του οποίου επιτρέπεται να κατέχουν οι κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών σε αυτές τις γραμμές<sup>536</sup>.

Η ανάγκη για τόνωση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιών των κρατών-μελών αποτέλεσε κεντρικό θέμα στο Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου «Προς μία νέα Ναυτιλιακή Στρατηγική» το 1996. Η έμφαση η οποία δίδεται σε ζητήματα τόνωσης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων που φέρουν τη Σημαία των κρατών-μελών είναι ένα μόνο από τα ζητήματα που περιλαμβάνονται στο Ψήφισμα (Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2000, σ. 399). Τα υπόλοιπα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και τις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις έχουν ήδη δρομολογηθεί από το παρελθόν.

Η Ευρωπαϊκή Πολιτική με το COM 96/81 και το COM 96/84 προέβη το 1996 σε αναδιατύπωση των πολιτικών οι οποίες θα πρέπει να ακολουθηθούν στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής στρατηγικής αναγνωρίζοντας το συστημικό χαρακτήρα των θαλασσίων μεταφορών (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, & Πάλλης, Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, 2006, σσ. 42-44). Κατ'αρχήν κλείνει ο κύκλος του EUROS με την επισημοποίηση της οριστικής εγκατάλειψης του συγκεκριμένου σχεδίου. Παράλληλα, ως προτεραιότητες αναγνωρίζονται οι τομείς της ασφάλειας, της διατήρησης των ανοικτών αγορών και η ταυτόχρονη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών πλοίων. Επιπροσθέτως, η Ε.Ε. διευρύνει τις προσπάθειες για την ενθάρρυνση των επενδύσεων στους άυλους πόρους όπως είναι οι κλάδοι των τηλεπικοινωνιών και των πληροφοριών. Εκτός από τις επενδύσεις σε άυλους πόρους προβλέπεται η ενίσχυση των λιμενικών και λοιπών χερσαίων υποδομών που υποστηρίζουν τη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η συνειδητοποίηση του μεγάλου φορτίου που έχουν επωμιστεί οι ρυπογόνες οδικές μεταφορές οδήγησε φορείς της Ε.Ε. στην αναζήτηση εναλλακτικών μέσων ικανοποίησης της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες. Ανταποκρινόμενη η Ε.Ε. σε αυτήν την πρόκληση εξέδωσε τη Λευκή Βίβλο COM (2001) 370 με την οποία

---

<sup>536</sup> Το εν λόγω ποσοστό με την παράταση του 2009 μειώθηκε από 35% σε 30%.

αποτυπώνεται ευρωπαϊκή βούληση για βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας των μεταφορών. Το μέσο για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η στροφή προς τη ΝΜΑ, η οποία μπορεί να προσφέρει εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς, υποκαθιστώντας τις οδικές μεταφορές με χαμηλότερο κόστος και χαμηλότερο οικολογικό αποτύπωμα. Με τις κατάλληλες επεμβάσεις σε σημεία που χρήζουν βελτίωσης, όπως είναι η απλοποίηση τελωνειακών διατυπώσεων και οι υποδομές στους λιμένες, η ΝΜΑ καλείται να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών. Η ανάγκη για δημιουργία ενός ενιαίου χώρου απαλλαγμένου από σύνορα στις ευρωπαϊκές θάλασσες επιβεβαιώνεται με την ενδιάμεση αξιολόγηση που έλαβε χώρα το 2006<sup>537</sup>.

Η πορεία της ευρωπαϊκής πολιτικής απέναντι στη ναυτιλία απασχόλησε τις ευρωπαϊκές Αρχές στην Πράσινη Βίβλο COM (2006) 275. Έχοντας συνειδητοποιήσει τη στρατηγική σημασία όχι μόνο της ναυσιπλοΐας στο εσωτερικό της Ε.Ε. αλλά και της ποντοπόρου ναυτιλίας για την ευημερία των πολιτών, η Πράσινη Βίβλος του 2006 πραγματεύεται την πρόκληση της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας των κρατών-μελών (Santos, 2021, p. 40). Ωστόσο, η αναβάθμιση του ρόλου των ευρωπαϊκών Νηολογίων στην παγκόσμια ναυτιλία πρέπει να λαμβάνει σε κάθε περίπτωση υπ' όψη της το γεγονός της πίεσης που ασκείται στο θαλάσσιο περιβάλλον (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 2010, σ. 240). Αυτό οφείλεται σε μία σειρά από ανθρώπινες δραστηριότητες<sup>538</sup> οι οποίες αφήνουν το αποτύπωμά τους στις θάλασσες και τα παράκτια οικοσυστήματα.

Ακολούθησε η Γαλάζια Βίβλος COM (2007) 575 η οποία έθεσε το γενικό περίγραμμα εντός του οποίου θα κινείτο η κοινή ναυτιλιακή πολιτική. Αντικείμενό της ήταν η διατύπωση μία ολοκληρωμένης πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές σε επίπεδο Ε.Ε.. καθώς και ο προσδιορισμός των κατευθυντήριων γραμμών, προκειμένου να επιτευχθεί μία συνολική προσέγγιση. Αξίζει στο σημείο αυτό να σημειώσουμε ότι τα συμπεράσματα που αποτυπώθηκαν απηχούν τις απόψεις και των φορέων που ενεπλάκησαν στο εγχείρημα. Εκτός από τα μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην επίτευξη των οικονομικών στόχων χωρίς, ωστόσο, να επηρεάζεται δυσμενώς η αειφορία (Marques, 2021, p. 69).

---

<sup>537</sup> COM (2006) 314 της 22.06.2006.

<sup>538</sup> Φορτο-εκφορτώσεις, ναυσιπλοΐα, τουρισμός, παραγωγή ενέργειας.

Προκλήσεις όπως η υποβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος, η παγκοσμιοποίηση και το θέμα της ενεργειακής ασφάλειας είναι τομείς ιδιαίτερου ενδιαφέροντος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

### ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ - ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ EUROPEAN REGISTRY OF SHIPPING (EUROS)

Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική νοείται ως μέρος της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές και υπό αυτήν την έννοια συνιστά μέρος της γενικότερης στρατηγικής προσέγγισης της Ε.Ε. απέναντι στα ζητήματα των μεταφορών που την απασχολούν. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχει ειδική ξεχωριστή αναφορά στη Συνθήκη της Ε.Ε.<sup>539</sup> για τα θέματα των μεταφορών, αναγνωρίζοντας με αυτόν τον τρόπο τα κράτη-μέλη ότι ο κλάδος των μεταφορών εκτός από την ξεχωριστή θέση που κατέχει, παρουσιάζει ταυτόχρονα μία σειρά από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Το περίγραμμα της τρέχουσας επικρατούσας τοποθέτησης της Ε.Ε. στα θέματα της ναυτιλίας<sup>540</sup> περιγράφεται εν πολλοίς στη Λευκή Βίβλο του 2011<sup>541</sup>, όπου παράλληλα τίθενται και οι βασικές προτεραιότητες της Ε.Ε. για τα προσεχή έτη. Αυτές περιλαμβάνουν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες (Official Journal of the European Union), οι οποίες επικεντρώνονται στους ευρύτερους τομείς της διατήρησης και αύξησης της απασχόλησης στον κλάδο της ναυτιλίας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενεργειακής ανεξαρτησίας της Ε.Ε.

#### 9.1 Ναυτική εργασία

Η Ε.Ε., επιπροσθέτως της εφαρμογής της UNCLOS III (Yadav, 2020, p. 143), έχει καθοδηγήσει τα κράτη-μέλη να εφαρμόσουν τις περισσότερες από τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας MLC 2006<sup>542</sup> του I.L.O.. Με τη συγκεκριμένη διεθνή Σύμβαση στα πλαίσια του I.L.O. προσδιορίζονται οι προδιαγραφές, όπως για παράδειγμα οι ώρες οι ώρες εργασίας (Hystad, Nielsen, & Eid, 2017, p. 260), οι οποίες πρέπει να πληρούνται για τους ναυτεργάτες ανεξαρτήτως Εθνικότητας και ανεξαρτήτως του Νηολογίου (Zhang, Zhao, Vata, & Rajagopal, 2020, p. 374) στο οποίο είναι καταχωρημένο το πλοίο πάνω στο οποίο εργάζονται (Exarchopoulos, Zhang,

<sup>539</sup> Τα άρθρα 90-100 της Συνθήκης της Ε.Ε. είναι αφιερωμένα στις μεταφορές.

<sup>540</sup> Όπως άλλωστε και όλων των μεταφορών γενικότερα.

<sup>541</sup> COM (2011) 144 της 28.03.2011.

<sup>542</sup> Maritime Labour Convention 2006.

Pryce-Roberts, & Zhao, 2018, p. 63). Όσον αφορά τα κράτη-μέλη είναι σημαντικό να παρακολουθείται η τήρηση των διατάξεων της συγκεκριμένης διεθνούς Σύμβασης από τα πλοία των Νηολογίων των κρατών-μελών όπως ορίζεται στη σχετική Οδηγία 2009/13/ΕΚ<sup>543</sup>. Μάλιστα και στην περίπτωση αυτών των επιθεωρήσεων προβλέπεται η δυνατότητα να εκχωρηθεί η αρμοδιότητα της πραγματοποίησης των επιθεωρήσεων σε αναγνωρισμένους και εξουσιοδοτημένους ως προς αυτό οργανισμούς. Ιδιαίτερη διαχείριση γίνεται στο θέμα της χειρισμού των παραπόνων για παραβάσεις της νομοθεσίας και των κυρώσεων που μπορούν να επιβληθούν.

Στο πλαίσιο του προσδιορισμού των προδιαγραφών προσφοράς ναυτικής εργασίας η Ε.Ε. έρχεται με την Οδηγία 2014/112/ΕΕ της 19.12.2014 να αποσαφηνίσει τους περιορισμούς όσον αφορά το χρόνο εργασίας του ναυτικού επαγγέλματος και ειδικότερα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε αντιδιαστολή με την Οδηγία 2003/88/ΕΚ η οποία αφορά γενικότερα όλους τους κλάδους της οικονομίας. Με αυτήν την οδηγία επιβεβαιώνεται η αρχή του δώρου ανά ημέρα εργασίας, όπως παράλληλα τίθενται και τα ανώτατα όρια εργασίας ανά εβδομάδα, μήνα κ.ό.κ.. Επίσης, προβλέπονται ειδικότερες ρυθμίσεις σε εξειδικευμένους κλάδους της ναυτιλίας όπως είναι τα εποχιακά επιβατηγά πλοία. Παράλληλα, με τις ώρες εργασίας πραγματοποιείται και ρύθμιση του θέματος των περιόδων ανάπαυσης καθώς και άδειας. Επίσης, εξετάζονται υπό διαφορετικό πρίσμα οι περιπτώσεις ανήλικης εργασίας με ιδιαίτερη αναφορά στην Οδηγία 94/33/ΕΚ.

Αναφορικά με τα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας τα ζητήματα της ναυτικής εργασίας ρυθμίζονται από μία ειδική ως προς αυτό Οδηγία την 1999/63/ΕΚ. Η εν λόγω Οδηγία πραγματεύεται το θέμα της οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών υπό το πρίσμα πάντα της ΜLC 2006, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2013 (Fotteler, Andrioti Bygnraa, & Jensen, 2020, p. 1587), μόνον για τα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας σε αντιδιαστολή με την Οδηγία 2014/112/ΕΕ, η οποία αφορά αποκλειστικά την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η προσέγγιση και των δύο διακριτών Οδηγιών είναι σε γενικές γραμμές κοινή καθώς γίνεται αποδοχή της 8ωρης ημερήσιας εργασίας. Παράλληλα, τίθενται οι χρονικοί περιορισμοί όσον αφορά τις συνολικές ώρες εργασίας σε εβδομαδιαία, μηνιαία κτλ βάση. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στο χρόνο ανάπαυσης και στις

---

<sup>543</sup> Η συγκεκριμένη Οδηγία έρχεται να συμπληρώσει τις 2009/13/ΕΚ της 16.02.2009, 2013/38/ΕΕ της 12.08.2013 και 2009/16/ΕΚ (OJ L218 της 14.08.2013).

περιπτώσεις κατά τις οποίες θα απαιτηθεί να προσφέρουν οι ναυτεργάτες τις υπηρεσίες τους σε περιπτώσεις κινδύνου. Σημειώνεται ότι στην ποντοπόρο ναυτιλία, όπως άλλωστε και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της Οδηγίας 2003/88/EK.

Το ζήτημα των ωρών εργασίας δεν αφορά μόνον τα πλοία που είναι νηολογημένα στα κράτη-μέλη, αλλά έχει ιδιαίτερη βαρύτητα και για τα πλοία των Νηολογίων τρίτων κρατών τα οποία προσεγγίζουν σε λιμένες κρατών-μελών. Αυτή ακριβώς την πτυχή της ναυτικής εργασίας πλοίων που βρίσκονται σε λιμένες της Ε.Ε. και φέρουν τη Σημαία τρίτης χώρα έρχεται να ρυθμίσει η Οδηγία 1999/95/EK. Βάσει της συγκεκριμένης οδηγίας έχει την αρμοδιότητα το Κράτος Λιμένα να πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις, προκειμένου να εξακριβώσει το καθεστώς υπό το οποίο εργάζεται το προσωπικό επί του πλοίου όσον αφορά τις ώρες εργασίας. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι υφίσταται καταπόνηση των ναυτεργατών ή ότι δεν τηρούνται οι ελάχιστες τυπικές προϋποθέσεις<sup>544</sup> από πλευράς Πλοιαρχίας, επιβάλλονται κυρώσεις στο πλοίο οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν ακόμα και σε απαγόρευση απόπλου.

Όσον αφορά τους τομείς της ναυτικής εκπαίδευσης, της έκδοσης των πιστοποιητικών των ναυτεργατών και της τήρησης των φυλακών των ναυτικών τα σχετικά ζητήματα ρυθμίζονται από την Οδηγία 2008/106/EK καθώς και τις τροποποιήσεις που εισήχθησαν σε αυτήν με την 2012/35/EE. Με τις προαναφερθείσες Οδηγίες εισάγονται ουσιαστικά στο νομικό καθεστώς της Ε.Ε. οι όροι και οι προϋποθέσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW του 1978 όπως αυτή υπογράφηκε στο πλαίσιο του I.M.O.. Οι Οδηγίες αυτές έχουν εφαρμογή στα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτη-μέλη. Παράλληλα όμως, όσον αφορά τον τομέα του ελέγχου των πιστοποιητικών των ναυτικών και της τήρησης των φυλακών παρέχεται η αρμοδιότητα στο Κράτος Λιμένα να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις, προκειμένου να επιβεβαιωθεί η τήρηση των κανόνων της STCW του 1978. Η τεκμηρίωση της χορήγησης αυτής της εξουσίας στο Κράτος Λιμένα εδράζει στο γεγονός της αποφυγής πρόκλησης ατυχημάτων σε ανθρώπους και περιουσία<sup>545</sup>, λόγω της απασχόλησης ακατάλληλου προσωπικού.

---

<sup>544</sup> Ο Πλοίαρχος υποχρεούται να τηρεί πίνακα με το καθεστώς εργασίας σε εμφανές σημείο καθώς επίσης το Νηολόγιο στο οποίο είναι καταχωρημένο το πλοίο να έχει θεωρήσει το αρχείο στο οποίο τηρούνται οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης.

<sup>545</sup> Π.χ. πλοίο, εμπορεύματα, λιμενικές υποδομές και περιβάλλον.

Αναφορικά με την εσωτερική ναυσιπλοΐα το θέμα της αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων ρυθμίζεται από την Οδηγία (ΕΕ) 2017/2397. Με τη συγκεκριμένη Οδηγία επιδιώκεται η διευκόλυνση της κινητικότητας του παραγωγικού συντελεστή της εργασίας μεταξύ των κρατών-μελών και η παροχή νέων προοπτικών εξέλιξης στους ναυτεργάτες. Επιπροσθέτως, με την καθιέρωση κοινών προτύπων στην πιστοποίηση των επαγγελματικών προσόντων των ναυτικών είναι περισσότερο εφικτό να ανέλθει το γενικότερο επίπεδο της κατάρτισης των εργαζομένων σε αυτό τον κλάδο της ναυτιλίας με ότι αυτό συνεπάγεται στην προαγωγή της ναυτικής ασφάλειας. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στη συγκεκριμένη Οδηγία συμπεριλαμβάνεται πλέον και η ναυσιπλοΐα στο Ρήνο<sup>546</sup>, η οποία μέχρι πρότινος απολάμβανε ιδιαίτερου καθεστώτος. Με την εφαρμογή της συγκεκριμένης Οδηγίας τα κράτη-μέλη οφείλουν να τηρούν κοινούς κανόνες στη χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικών προσόντων αλλά ταυτόχρονα αναλαμβάνουν και την υποχρέωση να δέχονται υπό καθεστώς ισοτιμίας τα αντίστοιχα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τα άλλα κράτη-μέλη.

## **9.2 Θαλάσσια ασφάλεια**

Ο τομέας της θαλάσσιας ασφάλειας είναι από τους τομείς στους οποίους η Ε.Ε. έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα. Μία σειρά από κανονιστικές διατάξεις ρυθμίζουν διάφορες πτυχές της διασφάλισης της ασφάλειας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Σημαντική θέση μεταξύ των θεσμικών πρωτοβουλιών των οργάνων της Ε.Ε. κατέχει ο Κανονισμός (ΕΚ) 336/2006 με τον καθιερώθηκε η ισχύς του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και της Πρόληψης της Ρύπανσης (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention [International Safety Management Code – ISM] Code) όπως αυτός υλοποιήθηκε στα πλαίσια του Ι.Μ.Ο.. Με την τήρηση των διατάξεων του ISM Code επιβάλλεται στις ναυτιλιακές εταιρείες τόσο στην ξηρά όσο και επί του πλοίου να εφαρμόζονται συγκεκριμένες διαδικασίες για την αποφυγή πρόκλησης περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια. Για την τήρηση των όρων αυτής της διεθνούς Συνθήκης αναλαμβάνει τόσο το Κράτος Σημαίας όσο και το Κράτος Λιμένα το έργο της πραγματοποίησης επιθεώρησης στα πλοία με την υποχρέωση να υποβάλλουν τα αποτελέσματα των σχετικών επιθεωρήσεων στις Αρχές της Ε.Ε.<sup>547</sup>. Πεδίο εφαρμογής είναι η συντριπτική

---

<sup>546</sup> Με ισχύ από 17.01.2020.

<sup>547</sup> Η υποχρέωση των κρατών-μελών να υποβάλλουν συγκεντρωτικές εκθέσεις λαμβάνει χώρα ανά διετία.



πλειοψηφία των πλοίων που φέρουν Σημαία κράτους-μέλους ή προσεγγίζουν λιμένες αυτών των κρατών-μελών.

Στο φλέγον θέμα της πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοφόρα πλοία<sup>548</sup> η Ε.Ε. είχε ανταποκριθεί ήδη από το 2002 με την καθιέρωση της σταδιακής απαγόρευσης των πετρελαιοφόρων πλοίων μονού κύτους. Με νεότερη πρωτοβουλία επιταχύνθηκε και αυστηροποιήθηκε το θεσμικό πλαίσιο στην Ε.Ε., ύστερα από την εισαγωγή του Κανονισμού (ΕΕ) 530/2012, ο οποίος με τη σειρά του ενσωματώνει διατάξεις της MARPOL. Ο συγκεκριμένος Κανονισμός έχει εφαρμογή σε όλα τα πετρελαιοφόρα εμπορικά πλοία άνω των 5.000 dwt, τα οποία είτε φέρουν τη Σημαία κράτους-μέλους είτε καταπλέουν σε λιμένες κρατών-μελών ή έστω αγκυροβολούν σε θαλάσσιες περιοχές αυτών των κρατών-μελών ανεξαρτήτως Σημαίας πλοίου (Poulsen, Ponte, van Leeuwen, & Rehmatulla, 2021, p. 105). Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος της ατυχηματικής ρύπανσης από τα πετρελαιοφόρα πλοία, επιτρέπεται πλέον μόνο σε πλοία με διπλό κύτος να νηολογούνται σε Σημαία κράτους-μέλους ή να πραγματοποιούν πλόες εντός της Ε.Ε..

Στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών η Ε.Ε. έχει επέμβει, προκειμένου να διασφαλίσει τα δικαιώματα των επιβατών. Στην προσπάθεια αυτή εκδόθηκε ο Κανονισμός (ΕΚ) 392/2009 με τον οποίο προσδιορίζεται η ευθύνη των μεταφορέων κατά τη μεταφορά επιβατών από πλοία που φέρουν τη Σημαία κράτους-μέλους από ή προς λιμένα κράτους-μέλους. Ουσιαστικά συνιστά ενσωμάτωση στο σύστημα των ευρωπαϊκών θαλασσίων μεταφορών των διατάξεων της Συνθήκης των Αθηνών του 1974<sup>549</sup>. Ο θαλάσσιος μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον επιβάτη σε μία πληθώρα περιπτώσεων όπως σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού, απώλειας αποσκευών κ.ό.κ.. Για λόγους διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος, οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο κλάδο οφείλουν να έχουν συνάψει ασφαλιστήρια συμβόλαια με ασφαλιστικούς οργανισμούς όπου να καλύπτονται ασφαλιστικώς οι σχετικοί κίνδυνοι.

Αναφορικά με τα ταχύπλοα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες ή των Ro-Ro που μεταφέρουν επιβάτες υπάρχει ένα ιδιαίτερο πλαίσιο κανόνων οι οποίοι πρέπει από

---

<sup>548</sup> Σε θαλάσσιες περιοχές αρμοδιότητας της Ε.Ε. έχουν επέλθει σημαντικές θαλάσσιες καταστροφές από πετρελαιοφόρα πλοία: Amoco Cadiz το 1978 (246.000τον. στη Γαλλία), MT Haven το 1991 (144.000 τον. στην Ιταλία), Torrey Canyon το 1967 (117.000 στο Ηνωμένο Βασίλειο).

<sup>549</sup> Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL).

21.12.2019 να τηρούνται από τα κράτη-μέλη βάσει της Οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110. Αξίζει να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη Οδηγία αφορά τα πλοία που τελούν τακτικούς πλόες μεταξύ λιμένων των κρατών-μελών και κατά συνέπεια φέρουν τη Σημαία κάποιου κράτους-μέλους. Τα Κράτη Λιμένα ήδη διατηρούσαν το δικαίωμα να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις με την προηγούμενη Οδηγία 2009/16/ΕΚ, της οποίας όμως το πεδίο εφαρμογής διευρύνθηκε με τη νεότερη Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110. Με το νέο πλαίσιο κανόνων οι επιθεωρήσεις μπορούν να πραγματοποιούνται είτε πριν από την πραγματοποίηση του ταξιδιού είτε περιοδικά<sup>550</sup> είτε μετά από την πραγματοποίηση εκτεταμένων επισκευών. Οι τομείς ενδιαφέροντος περιλαμβάνουν την ύπαρξη συστημάτων βοηθημάτων ραδιοναυτιλίας, τήρηση των διατάξεων περί ωρών ναυτικής εργασίας, καλή κατάσταση θυρών, επάρκεια και καλή λειτουργία του τεχνικού εξοπλισμού του πλοίου<sup>551</sup>, κατάρτιση των ναυτικών κ.ά.. Σε περίπτωση κατά την οποία προκύψουν ελλείψεις οι οποίες ενδεχομένως επιφέρουν κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου, τότε είναι δυνατό να διαταχθεί απαγόρευση απόπλου.

Γενικότερα για τα επιβατηγά πλοία συμπεριλαμβανομένων και των ταχυπλών σκαφών, ιδιαίτερα μετά το ναυάγιο το επιβατηγού πλοίου Estonia το 1994, έχει θεσπιστεί ένα σύνολο από τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας. Το πλαίσιο αυτό συμπυκνώνεται στην Οδηγία 2009/45/ΕΚ και την τροποποίηση αυτής (ΕΕ) 2017/2108. Το πεδίο εφαρμογής είναι το συντριπτικό μέρος των επιβατηγών σκαφών και των ταχυπλών σκαφών που δραστηριοποιούνται στις πλόες εσωτερικών υδάτων των κρατών-μελών. Αναλόγως με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελούνται δρομολόγια τα πλοία κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες. Η πλήρης συμμόρφωση του πλοίου σε συγκεκριμένες προδιαγραφές όσον αφορά την κατασκευή του, την ευστάθεια, την κατάσταση του μηχανολογικού/ηλεκτρολογικού εξοπλισμού καθώς και των συστημάτων διάσωσης και πυροπροστασίας οδηγεί στην έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας επιβατηγού πλοίου.

Ο έλεγχος των πλοίων ανεξαρτήτως είδους μεταφερόμενου φορτίου από το Κράτος Λιμένα προβλέπεται από την Οδηγία 2009/16/ΕΚ και την τροποποιητική αυτής (ΕΕ) 2017/2110 με την οποία διευρύνθηκε το πεδίο εφαρμογής, προκειμένου να συμπεριλάβει και τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro καθώς και τα επιβατηγά ταχύπλοα. Με τη

---

<sup>550</sup> Συνήθως κάθε 12 μήνες.

<sup>551</sup> Π.χ. αντλίες, ηλεκτρογεννήτριες, σωσίβιες λέμβοι, μηχανισμός πηδαλιουχίας κτλ..

συγκεκριμένη Οδηγία αντικαθίσταται η προηγούμενη Οδηγία 95/21/EK και θεσπίζονται κοινά κριτήρια για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων στα πλοία στους λιμένες των κρατών-μελών. Η στόχευση των επιθεωρήσεων αυτών είναι η θαλάσσια ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος. Προσδιορίζονται τα κριτήρια<sup>552</sup> βάσει των οποίων θα γίνει η επιλογή των πλοίων που θα επιθεωρηθούν. Σημειωτέον ότι εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε πλοίο ανεξαρτήτως Σημαίας το οποίο καταπλέει σε λιμένα κράτους-μέλους, ενώ αφορά και τα μέλη του πληρώματος. Το αποτέλεσμα των επιθεωρήσεων μπορεί να οδηγήσει σε επιβολή κυρώσεων προς τη ναυτιλιακή εταιρεία, ενώ ταυτοχρόνως τα πορίσματα αναρτώνται στη βάση δεδομένων THETIS.

Το καθήκον της επιθεώρησης των πλοίων έχει καθιερωθεί να το εκχωρούν οι Κυβερνήσεις σε εξειδικευμένους ως προς αυτό οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων, οι οποίοι είναι γνωστοί ως Νηογνώμονες. Σε επίπεδο Ε.Ε. και προκειμένου να υπάρχει εναρμόνιση στους κανόνες οι οποίοι διέπουν την αξιολόγηση των Νηογνώμωνων από τα κοινοτικά Κράτη Σημαίας καθώς και τη σχέση συνεργασίας που δημιουργείται ανάμεσα σε αυτούς και τα αντίστοιχα Κράτη Σημαίας, έχει καθιερωθεί η Οδηγία 2009/15/EK της 23.07.2009 σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 391/2009. Με τη συγκεκριμένη Οδηγία τίθενται οι βάσεις για την κοινή αντιμετώπιση των Νηογνώμωνων από τα κράτη-μέλη και ταυτόχρονα αναλαμβάνει κάθε κράτος-μέλος την υποχρέωση να αναγνωρίζει τους Νηογνώμονες οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις της σχετικής Οδηγίας<sup>553</sup>. Επιπροσθέτως, κάθε κράτος-μέλος, υπό την ιδιότητα του Κράτους Σημαίας, οφείλει να κρατά ενημέρες τις Αρχές για τους Νηογνώμονες που έχει αναγνωρίσει και υπό την ιδιότητα του Κράτους Λιμένα για τα αποτελέσματα των ελέγχων των Νηογνώμωνων τους οποίους είναι υποχρεωμένος να εκτελεί ανά διετία.

Σε σχέση με τις διαδικασίες φορτο-εκφόρτωσης των φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου εφαρμόζεται η Οδηγία 2001/96/EK. Η συγκεκριμένη Οδηγία προβλέπει συγκεκριμένα στάδια τα οποία πρέπει να υλοποιούνται, προκειμένου να βελτιωθούν τα επίπεδα ασφάλειας κατά τις εργασίες φορτο-εκφόρτωσης πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου ανεξαρτήτως Σημαίας σε λιμένες των κρατών-μελών. Με αυτόν τον τρόπο θα καταστεί εφικτή η μείωση του κινδύνων πραγματοποίησης

---

<sup>552</sup> Για την επιλογή των πλοίων που θα επιθεωρηθούν συνεργάζονται τα συστήματα THETIS και SafeSeaNet.

<sup>553</sup> Ωστόσο, είναι δυνατό να θέτει περιορισμούς κάθε κράτος-μέλος όσον αφορά το πλήθος των Νηογνώμωνων που αναγνωρίζει με αντικειμενικά βεβαίως κριτήρια και σε κάθε περίπτωση χωρίς διακρίσεις.

ζημιών στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ως βασική παράμετρος για την ολοκλήρωση μίας ασφαλούς φορτο-εκφόρτωσης αξιολογείται από τη συγκεκριμένη Οδηγία η επικοινωνία και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του Πλοιάρχου και των λιμενικών Αρχών που είναι υπεύθυνες για τις διαδικασίες φορτο-εκφόρτωσης. Επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι διατάξεις αυτής της Οδηγίας είναι σε εναρμόνιση με τη SOLAS.

Η Ε.Ε., έχοντας συνειδητοποιήσει τη βαρύνουσα σημασία που κατέχει ο εξοπλισμός των πλοίων, έχει προχωρήσει στην Οδηγία 2014/90/ΕΕ αναφορικά με την εφαρμογή ομοιόμορφων κανόνων κατά την πιστοποίηση του τεχνικού εξοπλισμού που λειτουργεί στα πλοία. Η ανάγκη για της σύνταξη της συγκεκριμένης Οδηγίας προέκυψε από το γεγονός ότι ενώ τα κράτη-μέλη έχουν αποδεχθεί τις διεθνείς προδιαγραφές για την κατασκευή του εξοπλισμού των πλοίων, ωστόσο υπάρχουν μεγάλα περιθώρια διαφοροποίησης από χώρα σε χώρα. Αυτό είναι δυνατό να οδηγήσει σε σημαντικές παραλείψεις σε θέματα ασφάλειας με ότι αυτό συνεπάγεται στην πρόκληση ατυχημάτων εις βάρος της ανθρώπινης ζωής, των εμπορευμάτων και του περιβάλλοντος. Με την έλευση της συγκεκριμένης Οδηγίας τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να τηρούν ομοιόμορφες πρακτικές κατά τη χορήγηση της σχετικής πιστοποίησης του εξοπλισμού με τον οποίο πρόκειται να εφοδιαστούν τα πλοία που φέρουν τη Σημαία κάποιου κράτους-μέλους. Η στόχευση αυτής της Οδηγίας είναι η προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας και η αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης.

Στο πλαίσιο της προσπάθειας για δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλασσίων μεταφορών χωρίς σύνορα η Ε.Ε. αντιλαμβάνεται ότι είναι καθοριστικής σημασίας η έγκαιρη και έγκυρη και επαρκής ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών-μελών για τα πλοία<sup>554</sup> που κινούνται στις ευρωπαϊκές θάλασσες. Για το σκοπό αυτό η Οδηγία 2002/59/ΕΚ πραγματεύεται την υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης των πλοίων με παράλληλη διαχείριση των πληροφοριών που αυτό συλλέγει. Σε συμπλήρωση αυτής της Οδηγίας έρχεται η μεταγενέστερη Οδηγία 2014/100/ΕΕ με την οποία επιδιώκεται διασύνδεση του κοινοτικού συστήματος για την πληροφόρηση και ανταλλαγή πληροφοριών SafeSeaNet (SSN) με τα υπόλοιπα κοινοτικά ή διεθνή συστήματα παρακολούθησης και εντοπισμού όπως είναι το CleanSeaNet και το AISs. Προκειμένου, να καταστεί αποτελεσματικότερη η λειτουργία

---

<sup>554</sup> Αφορά σχεδόν όλα τα εμπορικά πλοία με ελάχιστες εξαιρέσεις.

αυτού του πολυ-συστηματικού μηχανισμού είναι απαραίτητη η συνεργασία μεταξύ των εθνικών Αρχών<sup>555</sup>, των πλοίων και των φορτωτών. Όπως γίνεται αντιληπτό εκτός από τη συνεργασία των ανωτέρω φορέων είναι υποχρεωτική η ύπαρξη και λειτουργία του αντίστοιχου τεχνολογικού εξοπλισμού<sup>556</sup> στα πλοία ο οποίος θα μπορέσει να υποστηρίξει αυτή τη ροή πληροφοριών προς τις χερσαίες κρατικές και ιδιωτικές διοικητικές δομές. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών που τα διαχειρίζονται προβλέπεται η επιβολή οικονομικών κυρώσεων από τα κράτη-μέλη. Η αύξηση του επιπέδου ετοιμότητας των Αρχών για να επέμβουν σε περίπτωση ρύπανσης σχετίζεται άμεσα με την ποιοτική ενημέρωσή τους αναφορικά με τα πλοία που είναι περισσότερο επίφοβα για πρόκληση ναυτικού ατυχήματος.

### **9.3 Θαλάσσιες μεταφορές και προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος**

Το θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προξενείται από τα πλοία που καταπλέουν στις θαλάσσιες περιοχές ευθύνης των κρατών-μελών έχει απασχολήσει την Ε.Ε. (Psaraftis, Decarbonization of maritime transport: to be or not to be?, 2019, p. 366). Ανταποκρινόμενη στην ανάγκη καταπολέμησης της βασικότερης πηγής ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, η οποία δεν είναι η ατυχηματική ρύπανση αλλά η εκ προμελέτης ή εξ αμελείας σκόπιμη ρύπανση<sup>557</sup> της θάλασσας, η Ε.Ε. καθιέρωσε με τις Οδηγίες 2005/35/EK και 2009/123/EK την ποινική ευθύνη τόσο των φυσικών προσώπων όσο και των νομικών προσώπων. Μάλιστα η απόδοση ευθυνών σε νομικά πρόσωπα δεν αποκλείει την παράλληλη αναζήτηση ποινικών κυρώσεων στα εμπλεκόμενα φυσικά πρόσωπα. Η ευθύνη δύναται να προκύπτει είτε με την ενεργό ανάμειξη του φυσικού ατόμου στην πρόκληση ρύπανσης είτε με την ενθάρρυνση για την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων που οδηγούν σε ρύπανση.

Ακόμα μία περίπτωση ρύπανσης του περιβάλλοντος την οποία επιχειρεί να περιορίσει η Ε.Ε. υιοθετώντας την αντίστοιχη διεθνή Σύμβαση είναι η πρόκληση ρύπανσης προερχόμενη από τα καύσιμα του πλοίου<sup>558</sup>. Σε επίπεδο Ι.Μ.Ο. έχει υπογραφεί η Διεθνής Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για τις Ζημίες που προκαλούνται από τη

---

<sup>555</sup> Κυρίως λιμενικών Αρχών.

<sup>556</sup> Π.χ. δέκτες AIS (για τον εντοπισμό της θέσης του πλοίου) και σύστημα VDR (μαύρο κουτί).

<sup>557</sup> Σε πολλές περιπτώσεις αφορά τον καθαρισμό των δεξαμενών των πετρελαιοφόρων πλοίων.

<sup>558</sup> Bunker oil.

Ρύπανση Καυσίμων Δεξαμενής Πλοίων (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage [BUNKER]) του 2001. Με την Απόφαση 2002/762/EK εξουσιοδοτούνται τα κράτη-μέλη να προσχωρήσουν στην ανωτέρω διεθνή Σύμβαση. Με την πλήρη εφαρμογή αυτής της Απόφασης αναγνωρίζεται η αστική ευθύνη λόγω της ρύπανσης από τα καύσιμα των πλοίων και είναι εφικτή η αποζημίωση των παθόντων. Για την προστασία των δικαιωμάτων και των απαιτήσεων που μπορεί να έχουν οι πληγέντες από αυτήν τη μορφή της ρύπανσης είναι υποχρεωτικό να ασφαρίζεται ο πλοιοκτήτης έναντι αυτού του κινδύνου ή να έχει μεριμνήσει για την απόκτηση χρηματοοικονομικής ασφάλειας αντίστοιχης διασφαλιστικής αξίας. Η απόδειξη αυτής της κάλυψης του πλοιοκτήτη προκύπτει από την έκδοση του ανάλογου πιστοποιητικού από τις Αρχές του ανάλογου Κράτους Σημαίας.

Μία ακόμα διεθνής Συνθήκη την οποία αξιοποιεί η Ε.Ε. για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αφορά αυτήν τη φορά την προστασία της θάλασσας από τις επιπτώσεις των οργανοκασσιτερικών ενώσεων στα προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού<sup>559</sup> των πλοίων καθώς και στα δίκτυα των αλιευτικών σκαφών. Στα πλαίσια του I.M.O. υπάρχει η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο Επιβλαβών Προστατευτικών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships - AFS) του 2001, την οποία καλούνται να εφαρμόσουν τα κράτη-μέλη συμμορφούμενα με τους Κανονισμούς (ΕΚ) 782/2003 της 14.04.2003 και (ΕΚ) 536/2008. Ο σκοπός είναι τα πλοία που φέρουν τη Σημαία κράτους-μέλους αλλά και τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένες κρατών-μελών να μην περιέχουν στα υφαλοχρώματά τους οργανοκασσιτερικές ενώσεις οι οποίες είναι βιοκτόνες και έχουν καταστρεπτικές επιπτώσεις σε φύκια, μαλάκια και άλλα στοιχεία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

#### **9.4 Το ζήτημα της προστασίας στη θάλασσα**

Κεντρική θέση στην αποτελεσματική προστασία των ευρωπαϊκών θαλασσών κατέχει η αποτελεσματική διαχείριση των πληροφοριών. Για το λόγο αυτό η Ε.Ε. έχει δημιουργήσει το Κοινό Περιβάλλον Ανταλλαγής Πληροφοριών για το Θαλάσσιο Τομέα (Common Information Sharing Environment – CISE) ήδη από το 2010. Σύμφωνα με το πλάνο δράσης του CISE υπάρχει ένα σύνολο από συστήματα και διαδικασίες και

---

<sup>559</sup> Anti-fouling systems.

οργανισμοί σε επίπεδο Ε.Ε. όπως είναι το SafeSeaNet, η Frontex, το Eurosur κ.ά. τα οποία ανταλλάσσουν πληροφορίες οι οποίες δίνουν στις εθνικές και κοινοτικές Αρχές τη δυνατότητα να έχουν πλήρη εικόνα της κατάστασης των ευρωπαϊκών θαλασσών. Με αυτόν τον τρόπο είναι δυνατή η η αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση συμβάντων στη θάλασσα όπως είναι έκνομες πράξεις, θαλάσσια ατυχήματα και γενικότερα απειλές για την ασφάλεια της Ε.Ε.. Με την Ανακοίνωση της Ε.Ε. COM (2014) 451 της 08.07.2014 καταγράφεται η συνολική έως σήμερα πρόοδος που έχει επιτευχθεί στον τομέα αυτό. Επόμενα βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση της πληρέστερης επιτήρησης και προστασίας των θαλασσών θα υλοποιηθούν με την εφαρμογή του EUCISE2020, με τη βοήθεια του οποίου θα διευρυνθεί η διαχείριση των πληροφοριών προς την κατεύθυνση της Γαλάζιας Οικονομίας και της ψηφιοποίησης.

Όσον αφορά την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων η Ε.Ε. ακολουθεί και υποστηρίζει τις πρωτοβουλίες που έχουν αποδώσει καρπούς υπό την αιγίδα του Ι.Μ.Ο.. Ειδικότερα, με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 υποχρεώνονται τα κράτη-μέλη να εφαρμόσουν τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (International Ship & Port Facility Security Code – ISPS Code) καθώς και τις τροποποιήσεις της SOLAS 1974. Επιπροσθέτως, της υλοποίησης των διεθνών Συνθηκών τα κράτη-μέλη θα πρέπει να προβούν σε όσες εθνικές πρωτοβουλίες κρίνουν απαραίτητες για την προαγωγή της ασφάλειας των λιμένων και των πλοίων. Η στόχευση του συγκεκριμένου Κανονισμού επικεντρώνεται στην πρόληψη και αντιμετώπιση περιστατικών σκόπιμων παράνομων ενεργειών.

## **9.5 Διάλυση και ανακύκλωση πλοίων**

Το ζήτημα της διάλυσης<sup>560</sup> και της ανακύκλωσης των πλοίων<sup>561</sup> έχει απασχολήσει τις Ευρωπαϊκές Αρχές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτό οφείλεται αφ'ενός στις έντονες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες προκύπτουν από τη λειτουργία των μονάδων διάλυσης και διαχείρισης των υλικών εξαιτίας της διάλυσης πλοίων και αφ'ετέρου στην Εθνικότητα των πλοίων τα οποία προορίζονται για διάλυση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση με τον Κανονισμό 1257/2013<sup>562</sup>, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το 2013,

---

<sup>560</sup> Ship breaking.

<sup>561</sup> Ship recycling.

<sup>562</sup> European Ship Recycling Regulation.

υιοθέτησε (Arguello Moncayo, 2016, p. 301) τη Σύμβαση του Χονγκ-Κονγκ<sup>563</sup> του 2009 (Zhou, Liang, Du, Zhu, & Jiao, 2021, p. 109910) για την εφαρμογή περιβαλλοντικά φιλικών μεθόδων ανακύκλωσης πλοίων (Choi, Kelley, Murphy, & Thangamani, 2016, p. 83). Επίσης, σημαντική ήταν συμβολή της επικύρωσης της Συνθήκης της Βασιλείας<sup>564</sup> του 1989 (Jain & Pruyh, 2017, p. 638) σχετικά με την ασφαλή διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων στη διαμόρφωση της Ευρωπαϊκής πολιτικής σχετικά με τη διάλυση των πλοίων τα οποία είναι νηολογημένα σε Νηολόγια των Κρατών-Μελών (Zhou, Du, Liu, Liang, & Jiao, 2021, p. 129155).

Αξίζει σε αυτό το σημείο να σημειωθεί ότι βάσει του Κανονισμού 1257/2013 τέθηκαν οι βασικές προδιαγραφές για τις διαδικασίες, οι οποίες θα πρέπει να τηρούνται κατά τη διάλυση των πλοίων, ανεξαρτήτως του κράτους στο οποίο βρίσκονται οι εγκαταστάσεις των διαλυτηρίων των πλοίων (Hsuan & Parisi, 2020, p. 103985). Κατά συνέπεια, τα πλοία τα οποία φέρουν Ευρωπαϊκή Σημαία μπορούν να διαλυθούν ακόμα και σε διαλυτήρια πλοίων εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό την προϋπόθεση, ωστόσο, ότι τηρούνται οι όροι του Κανονισμού 1257/2013 (Ignacio Alcaide, Rodriguez-Diaz, & Piniella, 2017, p. 263). Η κινητήριος δύναμη για τη συμπερίληψη εγκαταστάσεων διάλυσης πλοίων εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης στο σχετικό εγκεκριμένο κατάλογο είναι κυρίως η ανάγκη της διάλυσης πλοίων με μεγάλο βύθισμα, τα οποία δεν μπορούν εξυπηρετηθούν σε αντίστοιχες εγκαταστάσεις των Κρατών-Μελών (Ocampo & Pereira, 2019, p. 983).

## **9.6 Μεταφορές σε εσωτερικές πλωτές οδούς**

Το ζήτημα των μεταφορών διαμέσου των εσωτερικών πλωτών οδών<sup>565</sup> απασχόλησε την Ε.Ε. ήδη από πρώτα βήματά της. Με την καθιέρωση του Κανονισμού (ΕΚ) 1356/96 της 08.07.1996 επιδιώκεται η περιφρούρηση του ελεύθερου ανταγωνισμού και η άρση των εμποδίων για τη δραστηριοποίηση μεταφορέων μεταξύ των κρατών-μελών. Είτε αυτό αφορά τη μεταφορά επιβατών είτε αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να καλλιεργούν τις ίδιες συνθήκες δραστηριοποίησης των

---

<sup>563</sup> Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships.

<sup>564</sup> Basel Convention on the Control of Trans-boundary Movement of Hazardous Waste and their Disposal.

<sup>565</sup> Ποτάμια, κανάλια, λίμνες κτλ.



πλοίων που παράγουν αυτές τις υπηρεσίες ανεξαρτήτως της Σημαίας που φέρουν, υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι αυτή είναι κάποιου κράτους-μέλους<sup>566</sup>. Σημειώνεται ότι αυτού του είδους οι μεταφορές είναι δυνατόν να είναι τόσο εσωτερικές μεταξύ των κρατών-μελών όσο και διαμέσου αυτών προς τρίτες χώρες. Για τις περιπτώσεις Ρήνου και του Δούναβη<sup>567</sup> υπάρχουν επιπροσθέτως και εξειδικευμένες Συμβάσεις που ρυθμίζουν τα δικαιώματα πλοίων τρίτων χωρών.

Η πραγματοποίηση μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι ένα αντικείμενο των μεταφορών το οποίο υπόκειται σε ειδικούς κανόνες, όταν αφορά τις εσωτερικές μεταφορές στην Ε.Ε.. Από κοινού με τις οδικές, σιδηροδρομικές έτσι και οι πλωτές εσωτερικές μεταφορές ρυθμίζονται από την Οδηγία 2008/57/ΕΚ της 24.09.2008, προκειμένου να τηρούνται ομοιόμορφα πρότυπα. Αυτό διευκολύνει τις διαδικασίες φορτο-εκφόρτωσης από ένα μέσο μεταφοράς σε κάποιο άλλο ενώ παράλληλα επιβάλλονται κοινά υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Είναι σημαντικό να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι από τις διατάξεις της εν λόγω Οδηγίας εξαιρούνται μεταξύ άλλων και τα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας, όταν αυτά κάνουν χρήση των εσωτερικών πλωτών οδών. Για την ολοκληρωμένη εφαρμογή της Οδηγίας θα πρέπει αυτή να συνδυάζεται και με την Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road – ADR), την Ευρωπαϊκή Συμφωνία σχετικά με τις Διεθνείς Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων μέσω της Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways – ADN) και τους Κανονισμούς για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Convention concerning International Carriage by Rail - COTIF & Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail - RID).

Όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα η Ε.Ε. έχει καταλήξει στη στρατηγική της ανάπτυξης της ως εναλλακτικής μεθόδου ικανοποίησης των μεταφορικών αναγκών

---

<sup>566</sup> Ωστόσο, βάσει του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3921/91 επιτρέπεται ακόμα και σε μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι σε κράτος-μέλος, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις, να πραγματοποιούν μεταφορές μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών (ενδομεταφορές).

<sup>567</sup> Σύμβαση για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο – Σύμβαση του Μανχάιμ (Convention for the Navigation of the Rhine – Mannheim Convention) του 1868 και Σύμβαση για τη Ναυσιπλοΐα στο Δούναβη – Σύμβαση του Βελιγραδίου (Convention regarding the Regime of Navigation on the Danube – Convention of Belgrade) του 1948.

που θα υποκαταστήσει σε κάποιο βαθμό<sup>568</sup> τις περισσότερες ρυπογόνες οδικές μεταφορές. Για το σκοπό αυτό έχει προβεί στις Ανακοινώσεις για το ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα NAIADES<sup>569</sup> και NAIADES II<sup>570</sup>. Εκτός από τον εκσυγχρονισμό των τεχνολογικώς παρωχημένων υποδομών<sup>571</sup> και του στόλου των πλοίων είναι σκόπιμο να αναδειχθούν οι ευκαιρίες που αναδεικνύονται για τη μεταφορά εξειδικευμένων φορτίων όπως είναι τα απόβλητα, τα επικίνδυνα φορτία καθώς και τα υπερμεγέθη φορτία. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται στον ανθρώπινο παράγοντα μέσα από κοινοτικά και εθνικά προγράμματα πρόωρης συνταξιοδότησης, προσέλευσης ατόμων νεότερης ηλικίας στο επάγγελμα και κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού σε θέματα καινοτομίας και ασφάλειας.

Οι πλωτές οδοί της εσωτερικής ναυσιπλοΐας αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης σε επίπεδο Ε.Ε. και όσον αφορά τα θέματα της απασχόλησης του προσωπικού και της αντικατάστασης των μεταφορικών μέσων που απασχολούνται με τις μεταφορές σε αυτές. Με τον Κανονισμό (ΕΚ) 718/1999 και την τροποποίηση και συμπλήρωσή του από τον Κανονισμό (ΕΕ) 546/2014 επιδιώκεται η ανάπτυξη βιώσιμων πρακτικών ελεύθερου ανταγωνισμού. Για να επιτευχθεί αυτό παρέχονται κίνητρα για την επαγγελματική εκπαίδευση των ανθρώπων που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο καθώς και για την ευρύτερη συμμετοχή τους σε επαγγελματικές ενώσεις. Παράλληλα, προκειμένου να ελέγχεται το ύψος της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών υπάρχει η πρόνοια, εφόσον το επιτάσσουν οι συνθήκες, κάθε νέο πλοίο να εισέρχεται στην αγορά μόνον υπό την προϋπόθεση της αποχώρησης ενός παλαιότερου πλοίου. Επίσης, έχει προβλεφθεί η ίδρυση σχετικών ταμείων εσωτερικής ναυσιπλοΐας για την απορρόφηση τυχόν απρόβλεπτων και σοβαρών διαταραχών της αγοράς.

Στο χώρο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι ιδιαίτερης σημασίας η ροή των πληροφοριών μεταξύ των φορέων που τις συλλέγουν και κάνουν χρήση αυτών. Με την Οδηγία 2005/44/ΕΚ εναρμονίζονται οι Υπηρεσίες Πληροφοριών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς των κρατών-μελών της Ε.Ε. Μέσω αυτής της εναρμόνισης των υπηρεσιών πληροφοριών μπορούν να διακινούνται αποτελεσματικότερα πληροφορίες που σχετίζονται με υδρολογικά και άλλα διοικητικά

---

<sup>568</sup> Το μήκος του δικτύου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ε.Ε. ανέρχεται σε περισσότερα από 37.000 χλμ.

<sup>569</sup> COM (2006) 6 της 17.01.2006.

<sup>570</sup> COM (2013) 623 της 10.09.2013.

<sup>571</sup> Για παράδειγμα υπάρχουν σημεία όπου οι χαμηλές γέφυρες ή οι στενές κλεισιάδες περιορίζουν την ελκυστικότητα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

δεδομένα του συστήματος εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Εντός του πλαισίου του NAIADES και NAIADES II επιδιώκεται γενικότερα η αναβάθμιση αυτού του κλάδου των μεταφορών διαμέσου της βελτίωσης της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης.

Για τη λήψη των βέλτιστων δυνατών αποφάσεων στο χώρο της ναυτιλίας είναι απαραίτητη η σωστή απεικόνιση της παρούσας κατάστασης. Με αυτόν τον τρόπο μπορούν να εξαχθούν κατάλληλα συμπεράσματα και εν συνεχεία να διατυπωθούν οι ανάλογες πολιτικές δράσεις. Στον εξειδικευμένο κλάδο της μεταφοράς εμπορευμάτων διαμέσου των εσωτερικών πλωτών οδών η συλλογή των αναγκαίων στατιστικών στοιχείων και η μετέπειτα διαχείρισή τους έχει ρυθμιστεί με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/974 ο οποίος αντικατέστησε τον προγενέστερο Κανονισμό (ΕΚ) 1365/2006. Βάσει των όρων του Κανονισμού αρμόδια Αρχή συγκέντρωση των εθνικών στατιστικών στο χώρο των εσωτερικών πλωτών οδών είναι η Eurostat. Εξαιρετικής σημασίας για την αξιοπιστία των στοιχείων που αξιολογούνται από τη Eurostat είναι η ποιότητα των δεδομένων που συλλέγουν οι εθνικές Αρχές.

### **9.7 Ανταγωνισμός και εσωτερική αγορά**

Η Ε.Ε. στην προσπάθειά της για δημιουργία Ενιαίας Αγοράς, η οποία θα λειτουργεί υπό τις συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού, έχει προχωρήσει σε μία σειρά από Κανονισμούς οι παλαιότεροι από τους οποίους ανάγονται ήδη στην Πρώτη Φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Αυτοί οι Κανονισμοί είναι οι (ΕΟΚ) 4055/86, (ΕΟΚ) 4057/86 και (ΕΟΚ) 4058/86, εφαρμόζονται από το 1987 και ρυθμίζουν μία σειρά από θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής όσον αφορά τις συνθήκες της αγοράς. Παράλληλα, όμως με τους νεότερους Κανονισμούς 3577/92/ΕΟΚ, (ΕΚ) 1/2003 της 16.12.2002, (ΕΚ) 246/2009 της 26.02.2009 και (ΕΚ) 906/2009 της 28.09.2009 επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού και λαμβάνεται πλέον υπ' όψη και το καθεστώς λειτουργίας της ακτοπλοΐας καθώς και της ναυτιλίας τακτικών γραμμών.

Πιο συγκεκριμένα με ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 προασπίζεται το δικαίωμα των ναυτιλιακών εταιρειών των κρατών-μελών να συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο τόσο μεταξύ των κρατών-μελών όσο και με τρίτες χώρες, καταργεί το αποκλειστικό δικαίωμα των πλοίων ενός κράτους-μέλους στις εσωτερικές μεταφορές αυτού του κράτους και επιτρέπει ακόμα και σε υπηκόους τρίτων χωρών που έχουν όμως εγκατασταθεί σε

κράτος-μέλος να κάνουν χρήση των προνομίων που ορίζει. Παράλληλα, απαγορεύονται πλέον οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων κρατών για καταμερισμό του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ τους εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις<sup>572</sup>. Σε συνδυασμό με τον 3577/92/ΕΟΚ, ο οποίος καταργεί το καμποτάζ στην ακτοπλοΐα, συμβάλλει στην καταπολέμηση πρακτικών που στρεβλώνουν τη ναυτιλιακή αγορά και προάγει την ελευθερία στην παροχή των υπηρεσιών.

Με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 4057/86 η Ε.Ε. επιχειρεί να προστατεύσει τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και υφίστανται τις συνέπειες πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού από πλοιοκτήτες τρίτων κρατών στον τομέα της τιμολόγησης των μεταφορικών υπηρεσιών. Πιο συγκεκριμένα, μπορεί πλέον η Ε.Ε. να επιβάλλει διορθωτικούς δασμούς<sup>573</sup> στις ναυτιλιακές εταιρείες των τρίτων κρατών που εφαρμόζουν αθέμιτες τακτικές στο ζήτημα του προσδιορισμού των ναύλων. Με αυτόν τον τρόπο επιχειρείται η εξισορρόπηση του επιπέδου των ναύλων, προκειμένου να βρίσκονται σε μειονεκτική θέση οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες. Ο ακριβής προσδιορισμός του ύψους των διορθωτικών δασμών καθώς και η διαδικασία διαβουλεύσεων και επικοινωνίας με τα εμπλεκόμενα μέρη θεσπίζεται επακριβώς.

Με το ζήτημα της ισότιμης και ελεύθερης πρόσβασης των κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων ασχολείται και ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 4058/86. Με την εξαίρεση της αγοράς της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, όπου στα πλαίσια εφαρμογής του Κώδικα Συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων του Ο.Η.Ε. επιτρέπεται υπό συγκεκριμένους περιορισμούς η ανάμειξη των κρατών για τη ρύθμιση του ανταγωνισμού, η Ε.Ε. έχει συντονίσει τις ενέργειες που θα πρέπει να υλοποιηθούν σε περίπτωση που κάποιο τρίτο κράτος περιορίζει την ελεύθερη πρόσβαση των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών στις διεθνείς μεταφορές. Εκτός από το συντονισμό των ενεργειών κοινοτικών Αρχών και κρατών-μελών είναι δυνατή η κλιμάκωση η οποία μπορεί να φθάσει μέχρι το σημείο επιβολής κυρώσεων στις εμπλεκόμενες ναυτιλιακές εταιρείες.

---

<sup>572</sup> Τέτοιου είδους εξαίρεση είναι η περίπτωση κατά την οποία η απουσία διμερούς διακρατικής συμφωνίας είναι προϋπόθεση για να μπορέσει να δραστηριοποιηθεί κάποια κοινοτική ναυτιλιακή εταιρεία στις υπό εξέταση ναυτιλιακές γραμμές.

<sup>573</sup> Redressive duties.

Όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού επεκτείνεται το γενικότερο πλαίσιο εφαρμογής των κανόνων που ισχύουν στο υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας και στις θαλάσσιες μεταφορές της Ε.Ε. Αυτό επιτυγχάνεται με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1/2003 της 16.12.2002, όπου επεκτείνεται το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο που ορίζουν τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>574</sup> και αφορούν την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία και την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης. Επιπροσθέτως, με τους Κανονισμούς (ΕΚ) 246/2009 και (ΕΚ) 906/2009 προβλέπεται η εξαίρεση του κλάδου της ναυτιλίας τακτικών γραμμών από τα ανωτέρω άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η εξαίρεση τελεί υπό προϋποθέσεις οι οποίες διαχρονικά μεταβάλλονται<sup>575</sup> ενώ υπόκειται σε διαδοχικές παρατάσεις εκ των οποίων η πλέον πρόσφατη εγκρίθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 697/2014 της 24.06.2014.

Η καθιέρωση της ελεύθερης δραστηριοποίησης ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών σε όλα τα κράτη-μέλη προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 της 07.12.1992. Με την εφαρμογή του συγκεκριμένου Κανονισμού επήλθε η άρση του προνομίου του καμποτάζ στην ακτοπλοΐα και μπορούν πλέον ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος αλλά και ξένες ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχονται από ευρωπαίους υπηκόους να δραστηριοποιούνται στο χώρο των θαλασσίων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Αυτή βεβαίως η ελευθερία στη δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών υπόκειται σε σειρά από ρυθμίσεις που ένα μέρος από αυτές αφορά το Κράτος Σημαίας ενώ ένα άλλο μέρος αφορά το Κράτος Υποδοχής<sup>576</sup>. Παράλληλα, υπάρχει ειδική πρόνοια για την εξυπηρέτηση περιοχών οι οποίες χρήζουν ιδιαίτερης μεταχείρισης στον τομέα των μεταφορών, οπότε καθιερώνεται ο θεσμός της υποχρεωτικής δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης, σε περίπτωση κατά την οποία λόγω της λειτουργίας του ελεύθερου ανταγωνισμού δημιουργηθούν έκτακτα γεγονότα και προξενηθούν σοβαρές διαταραχές στην αγορά είναι δυνατό να ανασταλεί προσωρινά η απελευθέρωση της αγοράς.

---

<sup>574</sup> Είναι τα πρώην άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

<sup>575</sup> Π.χ. το ποσοστό μέχρι του οποίου επιτρέπεται στα μέλη μίας κοινοπραξίας (consortium) να κατέχουν σε μία τακτική γραμμή έχει μεταβληθεί διαχρονικά.

<sup>576</sup> Είναι το κράτος στο οποίο παράγονται οι ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών σε λιμένες κρατών-μελών έχει διαγνωστεί η ανάγκη για αύξηση των επιπέδων ασφαλείας με ιδιαίτερη έμφαση στον μέγιστο επιτρεπτό αριθμό επιβατών καθώς και στην καταγραφή των στοιχείων τους. Είναι ιδιαίτερη σημαντική η πληροφόρηση στους προαναφερθέντες τομείς, διότι με αυτόν τον τρόπο μπορεί να προσδιοριστεί και το πλήθος των σωστικών, πυροσβεστικών και λοιπών μέσων που απαιτούνται σε ένα πλοίο. Την ανάγκη αυτή κάλυψε η Οδηγία 98/41/ΕΚ σε συνδυασμό με τη μεταγενέστερη 2009/42/ΕΚ, η οποία έδωσε έμφαση στη συλλογή στατιστικών στοιχείων για τους επιβάτες των λιμένων κρατών-μελών. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι οι συγκεκριμένες Οδηγίες καλύπτουν όχι μόνον τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών μεταξύ λιμένων κρατών-μελών αλλά γενικότερα όσους επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε λιμένες κρατών-μελών, συμπεριλαμβανομένων των θαλασσιών γραμμών με λιμένες τρίτων κρατών.

Η πρακτική εφαρμογή αυτού του θεσμικού πλαισίου επιβάλλει στα πλοία και τις ναυτιλιακές εταιρείες που τα διαχειρίζονται να καταγράφουν το πλήθος των επιβατών πριν από την αναχώρηση του πλοίου από το λιμένα και παράλληλα να συλλέγουν ποιοτικά χαρακτηριστικά όπως το ονοματεπώνυμο, το φύλο και η ηλικία. Όσον αφορά τα εμπορεύματα οι πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν περιγραφή του είδους των εμπορευμάτων καθώς και το βάρος τους. Αυτές δε οι πληροφορίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στο πληροφοριακό σύστημα της ναυτιλιακής εταιρείας, η οποία εν συνεχεία θα τα θέτει στη διάθεση των εθνικών Αρχών για ταξινόμηση ανά λιμένα. Η τελική συγκέντρωση και κωδικοποίηση των στατιστικών στοιχείων που έχουν συλλεχθεί από τις εθνικές Αρχές πραγματοποιείται από τη Eurostat. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι από την υποχρέωση της ανωτέρω περιγραφείσας διαδικασίας καταγραφής των στατιστικών στοιχείων απαλλάσσονται πλοία μικρότερα από 100 κ.ο.χ. καθώς και οι πλόες μεταξύ λιμένων μικρών αποστάσεων<sup>577</sup>.

Στο πλαίσιο της καταπολέμησης αθέμιτων πρακτικών που νοθεύουν το γνήσιο ανταγωνισμό η Ε.Ε. ασχολήθηκε με το ζήτημα της προστασίας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας από πρακτικές dumping εκ μέρους ναυπηγείων τρίτων κρατών οι οποίες οδηγούσαν στην πώληση πλοίων σε τιμές χαμηλότερες από την πραγματική τους αξία. Υιοθετώντας τον Κώδικα για τη Ζημιογόνο Τιμολόγηση των

---

<sup>577</sup> Για δρομολόγια με διανυόμενη απόσταση μικρότερη των 20ν.μ. δεν υποχρεώνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες στη συλλογή στοιχείων, εκτός εάν οι εθνικοί κανονισμοί είναι αυστηρότεροι.

Πλοίων (Shipbuilding Injurious Pricing Code – IPI) του 1994 στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ τέθηκε σε ισχύ ο Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1035 ο οποίος αντικαθιστά τον παλαιότερο Κανονισμό (ΕΕ) 385/96. Βάσει αυτών των Κανονισμών σε περίπτωση που κατόπιν έρευνας βεβαιωθεί ζημιογόνος τιμολόγηση<sup>578</sup> στην πώληση πλοίων εκ μέρους ναυπηγείων τρίτων κρατών, η οποία προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία που παράγουν ομοειδή πλοία, τότε οι κοινοτικές Αρχές έχουν στο οπλοστάσιό τους μία ποικιλία από μέτρα αποκατάστασης του ελεύθερου ανταγωνισμού. Τα μέτρα anti-dumping κυμαίνονται από την ακύρωση της πώλησης του πλοίου, την επιβολή επιβάρυνσης για ζημιογόνο τιμολόγηση ή ακόμα και την απαγόρευση φόρτο-εκφόρτωσης σε λιμένες των κρατών-μελών για τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία που υφίστανται κυρώσεις.

## **9.8 Στόχευση και όργανα εφαρμογής της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής**

Έχοντας ως δεδομένη τη συνεισφορά της ναυτιλίας τόσο στο εμπόριο με τις τρίτες χώρες<sup>579</sup> όσο και στο εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών, η Ε.Ε. μερίμνησε για την απλοποίηση των διαδικασιών που ακολουθούνται ανάλογα με το είδος της συντελούμενης μεταφοράς, προκειμένου να περιοριστεί το συνολικό κόστος και να βελτιωθεί περαιτέρω η ανταγωνιστικότητα των θαλασσίων μεταφορών. Η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Γαλάζια Ζώνη, Ενιαίος Χώρος για τη ναυτιλία» COM (213) 510 της 08.07.2013 έθεσε το θέμα της απλούστευσης των διαδικασιών για τα εμπορεύματα που διακινούνταν μεταξύ των κρατών-μελών, αλλά στη διάρκεια του ταξιδιού τα πλοία έπρεπε να διέλθουν από λιμένες τρίτων χωρών ή εξέρχονταν από τα χωρικά ύδατα ενός κράτους-μέλους. Με την Ανακοίνωση αυτή τα ενωσιακά<sup>580</sup> εμπορεύματα αντιδιαστέλλονται με τα διεθνή εμπορεύματα και επιταχύνεται η διαδικασία φορτο-εκφόρτωσης καθώς και η αποδέσμευσή τους χωρίς τις χρονοβόρες τελωνειακές διατυπώσεις που απαιτούνται για τα διεθνή φορτία.

Η προάσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών είναι μία από τις προτεραιότητες της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής. Προς την κατεύθυνση αυτή καθώς και προς

---

<sup>578</sup> Harmful pricing.

<sup>579</sup> Το 75% του διεθνούς εμπορίου της Ε.Ε. με τις τρίτες χώρες πραγματοποιείται με τη χρήση των θαλασσίων μεταφορών.

<sup>580</sup> Ως ενωσιακά εμπορεύματα νοούνται τα εμπορεύματα που διακινούνται μεταξύ των κρατών-μελών και εμπίπτουν στους κανόνες της Ενιαίας Αγοράς.

εναρμόνιση με τα ισχύοντα με τους υπόλοιπους κλάδους των μεταφορών<sup>581</sup> τέθηκε σε ισχύ ο Κανονισμός (ΕΕ) 1177/2010, οποίος ρυθμίζει το θέμα των δικαιωμάτων των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές των κρατών-μελών της Ε.Ε.. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται οικονομική αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης δρομολογίου και αρωγής των επιβατών προς αποκατάσταση της ζημίας την οποία έχουν υποστεί. Παράλληλα, για την προαγωγή της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών ο εν λόγω Κανονισμός προβλέπει και κυρώσεις για τους μη συμμορφούμενους. Όσον αφορά τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα αφ'ενός απαγορεύεται η διακριτική μεταχείριση αφ'ετέρου επιβάλλεται η δωρεάν ειδική συνδρομή. Συμπληρωματικά ως προς τα ανωτέρω λειτουργεί ο Κανονισμός (ΕΚ) 392/2009 βάσει του οποίου ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τους επιβάτες για απώλειες ή βλάβη οι οποίες οφείλονται σε ατύχημα.

Η Ε.Ε. έχει δεσμευθεί για την προαγωγή της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη και καταπολέμηση της ρύπανσης. Για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του σχεδιασμού της μερίμνησε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1406/2002 για τη σύσταση ενός ανεξάρτητου οργανισμού ο οποίος θα αναλάμβανε τις σχετικές αρμοδιότητες για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency – EMSA) συνδράμει την Ε.Ε. στην προετοιμασία και επικαιροποίηση της σχετικής νομοθεσίας. Παράλληλα, είναι αρωγός στο έργο των κρατών-μελών για την εμπέδωση της ασφάλειας εντός της εθνικής τους επικράτειας άλλα ταυτόχρονα επιβλέπει την αποτελεσματική εφαρμογή των κοινοτικών ρυθμίσεων. Επιπροσθέτως, έχει την αρμοδιότητα, εφόσον το αιτηθεί το κράτος-μέλος να συνδράμει για την αντιμετώπιση ατυχηματικών περιπτώσεων, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και τον περιορισμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Ακόμα ένα έργο το οποίο προσφέρει ο EMSA είναι η λειτουργία του LRIT CDC<sup>582</sup> για την παρακολούθηση παγκοσμίως των πλοίων που φέρουν Σημαία κράτους-μέλους και του SafeSeaNet για την ανταλλαγή πληροφοριών σε σχέση με την ασφάλεια στις θάλασσες και τους λιμένες, την προστασία του περιβάλλοντος και γενικότερα τη διαχείριση της ναυτιλιακής κίνησης.

---

<sup>581</sup> Οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές.

<sup>582</sup> Long Range Identification and Tracking Cooperative Data Centre - LRIT CDC



## 9.9 Ευρωπαϊκό Νηολόγιο - European Registry of Shipping (EUROS)

Η δημιουργία ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου με την ονομασία EUROS (European Registry of Shipping)<sup>583</sup> ήταν ένα από τα βασικά εργαλεία που αποσκοπούσαν στην ενίσχυση της κοινοτικής ναυτιλίας για την προώθηση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής με ιδιαίτερο μάλιστα πολιτικό συμβολισμό. Από κοινού με την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (maritime cabotage) και τον ορισμό του κοινοτικού εφοπλιστή ήταν στο πακέτο μέτρων που προτάθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 3 Αυγούστου του 1989, τα οποία εν συνεχεία έγιναν αποδεκτά από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 1990<sup>584</sup>. Ήταν εμφανής η προσπάθεια για διασύνδεση του EUROS ως ευρωπαϊκή απάντηση στα σημαντικά ζητήματα που απασχολούσαν την κοινοτική ναυτιλία εκείνη την εποχή.

Μέσω του EUROS θα καθίστατο εφικτή η διατήρηση μίας κρίσιμης μάζας ποντοπόρων πλοίων υπό ευρωπαϊκό έλεγχο για την κάλυψη των αναγκών των κρατών-μελών σε θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και προβολή των ευρωπαϊκών συμφερόντων ανά την υφήλιο. Ταυτόχρονα ήταν καθοριστικής σημασίας η διασφάλιση των ποσοτικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών όσον αφορά τη διασφάλιση των θέσεων ναυτικής εργασίας καθώς και τις συνθήκες εργασίας όπως επίσης και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι ανωτέρω προκλήσεις θα έπρεπε να οδηγούν στη δημιουργία ενός Νηολογίου το οποίο τελικώς θα ήταν ανταγωνιστικό και συνεπώς ελκυστικό προς τη ναυτιλιακή κοινότητα. Για αυτό το λόγο ήταν αναγκαία η θέσπιση κινήτρων που θα συνέτειναν στην υψηλή ανταγωνιστικότητά του. Παράλληλα, η εμφάνιση των offshore και international Νηολογίων ως μεμονωμένη απάντηση κάθε κράτους-μέλους ξεχωριστά στη συρρίκνωση του ευρωπαϊκού στόλου λόγω της επέλασης των Ανοικτών Νηολογίων, είχε δημιουργήσει ένα ιδιότυπο καθεστώς ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων Εθνικών / Κλειστών, offshore και international Νηολογίων που ήταν διαθέσιμα στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες. Κατά συνέπεια, προέκυπτε η πρόκληση της δημιουργίας μίας συντονισμένης ευρωπαϊκής απάντησης απέναντι στα Ανοικτά Νηολόγια (Farantouris, 2003, σ. 182).

---

<sup>583</sup> Σύμφωνα με μέρος της βιβλιογραφίας η ονομασία EUROS προέρχεται από την ελληνική λέξη «ούριος» (Farantouris, 2003, σ. 182).

<sup>584</sup> COM (89)266 της 03.08.1989, OJ C 263/11 της 16.10.1989.

Μετά την αρχική πρόταση Κανονισμού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το 1989<sup>585</sup>, ξεκίνησε η διαβούλευση μεταξύ των κρατών-μελών και προέκυψαν σημαντικές και όπως αποδείχθηκε ανυπέρβλητες διαφωνίες ιδιαίτερα όσον αφορά τα ζητήματα των ενισχύσεων προς τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες, τον προσδιορισμό της έννοιας του κοινοτικού πλοιοκτήτη και τη σύνθεση των πληρωμάτων. Παρά το γεγονός ότι υπήρξαν διαδοχικές τροποποιήσεις<sup>586</sup>, η τελευταία εκ των οποίων προτάθηκε το 1994 (Θεοδωρόπουλος, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 49), τελικώς δεν κατέστη εφικτό να υπερκεραστούν οι αποχρώσεις προσεγγίσεις των κρατών-μελών και οδηγήθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο σε απόρριψη της πρότασης για το EUROS και την απόσυρσή της το 1996<sup>587</sup>. Στον απόηχο της εγκατάλειψης του σχεδιασμού για το EUROS τα εμπλεκόμενα μέρη εστίασαν πλέον το ενδιαφέρον τους στο πακέτο μέτρων εθνικής προέλευσης που θα μπορούσε να συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής ναυτιλίας στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών.

Έχει σημασία να τεθεί το πλαίσιο της εποχής κατά την οποία προτάθηκε το EUROS στην ευρωπαϊκή σκηνή της ναυτιλίας. Είναι η περίοδος κατά την οποία η G.A.T.T.<sup>588</sup> με τον Γύρο της Ουρουγουάης<sup>589</sup> θέτουν το θέμα της απελευθέρωσης των θαλασσιών υπηρεσιών με την μείωση των δασμών και λοιπών περιορισμών που τίθενται από τα συναλλασσόμενα Κράτη. Η βασική κατεύθυνση την οποία ακολούθησε η Διαπραγματευτική Ομάδα για τις Υπηρεσίες των Θαλάσσιων Μεταφορών<sup>590</sup> κινήτο προς την μείωση του κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία. Δεδομένης της προσήλωσης της E.E. προς την ίδια κατεύθυνση της απαλοιφής των εθνικών περιορισμών προς χάριν ενός εναρμονισμένου πλαισίου για την κοινοτική ναυτιλία, η ιδέα για τη δημιουργία του EUROS δεν αντίκειτο προς την G.A.T.T.. Χαρακτηριστική μάλιστα είναι η αντίδραση Κρατών τα οποία πρέσβευαν τον ελεύθερο ανταγωνισμό

---

<sup>585</sup> OJ C 263/11 της 16.10.1989.

<sup>586</sup> Συνολικά μέχρι την εγκατάλειψη του σχεδίου για δημιουργία του EUROS υπήρξαν τρεις τροποποιήσεις οι οποίες αποσκοπούσαν στη γεφύρωση των διαφωνιών μεταξύ των κρατών-μελών. Κατόπιν εισήγησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο την 26.11.1990, 27.02.1991 και την 11.12.1991 (Farantouris, 2003, σσ. 186-188).

<sup>587</sup> Η τελευταία πράξη με την οποία εγκαταλήφθηκε το σχέδιο για το EUROS ήταν εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με το Towards a New Maritime Strategy, COM (96) 81 της 13.03.1996.

<sup>588</sup> General Agreement on Tariffs and Trade, η οποία το 1995 αντικαταστάθηκε από τον νεοσυσταθέντα Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (World Trade Organization).

<sup>589</sup> Ως Γύρος της Ουρουγουάης νοούνται οι διαπραγματεύσεις υπό την αιγίδα της G.A.T.T., οι οποίες διήρκεσαν από 1986 έως το 1994.

<sup>590</sup> Γνωστή και ως NGMTS.

στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως η Ελλάδα, τα οποία ήταν επιφυλακτικά τόσο ως το EUROS όσο και προς την ενασχόληση της G.A.T.T. με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, θεωρείτο ότι η είσοδος ενός κοινοτικού Νηολογίου δε θα συνέβαλε στην άρση των περιορισμών στη ναυτιλία και ταυτοχρόνως ότι η ναυτιλία, καθώς ήταν ήδη εξαιρετικά απορρυθμισμένη ως κλάδος, διέτρεχε τον κίνδυνο να μην είναι αρκετά τολμηρές οι πρωτοβουλίες της G.A.T.T. (Παπαγιαννούλης, 2001, σ. 403).

### 9.9.1 Χαρακτηριστικά του EUROS

Αξίζει να σημειωθεί ότι το EUROS δεν ήρθε για να υποκαταστήσει τα Εθνικά Νηολόγια των κρατών-μελών. Πρόκειται για ένα εθελοντικής φύσης Δεύτερο Νηολόγιο που θα δημιουργήτο από την Ε.Ε. και θα λειτουργούσε ως παράλληλο Νηολόγιο ενός υφιστάμενου Νηολογίου εγκατεστημένου σε κάποιο κράτος-μέλος (Farantouris, 2003, σ. 182). Ειδικότερα, προκειμένου να μπορέσει ένα πλοίο να νηολογηθεί στο EUROS, θα έπρεπε προηγουμένως να έχει νηολογηθεί στο Νηολόγιο κάποιου κράτους-μέλους. Λειτουργούσε δηλαδή συμπληρωματικά ως προς τα υφιστάμενα Νηολόγια των κρατών-μελών<sup>591</sup>. Προκειμένου να μην υπάρχει αντίθεση ως προς τις διατάξεις της UNCLOS I του 1958<sup>592</sup>, βάσει της οποίας κάθε πλοίο μπορεί να φέρει μόνον μία Σημαία, ούτως ώστε να υπόκειται στις κανόνες ενός μόνον συστήματος Δικαίου, αποσαφηνίζεται ότι τα πλοία του EUROS θα υπόκεινταν στο νομικό καθεστώς του Νηολογίου του κράτους-μέλους στο οποίο είχαν προηγουμένως νηολογηθεί (Farantouris, 2003, σ. 183). Για τον ίδιο λόγο το EURO ήταν σε σύμπτωση και με τη Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για τους όρους Νηολόγησης των πλοίων του 1986.

Κατά την τελευταία τροποποίηση προτάθηκε, χωρίς να γίνει ωστόσο αποδεκτό, να γίνονται αποδεκτά ακόμα και πλοία τα οποία ήταν νηολογημένα σε κάποιο υπερπόντιο (offshore) Νηολόγιο. Με αυτόν τον τρόπο επιχειρήθηκε η διεύρυνση της δεξαμενής άντλησης υποψήφιων πλοίων αποσκοπώντας καίρια στη ναυτιλία του Ηνωμένου Βασιλείου, Γαλλίας και Ολλανδίας. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάνθηκε ότι από τα offshore Νηολόγια μόνον το Γιβραλτάρ εμπίπτει στις προδιαγραφές του EUROS, ενώ δεν συμπεριλαμβάνονται τα Isle of Man, Kerguelen, Βερμούδα κτλ..

---

<sup>591</sup> Στο σημείο του χαρακτήρα του EUROS ως Δεύτερου/Παράλληλου Νηολογίου έχει διατυπωθεί η άποψη ότι θα λειτουργούσε παράλληλα με το Νηολόγιο του κράτους-μέλους μόνο για ένα μεταβατικό διάστημα (Bredima - Savorouli & Tzoannos, 1990, σ. 265).

<sup>592</sup> Άρθρο 6 της UNCLOS I του 1958.

Παράλληλα, έγινε αποδεκτό ότι τα international Νηολόγια εμπίπτουν στους όρους που θέτει το EUROS, διότι σε αντιδιαστολή με τα ανωτέρω offshore Νηολόγια εφαρμόζεται η νομοθεσία του αντίστοιχου κράτους-μέλους σε όλους τους τομείς (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 698).

Όσον αφορά τη ναυτιλιακή εταιρεία η οποία έχει το δικαίωμα να νηολογήσει τα πλοία της στο EUROS τίθενται ορισμένες προδιαγραφές (Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007, σσ. 541-542). Μόνον πολίτες των κρατών-μελών ανεξαρτήτως εάν είναι εγκατεστημένοι σε κράτος-μέλος ή εταιρείες που έχουν συσταθεί και εδρεύουν σε κράτος-μέλος νοούνται ως κοινοτικοί πλοιοκτήτες και κατά συνέπεια μπορούν να νηολογούν τα πλοία τους που είναι ήδη νηολογημένα σε Νηολόγιο ενός κράτους-μέλους στο EUROS. Επίσης στα ανωτέρω κριτήρια αποδοχής εμπίπτουν και εταιρείες που έχουν συσταθεί σε τρίτη χώρα αλλά στις οποίες συμμετέχουν ή είναι μέτοχοι με ποσοστό τουλάχιστον 50% πολίτες της Ε.Ε. Παρατηρούμε ότι κατ'αυτόν τον τρόπο ικανοποιείται και το κριτήριο του γνήσιου δεσμού σε όσα πλοία θα επελέγετο η νηολόγησή τους στο EUROS όπως προβλέπεται στη Συνθήκη της Ρώμης στα Άρθρα 84(2) και 92(3) (Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007, σ. 541).

Η στόχευση του EUROS ήταν τα ποντοπόρα πλοία<sup>593</sup>, για αυτό το λόγο θα γίνονταν δεκτά για νηολόγηση αποκλειστικά ποντοπόρα πλοία της εμπορικής ναυτιλίας. Παρατηρούμε επομένως ότι το EUROS δεν επρόκειτο να ασχοληθεί με τα τεκταινόμενα στην ακτοπλοΐα και γενικότερα με τις εξελίξεις στις εσωτερικές θαλάσσιες γραμμές των κρατών-μελών. Ωστόσο, στην πορεία των διαπραγματεύσεων για την τελική μορφή που θα είχε το EUROS και προκειμένου να ενισχυθεί η ελκυστικότητά του, δόθηκε η δυνατότητα δραστηριοποίησης<sup>594</sup> και στις εσωτερικές θαλάσσιες γραμμές των κρατών-μελών. Με αυτόν τον τρόπο καταστρατηγείτο η έννοια του maritime cabotage που απολάμβαναν έως τότε οι ναυτιλιακές εταιρείες των κρατών-μελών στη χώρα προέλευσής τους, ακόμα και πριν αρθεί το προνόμιο της ακτοπλοΐας από τον Κανονισμό 3577/92.

Όσον αφορά το ζήτημα της προσαρμογής στις διεθνείς συμβάσεις η γενικότερη προσέγγιση που υιοθετήθηκε για τη δημιουργία του EUROS ήταν αυτή της πλήρους

---

<sup>593</sup> Μάλιστα η ελάχιστη επιτρεπόμενη χωρητικότητα, προκειμένου να μπορέσει ένα ποντοπόρο πλοίο να νηολογηθεί στο EUROS ήταν οι 500 κ.ο.χ..

<sup>594</sup> Αφορούσε πλοία χωρητικότητας έως 6.000 κ.ο.χ..

συμμόρφωσης στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο . Ο σκοπός ήταν η δημιουργία ενός Νηολογίου που ικανοποιεί τις υψηλότερες προϋποθέσεις και να αναγνωρίζεται ως επιλογή ποιότητας για τη ναυτιλιακή κοινότητα. Όλες οι διεθνείς προδιαγραφές θα τηρούντο σε απόλυτη σύμπτωση με τις εξελίξεις στους διεθνείς οργανισμούς<sup>595</sup> που ασχολούνται με τη ναυτιλία.

Στο κρίσιμο θέμα, όπως τελικά αποδείχθηκε, της ναυτικής εργασίας και προκειμένου να καταστεί ελκυστικό το EUROS προς τη ναυτιλιακή κοινότητα, έπρεπε να υιοθετηθούν μέτρα που θα το καθιστούν ανταγωνιστικό σε σχέση με τα υφιστάμενα διαφόρων κατηγοριών Νηολόγια. Για αυτό το λόγο ήταν δυνατή η στελέχωση σε ποσοστό έως του 50% του κατώτερου πληρώματος από κράτη της επιλογής του πλοιοκτήτη με τις αποδοχές οι οποίες προσδιορίζονται από τα κράτη προέλευσής τους. Όσον αφορά όμως τους Αξιωματικούς θα έπρεπε να είναι πολίτες κράτους-μέλους.

Οι συνθήκες εργασίας στα πλοία που θα ήταν νηολογημένα στο EUROS θα έπρεπε να ακολουθούν τις σχετικές προδιαγραφές που ορίζονται από το Νηολόγιο του κράτους-μέλους στο οποίο είναι ήδη νηολογημένο το πλοίο. Ως πρόσθετη δικλείδα ασφαλείας, ορίζεται ότι ανεξαρτήτως των σχετικών διατάξεων που προβλέπονται από Νηολόγιο του κράτους-μέλους θα πρέπει κατ'ελάχιστον να ικανοποιούνται τα κριτήρια τα οποία ορίζει ο I.M.O..

Όσον αφορά τα μέτρα που θα βοηθούσαν στην ανταγωνιστικότητα του EUROS αυτά περιλάμβαναν τόσο μέτρα διακράτησης φορτίου όσο και άμεσης και έμμεσης οικονομικής ενίσχυσης. Αξίζει στο σημείο αυτό να σημειώσουμε ότι τέτοιας φιλοσοφίας μέτρα κρίθηκαν ότι νοθεύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό και αντιμάχονται της αρχής περί Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς και γενικότερα άρσης των περιορισμών τις οποίες πρεσβεύει το ευρωπαϊκό οικοδόμημα.

Όσον αφορά τη διακράτηση φορτίου προβλεπόταν ότι η επισιτιστική βοήθεια που απέστειλε η Ε.Ε. προς τρίτες χώρες θα διοδεύετο κατά προτεραιότητα σε πλοία που θα ήταν νηολογημένα στο EUROS.

Σχετικά με τα μέτρα άμεσης και έμμεσης οικονομικής ενίσχυσης αυτά επικεντρώνονταν στους τομείς της επιδότησης του κόστους εργασίας των πλοίων που είναι νηολογημένα

---

<sup>595</sup> IMO, ILO κτλ.

στο EUROS καθώς επίσης τη φορολόγηση και τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 696). Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι ο φορέας ο οποίος θα επιβαρυνόταν με το οικονομικό κόστος των ανωτέρω ενισχύσεων θα ήταν το κράτος-μέλος και όχι ο κοινοτικός προϋπολογισμός. Επιπροσθέτως όμως των κρατικών ενισχύσεων, υπήρχε πρόβλεψη<sup>596</sup> για οικονομική συμμετοχή και του κοινοτικού προϋπολογισμού στην προσπάθεια για γεφύρωση του χάσματος στο κόστος λειτουργίας ανάμεσα στο EUROS και τα Ανοικτά Νηολόγια.

Στα άμεσα μέτρα που συνδυάζονταν με την έλευση του EUROS ήταν και η αναθεώρηση της φορολογικής μεταχείρισης των ναυτιλιακών εταιρειών που θα επέλεγαν να νηολογήσουν τα πλοία τους στο EUROS (Farantouris, 2003, σ. 186). Κατόπιν σχετικής πρότασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ως πρότυπο επιτυχημένης άσκησης φορολογικής πολιτικής ήταν η περίπτωση της Ελλάδος, η οποία με το Νόμο 27/1975 καθιέρωσε το tonnage tax scheme<sup>597</sup>. Με το συγκεκριμένο φορολογικό σύστημα το βασικό κριτήριο για τη φορολόγηση του πλοίου ήταν η χωρητικότητα και η ηλικία χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψη το αποτέλεσμα της οικονομικής διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρείας. Ωστόσο, η πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δεν έτυχε αποδοχής από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διότι υπήρξαν αντιδράσεις από ορισμένα κράτη-μέλη (Farantouris, 2003, π. 188). Το επιχείρημα αυτών των κρατών-μελών ήταν ότι η υιοθέτηση ενός τόσο διαφορετικού φορολογικού συστήματος σε σύγκριση με τα υφιστάμενα θα προξενούσε σημαντικές παρενέργειες στη φορολογική τους διοίκηση.

Όπως είχε προηγηθεί σε μία σειρά από Νηολόγια έτσι και στο EUROS καταβλήθηκε προσπάθεια για διασύνδεση της προσέλκυσης πλοίων στο Νηολόγιο με ταυτόχρονη απασχόληση της ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας (Farantouris, 2003, σ. 186). Ειδικότερα, υπήρχε πρόνοια για απαλλαγή επί δετία των πλοίων από τη φορολόγηση, εφόσον ναυπηγούνταν σε ευρωπαϊκό ναυπηγείο. Επιπροσθέτως, στην πορεία των διαπραγματεύσεων και προκειμένου να καταστεί δελεαστικότερο το EUROS τέθηκε το θέμα της επιδότησης του επιτοκίου για την ναυπήγηση και επισκευή αυτών των πλοίων σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

---

<sup>596</sup> SEC (89) 921 της 03.08.1989.

<sup>597</sup> Η σημαντική αύξηση του υπό ελληνική Σημαία στόλου εν πολλοίς αποδίδεται στις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου περί tonnage tax scheme.

Στο πακέτο μέτρων που προτάθηκε, προκειμένου να καταστήσει ελκυστικό το EUROS, ήταν και η προνομιακή φορολογική μεταχείριση των ναυτικών. Πιο συγκεκριμένα, οι αποδοχές των ναυτικών δε θα υπόκειντο σε φορολόγηση καθιστώντας κατ'αυτόν τον τρόπο δελεαστικότερη την προοπτική του ναυτικού επαγγέλματος στα κράτη-μέλη (Farantouris, 2003, σ. 187). Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι στα πλαίσια της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας στα πρώτα στάδια δεν λαμβανόταν υπ'όψη το κόστος της κοινωνικής ασφάλισης, για το οποίο δεν υπήρχε σχετική ρύθμιση. Σταδιακά έγινε κοινός τόπος η πεποίθηση ότι προκειμένου να ενισχυθεί η ελκυστικότητα του EUROS, θα πρέπει να επιδοτηθεί και το κόστος της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτεργατών.

Παράλληλα, μέσω της νηολόγησης ενός πλοίου στο EUROS παρεχόταν η δυνατότητα για αυτόματη μελλοντική μετανηολόγηση στο Νηολόγιο οποιουδήποτε κράτους-μέλους, εάν αυτό εξυπηρετούσε τον επιχειρησιακό σχεδιασμό της ναυτιλιακής εταιρείας (Farantouris, 2003, σ. 184). Αυτή η απλοποίηση των διαδικασιών διαγραφής από ένα Νηολόγιο κράτους-μέλους με την ταυτόχρονη νηολόγηση σε κάποιο άλλο κράτο-μέλος θεωρήθηκε ως ένα από πλεονεκτήματα που προσέδιδε στην κοινοτική ναυτιλία το EUROS.

### 9.9.2 Αιτίες απόρριψης του EUROS

Οι λόγοι της απόρριψης του σχεδιασμού για το EUROS σε μεγάλο βαθμό εδράζουν στο γεγονός της καθυστερημένης και διστακτικής εισαγωγής του σε σχέση με τα προϋπάρχοντα offshore και international Νηολόγια<sup>598</sup>, τα οποία καλείτο να υπερκαλύψει και υποκαταστήσει στον κοινό αγώνα εναντίον των Ανοικτών Νηολογίων (Μαυρομμάτη, 2012, σ. 699). Ειδικότερα, στα offshore και international Νηολόγια υπήρχε μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά τα κριτήρια επιλογής του πληρώματος με ότι αυτό συνεπάγεται για το κόστος της ναυτικής εργασίας. Βεβαίως υπήρχε η δυνατότητα παροχής κρατικών ενισχύσεων μέσω του EUROS για την κάλυψη αυτού του οικονομικού μειονεκτήματος, ωστόσο δεν είχαν όλα τα κράτη-μέλη τη βούληση ή τη δυνατότητα για την παροχή ενίσχυσης από τον κρατικό προϋπολογισμό<sup>599</sup>. Μάλιστα,

---

<sup>598</sup> Τα offshore και international Νηολόγια είχαν περισσότερο επιθετική προσέγγιση στον ανταγωνισμό με τα Ανοικτά Νηολόγια, επιτρέποντας μεγαλύτερη ευελιξία στην επιλογή του ναυτεργατικού δυναμικού σε σχέση με το EUROS.

<sup>599</sup> Για παράδειγμα η Ελλάδα δεν ήθελε να επωμιστεί το σχετικό οικονομικό βάρος, ενώ και το Ηνωμένο Βασίλειο πρέσβευε την άποψη ότι η ελκυστικότητα του EUROS θα πρέπει να προκύπτει σύμφωνα με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και όχι με την παρέμβαση κρατικών φορέων.

οι εθνικές ενώσεις εφοπλιστών στα διάφορα κράτη-μέλη ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένες στην προσπάθειά τους να πείσουν τις αντιπροσωπεΐες των κρατών στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο περί των πλεονεκτημάτων της άρνησης χορήγησης κρατικής επιδότησης η οποία θα αντισταθμίζει το αυξημένο μισθολογικό κόστος των κοινοτικών ναυτικών (Farantouris, 2003, σσ. 190-191).

Η σημαντικότερη αντίθεση προς το EUROS προήλθε από τα παραδοσιακά ναυτικά κράτη της Ε.Ε. καθώς και από τα κράτη-μέλη τα οποία είχαν ήδη δρομολογήσει τις εθνικές κρατικές πολιτικές με τις οποίες ευελπιστούσαν να αναστρέψουν το κύμα αποχώρησης πλοίων από το Εθνικό / Κλειστό τους Νηολόγιο (Bredima - Savoroulou & Tzoannos, 1990, p. 268). Η Ελλάδα, η οποία κάτεχε το σημαντικότερο ευρωπαϊκό Νηολόγιο εκείνη την εποχή, θεώρησε ότι η δημιουργία ενός νέου Νηολογίου πιθανόν να έθετε σε αίρεση την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού Νηολογίου. Επιπροσθέτως, τα κράτη-μέλη που είχαν δημιουργήσει international Νηολόγια<sup>600</sup> θεώρησαν ότι μέσα από την απευθείας υιοθέτηση μέτρων εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής θα μπορούσαν περισσότερο αποτελεσματικά να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις της εποχής με το φαινόμενο του flagging out.

Η αντικειμενική πραγματικότητα της ύπαρξης των international και offshore Νηολογίων που θα αντιμετώπιζε το EUROS αποτέλεσε σημείο τριβής για τα Κράτη-Μέλη και για έναν ακόμα πρόσθετο λόγο. Αυτός ο λόγος αφορούσε την αποδοχή ή την απόρριψη στο EUROS των πλοίων που ήταν ήδη νηολογημένα σε offshore ή international Νηολόγια. Ουσιαστικά το ζήτημα αναγόταν στον ορισμό του κοινοτικού πλοιοκτήτη, οποίος είχε το αποκλειστικό δικαίωμα να νηολογηθεί τα πλοία του στο EUROS και κατά συνέπεια να απολαμβάνει τις παροχές και την προστασία που απορρέουν από την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική. Ο κίνδυνος ήταν πλοιοκτήτες από τρίτα Κράτη έχοντας νηολογήσει πλοία σε offshore ή international Νηολόγια, να κάνουν χρήση των προνομίων που επιφυλάσσονταν για τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και να κάνουν χρήση των κρατικών και κοινοτικών ενισχύσεων.

Η ύπαρξη πλήθους offshore και international Νηολογίων από μία σειρά από σημαντικές ναυτιλιακές χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Δανία, Ολλανδία, Γερμανία κ.ά., περιέπλεκε το ζήτημα. Σε περιπτώσεις offshore Νηολογίων όπως τα

---

<sup>600</sup> Ολλανδία, Δανία, Γερμανία.



Cayman Islands και η Bermuda, όπου δεν εφαρμόζεται η νομοθεσία κάποιου Κράτους-Μέλους και κατ'επέκταση η Συνθήκη της Ρώμης, κρίθηκε από πολλά Κράτη-Μέλη ότι υπάρχει αντίθεση ως προς το πνεύμα του θεσμού του EUROS, το οποίο έχει ως σκοπό να προάγει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Κρατών-Μελών με την ταυτόχρονη μεγιστοποίηση της ωφέλειας στις κοινωνίες και τις οικονομίες των Κρατών-Μελών.

Επιπροσθέτως, στο ζήτημα της σύνθεσης του πληρώματος οι προτάσεις που κόμιζε το EUROS δεν ικανοποιούσαν ούτε την πλευρά των εργοδοτών, αφού το αυξημένο κόστος εργασίας σε σχέση με τα Ανοικτά Νηολόγια θα το κάλυπτε η αμφιλεγόμενη παροχή κρατικών ενισχύσεων, ούτε την πλευρά των ναυτεργατών καθώς θεωρήθηκε ότι θα μπορούσε να επιτευχθεί η αποκλειστική απασχόληση Ευρωπαίων πολιτών στα πλοία του EUROS (Farantouris, 2003, σ. 185). Ιδιαίτερα αρνητική ήταν η τοποθέτηση των κοινοτικών εφοπλιστών οι οποίοι εκτίμησαν ότι τα προτεινόμενα μέτρα περί συνθέσεως έθεταν υπέρμετρα δεσμευτικούς κανόνες και κατά συνέπεια οδηγούσαν σε αύξηση του κόστους λειτουργίας των πλοίων.

Παράλληλα, το γεγονός ότι συνδυάστηκε η υποβοήθηση της ανταγωνιστικότητας του EUROS με την πολιτική της διακράτησης φορτίου που αφορούσε την επισιτιστική βοήθεια από τα κράτη-μέλη προς τις τρίτες χώρες αποτέλεσε ένα ακόμα αξεπέραστο εμπόδιο (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, & Πάλλης, Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, 2006, σ. 38). Οι εξωτερικές σχέσεις των κρατών-μελών με τις τρίτες χώρες δεν ήταν ένα ζήτημα στο οποίο κατέστη εφικτό να επέλθουν οι απαραίτητοι συμβιβασμοί και σχεδόν όλα τα κράτη-μέλη εξέφρασαν την αντίθεσή τους στο συγκεκριμένο θέμα.

Από τη γενικότερη κριτική αξιολόγηση της πρότασης του EUROS από τις δυνάμεις της αγοράς, προκύπτει ότι ως στόχευση ήταν περισσότερο η εξάλειψη των διαφορετικών εθνικών προσεγγίσεων κυρίως όπως αυτές εκδηλώθηκαν με τη δημιουργία των offshore και international Νηολογίων. Ειδικότερα, επιδιώχθηκε η εναρμόνιση των διαφορετικών εθνικών ναυτιλιακών πολιτικών μέσα από τη δημιουργία ενός κοινοτικού Νηολογίου το οποίο θα μπορούσε να σταθεί στο διεθνή ανταγωνισμό και ιδιαίτερα απέναντι στα Ανοικτά Νηολόγια. Κατά συνέπεια, για μεγάλη μερίδα του επιχειρηματικού κόσμου αντιμετωπίστηκε ως μία εσωστρεφής δράση, η οποία στερείτο της απαραίτητης τόλμης για την επίλυση των ζητημάτων που αντιμετώπιζε ο ναυτιλιακός κλάδος στην Ε.Ε. (Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007, σ. 543)

Σημαντικός για τη μετέπειτα ατυχή κατάληξη της υπόθεσης του EUROS ήταν ο τρόπος με τον οποίο έγινε η σύλληψη της ιδέας του. Η πηγή της ιδέας το 1988 ήταν ο Ευρωπαϊός Επίτροπος για τη Βιομηχανία<sup>601</sup> και όχι ο Ευρωπαϊός Επίτροπος για τις Μεταφορές στη δικαιοδοσία του οποίου άλλωστε υπάγεται η ναυτιλία. Μάλιστα η διάσταση απόψεων μεταξύ των δύο Ευρωπαϊών Επιτρόπων αποτυπώθηκε κατά τρόπο σαφή με την υποστήριξη του σχεδίου για το EUROS μόνον από Ευρωπαϊό Επίτροπο για τη Βιομηχανία καθώς ο Επίτροπος για τις Μεταφορές δεν θεωρούσε ως προτεραιότητα τη δημιουργία του EUROS και αντ'αυτού πρόκρινε την κοινοτική έγκριση σε πακέτα μέτρων που αφορούν τη φορολογική μεταχείριση της ναυτιλίας και τη μείωση του κόστους της κοινωνικής ασφάλισης (Bredima - Savoroulou & Tzoannos, 1990, σσ. 265-267).

---

<sup>601</sup> Στο χαρτοφυλάκιο του Επιτρόπου για τη Βιομηχανία ήταν και η ναυπηγο-επισκευή.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### Συμβολή της Διατριβής

Η παρούσα Διατριβή διαπραγματεύεται το θεσμό του Νηολογίου και διεισδύει περαιτέρω στο χώρο της ακολουθούμενης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εντοπίζεται η σταδιακή μετατόπιση από την άρνηση αποδοχής της παρουσίας των Ανοικτών Νηολογίων προς την απόδοχη της συνύπαρξης με αυτά, αποσκοπώντας πλέον στην όσο το δυνατόν διακράτηση μεγαλύτερου μέρους του ευρωπαϊκού στόλου υπό ευρωπαϊκά Νηολόγια. Το κυριότερο μέσο για την επίτευξη αυτού του σκοπού είναι η δραστηριοποίηση των Δεύτερων Νηολογίων (Υπεράκτιων και Διεθνών), με τη θέσπιση, ωστόσο, συγκεκριμένων κανόνων που θα πληρούν τις προϋποθέσεις των Ευρωπαϊκών Συνθηκών, ενώ παράλληλα εξετάστηκε η δημιουργία του κοινού Νηολογίου EUROS. Βασικός άξονας για την ολοκληρωμένη αξιολόγηση των ειδών Νηολογίων ήταν η συγκέντρωση και κωδικοποίηση των δεδομένων που αφορούν τη ναυτιλιακή πολιτική Κρατών ή ομάδων Κρατών. Στην κατεύθυνση αυτή συμβάλλει η επεξεργασία αξιόπιστων στοιχείων σχετικά με την εξέλιξη των Νηολογίων από διεθνείς οργανισμούς<sup>602</sup> που έχουν ως πεδίο ενδιαφέροντος τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Παράλληλα, πραγματοποιείται επιλογή της διεθνούς βιβλιογραφίας μέσα από την οποία τεκμηριώνεται θεωρητικά η εξέλιξη του θεσμού του Νηολογίου και συγχρόνως ιχνηλατούνται οι επικρατούσες τάσεις, οι οποίες τείνουν να διαμορφώσουν το μελλοντικό τοπίο στον κλάδο των Νηολογίων και κατ'επέκταση της ναυτιλίας.

Όσον αφορά τις μελλοντικές τάσεις συνοπτικά θα μπορούσαμε να αναφερθούμε στην τάση για συγκέντρωση του κλάδου σε ολοένα και λιγότερα Νηολόγια, δεδομένου ότι το μερίδιο που κατείχαν τα δέκα μεγαλύτερα Νηολόγια διευρύνθηκε από 68% σε 77% μεταξύ των ετών 2007-2020. Επίσης, αναμένεται να παραμείνει η κυριαρχία των Ανοικτών Νηολογίων στις τρεις πρώτες θέσεις με τα κυριότερα Νηολόγια με μόνη διαφοροποίηση όσον αφορά την εναλλαγή της σειράς κατάταξης μεταξύ τους (Παναμάς-Λιβερία-Marshall Islands-Μπαχάμες) διευρύνοντας το μερίδιό τους από 37% σε 41% μεταξύ των ετών 2007-2020. Σε σχέση με τα Δεύτερα Νηολόγια (Υπεράκτια και Διεθνή) αναμένεται να εξακολουθήσουν να παραμείνουν σε επίπεδα μεταξύ 3%-5%, όπως άλλωστε καθ'όλο το διάστημα 2007-2020. Παράλληλα, είναι

---

<sup>602</sup> Π.χ. IMO, UNCTAD κτλ.

εμφανής η διαρκώς αυξανόμενη βαρύτητα των Κινέζικης καταγωγής πλοιοκτητών, καθώς αθροιστικά τα Νηολόγια της Κίνας και του Χονγκ-Κονγκ διεύρυναν το μερίδιό τους από 8% σε 14% κατά την ίδια περίοδο. Εάν μάλιστα προστεθεί και το Νηολόγιο της Σιγκαπούρης, το οποίο επίσης αποτελεί προσφιλή επιλογή για τους Κινέζους πλοιοκτήτες, τότε το μερίδιο μεταβάλλεται από 13% σε 21%.

Ιδιαίτερη βαρύτητα έχει δοθεί στη συμβολή της Ευρώπης στον τομέα των Νηολογίων. Για αυτό το λόγο αναλύονται οι πρωτοβουλίες που ανέλαβε η Ε.Ο.Κ και μετέπειτα η Ε.Ε. γενικότερα στο χώρο της ναυτιλίας και ειδικότερα στο ζήτημα των Νηολογίων και του ενδεχομένου δημιουργίας ενός Κοινού Νηολογίου. Η πληθώρα Αποφάσεων, Κανονισμών, Μνημονίων, Οδηγιών, Βίβλων και Ανακοινώσεων των ευρωπαϊκών οργάνων ταξινομείται και επιλέγονται τα ιδιαίτερα στοιχεία που καθορίζουν την ακολουθούμενη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. και σκιαγραφούν τη μελλοντική της πορεία. Αξιολογείται η επίδραση Διεθνών Συνθηκών και Συμβάσεων στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής τόσο των μεμονωμένων Κρατών-Μελών όσο και της Ε.Ε. ως σύνολο. Στην παρούσα Διατριβή δίδεται κυρίως έμφαση στα πεπραγμένα των εμπλεκόμενων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, προκειμένου να ερμηνευθούν οι δυνάμεις που συντέλεσαν στη διαμόρφωση του σύγχρονου πλαισίου στο χώρο των Νηολογίων, με ιδιαίτερο βάρος στον Ευρωπαϊκό χώρο. Ακολούθως, βάσει των προαναφερθέντων ευρημάτων επιχειρείται η εξαγωγή όσο το δυνατόν ασφαλέστερων συμπερασμάτων για το μέλλον του θεσμού των Νηολογίων.

## **Συμπεράσματα**

Από την επεξεργασία της ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας στον τομέα των Νηολογίων προκύπτει το συμπέρασμα της ύπαρξης σύγχυσης όσον αφορά την εννοιολογική προσέγγιση του Νηολογίου σε σχέση τόσο με την Εθνικότητα όσο και με τη Σημαία του πλοίου. Για αυτό το λόγο πραγματοποιείται επακριβής προσδιορισμός των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε έννοιας ξεχωριστά και δίδεται βαρύτητα στις διαφορές μεταξύ τους. Αξίζει εδώ να σημειωθεί το γεγονός της δημιουργίας νέων τύπων Νηολογίων τα τελευταία χρόνια, τα οποία ακριβώς καταδεικνύουν τις διαφορές μεταξύ Νηολογίου, Εθνικότητας πλοίου και Σημαίας πλοίου. Τέτοιου είδους Νηολόγια μπορούν να εντοπισθούν στο χώρο των Δεύτερων Νηολογίων, τόσο των Υπεράκτιων όσο και των Διεθνών. Μάλιστα ορισμένες χώρες, όπως η Γαλλία, προέβησαν στην δημιουργία και Υπεράκτιου (Kerguelen) αλλά και Διεθνούς Νηολογίου (RIF).

Παράλληλα, επιβεβαιώνεται η συνεχής τάση υποχώρησης των Εθνικών/Κλειστών Νηολογίων με την παράλληλη ενίσχυση άλλων ειδών Νηολογίων και κυρίως των Ανοικτών Νηολογίων. Προκύπτει η επικράτηση του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων, τα οποία πλέον έχουν καταφέρει να προσελκύσουν άνω του 70% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, με την ταυτόχρονη διαπίστωση της αυξητικής τάσης αυτού του μεριδίου. Τα σημαντικότερα Νηολόγια<sup>603</sup> κατέχουν σταθερά τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια κατάταξη με μόνη διαφοροποίηση την εναλλαγή μεταξύ τους στην πρώτη τριάδα. Επιπλέον, επισημαίνονται οι τάσεις που διαφαίνονται αναφορικά με την εξειδίκευση των Νηολογίων ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Επιπροσθέτως, συντελείται αξιολόγηση των δεδομένων όσον αφορά την κατανομή του παγκόσμιου στόλου στη βάση της Εθνικότητας του πραγματικού δικαιούχου.

Εδώ, οι παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις, όπως είναι οι Ελλάδα, Ιαπωνία, Η.Π.Α., Η.Β., Γερμανία και Νορβηγία συνεπικουρούμενες από συγκεκριμένες χώρες της Άπω Ανατολής και της Ινδοκίνας, όπως η Κίνα, Κορέα, Χονγκ-Κονγκ και Σιγκαπούρη, εξακολουθούν να καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις. Το όχημα συμμετοχής τους είναι είτε η νηολόγηση πλοίων στο αντίστοιχο Εθνικό/Κλειστό Νηολόγιο, είτε σε διάφορα Ανοικτά Νηολόγια. Ενδεικτικά, οι Ελληνικής καταγωγής πλοιοκτήτες απάρτιζαν το 88% του Εθνικού/Κλειστού Νηολογίου της Ελλάδας, το 6% του Παναμά, το 27% της Λιβερίας και των Marshall Islands καθώς και το 52% της Μάλτας. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2020 ως προς το υπόλοιπο 12% των πλοίων που έχουν υψώσει την Ελληνική Σημαία, το 4,97% εμφανίζει πραγματικό δικαιούχο (beneficial ownership) με έδρα στη Γαλλία, το 4,54% με έδρα στο Βέλγιο, το 1,14% στο Κατάρ, το 0,46% στη Σιγκαπούρη, το 0,42% στο Ηνωμένο Βασίλειο και το 0,01 στην Κύπρο (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), χ.χ.).

Το έργο του προσδιορισμού του πραγματικού δικαιούχου ενός πλοίου είναι εξαιρετικά δυσχερές και κατά κανόνα προϋποθέτει πραγματοποίηση ενεργειών από πλευράς δικαστικών και λοιπών Εθνικών Αρχών. Στην παρούσα διατριβή, προκειμένου να διασφαλισθεί η αξιοπιστία και συγκρισιμότητα των δεδομένων, έχει επιλεγεί η άντληση στοιχείων από τη βάση δεδομένων και στατιστικών στοιχείων της Διάσκεψης των

---

<sup>603</sup> Τα οποία είναι όλα Ανοικτά Νηολόγια

Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD).

Στην περίπτωση του Ελληνικού Νηολογίου ο κύριος μοχλός προσέλκυσης πλοίων σε όρους dwt είναι το Άρθρο 13 του Νομοθετικού Διατάγματος 2687/1953, το οποίο απολαμβάνει αυξημένης τυπικής ισχύος. Βάσει αυτής της νομοθετικής πρωτοβουλίας και συγκεκριμένα στην εισηγητική της έκθεση προβλέπεται ότι σκοπός είναι η προσέλκυση στο Ελληνικό Νηολόγιο πλοίων των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι Έλληνες και έχουν υψώσει ξένη Σημαία. Αυτή η βούληση της Πολιτείας αντικατοπτρίζεται και στις Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης, οι οποίες επικυρώνουν τη ένταξη ενός πλοίου στο Ελληνικό Νηολόγιο, με τις οποίες δηλώνεται η κατοχή της πλειοψηφίας των μετοχών από ελληνικά συμφέροντα. Επιχειρώντας να ερμηνεύσουμε το γεγονός της κατοχής του 12% της χωρητικότητας της Ελληνικής Σημαίας από ξένους πραγματικούς δικαιούχους και λαμβάνοντας υπ' όψη την προαναφερθείσα νομολογία και κυρίως το Άρθρο 13 του ΝΔ 2687/1953, μπορούν να διατυπωθούν οι ακόλουθοι προβληματισμοί. Στην περίπτωση των πραγματικών δικαιούχων με καταγωγή από χώρες της Ε.Ε., όπως Γαλλία, Βέλγιο και Κύπρος, υπάρχει υποχρέωση της Ελληνικής Πολιτείας να τους αναγνωρίζει ίδια δικαιώματα με τους ελληνικής καταγωγής πλοιοκτήτες. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν να αποκλειστούν από τη δυνατότητα να υψώσουν την Ελληνική Σημαία σε πλοίο ιδιοκτησίας τους. Παράλληλα, είναι δυνατόν ο πραγματικός δικαιούχος να έχει μεν ελληνική καταγωγή, αλλά είναι να είναι πολίτης τρίτου κράτους (π.χ. Έλληνες δεύτερης και τρίτης γενεάς), οπότε σε αυτήν περίπτωση εμπίπτει στο σκοπό του Άρθρου 13 του ΝΔ 2687/1953 περί ύπαρξης ελληνικών συμφερόντων. Τέλος είναι δυνατό να ανήκει το πλοίο σε ελληνικά συμφέροντα, αλλά να έχουν δηλωθεί ως πραγματικοί δικαιούχοι άτομα που ασκούν τη διοίκηση, όπως τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, τα οποία δεν έχουν ελληνική καταγωγή.

Σημαντική συμβολή της έρευνας συνιστά η σύγχρονη προσέγγιση στην κατηγοριοποίηση των Νηολογίων. Σύμφωνα με μέρος της ακαδημαϊκής κοινότητας μπορούν να εντοπιστούν πρόσθετες μορφές Νηολογίων, όπως είναι τα «υβριδικά» Νηολόγια. Αντικείμενο ενδιαφέροντος στη συγκεκριμένη κατηγορία είναι το Εθνικό/Κλειστό Νηολόγιο του Ηνωμένου Βασιλείου, το οποίο επιτρέπει σε υπηκόους Υπερπόντιων Εδαφών και Κτήσεων του Στέμματος, δηλαδή σε πολίτες με μη-βρετανική Εθνικότητα τη σύσταση βρετανικών εταιρειών και την ύψωση της Βρετανικής

Σημαίας στα εμπλεκόμενα πλοία. Κατ'αυτόν τον τρόπο υιοθετεί τη χαλαρή προσέγγιση των Ανοικτών Νηολογίων στο θέμα της Εθνικότητας του πλοιοκτήτη. Παράλληλα, σε μέρος της ακαδημαϊκής κοινότητας οι Σημαίες Ευκαιρίας αφορούν το σύνολο των Ανοικτών Νηολογίων, χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψη το ποιοτικό στοιχείο της Σημαίας. Στη βιβλιογραφία δεν υπάρχει συντονισμένη αντιμετώπιση του ζητήματος της ανάγκης για επαρκή ομαδοποίηση των Νηολογίων. Με την παρούσα μελέτη υιοθετείται ένα ευρέως αποδεκτό κριτήριο, αυτό του Γνήσιου Δεσμού, όπου αφού διατυπωθούν οι αναγκαίες παραδοχές, χρησιμοποιείται για την ταξινόμηση των πλοίων σε τρεις βασικές κατηγορίες. Εκτός από Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια, έχουμε τα Ανοικτά Νηολόγια και τα Δεύτερα Νηολόγια, τα οποία με την σειρά τους διακρίνονται στα Υπερπόντια Νηολόγια και τα Διεθνή Νηολόγια. Παρά το γεγονός της ευρείας αποδοχής του Γνήσιου Δεσμού στις κλασσικές μελέτες, ωστόσο, παρατηρείται το γεγονός της χρησιμοποίησης διαφορετικών κριτηρίων, τα οποία μπορούν να εκτείνονται από την Εθνικότητα του πλοιοκτήτη, όπως άλλωστε υιοθετείται και στην παρούσα μελέτη, την χώρα όπου εδρεύει η ναυτιλιακή εταιρεία, την Εθνικότητα του Πλοιάρχου και του πληρώματος του πλοίου έως τη χώρα ναυπήγησης του πλοίου.

Η επακριβής κατηγοριοποίηση των Νηολογίων είναι βασική προϋπόθεση για την ακριβή τοποθέτηση των Σημαιών Ευκαιρίας στο χάρτη με τα Νηολόγια παγκοσμίως. Διευκρινίζεται το περιεχόμενο των Σημαιών Ευκαιρίας και εντοπίζονται οι ομοιότητες και διαφορές τους με τις διάφορες κατηγορίες Νηολογίων που υφίστανται σήμερα και ιδιαίτερα με τα Ανοικτά Νηολόγια. Λόγω της σημαίνουσας βαρύτητας που κατέχουν τα Ανοικτά Νηολόγια πραγματοποιείται συνολική αξιολόγηση της συμβολής τους τόσο στην παγκόσμια ναυτιλία όσο και στα Κράτη όπου αυτά εδρεύουν, ενώ παράλληλα επισημαίνονται τυχόν παρενέργειες σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο από τη δραστηριοποίησή τους.

Είναι πολύ σημαντική η ανάλυση των μεθόδων με τις οποίες εκδηλώνεται ο κρατικός παρεμβατισμός στη ναυτιλία, για την ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλίας και του αντίστοιχου Νηολογίου ειδικότερα. Το νομικό πλαίσιο, μέσα από τη θέσπιση κανόνων, δύναται να συμβάλλει με ποικιλοτρόπως, όπως με την χορήγηση κρατικών εγγυήσεων για ναυπήγηση πλοίων, επιδότηση τους κόστους λειτουργίας του πλοίου και τη στήριξη συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων όπως είναι οι ναυτεργάτες. Με αυτόν τον τρόπο επιχειρείται να υποστηριχθεί θεσμικά η διατήρηση του επιθυμητού μεγέθους της

εγχώριας ναυτιλίας και η μεγιστοποίηση της θετικής επίδρασης στην κοινωνία και την ευρύτερη οικονομική δραστηριότητα. Οι διάφορες πολιτικές που έχουν κατά καιρούς θεσπιστεί από ναυτιλιακά Κράτη με την μορφή παροχής κινήτρων αλλά και αντικινήτρων αξιολογούνται και παρατίθενται οι βασικές μορφές με τις οποίες έχουν εφαρμοστεί. Το Κράτος έχει τη δυνατότητα να αναλάβει πρωτοβουλίες για τη ρύθμιση μίας σειράς ζητημάτων που εκτείνονται από τη φορολογική πολιτική έως τα εργασιακά θέματα και τις υποδομές. Τα αποτελέσματα της άσκησης της κρατικής παρεμβατικής πολιτικής μπορούν να φέρουν διαφορετικό πρόσημο ανάλογα με τα μέτρα που υιοθετούνται και τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν κατά την υλοποίησή τους.

Οι σύγχρονες λειτουργίες που επιτελούν τα Νηολόγια οδηγούν στην υποχρεωτική αλληλεπίδραση των Κρατών-Σημαίας στα οποία εδρεύουν αυτά με διάφορους φορείς της ναυτιλίας. Αυτού του είδους οι σχέσεις δύνανται να αφορούν διακρατικές σχέσεις μεταξύ Κρατών Σημαίας και Παράκτιων Κρατών αλλά και μεταξύ των Κρατών Σημαίας με φορείς του ιδιωτικού τομέα. Όσον αφορά τις διακρατικές σχέσεις επισημαίνεται η βαρύτητα που έχουν αποκτήσει οι εθνικοί κανονισμοί των Παράκτιων Κρατών και ιδιαίτερα το Port State Control σε σχέση με τις δραστηριότητες των πλοίων που είναι νηολογημένα σε κάποιο Νηολόγιο. Επιπροσθέτως, διαπιστώνονται τα κρίσιμα σημεία της σχέσης που συνδέει τα Κράτη Σημαίας με τους Νηογνώμονες, τις Ναυτασφαλίσεις, τη Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση και τη Ναυπηγική.

Στη νηολόγηση των πλοίων πραγματοποιείται σύγκριση μεταξύ των βασικών μορφών νηολόγησης καθώς και της αντιμετώπισης που τυγχάνουν αυτές από τα επιμέρους Νηολόγια. Αποτυπώνεται το σύγχρονο καθεστώς αναφορικά με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που έχουν υιοθετηθεί από τα περισσότερα Νηολόγια παγκοσμίως και παράλληλα ερμηνεύεται η σημασία που κατέχουν στην ομαλή και απρόσκοπτη ροή εργασιών της ναυτιλίας. Εξάγονται συμπεράσματα αναφορικά με τις διαφαινόμενες τάσεις για μετασχηματισμό των διαδικασιών νηολόγησης και την υλοποίηση της πορείας προς το e-Νηολόγιο και τις ηλεκτρονικές υπηρεσίες που το συνοδεύουν.

Στον ευρωπαϊκό χώρο αναλύονται τα αίτια της απουσίας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στη ναυτιλία κατά τις πρώτα στάδια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Αξιολογούνται οι εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας, οι οποίες επέβαλαν την καθιέρωση εναρμονισμένων πρακτικών και τη λήψη αποφάσεων σε κοινοτικό και αργότερα ενωσιακό επίπεδο. Λαμβάνεται υπ' όψη η ανταπόκριση των ευρωπαϊκών θεσμών στις προκλήσεις που



έθεται τα ναυτικά ατυχήματα και ο ανταγωνισμός από τρίτα Κράτη καθώς και μεταξύ των Κρατών-Μελών.

### **Συμπεράσματα αναφορικά με τον Γνήσιο Δεσμό**

Το ζήτημα του Γνήσιου Δεσμού, όπως έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια, είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το συσχετισμό δυνάμεων στο ναυτιλιακό κλάδο. Ενώ η αρχική προσέγγιση της ναυτιλιακής κοινότητας ήταν αρνητική ή στην καλύτερη των περιπτώσεων επιφυλακτική, η σταδιακή ανάπτυξη της επιρροής των Ανοικτών Νηολογίων έδωσε de facto αποτελέσματα. Η εγνωσμένη ανάγκη για προσδιορισμό της σχέσης μεταξύ του πλοίου και του Κράτους Σημαίας είχε οδηγήσει ήδη από την UNCLOS I, στην υιοθέτηση του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού ως βασικού εργαλείου βάσει του οποίου θα πραγματοποιείτο η συσχέτιση μεταξύ πλοίου και Κράτους Σημαίας. Η αντίδραση των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών στην πλημμυρή εφαρμογή του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού από τα Ανοικτά Νηολόγια, μετριάστηκε από την υποστήριξη του θεσμού των Ανοικτών Νηολογίων από σημαντικές δυνάμεις και κυρίως από τις Η.Π.Α.<sup>604</sup>. Το αποτέλεσμα ήταν η σιωπηρή αποδοχή της πρωτοκαθεδρίας του Κράτους Σημαίας αναφορικά με το βαθμό τήρησης του κριτηρίου του Γνήσιου Δεσμού.

Δεδομένης της σταδιακής ενδυνάμωσης της θέσης των Ανοικτών Νηολογίων και της σταθερής στήριξης που αυτά απολαμβάνουν από σημαντικά Κράτη του ναυτιλιακού κλάδου, είναι εύλογο να συμπεράνουμε ότι ο θεσμός του Γνήσιου Δεσμού, όσον αφορά την εφαρμογή των προϋποθέσεων για τη νηολόγηση των πλοίων, θα εξακολουθήσει να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη θέλησή του κατά περίπτωση Νηολογίου. Αυτό στην πράξη συνεπάγεται ότι όσα Νηολόγια επιθυμούν να χορηγούν την Εθνικότητά τους σε πλοία που ανήκουν και ελέγχονται από αλλοδαπά επιχειρηματικά συμφέροντα, θα διατηρούν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν αυτήν την πολιτική δίχως να αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα εκ μέρους των υπολοίπων φορέων<sup>605</sup> της ναυτιλιακής κοινότητας.

---

<sup>604</sup> Δεν είναι τυχαίο ότι τα πρώτα ιστορικά Ανοικτά Νηολόγια ήταν ο Παναμάς και η Λιβερία, δηλαδή Κράτη τα οποία διατηρούσαν στενές σχέσεις με τις Η.Π.Α..

<sup>605</sup> Π.χ. διεθνείς οργανισμοί, Κράτη, νηογνώμονες, ναυτασφαλιστικές εταιρείες κτλ..

Ωστόσο, η αυξανόμενη ευαισθησία της ναυτιλιακής κοινότητας σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος σε συνδυασμό με τις υποχρεώσεις που απορρέουν για το Κράτος Σημαίας αναφορικά με τις σχέσεις του με τα τρίτα Κράτη οδηγεί σε ενίσχυση της βαρύτητας της λειτουργικής διάστασης του Γνήσιου Δεσμού. Αυτό σημαίνει ότι το Κράτος Σημαίας, παρότι δεν έχει ουσιαστικούς περιορισμούς στη χορήγηση της Εθνικότητάς του σε πλοία ξένων συμφερόντων, παρά ταύτα έχει οργανώσει ένα σύνολο από διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι η δραστηριότητα αυτών των πλοίων θα πληρεί μία σειρά από προϋποθέσεις.

Έχει μετακινηθεί το επίκεντρο του ενδιαφέροντος από την πιστοποίηση συγκεκριμένων κριτηρίων κατά τη φάση νηολόγησης του πλοίου στην διαρκή παρακολούθηση του πλοίου από τις διοικητικές υπηρεσίες<sup>606</sup> του Νηολογίου, προκειμένου να τηρούνται οι ελάχιστες υποχρεώσεις παραμονής του πλοίου στο Νηολόγιο. Άλλωστε η δικαστική απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας στην υπόθεση του πλοίου Saiga (Saint Vincent and the Grenadines vs Guinea) το 1999, ερμηνεύοντας την UNCLOS III, με τρόπο σαφή και ξεκάθαρο προβάλλει τη σπουδαιότητα της τήρησης από την πλευρά του Κράτους Σημαίας όλων των διαδικασιών που απαιτούνται προκειμένου αυτό να είναι σε θέση να παρακολουθεί και να επιβλέπει τις λειτουργίες των πλοίων που είναι νηολογημένα υπό τη Σημαία του.

Συνεκτιμώντας τα δεδομένα που αφορούν τα μεγαλύτερα Νηολόγια από πλευράς χωρητικότητας και την αξιολόγησή τους από τους σημαντικότερους Κρατικούς φορείς πιστοποίησης της ποιοτικής λειτουργίας τους που είναι το Port State Control εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα αναφορικά με το χαρακτήρα που λαμβάνει πλέον ο Γνήσιος Δεσμός στη ναυτιλιακή κοινότητα. Το γεγονός ότι τα δέκα σημαντικότερα Νηολόγια, συμπεριλαμβανομένων και των Ανοικτών Νηολογίων, συμπεριλαμβάνονται στην υψηλότερη βαθμίδα αξιολόγησης<sup>607</sup> από μέρους των Κρατικών Αρχών που πραγματοποιούν το Port State Control, καταδεικνύει το γεγονός ότι το ενδιαφέρον και η βαρύτητα τόσο των Κρατικών Αρχών που ασχολούνται με τη ναυτιλία όσο και των

---

<sup>606</sup> Υπευθυμίζεται ότι το Νηολόγιο έχει τη δυνατότητα, όπως άλλωστε είναι ο κανόνας στις περισσότερες περιπτώσεις, να εκχωρεί μέρος των αρμοδιοτήτων του σε τρίτα μέρη π.χ. τους νηογνώμονες.

<sup>607</sup> Η αναφορά αφορά τα σημαντικότερα ΜΟΥ's, δηλαδή το Paris ΜΟΥ, Tokyo ΜΟΥ και το US Coastguard, όπου το σύνολο των δέκα μεγαλύτερων Νηολογίων αξιολογείται στην υψηλότερη βαθμίδα, συνήθως μάλιστα και στα τρία.

επιχειρηματικών συμφερόντων που δραστηριοποιούνται σε αυτή εδράζουν κυρίως στην ποιότητα και την αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί η αντικειμενική δυσχέρεια επακριβούς εντοπισμού του τελικού πραγματικού δικαιούχου<sup>608</sup> της ναυτιλιακής εταιρείας στην οποία ανήκει το πλοίο. Η δημιουργία των Ανοικτών Νηολογίων σε σημαντικό βαθμό αποσκοπεί στη δημιουργία του νομιμού πέπλου, το οποίο αποβλέπει στην απόκρυψη του φυσικού προσώπου στο οποίο ανήκει η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία έχει νηολογήσει πλοίο στο αντίστοιχο Νηολόγιο. Η διαδικασία αποκάλυψης της ταυτότητας του πραγματικού δικαιούχου είναι μία επίπονη διαδικασία.

### **Συμπεράσματα αναφορικά με τις προοπτικές λειτουργίας ενός κοινού Νηολογίου για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Η αξιολόγηση της ενδεχόμενης δημιουργίας ενός κοινού Νηολογίου για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλει να λάβει υπ' όψη της τα διδάγματα του εγχειρήματος του EUROS προβάλλοντας, ωστόσο, τα δεδομένα υπό το πρίσμα των σημερινών συνθηκών και των διαφαινόμενων τάσεων του μέλλοντος στην εθνική, ενωσιακή και διεθνή ναυτιλιακή πολιτική. Ενδεχόμενη επαναφορά της προοπτικής δημιουργίας ενός κοινού Νηολογίου θα ήταν χρήσιμο να έχει προηγουμένως εξασφαλίσει τη συναίνεση των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών της Ε.Ε., προκειμένου να αποφευχθούν φαινόμενα διάστασης απόψεως όπως είχαν παρατηρηθεί μεταξύ του Ευρωπαϊκού Επιτρόπου για τη Βιομηχανία και του Ευρωπαϊκού Επιτρόπου για τις Μεταφορές, οι οποίες τελικά υπέσκαψαν το εγχείρημα του EUROS. Παράλληλα, είναι απαραίτητη η επίδειξη μεγαλύτερης εξωστρέφειας, προκειμένου να προσφερθεί στη ναυτιλιακή κοινότητα μία ελκυστική επιλογή αντί της επιλογής ενός Ανοικτού Νηολογίου ή ακόμα και ενός Δεύτερου Νηολογίου (Υπεράκτιου ή Διεθνούς). Θέματα που αφορούν το μισθολογικό κόστος καθώς και τη διακράτησης φορτίου είναι αναγκαίο να αποτελούν σημείο συγκερασμού απόψεων μεταξύ των Κρατών-Μελών. Παράλληλα, οι συνθήκες που συντέλεσαν στη σύλληψη της ιδέας του κοινού Νηολογίου καθώς και τα αίτια που οδήγησαν στην τελική εγκατάλειψή του οφείλουν να αξιολογηθούν βάσει της σημερινής κατάστασης που έχει διαμορφωθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

---

<sup>608</sup> Beneficial owner.

Μία βασική αιτία για τη δημιουργία του κοινού Νηολογίου είναι η εναρμόνιση των ακολουθούμενων πολιτικών από τα Κράτη-Μέλη στον τομέα της ναυτιλίας. Είναι έκδηλη η συνύπαρξη κάτω από την ομπρέλλα της Ε.Ε. ανομοιογενών Κρατών, όπου άλλα έχουν μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία, άλλα κατέχουν υψηλές θέσεις στην παγκόσμια κατάταξη με τους μεγαλύτερους στόλους, άλλα κατέχουν υπερπόντια εδάφη ως απομεινάρια του αποικιοκρατικού τους παρελθόντος, ενώ άλλα αντιλαμβάνονται τον έντονο νησιωτικό τους χαρακτήρα ως ακροθεμέλιο λίθο της εσωτερικής τους ασφάλειας. Ο συγκερασμός των επιδιώξεων και συμφερόντων όλων αυτών των κρατών είναι δύσκολο να επιτευχθεί με την οριζόντια δημιουργία ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου όπου θα υπάρχουν κοινοί νόμοι και κανόνες. Ως ενισχυτικό στοιχείο της δημιουργίας ενός κοινού Νηολογίου θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι θα είναι η παράλληλη νηολόγηση του ενδιαφερόμενου πλοίου στο Εθνικό / Κλειστό Νηολόγιο και στο κοινό Ευρωπαϊκό Νηολόγιο. Με αυτόν το τρόπο θα μπορούσαν να εξυπηρετούνται καλύτερα οι ιδιαιτερότητες που διακρίνουν τα Κράτη κατά την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής τους.

Βασικός ανασχετικός παράγοντας στη δημιουργία ενός κοινού Νηολογίου είναι η χρονική του υστέρηση σε σχέση με τα ήδη λειτουργούντα Υπερπόντια και Διεθνή Νηολόγια των Κρατών-Μελών ορισμένα εκ των οποίων έχουν συμπληρώσει ήδη τρεις δεκαετίες ζωής. Αυτά τα Νηολόγια ουσιαστικά συνιστούν τις εθνικές απαντήσεις απέναντι στην πρόκληση που έθεσαν τα Ανοικτά Νηολόγια στα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη της Ε.Ε.. Έχουν καταφέρει να προσελκύσουν στις περισσότερες περιπτώσεις μεγαλύτερη χωρητικότητα πλοίων από τα αντίστοιχα Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια και έχουν περιορίσει σε σημαντικό βαθμό την εκροή προς τα Ανοικτά Νηολόγια. Κατά συνέπεια, χώρες<sup>609</sup> που έχουν συστήσει τέτοιας μορφής Νηολόγια είτε δεν αισθάνονται την ανάγκη της δημιουργίας ενός ακόμα Νηολογίου το οποίο θα αποτρέψει τη φυγή προς τα Ανοικτά Νηολόγια, είτε ακόμα χειρότερα θα αντιμετωπίσουν ανταγωνιστικά τέτοιου είδους πρωτοβουλίες της Ε.Ε..

Αντίστοιχα επιφυλακτική στάση αναμένεται να τηρηθεί από τα σημαντικότερα Νηολόγια της Ε.Ε., δηλαδή την Ελλάδα, την Κύπρο και τη Μάλτα. Αυτά τα Νηολόγια είτε έχουν ήδη εφαρμόσει χαλαρά κριτήρια όσον αφορά την εφαρμογή του κριτηρίου

---

<sup>609</sup> Τέτοιες χώρες είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Γαλλία, Δανία, Ολλανδία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία και Φινλανδία.

του Γνήσιου Δεσμού με αποτέλεσμα ορισμένα από αυτά να συγκαταλέγονται στα Ανοικτά Νηολόγια<sup>610</sup>, είτε έχουν υιοθετήσει ειδικού τύπου προσέγγιση στο ζήτημα της Εθνικότητας του πραγματικού δικαιούχου και κατά συνέπεια στο ζήτημα του Γνήσιου Δεσμού<sup>611</sup>. Η ισχυρή θέση που απολαμβάνουν σε ενωσιακή και διεθνή κλίμακα είναι αναμενόμενο να μην συνηγορεί στην εκχώρηση μέρους της εθνικής δικαιοδοσίας σε ένα ενωσιακό όργανο, όπως θα είναι ένα ενδεχόμενο κοινό ευρωπαϊκό Νηολόγιο.

Ακόμα ένας συντελεστής τη στάση του οποίου θα ήταν χρήσιμο να λάβουμε υπ' όψη μας είναι ο IMO. Παρότι ο IMO δεν θα έχει συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων εντός της Ε.Ε. αναφορικά με τη δημιουργία ενός κοινού Νηολογίου, το ιδιαίτερο βάρος που φέρει στις εξελίξεις στο ναυτιλιακό χώρο επιβάλλει την αξιολόγηση της στάσης του (Codet, Panagakos, & Barfod, 2021, p. 15). Οι ανταγωνιστικές πορείες που έχουν η Ε.Ε. και ο IMO (Mallouppas & Yfantis, 2021, p. 6) σε μία σειρά από ζητήματα της ναυτιλίας (Panagakos, Pessoa, Dessypris, Barfod, & Psaraftis, 2019, pp. 2-3) και κυρίως η αξίωση του IMO για την πρωτοκαθεδρία της λήψης αποφάσεων σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία σε αντιδιαστολή με την ολοένα και μεγαλύτερη επέμβαση της Ε.Ε. στις ναυτιλιακές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός της επικράτειας των Κρατών-Μελών, είναι πολύ πιθανό να συντελέσουν στην επιφυλακτική στάση του IMO απέναντι στο ενδεχόμενο δημιουργίας ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ε.Ε. ως ενιαίος οργανισμός δεν είναι μέλος του IMO και απλά διατηρεί το καθεστώς παρατηρητή στις εργασίες του IMO (Alavi, 2018, p. 134), το οποίο είναι ενδεικτικό της προσέγγισης του IMO βάσει της οποίας τα Κράτη-Μέλη είναι προτιμότερο να αντιμετωπίζονται ως ανεξάρτητες κρατικές οντότητες και όχι ως ενιαίο διακρατικό σύνολο.

Η προοπτική της δημιουργίας ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη στάση της Ε.Ε. απέναντι στα Υπεράκτια και Διεθνή Νηολόγια που έχουν υιοθετήσει τα επιμέρους Κράτη-Μέλη. Δεδομένου ότι οι ευρωπαϊκές Αρχές θεωρούν ότι τα Διεθνή Νηολόγια, τα οποία είναι ευθέως ανταγωνιστικά απέναντι σε ένα προτεινόμενο κοινό ευρωπαϊκό Νηολόγιο, είναι συμβατά με τις διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης, προκύπτει το συμπέρασμα ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο το

---

<sup>610</sup> Αυτό αφορά την Κύπρο και τη Μάλτα, καθότι αλλοδαποί πλοιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να νηολογούν πλοία στα εν λόγω Νηολόγια.

<sup>611</sup> Για σημαντικό μέρος της διεθνούς βιβλιογραφίας η Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως υβριδικό Νηολόγιο.

εγχείρημα της υιοθέτησης ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου. Είναι αναμενόμενη η αντίδραση από το πλήθος των Κρατών που έχουν συστήσει τέτοιου είδους Νηολόγια.

Επιπροσθέτως, είναι κρίσιμη η στάση των Κρατών που δεν έχουν προβεί στο βήμα της σύστασης κάποιου Διεθνούς Νηολογίου και κυρίως των τριών μεγαλύτερων Νηολογίων της Ε.Ε., δηλαδή της Ελλάδας, της Κύπρου και της Μάλτας. Αυτά τα Κράτη-Μέλη είναι εξαιρετικά αμφίβολο να διακυβεύσουν την ισχυρή διαπραγματευτική θέση που απολαμβάνουν, λόγω της ύπαρξης ενός ισχυρού κρατικά ελεγχόμενου Νηολογίου και να εκχωρήσουν τις εξουσίες που διαθέτουν στα νέα ευρωπαϊκά όργανα τα οποία θα λειτουργούν το προτεινόμενο κοινό ευρωπαϊκό Νηολόγιο. Ως εκ τούτου είναι αναμενόμενη η αντίδραση και από αυτήν την ομάδα Κρατών.

Ο συνασπισμός των Κρατών-Μελών που, όπως προαναφέρθηκε, αναμένεται να τηρήσει αρνητική στάση στο ζήτημα της δημιουργίας ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου αντιπροσωπεύει τη συντριπτική πλειοψηφία της χωρητικότητας του ενωσιακού στόλου και ταυτοχρόνως απαρτίζεται από ένα ευάριθμο αριθμό Κρατών-Μελών. Στη συνεκτίμηση των παραμέτρων που συνηγορούν προς την υιοθέτηση ή την απόρριψη ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου είναι αναγκαίο να συνυπολογιστεί και η τοποθέτηση της Ε.Ε.. Με τη Λευκή Βίβλο του 2011 έχουν τεθεί οι βασικές κατευθύνσεις της ναυτιλιακής πολιτικής στην Ε.Ε. και δρομολογούνται συγκεκριμένες δράσεις σε μία σειρά από τομείς που ενδιαφέρουν την Ε.Ε., όπως η θαλάσσια ασφάλεια, η ναυτική εργασία, ο ανταγωνισμός στην εσωτερική αγορά κ.ά.. Όπως έχει διαμορφωθεί η παρούσα εικόνα δεν διαφαίνεται η πιθανότητα δημιουργίας ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου και μάλιστα δεν υποστηρίζεται αυτή η ιδέα από κάποιο ευρωπαϊκό όργανο.

Όσον αφορά τα επιχειρηματικά συμφέροντα που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μπορούν να πραγματοποιηθούν μία σειρά από διαπιστώσεις. Η δημιουργία των Υπεράκτιων και Διεθνών Νηολογίων, τα οποία κατά κανόνα υπερβαίνουν σε χωρητικότητα το αντίστοιχο Εθνικό / Κλειστό Νηολόγιο, συνιστά μία ελκυστική επιλογή για τις επιχειρηματικές κοινότητες των εν λόγω Κρατών-Μελών. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι τα πλοία που έχουν νηολογηθεί στα Υπεράκτια και Διεθνή Νηολόγια υπερτερούν έναντι των πλοίων που είναι νηολογημένα στα αντίστοιχα Εθνικά / Κλειστά Νηολόγια. Κατ'επέκταση θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι το φαινόμενο της εκροής πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια έχει καταπολεμηθεί

τουλάχιστον σε όσα Κράτη έχουν συστήσει Υπεράκτια ή Διεθνή Νηολόγια, οπότε εκλείπει και ο λόγος της δημιουργίας ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου.

Ωστόσο, το γεγονός ότι η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή κοινότητα εξακολουθεί σε σημαντικό βαθμό να προτιμά κάποιο Ανοικτό Νηολόγιο, παρά το γεγονός της ύπαρξης του αντίστοιχου Υπεράκτιου / Διεθνούς Νηολογίου<sup>612</sup>, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η απάντηση που έχει δοθεί από τα μεμονωμένα Κράτη-Μέλη στο ζήτημα της αντιμετώπισης της εκροής των πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια δεν είναι ικανοποιητική. Οι περιπτώσεις παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών που έχουν συστήσει Υπεράκτια και Διεθνή Νηολόγια, όπως το Η.Β. και η Νορβηγία είναι ενδεικτικές της μη επαρκούς λύσης που έχει δοθεί στο πρόβλημα της εκροής πλοίων προς τα Ανοικτά Νηολόγια. Παρά το γεγονός της σύστασης των Υπεράκτιων Νηολογίων του Red Ensign Group, Βρετανοί πλοιοκτήτες εξακολουθούν να συμμετέχουν στα Ανοικτά Νηολόγια της Λιβερίας με 5,75%, της Μάλτας με 5,71% και των Μπαχαμών με 6,17% κατά το 2017. Αντιστοίχως, παρά τη δημιουργία του Διεθνούς Νηολογίου της Νορβηγίας (NIS), Νορβηγοί πλοιοκτήτες εξακολουθούν να προτιμούν το Νηολόγιο του Χονγκ-Κονγκ συμμετέχοντας με 3,34% και τα Ανοικτά Νηολόγια των Marshall Islands με 3,17% και των Μπαχαμών με 6,25%. Το κενό αυτό δεν έχει ακόμα καλυφθεί ούτε στο επίπεδο των Κρατών-Μελών αλλά ούτε και σε ότι αφορά τις υφιστάμενες πολιτικές των οργάνων της Ε.Ε., αφήνοντας κατ'αυτόν τον τρόπο ανοικτό το ενδεχόμενο της δημιουργίας ενός κοινού ευρωπαϊκού Νηολογίου, ως απάντηση στον ογκούμενο ανταγωνισμό από τις ναυτιλίες των τρίτων Κρατών.

### **Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα**

Το γεγονός ότι ο κλάδος των Νηολογίων συνιστά εγγενή δραστηριότητα της ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τη συνειδητοποίηση ότι αφ'ενός η επιλογή του κατάλληλου Νηολογίου συντελεί κατά τρόπο καθοριστικό στα οικονομικά αποτελέσματα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά και αφ'ετέρου αποτελεί βασικό εργαλείο άσκησης της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι διαφαινόμενες εξελίξεις στον χώρο της νηολόγησης των πλοίων χρήζουν ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Πιο συγκεκριμένα, η διεθνής τάση για παροχή ολοένα και περισσότερων

---

<sup>612</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Γερμανίας, όπου παρότι έχει συσταθεί το Διεθνές Νηολόγιο της Γερμανίας από το 1989, το 43,14% των εγχώριων πλοιοκτητών εξακολουθεί να επιλέγει το Ανοικτό Νηολόγιο της Λιβερίας.

ολοκληρωμένων ηλεκτρονικών υπηρεσιών έχει οδηγήσει και τα Νηολόγια σε ένα ανταγωνισμό μεταξύ τους. Ο στόχος είναι η προσέλκυση και διακράτηση του μεγαλύτερου δυνατού μεριδίου της αγοράς και το μέσο για την επίτευξή του είναι αυτό που στον κλάδο ονομάζεται e-Νηολόγιο. Μία συγκριτική μελέτη μεταξύ των σημαντικότερων Νηολογίων καθώς και αντιπροσωπευτικών Νηολογίων από όλες τις κατηγορίες Νηολογίων θα μπορούσε να καταδείξει το βαθμό προσαρμογής τους στα νέα δεδομένα της ηλεκτρονικής εποχής στη ναυτιλία και κατ'επέκταση και μία τάση αναφορικά με την ανταγωνιστικότητά τους.

Παράλληλα, η ιδιαίτερη θέση που κατέχει η Ε.Ε. στην παγκόσμια ναυτιλία τόσο λόγω της χωρητικότητας που ελέγχει όσο και λόγω των καινοτόμων λύσεων<sup>613</sup> που προκρίνει για την αντιμετώπιση των προκλήσεων στο ναυτιλιακό κλάδο, θα δικαιολογούσε μία περισσότερο εστιασμένη ανάλυση των συγκλίσεων που παρατηρούνται στον ευρωπαϊκό χώρο. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μία συγκριτική μελέτη αναφορικά με τα σημαντικότερα κοινά χαρακτηριστικά αλλά και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν τα ποικίλα διαφορετικά είδη Νηολογίων που εδρεύουν σε Κράτη-Μέλη. Η περαιτέρω εξέλιξη αυτής της έρευνας θα καταστήσει δυνατή την παράθεση των χαρακτηριστικών τα οποία θα πρέπει να διέπουν ένα σύγχρονο και ανταγωνιστικό Νηολόγιο ακόμα και εάν αυτό πρόκειται να λειτουργήσει από κάθε Κράτος-Μέλος της Ε.Ε. ξεχωριστά και όχι συλλογικά από την Ε.Ε..

---

<sup>613</sup> Π.χ. ο θεσμός των Υπεράκτιων και Διεθνών Νηολογίων πρωτοεμφανίστηκε στον ευρωπαϊκό χώρο.



## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Abdulla, A. A. (2021). Flag State Jurisdiction of The Maldives: Protection and Preservation of the Marine Environment from Vessel Source Pollution. *International Journal of Social Research and Innovation*, 5(1), 67-118.
- AISR - Australian International Ship Registry. (n.d.). *Australian Government - Federal Register of Legislation*. Retrieved 09 08, 2018, from [www.legislation.gov.au](http://www.legislation.gov.au):  
<https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00957>
- AISR - Australian International Ship Registry. (n.d.). *Australian Government - Federal Register of Legislation*. Retrieved 09 08, 2018, from [www.legislation.gov.au](http://www.legislation.gov.au):  
<https://www.legislation.gov.au/Details/C2012A00054>
- Aladwan, M. Z. (2020). Dual Nationality of the Ships and its Legal Impact. *Hasanuddin Law Review*, 6(2), 109-124.
- Alavi, H. (2018). The European Union external competencies and maritime industry. *Juridical Tribune - Tribuna Juridica*, 8, 128-138.
- Alderton, T., & Winchester, N. (2002). Flag states and safety: 1997-1999. *Maritime Policy & Management*, 29(2), 151-162.
- Alexopoulos, A. B., & Sambracos, E. (2018). Flag state policies and labour dynamics in the shipping industry. *International Journal of Applied Systemic Studies*, 8(3), 233-245.
- Arguello Moncayo, G. (2016). International law on ship recycling and its interface with EU law. *Marine Pollution Bulletin*, 109, 301-309.
- Armstrong, C. (2020). Abuse, Exploitation, and Floating Jurisdiction: Protecting Workers at Sea. *The Journal of Political Philosophy*, 1-23.
- Australian Cruising News. (2018). Retrieved 03 18, 2018, from Australian Cruising News:  
<http://www.australiancruisingnews.com.au/cruise-news/categories/listings/cruising-news?start=100>
- Balcombe, P., Brierley, J., Lewis, C., Skatvedt, L., Speirs, J., Hawkes, A., et al. (2019). How to decarbonise international shipping: Options for fuels, technologies and policies. *Energy Conversion and Management*, 182, 72-88.
- Bermuda Ship Registry. (2012). *Merchant Shipping (fees) Regulations 2012 - BR18/2012*. Bermuda Minister of Transport.
- Bilbao-Ubillos, J., Fernández-Sainz, A., & Payán-Azkue, R. (2021). State aid, EU maritime transport policies and competitiveness of EU country fleets. *European Transport Research Review*, 13(7), 1-15.

- Boczek, B. A. (1962). *Flags of Convenience - An international legal study*. Cambridge, Massachusetts, USA: Harvard University Press.
- Branch, A. E. (n.d.). *Elements of Shipping: Seventh Edition*. Chapman & Hall.
- Branch, E. A. (1988). *Economics of Shipping Practice and Management: Second Edition (Second ed.)*. Chapman & Hall.
- Bredima - Savopoulou, A., & Tzoannos, J. (1990). *The Common Shipping Policy of the EC*. North-Holland.
- Broekema, W. (2016). Crisis-induced learning and issue politicization in the EU: the Braer, Sea Empress, Erika, and Prestige oil spill disasters. *Public Administration*, 94(2), 381-398.
- Brooks, M. R. (1989). *Seafarers in the ASEAN region*. Singapore, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Bye, R. J., & Aalberg, A. L. (2018). Maritime navigation accidents and risk indicators: An exploratory statistical analysis using AIS data and accident reports. *Reliability Engineering and System Safety*, 176, 174-186.
- Campos, A. S. (2021). Notice to European Sea Navigation - The Continental and Atlantic Approaches to a Common Sea. *Public Policy Portuguese Journal*, 6(1), 71-78.
- Canary Islands Ship Registry. (n.d.). *Boletín Oficial del Estado - Spain Official Gazette*. Retrieved 09 04, 2018, from www.boe.es: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-26146>
- Carlisle, R. (2009, 07). Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998. *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XIX(3), 319-340.
- Carlisle, R. P. (2017). *Rough Waters: Sovereignty and the American Merchant Flag*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Casaca, A. C., & Lyridis, D. V. (2018). Protectionist vs liberalised maritime cabotage policies: a review. *Maritime Business Review*, 3(3), 210-242.
- Chen, J., Zhang, S., Xu, L., Wan, Z., Fei, Y., & Zheng, T. (2019). Identification of key factors of ship detention under Port State Control. *Marine Policy*, 102, 21-27.
- Chen, G., & Shan, D. (2017). Seafarers' access to jurisdictions over labour matters. *Marine Policy*, 77, 1-8.
- Chen, J., Bian, W., Wan, Z., Wang, S., Zheng, H., & Cheng, C. (2020). Factor assessment of marine casualties caused by total loss. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 47, 101560.
- Chen, J., Bian, W., Wan, Z., Yang, Z., Zheng, H., & Wang, P. (2019). Identifying factors influencing total-loss marine accidents in the world: Analysis and evaluation based on ship types and sea regions. *Ocean Engineering*, 191, 106495.
- Chen, J., Li, K. X., Liu, X., & Li, H. (2017). The development of ship registration policy in China: Response to flags of convenience. *Marine Policy*, 83, 22-28.

- Chen, J., Zhang, F., Yang, C., Zhang, C., & Luo, L. (2017). Factor and trend analysis of total-loss marine casualty using a fuzzy matter element method. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 24, 383-390.
- Chia, Y. H., Tam, I. C., & Dev, A. K. (2017). Impact of Maritime Labour Convention on design of new ships. *Maritime Business Review*, 2(4), 376-388.
- Choi, J.-K., Kelley, D., Murphy, S., & Thangamani, D. (2016). Economic and environmental perspectives of end-of-life ship management. *Resources, Conservation and Recycling*, 107, 82-91.
- Chou, C. C., & Ding, J. F. (2016). An AHP model for the choice of ship flag: A case study of Taiwanese shipowners. *Transactions of the Royal Institution of Naval Architects Part A: International Journal of Maritime Engineering*, 158, 61-68.
- Chou, C.-c. (2018). Application of ANP to the selection of shipping registry: The case of Taiwanese maritime industry. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 67, 89-97.
- Choy, W. P., Yip, T., Pang, K., & Lee, E. (2016). A study of the critical success factors of international ship finance centre. *Maritime Business Review*, 1(1), 40-54.
- Christy, J. (2019). The Almost Always Forgotten, Yet Essential Part of Our World: An Examination of the Seafarer's Lack of Legal and Economic Protections on Flag of Convenience Ships. *USF Maritime Law School Journal*, 50-83.
- Chrzanowski, I. (1985). *An introduction to Shipping Economics*. Fairplay Publications.
- Codet, A., Panagakos, G., & Barfod, M. B. (2021). Voluntary Reporting in Decarbonizing Container Shipping: The Clean Cargo Case. *Sustainability*, 13, 8521.
- Coles, R., & Watt, E. (2009). *Ship Registration: Law and Practice* (Second ed.). London: MPG Books, Bodmin, Cornwall.
- Cordón-Lagares, E., & García-Ordaz, F. (2020). Factors affecting the survival of maritime goods transport firms in Spain. *Research in Transportation Business & Management*, 37, 100520.
- Danish Maritime Authority. (2014, 01 17). *Danish International Shipping Register*. Retrieved 08 26, 2018, from [www.dma.dk](https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Consolidated%20act%20on%20the%20Danish%20International%20Register%20of%20Shipping.pdf):  
<https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Consolidated%20act%20on%20the%20Danish%20International%20Register%20of%20Shipping.pdf>
- Danish Maritime Authority. (n.d.). *Danish International Ship Registry*. Retrieved 06 24, 2018, from [www.dma.dk](https://www.dma.dk/SoefarendeBemanding/Besaetningsfastsaettelse/Handelsskibe/Sider/default.aspx):  
<https://www.dma.dk/SoefarendeBemanding/Besaetningsfastsaettelse/Handelsskibe/Sider/default.aspx>
- Danish Maritime Authority. (n.d.). *Danish International Ship Registry*. Retrieved 06 25, 2018, from [www.dma.dk](https://www.dma.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS/Sider/default.aspx):  
<https://www.dma.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS/Sider/default.aspx>

- Danish Maritime Authority. (n.d.). *Danish International Ship Registry*. Retrieved 06 25, 2018, from [www.dma.dk](http://www.dma.dk):  
<https://www.dma.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS/OptagelseDanskeSkibe/Sider/default.aspx>
- Davenport, C. (2018). *The Marshall Islands are disappearing*. (The New York Times Company) Retrieved 06 12, 2018, from [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com):  
<https://www.nytimes.com/interactive/2015/12/02/world/The-Marshall-Islands-Are-Disappearing.html>
- De Koninklijke Bibliotheek. (2013, 10 07). Retrieved 02 04, 2018, from The Royal Dutch Library:  
[http://www.kb.nl/bladerboek/mareliberum/browse/page\\_1r.html](http://www.kb.nl/bladerboek/mareliberum/browse/page_1r.html)
- Doganis, R. S., & Metaxas, B. N. (1976). *The impact of Flags of Convenience*. London: Polytechnic of Central London.
- Earsom, J., & Delreux, T. (2021). A Nice Tailwind: The EU's Goal Achievement at the IMO Initial Strategy. *Politics and Governance*, 9(3), 401-411.
- Emecen Kara, E. (2016). Risk Assessment in the Istanbul Strait Using Black Sea MOU Port State Control Inspections. *Sustainability*, 8(4), 390.
- European Union. (n.d.). *InfoCuria - Case-law of the Court of Justice*. Retrieved 09 01, 2019, from [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu):  
<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=88640&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=10958991>
- European Union. (n.d.). *Official Journal of the European Union*. Retrieved 07 1, 2018, from [eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:013:0003:0012:EN:PDF>
- European Union. (n.d.). *Official Journal of the European Union*. Retrieved 09 01, 2019, from [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31979R0954&rid=1>
- European Union. (n.d.). *Official Journal of the European Union*. Retrieved 09 06, 2019, from [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3204.html?root=3204&obsolete=true>
- Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N., & Zhao, M. (2018). Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Marine Policy*, 93, 62-70.
- Falkus, M. (1990). *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865–1973* (1st ed.). MACMILLAN ACADEMIC AND PROFESSIONAL LTD.
- Farantouris, N. E. (2003). *European Integration & Maritime Transport*. Athens, Greece: Bruyant.
- Farthing, B., & Brownrigg, M. (1997). *Farthing on International Shipping* (Third ed.). London, Hong Kong: LLP.

- Fay, F.-M. (1973). *La Nationalite des navires en temps de paix* (Vol. 4). Paris: Editions A. Padone.
- Fenstad, J., Dahl, O., & Kongsvik, T. (2016). Shipboard safety: exploring organizational and regulatory factors. *Maritime Policy & Management*, 43(5), 552-568.
- Finnish Maritime Administration. (2009, 09 15). *Finnish Register of Merchant Ships*. Retrieved 08 27, 2018, from [www.finlex.fi](http://www.finlex.fi):  
[https://www.finlex.fi/fi/laki/kaannokset/2007/en20071277\\_20080967.pdf](https://www.finlex.fi/fi/laki/kaannokset/2007/en20071277_20080967.pdf)
- Ford, J. H., & Wilcox, C. (2019). Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience. *Marine Policy*, 99, 298-303.
- Ford, J. H., Peel, D., Hardesty, B., Rosebrock, U., & Wilcox, C. (2018). Loitering with intent—Catching the outlier vessels at sea. *Plos one*, 13(7), e0200189.
- Fotteler, M. L., Andrioti Bygvraa, D., & Jensen, O. C. (2020). The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics. *BMC Public Health*, 20, 1586.
- France - Legifrance. (n.d.). *Republique Francaise*. Retrieved 06 17, 2018, from [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr):  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000815981&dateTexte=&categorieLien=id>
- France - Legifrance. (n.d.). *Republique Francaise*. Retrieved 06 25, 2018, from [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr):  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006051605&dateTexte=20110103>
- France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*. Retrieved 06 13, 2018, from [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr):  
<http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/about-ships-r11.html>
- France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*. Retrieved 06 24, 2018, from [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr):  
<http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/about-crew-r9.html>
- France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*. Retrieved 06 25, 2018, from [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr):  
<http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/which-vessels-should-be-registered-r60.html>
- France - Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais - Information Guide*. Retrieved 06 17, 2018, from <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr>: [http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/IMG/pdf/RIF\\_shipping\\_VA\\_web\\_cle06dc59.pdf](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/IMG/pdf/RIF_shipping_VA_web_cle06dc59.pdf)
- Furthing, B. (1993). *International Shipping* (2nd ed.). Lloyd's of London Press, Ltd.

- Galaz, V., Crona, B., Dauriach, A., Jouffray, J.-B., Osterblom, H., & Fichtner, J. (2018). Tax havens and global environmental degradation. *Nature Ecology & Evolution*, 2, 1352-1357.
- Germany - Federal Ministry for Justice and Consumer Protection. (n.d.). *Juris*. Retrieved 06 25, 2018, from <http://www.gesetze-im-internet.de>: [http://www.gesetze-im-internet.de/estg/\\_\\_\\_5a.html](http://www.gesetze-im-internet.de/estg/___5a.html)
- Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Retrieved 06 17, 2018, from [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/financial-matters/tonnage-tax-1>
- Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Retrieved 06 17, 2018, from [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/german-flag/registration/gis>
- Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Retrieved 06 17, 2018, from [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/social-security/contributions-and-notfications/foreign-seafarers>
- Germany - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. (n.d.). *Deutsche Flagge*. Retrieved 06 24, 2018, from [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de): <https://www.deutsche-flagge.de/en/crew/ships-manning/nationalities#provisions>
- Gibson, A., & Donovan, A. (2000). *The abandoned ocean: A history of United States Maritime Policy*. Columbia, South Carolina, U.S.A.: University of South Carolina Press.
- Gobierno de Canarias. (2018). *Canarias ZEC*. Retrieved 05 27, 2018, from <http://canariaszec.com>: <http://canariaszec.com/en/about-us/sectors/maritime-sector/>
- Government of Malta. (2018). *Transport Malta*. Retrieved 05 01, 2018, from [www.transport.gov.mt](http://www.transport.gov.mt): <http://www.transport.gov.mt/ship-registration/registration-process>
- Government of Panama. (n.d.). *Panama Ship Registry*. Retrieved 07 20, 2019, from [www.panamashipregistry.com](http://www.panamashipregistry.com): [https://panamashipregistry.com/ship-registry/vessel-registration/consent-of-cancellation-of-a-registry-ship/?\\_\\_hstc=58680821.936b3fbff8b4c8e6bac80475a4d7c0b7.1563597645986.1563597645986.1&\\_\\_hssc=58680821.3.1563597645987&\\_\\_hsfp=1928624432](https://panamashipregistry.com/ship-registry/vessel-registration/consent-of-cancellation-of-a-registry-ship/?__hstc=58680821.936b3fbff8b4c8e6bac80475a4d7c0b7.1563597645986.1563597645986.1563597645986.1&__hssc=58680821.3.1563597645987&__hsfp=1928624432)
- Grard, L. (2004). *L'Europe des transports*. Paris, France: La Documentation Francaise.
- Graziano, A., Cariou, P., Wolff, F.-C., Mejia Jr, M. Q., & Schroeder-Hinrichs, J.-U. (2018). Port state control inspections in the European Union: Do inspector's number and background matter? *Marine Policy*, 88, 230-241.
- Greek Shipping Co-operation Committee. (2017). *Greek Controlled Shipping*. Greek Shipping Co-operation Committee.
- Hamad, B. H. (2015). Corporate Social Responsibility (CSR) in the Shipping Industry: A Disturbing Mechanism Between Maritime Security Needs and Seafarers' Welfare. *Studies of Organisational Management & Sustainability*, 3.

- Harwood, S. (1996). *Shipping Finance, Second Edition*. London: Euromoney Books.
- Harwood, S. (2006). *Shipping Finance, Third Edition* (Third ed.). London, United Kingdom: Euromoney Books.
- Hebbar, A. A., & Geymonat, S. J. (2021). Simple, intuitive key performance indicators for flag state performance and its pilot application in Latin-America. *Journal of Safety Science and Resilience*, 2, 101-110.
- Heij, C., & Knapp, S. (2019). Shipping inspections, detentions, and incidents: an empirical analysis of risk dimensions. *Maritime Policy & Management*, 46(7), 866-883.
- Hsuan, J., & Parisi, C. (2020). Mapping the supply chain of ship recycling. *Marine Policy*, 118, 103979.
- Huish, R. (2017). The Failure of Maritime Sanctions Enforcement against North Korea. *National Bureau of Asian Research*, 23, 131-152.
- Hystad, S. W., Nielsen, M. B., & Eid, J. (2017). The impact of sleep quality, fatigue and safety climate on the perceptions of accident risk among seafarers. *Revue européenne de psychologie appliquée*, 67, 259-267.
- IACS. (2014, 10 24). [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk). Retrieved 10 24, 2014, from [http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class\\_WhatWhy&How.PDF](http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF)
- IACS. (2014, 10 24). [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk). Retrieved 10 24, 2014, from [http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class\\_WhatWhy&How.PDF](http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF)
- Ignacio Alcaide, J., Rodriguez-Diaz, E., & Piniella, F. (2017). European policies on ship recycling: A stakeholder survey. *Marine Policy*, 81, 262-273.
- Ignacio Alcaide, J., Piniella, F., & Rodriguez-Diaz, E. (2016). The “Mirror Flags”: Ship registration in globalised ship breaking industry. *Transportation Research Part D*, 48, 378-392.
- Indian Register of Shipping. (n.d.). *IRCLASS*. Retrieved 07 16, 2019, from [www.irclass.org](http://www.irclass.org): <https://www.irclass.org/marine/statutory-survey/solas-survey-and-certification/>
- Intemaritime Certification Services. (2011). Retrieved 07 20, 2019, from [www.icsmaritime.com](http://www.icsmaritime.com): [http://www.icsmaritime.com/radio\\_accounting\\_authority.html](http://www.icsmaritime.com/radio_accounting_authority.html)
- International Business Centre of Madeira. (2018). *Madeira International Ship Registry*. Retrieved 06 09, 2018, from [www.ibc-madeira.com](http://www.ibc-madeira.com): <https://www.ibc-madeira.com/en/ship-registration/ship-register-and-shipping-companies.html>
- International Business Centre of Madeira. (n.d.). *Madeira International Ship Registry*. Retrieved 06 24, 2018, from [www.ibc-madeira.com](http://www.ibc-madeira.com): <https://www.ibc-madeira.com/en/ship-registration/ship-register-and-shipping-companies.html>
- International Labour Organization - I.L.O. (2017). *International Labour Organization - I.L.O.* Retrieved 04 21, 2018, from [www.ilo.org](http://www.ilo.org):

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:R108](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R108)

- International Maritime Organization. (2017). *List of Certificates and documents required onboard ships, 2017*. International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. (2019). *International Maritime Organization*. Retrieved 09 01, 2019, from [www.imo.org](http://www.imo.org):  
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>
- International Registries, Inc. (2018). *International Registries, Inc.* Retrieved 05 01, 2018, from [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com): <https://www.register-iri.com/index.cfm?action=incorporate>
- International Ship's Register, S.L. (n.d.). *Ship Registry in the Canary Islands*. Retrieved 06 23, 2018, from [www.actiweb.es](http://www.actiweb.es):  
[http://www.actiweb.es/ships\\_register/canary\\_islands\\_ship\\_registry.html](http://www.actiweb.es/ships_register/canary_islands_ship_registry.html)
- International Ship's Register, S.L. (n.d.). *Ship Registry in the Canary Islands*. Retrieved 06 25, 2018, from [www.actiweb.es](http://www.actiweb.es):  
[http://www.actiweb.es/ships\\_register/canary\\_islands\\_ship\\_registry.html](http://www.actiweb.es/ships_register/canary_islands_ship_registry.html)
- Italian International Ship Registry. (n.d.). *Law of transport and navigation*. Retrieved 09 02, 2018, from [www.fog.it](http://www.fog.it): <http://www.fog.it/legislaz/l-98-0030.htm>
- Jain, K. P., & Pruyn, J. (2017). An Overview of the Global Ship Recycling Industry. *Encyclopedia of Renewable and Sustainable Materials*, 1, 626-647.
- Jansson, J. O., & Shneerson, D. (1987). *Liner Shipping Economics*. London - New York: Chapman and Hall.
- Jha, K. S. (2020). Framework of on-board team effectiveness: a qualitative study of shipping industry. *Team Performance Management*, 26(5/6), 265-285.
- Kececi, T., & Arslan, O. (2017). SHARE technique: A novel approach to root cause analysis of ship accidents. *Safety Science*, 96, 1-21.
- Kilgour, J. G. (1976-1977). Effective United States Control? *Journal of Maritime Law and Commerce*, 8.
- Kim, S. M., & Kim, J. (2018). Flags of Convenience in the Context of the OECD BEPS Package. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 49(2), 221.
- Knapp, S., & Heij, C. (2017). Evaluation of total risk exposure and insurance premiums in the maritime industry. *Transportation Research Part D*, 54, 321-337.
- Knapp, S., Franses, P. H., & Whitby, B. (2021). Measuring the effect of perceived corruption on detention and incident risk in the maritime industry – An empirical analysis. *Maritime Transport Research*, 2, 100031.



- Konstantinus, A. (2021). Short sea shipping: Stated intentions of shipowners and operators in the Southern Africa Development Community Region. *Maritime Transport Research*, 2, 100015.
- Lapa, K., & Xhelilaj, E. (2017). Legal issues concerning the un convention on the conditions for registration of ships (1986). *Journal of Maritime Research*, 14(3), 3-7.
- Lee, T.-W., & Cullinane, K. (2005). *World Shipping and Port Development*. Palgrave MacMillan.
- Lee, T.-W., & Cullinane, K. (2005). *World Shipping and Port Development*. (T.-W. Lee, & K. Cullinane, Eds.) Palgrave Macmillan.
- Liberian Registry. (2017). Retrieved 03 19, 2018, from LISCR: <http://www.liscr.com/about-liberian-registry>
- Liu, K., Yu, Q., Yuan, Z., Yang, Z., & Shu, Y. (2021). A systematic analysis for maritime accidents causation in Chinese coastal waters using machine learning approaches. *Ocean and Coastal Management*, 213, 105859.
- Lloyd's of London Press. (n.d.). *International Ship Management*. Lloyd's of London Press.
- Lucchini, L., & Voelckel, M. (1978). *Les etats et la mer: Le nationalisme maritime*. La Documentation Francaise.
- Luo, M., Shin, S.-H., & Chang, Y.-T. (2017). Duration analysis for recurrent ship accidents. *Maritime Policy & Management*, 44(5), 603-622.
- Luxembourg Internantional Ship Registry. (n.d.). *Luxembourg Maritime Administration*. Retrieved 09 03, 2018, from [www.maritime.lu](http://www.maritime.lu): [http://www.maritime.lu/sites/maritime.lu/files/files/pdf/maritime-act-1990\\_en.pdf](http://www.maritime.lu/sites/maritime.lu/files/files/pdf/maritime-act-1990_en.pdf)
- Madeira Management. (2018). *ocra.com*. Retrieved 06 25, 2018, from [www.madeira-management.com](http://www.madeira-management.com): <http://www.madeira-management.com/expertise/shippingregister.html>
- Mallouppas, G., & Yfantis, E. A. (2021). Decarbonization in Shipping Industry: A Review of Research, Technology Development, and Innovation Proposals. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9, 415.
- Malta Ship Registry. (2019). *Transport Malta*. Retrieved 07 20, 2019, from [www.transport.gov.mt](http://www.transport.gov.mt): <https://www.transport.gov.mt/Registration-Fees-and-Tonnage-Tax.pdf-f2829>
- Mansell, N. J. (Springer Science & Business Media). *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues*. Springer Science & Business Media.
- MAR Ship Registry. (n.d.). *Portugal - Official Journal*. Retrieved 09 03, 2018, from [www.dre.pt](http://www.dre.pt): <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/571198/details/normal?q=31+1997>
- Marques, M. (2021). The EU blue economy in the world. *Public Policy Portuguese Journal*, 6(1), 56-70.
- Marshall Islands Registry. (2019). *International Registries, Inc*. Retrieved 07 14, 2019, from [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com): <https://www.register-iri.com/worldwide-offices/>

- Marshall Islands Registry. (2019). *International Registries, Inc.* Retrieved 03 29, 2018, from [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com): <https://www.register-iri.com/index.cfm?action=about>
- Marshall Islands Registry. (2019). *International Registries, Inc.* Retrieved 07 21, 2019, from [www.register-iri.com](http://www.register-iri.com): <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/SAMPLE-OATH.pdf>
- Marten, B. (2016). Port State Jurisdiction over Vessel Information: Territoriality, Extra-territoriality and the Future of Shipping Regulation. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 31, 470-498.
- Merika, A., Triantafyllou, A., & Zombanakis, G. (2019). Wage and tax competitiveness: The case of Hellenic shipping. *Transportation Research Part A*, 119, 255-270.
- Merk, O. M. (2020). Quantifying tax subsidies to shipping. *Maritime Economics & Logistics*, 22, 517-535.
- Mertus, J. (1988). The Nationality of Ships and International Responsibility: The Reflagging of the Kuwaiti Oil Tankers. *Denv. J. Int'l L. & Pol'y*.
- Metaxas, B. N. (1971). *The Economics of Tramp Shipping*. London: The Athlone Press.
- Ministry of Ecological and Solidarity Transition. (2016, 02 03). *Registre International Francais*. Retrieved 06 17, 2018, from [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr): <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/>
- MISR - Malaysia International Ship Registry. (n.d.). *Labuan International Business and Financial Centre*. Retrieved 09 08, 2018, from [www.labuanibfc.com](http://www.labuanibfc.com): [https://www.labuanibfc.com/clients/Labuan\\_IBFC\\_78C2FF81-703A-4CAA-8926-A348A3C91057/contentms/img/Downloads/Legislation/Principal-Legislation/Labuan-Business-Activity-Tax-Act-1990-Act-445.pdf?1536386283](https://www.labuanibfc.com/clients/Labuan_IBFC_78C2FF81-703A-4CAA-8926-A348A3C91057/contentms/img/Downloads/Legislation/Principal-Legislation/Labuan-Business-Activity-Tax-Act-1990-Act-445.pdf?1536386283)
- MISR - Malaysia International Ship Registry. (n.d.). *Malaysia - Regulatory Review Management System*. Retrieved 09 08, 2018, from [www.rr.mpc.gov.my](http://www.rr.mpc.gov.my): <http://rr.mpc.gov.my/data/lic-legal-2013-12-24-15-29-43.pdf>
- Mitroussi, K., & Arghyrou, M. G. (2016). Institutional performance and ship registration. *Transportation Research Part E*, 85, 90-106.
- Mukherjee, P. K., & Brownrigg, M. (2013). *Farthing on International Shipping, Fouth Edition*. London, United Kingdom: Springer.
- Nanda, V. P. (2018). U.S. Perspective on the Legal Aspects of Cruises. *The American Journal of Comparative Law*, 66, 213-242.
- Negret, C. (2016). Pretending to be Liberian and Panamanian; Flags of Convenience and the Weakening of the Nation State on the High Seas. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 47(1), 1-28.
- Norwegian Brazilian Chamber of Commerce. (2016). Retrieved 06 09, 2018, from <http://nbcc.com.br>: <http://nbcc.com.br/brazilian-special-registry-reb-as-an-alternative-for-foreign-vessels/>

- Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Register*. Retrieved 06 17, 2018, from [www.sdir.no](http://www.sdir.no):  
[https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/skipsregistre---dokumenter/nis\\_2016.pdf?t=1529217498174](https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/skipsregistre---dokumenter/nis_2016.pdf?t=1529217498174)
- Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Register*. Retrieved 06 17, 2018, from [www.sdir.no](http://www.sdir.no): [https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/documentation-requirements-nis/#7.\\_Owner's\\_nationality](https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/documentation-requirements-nis/#7._Owner's_nationality)
- Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Register*. Retrieved 06 23, 2018, from [www.sdir.no](http://www.sdir.no): <https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/what-distinguishes-nis-from-nor/>
- Norwegian Maritime Authority. (n.d.). *The Norwegian International Ship Registry*. Retrieved 06 25, 2018, from [www.sdir.no](http://www.sdir.no):  
<https://www.sdir.no/contentassets/d99bd3f3f3a748c6a7a198f786e21907/act-of-12-june-1987-no.-48-relating-to-a-norwegian-international-ship-register-nis.pdf?t=1529833218557>
- Ocampo, E. S., & Pereira, N. N. (2019). Can ship recycling be a sustainable activity practiced in Brazil? *Journal of Cleaner Production*, 224, 981-993.
- Official Journal of the European Union. (n.d.). *European Union*. Retrieved 09 16, 2018, from [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12002E/TXT&from=EN>
- Official Journal of the European Union. (n.d.). *European Union*. Retrieved 09 16, 2018, from [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61991CJ0072>
- Official Journal of the European Union. (n.d.). *European Union*. Retrieved 09 16, 2018, from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:31992R3577>
- Oilleau, K. (2010). *Le Crédit tiré du Navire*. Marseille: Presses Universitaires D'Aix-Marseille.
- Pacini, C., Hopwood, W., Young, G., & Crain, J. (2019). The role of shell entities in fraud and other financial crimes. *Managerial Auditing Journal*, 34(3), 247-269.
- Packard, W. V. (1997). *Sea-trading* (Vol. I). Fairplay Publications LTD.
- Palau Ship Registry. (2019). *Palau International Ship Registry*. Retrieved 07 14, 2019, from [www.palaureg.com](http://www.palaureg.com): <https://www.palaureg.com/contact-us/deputy-registrars/?map-view=1>
- Pallis, A. A., & Chlomoudis, C. I. (2005, 01). The EU port policy in a historical perspective. *European Research Studies*, VIII(1-2), 21-42.
- Panagakos, G., Pessoa, T. d., Dessypris, N., Barfod, M. B., & Psaraftis, H. N. (2019). Monitoring the Carbon Footprint of Dry Bulk Shipping in the EU: An Early Assessment of the MRV Regulation. *Sustainability*, 11, 5133.

- Paris M.O.U. (2019). *www.parismou.org*. Retrieved 01 20, 2019, from Paris Memorandum of Understanding: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>
- Paris Memorandum of Understanding. (2019). *Paris MoU*. Retrieved 09 02, 2019, from [www.parismou.org](https://www.parismou.org): <https://www.parismou.org/about-us/history>
- Petrosian, G. A., Sosnowski, M., Miller, D., & Rouzbahani, D. (2020). Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*, *116*, 103937.
- Pineiro, L. C. (2016). Port State Jurisdiction over Labour Conditions: A Private International Law Perspective on Extra-territoriality. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, *31*, 531-551.
- Piniella, F., Alcaide, J. I., & Rodriguez-Diaz, E. (2017). The Panama Ship Registry: 1917–2017. *Marine Policy*, *77*, 13-22.
- Piniella, F., Alcaide, J. I., & Rodriguez-Diaz, E. (2020). Identifying stakeholder perceptions and realities of Paris MoU inspections. *WMU Journal of Maritime Affairs*, *19*, 27-49.
- Pinto, R. (1960). *Flags of convenience*. Clunet.
- Poretti, P. (2009). *The Regulation of Subsidies within the General Agreement on Trade in Services of the WTO: Problems and Prospects*. Kluwer Law International BV, The Netherlands.
- Poulsen, R. T., Ponte, S., van Leeuwen, J., & Rehmatulla, N. (2021). The Potential and Limits of Environmental Disclosure Regulation: A Global Value Chain Perspective Applied to Tanker Shipping. *Global Environmental Politics*, *21*(2), 99-120.
- Prieto, J. M., Amor, V., Turias, I., Almorza, D., & Piniella, F. (2021). Evaluation of Paris MoU Maritime Inspections Using a STATIS Approach. *Mathematics*, *9*, 2092.
- Psaraftis, H. N. (2019). Decarbonization of maritime transport: to be or not to be? *Maritime Economics & Logistics*, *21*, 353-371.
- Psaraftis, H. N., & Kontovas, C. A. (2020). Influence and transparency at the IMO: the name. *Maritime Economics & Logistics*, *22*, 151-172.
- Rahim, M. M., Islam, M. T., & Kuruppu, S. (2016). Regulating global shipping corporations' accountability for reducing greenhouse gas emissions in the seas. *Marine Policy*, *69*, 159-170.
- Ravira, F. J., & Piniella, F. (2016). Evaluating the impact of PSC inspectors' professional profile: a case study of the Spanish Maritime Administration. *WMU Journal of Maritime Affairs*, *15*, 221-236.
- REB - Brazil Special Registry. (n.d.). *Presidencia da Republica - Brazil*. Retrieved 09 05, 2018, from [www.planalto.gov.br](https://www.planalto.gov.br): [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9432.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9432.htm)
- REB - Brazil Special Registry. (n.d.). *Presidencia da Republica - Brazil*. Retrieved 09 05, 2018, from [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br): [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1997/D2256.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2256.htm)
- Red Ensign Group. (2018). Retrieved 03 18, 2018, from Red Ensign Group: <http://www.redensigngroup.org/about-us.aspx>

- Roux, J. (1961). *Les pavillons de complaisance* (Vol. 17). Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- Ryngaert, C., & Ringbom, H. (2016). Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 31, 379-394.
- Samiotis, G., Psarrou, V., Pazarzis, M., Tselentis, V., & Dafnos, G. (2013). Maritime Piracy: Trends and Future Development - A Review. *International Journal of Maritime, Trade & Economic Issues*, 1(1), 93-108.
- Sampson, H., Bloor, M., Baker, S., & Dahlgren, K. (2016). Greener shipping? A consideration of the issues associated with the introduction of emission control areas. *Maritime Policy & Management*, 43(3), 295-308.
- Santos, C. (2021). The Integrated Maritime Policy in the European Union and the portuguese experience over the past 14 years. *Public Policy Portuguese Journal*, 6(1), 40-55.
- Schøyen, H., Burki, U., & Kurian, S. (2017). Ship-owners' stance to environmental and safety conditions in shiprecycling. A case study among Norwegian shipping managers. *Case Studies on Transport Policy*, 5, 499-508.
- Seatrade Conferences. (1978). *Seatrade Conference on Arab Shipping*. *Seatrade Publication*. Cairo: Seatrade Magazine.
- Selin, H., Zhang, Y., Dunn, R., Selin, N. E., & Lau, A. K. (2021). Mitigation of CO2 emissions from international shipping through national allocation. *Environmental Research Letters*, 16, 045009.
- Ship-Hunters. (2018, 05 28). *Ship-Hunters*. Retrieved 05 28, 2018, from <http://www.ship-hunters.be>: <http://www.ship-hunters.be/photo%20gallery/Fp/Reefers/P/Pacific%20Reefer.htm>
- Solakivi, T., Kiiski, T., Kuusinen, T., & Ojala, L. (2021). The European Ship Recycling Regulation and its market implications: Ship-recycling capacity and market potential. *Journal of Cleaner Production*, 294, 126235.
- Soto-Onate, D., & Caballero, G. (2017). Oil spills, governance and institutional performance: The 1992 regime of liability and compensation for oil pollution damage. *Journal of Cleaner Production*, 166, 299-311.
- Spain - Ministry of Development. (2018, 01). *The Special Registry of Ships and Shipping Companies of the Canary Islands*. Retrieved 07 01, 2018, from [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es): <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E074D586-04CF-4E1C-B411-774B8293D441/148530/20180320GuidelinesREBECA2018V1.pdf>
- Spruyt, J. (1994). *Ship Management, Second Edition* (2nd ed.). Lloyd's of London Press, Ltd.
- Stokes, P. (1992). *Ship Finance - Credit expansion and the boom-bust cycle*. London-New York-Hamburg-Hong Kong: LLP - Lloyd's of London Press Ltd.
- Stopford, M. (1988). *Maritime Economics*. Routledge.

- Stopford, M. (1997). *Maritime Economics, Second Edition* (2nd ed.). Routledge.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics, Third Edition*. Routledge.
- Tache, W. S. (1982). The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link. (Spring, Ed.) *The International Lawyer*, 16(2), 301-312.
- Tai, K. S. (2016). Review of the development of seafarers in Hong Kong. *Maritime Business Review*, 1(2), 149-162.
- Talley, W. K. (2011). *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. (W. K. Talley, Ed.) Wiley - Blackwell.
- Tang, O., & Sun, P.-w. (2018). Anti-competition of ocean shipping alliances: a legal perspective. *Maritime Business Review*, 3(1), 4-19.
- The Bahamas Maritime Authority. (2019). *A flag respected for its quality and service*. Retrieved 07 20, 2019, from [www.bahamasmaritime.com](http://www.bahamasmaritime.com): [https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/BMA\\_Brochure.pdf](https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/BMA_Brochure.pdf)
- The Bahamas Maritime Authority. (2019). *BMA*. Retrieved 07 20, 2019, from [www.bahamasmaritime.com](http://www.bahamasmaritime.com): <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/R101c.pdf>
- The Daily Herald. (2016, 05 16). *The Daily Herald*. Retrieved 02 03, 2019, from [www.thedailyherald.sx](http://www.thedailyherald.sx): <https://www.thedailyherald.sx/regional/57459-st-lucia-moving-to-set-up-open-ship-registry>
- The Republic of Liberia. (2019). *Liberia Maritime Authority*. Retrieved 07 20, 2019, from [www.liscr.com](http://www.liscr.com): [https://www.liscr.com/sites/default/files/vessel\\_registration\\_documents/RLM-101A-TRANSFER%20List\\_of\\_requirements-Flag%20Transfer%204-11-17.pdf](https://www.liscr.com/sites/default/files/vessel_registration_documents/RLM-101A-TRANSFER%20List_of_requirements-Flag%20Transfer%204-11-17.pdf)
- Thuong, L. T. (1987, Winter). From Flags of Convenience to Captive Ship Registries. *Transportation Journal*, 27(2), 22-34.
- Tirrel, A., & Mendenhall, E. (2021). Cruise Ships, COVID-19, and Port/Flag State Obligations. *Ocean Development & International Law*, 52(3), 225-238.
- Tokyo M.O.U. (2019). [www.tokyo-mou.org](http://www.tokyo-mou.org). Retrieved 01 20, 2019, from Tokyo Memorandum of Understanding: <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN17.pdf>
- Tolofari, S. R. (1989). *Open Registry Shipping: A Comparative Study of Costs and Freight Rates* (Vol. 12). New York - London - Paris - Montreux - Tokyo - Melbourne: Gordon and Breach Science Publishers.
- Turkish International Vessel Registry. (n.d.). *Turkey - Official Gazette*. Retrieved 09 05, 2018, from [www.hukukturk.com](http://www.hukukturk.com): <https://www.guidetoshipregistries.com/shipregistries-country/turkey>

- U.S., Department of State. (1943). *Peace and War: United States Foreign Policy, 1931-1941. Publication 1983*, 494-505.
- Ugurlu, O., Erol, S., & Basar, E. (2016). The analysis of life safety and economic loss in marine accidents occurring in the Turkish Straits. *Marine Policy & Management*, 43(3), 356-370.
- UK Defence Journal. (2017, 07 22). *UKDJ*. Retrieved 03 24, 2019, from [www.ukdefencejournal.com.uk](http://www.ukdefencejournal.com.uk): <https://ukdefencejournal.org.uk/number-militarily-useful-british-vessels-701/>
- United Kingdom Government. (n.d.). *gov.uk*. Retrieved 06 03, 2018, from <https://www.gov.uk>: <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/shipping-fleet-statistics>
- United Nations. (1956). *Yearbook of the International Law Commission*. International Law Commission.
- United Nations. (1958, April 29). United Nations Conference on the Law of the Sea I (UNCLOS I) - Convention on the High Seas. *Treaty Series*, 450. Geneva: United Nations.
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III)*. Retrieved 04 01, 2018, from United Nations: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)
- United Nations. (1986, 02 7). *United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*. Retrieved 09 04, 2018, from United Nations Conference on Trade and Development: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf)
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (1970). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (1974). *United Nations Conference of plenipotentiaries of a Code of Conduct for Liner Conferences*. New York: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (1975). *United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences*. New York.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2002). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2006). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2008). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2011). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2012). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva: United Nations.

- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2013). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2017). *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2019). *Review of Maritime Transport 2019*. New York: United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (n.d.). *Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual, 2014 - 2017*. Retrieved 03 10, 2018, from UNCTAD STAT: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=80100>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (n.d.). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2017*. Retrieved 02 25, 2018, from UNCTAD STAT: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx>
- Valsen Fiduciaries International. (2017). *Valsen Fiduciaries International*. Retrieved 05 20, 2018, from [www.valse-corporate.com](http://www.valse-corporate.com): <https://www.valsen-corporate.com/curacao-ship-registration/>
- van Fossen, A. (2016). Flags of Convenience and Global Capitalism. *International Critical Thought*, 6(3), 359-377.
- Van Panhuys, H. F. (1968, 10). The "Genuine Link Doctrine" and Flags of Convenience. *The American Journal of International Law*, 62(4), 942-943.
- Wan, Z., el Makhoulfi, A., Chen, Y., & Tang, J. (2018). Decarbonizing the international shipping industry: Solutions and policy recommendations. *Marine Pollution Bulletin*, 126, 428-435.
- Watterson, C. J., Osborne, S., & Grant, S. (2020). Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion. *Marine Policy*, 119, 104090.
- Wróbel, K., Montewka, J., & Kujala, P. (2017). Towards the assessment of potential impact of unmanned vessels on maritime transportation safety. *Reliability Engineering and System Safety*, 165, 155-169.
- Xiao, Y., Qi, G., Jin, M., Fai Yuen, K., Chen, Z., & Li, K. X. (2021). Efficiency of Port State Control inspection regimes: A comparative study. *Transport Policy*, 106, 165-172.
- Xiao, Y., Wang, G., Lin, K.-C., Qi, G., & Li, K. X. (2020). The effectiveness of the New Inspection Regime for Port State Control: Application of the Tokyo MoU. *Marine Policy*, 115, 103857.
- Yadav, C. L. (2020). An introduction of cultural rights of labour in Maritime employment in India. *International Journal of Law and Management*, 62(2), 139-145.
- Yale Law School. (2009, 10 22). Retrieved 02 11, 2018, from Lillian Goldman Law Library: <https://library.law.yale.edu/news/freedom-seas-part-6>



- Yan, R. (2021). An Artificial Intelligence Model Considering Data Imbalance for Ship Selection in Port State Control Based on Detention Probabilities. *Journal of Computational Science*, 48, 101257.
- Yan, R., Wang, S., & Fagerholt, K. (2021). Coordinated approaches for Port State Control Inspection planning. *Maritime Policy and Management*, 1-16.
- Yang, Z., Jiang, Z., Notteboom, T., & Haralambides, H. (2019). The impact of ship scrapping subsidies on fleet renewal decisions in dry bulk shipping. *Transportation Research Part E*, 126, 177-189.
- Yin, J., Fan, L., & Li, K. X. (2018). Second ship registry in flag choice mechanism: The implications for China in promoting a maritime cluster policy. *Transportation Research Part A*, 107, 152-165.
- Yu, Y., Chen, L., Shu, Y., & Zhu, W. (2021). Evaluation model and management strategy for reducing pollution caused by ship collision in coastal waters. *Ocean and Coastal Management*, 203, 105446.
- Zhang, P., & Drumm, L. (2020). The flagging-out strategy: An examination of the impacts on the decreasing German national fleet. *Marine Policy*, 115, 103872.
- Zhang, P., & Drumm, L. (2020). The German Shipping Foundation: Has it been effective in maintaining maritime expertise in Germany? *Marine Policy*, 115, 103871.
- Zhang, P., Zhao, L., Vata, O., & Rajagopal, S. (2020). Restructuring seafarers' welfare under the Maritime Labour Convention: an empirical case study of Greece. *Maritime Business Review*, 5(4), 373-389.
- Zhang, W., Li, C., Chen, J., Wan, Z., Shu, Y., Song, L., et al. (2021). Governance of global vessel-source marine oil spills: Characteristics and refreshed Strategies. *Ocean and Coastal Management*, 213, 105874.
- Zheng, L. (2020). The Effectiveness of New Inspection Regime on Port State Control Inspection. *Open Journal of Social Sciences*, 8, 440-446.
- Zheng, Y., Talley, K. W., Jin, D., & Ng, M. (2016). Crew injuries in container vessel accidents. *Maritime Policy & Management*, 43(5), 541-551.
- Zhou, Q., Du, Z., Liu, J., Liang, J., & Jiao, Y. (2021). Factors influencing green ship recycling: A conceptual framework and modeling. *Journal of Cleaner Production*, 322, 129155.
- Zhou, Q., Liang, J., Du, Z., Zhu, H., & Jiao, Y. (2021). A study on factors affecting workers' safety during ship recycling. *Ocean Engineering*, 239, 109910.
- Zis, T. P. (2021). A game theoretic approach on improving sulphur compliance. *Transport Policy*, 127-137.
- Zis, T. P., & Cullinane, K. (2020). The desulphurisation of shipping: Past, present and the future under a global cap. *Transportation Research Part D*, 82, 102316.

- Zis, T. P., Psaraftis, H. N., Tillig, F., & Ringsberg, J. W. (2020). Decarbonizing maritime transport: A Ro-Pax case study. *Research in Transportation Business & Management*, 37, 100565.
- Zis, T., & Psaraftis, H. N. (2017). The implications of the new sulphur limits on the European Ro-Ro sector. *Transportation Research Part D*, 52, 185-201.
- Βλάχος, Γ. Π. (2000). *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Αθήνα: Εκδόσεις Αθαν. Σταμούλης.
- Βλάχος, Γ. Π. (2007). *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Βουλή των Ελλήνων - Βουλή των Αντιπροσώπων (Κύπρος). (2018). *Φάκελος Κύπρου - Τόμος Α΄ - Τα πορίσματα*. Retrieved 08 26, 2019, from [www.parliament.gr](http://www.parliament.gr):  
[https://library.parliament.gr/Portals/6/ebooks/fakelos\\_kyproy\\_tomos\\_A/tomos2/assets/common/downloads/fakelos\\_kyprou\\_tomos1.pdf](https://library.parliament.gr/Portals/6/ebooks/fakelos_kyproy_tomos_A/tomos2/assets/common/downloads/fakelos_kyprou_tomos1.pdf)
- Γεωργαντόπουλος, Α. Ε. (1980). *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική II* (2nd ed., Vol. II). Πειραιάς: Καραμπερόπουλος - Σταμούλης.
- Γεωργαντόπουλος, Ε. Α. (1978). *Σύγχρονες εξελίξεις και προβλήματα στη Διεθνή Ναυτιλιακή Οικονομία*. Πειραιεύς.
- Γεωργαντόπουλος, Ε. Α. (1982). *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική, Τρίτη Έκδοση*. Πειραιεύς, Ελλάδα: Εκδόσεις Καραμπερόπουλος.
- Γεωργαντόπουλος, Ε. Α. (n.d.). *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και η τελευταία ναυτιλιακή κρίσις*. Αθήναις.
- Γιαννόπουλος, Γ. Α. (1998). *Θαλάσσιες Μεταφορές*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Διεθνές Δικαστήριο. (1955, 04 06). [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org). Retrieved 04 15, 2018, from International Court of Justice: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-EN.pdf>
- Διεθνές Δικαστήριο. (1960, 06 08). <http://www.icj-cij.org>. Retrieved 04 22, 2018, from International Court of Justice: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/43/043-19600608-ADV-01-00-EN.pdf>
- Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας. (1999, 07 01). <https://www.itlos.org>. Retrieved 04 22, 2018, from International Tribunal for the Law of the Sea: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/published/C2-J-1\\_Jul\\_99.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf)
- Ελληνικός Νηογνώμονας. (2014, 10 25). [www.hrs.gr](http://hrs.gr). Retrieved 10 25, 2014, from <http://hrs.gr/Contents.aspx?CatId=26>
- Θανοπούλου, Α. Ε. (1994). *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία: Αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία - Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση .
- Θεοδωρόπουλος, Σ. (1998). *Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αθήνα, Ελλάδα: Εκδόσεις Αθαν. Σταμούλης.

- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. Β., & Πάλλης, Α. Α. (2006). *Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία* (ISBN: 960-402-264-4 ed.). Αθήνα: Τυπωθήτω Γιώργος Δαρδανός.
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών. (1986). *Θέματα Προγραμματισμού Ε4 - Εκθέσεις για το Πρόγραμμα 1983-1987 / Εμπορική Ναυτιλία*. Αθήνα, Ελλάδα.
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών. (1990). *Εκθέσεις 11 για το Πρόγραμμα 1988-1992: Εμπορική Ναυτιλία*. Αθήνα.
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών. (2010). *Εκθέσεις 62: Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*. Αθήνα.
- Κυπριακή Δημοκρατία. (2018). *Υφυπουργείο Ναυτιλίας*. Retrieved 05 01, 2018, from <http://www.dms.gov.cy>:  
[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/whycyp\\_gr/whycyp\\_gr?OpenDocument](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/whycyp_gr/whycyp_gr?OpenDocument)
- Κύπρος - Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2018). *Maritime Cyprus*. Retrieved 07 14, 2019, from [www.dms.gov.cy](http://www.dms.gov.cy):  
<https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/37570116F71F8AC5C2258307002C5F11?OpenDocument>
- Μαυρομάτη, Ε. Π. (2012). *Προβλήματα Διεθνούς Δικαίου σχετικά με τα πλοία σημαίων ευκολίας*. Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Ελλάδα: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Μεταξάς, Β. Ν. (1985). *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο. (1905, 08 0). *www.haguejusticeportal.net*. Retrieved 04 15, 2018, from The Hague Justice Portal: <http://www.haguejusticeportal.net/index.php?id=6926>
- Παπαγιαννούλης, Κ. Ν. (2001). Σύγχρονες τάσεις της Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής και η σημασία τους για την Ελληνική Ναυτιλία. *Διδακτορική Διατριβή*. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Σινανιώτη - Μαρούδη, Α. (2012). *Εμπορικό Δίκαιο* (3η Έκδοση ed.). Νομική Βιβλιοθήκη.
- Σπαρτιώτης, Ε. Γ. (1981). *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία εις τα πλαίσια της Ε.Ο.Κ.* (Έκδοσις δευτέρα ed.). Αθήνα.
- Τζωάννος, Γ. Ι. (1977). *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και ΕΟΚ* (Vol. 3). Αθήνα: Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών.
- Χολέβας, Ι. Κ. (1972). *Ναυτιλιακή Οικονομική: Μακροοικονομική - Μικροοικονομική & Ναυτιλιακή Πολιτική μετά στοιχείων Ελληνικής Ναυτιλιακής Οικονομίας και Πολιτικής*. Πειραιάς: Καραμπερόπουλος Σταύρος.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

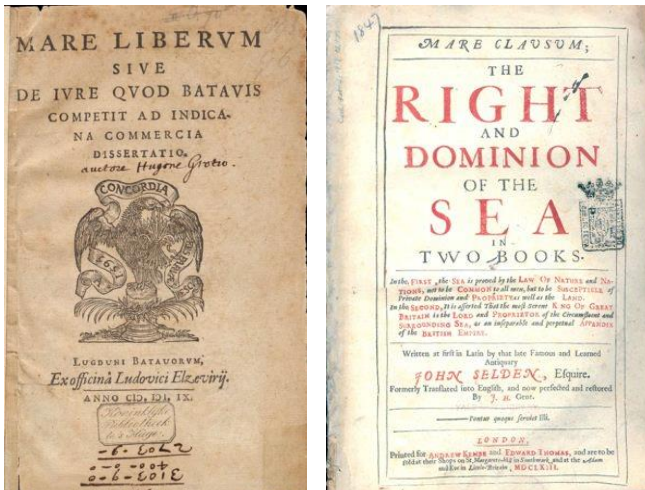
### Παράρτημα 1

Το πλοίο Celebrity Millenium με Νηολόγιο Valleta του κράτους της Μάλτας.



### Παράρτημα 2

Τα εξώφυλλα του Mare Liberum και του Mare Clausum.



Πηγή: (De Koninklijke Bibliotheek, 2013) & (Yale Law School, 2009)

### Παράρτημα 3

**Το Κρουαζιερόπλοιο Queen Victoria με Νηολόγιο Βερμούδα (λιμάνι νηολόγησης Hamilton) και Βρετανική Σημαία, αντί της Σημαίας Βερμούδα.**



Πηγή: (Australian Cruising News, 2018)

### Παράρτημα 4

**Το πλοίο Pacific Reefer με λιμένα Νηολόγησης το Willemstad (Νηολόγιο Ολλανδικών Αντίλλων) έχοντας υψώσει τη Σημαία της Ολλανδίας.**



Πηγή: (Ship-Hunters, 2018)

## Παράρτημα 5

**Το επιταγμένο υπερωκεάνειο SS Canberra<sup>614</sup>, σημαίας Ηνωμένου Βασιλείου κατά τον πόλεμο των Φώλκλαντς (Μαλβίνας).**



Πηγή: (UK Defence Journal, 2017).

---

<sup>614</sup> Το υπερωκεάνειο SS Canberra, πλοιοκτησίας P&O και Σημαίας Ηνωμένου Βασιλείου, επιτάχθηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές του βρετανικού STUFT (Ships Taken Up From Trade) κατά το διάστημα Απρίλιος-Ιούλιος 1982 για τις ανάγκες του πολέμου των Φώλκλαντς (Μαλβίνας) μεταφέροντας μία ταξιαρχία του βρετανικού στρατού 13.000 ν.μ. μακριά από τις βάσεις της μητρόπολης. Στην τελική φάση του πολέμου συμμετείχε στις επιχειρήσεις εκκένωσης του υποχωρούντως παραδοθέντος αργεντινικού στρατού προς την ενδοχώρα της Αργεντινής σε μία απόσταση 300 ν.μ..

## Παράρτημα 6

Απόσπασμα από το βιβλίο του Νηολογίου Π.Λ. Λονδίνου<sup>615</sup>

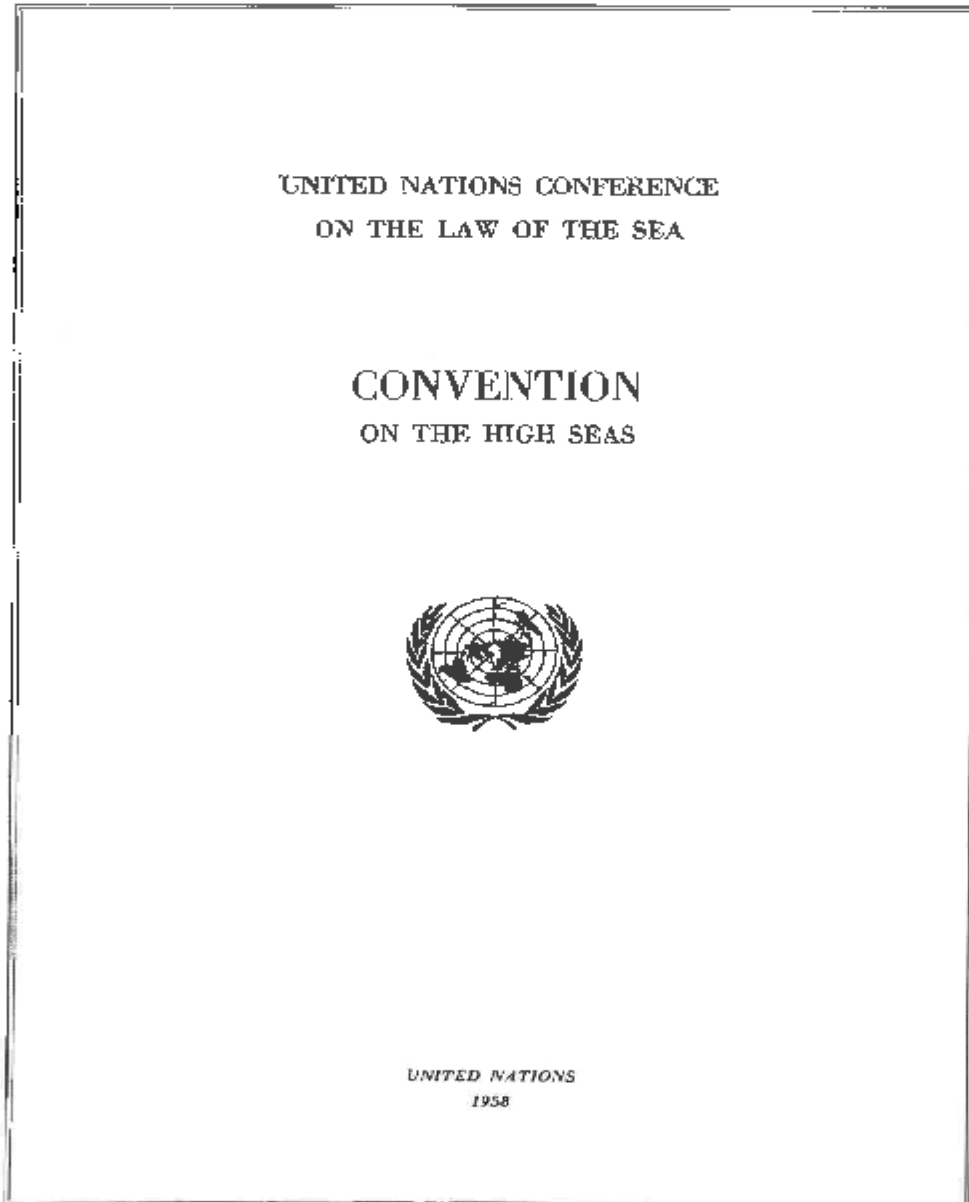
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ: ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ ΑΥΞΩΝ ΑΡΙΘΜ. ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ: 8497		ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΗΜΑ ΣΥΓΓ ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ Φ/Τ
ΕΓΓΡΑΦΕΣ		Παραπομπές και Σημειώσεις
I.	<p>Το παραπάνω περιγραφόμενο πλοίο «ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ» πρώην «GOLDEN SABRE» σημαίας Λιβερίας, ναυπηγηθέν το έτος 1976 στα Ιαπωνικά ναυπηγεία «OSAKA SHIPBUILDING CO LTD» ΚΟΧ 19633,39 ΚΚΧ 13923,00 διαστάσεων νηολόγησης μήκους 176,72 μ., πλάτους 26,06 μ., και βάθους 15,77 μ., εφοδιασμένο με μία (1) ΜΕΚ ιπποδύναμης 11550 ΒΗΡ ανήκει κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή στην Λιβεριανή εταιρεία «MALVERN MARITIME INC» που περιήλθε σ' αυτήν ύστερα από αγορά από την Λιβεριανή εταιρεία «LIBERIAN PLUTO TRANSPORTS INC» αντί συνολικού τιμήματος δολλαρίων ΗΠΑ έξι εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων (USD 6.600.000) σύμφωνα με: (1) το από 06-4-1983 BILL OF SALE και (2) της από 11-5-83 βεβαίωσης περί κυριότητας του πλοίου του κ. MICHAEL JOHN BREWSTER, ενεργούντος ως εκπροσώπου και για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρείας νομίμως εξουσιοδοτημένου. Αντίκλητος της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Ελλάδα τυγχάνει ο Δημήτριος Α. ΦΟΥΣΤΕΡΗΣ (δ/νση Πας Μεραρχίας 9, Πειραιάς). Λονδίνο έντεκα Μαΐου χίλια εννιακόσια ογδόντα τρία (11-5-1983).</p> <p>Ο ΤΗΡΩΝ ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ</p> <p>Μετεφέρθη από τα Νηολόγια Π. Λ. Λονδίνου όπου εφέρετο γραμμένο με αύξοντα αριθμό 3099 σύμφωνα: (1) με την αριθμ. 27007/3-8-83 διασάφηση, (2) τον αριθμ. 27595-3/3-8-83 δηλωτικού Α' Τελωνείου Πειραιά, (3) του αριθμ. 1304/1-7-83 εγγράφου του Π. Λ. Λονδίνου. Πειραιάς οκτώ Αυγούστου χίλια εννιακόσια ογδόντα τρία (08-8-1983).</p> <p>Ο ΝΗΟΛΟΓΟΣ</p>	<p>Στη σελίδα 252 του τόμου των υποθηκικών βιβλίων του Π. Λ. Λονδίνου γράφτηκε ΠΡΑΤΗ προτιμώμενη υποθήκη. Λονδίνο 11 Μαΐου 1983. Ο Νηολόγος.</p> <p>Γράφτηκε υποθήκη στον τόμο 56 σελίδα 191 - ΗΡΘΗ 10/7/86</p> <p>Την 08-8-1983 εκδόθηκε νέο Έγγραφο Εθνικότητας λόγω μετανηολόγησης.</p> <p>Την 18-11-83 εκδόθηκε νέο Έγγραφο Εθνικότητας λόγω οριστικής καταμέτρησης.</p> <p>Με την αποπεράτωση ναυπήγησης, την οριστική καταμέτρηση και την χορήγηση ΔΣ εκδόθηκε την 12-4-1990 νέο Έγγραφο Εθνικότητας.</p>

<sup>615</sup> Ο Προξενικός Λιμενάρχης Λονδίνου όπως επίσης και ο αντίστοιχος στη Νέα Υόρκη και το Τόκιο έχει το δικαίωμα να εξασκεί διαδικασίες νηολόγησης.



## Παράρτημα 7

1<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1958 (UNCLOS I) –  
Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα



Annex II

CONVENTION ON THE HIGH SEAS

*The States Parties to this Convention,*

*Desiring to codify the rules of international law relating to the high seas,*

*Recognizing that the United Nations Conference on the Law of the Sea, held at Geneva from 24 February to 27 April 1958, adopted the following provisions as generally declaratory of established principles of international law,*

*Have agreed as follows:*

*Article 1*

The term "high seas" means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State.

*Article 2*

The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by these articles and by the other rules of international law. It comprises, *inter alia*, both for coastal and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) Freedom to lay submarine cables and pipelines;
- (4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas.

*Article 3*

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international convention accord:

(a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and

(b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other State, as regards access to seaports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

#### Article 4

Every State, whether coastal or not, has the right to visit ships under its flag on the high seas.

#### Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

#### Article 6

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

#### Article 7

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an inter-governmental organization flying the flag of the organization.

#### Article 8

1. Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

2. For the purposes of these articles, the term "warship" means a ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

#### Article 9

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

#### Article 10

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard *inter alia* to:

(a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;

(b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

(c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.

#### Article 11

3. In the event of a collision or of any other incident of navigation concerning a ship

on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such persons except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such person is a national.

2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.

3. No arrest or detention of the ship, even as a measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.

#### Article 12

1. Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers,

(a) To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;

(b) To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;

(c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of registry and the nearest port at which she will call.

2. Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and—where circumstances so require—by way of mutual re-

gional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.

#### Article 13

Every State shall adopt effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag, and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall *ipso facto* be free.

#### Article 14

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

#### Article 15

Piracy consists of any of the following acts:

(1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends, by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

#### Article 16

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or

government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship.

#### Article 17

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

#### Article 18

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

#### Article 19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

#### Article 20

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure.

#### Article 21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

#### Article 22

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters a foreign merchant ship on the high seas is not justified in boarding her unless there is reasonable ground for suspecting:

(a) That the ship is engaged in piracy; or

(b) That the ship is engaged in the slave trade; or

(c) That, though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

#### Article 23

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one

of its boats is within the internal waters or the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

3. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship are within the limits of the territorial sea, or as the case may be within the contiguous zone. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

4. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service specially authorized to that effect.

5. Where hot pursuit is effected by an aircraft:

(a) The provisions of paragraph 1 to 3 of this article shall apply *mutatis mutandis*;

(b) The aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or aircraft of the coastal State, summoned

by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest on the high seas that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.

6. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an enquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

7. Where a ship has been stopped or arrested on the high seas in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

#### Article 24

Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking account of existing treaty provisions on the subject.

#### Article 25

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radioactive waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

2. All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of

the seas or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.

#### *Article 26*

1. All States shall be entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas.

2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources the coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

3. When laying such cables or pipelines the State in question shall pay due regard to cables or pipelines already in position on the seabed. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

#### *Article 27*

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as to be liable to interrupt or obstruct telegraphic or telephonic communications, and similarly the breaking or injury of a submarine pipeline or high-voltage power cable shall be a punishable offence. This provision shall not apply to any break or injury caused by persons who acted merely with the legitimate object of saving their lives or their ships, after having taken all necessary precautions to avoid such break or injury.

#### *Article 28*

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that, if persons subject to its jurisdiction who are the owners of

a cable or pipeline beneath the high seas, in laying or repairing that cable or pipeline, cause a break in or injury to another cable or pipeline, they shall bear the cost of the repairs.

#### *Article 29*

Every State shall take the necessary legislative measures to ensure that the owners of ships who can prove that they have sacrificed an anchor, a net or any other fishing gear, in order to avoid injuring a submarine cable or pipeline, shall be indemnified by the owner of the cable or pipeline, provided that the owner of the ship has taken all reasonable precautionary measures beforehand.

#### *Article 30*

The provisions of this Convention shall not affect conventions or other international agreements already in force, as between States Parties to them.

#### *Article 31*

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

#### *Article 32*

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

#### *Article 33*

This Convention shall be open for accession by any States belonging to any of the categories mentioned in article 31. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

*Article 34*

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

*Article 35*

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall come into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

*Article 36*

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the

United Nations and the other States referred to in article 31:

(a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 31, 32 and 33;

(b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 34;

(c) Of requests for revision in accordance with article 35.

*Article 37*

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article 31.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

Done at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.



## Παράρτημα 8

### 3<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS III)

United Nations Convention on the Law of the Sea		7
CONTENTS		
		Page
PREAMBLE	.....	21
PART I. INTRODUCTION	.....	22
Article 1. Use of terms and scope	.....	22
PART II. TERRITORIAL SEA AND CONTIGUOUS ZONE	.....	23
SECTION 1. GENERAL PROVISIONS	.....	23
Article 2. Legal status of the territorial sea, of the air space over the territorial sea and of its bed and subsoil	.....	23
SECTION 2. LIMITS OF THE TERRITORIAL SEA	.....	23
Article 3. Breadth of the territorial sea	.....	23
Article 4. Outer limit of the territorial sea	.....	23
Article 5. Normal baseline	.....	23
Article 6. Rocks	.....	23
Article 7. Straight baseline	.....	24
Article 8. Internal waters	.....	24
Article 9. Mouths of rivers	.....	24
Article 10. Bays	.....	24
Article 11. Ponds	.....	25
Article 12. Roads/roads	.....	25
Article 13. Low-tide elevations	.....	25
Article 14. Combination of methods for determining baselines	.....	26
Article 15. Delimitation of the territorial sea between States with opposite or adjacent coasts	.....	26
Article 16. Charts and lists of geographical coordinates	.....	26
SECTION 3. INNOCENT PASSAGE IN THE TERRITORIAL SEA	.....	26
SUBSECTION A. RULES APPLICABLE TO ALL SHIPS	.....	26
Article 17. Right of innocent passage	.....	26
Article 18. Meaning of passage	.....	26
Article 19. Meaning of innocent passage	.....	27
Article 20. Submarines and other underwater vehicles	.....	27
Article 21. Laws and regulations of the coastal State relating to innocent passage	.....	27
Article 22. Sea lanes and traffic separation schemes in the territorial sea	.....	28
Article 23. Force on nuclear-powered ships and ships carrying nuclear or other inherently	.....	

	dangerous or noxious substances .....	29
Article 24.	Duties of the coastal State .....	29
Article 25.	Rights of protection of the coastal State .....	29
Article 26.	Charges which may be levied upon foreign ships ..	29
SUBSECTION B.	RULES APPLICABLE TO MERCHANT SHIPS AND GOVERNMENT SHIPS OPERATED FOR COMMERCIAL PURPOSES .....	30
Article 27.	Criminal jurisdiction on board a foreign ship .....	30
Article 28.	Civil jurisdiction in relation to foreign ships .....	30
SUBSECTION C.	RULES APPLICABLE TO WARSHIPS AND OTHER GOVERNMENT SHIPS OPERATED FOR NON-COMMERCIAL PURPOSES .....	31
Article 29.	Definition of warships .....	31
Article 30.	Non-compliance by warships with the laws and regulations of the coastal State .....	31
Article 31.	Responsibility of the flag State for damage caused by a warship or other government ship operated for non-commercial purposes .....	31
Article 32.	Immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes .....	31
SECTION 4. CONTIGUOUS ZONE .....		31
Article 33.	Contiguous zone .....	31
PART III. STRAITS USED FOR INTERNATIONAL NAVIGATION .....		32
SECTION 1. GENERAL PROVISIONS .....		32
Article 34.	Legal status of waters forming straits used for international navigation .....	32
Article 35.	Scope of this Part .....	32
Article 36.	High seas routes or routes through exclusive economic zones through straits used for international navigation .....	32
SECTION 2. TRANSIT PASSAGE .....		32
Article 37.	Scope of this section .....	32
Article 38.	Right of transit passage .....	32
Article 39.	Duties of ships and aircraft during transit passage ..	32
Article 40.	Research and survey activities .....	34
Article 41.	Sea lanes and traffic separation schemes in straits	

	used for international navigation . . . . .	34
Article 42.	Laws and regulations of States bordering straits relating to transit passage . . . . .	35
Article 43.	Navigational and safety aids and other improvements and the prevention, reduction and control of pollution . . . . .	35
Article 44.	Duties of States bordering straits . . . . .	35
SECTION 3. INNOCENT PASSAGE . . . . .		
Article 45.	Innocent passage . . . . .	36
PART IV. ARCHIPELAGIC STATES . . . . .		
Article 46.	Use of terms . . . . .	36
Article 47.	Archipelagic baselines . . . . .	36
Article 48.	Measurement of the breadth of the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf . . . . .	37
Article 49.	Legal status of archipelagic waters, of the air space over archipelagic waters and of their bed and subsoil . . . . .	37
Article 50.	Delimitation of internal waters . . . . .	37
Article 51.	Existing agreements, traditional fishing rights and existing submarine cables . . . . .	38
Article 52.	Right of innocent passage . . . . .	38
Article 53.	Right of archipelagic sea lanes passage . . . . .	38
Article 54.	Duties of ships and aircraft during their passage, research and survey activities, duties of the archipelagic State and laws and regulations of the archipelagic State relating to archipelagic sea lanes passage . . . . .	39
PART V. EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE . . . . .		
Article 55.	Specific legal regime of the exclusive economic zone . . . . .	40
Article 56.	Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone . . . . .	40
Article 57.	Breadth of the exclusive economic zone . . . . .	40

Article 58.	Rights and duties of other States in the exclusive economic zone . . . . .	40
Article 59.	Basis for the resolution of conflicts regarding the attribution of rights and jurisdiction in the exclusive economic zone . . . . .	41
Article 60.	Artificial islands, installations and structures in the exclusive economic zone . . . . .	41
Article 61.	Conservation of the living resources . . . . .	42
Article 62.	Utilization of the living resources . . . . .	43
Article 63.	Stocks occurring within the exclusive economic zones of two or more coastal States or both within the exclusive economic zone and in an area beyond and adjacent to it . . . . .	44
Article 64.	Highly migratory species . . . . .	44
Article 65.	Migratory mammals . . . . .	44
Article 66.	Anadromous stocks . . . . .	45
Article 67.	Catadromous species . . . . .	45
Article 68.	Sedentary species . . . . .	46
Article 69.	Right of land-locked States . . . . .	46
Article 70.	Right of geographically disadvantaged States . . . . .	47
Article 71.	Non-applicability of articles 69 and 70 . . . . .	48
Article 72.	Restrictions on transfer of rights . . . . .	48
Article 73.	Enforcement of laws and regulations of the coastal State . . . . .	48
Article 74.	Definition of the exclusive economic zone between States with opposite or adjacent coasts . . . . .	49
Article 75.	Charts and lists of geographical coordinates . . . . .	49
<b>PART VI. CONTINENTAL SHELF . . . . .</b>		<b>49</b>
Article 76.	Definition of the continental shelf . . . . .	49
Article 77.	Rights of the coastal State over the continental shelf . . . . .	51
Article 78.	Legal status of the superjacent waters and air space and the rights and freedoms of other States . . . . .	51
Article 79.	Submarine cables and pipelines on the continental shelf . . . . .	51

Article 80.	Artificial islands, installations and structures on the continental shelf . . . . .	52
Article 81.	Drilling on the continental shelf . . . . .	52
Article 82.	Payments and contributions with respect to the exploitation of the continental shelf beyond 200 nautical miles . . . . .	52
Article 83.	Delimitation of the continental shelf between States with opposite or adjacent coasts . . . . .	52
Article 84.	Charts and lists of geographical coordinates . . . . .	53
Article 85.	Tunnelling . . . . .	53
<b>PART VII. HIGH SEAS . . . . .</b>		<b>53</b>
<b>SECTION 1. GENERAL PROVISIONS . . . . .</b>		<b>53</b>
Article 86.	Application of the provisions of this Part . . . . .	53
Article 87.	Freedom of the high seas . . . . .	53
Article 88.	Reservation of the high seas for peaceful purposes . . . . .	54
Article 89.	Invalidity of claims of sovereignty over the high seas . . . . .	54
Article 90.	Right of navigation . . . . .	54
Article 91.	Nationality of ships . . . . .	54
Article 92.	Status of ships . . . . .	54
Article 93.	Ships flying the flag of the United Nations, its specialized agencies and the International Atomic Energy Agency . . . . .	55
Article 94.	Duties of the flag State . . . . .	55
Article 95.	Immunity of warships on the high seas . . . . .	56
Article 96.	Immunity of ships used only on government non-commercial service . . . . .	56
Article 97.	Partial jurisdiction in matters of collision or any other incident of navigation . . . . .	56
Article 98.	Duty to render assistance . . . . .	56
Article 99.	Prohibition of the transport of slaves . . . . .	57
Article 100.	Duty to cooperate in the repression of piracy . . . . .	57
Article 101.	Definition of piracy . . . . .	57
Article 102.	Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied . . . . .	58
Article 103.	Definition of a pirate ship or aircraft . . . . .	58

Article 104.	Retention or loss of the nationality of a pirate ship or aircraft	58
Article 105.	Seizure of a pirate ship or aircraft	58
Article 106.	Liability for seizure without adequate grounds	58
Article 107.	Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy	58
Article 108.	Traffic in narcotic drugs or psychotropic substances	59
Article 109.	Unauthorized broadcasting from the high seas	59
Article 110.	Right of visit	59
Article 111.	Right of hot pursuit	60
Article 112.	Right to lay submarine cables and pipelines	61
Article 113.	Breaking or injury of a submarine cable or pipeline	61
Article 114.	Breaking or injury by owners of a submarine cable or pipeline of another submarine cable or pipeline	61
Article 115.	Indemnity for loss incurred in avoiding injury to a submarine cable or pipeline	61
SECTION 2.	CONSERVATION AND MANAGEMENT OF THE LIVING RESOURCES OF THE HIGH SEAS	62
Article 116.	Right to fish on the high seas	62
Article 117.	Duty of States to adopt with respect to their nationals measures for the conservation of the living resources of the high seas	62
Article 118.	Cooperation of States in the conservation and management of living resources	62
Article 119.	Conservation of the living resources of the high seas	62
Article 120.	Marine mammals	62
PART VIII.	REGIME OF ISLANDS	62
Article 121.	Regime of islands	62

<b>PART IX</b>	<b>ENCLOSED OR SEMI-ENCLOSED SEAS</b> .....	63
Article 122.	Definition .....	63
Article 123.	Cooperation of States bordering enclosed or semi-enclosed seas .....	64
<b>PART X.</b>	<b>RIGHT OF ACCESS OF LAND-LOCKED STATES TO AND FROM THE SEA AND FREEDOM OF TRANSIT</b> .....	64
Article 124.	Use of terms .....	64
Article 125.	Right of access to and from the sea and freedom of transit .....	65
Article 126.	Exclusion of application of the most-favoured-nation clause .....	65
Article 127.	Customs duties, taxes and other charges .....	65
Article 128.	Free zones and other customs facilities .....	65
Article 129.	Cooperation in the construction and improvement of means of transport .....	65
Article 130.	Measures to avoid or eliminate delays or other difficulties of a technical nature in traffic in transit .....	66
Article 131.	Equal treatment in maritime ports .....	66
Article 132.	Grant of greater transit facilities .....	66
<b>PART XI</b>	<b>THE AREA</b> .....	66
<b>SECTION 1</b>	<b>GENERAL PROVISIONS</b> .....	66
Article 133.	Use of terms .....	66
Article 134.	Scope of this Part .....	66
Article 135.	Legal status of the superjacent waters and air space .....	67
<b>SECTION 2.</b>	<b>PRINCIPLES GOVERNING THE AREA</b> .....	67
Article 136.	Common heritage of mankind .....	67
Article 137.	Legal status of the Area and its resources .....	67
Article 138.	General conduct of States in relation to the Area .....	67
Article 139.	Responsibility to ensure compliance and liability for damage .....	67
Article 140.	Benefit of mankind .....	68
Article 141.	Use of the Area exclusively for peaceful purposes .....	68
Article 142.	Rights and legitimate interests of coastal States .....	68
Article 143.	Marine scientific research .....	69

Article 144.	Transfer of technology .....	69
Article 145.	Protection of the marine environment .....	70
Article 146.	Protection of human life .....	70
Article 147.	Accommodation of activities in the Area and in the marine environment .....	70
Article 148.	Participation of developing States in activities in the Area .....	71
Article 149.	Archaeological and historical objects .....	71
<b>SECTION 3. DEVELOPMENT OF RESOURCES OF THE AREA</b> ..		71
Article 150.	Policies relating to activities in the Area .....	71
Article 151.	Production policies .....	72
Article 152.	Exercise of powers and functions by the Authority .....	75
Article 153.	Systems of exploration and exploitation .....	75
Article 154.	Periodic review .....	76
Article 155.	The Review Conference .....	76
<b>SECTION 4. THE AUTHORITY</b> .....		78
<b>SUBSECTION A. GENERAL PROVISIONS</b> .....		78
Article 156.	Establishment of the Authority .....	78
Article 157.	Name and fundamental principles of the Authority .....	78
Article 158.	Organs of the Authority .....	78
<b>SUBSECTION B. THE ASSEMBLY</b> .....		79
Article 159.	Composition, procedure and voting .....	79
Article 160.	Powers and functions .....	79
<b>SUBSECTION C. THE COUNCIL</b> .....		81
Article 161.	Composition, procedure and voting .....	81
Article 162.	Powers and functions .....	83
Article 163.	Organs of the Council .....	86
Article 164.	The Economic Planning Commission .....	87
Article 165.	The Legal and Technical Commission .....	88
<b>SUBSECTION D. THE SECRETARIAT</b> .....		89
Article 166.	The Secretariat .....	89
Article 167.	The staff of the Authority .....	90
Article 168.	International character of the Secretariat .....	90
Article 169.	Consultation and cooperation with international and non-governmental organizations .....	91
<b>SUBSECTION E. THE ENTERPRISE</b> .....		91
Article 170.	The Enterprise .....	91
<b>SUBSECTION F. FINANCIAL ARRANGEMENTS OF THE AUTHORITY</b> .....		91
Article 171.	Funds of the Authority .....	91
Article 172.	Annual budget of the Authority .....	92
Article 173.	Expenses of the Authority .....	92
Article 174.	Borrowing power of the Authority .....	92
Article 175.	Annual audit .....	92



<b>SUBSECTION G. LEGAL STATUS, PRIVILEGES AND IMMUNITIES . . . . .</b>		<b>93</b>
Article 176.	Legal status . . . . .	93
Article 177.	Privileges and immunities . . . . .	93
Article 178.	Immunity from legal process . . . . .	93
Article 179.	Immunity from search and any form of seizure . . . . .	93
Article 180.	Example of its restrictions, regulations, controls and territorialia . . . . .	93
Article 181.	Archives and official communications of the Authority . . . . .	93
Article 182.	Privileges and immunities of certain persons connected with the Authority . . . . .	94
Article 183.	Exemption from taxes and customs duties . . . . .	94
<b>SUBSECTION H. SUSPENSION OF THE EXERCISE OF RIGHTS AND PRIVILEGES OF MEMBERS . . . . .</b>		<b>94</b>
Article 184.	Suspension of the exercise of voting rights . . . . .	94
Article 185.	Suspension of exercise of rights and privileges of membership . . . . .	95
<b>SECTION 5. SETTLEMENT OF DISPUTES AND ADVISORY OPINIONS . . . . .</b>		<b>95</b>
Article 186.	Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea . . . . .	95
Article 187.	Jurisdiction of the Seabed Disputes Chamber . . . . .	95
Article 188.	Submission of disputes to a special chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea or an ad hoc chamber of the Seabed Disputes Chamber or to binding commercial arbitration . . . . .	96
Article 189.	Limitation on jurisdiction with regard to decisions of the Authority . . . . .	97
Article 190.	Participation and appearance of sponsoring States Parties in proceedings . . . . .	97
Article 191.	Advisory opinions . . . . .	97
<b>PART XII. PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT . . . . .</b>		<b>98</b>
<b>SECTION 1. GENERAL PROVISIONS . . . . .</b>		<b>98</b>

Article 192.	General obligation .....	98
Article 193.	Sovereign right of States to exploit their natural resources .....	98
Article 194.	Measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment .....	98
Article 195.	Duty not to transfer damage or hazards or transform one type of pollution into another .....	99
Article 196.	Use of technologies or introduction of alien or new species .....	99
<b>SECTION 2. GLOBAL AND REGIONAL COOPERATION</b>		<b>99</b>
Article 197.	Cooperation on a global or regional basis .....	99
Article 198.	Notification of imminent or normal damage .....	100
Article 199.	Contingency plans against pollution .....	100
Article 200.	Studies, research programmes and exchange of information and data .....	100
Article 201.	Seedling criteria for regulations .....	100
<b>SECTION 3. TECHNICAL ASSISTANCE</b>		<b>100</b>
Article 202.	Scientific and technical assistance to developing States .....	100
Article 203.	Preferential treatment for developing States .....	101
<b>SECTION 4. MONITORING AND ENVIRONMENTAL ASSESSMENT</b>		<b>101</b>
Article 204.	Monitoring of the risks or effects of pollution .....	101
Article 205.	Publication of reports .....	101
Article 206.	Assessment of potential effects of activities .....	101
<b>SECTION 5. INTERNATIONAL RULES AND NATIONAL LEGISLATION TO PREVENT, REDUCE AND CONTROL POLLUTION OF THE MARINE ENVIRONMENT</b>		<b>102</b>
Article 207.	Pollution from land-based sources .....	102
Article 208.	Pollution from seabed activities subject to national jurisdiction .....	102
Article 209.	Pollution from activities in the Area .....	103
Article 210.	Pollution by dumping .....	103
Article 211.	Pollution from vessels .....	103
Article 212.	Pollution from or through the atmosphere .....	105
<b>SECTION 6. ENFORCEMENT</b>		<b>105</b>
Article 213.	Enforcement with respect to pollution from land-based sources .....	105
Article 214.	Enforcement with respect to pollution from seabed activities .....	106

Article 215.	Enforcement with respect to pollution from activities in the Area .....	106
Article 216.	Enforcement with respect to pollution by dumping .....	106
Article 217.	Enforcement by flag States .....	106
Article 218.	Enforcement by port States .....	107
Article 219.	Measures relating to seaworthiness of vessels to avoid pollution .....	108
Article 220.	Enforcement by coastal States .....	108
Article 221.	Measures to avoid pollution arising from maritime casualties .....	109
Article 222.	Enforcement with respect to pollution from or through the atmosphere .....	110
SECTION 7.	SAFEGUARDS .....	110
Article 223.	Measures to facilitate proceedings .....	110
Article 224.	Exercise of powers of enforcement .....	110
Article 225.	Duty to avoid adverse consequences in the exercise of the powers of enforcement .....	110
Article 226.	Investigation of foreign vessels .....	111
Article 227.	Non-discrimination with respect to foreign vessels .....	111
Article 228.	Suspension and restrictions on institution of proceedings .....	111
Article 229.	Institution of civil proceedings .....	112
Article 230.	Mandatory penalties and the observance of recognized rights of the accused .....	112
Article 231.	Notification to the flag State and other States concerned .....	112
Article 232.	Liability of States arising from enforcement measures .....	113
Article 233.	Safeguards with respect to vessels used for international navigation .....	113
SECTION 8.	ICE-COVERED AREAS .....	113
Article 234.	Ice-covered areas .....	113
SECTION 9.	RESPONSIBILITY AND LIABILITY .....	113
Article 235.	Responsibility and liability .....	113
SECTION 10.	SOVEREIGN IMMUNITY .....	114
Article 236.	Sovereign immunity .....	114
SECTION 11.	OBLIGATIONS UNDER OTHER CONVENTIONS ON THE PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT .....	114

Article 237.	Obligations under other conventions on the protection and preservation of the marine environment.	114
<b>PART XIII. MARINE SCIENTIFIC RESEARCH</b> . . . . . 115		
<b>SECTION 1. GENERAL PROVISIONS</b> . . . . . 115		
Article 238.	Right to conduct marine scientific research . . . . .	115
Article 239.	Promotion of marine scientific research . . . . .	115
Article 240.	General principles for the conduct of marine scientific research . . . . .	115
Article 241.	Non-recognition of marine scientific research activities as the legal basis for claims . . . . .	115
<b>SECTION 2. INTERNATIONAL COOPERATION</b> . . . . . 116		
Article 242.	Promotion of international cooperation . . . . .	116
Article 243.	Creation of favourable conditions . . . . .	116
Article 244.	Publication and dissemination of information and knowledge . . . . .	116
<b>SECTION 3. CONDUCT AND PROMOTION OF MARINE SCIENTIFIC RESEARCH</b> . . . . . 116		
Article 245.	Marine scientific research in the territorial sea . . . . .	116
Article 246.	Marine scientific research in the exclusive economic zone and on the continental shelf . . . . .	117
Article 247.	Marine scientific research projects undertaken by or under the auspices of international organizations . . . . .	118
Article 248.	Duty to provide admission to the coastal State . . . . .	118
Article 249.	Duty to comply with certain conditions . . . . .	118
Article 250.	Communications concerning marine scientific research projects . . . . .	119
Article 251.	General criteria and guidelines . . . . .	119
Article 252.	Implied consent . . . . .	119
Article 253.	Suspension or cessation of marine scientific research activities . . . . .	120
Article 254.	Rights of neighbouring land-locked and geographically disadvantaged States . . . . .	120

Article 255.	Measures to facilitate marine scientific research and assist research vessels .....	121
Article 256.	Marine scientific research in the Area .....	121
Article 257.	Marine scientific research in the water column beyond the exclusive economic zone .....	121
<b>SECTION 4.</b>	<b>SCIENTIFIC RESEARCH INSTALLATIONS OR EQUIPMENT IN THE MARINE ENVIRONMENT</b> .....	121
Article 258.	Deployment and use .....	121
Article 259.	Legal status .....	122
Article 260.	Safety zones .....	122
Article 261.	Non-interference with shipping routes .....	122
Article 262.	Identification markings and warning signals .....	122
<b>SECTION 5.</b>	<b>RESPONSIBILITY AND LIABILITY</b> .....	122
Article 263.	Responsibility and liability .....	122
<b>SECTION 6.</b>	<b>SETTLEMENT OF DISPUTES AND INTERIM MEASURES</b> .....	123
Article 264.	Settlement of disputes .....	123
Article 265.	Interim measures .....	123
<b>PART XIV.</b>	<b>DEVELOPMENT AND TRANSFER OF MARINE TECHNOLOGY</b> .....	123
<b>SECTION 1.</b>	<b>GENERAL PROVISIONS</b> .....	123
Article 266.	Promotion of the development and transfer of marine technology .....	123
Article 267.	Protection of legitimate interests .....	123
Article 268.	Basic objectives .....	124
Article 269.	Measures to achieve the basic objectives .....	124
<b>SECTION 2.</b>	<b>INTERNATIONAL COOPERATION</b> .....	124
Article 270.	Ways and means of international cooperation .....	124
Article 271.	Guidelines, criteria and standards .....	125
Article 272.	Coordination of international programmes .....	125
Article 273.	Cooperation with international organizations and the Authority .....	125
Article 274.	Objectives of the Authority .....	125
<b>SECTION 3.</b>	<b>NATIONAL AND REGIONAL MARINE SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL CENTRES</b> .....	126
Article 275.	Establishment of national centres .....	126
Article 276.	Establishment of regional centres .....	126
Article 277.	Functions of regional centres .....	126
<b>SECTION 4.</b>	<b>COOPERATION AMONG INTERNATIONAL ORGANIZATIONS</b> .....	127

Article 278.	Cooperation among international organizations . . .	127
<b>PART XV. SETTLEMENT OF DISPUTES . . . . . 127</b>		
<b>SECTION 1. GENERAL PROVISIONS . . . . . 127</b>		
Article 279.	Obligation to settle disputes by peaceful means . . .	127
Article 280.	Settlement of disputes by any peaceful means chosen by the parties . . . . .	127
Article 281.	Procedure where no settlement has been reached by the parties . . . . .	127
Article 282.	Obligations under general, regional or bilateral agreements . . . . .	128
Article 283.	Obligation to exchange views . . . . .	128
Article 284.	Conciliation . . . . .	128
Article 285.	Application of this section to disputes submitted pursuant to Part XI . . . . .	128
<b>SECTION 2. COMPULSORY PROCEDURES ENFORCING BINDING DECISIONS . . . . . 129</b>		
Article 286.	Application of procedures under this section . . . . .	129
Article 287.	Choice of procedure . . . . .	129
Article 288.	Jurisdiction . . . . .	130
Article 289.	Experts . . . . .	130
Article 290.	Provisional measures . . . . .	130
Article 291.	Access . . . . .	131
Article 292.	Prompt release of vessels and crews . . . . .	131
Article 293.	Applicable law . . . . .	131
Article 294.	Preliminary proceedings . . . . .	132
Article 295.	Exhaustion of local remedies . . . . .	132
Article 296.	Finality and binding force of decisions . . . . .	132
<b>SECTION 3. LIMITATIONS AND EXCEPTIONS TO APPLICABILITY OF SECTION 2 . . . . . 132</b>		
Article 297.	Limitations on applicability of section 2 . . . . .	132
Article 298.	Optional exceptions to applicability of section 2 . . . . .	134
Article 299.	Right of the parties to agree upon a procedure . . . . .	135
<b>PART XVI. GENERAL PROVISIONS . . . . . 135</b>		
Article 300.	Good faith and abuse of rights . . . . .	135
Article 301.	Peaceful uses of the sea . . . . .	136
Article 302.	Disclosure of information . . . . .	136
Article 303.	Archaeological and historical objects found at sea . . . . .	136
Article 304.	Responsibility and liability for damage . . . . .	136

<b>PART XVII. FINAL PROVISIONS</b> . . . . .		<b>137</b>
Article 305.	Signature . . . . .	137
Article 306.	Ratification and formal confirmation . . . . .	137
Article 307.	Accession . . . . .	137
Article 308.	Entry into force . . . . .	138
Article 309.	Reservations and exceptions . . . . .	138
Article 310.	Declarations and statements . . . . .	138
Article 311.	Relation to other conventions and international agreements . . . . .	138
Article 312.	Amendment . . . . .	139
Article 313.	Amendment by simplified procedure . . . . .	139
Article 314.	Amendments to the provisions of this Convention relating exclusively to activities in the Area . . . . .	140
Article 315.	Signature, ratification of, accession to and authentic texts of amendments . . . . .	140
Article 316.	Entry into force of amendments . . . . .	140
Article 317.	Denunciation . . . . .	141
Article 318.	Status of Annexes . . . . .	141
Article 319.	Depository . . . . .	141
Article 320.	Authentic texts . . . . .	142
<b>ANNEX I. HIGHLY MIGRATORY SPECIES</b> . . . . .		<b>143</b>
<b>ANNEX II. COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF</b> . . . . .		<b>143</b>
<b>ANNEX III. BASIC CONDITIONS OF PROSPECTING, EXPLORATION AND EXPLOITATION</b> . . . . .		<b>145</b>
Article 1.	Title to minerals . . . . .	145
Article 2.	Prospecting . . . . .	145
Article 3.	Exploration and exploitation . . . . .	146
Article 4.	Qualifications of applicants . . . . .	146
Article 5.	Transfer of technology . . . . .	147
Article 6.	Approval of plans of work . . . . .	149
Article 7.	Selection among applicants for production authorizations . . . . .	150
Article 8.	Reservation of areas . . . . .	151
Article 9.	Activities in reserved areas . . . . .	152
Article 10.	Preference and priority among applicants . . . . .	152
Article 11.	Joint arrangements . . . . .	152
Article 12.	Activities carried out by the Enterprise . . . . .	153
Article 13.	Financial terms of contracts . . . . .	153
Article 14.	Transfer of data . . . . .	160
Article 15.	Training programmes . . . . .	160
Article 16.	Exclusive right to explore and exploit . . . . .	160

---

## PREAMBLE

*The States Parties to this Convention,*

*Prompted* by the desire to settle, in a spirit of mutual understanding and cooperation, all issues relating to the law of the sea and aware of the historic significance of this Convention as an important contribution to the maintenance of peace, justice and progress for all peoples of the world,

*Noting* that developments since the United Nations Conferences on the Law of the Sea held at Geneva in 1958 and 1960 have accentuated the need for a new and generally acceptable Convention on the law of the sea,

*Conscious* that the problems of ocean space are closely interrelated and need to be considered as a whole,

*Recognizing* the desirability of establishing through this Convention, with due regard for the sovereignty of all States, a legal order for the seas and oceans which will facilitate international communication, and will promote the peaceful uses of the seas and oceans, the equitable and efficient utilization of their resources, the conservation of their living resources, and the study, protection and preservation of the marine environment,

*Bearing in mind* that the achievement of these goals will contribute to the realization of a just and equitable international economic order which takes into account the interests and needs of mankind as a whole and, in particular, the special interests and needs of developing countries, whether coastal or land-locked,

*Desiring* by this Convention to develop the principles embodied in resolution 2749 (XXV) of 17 December 1970 in which the General Assembly of the United Nations solemnly declared *inter alia* that the area of the seabed and ocean floor and the subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction, as well as its resources, are the common heritage of mankind, the exploration and exploitation of which shall be carried out for the benefit of mankind as a whole, irrespective of the geographical location of States,

*Believing* that the codification and progressive development of the law of the sea achieved in this Convention will contribute to the strengthening of peace, security, cooperation and friendly relations among all nations in conformity with the principles of justice and equal rights and will promote the economic and social advancement of all peoples of the world, in accordance with the Purposes and Principles of the United Nations as set forth in the Charter,

*Affirming* that matters not regulated by this Convention continue to be governed by the rules and principles of general international law,

*Have agreed* as follows:



*Article 24*  
*Duties of the coastal State*

1. The coastal State shall not hamper the innocent passage of foreign ships through the territorial sea except in accordance with this Convention. In particular, in the application of this Convention or of any laws or regulations adopted in conformity with this Convention, the coastal State shall not:

- (a) impose requirements on foreign ships which have the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage; or
- (b) discriminate in form or in fact against the ships of any State or against ships carrying cargoes to, from or on behalf of any State.

2. The coastal State shall give appropriate publicity to any danger to navigation, of which it has knowledge, within its territorial sea.

*Article 25*  
*Rights of protection of the coastal State*

1. The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent.

2. In the case of ships proceeding to internal waters or a call at a port facility outside internal waters, the coastal State also has the right to take the necessary steps to prevent any breach of the conditions to which admission of those ships to internal waters or such a call is subject.

3. The coastal State may, without discrimination in form or in fact among foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its territorial sea the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security, including weapons exercises. Such suspension shall take effect only after having been duly published.

*Article 26*  
*Charges which may be levied upon foreign ships*

1. No charge may be levied upon foreign ships by reason only of their passage through the territorial sea.

2. Charges may be levied upon a foreign ship passing through the territorial sea as payment only for specific services rendered to the ship. These charges shall be levied without discrimination.

**SUBSECTION E. RULES APPLICABLE TO  
MERCHANT SHIPS AND GOVERNMENT SHIPS  
OPERATED FOR COMMERCIAL PURPOSES**

*Article 27*  
*Criminal jurisdiction on board a foreign ship*

1. The criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed on board the ship during its passage, save only in the following cases:

- (a) if the consequences of the crime extend to the coastal State;

- (b) if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea;
  - (c) if the assistance of the local authorities has been requested by the master of the ship or by a diplomatic agent or consular officer of the flag State; or
  - (d) if such measures are necessary for the suppression of illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances.
2. The above provisions do not affect the right of the coastal State to take any steps authorized by its laws for the purpose of an arrest or investigation on board a foreign ship passing through the territorial sea after leaving internal waters.
3. In the cases provided for in paragraphs 1 and 2, the coastal State shall, if the master so requests, notify a diplomatic agent or consular officer of the flag State before taking any steps, and shall facilitate contact between such agent or officer and the ship's crew. In cases of emergency this notification may be communicated while the measures are being taken.
4. In considering whether or in what manner an arrest should be made, the local authorities shall have due regard to the interests of navigation.
5. Except as provided in Part XII or with respect to violations of laws and regulations adopted in accordance with Part V, the coastal State may not take any steps on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed before the ship entered the territorial sea, if the ship, proceeding from a foreign port, is only passing through the territorial sea without entering internal waters.

*Article 28*

*Civil jurisdiction in relation to foreign ships*

1. The coastal State should not stop or divert a foreign ship passing through the territorial sea for the purpose of exercising civil jurisdiction in relation to a person on board the ship.
2. The coastal State may not levy execution against or arrest the ship for the purpose of any civil proceedings, save only in respect of obligations or liabilities assumed or incurred by the ship itself in the course or for the purpose of its voyage through the waters of the coastal State.
3. Paragraph 2 is without prejudice to the right of the coastal State, in accordance with its laws, to levy execution against or to arrest, for the purpose of any civil proceedings, a foreign ship lying in the territorial sea, or passing through the territorial sea after leaving internal waters.

**SUBSECTION C. RULES APPLICABLE TO  
WARSHIPS AND OTHER GOVERNMENT SHIPS  
OPERATED FOR NON-COMMERCIAL PURPOSES**

*Article 29*

*Definition of warships*

For the purposes of this Convention, "warship" means a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the State and whose name appears in the appropriate

service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline.

*Article 30*

*Non-compliance by warships with the laws and regulations of the coastal State*

If any warship does not comply with the laws and regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea and disregards any request for compliance therewith which is made to it, the coastal State may require it to leave the territorial sea immediately.

*Article 31*

*Responsibility of the flag State for damage caused by a warship or other government ship operated for non-commercial purposes*

The flag State shall bear international responsibility for any loss or damage to the coastal State resulting from the non-compliance by a warship or other government ship operated for non-commercial purposes with the laws and regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea or with the provisions of this Convention or other rules of international law.

*Article 32*

*Immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes*

With such exceptions as are contained in subsection A and in articles 30 and 31, nothing in this Convention affects the immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes.

**SECTION 4. CONTIGUOUS ZONE**

*Article 33*

*Contiguous zone*

1. In a zone contiguous to its territorial sea, described as the contiguous zone, the coastal State may exercise the control necessary to:
  - (a) prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea;
  - (b) punish infringement of the above laws and regulations committed within its territory or territorial sea.
2. The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

- (d) the loading or unloading of any commodity, currency or person in contravention of the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of States bordering straits.
2. Such laws and regulations shall not discriminate in form or in fact among foreign ships or in their application have the practical effect of denying, hampering or impairing the right of transit passage as defined in this section.
  3. States bordering straits shall give due publicity to all such laws and regulations.
  4. Foreign ships exercising the right of transit passage shall comply with such laws and regulations.
  5. The flag State of a ship or the State of registry of an aircraft entitled to sovereign immunity which acts in a manner contrary to such laws and regulations or other provisions of this Part shall bear international responsibility for any loss or damage which results to States bordering straits.

*Article 43*  
*Navigational and safety aids and other improvements*  
*and the prevention, reduction and control of pollution*

Coast States and States bordering a strait should by agreement cooperate:

- (a) in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and
- (b) for the prevention, reduction and control of pollution from ships.

*Article 44*  
*Duties of States bordering straits*

States bordering straits shall not hamper transit passage and shall give appropriate publicity to any danger to navigation or overflight within or over the strait of which they have knowledge. There shall be no suspension of transit passage.

### SECTION 3. INNOCENT PASSAGE

*Article 45*  
*Innocent passage*

1. The regime of innocent passage, in accordance with Part II, section 3, shall apply in straits used for international navigation:
  - (a) excluded from the application of the regime of transit passage under article 38, paragraph 1; or
  - (b) between a part of the high seas or an exclusive economic zone and the territorial sea of a foreign State
2. There shall be no suspension of innocent passage through such straits.

*Article 91*  
*Nationality of ships*

1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

*Article 92*  
*Status of ships*

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

*Article 93*  
*Ships flying the flag of the United Nations, its specialized agencies*  
*and the International Atomic Energy Agency*

The preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of the United Nations, its specialized agencies or the International Atomic Energy Agency, flying the flag of the organization.

*Article 94*  
*Duties of the flag State*

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. In particular every State shall:

(a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

(b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, *inter alia*, to:

(a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;

(b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;

(c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

- (a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;
- (b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;
- (c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.

#### *Article 95*

##### *Immunity of warships on the high seas*

Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

#### *Article 96*

##### *Immunity of ships used only on government non-commercial service*

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

#### *Article 97*

##### *Penal jurisdiction in matters of collision or any other incident of navigation*

1. In the event of a collision or any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship,

*Article 106**Liability for seizures without adequate grounds*

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure.

*Article 107**Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy*

A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.

*Article 108**Illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances*

1. All States shall cooperate in the suppression of illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances engaged in by ships on the high seas contrary to international conventions.

2. Any State which has reasonable grounds for believing that a ship flying its flag is engaged in illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances may request the cooperation of other States to suppress such traffic.

*Article 109**Unauthorized broadcasting from the high seas*

1. All States shall cooperate in the suppression of unauthorized broadcasting from the high seas.

2. For the purposes of this Convention, "unauthorized broadcasting" means the transmission of sound radio or television broadcasts from a ship or installation on the high seas intended for reception by the general public contrary to international regulations, but excluding the transmission of distress calls.

3. Any person engaged in unauthorized broadcasting may be prosecuted before the court of:

- (a) the flag State of the ship;
- (b) the State of registry of the installation;
- (c) the State of which the person is a national;
- (d) any State where the transmissions can be received; or
- (e) any State where authorized radio communication is suffering interference.

4. On the high seas, a State having jurisdiction in accordance with paragraph 3 may, in conformity with article 110, arrest any person or ship engaged in unauthorized broadcasting and seize the broadcasting apparatus.

*Article 110*  
*Right of visit*

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters on the high seas a foreign ship, other than a ship entitled to complete immunity in accordance with articles 95 and 96, is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that:

- (a) the ship is engaged in piracy;
- (b) the ship is engaged in the slave trade;
- (c) the ship is engaged in unauthorized broadcasting and the flag State of the warship has jurisdiction under article 109;
- (d) the ship is without nationality; or
- (e) though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in paragraph 1, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

4. These provisions apply *mutatis mutandis* to military aircraft.

5. These provisions also apply to any other duly authorized ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service.

*Article 111*  
*Right of hot pursuit*

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 33, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit shall apply *mutatis mutandis* to violations in the exclusive economic zone or on the continental shelf, including safety zones around continental shelf installations, of the laws and regulations of the coastal State applicable in accordance with this Convention to the exclusive economic zone or the continental shelf, including such safety zones.

3. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own State or of a third State.

4. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship



*Article 217*  
*Enforcement by flag States*

1. States shall ensure compliance by vessels flying their flag or of their registry with applicable international rules and standards, established through the competent international organization or general diplomatic conference, and with their laws and regulations adopted in accordance with this Convention for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from vessels and shall accordingly adopt laws and regulations and take other measures necessary for their implementation. Flag States shall provide for the effective enforcement of such rules, standards, laws and regulations, irrespective of where a violation occurs.

2. States shall, in particular, take appropriate measures in order to ensure that vessels flying their flag or of their registry are prohibited from sailing, until they can proceed to sea in compliance with the requirements of the international rules and standards referred to in paragraph 1, including requirements in respect of design, construction, equipment and manning of vessels.

3. States shall ensure that vessels flying their flag or of their registry carry on board certificates required by and issued pursuant to international rules and standards referred to in paragraph 1. States shall ensure that vessels flying their flag are periodically inspected in order to verify that such certificates are in conformity with the actual condition of the vessels. These certificates shall be accepted by other States as evidence of the condition of the vessels and shall be regarded as having the same force as certificates issued by them, unless there are clear grounds for believing that the condition of the vessel does not correspond substantially with the particulars of the certificates.

4. If a vessel commits a violation of rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference, the flag State, without prejudice to articles 218, 220 and 228, shall provide for immediate investigation and where appropriate institute proceedings in respect of the alleged violation irrespective of where the violation occurred or where the pollution caused by such violation has occurred or has been spotted.

5. Flag States conducting an investigation of the violation may request the assistance of any other State whose cooperation could be useful in clarifying the circumstances of the case. States shall endeavour to meet appropriate requests of flag States.

6. States shall, at the written request of any State, investigate any violation alleged to have been committed by vessels flying their flag. If satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, flag States shall without delay institute such proceedings in accordance with their laws.

7. Flag States shall promptly inform the requesting State and the competent international organization of the action taken and its outcome. Such information shall be available to all States.

8. Penalties provided for by the laws and regulations of States for vessels flying their flag shall be adequate in severity to discourage violations wherever they occur.

*Article 218*  
*Enforcement by port States*

1. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State may undertake investigations and, where the evidence so warrants, institute proceedings in respect of any discharge from that vessel outside the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of that State in violation of applicable international rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference.

2. No proceedings pursuant to paragraph 1 shall be instituted in respect of a discharge violation in the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of another State unless requested by that State, the flag State, or a State damaged or threatened by the discharge violation, or unless the violation has caused or is likely to cause pollution in the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of the State instituting the proceedings.

3. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State shall, as far as practicable, comply with requests from any State for investigation of a discharge violation referred to in paragraph 1, believed to have occurred in, caused, or threatened damage to the internal waters, territorial sea or exclusive economic zone of the requesting State. It shall likewise, as far as practicable, comply with requests from the flag State for investigation of such a violation, irrespective of where the violation occurred.

4. The records of the investigation carried out by a port State pursuant to this article shall be transmitted upon request to the flag State or to the coastal State. Any proceedings instituted by the port State on the basis of such an investigation may, subject to section 7, be suspended at the request of the coastal State when the violation has occurred within its internal waters, territorial sea or exclusive economic zone. The evidence and records of the case, together with any bond or other financial security posted with the authorities of the port State, shall in that event be transmitted to the coastal State. Such transmittal shall preclude the continuation of proceedings in the port State.

*Article 219*  
*Measures relating to seaworthiness of vessels to avoid pollution*

Subject to section 7, States which, upon request or on their own initiative, have ascertained that a vessel within one of their ports or at one of their off-shore terminals is in violation of applicable international rules and standards relating to seaworthiness of vessels and thereby threatens damage to the marine environment shall, as far as practicable, take administrative measures to prevent the vessel from sailing. Such States may permit the vessel to proceed only to the nearest appropriate repair yard and, upon removal of the causes of the violation, shall permit the vessel to continue immediately.

*Article 220*  
*Enforcement by coastal States*

1. When a vessel is voluntarily within a port or at an off-shore terminal of a State, that State may, subject to section 7, institute proceedings in respect of any violation of its laws and regulations adopted in accordance with this Convention or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels when the violation has occurred within the territorial sea or the exclusive economic zone of that State.

2. Where there are clear grounds for believing that a vessel navigating in the territorial sea of a State has, during its passage therein, violated laws and regulations of that State adopted in accordance with this Convention or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels, that State, without prejudice to the application of the relevant provisions of Part II, section 3, may undertake physical inspection of the vessel relating to the violation and may, where the evidence so warrants, institute proceedings, including detention of the vessel, in accordance with its laws, subject to the provisions of section 7.

3. Where there are clear grounds for believing that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation of applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels or laws and regulations of that State conforming and giving effect to such rules and standards, that State may require the vessel to give information regarding its identity and port of registry, its last and its next port of call and other relevant information required to establish whether a violation has occurred.

4. States shall adopt laws and regulations and take other measures so that vessels flying their flag comply with requests for information pursuant to paragraph 3.

5. Where there are clear grounds for believing that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation referred to in paragraph 3 resulting in a substantial discharge causing or threatening significant pollution of the marine environment, that State may undertake physical inspection of the vessel for matters relating to the violation if the vessel has refused to give information or if the information supplied by the vessel is manifestly at variance with the evident factual situation and if the circumstances of the case justify such inspection.

6. Where there is clear objective evidence that a vessel navigating in the exclusive economic zone or the territorial sea of a State has, in the exclusive economic zone, committed a violation referred to in paragraph 3 resulting in a discharge causing major damage or threat of major damage to the coastline or related interests of the coastal State, or to any resources of its territorial sea or exclusive economic zone, that State may, subject to section 7, provided that the evidence so warrants, institute proceedings, including detention of the vessel, in accordance with its laws.

7. Notwithstanding the provisions of paragraph 6, wherever appropriate procedures have been established, either through the competent international organization or as otherwise agreed, whereby compliance with requirements for bonding or other appropriate financial security has been

assured, the coastal State if bound by such procedures shall allow the vessel to proceed.

6. The provisions of paragraphs 3, 4, 5, 6 and 7 also apply in respect of national laws and regulations adopted pursuant to article 211, paragraph 6.

*Article 221*

*Measures to avoid pollution arising from maritime casualties*

1. Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to take and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline or related interests, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

2. For the purposes of this article, "maritime casualty" means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo.

*Article 222*

*Enforcement with respect to pollution from or through the atmosphere*

States shall enforce, within the air space under their sovereignty or with regard to vessels flying their flag or vessels or aircraft of their registry, their laws and regulations adopted in accordance with article 212, paragraph 1, and with other provisions of this Convention and shall adopt laws and regulations and take other measures necessary to implement applicable international rules and standards established through competent international organizations or diplomatic conference to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from or through the atmosphere, in conformity with all relevant international rules and standards concerning the safety of air navigation.

**SECTION 7. SAFEGUARDS**

*Article 223*

*Measures to facilitate proceedings*

In proceedings instituted pursuant to this Part, States shall take measures to facilitate the hearing of witnesses and the admission of evidence submitted by authorities of another State, or by the competent international organization, and shall facilitate the attendance at such proceedings of official representatives of the competent international organization, the flag State and any State affected by pollution arising out of any violation. The official representatives attending such proceedings shall have such rights and duties as may be provided under national laws and regulations or international law.

2. Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels in the territorial sea, except in the case of a willful and serious act of pollution in the territorial sea.

3. In the conduct of proceedings in respect of such violations committed by a foreign vessel which may result in the imposition of penalties, recognized rights of the accused shall be observed.

*Article 231*

*Notification to the flag State and other States concerned*

States shall promptly notify the flag State and any other State concerned of any measures taken pursuant to section 6 against foreign vessels, and shall submit to the flag State all official reports concerning such measures. However, with respect to violations committed in the territorial sea, the foregoing obligations of the coastal State apply only to such measures as are taken in proceedings. The diplomatic agents or consular officers and where possible the maritime authority of the flag State, shall be immediately informed of any such measures taken pursuant to section 6 against foreign vessels.

*Article 232*

*Liability of States arising from enforcement measures*

States shall be liable for damage or loss attributable to them arising from measures taken pursuant to section 6 when such measures are unlawful or exceed those reasonably required in the light of available information. States shall provide for recourse in their courts for actions in respect of such damage or loss.

*Article 233*

*Safeguards with respect to straits used for international navigation*

Nothing in sections 5, 6 and 7 affects the legal regime of straits used for international navigation. However, if a foreign ship other than those referred to in section 10 has committed a violation of the laws and regulations referred to in article 42, paragraph 1(a) and (b), causing or threatening major damage to the marine environment of the straits, the States bordering the straits may take appropriate enforcement measures and if so shall respect *mutatis mutandis* the provisions of this section.

**SECTION 8. ICE-COVERED AREAS**

*Article 234*

*Ice-covered areas*

Coastal States have the right to adopt and enforce non-discriminatory laws and regulations for the prevention, reduction and control of marine pollution from vessels in ice-covered areas within the limits of the exclusive economic zone, where particularly severe climatic conditions and the presence of ice covering such areas for most of the year create obstructions or exceptional hazards to navigation, and pollution of the marine environment

## Παράρτημα 9

### Σύμβαση Ο.Η.Ε. για τους όρους Μηολόγησης των πλοίων 1986

TD/RS/CONF/23

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT

## **United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships**

*Adopted by the United Nations Conference on  
Conditions for Registration of Ships  
on 7 February 1986*



UNITED NATIONS  
1986



**United Nations Conference  
on Trade and Development**

Distr.  
GENERAL

TD/RS/CONF/23  
13 March 1986

ENGLISH  
Original: ARABIC/CHINESE  
ENGLISH/FRENCH  
RUSSIAN/SPANISH

---

UNITED NATIONS CONFERENCE ON CONDITIONS  
FOR REGISTRATION OF SHIPS

TEXT OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON  
CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS

1. The text of the Convention is circulated herewith in advance of the printed version for the convenience of delegations.
2. The Final Act, to which the Convention will be annexed in the printed version, has been circulated already in TD/RS/CONF/22.

TABLE OF CONTENTS

Article 1 - Objectives  
Article 2 - Definitions  
Article 3 - Scope of application  
Article 4 - General provisions  
Article 5 - National maritime administration  
Article 6 - Identification and accountability  
Article 7 - Participation by nationals in the ownership and/or  
manning of ships  
Article 8 - Ownership of ships  
Article 9 - Manning of ships  
Article 10 - Role of flag States in respect of the management of  
shipowning  
companies and ships  
Article 11 - Register of ships  
Article 12 - Bareboat charter  
Article 13 - Joint ventures  
Article 14 - Measures to protect the interests of labour-supplying  
countries  
Article 15 - Measures to minimize adverse economic effects  
Article 16 - Depositary  
Article 17 - Implementation  
Article 18 - Signature, ratification, acceptance, approval and accession  
Article 19 - Entry into force  
Article 20 - Review and amendments  
Article 21 - Effect of amendments  
Article 22 - Denunciation

Annex I - Resolution 1 - Measures to protect the interests of  
labour-supplying countries

Annex II - Resolution 2 - Measures to minimize adverse economic effects

Annex III - Merchant Fleets of the world



The States Parties to this Convention,

Recognizing the need to promote the orderly expansion of world shipping as a whole,

Recalling General Assembly resolution 15/56 of 5 December 1960, the annex to which contains the International Development Strategy for the Third United Nations Development Decade, which called, *inter alia*, in paragraph 128, for an increase in the participation by developing countries in world transport of international trade,

Recalling also that according to the 1958 Geneva Convention on the High Seas and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea there must exist a genuine link between a ship and a flag State and conscious of the duties of the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag in accordance with the principle of the genuine link,

Believing that to this end a flag State should have a competent and adequate national maritime administration,

Believing also that in order to exercise its control function effectively a flag State should ensure that those who are responsible for the management and operation of a ship on its register are readily identifiable and accountable,

Believing further that measures to make persons responsible for ships more readily identifiable and accountable could assist in the task of combating maritime fraud,

Reaffirming, without prejudice to this Convention, that each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory and for the right to fly its flag,

Prompted by the desire among sovereign States to resolve in a spirit of mutual understanding and co-operation all issues relating to the conditions for the grant of nationality to, and for the registration of, ships,

Considering that nothing in this Convention shall be deemed to prejudice any provisions in the national laws and regulations of the Contracting Parties to this Convention, which exceed the provisions contained herein,

Recognizing the competences of the specialized agencies and other institutions of the United Nations system as contained in their respective constitutional instruments, taking into account arrangements which may have been concluded between the United Nations and the agencies, and between individual agencies and institutions in specific fields,

Have agreed as follows:

Article 1

Objectives

For the purpose of ensuring or, as the case may be, strengthening the genuine link between a State and ships flying its flag, and in order to exercise effectively its jurisdiction and control over such ships with regard to identification and accountability of shipowners and operators as well as with regard to administrative, technical, economic and social matters, a flag State shall apply the provisions contained in this Convention.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Convention:

"Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons;

"Flag State" means a State whose flag a ship flies and is entitled to fly;

"Owner" or "shipowner" means, unless clearly indicated otherwise, any natural or juridical person recorded in the register of ships of the State of registration as an owner of a ship;

"Operator" means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned;

"State of registration" means the State in whose register of ships a ship has been entered;

"Register of ships" means the official register or registers in which particulars referred to in article 9I of this Convention are recorded;

"National maritime administration" means any State authority or agency which is established by the State of registration in accordance with its legislation and which, pursuant to that legislation, is responsible, inter alia, for the implementation of international agreements concerning maritime transport and for the application of rules and standards concerning ships under its jurisdiction and control;

"Bareboat charter" means a contract for the lease of a ship, for a stipulated period of time, by virtue of which the lessee has complete possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew of the ship, for the duration of the lease;

"Labour-supplying country" means a country which provides seafarers for service on a ship flying the flag of another country.

Article 3

Scope of application

This Convention shall apply to all ships as defined in article 2.

Article 4

General provisions

1. Every State, whether coastal or land-locked, has the right to sail ships flying its flag on the high seas.
2. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly.
3. Ships shall sail under the flag of one State only.
4. No ships shall be entered in the registers of ships of two or more States at a time, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of article 11 and to article 12.
5. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

Article 5

National Maritime Administration

1. The flag State shall have a competent and adequate national maritime administration, which shall be subject to its jurisdiction and control.
2. The flag State shall implement applicable international rules and standards concerning, in particular, the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment.
3. The maritime administration of the flag State shall ensure:
  - (a) That ships flying the flag of such State comply with its laws and regulations concerning registration of ships and with applicable international rules and standards concerning, in particular, the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment;
  - (b) That ships flying the flag of such State are periodically surveyed by its authorized surveyors in order to ensure compliance with applicable international rules and standards;
  - (c) That ships flying the flag of such State carry on board documents, in particular those evidencing the right to fly its flag and other valid relevant documents, including those required by international conventions to which the State of registration is a Party;

---

(4) That the owners of ships flying the flag of such State comply with the principles of registration of ships in accordance with the laws and regulations of such State and the provisions of this Convention.

4. The State of registration shall require all the appropriate information necessary for full identification and accountability concerning ships flying its flag.

#### Article 6

##### Identification and accountability

1. The State of registration shall enter in its register of ships, inter alia, information concerning the ship and its owner or owners. Information concerning the operator, when the operator is not the owner, should be included in the register of ships or in the official record of operators to be maintained in the office of the Registrar or be readily accessible to him, in accordance with the laws and regulations of the State of registration. The State of registration shall issue documentation as evidence of the registration of the ship.

2. The State of registration shall take such measures as are necessary to ensure that the owner or owners, the operator or operators, or any other person or persons who can be held accountable for the management and operation of ships flying its flag can be easily identified by persons having a legitimate interest in obtaining such information.

3. Registers of ships should be available to those with a legitimate interest in obtaining information contained therein, in accordance with the laws and regulations of the flag State.

4. A State should ensure that ships flying its flag carry documentation including information about the identity of the owner or owners, the operator or operators or the person or persons accountable for the operation of such ships, and make available such information to port State authorities.

5. Log-books should be kept on all ships and retained for a reasonable period after the date of the last entry, notwithstanding any change in a ship's name, and should be available for inspection and copying by persons having a legitimate interest in obtaining such information, in accordance with the laws and regulations of the flag State. In the event of a ship being sold and its registration being changed to another State, log-books relating to the period before such sale should be retained and should be available for inspection and copying by persons having a legitimate interest in obtaining such information, in accordance with the laws and regulations of the former flag State.

6. A State shall take necessary measures to ensure that ships it enters in its register of ships have owners or operators who are adequately identifiable for the purpose of ensuring their full accountability.

7. A State should ensure that direct contact between owners of ships flying its flag and its government authorities is not restricted.

Article 7

Participation by nationals in the ownership and/or manning of ships

With respect to the provisions concerning manning and ownership of ships as contained in paragraphs 1 and 2 of article 6 and paragraphs 1 to 3 of article 9, respectively, and without prejudice to the application of any other provisions of this Convention, a State of registration has to comply either with the provisions of paragraphs 1 and 2 of article 8 or with the provisions of paragraphs 1 to 3 of article 9, but may comply with both.

Article 8

Ownership of ships

1. Subject to the provisions of article 7, the flag State shall provide in its laws and regulations for the ownership of ships flying its flag.
2. Subject to the provisions of article 7, in such laws and regulations the flag State shall include appropriate provisions for participation by that State or its nationals as owners of ships flying its flag or in the ownership of such ships and for the level of such participation. These laws and regulations should be sufficient to permit the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag.

Article 9

Manning of ships

1. Subject to the provisions of article 7, a State of registration, when implementing this Convention, shall observe the principle that a satisfactory part of the complement consisting of officers and crew of ships flying its flag be nationals or persons domiciled or lawfully in permanent residence in that State.
2. Subject to the provisions of article 7 and in pursuance of the goal set out in paragraph 1 of this article, and in taking necessary measures to this end, the State of registration shall have regard to the following:
  - (a) the availability of qualified seafarers within the State of registration,
  - (b) multilateral or bilateral agreements or other types of arrangements valid and enforceable pursuant to the legislation of the State of registration,
  - (c) the sound and economically viable operation of its ships.
3. The State of registration should implement the provision of paragraph 1 of this article on a ship, company or fleet basis.

4. The State of registration, in accordance with its laws and regulations, may allow persons of other nationalities to serve on board ships flying its flag in accordance with the relevant provisions of this Convention.

5. In pursuance of the goal set out in paragraph 1 of this article, the State of registration should, in cooperation with shipowners, promote the education and training of its nationals or persons domiciled or lawfully in permanent residence within its territory.

6. The State of registration shall ensure:

(a) that the manning of ships flying its flag is of such a level and competence as to ensure compliance with applicable international rules and standards, in particular those regarding safety at sea;

(b) that the terms and conditions of employment on board ships flying its flag are in conformity with applicable international rules and standards;

(c) that adequate legal procedures exist for the settlement of civil disputes between seafarers employed on ships flying its flag and their employers;

(d) that nationals and foreign seafarers have equal access to appropriate legal processes to secure their contractual rights in their relations with their employers.

#### Article 10

##### Role of flag States in respect of the management of shipowning companies and ships

1. The State of registration, before entering a ship in its register of ships, shall ensure that the shipowning company or a subsidiary shipowning company is established and/or has its principal place of business within its territory in accordance with its laws and regulations.

2. Where the shipowning company or a subsidiary shipowning company or the principal place of business of the shipowning company is not established in the flag State, the latter shall ensure, before entering a ship in its register of ships, that there is a representative or management person who shall be a national of the flag State, or be domiciled therein. Such a representative or management person may be a natural or juridical person who is duly established or incorporated in the flag State, as the case may be, in accordance with its laws and regulations, and duly empowered to act on the shipowner's behalf and account. In particular, this representative or management person should be available for any legal process and to meet the shipowner's responsibilities in accordance with the laws and regulations of the State of registration.

3. The State of registration should ensure that the person or persons accountable for the management and operation of a ship flying its flag are in a position to meet the financial obligations that may arise from the operation of such a ship to cover risks which are normally insured in international maritime transportation in respect of damage to third parties. To this end the State of registration should ensure that ships flying its flag are in a position to provide at all times documents evidencing that an adequate guarantee, such as appropriate insurance or any other equivalent means, has been arranged. Furthermore, the State of registration should ensure that an appropriate mechanism, such as a maritime lien, mutual fund, wage insurance, social security scheme, or any governmental guarantee provided by an appropriate agency of the State of the accountable person, whether that person is an owner or operator, exists to cover wages and related monies owed to seafarers employed on ships flying its flag in the event of default of payment by their employers. The State of registration may also provide for any other appropriate mechanism to that effect in its laws and regulations.

#### Article 11

##### Register of ships

1. A State of registration shall establish a register of ships flying its flag, which register shall be maintained in a manner determined by that State and in conformity with the relevant provisions of this Convention. Ships entitled by the laws and regulations of a State to fly its flag shall be entered in this register in the name of the owner or owners or, where national laws and regulations so provide, the bareboat charterer.
2. Such register shall, inter alia, record the following:
- (a) the name of the ship and the previous name and registry if any;
  - (b) the place or port of registration or home port and the official number or mark of identification of the ship;
  - (c) the international call sign of the ship, if assigned;
  - (d) the name of the builders, place of build and year of building of the ship;
  - (e) the description of the main technical characteristics of the ship;
  - (f) the name, address and, as appropriate, the nationality of the owner or of each of the owners;
- and, unless recorded in another public document readily accessible to the Registrar in the flag State:
- (g) the date of deletion or suspension of the previous registration of the ship;
  - (h) the name, address and, as appropriate, the nationality of the bareboat charterer, where national laws and regulations provide for the registration of ships bareboat chartered-in;

- (1) the particulars of any mortgages or other similar charges upon the ship as stipulated by national laws and regulations;
3. Furthermore, such register should also record:
  - (a) if there is more than one owner, the proportion of the ship owned by each;
  - (b) the name, address and, as appropriate, the nationality of the operator, when the operator is not the owner or the bareboat charterer.
4. Before entering a ship in its register of ships a State should assure itself that the previous registration, if any, is deleted.
5. In the case of a ship bareboat chartered-in a State should assure itself that right to fly the flag of the former flag State is suspended. Such registration shall be effected on production of evidence, indicating suspension of previous registration as regards the nationality of the ship under the former flag State and indicating particulars of any registered encumbrances.

#### Article 12

##### Bareboat charter

1. Subject to the provisions of article 11 and in accordance with its laws and regulations a State may grant registration and the right to fly its flag to a ship bareboat chartered-in by a charterer in that State, for the period of that charter.
2. When shipowners or charterers in States Parties to this Convention enter into such bareboat charter activities, the conditions of registration contained in this Convention should be fully complied with.
3. To achieve the goal of compliance and for the purpose of applying the requirements of this Convention in the case of a ship so bareboat chartered-in the charterer will be considered to be the owner. This Convention, however, does not have the effect of providing for any ownership rights in the chartered ship other than those stipulated in the particular bareboat charter contract.
4. A State should ensure that a ship bareboat chartered-in and flying its flag, pursuant to paragraphs 1 to 3 of this article, will be subject to its full jurisdiction and control.
5. The State where the bareboat chartered-in ship is registered shall ensure that the former flag State is notified of the deletion of the registration of the bareboat chartered ship.
6. All terms and conditions, other than those specified in this article, relating to the relationship of the parties to a bareboat charter are left to the contractual disposal of those parties.



Article 13

Joint ventures

1. Contracting Parties to this Convention, in conformity with their national policies, legislation and the conditions for registration of ships contained in this Convention, should promote joint ventures between shipowners of different countries, and should, to this end, adopt appropriate arrangements, inter alia, by safeguarding the contractual rights of the parties to joint ventures, to further the establishment of such joint ventures in order to develop the national shipping industry.
2. Regional and international financial institutions and aid agencies should be invited to contribute, as appropriate, to the establishment and/or strengthening of joint ventures in the shipping industry of developing countries, particularly in the least developed among them.

Article 14

Measures to protect the interests of labour-supplying countries

1. For the purpose of safeguarding the interests of labour-supplying countries and of minimizing labour displacement and consequent economic dislocation, if any, within these countries, particularly developing countries, as a result of the adoption of this Convention, urgency should be given to the implementation, inter alia, of the measures as contained in Resolution 1 annexed to this Convention.
2. In order to create favourable conditions for any contract or arrangement that may be entered into by shipowners or operators and the trade unions of seamen or other representative seamen bodies, bilateral agreements may be concluded between flag States and labour-supplying countries concerning the employment of seafarers of those labour-supplying countries.

Article 15

Measures to minimize adverse economic effects

For the purpose of minimizing adverse economic effects that might occur within developing countries, in the process of adapting and implementing conditions to meet the requirements established by this Convention, urgency should be given to the implementation, inter alia, of the measures as contained in Resolution 2 annexed to this Convention.

Article 15

Depositary

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Convention.

Article 17

Implementation

1. Contracting Parties shall take any legislative or other measures necessary to implement this Convention.
2. Each Contracting Party shall, at appropriate times, communicate to the depositary the texts of any legislative or other measures which it has taken in order to implement this Convention.
3. The depositary shall transmit upon request to Contracting Parties the texts of the legislative or other measures which have been communicated to him pursuant to paragraph 2 of this article.

Article 18

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States are entitled to become Contracting Parties to this Convention by:
  - (a) signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
  - (b) signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) accession.
2. This Convention shall be open for signature from 1 May 1986 to and including 30 April 1987, at the Headquarters of the United Nations in New York and shall thereafter remain open for accession.
3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

Article 19

Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 40 States, the combined tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world tonnage, have become Contracting Parties to it in accordance with article 18. For the purpose of this article the tonnage shall be deemed to be that contained in annex III to this Convention.

2. For each State which becomes a Contracting Party to this Convention after the conditions for entry into force under paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force for that State 12 months after that State has become a Contracting Party.

Article 30

Review and amendments

1. After the expiry of a period of eight years from the date of entry into force of this Convention, a Contracting Party may, by written communication addressed to the Secretary-General of the United Nations, propose specific amendments to this Convention and request the convening of a review conference to consider such proposed amendments. The Secretary-General shall circulate such communication to all Contracting Parties. If, within 12 months from the date of the circulation of the communication, not less than two-fifths of the Contracting Parties reply favourably to the request, the Secretary-General shall convene the Review Conference.

2. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting Parties the texts of any proposals for, or views regarding, amendments, at least six months before the opening date of the Review Conference.

Article 31

Effect of amendments

1. The decisions of a review conference regarding amendments shall be taken by consensus or, upon request, by a vote of a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting. Amendments adopted by such a conference shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all the Contracting Parties for ratification, acceptance, or approval and to all the States signatories of the Convention for information.

2. Ratification, acceptance or approval of amendments adopted by a review conference shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

3. Any amendment adopted by a review conference shall enter into force only for those Contracting Parties which have ratified, accepted or approved it, on the first day of the month following one year after its ratification, acceptance or approval by two-thirds of the Contracting Parties. For any State ratifying, accepting or approving an amendment after it has been ratified, accepted or approved by two-thirds of the Contracting Parties, the amendment shall enter into force one year after its ratification, acceptance or approval by that State.

4. Any State which becomes a Contracting Party to this Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State:

- (a) Be considered as a Party to this Convention as amended; and
- (b) Be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Contracting Party not bound by the amendment.

#### Article 22

##### Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing to this effect addressed to the depositary.

2. Such denunciation shall take effect on the expiration of one year after the notification is received by the depositary, unless a longer period has been specified in the notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

DONE at Geneva on 7 February 1966 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

Annex I

Resolution 1

Measures to protect the interests of labour-supplying countries

The United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships,

Having adopted the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships,

Recommends as follows:-

1. Labour-supplying countries should regulate the activities of the agencies within their jurisdiction that supply seafarers for ships flying the flag of another country in order to ensure that the contractual terms offered by those agencies will prevent abuses and contribute to the welfare of seafarers. For the protection of their seafarers, labour-supplying countries may require, inter alia, suitable security of the type mentioned in article 10 from the owners or operators of ships employing such seafarers or from other appropriate bodies;
2. Labour-supplying developing countries may consult each other in order to harmonise as much as possible their policies concerning the conditions upon which they will supply labour in accordance with these principles and may, if necessary, harmonise their legislation in this respect;
3. The United Nations Conference on Trade and Development, the United Nations Development Programme and other appropriate international bodies should upon request provide assistance to labour-supplying developing countries for establishing appropriate legislation for registration of ships and attracting ships to their registers, taking into account this Convention;
4. The International Labour Organisation should upon request provide assistance to labour-supplying countries for the adoption of measures in order to minimize labour displacement and consequent economic dislocation, if any, within labour-supplying countries which might result from the adoption of this Convention;
5. Appropriate international organisations within the United Nations system should upon request provide assistance to labour-supplying countries for the education and training of their seafarers, including the provision of training and equipment facilities.

Annex II

Resolution 2

Measures to minimize adverse economic effects

The United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships,

Having adopted the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships,

Recommends as follows:-

1. The United Nations Conference on Trade and Development, the United Nations Development Programme and the International Maritime Organization and other appropriate international bodies should provide, upon request, technical and financial assistance to those countries which may be affected by this Convention in order to formulate and implement modern and effective legislation for the development of their fleet in accordance with the provisions of this Convention;
2. The International Labour Organisation and other appropriate international organizations should also provide, upon request, assistance to those countries for the preparation and implementation of educational and training programmes for their seafarers as may be necessary;
3. The United Nations Development Programme, the World Bank and other appropriate international organizations should provide to those countries, upon request, technical and financial assistance for the implementation of alternative national development plans, programmes and projects to overcome economic dislocation which might result from the adoption of this Convention.

Annex III

Merchant fleets of the world  
Ships of 500 grt and above  
As at 1 July 1983

	<u>Gross registered</u> <u>tons (grt)</u>
Albania .....	52,698
Algeria .....	1,332,863
Angola .....	71,581
Argentina .....	2,227,252
Australia .....	1,877,560
Austria .....	134,225
Bahamas .....	3,852,385
Bahrain .....	26,646
Bangladesh .....	300,151
Barbados .....	4,234
Belgium .....	2,247,371
Benin .....	2,999
Bolivia .....	14,913
Brazil .....	5,935,899
Bulgaria .....	3,191,419
Burma .....	94,380
Cameroon .....	67,057
Canada .....	841,048
Cape Verde .....	8,765
Chile .....	371,468
China .....	10,187,450
Colombia .....	357,668
Comoros .....	643
Costa Rica .....	12,616
Côte d'Ivoire .....	124,706
Cuba .....	784,664
Cyprus .....	4,134,083
Czechoslovakia .....	184,299
Democratic Kampuchea .....	998

Merchant fleets of the world  
Ships of 500 grt and above  
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered tons (grt)</u>
Democratic Yemen .....	4,229
Denmark .....	4,677,360
Djibouti .....	2,066
Dominica .....	500
Dominican Republic .....	35,667
Ecuador .....	417,372
Egypt .....	835,995
Equatorial Guinea .....	6,412
Ethiopia .....	54,499
Faeroe Islands .....	39,333
Fiji .....	20,145
Finland .....	1,894,485
France .....	7,854,931
Gabon .....	92,687
Gambia .....	1,597
German Democratic Republic .....	1,235,840
Germany, Federal Republic of .....	5,717,767
Ghana .....	99,637
Greece .....	32,752,092
Guatemala .....	15,569
Guinea .....	598
Guyana .....	3,888
Honduras .....	301,786
Hungary .....	77,182
Iceland .....	59,400
India .....	6,324,145
Indonesia .....	1,604,427
Iran (Islamic Republic of) .....	2,172,401
Iraq .....	882,715
Ireland .....	161,304



Merchant fleets of the world  
Ships of 500 grt and above  
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered</u> <u>tons (grt)</u>
Israel .....	541,035
Italy .....	8,538,108
Jamaica .....	7,473
Japan .....	37,189,376
Jordan .....	47,628
Kenya .....	1,158
Kiribati .....	1,480
Korea, Democratic People's Republic of .....	470,592
Korea, Republic of .....	6,621,898
Kuwait .....	2,311,813
Lebanon .....	461,525
Liberia .....	57,985,747
Libyan Arab Jamahiriya .....	832,450
Madagascar .....	63,115
Malaysia .....	1,708,595
Maldives .....	125,958
Malta .....	1,036,348
Mauritania .....	1,581
Mauritius .....	32,868
Mexico .....	1,282,048
Monaco .....	3,268
Mozambique .....	377,702
Mozambique .....	17,013
Nauru .....	64,329
Netherlands .....	3,628,871
New Zealand .....	266,285
Nicaragua .....	15,869
Nigeria .....	196,525
Norway .....	14,567,326
Oman .....	10,939

Merchant Fleets of the world  
Ships of 500 grt and above  
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered</u> <u>tons (grt)</u>
Pakistan .....	429,973
Panama .....	39,366,107
Papua New Guinea .....	10,671
Paraguay .....	36,440
Peru .....	640,568
Philippines .....	4,162,291
Poland .....	2,966,534
Portugal .....	1,290,065
Qatar .....	339,725
Romania .....	2,769,937
Saint Vincent and the Grenadines .....	220,490
Samoa .....	25,044
Saudi Arabia .....	2,868,689
Senegal .....	19,426
Singapore .....	6,345,919
Solomon Islands .....	7,019
Somalia .....	22,902
South Africa .....	501,386
Spain .....	5,550,170
Sri Lanka .....	617,629
Sudan .....	92,700
Suriname .....	11,181
Sweden .....	2,951,227
Switzerland .....	341,972
Syrian Arab Republic .....	40,506
Tanzania, United Republic of .....	43,473
Thailand .....	550,585
Togo .....	52,677
Tonga .....	13,391
Trinidad and Tobago .....	9,370
Tunisia .....	374,270

Merchant fleets of the world  
Ships of 500 grt and above  
As at 1 July 1965

	<u>Gross registered</u> <u>tons (grt)</u>
Turkey .....	3,532,353
Uganda .....	3,394
Union of Soviet Socialist Republics ..	16,767,526
United Arab Emirates .....	805,318
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland .....	13,260,290
Bermuda .....	969,081
British Virgin Islands .....	1,932
Cayman Islands .....	313,755
Gibraltar .....	568,247
Hong Kong .....	6,820,100
Montserrat .....	711
Saint Helena .....	3,150
Turks and Caicos Islands .....	513
Total.....	21,937,786
United States of America .....	13,922,244
Uruguay .....	144,907
Vanuatu .....	112,979
Venezuela .....	910,305
Viet Nam .....	777,486
Yugoslavia .....	2,648,415
Zaire .....	70,127
Unallocated .....	4,201,569
 World total .....	 <u>383,533,382</u> <u>=====</u>

Source: Compiled on the basis of data supplied by Lloyd's Shipping Information Services (London).

Notes:

- (i) Types of ship included:
- Oil tankers
  - Oil/chemical tankers
  - Chemical tankers
  - Miscellaneous tankers (trading)
  - Liquefied gas carriers
  - Bulk/oil carriers (including ore/oil)
  - Ore and bulk carriers
  - General cargo ships
  - Containerships (fully cellular and lighter carriers)
  - Vehicle carriers
  - Ferries and passenger ships and passenger/cargo ships
  - Livestock carriers
- (ii) Excluding the reserve fleet of the United States of America and the United States and Canadian Great Lakes Fleets.

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة  
يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات، دور النشر، في جميع أنحاء العالم - استفسر من المكتبة التي تعمل معها  
أو اكتب إلى : الأمم المتحدة، 405 شارع مي برونوك، نيويورك 10017

如何取得联合国出版物

聯合國出版物可在世界各地之圖書館、書局、及經銷商處取得。詳情請向當地之圖書館或經銷商查詢。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences de vente dans le monde entier. Informez-vous auprès de votre librairie ou écrivez aux Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ПУБЛИКАЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах по всему мировому кругу. Запросите справку об издании в любом книжном магазине или написать по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

#### COMO OBTENER PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todos países del mundo. Consultar a su librería o dirigirse a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

