

*“Έχουμε γη και πατρίδα
όταν έχουμε πλοία και θάλασσα ,”*

Ηρόδοτος

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Π.Μ.Σ. ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**“Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της
ελληνικής σημαίας”**

Επιβλέπων καθηγητής : κ. Γκιζιάκης Κ.

Εξεταστική Επιτροπή : κ. Βλάχος Γ.Π. (Καθηγητής)

κ. Γουλιέλμος Α.Μ. (Καθηγητής)

Περίοδος εκπόνησης : Απρίλιος 2005-Σεπτέμβριος 2005

Φοιτητής : Αφαλωνιάτης Ευστράτιος

Αρ. Μητρώου : MN/ 3004

Κύριες συντομογραφίες

PARIS MOY	Μνημόνιο των Παρισίων
PSC	Port State Control
ITF	Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών
ILO	Διεθνής Οργανισμός Εργασίας
ISF	International Shipping Federation.
STCW	Διεθνής σύμβαση για τα επίπεδα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακών των ναυτικών
CLC	Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη σε περίπτωση ζημιάς από ρύπανση, 1969
MARPOL 78	Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης στην θάλασσα, 1978
H.E.	Ηνωμένα Έθνη
COMMITTEE	Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου
EE	Ευρωπαϊκή Ένωση
EEE	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
YEN	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
ΠΝΟ	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
NAT	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
ΚΕΑΝ	Κέντρο Εθνικής Ασφάλισης Ναυτικών
ΚΑΝΔ	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κ.Ε.Σ.Ε.Ν	Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού
ΑΕΝ	Αξιοματικοί Εμπορικού Ναυτικού
ΠΕΠΕΝ	Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
κ.α	και άλλα

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κύριες συντομογραφίες.....	2
Κατάλογος πινάκων.....	6
Κατάλογος διαγραμμάτων.....	9
Μεθοδολογία	10
Literature review.....	12

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Εισαγωγή

1.1 Ανταγωνιστικότητα ελληνικού πλοίου.....	15
1.2 Τι είναι όμως ανταγωνιστικότητα σημαίας;.....	16
1.3 Εθνική ναυτιλιακή πολιτική.....	17
1.3.1 Φορείς άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής.....	19
1.4 Ιστορική αναδρομή.....	20
1.4.1 Μεταπολίτευση και εθνική ναυτιλιακή πολιτική.....	23
1.5 Σύνθεση και δομή του ελληνόκτητου στόλου	34
1.6 Σύνθεση και δομή του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.....	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Ελληνική ναυτιλία

2.1 Η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην Εθνική οικονομία.....	44
2.2 Ναυτιλιακές εταιρίες.....	45
2.3 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα	49
2.4 Φορολογία ποντοπόρου ναυτιλίας.....	51
2.5 Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.....	52
2.5.1 Απογραφή 2004.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Νηολόγηση πλοίου

3.1 Παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή σημαίας.....	61
3.2 Είδη νηολογίων.....	63
3.3 Συνθήκη Ανοικτής Θάλασσας.....	67
3.4 Γνήσιος δεσμός πλοίου και κράτους σημαίας.....	67
3.5 Εθνικός χαρακτήρας.....	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Ελληνικό νηολόγιο

4.1 Θεσμικό πλαίσιο.....	71
4.2 Νομικό πλαίσιο : Ν.Δ. 2687/1953.....	71
4.3 Όριο ηλικίας, παράλληλη νηολόγηση και επικύρωση διεθνών συμβάσεων.....	74
4.4 Τέλη, έξοδα νηολόγησης και εγγραφής υποθήκης.....	75
4.5 Φορολογία	76
4.6 Επάνδρωση ελληνικών εμπορικών πλοίων.....	81
4.7 Παράλληλο νηολόγιο	85
4.8 Ανταγωνιστικά νηολόγια.....	89
4.8.1 Κύπρος-Μάλτα.....	92

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : Ανταγωνιστικότητα κοινοτικού στόλου

5.1 Ελληνική ναυτιλία και ΕΕ.....	95
5.2 ΕΕ και Κοινή ναυτιλιακή πολιτική.....	97
5.3 Κατευθυντήριες γραμμές ΕΕ.....	101
5.3.1 Κατευθυντήριες γραμμές 1997.....	101
5.3.2 Νέες κατευθυντήριες γραμμές 2004.....	102
5.3.3 Κατευθυντήριες γραμμές ΕΕ και η υιοθέτηση τους από τα κράτη μέλη	105
5.4 Διεύρυνση ΕΕ και τα νέα δεδομένα.....	108

Κεφάλαιο 6 : Παράγοντες υπέρ της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου

6.1 Κυριότερες αιτίες για αποχώρηση από την εθνική σημαία.....	111
6.2 Μέτρα αντιμετώπισης «flagging out».....	111
6.3 Η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας και η ποιότητα της σημαίας.....	113
6.3.1 Ποιότητα σημαίας.....	113
6.4 Ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα.....	115
6.4.1 Αναμόρφωση ναυτικής εκπαίδευσης.....	117
6.4.2 Πρόσφατες εξελίξεις.....	119
6.5. Επάνδρωση.....	120
6.5.1 Επιλογή εθνικής σημαίας και κόστος επάνδρωσης.....	120
6.5.2. Μεγιστοποίηση της σχέσης ποιότητας-κόστους στην επάνδρωση.....	121

6.5.3. Ευελιξία στις συνθέσεις.....	121
6.5.4. Επάνδρωση- Μεσογειακά φορτηγά πλοία	123
6.5.5 Επάνδρωση – Κρουαζιερόπλοια.....	124
6.6. Ανανέωση Ελληνικού στόλου.....	125
6.6.1 Ναύλωση πλοίου γυμνού (bare-boat).....	125
6.7 Φορολογία πλοίων.....	128
6.7.1 Μείωση της φορολογίας για πλοία μεσαίου μεγέθους.....	128
6.7.2 Μείωση της φορολογίας για νεότευκτα πλοία.....	128
6.8 Ασφαλιστικές εισφορές πλοιοκτητών – ναυτικών	129
6.8.1 Μειώσεις ασφαλιστικών εισφορών.....	129
6.8.2 Μεσογειακά φορτηγά πλοία.....	129
6.8.3 Κρουαζιέρα.....	130
6.9 Φορολογία εισοδήματος ναυτικών.....	131

Κεφάλαιο 7 : Σύγκριση μισθών ελληνικών πληρωμάτων με τα κατώτερα όρια της ILO και ITF

7.1 Παγκοσμιοποίηση εργασίας και Έλληνες ναυτεργάτες.....	133
7.2 ILO.....	135
7.2.1 Κατώτερα όρια μισθών της ILO.....	135
7.3 ITF.....	135
7.3.1 Κλίμακα μισθών της ITF και ελληνική συλλογική σύμβαση μισθοδοσίας...137	

Κεφάλαιο 8 : Απόψεις και θέσεις

8.1 YEN- Βασικοί άξονες για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.....	143
8.2 Θέσεις Ελλήνων εφοπλιστών.....	145
8.3 Θέσεις ΠΝΟ.....	146
8.4 Οφέλη από την επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία.....	147
8.5 2005 – Έτος ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.....	148
8.6 Συμπεράσματα-Παρατηρήσεις.....	149
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	153
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....	157
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	164
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3.....	174

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ

Κεφάλαιο 1

Πίνακας 1.1 : Χωρητικότητα ελληνόκτητου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία τη περίοδο 1973-1981 για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.....	25
Πίνακας 1.2 : Χωρητικότητα ελληνόκτητου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία τη περίοδο 1981-1988 για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.....	28
Πίνακας 1.3 : Χωρητικότητα ελληνόκτητου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία τη περίοδο 1989-2003 για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.....	33
Πίνακας 1.4 : Απώλειες ανά σημαία νηολόγιο το 2004 (για πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.).....	35
Πίνακας 1.5 : Ηλικία ελληνόκτητου στόλου την περίοδο 2000-2005.....	37
Πίνακας 1.6 : Κατανομή του διαχειριζόμενου ελληνόκτητου στόλου ανά σημαία και κατηγορία χωρητικότητας την 31/12/2002 (σε κ.ο.χ.).....	38
Πίνακας 1.7 : Σύνθεση και δομή του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.....	39
Πίνακας 1.8 : Ελληνικός εμπορικός στόλος κατά ηλικία για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.....	41
Πίνακας 1.9 : Μέσος όρος ηλικίας ελληνικών πλοίων (σε έτη)	43

Κεφάλαιο 2

Πίνακας 2.1 : Αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών και απασχολούμενο δυναμικό 1988-1998.....	46
Πίνακας 2.2 : Έσοδα και έξοδα λειτουργίας ναυτιλιακών εταιρειών 1987-1998.....	47
Πίνακας 2.3 : Ναυτιλιακό συνάλλαγμα 1979-2004.....	49
Πίνακας 2.4 : Ποσοστά κάλυψης ελλείμματος εμπορικού ισοζυγίου.....	51

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Πίνακας 2.5 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί στα συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία άνω των 100 κ.ο.χ. (υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία).....	53
Πίνακας 2.6 : Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και Ξένων ναυτικών σε ελληνόκτητα φορτηγά πλοία κατά είδος πλοίου το 2000(για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.).....	54
Πίνακας 2.7 : Κατανομή ελληνικών και συμβεβλημένων με το NAT ελληνόκτητων εμπορικών πλοίων, 100 κ.ο.χ. και άνω, ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την ημέρα απογραφής (20-9-2004) και του πληρώματος που υπηρετούσε σε αυτά, κατά κατηγορία πλοίων.....	58
Πίνακας 2.8 : Ποσοστιαία συμμετοχή ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία κατά είδος πλοίου(άνω των 100 κ.ο.χ.).....	59
Πίνακας 2.9 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 κ.ο.χ και άνω, κατά σημαία πλοίων, κατά τις απογραφές των ετών 1994,1996, 1998, 2000, 2002,2004.....	60

Κεφάλαιο 3

Πίνακας 3.1 : Κόστος κεφαλαίου & λειτουργίας πλοίου 30.000 dwt κάτω από τρεις διαφορετικές σημαίες, 1998, (000\$).....	62
Πίνακας 3.2 : Κατάλογος σημαιών ευκαιρίας για το 2004, σύμφωνα με την ITF	65

Κεφάλαιο 4

Πίνακας 4.1 : Έξοδα νηολόγησης πλοίου υπό σημαία Marsal Islands,.....	76
Πίνακας 4.2: Έξοδα νηολόγησης πλοίου υπό Λιβεριανή σημαία.....	76
Πίνακας 4.3 : Σύνθεση αυτοματοποιημένων πλοίων ανάλογα με κ.ο.χ.. 1990.....	82
Πίνακας 4.4 : Εξέλιξη της χωρητικότητας του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου που είναι συμβεβλημένος με το NAT(πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.).....	86
Πίνακας 4.5 : Αριθμός και χωρητικότητα πλοίων(άνω των 100 κ.ο.χ.) συμβεβλημένων με το NAT.....	87
Πίνακας 4.6 : Αριθμός Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το NAT.....	88
Πίνακας 4.7 : Κατανομή σημαίων στον ελληνόκτητο στόλο (1949-1993).....	89

Πίνακας 4.8 : Σύνθεση των σημαίων που απαρτίζουν τον ελληνόκτητο στόλο στις 8/5/2003 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.).....	91
Πίνακας 4.9 : Μερίδα κύριων σημαίων στον ελληνόκτητο στόλο για πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.....	94

Κεφάλαιο 5

Πίνακας 5.1 : Στόλος ΕΕ 2000,2001,2002(σε κ.ο.χ.).....	95
Πίνακας 5.2 : Νηολόγια ΕΕ με βάση το μέγεθος του στόλου το 2004 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.).....	96
Πίνακας 5.3 : Παράλληλα νηολόγια ΕΕ.....	100
Πίνακας 5.4 : Μηνιαίος μισθός σε διάφορες χώρες για ένα απλό ναύτη το 1999.....	109

Κεφάλαιο 6

Πίνακας 6.1 :Επιθεωρήσεις και κρατήσεις πλοίων από το PARIS MOU.....	114
Πίνακας 6.2 : Αριθμός σπουδαστών σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.....	116
Πίνακας 6.3 : Σύνθεση πλοίων που υπόκεινται στις διατάξεις του Ν.2687/53.....	122
Πίνακας 6.4 :Χώρες που επιτρέπουν την διπλή νηολόγηση.....	129

Κεφάλαιο 7

Πίνακας 7.1 : Εθνικότητα ναυτεργατών το 2002.....	135
Πίνακας 7.2 : Ποσοστό ναυτεργατών ανά περιοχή.....	136
Πίνακας 7.3 : Αριθμός Ελλήνων ναυτεργατών την περίοδο 1935-1982.....	136
Πίνακας 7.4 : Κλίμακα κατώτατων μισθών της ITF το 2004.....	137
Πίνακας 7.5 : Μισθοί πληρώματος ελληνόκτητου Handymax νηολογημένου υπό σημαία Λιβερίας.....	138
Πίνακας 7.6 :Μισθοί πληρώματος για ένα δεξαμενόπλοιο με ελληνική σημαία.....	141
Πίνακας 7.7 : Μισθοί ουκρανικών πληρωμάτων που δεν ανήκουν στην ITF για διάφορα είδη πλοίων.....	142

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Κεφάλαιο 1

Διάγραμμα 1.1 : Η εξέλιξη του Ελληνικού εμπορικού στόλου 1995-2001 (σε τόνους ολικής χωρητικότητας), (πλοία άνω των 100κ.ο.χ.).....	33
Διάγραμμα 1.2 : Ανάλυση του ελληνοκτητου στόλου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία την 1 ^η Ιανουαρίου του 2005(για πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.).....	36
Διάγραμμα 1.3 : Σύνθεση του υπό ελληνικού σημαία στόλου με βάση τον αριθμό των πλοίων.....	40
Διάγραμμα 1.4 : Σύνθεση του υπό ελληνικού σημαία στόλου με βάση την χωρητικότητα σε κ.ο.χ.....	41

Κεφάλαιο 2

Διάγραμμα 2.1 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί στα υπό ελληνική σημαία πλοία.....	55
---	----

Μεθοδολογία

Στην μεταπτυχιακή εργασία που ακολουθεί γίνεται προσπάθεια εξέτασης των λόγων που οδήγησαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην φυγή από το ελληνικό νηολόγιο, εξετάζονται οι πρόσφατες εξελίξεις και προτείνονται λύσεις για την επιστροφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Η εργασία αποτελείται από συνολικά 8 κεφάλαια.

Πιο συγκεκριμένα στο **πρώτο κεφάλαιο** ορίζεται η έννοια της ανταγωνιστικότητας, μετέπειτα επιχειρείται μια ενδελεχής ιστορική ανασκόπηση της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και τέλος αναλύονται τα χαρακτηριστικά και η δομή του ελληνόκτητου στόλου

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** παρουσιάζεται η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία στο σύνολο της και τα οφέλη που αυτή προσδίδει στην χώρα

Στο **τρίτο κεφάλαιο** γίνεται σύντομη αναφορά στους λόγους που επηρεάζουν την επιλογή σημαίας από τον πλοιοκτήτη και στους δεσμούς που συνδέουν το κράτος σημαία με το πλοίο.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** αναλύεται διεξοδικά το νομικό πλαίσιο που αφορά την νηολόγηση ενός πλοίου στην ελληνική σημαία, τους κανόνες επάνδρωσης και την φορολογία.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στην κοινή Ευρωπαϊκή πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στις κοινοτικές οδηγίες και στην εφαρμογή τους από τα άλλα κράτη μέλη για την ενίσχυση του νηολογίου τους.

Στο **έκτο κεφάλαιο** αναλύονται λεπτομερώς οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και παρουσιάζονται οι σχετικές προτάσεις και οι πρόσφατες εξελίξεις.

Στο **έβδομο κεφάλαιο** παρατίθενται στοιχεία με τους μισθούς των ξένων και των ελληνικών πληρωμάτων και γίνεται η σύγκριση μεταξύ τους.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Στο **όγδοο κεφάλαιο** παρουσιάζονται οι θέσεις και οι απόψεις των παραγόντων που απαρτίζουν την ελληνική εμπορική ναυτιλία καθώς και τα τελικά συμπεράσματα και οι παρατηρήσεις που προκύπτουν.

Literature review

Το θέμα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και των λύσεων που μπορούν να βρεθούν για την επιστροφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο είχε εξεταστεί από τον καθηγητή κ. Α.Μ. Γουλιέλμο το 1998 σε ένα άρθρο του στο περιοδικό *Transport Policy*¹. Στο άρθρο εξετάζεται το μεγάλο «flagging out» της περιόδου 1981-1987 λόγω της κρίσης της ναυλαγοράς σε όλα τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ελληνική περίπτωση και στην αρνητική πορεία του ελληνικού νηολογίου, στους λόγους που οδήγησαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην φυγή από την εθνική σημαία και στην συνεισφορά της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας υπό ξένη και υπό ελληνική σημαία στην ελληνική οικονομία. Σε αυτή την βάση προτείνεται η δημιουργία ενός παράλληλου ή δεύτερου νηολογίου στα πρότυπα των παράλληλων ευρωπαϊκών νηολογίων που ιδρύθηκαν τα τελευταία είκοσι χρόνια από τα υπόλοιπα κράτη μέλη. Όσον αφορά την δομή του νηολογίου αυτού, προτείνονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις όσον αφορά τους κανόνες επάνδρωσης, την φορολογία των πλοίων, τα όρια εισόδου των εγγραφόμενων πλοίων και τις ασφαλιστικές εισφορές των πλοιοκτητών με στόχο να γίνει ελκυστικό για τους Έλληνες εφοπλιστές. Η τελική εκτίμηση του συγγραφέως είναι ότι η δημιουργία του δεύτερου νηολογίου θα ωφελήσει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου με την προϋπόθεση ότι θα διατηρηθεί η ποιότητα, με αποτέλεσμα την επιστροφή του μεγαλύτερου μέρους του ελληνόκτητου στόλου στη ελληνική σημαία

Μελέτη με παρόμοια συμπεράσματα παρουσίασε το 1998 στο περιοδικό *Marine Policy*² η κ. Θανοπούλου. Το άρθρο αναφέρεται γενικότερα στους παράγοντες που επιδρούν στην ανταγωνιστικότητα ενός πλοίου στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή, ενώ εξετάζει την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική από το 1981 έως το 1997, καθώς και τους λόγους που οδήγησαν στην φυγή από το ελληνικό νηολόγιο

¹ «Flagging out» and the need for a new Greek maritime policy”, *Transport policy*, volume 5, no 2, April 1998, pages 115-125
Η μελέτη αυτή είχε παρουσιαστεί το 1997 στο International Conference, London, 22nd -24th September, City University, Business School Dept. of Shipping

² Thanopoulou, “What price the flag? The terms of competitiveness in shipping industry.” *Marine Policy*, Volume 5, no 4, April 1998, pages 359-374

συσχετίζοντας το γεγονός με την κυκλικότητα των ναύλων ξηρών φορτίων και τις μεγάλες κρίσεις της ναυλαγοράς τα τελευταία είκοσι χρόνια.

Καταλήγει στο ίδιο συμπέρασμα με την παραπάνω μελέτη και προτείνει την δημιουργία παράλληλου νηολογίου, στα πρότυπα των άλλων παράλληλων νηολογίων της ΕΕ. Επίσης επισημαίνει την ανάγκη να συνδεθεί ακόμη περισσότερο η ελληνική οικονομία με την ποντοπόρο ναυτιλία και να προστατευθεί η τεχνογνωσία που κινδυνεύει λόγω της μείωσης του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών τα τελευταία χρόνια, προτείνοντας να παρθούν μέτρα για την προσέλκυση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Τέλος η επιστροφή των ελληνικών συμφερόντων πλοίων στην ελληνική σημαία θα επιτευχθεί μόνο με την υιοθέτηση των απαραίτητων μέτρων που απαιτούνται για να αποκτήσει το ελληνικό πλοίο την χαμένη του ανταγωνιστικότητα.

Όσον αφορά τα οφέλη που αποκομίζει η εθνική οικονομία από τον υπό ελληνική σημαία στόλο, ιδιαίτερης σημασίας ήταν τα αποτελέσματα από μια μελέτη του Α.Μ. Γουλιέλμου το 1996 « The factors determining the foreign exchange inflow from shipping. Companies in Greece : during the deep and prolonged crisis, 1981-1987»³. Σκοπός του άρθρου ήταν να εξετάσει τις επιπτώσεις που είχε η μεγάλη ναυτιλιακή κρίση 1981-87 στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος, και γενικότερα στην εθνική οικονομία. Το σημαντικότερο συμπέρασμα που προέκυψε από τον οικονομετρικό έλεγχο που έγινε είναι η υψηλή συσχέτιση 0.92 ανάμεσα στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα και τον υπό ελληνική σημαία στόλο. Από αυτό συμπεραίνουμε πόσο σημαντικό είναι να επιστρέψουν τα υπό ελληνική πλοία στο ελληνικό νηολόγιο, άποψη που ενισχύεται και από την χαμηλή συσχέτιση ανάμεσα στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα και τον υπό ξένη σημαία ελληνόκτητο στόλο.

Το 2003 δημοσιεύτηκε μια πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη με θέμα « Την προσέλκυση νέων αξιωματικών στην Ναυτιλία: Μια εμπειρική εικόνα»⁴, θέμα εξαιρετικά επίκαιρο λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης του αριθμού των Ελλήνων αξιωματικών τα τελευταία χρόνια. Ο σκοπός της έρευνας ήταν να εξετάσει τους λόγους που επηρεάζουν τους νέους στο επιλέξουν το επάγγελμα του αξιωματικού του Εμπορικού Ναυτικού. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα η πληροφόρηση των νέων για επάγγελμα προέρχεται κυρίως από το σχολικό, οικογενειακό και φιλικό περιβάλλον (60%), ενώ η δεύτερη σημαντικότερη πηγή πληροφόρησης ήταν τα έντυπα του YEN

³ Α.Μ Γουλιέλμος Μελέτες προς τιμή του καθηγητή ναυτιλιακής οικονομικής Β. Μεταξά, σελ.367-387, 1997

⁴ Τιμητικός τόμος Καθηγητή Απόστολου Λαζάρη, Α.Μ. Γουλιέλμος- Μ.Α. Γουλιέλμου Πειραιάς 2003,σελ.101-118

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

και τα ΜΜΕ. Όσον αφορά τους κυριότερους παράγοντες που επηρέασαν τους νέους, ώστε να ακολουθήσουν το επάγγελμα, ήταν οι παρακάτω :α) οι προοπτικές άμεσης απασχόλησης⁵ (46%)β) το ενδιαφέρον του επαγγέλματος(32%), γ) η ναυτική οικογένεια (30%)⁶ δ) οι υψηλές αμοιβές(22%).

Το τελικό συμπέρασμα των συγγραφέων ήταν ότι υπάρχουν ακόμα οι προϋποθέσεις ώστε να αποκτήσουν ξανά οι νέοι το χαμένο ενδιαφέρον τους για το ναυτικό επάγγελμα, αρκεί να γίνουν οι απαραίτητες βελτιώσεις και να γίνει σωστή ενημέρωση.

Τέλος προτείνει :

- Οι Ακαδημίες να είναι όλες εξωτερικής φοίτησης και συγκεντρωμένες σε πέντε μεγάλα σχολικά συγκροτήματα σε μεγάλα αστικά κέντρα, όπου υπάρχουν υποδομές και βρίσκονται καθηγητές.⁷
- Σε σχέση με την διαρροή από το σύστημα της Εναλλασόμενης Ναυτικής Εκπαίδευσης να υπάρξει συμφωνία, ώστε να πληρώνει το κράτος στην Ναυτική Εκπαίδευση το πλήρες κόστος κάθε φοιτητή που εγκατέλειψε τις σπουδές του.⁸

⁵ Ο οικονομετρικός έλεγχος που έγινε έδωσε υψηλό συντελεστή συσχέτισης 0,72 μεταξύ του αριθμού των υποψηφίων για τις ΑΕΝ και των πλοίων υπό ελληνική σημαία.

⁶ Το 2002, από τους 1.113 υποψήφιους πλοιάρχους που εγγράφησαν στις 9 ΑΕΝ όλης της χώρας, μόνο το 14,5% προέρχονταν απ ναυτικές οικογένειες, ενώ το 2001 το ποσοστό αυτό δεν ξεπερνούσε το 18,8%. Ναυτικά Χρονικά, Φεβρουάριος 2003, σελ.42-62

⁷ Σε έρευνα των Ναυτικών Χρονικών για την Ναυτική Εκπαίδευση την περίοδο 2002-2003, παρατηρήθηκε σε έντονο βαθμό το φαινόμενο της αστυφιλίας. Οι περισσότεροι νέοι που επιθυμούσαν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα επέλεξαν να εγγραφούν τα τελευταία έτη στην ΑΕΝ Ασπροπύργου παρά σε σχολές με μεγάλη ιστορική παράδοση. Η σχολή του Ασπροπύργου- ειδικά για τους πλοιάρχους συγκέντρωσε το 43,9% των εγγραφών σε όλη τη χώρα, ενώ εξαιρετικά χαμηλό ποσοστό εμφανίζουν οι σχολές εμφάνισαν οι Σχολές της Σύρου με 3% και της Κύμης με 3,7%. Στον αντίποδα η Ήπειρος, με αναλογικά μικρή ναυτική παράδοση, συγκέντρωσε το 13,3% των προτιμήσεων των σπουδαστών. Στις τέσσερες Ακαδημίες Μηχανικών, οι προτιμήσεις εστιάζονται στη Μακεδονία (36,36%), ενώ ακολουθεί η Σχολή Ασπροπύργου με 35,7%.

⁸ Το 60-65% του κόστους της ναυτικής εκπαίδευσης το καλύπτει ο ελληνικός εφοπλισμός., σελ. 109 Τιμητικός τόμος Καθηγητή Απόστολου Λαζάρη, Α.Μ. Γουλιέλμος-Μ.Α. Γουλιέλμου Πειραιάς 2003

Κεφάλαιο 1 : Εισαγωγή

1.1 Ανταγωνιστικότητα ελληνικού πλοίου

Είναι κοινή πεποίθηση στους ναυτιλιακούς κύκλους ότι η ελληνική σημαία περνάει «δύσκολες ώρες».⁹ Το ελληνικό πλοίο δεν είναι ανταγωνιστικό. Τα ελληνόκτητα πλοία εγκαταλείπουν το εθνικό νηολόγιο για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Αυτό έρχεται ως συνέπεια του γεγονότος ότι το ελληνικό πλοίο είναι πιο ακριβό από τους ανταγωνιστές του, οι οποίοι υψώνουν άλλες σημαίες, μειώνοντας σε σημαντικό βαθμό τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου.

Ανταγωνιστικότητα σημαίνει η ελληνική σημαία να έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης του πλοίου, απ' ό τι έχουν οι κύριοι ανταγωνιστές της, με την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών¹⁰. Όταν σήμερα κάποιοι ανταγωνιστές της ελληνικής σημαίας παρέχουν ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές φθηνότερες από την ελληνική, η τελευταία δεν είναι ανταγωνιστική.

Αντίθετα με την κρίση της δεκαετίας του 80 που οδήγησε σε μια πανευρωπαϊκή φυγή από την εθνική σημαία, η τρέχουσα κρίση αφορά αποκλειστικά το ελληνικό νηολόγιο, γιατί οι Ευρωπαϊκές χώρες μπροστά στον κίνδυνο συρρίκνωσης του νηολογίου τους πήραν τα απαραίτητα μέτρα. Από την άλλη πλευρά οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν αντιμετώπισαν με την δέουσα προσοχή το συγκεκριμένο ζήτημα. Τα μέτρα που πάρθηκαν κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 80 δεν ήταν επαρκή, ενώ την επόμενη δεκαετία οι λύσεις παρότι προτάθηκαν δεν υλοποιήθηκαν λόγω του πολιτικού κόστους που συνεπάγονταν τέτοιες αποφάσεις.

Για την Ελλάδα η ναυτιλία είναι μαζί με τον τουρισμό ο εθνικός της πλούτος και ο μεγαλύτερος προμηθευτής συναλλάγματος. Η παραγωγικότητα της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας δεν στηρίζεται ούτε στον δανεισμό από ελληνικές τράπεζες ούτε

⁹ «The greek flag must regain its competitiveness», Δελτίο της Ναυτιλίας 1998 σελ.99

¹⁰ Έρευνα : «Φάκελος ανταγωνιστικότητα» , Ναυτικά Χρονικά , Φεβρουάριος 2004σελ.48-82

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

στα εθνικά φορτία. Για να επιβιώσει το ελληνικό πλοίο χρειάζεται ανταγωνιστικότητα.

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας θα δώσει το έναυσμα για τον επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του ελληνόκτητου στόλου. Αυτό το γεγονός είναι βέβαιο ότι θα δώσει πολλαπλά οικονομικά οφέλη στην χώρα, αλλά κυρίως θα προσφέρει ανάταση του εθνικού γοήτρου. Η διατήρηση του δεσμού με το εθνικό νηολόγιο, διατηρεί το νομικό καθεστώς του εθνικού νηολογίου, δηλαδή την εθνική έννομη τάξη και εξασφαλίζει προσβάσεις στο παράλληλο νηολόγιο σε ρυθμιστικές, δημοσιονομικές καθώς και στρατηγικής φύσεως.

Σημαντικό ρόλο σε αυτή την προσπάθεια θα παίζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και όλοι οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι φορείς, προκειμένου να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα για τον επαναπατρισμό των πλοίων. Η πρώτη κίνηση προς αυτή την κατεύθυνση έγινε με την δημοσίευση του πρώτου πακέτου μέτρων για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας το 2003 από τον κ. Πασχαλίδη. Όμως, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω τα μέτρα που πάρθηκαν δεν ήταν αρκετά για να δώσουν στους πλοιοκτήτες τα απαραίτητα κίνητρα για την επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι η δυναμική της ναυλαγοράς τα τελευταία τρία χρόνια αποτελεί χρυσή ευκαιρία για την επιστροφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

1.2 Τι είναι όμως ανταγωνιστικότητα σημαίας;

Η ανταγωνιστικότητα του πλοίου δεν είναι μια μονοδιάστατη έννοια, αλλά επηρεάζεται από παράγοντες, όπως:

1. Η αξιοποίηση της τεχνολογίας και η εφαρμογή της στα πλοία με στόχο την αποδοτικότερη εκμετάλλευσή τους.
2. Το σταθερό κόστος του στόλου (ναυπηγήσεις, δάνεια). Σε αυτό εμπλέκονται ο χρόνος άσκησης ή ναυπήγησης, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, οι όροι χρηματοδότησης, η πολιτική συντήρησης των πλοίων και το φορολογικό καθεστώς.
3. Το μεταβλητό κόστος που, κυρίως, επικεντρώνεται στο κόστος εργασίας. Ο παράγοντας αυτός προσδιορίζεται με βάση τόσο το επίπεδο των αμοιβών για

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

τη ναυτική εργασία, όσο και τις ρυθμίσεις για τον αριθμό των μελών του πληρώματος.

Η ανταγωνιστικότητα μιας σημαίας έχει δύο συνιστώσες α) το **κόστος λειτουργίας, δηλαδή το χρεούμενο κάθε φορά ναύλο** και β) **την ποιότητα παροχής υπηρεσιών**.¹¹ Οι δύο αυτές έννοιες είναι αλληλοεξαρτώμενες και στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους. Για να πετύχουμε ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας πρέπει αυτοί οι παράγοντες να βρίσκονται σε ισορροπία, προκειμένου να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα. Πιο συγκεκριμένα μια σημαία θεωρείται ανταγωνιστική, όταν έχει φτηνότερο κόστος διαχείρισης σε σχέση με τους κύριους ανταγωνιστές της, ενώ παράλληλα παρέχει την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς. Πιο αναλυτικά, το ύψος του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου καθορίζεται από τους κανόνες επάνδρωσης, οι οποίοι σε συνδυασμό με το ύψος των μισθολογικών συμβάσεων και το ύψος των ασφαλιστικών εισφορών καθορίζουν το κόστος επάνδρωσης. Βέβαια σημαντικό ρόλο έχουν η παρεχόμενη ευελιξία στις ναυλώσεις, οι κάθε μορφής χρεώσεις τις οποίες επιβάλλει η νομοθεσία της χώρας και τέλος η αξιοπιστία της σημαίας από τραπεζικής πλευράς. Η ποιότητα μιας σημαίας καθορίζεται από τους ελέγχους των λιμενικών αρχών και μεταφράζεται σε αριθμό κρατήσεων. Όταν μια σημαία συμπεριλαμβάνεται στην «λευκή λίστα» του Paris Mou χαρακτηρίζεται ως ποιοτική.

1.3 Εθνική ναυτιλιακή πολιτική

Πριν αναλύσουμε την ναυτιλιακή πολιτική της χώρας πρέπει να αναφέρουμε ότι σήμερα η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, με μεγάλη διαφορά από την δεύτερη Νορβηγία, απαριθμώντας περίπου 4000 πλοία με χωρητικότητα 180 εκ. dwt. Από τον στόλο αυτό τα 1578(υπολογίζουμε τα περίπου 400 μεσογειακά πλοία και 300 της ακτοπλοΐας) ταξιδεύουν με ελληνική σημαία και βρίσκονται στην πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε, ότι η ανάγκη για μια σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική που να

¹¹ Έρευνα : «Φάκελος ανταγωνιστικότητα» , Ναυτικά Χρονικά , Φεβρουάριος 2004, σελ.42-82

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

προσαρμόζεται στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον είναι ουσιαστικά επιτακτική ανάγκη. Κυριότερος στόχος θα πρέπει να είναι η επιστροφή των πλοίων ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιούνται κάτω από ξένη σημαία και για να γίνει αυτό απαιτείται συγκεκριμένη πολιτική προς αυτή την κατεύθυνση. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική ακολουθεί δύο βασικές αρχές. Η πρώτη είναι η διατήρηση και σταθερότητα του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και η δεύτερη είναι η επιδίωξη της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με την παράλληλη κατάργηση οποιονδήποτε εμποδίων και προστατευτικών μέτρων υπάρχουν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών.

Οι επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής μετουσιώνονται σε νομικά δεσμευτικούς όρους μέσω των δύο βασικών ρητρών, της εθνικής μεταχείρισης και του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους. Η ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου κράτους βασίζεται στην αρχή ότι όλα τα αλλοδαπά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στα διάφορα φόρα, ενώ η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης αποκλείει την διαφορετική μεταχείριση μεταξύ ημεδαπών και αλλοδαπών προσώπων.

Η εθνική ναυτιλιακή πολιτική από τις αρχές της δεκαετίας του 80 χαράσσει στρατηγικές που συμφωνούν απόλυτα με την Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982), ενώ παράλληλα σέβεται και εφαρμόζει όλες τις αποφάσεις του IMO. Η θέση της Ελλάδας είναι ότι η ναυτιλία είναι μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, η οποία θα πρέπει να εφαρμόζει τους κανονισμούς και τις διεθνείς συμβάσεις, αποφεύγοντας πρακτικές που ακολουθούν άλλες χώρες με την εφαρμογή περιοριστικών μέτρων προς όφελος εθνικών στόχων.

Για την χάραξη της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής συνεργάζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς. Πιο συγκεκριμένα οι αποφάσεις παίρνονται έπειτα από συζητήσεις ανάμεσα στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, την ΠΝΟ, τις εφοπλιστικές ενώσεις και το Υπουργείο Οικονομικών. Σημαντικό ρόλο αναμένεται να παίξει στο μέλλον το Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής που ιδρύθηκε το 2003, με στόχο να προστατέψει τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα και να βοηθήσει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Οι βασικοί στόχοι που έχουν τεθεί από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προς αυτή την κατεύθυνση είναι οι παρακάτω:

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- i. Επιδίωξη για επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του ελληνόκτητου στόλου που βρίσκεται υπό ξένη σημαία με τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να επωφεληθεί η χώρα από την παγκόσμια δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας
- ii. Βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των Ελλήνων ναυτικών και συνεχής επιμόρφωση γύρω από τις διεθνείς εξελίξεις
- iii. Προσπάθεια για προσέλκυση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα, με την παροχή ισχυρών κινήτρων
- iv. Βελτίωση των λιμενικών και άλλων υποδομών, προκειμένου να μετατραπεί ο Πειραιάς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται τόσο για τη χώρα όσο και την ελληνική εμπορική ναυτιλία
- v. Σταθερός προσανατολισμός της χώρας μας προς του Διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις (Ε.Ε., Π.Ο.Ε., GATT, κ.τ.λ) στους οποίους συμμετέχει και οι στόχοι των οποίων (απελευθέρωση ναυτιλίας, επικράτηση υγιούς ανταγωνισμού) συμπίπτουν με τους στόχους της πολιτικής της.

1.3.1 Φορείς άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) : Ιδρύθηκε κατόπιν μιας πολυετούς εξελικτικής διαδικασίας μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας, διανύοντας τα στάδια ενός απλού τμήματος, μιας διεύθυνσης, ενός υφυπουργείου και τέλος καθιερώθηκε η αυτοτελής σημερινή μορφή του με τις αρμόδιες διευθύνσεις και την γενική γραμματεία του.

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας : Ιδρύθηκε το 1936 μέσω του Α.Ν. 191/1936 και λειτούργησε για πρώτη φορά στις 18 Μαρτίου του 1937 στον Πειραιά με την συμμετοχή 83 μελών. Αποτελεί νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και τελεί υπό την προστασία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Σκοπός του είναι η κοινή συνεργασία των μελών του και των λοιπών παραγόντων της ναυτιλίας με στόχο την προστασία και την προαγωγή των συμφερόντων της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) : Ιδρύθηκε το 1920 και αποτελεί το συλλογικό συνδικαλιστικό όργανο των ναυτεργατικών ενώσεων. Ένα μήνα μετά την

ίδρυση της προσχώρησε και έγινε μέλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF).

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) : Το συνδικαλιστικό όργανο των Ελλήνων εφοπλιστών της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας.

Ένωση Εφοπλιστών μεσογειακών πλοίων : Ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1940 και έχει σαν στόχο την διαφύλαξη των συμφερόντων του κλάδου και την συνεχή βελτίωση του ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου.

Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Cooperation Committee) : Ιδρύθηκε το 1937 από έναν μεγάλο αριθμό Ελλήνων πλοιοκτητών που τον 1^ο Παγκόσμιο Πόλεμο εγκαταστάθηκαν στο Λονδίνο με σκοπό να βρίσκονται εντός του ναυτιλιακού σίτυ και να συνδιαλλάσσονται στο ναυτιλιακό χρηματιστήριο (Baltic Exchange). Σκοπός της ήταν η καλλίτερη συνεργασία και συντονισμός με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και τους άλλους οργανισμούς που χαράζουν την ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας.

1.4 Ιστορική αναδρομή

Η Ελλάδα αποτελεί από την ίδρυση ήδη του νεοελληνικού κράτους μια από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας¹². Το 1894, οι Έλληνες κατείχαν το 1% του παγκόσμιου στόλου και τη 13^η θέση στην παγκόσμια ναυτιλία.

Μετά τον 1^ο παγκόσμιο πόλεμο και κατά την διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, οι Έλληνες εκμεταλλεύονται την παρακμή του βρετανικού εμπορικού στόλου και διεκδικούν σημαντικό μερίδιο στις μεταφορές χύδην φορτίων του Ατλαντικού. Η δεκαετία σηματοδότηκε από μια παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία επηρέασε σε μεγάλο βαθμό και τη ναυτιλία. Αυτήν την κατάσταση εκμεταλλεύτηκαν στο έπαρκο οι Έλληνες πλοιοκτήτες αγοράζοντας τα διατιθέμενα πλοία σε πλήρως εξευτελιστικές τιμές, διπλασιάζοντας με αυτόν τον τρόπο το μέγεθος του στόλου τους.

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος προκάλεσε την μαζική απώλεια του ελληνικού εμπορικού στόλου. Το σημαντικότερο ρόλο στην ανασυγκρότηση της

¹² Ανδρεάδης Στρ. (1964) : Η ναυτιλία των Ελλήνων , Αθήνα

κατεστραμμένης ελληνικής ναυτιλίας θα παίξει το ελληνικό κράτος. Η συμφωνία για την αγορά από την Αμερική των πλοίων τύπου Λίμπερτι με την εγγύηση για την αποπληρωμή του δανείου από το ελληνικό κράτος θα δώσει το έναυσμα για αυτό που σήμερα αποκαλείται ελληνικό θαύμα. Μετά τον πόλεμο, η ελληνική πλοιοκτησία αξιοποίησε στο έπακρο την βοήθεια του κράτους μέρος της βοήθειας ήταν και ο νόμος 2687/53, βελτιώνοντας εντυπωσιακά την θέση της στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Το Ν.Δ. χαρακτηρίστηκε «σαν το καλύτερο δώρο που έκανε ποτέ ελληνική κυβέρνηση στην ναυτιλία»¹³. Σκοπός του Νόμου ήταν να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία στην ελληνική σημαία. Βέβαια πρέπει να αναφέρουμε ότι την σπουδαιότητα του νέου νόμου την αντιλήφθηκαν οι Έλληνες εφοπλιστές αρκετά αργότερα, στις αρχές της επόμενης δεκαετίας. Έτσι με κριτήριο την χωρητικότητα των πλοίων υπό ελληνική σημαία, η ελληνική ναυτιλία κατείχε την δεκαετία του 1950 την 6^η θέση συγκεντρώνοντας το 4,9% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Βέβαια ο ελληνόκτητος στόλος είχε ένα μεγάλο ποσοστό του στόλου του υπό σημαίες ευκαιρίας.

Το φαινόμενο των «ανοικτών νηολογίων» εμφανίστηκε αμέσως μετά τον πόλεμο και ήταν συνέπεια της προσπάθειας των Αμερικάνων να σχηματίσουν έναν ισχυρό στόλο εκμεταλλευόμενοι την σχέση εξάρτησης με κράτη της Κεντρικής Αμερικής και της Αφρικής. Για διάφορους λόγους που είχαν σχέση κυρίως με το κόστος λειτουργίας των πλοίων, οι Έλληνες κατάφεραν να επωφεληθούν περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος κατά την διάρκεια των δεκαετιών 40 και 50. Χαρακτηριστικό ήταν ότι σχεδόν στο σύνολο του ο στόλος των σημαίων «ευκαιρίας» ανήκε αποκλειστικά σε Έλληνες και Αμερικάνους εφοπλιστές. Η προσφυγή των πλοίων στις σημαίες ευκολίας δεν ήταν μόνο αποτέλεσμα του χαμηλού μεταβλητού κόστους αλλά έγινε και για άλλες αιτίες, όπως είναι η δυνατότητα χρησιμοποίησης προηγούμενων τεχνικών χρηματοδότησης. Μερικοί από τους λόγους της άνθησης των «σημαίων ευκαιρίας» εκείνη την περίοδο, και της κατά κόρων χρησιμοποίησης τους από τον ελληνικό εφοπλισμό ήταν η λιγότερη γραφειοκρατία, η μεγαλύτερη ευελιξία στην εφαρμογή των νόμων και η ευκολότερη τραπεζική χρηματοδότηση, ειδικότερα για τα πλοία που μόλις είχαν ναυπηγηθεί.

¹³ Πρόκειται για την κυβέρνηση Ελλ. Συναγερμού του Αλ. Παπάγου, Αργώ σελ.89, Ιανουάριος 1984

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Στις αρχές της δεκαετίας του 60 αλλάζει ο προσανατολισμός του ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου, με στροφή προς τη ύψωση της ελληνικής σημαίας στα πλοία τους. Αυτή η μεταστροφή οφείλεται κατά κύριο λόγο στην πολιτική κατάσταση που επικρατούσε εκείνη την εποχή και στην άνοδο στην εξουσία της χούντας που επιθυμούσε με κάθε τρόπο την ενίσχυση του εθνικού γοήτρου της χώρας, παίρνοντας μέτρα με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Από τις σημαντικότερες μεταρρυθμίσεις ήταν η αλλαγή στην φορολογία των πλοίων, η οποία υπολογιζόταν πλέον με βάση την καθαρή χωρητικότητα σε συνδυασμό με την ηλικία των πλοίων.¹⁴

Η τάση αυτή θα συνεχιστεί με αμείωτη ένταση μέχρι το 1981 και την άνοδο στη εξουσία του ΠΑΣΟΚ και του Ανδρέα Παπανδρέου. Η περίοδος αυτή εκτός από την επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία, χαρακτηρίζεται και από την μεγάλη αύξηση του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα. Βέβαια τα παραπάνω γεγονότα ήταν αποτέλεσμα της έκρηξης των τιμών της ναυλαγοράς, ιδιαίτερα στις μεταφορές χύδην υγρού φορτίου, με αποτέλεσμα την παραγγελία πολυάριθμων πλοίων για την κάλυψη των αναγκών του παγκόσμιου εμπορίου. Εκείνη την εποχή ο ελληνικός εφοπλισμός γνώρισε την μεγαλύτερη άνθηση της ιστορίας του, που είχε ως αποτέλεσμα ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος να συγκεντρώνει το 1965 το 11,8%, το 1970 και το 1975 το 12,6%, και το 1980 το 12,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η πτώση και μετέπειτα η κρίση της ναυλαγοράς οδήγησε τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην πολιτική της εξόδου από την ελληνική σημαία. Την περίοδο 1981 έως 1982, η ναυλαγορά έπεσε κάτω από τα επίπεδα των ναύλων του 1976, ενώ ο δείκτης παρέμεινε σε αυτά τα επίπεδα μέχρι τα τέλη του 1987. Βέβαια, σημαντικό ρόλο στην στροφή του ελληνικού εφοπλισμού προς τις «σημαίες ευκαιρίας» εκτός από τις συνθήκες που επικρατούσαν στην ναυλαγορά έπαιξε και η εθνική ναυτιλιακή πολιτική και η λαϊκίστικη πολιτική της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ. Έτσι η δεκαετία του 1980 σηματοδεύτηκε από την μαζική φυγή από την ελληνική σημαία, η οποία αποτυπώνεται ανάγλυφα από τους αριθμούς. Ο στόλος υπό εθνική σημαία το 1985 αντιπροσωπεύει το 6,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας καταλαμβάνοντας την τέταρτη θέση στον κόσμο, ενώ το 1990 περιορίζεται στην έβδομη θέση

¹⁴ Σύμφωνα με τους νόμους 465/68, 509/70 και το ΠΔ 800/70.

συγκεντρώνοντας το 4,8 της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ο στόλος υπό εθνική σημαία αντιπροσωπεύει μόλις το 30% του συνόλου του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η κυβέρνηση Μητσοτάκη θα προχωρήσει σε μείωση της φορολογίας σε πλοία άνω των 40.001 κ.ο.χ. και μείωση των οργανικών συνθέσεων σε μια προσπάθεια για επάνοδο των πλοίων στην ελληνική σημαία. Αυτές οι μεταρρυθμίσεις, οι οποίες δεν ικανοποίησαν πλήρως τον εφοπλιστικό κόσμο, σε συνδυασμό με την παρατεταμένη κρίση της ναυλαγοράς δεν θα επιφέρουν καμιά αλλαγή στην συνεχιζόμενη τάση για φυγή από την «ακριβή» ελληνική σημαία.

1.4.1 Μεταπολίτευση και εθνική ναυτιλιακή πολιτική

Η περίοδος που ακολούθησε την πιο μαύρη περίοδο στην ιστορία της Ελλάδας αποτέλεσε την πλέον γόνιμη περίοδο για το ελληνικό νηολόγιο. Οι σημαντικότερες αιτίες που οδήγησαν στην ενδυνάμωση του ελληνικού νηολογίου ήταν αφενός η πολιτική σταθερότητα της χώρας και αφετέρου η προστασία των πλοίων κάτω από την ελληνική σημαία εναντίον των απρόσκλητων επεμβάσεων της ITF. Ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής είχε δηλώσει **«Επιζητώ τον επαναπατρισμό των πλοίων και δεν ενδιαφέρομαι για το συμφέρον του δημοσίου. Δεν αποβλέπω στα μεγάλα έσοδα του προϋπολογισμού. Θέλω την μικρή Ελλάδα μας να κρατήσει το προβάδισμα στα έργα της θαλάσσης μεταξύ των Μεγάλων χωρών . Λόγοι εθνικής σημασίας, λόγοι ακόμα πολιτικοί υπαγορεύουν την αναγνώριση της Ελλάδας σαν μια κατ' εξοχή ναυτική δύναμη»**(Ναυτικά Χρονικά 1976)¹⁵.

Στους πίνακες που ακολουθούν επιχειρούμε μια σύγκριση του υπό ελληνική με τον υπό ξένη σημαία ελληνόκτητου στόλου. Στόχος είναι να εξετάσουμε τις διάφορες τάσεις που επικράτησαν την εποχή μετά την μεταπολίτευση.

Η περίοδος ανασύνταξης του ελληνικού κράτους υπήρξε η πλέον γόνιμη περίοδος και για τον υπό εθνική σημαία στόλο. Σημαντικό ρόλο για την αύξηση του υπό ελληνική σημαία στόλου έπαιξε η διατήρηση του επιπέδου του μεταβλητού

¹⁵ Βλ. Κ.Ν. Αντωνοπούλου, 1976, «Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική», Ναυτικά Χρονικά 1976

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

κόστους ανά μονάδα σε ελληνικό πλοίο σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο σε σχέση με το κόστος επάνδρωσης με τις κύριες ανταγωνίστριες «σημαίες ευκαιρίες», οι οποίες ήταν ιδιαίτερα προσφιλείς στους πλοιοκτήτες των παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών. Ο παράγοντας του σταθερού κόστους σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στο κόστος εργασίας θα συντελέσει ώστε κατά τη διάρκεια και μετά τη πετρελαϊκή κρίση η ελληνική σημαία όχι μόνο να εμφανίσει αντιστάσεις σε σχέση με την πρακτική εκείνης της εποχής που ήθελε τους πλοιοκτήτες να επιλέγουν «σημαίες ευκαιρίας», αλλά και να αυξήσει εντυπωσιακά το μέγεθος της, φθάνοντας το 78,1% του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου. Εκείνη την περίοδο έγινε μια σημαντική αλλαγή που βοήθησε τα μέγιστα στην διατήρηση του χαμηλού λειτουργικού κόστους. Το 1977, η μετατροπή του νομίσματος βάσης αποδοχών από την Αγγλική Λίρα σε δραχμές και η υποτίμηση του ελληνικού νομίσματος που ακολούθησε έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στην μείωση του κόστους επάνδρωσης για τα ελληνικά πλοία¹⁶. Οι λόγοι που οδήγησαν στην επιστροφή στην εθνική σημαία συνοψίζονται στα εξής : α)στο ασταθές πολιτικό περιβάλλον των σημαίων ευκαιρίας που χρησιμοποιούσαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες (Κύπρος, Λιβερία, Παναμά κ.τ.λ.) β)την σταθερότητα του πολιτεύματος και της γενικότερης πολιτικής κατάστασης στην Ελλάδα γ)στο ευνοϊκό ναυτιλιακό νομοθετικό πλαίσιο που ίσχυε από το 1953 με τον νόμο 2687/53 δ)στη προστασία που έδινε η ελληνική σημαία έναντι των συχνών ελέγχων της ITF στα πλοία με «σημαία ευκαιρίας»¹⁷ και ε) στην χαμηλή φορολόγηση των πλοίων

¹⁶ «Η υποτίμηση της δραχμής μέχρι το 1993 πριμοδότησε στους πλοιοκτήτες 152 εκ. \$ το χρόνο ή 416\$ την ημέρα, αφού λήφθηκε υπόψη ο σχετικός προϋπολογισμός. Μετά το 1993, ο πληθωρισμός μειώθηκε στο 4%, αλλά ίσχυσε η πολιτική της σκληρής δραχμής μέχρι που σημείωσε πτώση 14%, λόγω της επικείμενης εισόδου της χώρας στην ΟΝΕ. Η υποθετική διολίσθηση της δραχμής ωφέλησε την ναυτιλία κατά 550\$ την ημέρα.» , «Η υποτίμηση της ΔΡΑΧΜΗΣ: Δώρο ανταγωνιστικότητας στην Ελληνική ναυτιλία» Άρθρο του Α.Μ. Γουλιέλμου στα Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 1998 σελ.16-17

¹⁷ Αντωνόπουλος 1976

Πίνακας 1.1 : Χωρητικότητα ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία την περίοδο 1973-1981 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

ΈΤΟΣ	Στόλος υπό ελληνική σημαία	Στόλος υπό ξένη σημαία	Σύνολο ελληνόκτητου στόλου	Ξένες σημαίες % του συνόλου
1973	21.831.877	20.793.086	42.624.963	48,8%
1974	22.740.935	22.627.108	45.368.043	49,9%
1975	25.108.441	23.189.995	48.298.436	48,0%
1976	28.660.875	21.923.713	50.584.588	43,3%
1977	33.752.076	19.111.751	52.863.827	36,2%
1978	36.314.066	16.193.615	52.507.681	30,8%
1979	38.570.128	14.379.967	52.950.095	27,2%
1980	41.421.925	12.203.959	53.625.884	22,8%
1981	42.289.117	12.028.656	54.317.773	22,1%
Πηγή : Ναυτικά Χρονικά (διάφορα τεύχη)				

Η δεκαετία του 80 και ιδιαίτερα η εποχή μετά το 81 έως το 1989 υπήρξε η χειρότερη περίοδος για το ελληνικό πλοίο. Εκτός από τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν λόγω της μεγαλύτερης ναυτιλιακής κρίσης στην ιστορία, η αύξηση του λειτουργικού κόστους του ελληνικού πλοίου¹⁸ λόγω κυρίως της πολιτικής της τότε κυβέρνησης αποτέλεσε την κύρια αιτία για την μαζική φυγή των ελληνικών πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο. Η ελληνική σημαία εγκαταλείπεται από τα οριακά πλοία που δεν είναι δυνατόν να ανταπεξέλθουν στις συνθήκες χαμηλών ναύλων που επικρατούν την εποχή αυτή.

Η πολιτική των κυβερνήσεων από το 1981 έως το 1990 περιλαμβάνει βοήθεια, κυρίως την εποχή της κρίσης (81-87), καθώς και «αδιαφορία» ή αδυναμία σωστής προσέγγισης των προβλημάτων που μαστίζουν την ελληνική ναυτιλία. Τα κυριότερα μέτρα που πήρε το κράτος την περίοδο της κρίσης ήταν:

1. η μείωση των συνθέσεων (1983, 1986, 1990)
2. η μείωση των αμοιβών των αλλοδαπών πληρωμάτων

¹⁸ Το 1983-84 το ημερήσιο κόστος του ελληνικού πλοίου ήταν κατά μέσο όρο \$500 υψηλότερο από ένα πλοίο με σημαία ευκολίας. «Flagging out» and the need for a new Greek maritime policy”, Transport policy, volume 5, no 2, April 1998, pages 115-125

3. η μείωση της φορολογίας των μεγάλων πλοίων άνω των 40.001 κ.ο.χ¹⁹

Στο σημείο αυτό θα επιχειρήσουμε να δούμε πιο αναλυτικά τις αλλαγές της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής στο διάστημα αυτό. Ο στόχος ήταν διπλός α) η μείωση της ανεργίας των ναυτικών και β) η μείωση των εξόδων των ναυτιλιακών εταιρειών. Η πρώτη παρέμβαση έγινε το 1982 με την υπογραφή των διμερών συμβάσεων από τον τότε Υπουργό Κατσιφάρα. Ο θεσμός των διμερών συμβάσεων ενσωματώθηκε στον όρο 8 των εγκριτικών πράξεων το 1990. Πρόκειται για το περίφημο «μπόνους Κατσιφάρα» που έδωσε στην ναυτιλία περίπου 500 εκ. δολάρια το χρόνο²⁰. Ο θεσμός των διμερών συμβάσεων είναι η κατάσταση σύναψης συμβάσεων της ΕΕΕ με αναγνωρισμένα ναυτεργατικά σωματεία ξένων χωρών, προκειμένου οι αλλοδαποί ναυτικοί να πληρώνονται με βάση το εθνικό επίπεδο των μισθών στη χώρα τους²¹. Την ίδια περίοδο για την στήριξη της ναυτικής εργασίας έγινε η λεγόμενη «ανακύκλωση των πληρωμάτων». Σύμφωνα με έρευνες που ακολούθησαν την εφαρμογή του μέτρου τα αποτελέσματα ήταν τα ακριβώς αντίθετα από τα αναμενόμενα. Υπολογίζεται ότι την περίοδο 1986-1988 ο συγκεκριμένος νόμος είχε ως αποτέλεσμα να χάσουν την δουλειά τους 2.798 Έλληνες ναυτικοί ενώ

¹⁹ Ο φόρος που αναλογεί στο πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις του 27/75 μειώνεται κατά 50% για μεγέθη από 40.001 έως 80.000 κ.ο.χ. και κατά 25% για μεγέθη πάνω από 80.001. Η φορολογία μειώνεται περισσότερο, αν το πλοίο (όρος 12Δ) προμηθεύεται εφόδια σε ελληνικά λιμάνια και η δαπάνη αγοράς υπερβαίνει τα \$30.000 ετησίως (με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος): α) 10% για μέχρι \$60.000, β) 15% από \$60.001 έως \$100.000 και γ) 20% από \$100.001 έως \$150.000. το ποσοστό υπολογίζεται πάνω στη δαπάνη και αφαιρείται από το φόρο που αναλογεί (για το επόμενο χρόνο της δαπάνης), πρόσθετα με τις απαλλαγές του άρθρου 7 του Ν.27/75.

Πολύ σημαντική αλλαγή ήταν ότι στις εγκριτικές πράξεις απ' το 1990 και μετέπειτα, καταργείται η φορολογική μεταχείριση (Ν27/75) πλοίων που ήταν στην ελληνική σημαία για πρώτη φορά. Κατά αυτόν τον τρόπο καταργήθηκε ο σκοπός του Ν.Δ. που ήταν να ευνοήσει ειδικότερα τα πλοία που θα προσελκυστούν στην σημαία σε σχέση με αυτά που είναι ήδη στη σημαία.

²⁰ Άρθρο του Α. Γουλιέλμου : «Ελληνικό νηολόγιο : Ο μύθος και η πραγματικότητα», Ναυτικά Χρονικά, Μάιος 2004, σελ. 64

²¹ Οι διμερείς συμβάσεις διατυπώθηκαν ως εξής :

Ο μισθός και λοιπές αποδοχές που θα καταβάλλονται στους αλλοδαπούς (σύμφωνα με τον όρο 8) είναι αντίστοιχες της θέσης και της ειδικότητας για την οποία ναυτολογούνται ή είχαν ναυτολογηθεί – ανεξάρτητα με τα ατομικά τους προσόντα- καθορίζονται (κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης ελληνικών νόμων ή συλλογικών συμβάσεων) από τις Συλλογικές Συμβάσεις εργασίας του τόπου προέλευσης του ναυτικού. Ο μισθός και οι αποδοχές δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές που κάθε φορά ισχύουν στη χώρα προέλευσης του αλλοδαπού ναυτικού. Κάθε έλλειψη όρου για την αμοιβή και εργασία του αλλοδαπού ναυτικού συμπληρώνεται από την νομοθεσία της χώρας προέλευσης του. Τέλος οι αλλοδαποί ναυτικοί δεν πληρώνουν κοινωνική ασφάλιση και οι εργοδότες δεν καταβάλουν για τους αλλοδαπούς εισφορές για οικονομικά επιδόματα και επιδόματα επικουρικής ασφάλισης.

προσεληφθήκαν 1523 αλλοδαποί²². Τα αντίστοιχα νούμερα για την περίοδο 1988-1990 ήταν αντίστοιχα 588 Έλληνες και 1.236 αλλοδαποί.

Το επόμενο μεγάλο πρόβλημα που έπρεπε να λυθεί προκειμένου να μειωθεί το λειτουργικό κόστος του πλοίου ήταν οι συνθέσεις των πληρωμάτων. Η πρώτη προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση έγινε από τον Αλεξάνδρη. Αλλά το μέτρο δεν έστεκε σοσιαλιστικά με αποτέλεσμα να έχουμε τις περίφημες πειραματικές συνθέσεις²³. Το 1983 ο Κατσιφάρας αύξησε το ποσοστό συμμετοχής των ξένων στο 40% (από 30% και 35% παλαιότερα). Επειδή όμως ούτε αυτή η ενέργεια συμβάδιζε με το προφίλ της τότε κυβέρνησης, έγινε για δύο μόνο χρόνια (1983-1985). Τελικά το 1986²⁴, επιτράπηκε η ναυτολόγηση αλλοδαπών στο κατώτερο πλήρωμα σε ποσοστό 40% εφόσον δεν προσφέρονται Έλληνες ναυτικοί, ενώ το 1992 πέρασε στην εγκριτική πράξη και έγινε συνταγματικός νόμος. Παρ' όλες τις μεταρρυθμιστικές ενέργειες που έγιναν αυτήν την περίοδο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες διέγραφαν συνεχώς τα πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο, που είχε ως αποτέλεσμα η χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου να υποχωρήσει στο 41,1%. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η εγκατάλειψη του ελληνικού νηολογίου συμβαδίζει για πρώτη φορά μεταπολεμικά με την εγκατάλειψη και του NAT, πράγμα που υποδηλώνει ότι πρόκειται για πλοία με πολύ χαμηλά ποσοστά Ελλήνων ναυτικών.

Συμπερασματικά δύο είναι οι παράγοντες του κόστους που οδήγησαν στο μεγάλο «flagging out»: α) η διεθνή οικονομική ύφεση της περιόδου που οδήγησε σε μείωση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, συρρίκνωση της παγκόσμιας χωρητικότητας, ένταση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις ναυτιλίες των διαφορετικών χωρών κ.τ.λ.. Η μείωση των κερδών των ναυτιλιακών εταιρειών αυτή την περίοδο ώθησε τους πλοιοκτήτες στην αναγκαστική μείωση του εργασιακού²⁵ και δευτερευόντως του φορολογικού κόστους, με συνέπεια την γενίκευση της τάσης για

²² Άρθρο του Α. Γουλιέλμου : «Ελληνικό νηολόγιο : Ο μύθος και η πραγματικότητα», Ναυτικά Χρονικά, Μάιος 2004, σελ.64

²³ Άρθρο του Α. Γουλιέλμου : «Ελληνικό νηολόγιο : Ο μύθος και η πραγματικότητα», Ναυτικά Χρονικά, Μάιος 2004, σελ.64

²⁴ Βλ. εγκριτική πράξη 1134, 1940/1992

²⁵ Σχετικά με το εργασιακό κόστος, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι «το σκάφος με ελληνική σημαία και πλήρωμα 29 ναυτικών καταβάλλει σε ετήσια βάση (το 1986 Γ.Μ. Η.Ι.), για μισθούς \$660.000, ενώ αν χρησιμοποιούσε χαμηλόμισθους απω – ανατολίτες, (ιδιαίτερα κορεάτες), το αντίστοιχο ποσό δεν υπερβαίνει τα 500.000. Η αναλογία για πλοίο με 21 ναυτικούς πλήρωμα είναι \$500.000 έναντι \$400.000 αν το πλήρωμα ήταν ξένοι. , Επιλογή, Νοέμβριος 1986, σελ. 743

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

έξοδο από την εθνική σημαία²⁶. β) Η μεταβολή του κοινωνικού συσχετισμού δυνάμεων στην ελληνική κοινωνία υπέρ των δυνάμεων της εργασίας και σε βάρος του κεφαλαίου, την συνακόλουθη ενίσχυση του συνδικαλιστικού κινήματος και της διαπραγματευτικής του θέσης απέναντι στην εργοδοσία, την αμφισβήτηση των εργασιακών μορφών εργασιακής πειθαρχίας κ.τ.λ. Οι εξελίξεις αυτές στο πολιτικό πεδίο όχι μόνο εκφράστηκαν στο χώρο της ναυτιλίας, αλλά εδώ ενισχύθηκαν ακόμα περισσότερο, λόγω της ενίσχυσης του βιοτικού επιπέδου των εργαζομένων στην ξηρά, γεγονός που καθιστούσε όλο και λιγότερο ελκυστικό το ναυτικό επάγγελμα, ιδιαίτερα για τα κατώτερα πληρώματα. Στο ελληνικό νηολόγιο παρέμειναν τα πλοία που μπορούσαν ανταπεξέλθουν στην δύσκολη οικονομική κατάσταση που επικρατούσε λόγω της πτώσης της ναυλαγοράς. Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι η πολιτική της εξόδου από την εθνική σημαία ήταν περισσότερο αναγκαστική παρά εθελούσια έξοδος.

Πίνακας 1.2 : Χωρητικότητα ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία την περίοδο 1981-1988 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

ΈΤΟΣ	Στόλος υπό ελληνική σημαία	Στόλος υπό ξένη σημαία	Σύνολο ελληνόκτητου στόλου	Ελληνική σημαία % του συνόλου
1981	42.289.117	12.028.656	54.317.773	87,9
1982	38.057.112	15.397.870	53.454.982	71,2
1983	37.707.377	18.431.381	56.138.758	67,1
1984	35.781.076	17.820.386	53.601.462	66,7
1985	27.765.421	19.143.454	46.908.875	59,2
1986	24.183.381	20.920.969	45.104.350	53,6
1987	21.006.751	26.529.937	47.536.688	44,2
1988	19.759.053	28.287.135	48.046.188	41,1
Πηγή : Ναυτικά Χρονικά				

²⁶ Τα κέρδη από την δραστηριότητα ενός πλοίου ξηρού φορτίου το 1987-1988 ήταν 19 usd ανά κ.ο.χ το 1987 και 50usd ανά κ.ο.χ.το 1988 με ελληνική σημαία, ενώ τα κέρδη ήταν αρκετά υψηλότερα για ένα ίδιου τύπου πλοίου με κυπριακή ή μαλτέζικη σημαία : \$69 ανά κ.ο.χ. το 1987 και \$121 ανά κ.ο.χ το 1988,“Α.Μ. Γουλιέλμος ,«Flagging out» and the need for a new Greek maritime policy”, Transport policy, volume 5, no 2, April 1998, pages 115-125

Η άνοδος της κυβέρνησης Μητσοτάκη που συνέπεσε χρονικά με την προσωρινή ανάκαμψη των ναύλων ξηρών φορτίων δημιούργησε πολλές προσδοκίες. Είναι αξιοσημείωτο ότι η ελληνική σημαία παρουσίασε ήδη αύξηση στα τέλη του 90 φτάνοντας τα 22.524.399, ενώ το 1991 η χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου ξεπέρασε το 50% του ελληνόκτητου στόλου, το οποίου σύμφωνα με τους ναυτιλιακούς παράγοντες αποτελεί το πιο κρίσιμο σημείο. Τα πρώτα μέτρα μπορούν να χαρακτηριστούν ως εξαιρετικά ελπιδοφόρα, αλλά τελικά δεν θα ικανοποιήσουν εντελώς τον ελληνικό εφοπλιστικό κόσμο. Η μείωση της φορολογίας στα πλοία άνω των 40001 κ.ο.χ και η μείωση των συνθέσεων ήταν ευνοϊκές²⁷, αλλά τελικά δεν λειτούργησαν ανασχετικά για το ρεύμα φυγής από την ελληνική σημαία και το NAT.

Βέβαια μελετώντας πιο προσεκτικά την περίοδο της ανάκαμψης παρατηρούμε ότι η αλλαγή της τάσης οφείλεται κυρίως στην ανάκαμψη των ναύλων ξηρού φορτίου και λιγότερο στα μέτρα της κυβέρνησης.

Η επόμενη περίοδος 1993-2002 χαρακτηρίζεται από την αρνητική πορεία της ναυλαγοράς²⁸ και από την ατολμία των πολιτικών να πάρουν δραστικά μέτρα για την επιστροφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Κύρια αιτία είναι το λεγόμενο πολιτικό κόστος. Η άκαμπτη γνώμη της ΠΝΟ σε όσες λύσεις προτάθηκαν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τις Ενώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών αποτέλεσε τον κυριότερο ανασταλτικό παράγοντα. Η μόνη παρέμβαση της πολιτείας ήταν η δέσμη μέτρων από το τότε Υπουργό Ναυτιλίας κ. Σουμάκη το 1997, που όμως δεν αποτέλεσε την λύση που επιθυμούσαν οι εφοπλιστές για να πειστούν να επιτρέψουν στο εθνικό νηολόγιο. Τα νέα μέτρα αφορούσαν τον ακριβή αριθμό των ναυτικών που θα απασχολούνταν στα πλοία, το καθεστώς που θα ισχύει για τους πλοιοκτήτες για το NAT, την νέα πολιτική για την απασχόληση και το Μητρώο των ναυτικών, το

²⁷ Σύμφωνα με την φορολογικές μειώσεις της κυβέρνησης Μητσοτάκη : Ένα εμπορικό πλοίο 80.000 κ.ο.χ. θα πλήρωνε \$90.000 ετήσιο φόρο έναντι \$118.000 πριν τις νέες ρυθμίσεις, ενώ ένα πλοίο ίδιου τύπου υπό Λιβεριανή σημαία θα πλήρωνε τα \$20.000, υπό παναμαϊκή σημαία 5.000 και υπό κυπριακή \$4.000. , Τα Νέα 5/9/1990

²⁸ Σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της τάσης για φυγή από την εθνική σημαία εκτός από την κρατική απραξία έπαιξε και η κατακόρυφη πτώση των ναύλων ξηρού φορτίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην κατακόρυφη πτώση των δείκτη BFI στο τέλος του 1995, ο υπό ελληνική σημαία στόλος έχασε 1.7 εκ κ.ο.χ. αυτού του τύπου, μειώνοντας το μερίδιο των πλοίων ξηρού φορτίου που συμμετείχαν στην χωρητικότητα της ελληνικής σημαίας στο 35,8%, έναντι 38% στις αρχές του 1995. Συνολικά την περίοδο 1995-1996 ο υπό ελληνική σημαία στόλος έχασε 2.7 εκ. κ.ο.χ. από πλοία ξηρού φορτίου που εγκατέλειψαν την ελληνική σημαία. Thanopoulou, "What price the flag? The terms of competitiveness in shipping industry." Marine Policy, Volume 5, no 4, April 1998, pages 359-374

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

επίδομα ανεργίας και την διαδικασία αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης. Πιο αναλυτικά :

- **A. Επάνδρωση** : Όσον αφορά το μείζον θέμα των συνθέσεων δεν μειώνεται ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών, αφού στην οργανική σύνθεση ενός πλοίου μέχρι 20 κ.ο.χ. θα υπάρχουν υποχρεωτικά 8 Έλληνες ναυτικοί, 5 αξιωματικοί και 3 μέλη του κατώτερου πληρώματος, εκ των οποίων 2 στο προσωπικό καταστρώματος και 1 στο γενικών υπηρεσιών με πτυχίο θαλαμηπόλου ή μαγείρου.

Σε πλοία μέχρι 45 κ.ο.χ. θα εργάζονται 6 αξιωματικοί και 3 κατώτερου πληρώματος, 2 στο προσωπικό καταστρώματος και 1 γενικών υπηρεσιών.

Σε φορτηγά ή δεξαμενόπλοια μέχρι 100 κ.ο.χ., 6 αξιωματικοί και 4 κατώτερου πληρώματος, 3 στο προσωπικό καταστρώματος και 1 γενικών υπηρεσιών

Σε φορτηγά ή δεξαμενόπλοια άνω των 100 κ.ο.χ. θα ναυτολογούνται 7 Έλληνες αξιωματικοί, 4 του κατώτερου πληρώματος, 3 στο προσωπικό καταστρώματος και 1 γενικών υπηρεσιών.

Να σημειωθεί ότι τις παραπάνω θέσεις δεν θα καταλαμβάνουν δόκιμοι αξιωματικοί ή σπουδαστές ΑΣΔΕΝ, ενώ σε κάθε ποντοπόρο θα ναυτολογείται ένας τουλάχιστον δόκιμος Πλοίαρχος ή Μηχανικός. Η θέση των σπουδαστών ΑΣΔΕΝ θα επιχορηγείται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης, το οποίο χρηματοδοτείται κατά 75% από κοινοτικούς πόρους, ενώ μέχρι το 1997 καλύπτεται από τους Έλληνες εφοπλιστές.

- **B. Ασφαλιστικές εισφορές** : Οι ασφαλιστικές εισφορές των εργοδοτών στο ΝΑΤ θα καταβάλλονται μόνο για τους Έλληνες ναυτικούς που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο. Η μη τήρηση αυτών των ρυθμίσεων συνεπάγεται την καταβολή όλων των προβλεπόμενων ασφαλιστικών εισφορών στο ΝΑΤ, για το σύνολο της οργανικής θέσης.
- **Γ. Απασχόληση-Μητρώα** : Προωθείται αναλυτική καταγραφή όλων των ατομικών στοιχείων των εργαζομένων ναυτικών στα πλοία, βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη μητρώου ναυτικών. Αυτή η πρακτική θα οδηγήσει σε προγραμματισμό με στόχο να φανούν ποιοι πραγματικά είναι επαγγελματίες ναυτικοί.
- **Δ. Γραφείο ευρέσεως ναυτικής εργασίας** : Με πυρήνα το μητρώο Ναυτικών, θα συσταθεί ένα σύγχρονο ΓΕΝΕ, να εξαλειφθούν φαινόμενα όπως της

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

μεσιτείας για την ναυτική εργασία, και κατάληψης θέσεων από μη επαγγελματίες ναυτικούς.

- **Ε. Επίδομα ανεργίας** :Διπλασιάστηκε το επίδομα ανεργίας από 36.000 δρχ. σε 72.000 και επιμηκύνεται ο χρόνος καταβολής του, από 6 μήνες σε 1 χρόνο.
- **Στ. Ναυτική εκπαίδευση**: Αναμόρφωση του νομικού πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης, ενώ ήταν προγραμματισμένο να κατατεθεί σχέδιο νόμου μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1997, με στόχο την αναβάθμιση της προς όφελος των σπουδαστών, ώστε το παραγόμενο ναυτεργατικό δυναμικό να ανταποκρίνεται πλήρως στις σύγχρονες εξελίξεις και τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW.

Η τελευταία ενέργεια που κρίνεται ως θετική από τους ανθρώπους που απαρτίζουν την μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο ήταν η πρώτη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας από το κ. Πασχαλίδη. Στις 23 Ιανουαρίου του 2003 ο τότε Υπουργός κ. Πασχαλίδης ανακοίνωσε την δέσμη των 44 σημείων²⁹ στα πλαίσια της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Τα σημαντικότερα είναι:

- για την φορολόγηση των πλοίων καθορίστηκε μειωμένος συντελεστής φορολόγησης για τα ελληνικά πλοία στο 40%. Η εφαρμογή της απόφασης αυτής θα γίνει με την πάγια τακτική των εγκριτικών πράξεων στα πλαίσια και των διατάξεων του άρθρου 107 του Συντάγματος. Η μείωση αυτή οδήγησε στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου³⁰.

²⁹ Το 2003 ο τότε Υπουργός YEN κ. Ανωμερίτης και συνολικά η κυβέρνηση του Πασόκ είχε υποσχεθεί και ένα δεύτερο πακέτο μέτρων το οποίο θα επικεντρωνόταν στα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, της ενίσχυσης του NAT και της ναυτικής εργασίας με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Τελικά παρότι το Υπουργείο είχε ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, τα μέτρα ποτέ δεν δημοσιεύτηκαν.

³⁰ Η νέα φορολόγηση, η οποία προκύπτει οδηγεί σε tonnage tax ανταγωνιστικό ως προς τα ισχύοντα στις κοινοτικές σημαίες. Η σχετική διάταξη θα περιλαμβάνεται στην εγκριτική πράξη νηολόγησης των πλοίων και στόχος είναι η διαμόρφωση της φορολογίας των πλοίων στο 20% του μέσου όρου της φορολογίας που ισχύει στη Μ. Βρετανία, τη Νορβηγία, τη Μάλτα, τη Λιβερία και την Κύπρο π.χ. Για πλοίο ηλικίας 15 ετών 18 κ.ο.χ. ο φόρος επί της χωρητικότητας από 41.152 δολάρια μειώνεται σε 12.104 δολάρια.

Το "TONNAGE TAX" για ένα ίδιο τύπου πλοίου στην Ολλανδία είναι 9.418 δολάρια, στη Γερμανία 8.703 δολάρια και στην Αγγλία 8.498 δολάρια. Η μείωση και για όλες τις κατηγορίες είναι λίγο πιο πάνω από τις τρεις πιο ακριβές Σημαίες της ΕΕ.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- Ø Η φορολόγηση των εισοδημάτων των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού και του κατώτερου πληρώματος από την παροχή υπηρεσιών σε εμπορικά πλοία, υπολογίζεται πλέον με αναλογικό συντελεστή 6% για τους αξιωματικούς και 3% για το κατώτερο πλήρωμα³¹ στις αμοιβές που αποκτώνται στο ημερολογιακό έτος 2002 και για τα επόμενα έτη.
- Ø Η εκπαίδευση παρέμεινε δημόσια και η κατάρτιση και η επιμόρφωση πέρα από δημόσια έγινε και ιδιωτική. Με τη τηλεκπαίδευση οι αξιωματικοί θα σπουδάζουν στα πλοία, τον ελεύθερο χρόνο τους, και θα δίνουν εξετάσεις στη στεριά. Η δημόσια κατάρτιση και η επιμόρφωση θα γίνεται αποκεντρωμένα και από τις 10 ΑΕΝ και όχι μόνο από το ΚΕΣΕΝ του Ρέντη. Τέλος αναγνωρίζονται αποδεικτικά σπουδών και ναυτικής ικανότητας από τα κράτη μέλη της ΕΕ.
- Ø Οι συντάξεις των ναυτικών αυξήθηκαν οι ανώτατες από 53 έως 82% και οι κατώτερες από 142 έως 186%.
- Ø Η δημιουργία του Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής, στο οποίο θα συμμετέχουν ομάδες εργασίας για τομεακή ανάλυση κινδύνων και ευκαιριών στον ναυτιλιακό κλάδο. Στόχος του Συμβουλίου είναι η περιφρούρηση των ναυτιλιακών κεκτημένων της χώρας και η συνεχής προσπάθεια για αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας.

³¹ Στην παράγραφο 5 του άρθρου 9 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής :

«Οι διατάξεις αυτής της παραγράφου εφαρμόζονται και για το κατώτερο πλήρωμα του Εμπορικού Ναυτικού».

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 59 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος προστίθεται νέο, προτελευταίο εδάφιο που έχει ως εξής:

«Οι διατάξεις αυτής της παραγράφου εφαρμόζονται και για το κατώτερο πλήρωμα του εμπορικού ναυτικού»

Οι διατάξεις των παραγράφων 1,2 και 3,4 εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται από 1^{ης} Ιανουαρίου του 2002 και μετά.

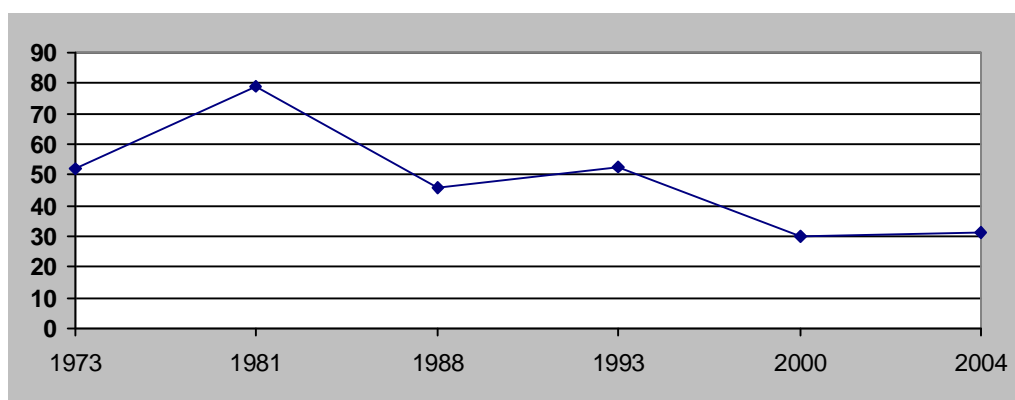
Οι μειώσεις αυτές, και μάλιστα σε τόσο σημαντική κλίμακα, των ασφαλιστικών εισφορών προς το ΝΑΤ θα μεγαλώσουν ακόμα περισσότερο το ήδη τεράστιο έλλειμμα του Οργανισμού.

Πίνακας 1.3 : Χωρητικότητα ελληνόκτητου στόλου υπό εθνική σημαία και υπό ξένη σημαία την περίοδο 1989-2003 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

ΕΤΟΣ	Στόλος υπό εθνική σημαία	Στόλος υπό ξένη σημαία	Σύνολο ελληνόκτητου στόλου	Εθνικής σημαίας % του συνόλου
1989	20.898.119	24.656.291	45.554.410	45,8
1990	22.524.329	24.056.210	46.580.539	48,3
1991	24.082.483	23.824.369	47.906.852	50,2
1992	26.055.932	27.835.596	53.891.528	48,3
1993	29.671.983	27.246.285	56.918.268	52,1
1994	30.535.560	35.806.486	66.342.046	46,0
1995	30.220.636	41.446.307	71.666.943	42,1
1996	27.935.053	47.221.710	75.156.763	37,1
1997	25.708.074	49.274.036	74.982.110	34,3
1998	25.689.500	53.211.343	78.900.843	32,5
1999	25.002.463	58.452.427	83.454.890	29,9
2000	26.769.502	63.457.989	90.227.491	29,6
2001	29.038.847	71.181.501	100.220.348	28,9
2002	29.970.053	68.225.047	98.195.100	30,5
2003	31.915.727	71.892.133	103.807.860	30,7

Πηγή : Ναυτικά Χρονικά (διάφορα τεύχη)

Διάγραμμα 1.1 : Η εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία στόλου ως ποσοστό επί του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου το 1973 - 2004 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)



Πηγή : Υπολογισμοί από Ναυτικά Χρονικά (έτη 1973-2004)

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Το ερώτημα που ανακύπτει από την εξέταση της ιστορίας του ελληνικού στόλου από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο έως σήμερα είναι, γιατί ένα μεγάλο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου παραμένει υπό την «ακριβή» ελληνική σημαία (η οποία παραμένει σταθερά πρώτη από άποψη χωρητικότητας μεταξύ των σημαιών που χρησιμοποιεί ο ελληνόκτητος στόλος), και γιατί ακόμα και στις αρχές της δεκαετίας του 1980 η ελληνική σημαία συγκέντρωνε περισσότερο από 75% του ελληνόκτητου στόλου.

Η απάντηση δεν είναι σίγουρα ότι οι Έλληνες θέλουν με αυτό τον τρόπο να ανεβάσουν το εθνικό γόητρο της χώρας στο εξωτερικό. Η απάντηση στο ερώτημα κρύβεται στην ανάγκη του ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου να επηρεάζει το διεθνές καθεστώς που διέπει τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές(νομικό πλαίσιο, συμβάσεις, οργανισμούς κ.τ.λ.). Λόγω της θέσης που κατέχει σε παγκόσμιο επίπεδο η ελληνική σημαία, η Ελλάδα εκλέγεται μόνιμο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του IMO, στην «πρώτη κατηγορία» δηλαδή των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων. Παράλληλα λόγω της προτίμησης των Ελλήνων εφοπλιστών προς το κυπριακό νηολόγιο, η Ελλάδα ενίσχυσε την θέση της στον IMO, σαν αποτέλεσμα του γεγονότος ότι στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού εκλέχτηκε και η Κύπρος, στην κατηγορία των αναπτυσσόμενων χωρών. Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι εκτός του IMO, οι Έλληνες εφοπλιστές και το ελληνικό κράτος που εκπροσωπεί τα συμφέροντα τους διατηρούν σημαντική δύναμη, χάρη στην χωρητικότητα του στόλου υπό ελληνική σημαία, σε όλους τους μεγάλους Διεθνείς οργανισμούς όπως είναι: η Επιτροπή Ναυτιλιακών μεταφορών του ΟΟΣΑ, η Επιτροπή Μεταφορών της ΕΟΚ, η Επιτροπή μεταφορών της ΕΟΚ(CAACE), η BIMCO κ.τ.λ.. Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι για να μπορεί ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος να επηρεάζει τις παραμέτρους της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, πρέπει η χωρητικότητα της υπό ελληνικής σημαίας ναυτιλίας να συνεχίσει να υπερέχει έναντι των άλλων μεγάλων ναυτιλιακών χωρών (Νορβηγία, Ιαπωνία, Αμερική). Έτσι γίνεται κατανοητό ότι η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου δεν μπορεί να ξεπεράσει ένα κατώτατο όριο.

1.5 Σύνθεση και δομή ελληνόκτητου στόλου

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

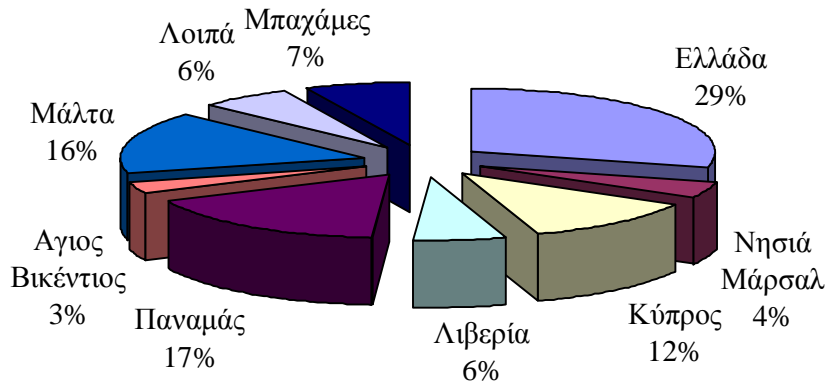
Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Ιανουαρίου του 2004, η ελληνική ναυτιλία συγκροτεί μια δύναμη που αντιπροσωπεύει το 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας με 3370 πλοία μεγαλύτερα των 1.000 κόρων και συνολικά εκτόπισμα 180 εκατ. DWT. Πιο αναλυτικά:

Πίνακας 1.4 : Απώλειες ανά σημαία νηολόγιο το 2004 (για πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.)

Χώρα	Αριθμός πλοίων Gained/lost	Dw Gained/lost	Gt Gained/lost
<i>Ελλάδα</i>	+64	+5,010,147	+2,679,918
<i>Μπαχάμες</i>	+47	+2,323,341	+1,688,041
<i>Παναμάς</i>	+38	+2,081,693	+857,803
<i>Νησιά Μάρσαλ</i>	+17	-390,023	-11,106
<i>Ιταλία</i>	+11	+698,233	+435,766
<i>Κίνα -Hong-kong</i>	+10	+549,241	+310,421
<i>Μπάρμπατος</i>	+3	+42,533	+24,655
<i>Γιλβαλτάρ</i>	+3	+46,086	+27,596
<i>Τζαμάϊκα</i>	+3	+101,515	+56,957
<i>Άγιος Δομίνικος</i>	+2	+239,624	+134,616
<i>Isle of Man</i>	----	+480,561	+117,325
<i>Λιβερία</i>	-2	+1,114,117	+365,151
<i>Βερμούδες</i>	-3	-491,108	-252,274
<i>Νησιά Κέυμαν</i>	-5	-142,629	-96,246
<i>Γεωργία</i>	-6	-63,828	-43,338
<i>Άγιος Βικέντιος</i>	-21	-376,813	-260,380
<i>Αγγλία</i>	-24	-1,728,250	-1,112,879
<i>Μάλτα</i>	-56	-4,747,538	-2,711,589
<i>Κύπρος</i>	-91	-2,050,572	-1,485,884
Πηγή : Committee			

Διάγραμμα 1.2 : Ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία την 1^η Ιανουαρίου του 2005 (για πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.)

Κυριότερα νηολόγια ελληνόκτητου στόλου



Πηγή : Committee

Από τους πίνακες που παρατίθενται παραπάνω προκύπτει ότι «κερδισμένες» το 2005 σε σύγκριση με το 2004 ήταν χώρες όπως η Ελλάδα (επιπλέον 64 πλοία), οι Μπαχάμες(+47), ο Παναμάς(+38) και τα νησιά Μαρσαλ(+17). Αντίθετα οι μεγάλοι «χαμένοι» ήταν η Κύπρος(-91) και η Μάλτα(-56). Οι αιτίες της μεγάλης φυγής των ελληνικών πλοίων από το κυπριακό και το μαλτέζικο νηολόγιο θα πρέπει να αναζητηθούν στην είσοδο αυτών των δύο χωρών στην Ε.Ε.

Σε σχέση με τα στοιχεία του προηγούμενου έτους εμφανίζεται μείωση του ελληνόκτητου στόλου κατά 32 πλοία αλλά συγχρόνως και αύξηση του dwt κατά 2.399.970 και του gt κατά 448.684. Διεθνώς τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν το 8,7% του παγκόσμιου συνόλου των πλοίων, το 16,5% του παγκόσμιου deadweight και το 14,1% του gross tonnage.

Επίσης πολύ σημαντικό συμπέρασμα που προκύπτει από τα στοιχεία είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός του ελληνόκτητου στόλου καθώς ο μέσος όρος ηλικίας των

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

πλοίων μειώθηκε ακόμη περισσότερο και βρίσκεται τώρα στα 15,9 χρόνια έναντι 16,8 χρόνων το 2004, 17,4 χρόνων το 2003, 19,6 χρόνια το 2002, 20,0 χρόνια το 2001 και 20,3 χρόνια το 2000 με μία μείωση επίσης σε σχέση με το dwt³² και το gt.³³

Ειδικότερα, με βάση το gt, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου είναι τώρα τα 11,9 χρόνια έναντι 12,6 χρόνια το 2004, ενώ με βάση το dwt είναι 11,5 έναντι 12,2 το 2004

Πίνακας 1.5 : Ηλικία ελληνόκτητου στόλου την περίοδο 2000-2005 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

Έτος	Μ.Ο. ηλικίας
2000	20,3
2001	20,0
2002	19,6
2003	17,4
2004	16,8
2005	15,9

Πηγή : Ναυτικά Χρονικά

Από τα στοιχεία που παρατίθενται στον επόμενο πίνακα μπορούμε να προχωρήσουμε σε ορισμένες πολύ σημαντικές επισημάνσεις. Η ελληνική ναυτιλία συγκεντρώνει το μεγαλύτερο κομμάτι του στόλου της στις μεσαίες και μεγάλες χωρητικότητες, 20.001-40.000 και 80.000 και άνω αντίστοιχα, ενώ στην κατηγορία 20.001 έως 40.000 υφίσταται σκληρός ανταγωνισμός με την Μάλτα για την πρώτη θέση. Αντίθετα στις μικρές κατηγορίες, η δύναμη της ελληνικής σημαίας είναι μικρή και βρίσκεται στην τέταρτη θέση. Σε αυτές της κατηγορίες κυριαρχούν η Μάλτα, η Κύπρος και ο Παναμάς. Τέλος στην κατηγορία 501 έως 3.000, ο Άγιος Βικέντιος είναι ασυναγώνιστος συγκεντρώνοντας περίπου το ¼ της συνολικής χωρητικότητας.

³² Η μονάδα D.W.T (Dead Weight Ton)= «Τόνος Νεκρού Βάρους»ή TNB είναι μονάδα μεταφορικής ικανότητας, κι αναφέρεται στο μέγιστο σύνολο του βάρους που επιτρέπεται να μεταφέρει ένα πλοίο.

³³ Η μονάδα GT(Gross Tonnage) ή GRT(Gross Register Tonnage) = «Κόρος Ολικής Χωρητικότητας» ή Κ.Ο.Χ. αναφέρεται στον όγκο που περιλαμβάνεται στα κλειστά μέρη ενός πλοίου, ανεξάρτητα από το αν προορίζονται για την μεταφορά εμπορευμάτων ή όχι. Η σχέση της μονάδας GRT προς αυτή του DWT δεν είναι σταθερή αλλά ποικίλει σε μια ευρύτατη κλίμακα (από 1/1 ως ¼) ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, την ειδική κατασκευή, την εποχή που κατασκευάστηκε (τεχνολογικό επίπεδο) κ.α.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Πίνακας 1.6: Κατανομή του διαχειριζόμενου ελληνόκτητου στόλου ανά σημαία και κατηγορία χωρητικότητας την 31/12/2002 (σε κ.ο.χ.)

Χώρα (σημαία)	Κατηγορία πλοίων 501 έως 3000 κ.ο.χ.	Κατηγορία πλοίων 3001 έως 20.000 κ.ο.χ.	Κατηγορία πλοίων 20001 έως 40000 κ.ο.χ.	Κατηγορία πλοίων 40001 έως 80000 κ.ο.χ.	Κατηγορία πλοίων άνω των 80.000 κ.ο.χ.	Σύνολο κ.ο.χ. ανά σημαία	Ποσοστό % επί του συνόλου
<i>Ελλάδα</i>	21.265	1.475.015	9.920.815	6.355.700	9.213.616	26.986.411	28,0
<i>Μάλτα</i>	38251	3.892.499	5.933.641	5.078.946	3.126.973	18.070.310	18,7
<i>Κύπρος</i>	18.058	3.979.746	6.755.241	2.778.874	1.840.562	15.372.481	15,9
<i>Παναμάς</i>	74.481	2.586.333	4.676.911	3.279.172	2.580.524	13.197.421	13,7
<i>Μπαχάμες</i>	23.888	946.626	1.381.011	1.797.367	2.182.851	6.331.743	6,6
<i>Λιβερία</i>	7.061	500.282	2.048.107	2.822.901	892.304	6.270.655	6,5
<i>Ν.Μάρσαλ</i>	2.906	325.331	510.634	1.225.079	1.849.388	3.913.338	4,1
<i>Αγ.Βικέντιος</i>	82.900	714.686	315.283	535.614	285.526	1.913.338	2,0
<i>Ν.Κάϊμαν</i>	3.432	149.827	467.598	268.122	252.670	1.934.009	1,2
<i>Νορβηγία</i>	0	18.092	200.577	115.302	135.546	1.141.649	0,5
<i>Σιγκαπούρη</i>	0	35.226	0	360.076	0	469.517	0,4
<i>Αίγυπτος</i>	670	16.595	76.124	145.321	0	395.302	0,2
<i>Γιβραλταρ</i>	0	123.189	56.358	54.962	0	238.710	0,2
<i>Καμπότζη</i>	2.360	174.398	21.107	0	0	234.509	0,2
<i>Ν. Κομόρος</i>	2.858	3.052	22.094	0	169.752	197.865	0,2
<i>Χονγκ Κονγκ</i>	0	16.963	22.147	146.234	0	197.756	0,2
<i>Τουρκία</i>	2.743	0	0	0	150.967	185.344	0,2
<i>Ιταλία</i>	0	16.144	0	117.339	0	153.710	0,1
<i>Λίβανος</i>	0	35.840	80.780	0	0	133.483	0,1
<i>Ρωσία</i>	2.457	106.292	0	0	0	116.620	0,1

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 1.6							
<i>Γερμανία</i>	0	0	106.441	0	0	108.749	0,1
<i>Βανουάτου</i>	0	62.440	0	0	0	106.441	0,1
<i>Μ.Βρετανία</i>	17.202	44.242	0	0	0	62.440	0,1
<i>Αντίγκουα</i>	0	31.824	28.060	0	0	61.444	0,1
<i>Ουκρανία</i>	3.852	53.984	0	0	0	59.884	0,1
<i>Μπελίτζ</i>	10.353	20.157	23.289	0	0	57.836	0,1
<i>Ονδούρα</i>	17.255	31.122	0	0	0	46.554	0,0
<i>Φιλιππίνες</i>	2.854	27.863	0	0	0	37.412	0,0
<i>Γεωργία</i>	0	22.822	0	0	0	33.976	0,0
<i>Συρία</i>	1.720	17.492	0	0	0	27.863	0,0
<i>Βολιβία</i>	3.760	18.361	0	0	0	24.542	0,0
<i>Σαο Τόμπε</i>	2.663	8.938	0	0	0	21.252	0,0
<i>Κορέα</i>	7.714	0	0	0	0	21.024	0,0
<i>Νιγηρία</i>	5.230	20.864	0	0	0	16.652	0,0
<i>Διάφορες</i>	814		99.723	121.391	0	242.792	0,3
<i>Σύνολο</i>	356.747	15.489.157	32.745.941	25.202.400	22.680.679	96.485.390	100,0
Πηγή : Committee							

1.6 Σύνθεση και δομή του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Llyods , ο υπό ελληνική σημαία στόλος στις 8/5/2003 ανερχόταν στα 927 πλοία (άνω των 1000κ.ο.χ.) με συνολική ολική χωρητικότητα 34717.119 κ.ο.χ.

Πίνακας 1.7 : Σύνθεση και δομή του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100κ.οχ.

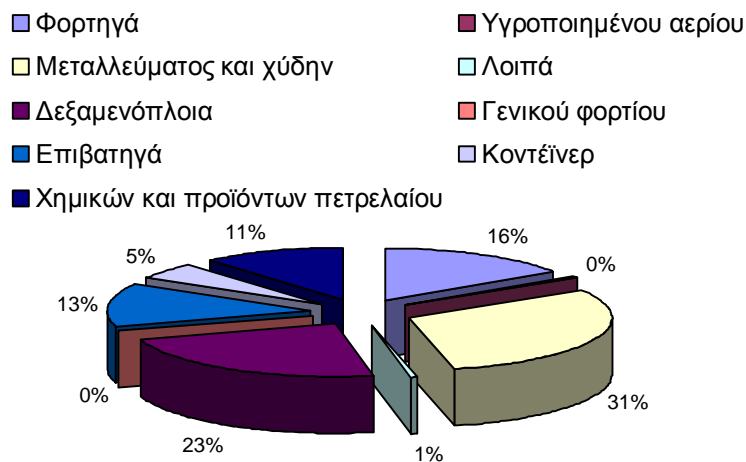
Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Τύπος	Αριθμός πλοίων	Κ.ο.χ.	T.N.B
Φορτηγά	144	1.736.570	737.702
Χημικών και προϊόντων πετρελαίου	105	2.325.138	3.792.096
Γενικού φορτίου	2	77.900	135.522
Υγροποιημένου αερίου	4	93.948	105.910
Δεξαμενόπλοια	214	16.374.671	30.427.685
Μεταλλεύματος και χύδην	287	10.456.566	18.599.650
Λοιπά	5	6.443	6.320
Επιβατηγά	119	1.623.606	360.255
Κοντέινερς	49	2.022.297	2.239.336
Σύνολο	929	34.717.139	56.404.506

Πηγή : Committee

Σύμφωνα με τα διαγράμματα που ακολουθούν η ποσοστιαία κατανομή του ελληνικού εμπορικού στόλου διαμορφώνεται ως εξής :

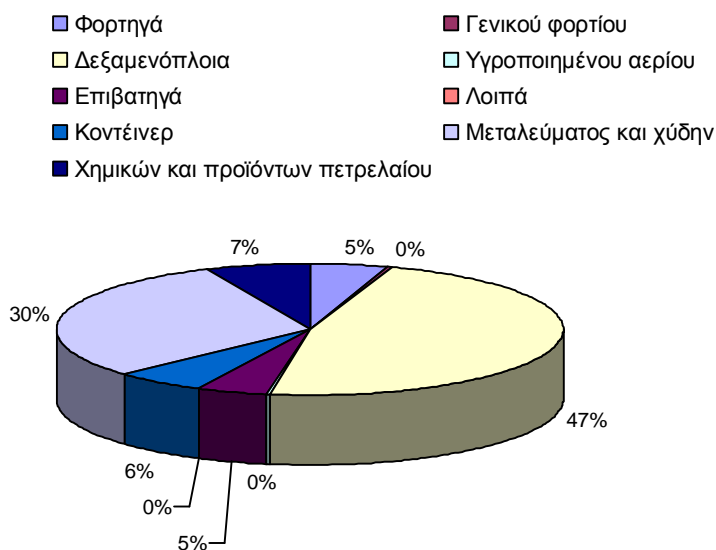
Διάγραμμα 1.3 : Σύνθεση του υπό ελληνικού σημαία στόλου με βάση τον αριθμό των πλοίων



Πηγή : Υπολογισμοί από τον πίνακα 1.7

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Διάγραμμα 1.4 : Σύνθεση του υπό ελληνικού σημαία στόλου με βάση την χωρητικότητα σε κ.ο.χ.



Πηγή : Υπολογισμοί από τον πίνακα 1.7

Πίνακας 1.8 : Ελληνικός εμπορικός στόλος κατά ηλικία για πλοία (άνω των 100 κ.ο.χ.) το 2003

Τύπος		1-4	5-9	10-14	15-19	20-25	25 και άνω
Φορτηγά	Αριθμός	33	11	9	6	17	68
	Κ.ο.χ.	707.574	133.015	123.674	107.395	200.584	464.328
	Τ.Ν.Β.	156.259	39.418	35.213	126.089	203.508	177.215
Χημικών και προϊόντων πετρελαίου	Αριθμός	39	9	1	11	15	30
	Κ.ο.χ.	1.332.056	291.932	291.932	217.485	273.729	156.212
	Τ.Ν.Β.	2.163.766	468.974	468.974	366.714	438.736	258.133
Γενικού φορτίου	Αριθμός					2	
	Κ.ο.χ.					77.900	
	Τ.Ν.Β.					135.552	

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 1.8							
Υγροποιημένου αερίου	Αριθμός	1					3
	Κ.οχ.	45.000					48.948
	T.N.B.	51.100					54.810
Δεξαμενόπλοια	Αριθμός	94	44	33	17	16	10
	Κ.οχ.	8,157.180	3.172.627	2.780.720	897.167	640.988	725.989
	T.N.B.	15.443.346	5.870.224	5.024.343	1.536.851	1.090.725	1.462.196
Μεταλλεύματος και χύδην	Αριθμός	83	36	16	66	54	32
	Κ.οχ.	4.129.936	1.831.340	646.744	1.854.924	1.413.018	580.604
	T.N.B.	7.142.910	3.506.266	1.228.429	3.276.020	2.446.727	999.298
Λοιπά	Αριθμός						5
	Κ.οχ.						6.443
	T.N.B.						6.320
Επιβατηγά	Αριθμός	33	9	8	2	5	62
	Κ.οχ.	727.283	118.845	117.207	29.093	77.960	553.218
	T.N.B.	131.111	25.176	28.065	6.196	16.732	152.255
Κοντέινερς	Αριθμός	23	4	6	6	2	8
	Κ.οχ.	1.183.793	129.357	236.289	248.618	36.711	187.529
	T.N.B.	1.322.019	152.173	279.492	256.652	32.997	196.003

Πηγή :Committee

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το πρώτο τρίμηνο του 2005 την ελληνική σημαία ύψωσαν 21 πλοία (τάνκερ και φορτηγά) συνολικής χωρητικότητας 1.022.065 κ.ο.χ., ενώ διαγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο 17 συνολικής χωρητικότητας 940.605 κ.ο.χ. Αξίζει να σημειωθεί ότι συνεχίστηκε η τάση των τελευταίων χρόνων, δηλαδή να μειώνεται ο μέσος όρος ηλικίας για τα εγγραφόμενα πλοία. Ο μέσος όρος ηλικίας για τα εγγραφόμενα ήταν τα 4 έτη, ενώ για τα διαγραφόμενα τα 17 έτη.

Αξίζει επίσης, να σημειωθεί ότι η μέση ηλικία του υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε και βρίσκεται τώρα στα 11,6 χρόνια έναντι 12,7 χρόνια το 2004, με βάση τον αριθμό των πλοίων, στα 7,1 χρόνια έναντι 7,6 χρόνια το 2004 με βάση τα gt και 6,5 χρόνια έναντι 7,1 χρόνια το 2004, με βάση το dwt.

Πίνακας 1.9 : Μέσος όρος ηλικίας ελληνικών πλοίων (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (σε έτη)	ΕΓΓΡΑΦΕΣ (σε έτη)
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003(έως Απρίλ.)	19	4

Πηγή : YEN

Ειδικότερα στα δεξαμενόπλοια η ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου είναι κάτω πολύ από τον παγκόσμιο μέσο όρο στα 6,1 χρόνια με βάση τον αριθμό των πλοίων.

Επισημαίνεται ότι και η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου μειώθηκε ωστόσο μειώθηκε η διαφορά με τον ελληνικό. Η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου είναι τώρα στα 15 χρόνια έναντι 15,5 χρόνων το 2004.



Κεφάλαιο 2 : Ελληνική ναυτιλία

2.1 Η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην Εθνική οικονομία

Η συνεισφορά της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην Εθνική οικονομία συνοψίζεται στα ακόλουθα³⁴ :

1. Μεταφορά του 90% του εξαγωγικού εμπορίου της Ελλάδας
2. Εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο το 2004 έφτασε τα 17 δις. Ευρώ. Ως τέτοιο θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα ποσά για επισκευές και μετασκευές, οι εισφορές προς το ΝΑΤ και οι φόροι προς το δημόσιο.
3. Δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο στην θάλασσα πάνω στο πλοίο, όσο και στην ξηρά σε ναυτιλιακές, παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες.
4. Δραστηριοποίηση μιας σειράς επιχειρήσεων που οι οποίες κινούνται τόσο «μέσα» όσο και «γύρω» από αυτήν, τις οποίες ονομάζουμε παραναυτιλιακές. Τέτοιες επιχειρήσεις είναι τα ναυπηγεία και οι ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις, τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα εφόδια πλοίων, οι χρηματοδοτήσεις και οι ναυτικές ασφάλειες, οι πρακτορεύσεις, οι νηογώμονες, οι επιθεωρήσεις πλοίων κ.τ.λ.)
5. Η κυριαρχία της Ελλάδας στην παγκόσμια ναυτιλία, όπως είναι λογικό να υποθέσουμε, έχει ως αποτέλεσμα και την λειτουργία κάθε πλοίου ως «πρεσβευτή» της χώρας μας και του πολιτισμού της. Υπό αυτήν την έννοια, η Ελλάδα με τον πολιτισμό και την κουλτούρα της, ακούγεται στα πέρατα του κόσμου, με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται.
6. Τα γεγονός ότι ο ελληνικός και συνολικότερα ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο πρώτος στον κόσμο έχει και μια άλλη πτυχή. Αυτή είναι η διαπραγματευτική δύναμη που προσδίδει στην χώρα μας σε Διεθνείς Οργανισμούς και Φόρα.

³⁴ Κ.Ν. Παπαγιαννούλης, «Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και Διεθνής ναυτιλία», σελ. 157

7. Ιδιαίτερα σημαντική παράμετρος είναι πως η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αναπτύσσεται «δυναμικά και αυτόνομα, με την έννοια ότι δεν απορροφά πόρους από την εγχώρια οικονομία. Αυτό σημαίνει πως η ναυτιλία δεν απαιτεί την πλήρη εκροή συναλλάγματος από την χώρα μας (για την πραγματοποίηση π.χ. επενδύσεων) όπως συμβαίνει στο ταξιδιωτικό και το συνάλλαγμα από εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης. Οι μόνες εκροές από την ναυτιλία, είναι για την αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων και για τα λειτουργικά έξοδα των εταιρειών για διακίνηση στο εξωτερικό (και αυτό όμως είναι ένα πολύ μικρό ποσοστό σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα. – γύρω στο 1% με 2%)

Βάσει μελέτης που διενήργησε το 2000 το Πανεπιστήμιο Πειραιώς για λογαριασμό της ΕΕΕ η μεγαλύτερη συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας έγκειται στην δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, καθώς και θέσεων εργασίας. Με βάση αυτή την διαπίστωση τα οφέλη για την εθνική οικονομία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: Τα οφέλη από την δραστηριότητα στο εξωτερικό περιλαμβάνουν :

1. Την απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία.
2. Τις αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία.
3. Το λειτουργικό πλεόνασμα του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί, δηλαδή τα κέρδη, τους τόκους και τις αποσβέσεις.

Αντίστοιχα τα οφέλη από την εσωτερική δραστηριότητα περιλαμβάνουν:

1. Την απασχόληση στα ναυτιλιακά γραφεία και τις αμοιβές των απασχολούμενων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας, που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία.
2. Τις επιδράσεις των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας πάνω στα εισοδήματα, τις εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους τους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας.

2.2 Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Οι εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία στην Ελλάδα υπερβαίνουν τις 1.000, οι οποίες συνεργάζονται και διανέμουν τις δραστηριότητες τους με τουλάχιστον 250 εταιρείες στο Λονδίνο, στην Νέα Υόρκη και στα υπόλοιπα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα. Οι υπάλληλοι και τα στελέχη των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ξεπερνούν τις 10.000.

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται παρουσίαση του αριθμού των εταιρειών και του απασχολούμενου προσωπικού στον Πειραιά σε αυτές την περίοδο 1988-1998

Πίνακας 2.1: Αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών και απασχολούμενο δυναμικό 1988-1998

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ		
		ΗΜΕΛΛΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
1988	644 από 668	6.047	582	6.629
1989	675 από 692	6.419	623	7.042
1990	701 από 708	6.492	831	7.323
1991	741 από 767	7.012	738	7.750
1992	850 από 863	7.585	777	8.362
1993	919 από 942	7.934	877	8.811
1994	1.011 από 1.031	7.979	936	8.915
1995	1.045 από 1.066	8.774	1.340	10.114
1996	1.067 από 1.099	8.717	1.350	10.067
1997	1.125 από 1.162	8.902	1.390	10.292
1998	1.139 από 1.177	8.884	1.653	10.537

Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Στον αμέσως επόμενο πίνακα 2.2 παραθέτουμε τα έσοδα και έξοδα λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών την περίοδο 1987-1998.

Πίνακας 2.2 : Έσοδα και έξοδα λειτουργίας ναυτιλιακών εταιρειών³⁵ 1987-1998

ΕΤΟΣ	<i>Εισαχθέν συνάλλαγμα</i>	<i>Έξοδα λειτουργίας</i>	<i>Λοιπά έξοδα</i>	<i>Ποσοστό αύξησης σε έξοδα γραφείου</i>
1987	759.497.568	104.002.327	593.304.667	14%
1988	828.787.982	124.644.905	639.840.244	19%
1989	826.471.274	137.541.830	628.121.307	10,3%
1990	1.011.312.917	174.222.486	774.794.473	26,5%
1991	1.091.468.187	184.895.600	852.085.959	6,1%
1992	1.175.725.583	218.250.815	917.938.852	18%
1993	1.260.180.603	223.102.390	962.501.074	2,2%
1994	1.324.019.360	272.445.955	994.040.465	22%
1995	1.567.728.816	314.786.288	1.189.271.875	12,3%
1996	1.581.335.807	332.365.560	1.171.202.234	6%
1997	1.343.599.846	358.711.686	943.249.022	7,9%
1998	1.381.388.226	353.231.808	1.006.097.759	-1,5%

Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της έρευνας που πραγματοποίησε το ΥΕΝ το **2001**:

1. Στην Ελλάδα λειτουργούσαν 1.114 ναυτιλιακές εταιρείες, από τις οποίες οι 654 ασχολούνται με την διαχείριση πλοίων και οι 460 με ναυλώσεις και ναυτιλιακές εργασίες
2. Το προσωπικό που απασχολήθηκε ανήλθε σε 11.090 άτομα εκ των οποίων 9.751 ήταν Έλληνες και 1.339 ξένοι, ενώ το σύνολο των εργαζομένων το 2000 ήταν 10.998
3. Οι 1.084 εταιρείες που υπέβαλαν πλήρη στοιχεία εισήγαγαν και δραχμοποίησαν συνάλλαγμα 1.221.557.083 δολάρια, δηλαδή αύξηση 4,9% σε σχέση με το 2000

³⁵ Όλα τα ποσά είναι σε δολάρια

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

4. Τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων των εταιρειών έφτασαν τα 313.639.981 δολάρια, αύξηση 0,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ για την αποπληρωμή άλλων υποχρεώσεων δαπάνησαν 864.617.591 δολάρια, αύξηση 7,1% σε σχέση με το 2000

Όσον αφορά το έτος **2002** οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έφτασαν τις 1080, από τις οποίες οι 640 ήταν διαχειρίστριες και οι 440 ναυλομεσιτικές. Στις εταιρείες αυτές απασχολήθηκαν συνολικά 10.922 άτομα, από τα οποία οι 9.644 ήταν Έλληνες και 1.278 ήταν ξένοι

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες διακρίνονται σε μεγάλες, μεσαίες και μικρές. Μεγάλες εταιρείες θεωρούμε εκείνες που συγκεντρώνουν 1 εκ dwt και άνω, και μεσαίες εκείνες που έχουν από 100.000 dwt και μέχρι 999.999 dwt. Μικρές θεωρούμε τις εταιρείες που έχουν από 100.000 dwt και κάτω. Οι μεγάλες εταιρείες είχαν ένα πολύ μεγάλο μέρος του στόλου κάτω από την ελληνική σημαία που έφτασε το 48%, σε αντίθεση με τις μεσαίες που είχαν μόνο το 28% στην σημαία και τις μικρές που είχαν 19% του στόλου τους κάτω από ελληνική σημαία. Αυτό το γεγονός οφείλεται κυρίως στο υψηλό κόστος της ελληνικής σημαίας που κοστίζει περίπου \$100.000 περισσότερα από μια οποιαδήποτε σημαία ευκαιρίας.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του 1998 οι ελληνικές εταιρείες που υποστηρίζουν την ελληνική σημαία δεν υπερβαίνουν τις 23-25. Ακολουθεί ένας πίνακας που περιέχει τις εταιρείες που σε ένα μεγάλο ποσοστό έχουν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία³⁶:

1. Ceres : 68 πλοία, 4.159.154 dwt, 100% στην ελληνική σημαία
2. Thenamaris : 48 πλοία, 3.883.272 dwt, 9% στην ελληνική σημαία
3. Parachristides : 8 πλοία, 2421.346 dwt, 42% στην ελληνική σημαία
4. Paleokrassas A : 18 πλοία, 3.088.313 dwt, 100% στην ελληνική σημαία
5. Polemis : 30 πλοία, 3.440.894 dwt, 20% στην ελληνική σημαία
6. Livanos S: 11 πλοία, 1.445.298 dwt, 100% στην ελληνική σημαία
7. Onassis : 15 πλοία, 1.774.562 dwt, 95% στην ελληνική σημαία
8. Tsakos Ch. : 13 πλοία, 1.399.804 dwt, 19 % στην ελληνική σημαία
9. Angelikoussis J. : 36 πλοία, 1.835.990 dwt, 100% ελληνική σημαία
10. Eastern (Martinis A.) : 26 πλοία, 2.291.584 dwt, 19% στην ελληνική σημαία

³⁶ 12. Α. Γουλιέλμος «Έλληνες- Φιλέλληνες και «flagging out»» Ναυτικά Χρονικά, Νοέμβριος 1998 σελ.19

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

11. Kristen (Agelef) : 10 πλοία, 1.927.164 dwt, 100% στην ελληνική σημαία
12. Goulandris N.J. :14 πλοία υπό ελληνική σημαία
13. Veniamis : 16 πλοία, 1.172.260 dwt, 6% υπό ελληνική σημαία
14. Ermis M. : 21 πλοία, 1.607.692 dwt, 17% στην ελληνική σημαία
15. Avin : 22 πλοία, 1.197.912 dwt, 94% στην ελληνική σημαία
16. Lolcos H. : 12 πλοία, 1.133.392 dwt, 7% στην ελληνική σημαία
17. Lemos C.M. : 7 πλοία, 1.021.729 dwt, 71% υπό ελληνική σημαία
18. Landmar : 17 πλοία, 1.206.653 dwt, 9% στην ελληνική σημαία

2.3 Συνάλλαγμα

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα ξεπέρασε τα 17 δις δολάρια κατά την διάρκεια του 2004 σπάζοντας κάθε προηγούμενο ρεκόρ, δείγμα της επιτυχημένης πορείας της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η οποία επιβεβαίωσε τον τίτλο της παγκόσμιας υπερδύναμης.

Πίνακας 2.3 : Ναυτιλιακό συνάλλαγμα 1979 - 2004

ΕΤΟΣ	Εκατομ. Δολ. ΗΠΑ
1979	1.519
1980	1.816
1981	1.826
1982	1.655
1983	1.305
1984	1.100
1985	1.037
1986	1.001
1987	1.194
1988	1.379,6
1989	1.374,8
1990	1.761,9
1991	1.774
1992	1.993,1

Συνέχεια πίνακα 2.3	
1993	1.920
1994	1.957,1
1995	2.189,8
1996	2.263,5
1997	2.104,2
1998	2.173,2
1999	5.141,0
2000	7.914,2
2001	8.165,7
2002	11.127,3
2003	12.493,4
2004	17.372,3

Πηγή : YEN

Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με μελέτες διάφορων ερευνητών μέχρι σήμερα έχει προκύψει μη ακριβός υπολογισμός του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την περίοδο 1981-1996. Αυτό επιβεβαιώνεται από την απότομη αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος μετά το 1997 (από \$2 δις. το 1998 σε \$5 δις το 1999) χωρίς να υφίσταται κάποια ραγδαία άνοδος των ναύλων ή αύξηση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών. Σε ένα σχετικό άρθρο του καθηγητή ναυτιλιακών σπουδών Α.Μ. Γουλιέλμου το 1996³⁷ αποδεικνύεται με σχετικούς υπολογισμούς ότι αυτή την περίοδο είχε υποτιμηθεί σημαντικά το συνάλλαγμα που προερχόταν από τους Έλληνες ναυτικούς, ενώ κάνει προτάσεις προς την Εθνική τράπεζα για σωστότερο υπολογισμό της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Στόχος του συγκεκριμένου άρθρου ήταν να γίνει σωστή εκτίμηση των τεράστιων ωφελειών της χώρας από την ποντοπόρο ναυτιλία σε συνάλλαγμα προκειμένου να επανεξεταστεί και η αναγκαιότητα για την άσκηση νέας ναυτιλιακής πολιτικής.

Τα μέτρα για την επιστροφή των πλοίων σχετίζονται άμεσα με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Περισσότερα πλοία στο ελληνικό νηολόγιο σημαίνει περισσότεροι Έλληνες ναυτικοί σε αυτά. Τα εμβάσματα των ναυτικών αποτελούν όπως ξέρουμε το

³⁷Α.Μ. Γουλιέλμος : «Η σημασία της στατιστικής πληροφόρησης για την άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής»,σελ.490-509, δωδέκατος τόμος, τεύχος Ι, της Επιστημονικής Επετηρίδας του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Οικονομικών και κοινωνικών Επιστημών αφιερωμένο στη μνήμη του Ιωάννη Λιάκη, Θεσσαλονίκη 1996

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

κυριότερο κομμάτι του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Σύμφωνα με μελέτες διάφορων ερευνητών έχει αποδειχθεί ότι ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος.³⁸

Στα 8.247,9 εκατομμύρια ευρώ ανήλθε, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το επτάμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου 2005, έναντι 7.659,6 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο επτάμηνο του 2004, δηλ. αύξηση 7,7%. Ειδικότερα κατά το μήνα Ιούλιο, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.173,0 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.146,4 εκατ. ευρώ του αντίστοιχου μηνός Ιουλίου 2004, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 2,32%.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατηρούμε ότι το καθαρό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που προέρχεται από τις μεταφορές δια θαλάσσης βαίνει συνεχώς αυξανόμενο, με αποτέλεσμα το 2000 να καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου φανερώνοντας την τεράστια δυναμική του κλάδου. Χαρακτηριστικό είναι ότι το ίδιο έτος οι εισροές από την Ε.Ε. κάλυψαν μόνο το 18,1% του ελλείμματος.³⁹

Πίνακας 2.4 : Ποσοστά κάλυψης ελλείμματος εμπορικού ισοζυγίου

	1993	1996	1997	1998	1999	2000
Ναυτιλιακό συνάλλαγμα	12,9	10,0	8,7	10,1	15,4	20,1
Μεταβιβάσεις από ΕΕ	32,3	27,5	26,6	29,2	25,2	18,1
Πηγή : Τζοάννος Ι., ο.π.,σελ.53						

Η καθαρή συμβολή της ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών το 2002 ανήλθε σε 10% των ακαθάριστων αποδείξεων λογαριασμών συναλλάγματος των αγαθών και υπηρεσιών.

2.4 Φορολογία ποντοπόρου ναυτιλίας

³⁸ Ο οικονομετρικός έλεγχος που έγινε έδωσε δυνατό βαθμό συσχέτισης 0,96 για τα έτη 1948-1989 μεταξύ του ναυτιλιακού συναλλάγματος και του υπό ελληνική σημαία στόλου. Αυτό αποδεικνύει την αναγκαιότητα να επιστρέψουν όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία. «The factors determining the foreign exchange inflow from shipping» σελ.367-387. Μελέτες προς τιμή του καθηγητή της ναυτιλιακής οικονομικής Βασίλη Μεταξά , Α.Μ. Γουλιέλμος, Πειραιάς 1997

³⁹ Οι επιδράσεις της Ελληνόκτητης Φορτηγού Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Έρευνα Κέντρου Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς για το Σωματείο « Ένωσης Ελλήνων Εφορπιστών», Επιστημονικός Υπεύθυνος: Ι. Τζοάννος

Τα έσοδα του δημοσίου (από την δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας) προέρχονται από δύο βασικές πηγές. Την έμμεση φορολογία (που συνίσταται στο Φ.Π.Α. και τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης) και την άμεση φορολογία.

Σύμφωνα με έρευνα που διεξήγαγε το Πανεπιστήμιο Πειραιώς το 2000 η έμμεση φορολογία απέφερε 80 δις. δρχ., ενώ η άμεση έφτασε στο ύψος των 7 δις., δηλαδή σύνολο 87 δις δρχ. που αντιστοιχούσε στο 0,8% των συνολικών εσόδων του κράτους από τη φορολογία. Τα νούμερα που παραθέσαμε αφορούσαν μόνο τα πλοία με ελληνική σημαία ή τα συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ., δηλαδή το 29% περίπου του ελληνόκτητου στόλου.

2.5 Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό

Ιστορικά, οι Έλληνες είχαν καθιερωθεί σε όλες τις θέσεις του πληρώματος του ελληνικού πλοίου⁴⁰. Όμως η άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας, κυρίως από το 1960 και ύστερα δημιούργησε υπερβάλλουσα ζήτηση σε εργατικό δυναμικό. Για την κάλυψη των αναγκών σε ανθρώπινο δυναμικό, το 1960 επιτράπηκε για πρώτη φορά έμμεσα η είσοδος αλλοδαπών ναυτικών στα ελληνικά πλοία. Επίσημα η είσοδος των αλλοδαπών πληρωμάτων επιτράπηκε με την εγκριτική πράξη του 1961⁴¹.

Αποτέλεσμα ήταν η δραματική μείωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, ιδιαίτερα μετά και την υπογραφή των διμερών συμβάσεων το 1982, με άμεση συνέπεια την μείωση του εισρέοντος συναλλάγματος στην Ελλάδα μέσω των εμβασμάτων των ναυτικών.

Το φαινόμενο αυτό οδήγησε πλέον στην αναγκαστική επάνδρωση των πλοίων με αλλοδαπούς.

⁴⁰ Βλ. Βλάχος Γ. «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Τόμος Α, 1999 σελ.289

⁴¹ ΦΕΚ. Β. 17 23/1/1961

Πίνακας 2.5 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί στα συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία, άνω των 100 κ.ο.χ., (υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία)

<i>Έτος απογραφής και σημαία πλοίου</i>	<i>Συνολικός αριθμός ναυτικών</i>	<i>Αριθμός Ελλήνων ναυτικών.</i>	<i>Αριθμός ξένων ναυτικών</i>	<i>%Ελλήνων ναυτικών στο σύνολο</i>
Σύνολο σημαιών				
1978	86.269	58.033	28.236	67,3
1980	91.812	59.534	32.338	64,8
1982	52.741	40.647	12.094	77,0
1984	49.184	40.720	8.464	82,8
1986	37.830	32.340	5.490	85,5
1988	37.367	28.735	8.632	76,9
Ελληνική				
1978	71.244	49.213	22.031	69,1
1980	79.459	52.518	26.941	66,1
1982	46.021	36.738	9.283	79,8
1984	42.591	36.938	5.653	86,7
1986	32.552	29.204	3.348	89,7
1988	31.476	26.103	5.373	82,9
Ξένες σημαίες				
1978	15.025	8.820	6.205	58,7
1980	12.413	7.016	5.397	56,2
1982	6.720	3.909	2.811	58,2
1984	6.593	3.782	2.811	57,4
1986	5.278	3.136	2.142	59,4
1988	5.891	2.632	3.259	44,7
Πηγή : ΕΣΥΕ: «Αποτελέσματα απογραφής ναυτεργατικού δυναμικού τον Σεπτέμβρη του 1988», σελ.32, Αθήνα 1989.				

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα και πρέπει να τονίσουμε είναι ότι το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία υπό ελληνική σημαία δεν μειώνεται την περίοδο 1980-86 αλλά αντίθετα αυξάνει εντυπωσιακά. Μάλιστα ενώ την περίοδο 1978-80 το ποσοστό των ξένων ναυτικών στην ελληνική ναυτιλία (ελληνική σημαία) υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από τον νόμο ποσοστό (25%), από το 1982 και μετά περιορίζεται σημαντικά κάτω από το επιτρεπόμενο όριο. Η ολοένα και μεγαλύτερη μείωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού σε όφελος των αλλοδαπών άρχισε ουσιαστικά με την αλλαγή στο νόμο το 1986⁴². Παρόλα αυτά, λόγω της ναυτιλιακή κρίσης που είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των πλοίων, το 1986 μειώθηκε και ο αριθμός των ξένων ναυτικών κατά 14%, ενώ το 1990 αυξήθηκε ξανά κατά 27%. Η απασχόληση των αλλοδαπών επέδρασε συμπίεζοντας τα μισθολογικά επίπεδα των κατώτερων κυρίως πληρωμάτων και υπήρξε από τους βασικούς λόγους της μείωσης μακροχρόνια της προσφοράς ναυτικής εργασίας.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ελληνική ναυτιλία είναι η έλλειψη ικανού αριθμού Ελλήνων αξιωματικών για την κάλυψη των θέσεων στα εμπορικά πλοία. Βασικό και πάγιο αίτημα τόσο της ΕΕΕ όσο και του Committee είναι η βελτίωση της ποιότητας της ναυτικής εκπαίδευσης, με την παροχή κινήτρων στους νέους, με στόχο την προσέλκυση περισσότερων νέων και ιδιαίτερα αξιωματικών στο ναυτικό επάγγελμα

Σε πρόσφατη μελέτη του Παν. Πειραιώς το 2000 ο αριθμός των ναυτικών που απασχολούνται στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία έφτασε τις 140.000, από τους οποίους οι 60.000 ήταν Έλληνες και 80.000 ήταν αλλοδαποί, φανερώνοντας την σημαντική μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών με το πέρασμα των χρόνων.

Πίνακας 2.6 : Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και Ξένων ναυτικών σε Ελληνόκτητα φορτηγά πλοία κατά είδος πλοίου (άνω των 100 κ.ο.χ.) (έτος 2000)

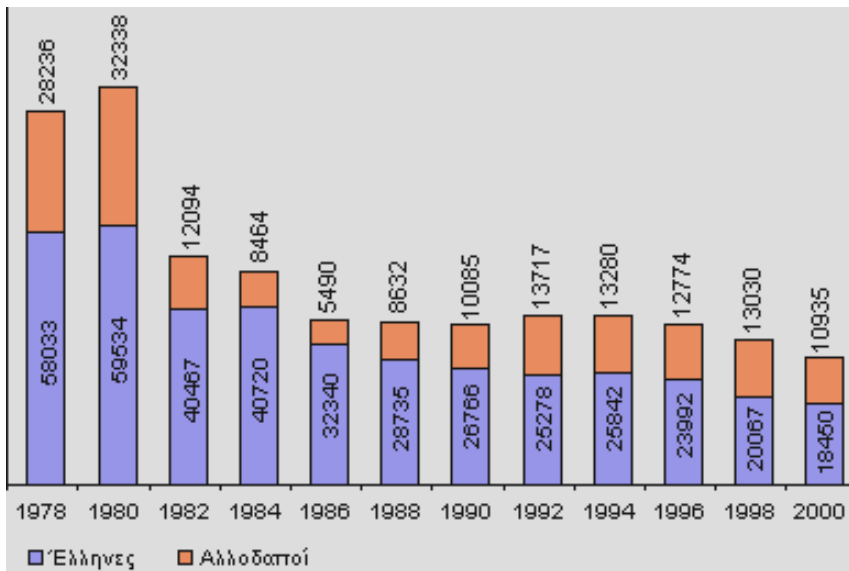
	<i>Δ/Ε</i>	<i>Ξηρού Φορτίου</i>	<i>Containers</i>	<i>ΣΥΝΟΛΟ επί %</i>
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Έλληνες</i>	71,4	68,8	81,7	71,9

⁴² Το επιτρεπόμενο ποσοστό των ξένων ναυτικών αυξήθηκε από 25% σε 40%, με την προϋπόθεση ότι οι προσφερόμενες θέσεις εργασίας δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν από Έλληνες ναυτικούς

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 2.6				
Ξένοι	28,6	31,2	18,3	28,1
ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΙ	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	21,2	21,1	26,8	22,2
Ξένοι	78,8	78,9	73,2	77,8
ΣΥΝΟΛΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	40,5	39,5	47,6	41,3
Ξένοι	59,5	60,5	52,4	58,7
Πηγή : Οι επιδράσεις της ελληνοκτητου φορτηγού ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Μελέτη του Κ.Ε.Π.Ε του Παν. Πειραιώς, σελ. 11, 2000				

Διάγραμμα 2.1 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί στα υπό ελληνική σημαία πλοία



Πηγή : YEN

Σχετικά με το επίπεδο μόρφωσης των Ελλήνων ναυτεργατών από το σύνολο των 23.442 Ελλήνων ναυτικών που είχαν περατώσει την γενική εκπαίδευση, οι 14.376, ποσοστό 61,3% ήταν απόφοιτοι της Μέσης Εκπαίδευσης και οι 9066, ποσοστό 38,7%, της Δημοτικής Εκπαίδευσης. Επίσης από τους 8.947 Έλληνες ναυτικούς που

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

αποτελούσαν το ανώτερο προσωπικό των πλοίων, οι 6.133, ποσοστό 68,5%, είχαν αποφοιτήσει από Επαγγελματικές Σχολές, όπως ΑΔΣΕΝ και δημόσια και ιδιωτικά τεχνικά Λύκεια. Όσον αφορά τις ομάδες ηλικιών των ναυτικών που υπηρετούσαν σε πλοία άνω των 100 κ.ο.χ., το μεγαλύτερο ποσοστό 31,4% ήταν στην ομάδα 31-40 ετών και το 26,6% στην ομάδα 21-30 ετών. Το 80,5% των ηλικιών ήταν 21-50 αποτελούμενο από Έλληνες ναυτικούς, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των ξένων ναυτικών περιλαμβάνονταν στις ηλικίες 21-40 ετών.

Όσον αφορά την γεωγραφική προέλευση του προσωπικού των πλοίων το 39,2% των ναυτικών ξένης εθνικότητας προερχόταν από τις Φιλιππίνες και το 3,2% από το Πακιστάν. Για τους Έλληνες ναυτικούς ισχύει ο παρακάτω πίνακας της ποσοστιαίας αναλογίας των κατά τόπο καταγωγής και κατά τόπο μόνιμης κατοικίας ανά γεωγραφικό διαμέρισμα το 2000.

Γεωγραφικό διαμέρισμα	Ποσοστιαία αναλογία κατά τόπο καταγωγής	Ποσοστιαία αναλογία κατά τόπο μόνιμης κατοικίας
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ-ΕΥΒΟΙΑ (ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ)	36,3 (27,8)	54,2 (47,8)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	12,2	8,4
ΙΟΝΙΟΙ ΝΗΣΟΙ	7,2	4,8
ΗΠΕΙΡΟΣ	2,4	1,5
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	4,7	3,7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	5,1	4,3
ΘΡΑΚΗ	4,7	4,1
ΝΗΣΟΙ ΑΙΓΑΙΟΥ	19,8	13,4
ΚΡΗΤΗ	6,7	5,7
Πηγή : ΕΣΥΕ		

2.5.1 Απογραφή ναυτεργατικού δυναμικού το 2004

Εδώ κρίνεται σκόπιμο να παρουσιάσουμε την απογραφή που έκανε η εθνική στατιστική υπηρεσία τον Σεπτέμβριο του 2004. Από τους πίνακες που ακολουθούν

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

παρατηρούμε ότι οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία μειώθηκαν κατά 4,5% σε σχέση με το 2000. Πιο αναλυτικά, οι Έλληνες ναυτικοί το 2004 έφτασαν τους 17.897 από 18.747 το 2002 και 18.450 το 2000, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι το 1994 ήταν 25.842.

Σημαντική όμως μείωση σημείωσε και ο συνολικός αριθμός των ναυτικών. Πιο συγκεκριμένα στα ελληνόκτητα και ελληνικά εμπορικά πλοία συμβεβλημένα με το NAT, εργάζονταν 30.920 ναυτικοί, από 32.926 το 2002, 29.385 το 2000, ενώ το 1994 ο αριθμός των ναυτικών έφτανε τους 39.112.

Στα ελληνικά πλοία το Σεπτέμβρη του 2004 υπηρετούσαν 16.672 Έλληνες ναυτικοί και 7.924 ξένοι. Αντίστοιχα οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα εμπορικά πλοία συμβεβλημένα με το NAT ανέρχονταν σε 1.225, ενώ οι ξένοι σε 5.099.

Ειδικότητες : Στα ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία εργάζονται 1264 Έλληνες Πλοίαρχοι και 131 ύπαρχοι. Το βαθμό του Γ' Πλοίαρχου κατέχουν 964 Έλληνες ναυτικοί και 1.192 του Γ' Πλοίαρχου. Επίσης 1.238 Α' Μηχανικοί, 918 Β' και 1.118 Γ' Μηχανικοί. Επιπλέον υπάρχουν 324 οικονομικοί αξιωματικοί, 889 ναύκληροι λοστρόμοι, 2.397 ναύτες 635 μηχανοδηγοί. Επίσης ειδικότητα θαλαμηπόλου έχουν 1381 και αρχιθαλαμηπόλου 175 Έλληνες ναυτικοί. Τέλος έχουν καταγραφεί 833 μάγειροι, 923 επίκουροι, 724 δόκιμοι Πλοίαρχοι και 447 δόκιμοι Μηχανικοί.

Ανεργοί : Σύμφωνα με τα στοιχεία⁴³ ο συνολικός αριθμός των ανέργων Ελλήνων ναυτικών έφτασε τους 2.381 τον Μάιο του 2004. Από αυτούς οι 136 είναι Πλοίαρχοι Α', οι 180 Πλοίαρχοι Β' και οι 167 Πλοίαρχοι Γ'. Στις λίστες των ανέργων υπάρχουν ακόμα 113 Α' Μηχανικοί και 299 Γ' Μηχανικοί.

Ο αριθμός των ανέργων ναύκληρων είναι 254 ενώ εργασία αναζητούν και 221 ναύτες. Τέλος χωρίς εργασία είναι ακόμα 223 θαλαμηπόλοι και 149 μάγειροι.

Πλοία : Το σύνολο των πλοίων, ελληνικών και ελληνόκτητων συμβεβλημένων με το NAT στα οποία έγινε απογραφή ήταν συνολικά 1388, από τα οποία τα 1281 ήταν σε εργασία, ενώ τα 1318 ήταν με ελληνική σημαία. τα 1211 ήταν σε εργασία και τα 83 υπό ναυπήγηση, ενώ συμβεβλημένα με το NAT ήταν 70.

⁴³ Τέλος σύμφωνα με την ΠΝΟ ο αριθμός των ανέργων ναυτικών είναι πολύ μεγαλύτερος από αυτόν που φανερώνουν τα επίσημα στοιχεία. Έρευνα της Seafarers Employment Bureau (GENE) τον Ιούνιο του 2004 έδειξε ότι για πρώτη φορά αυξήθηκε ο δείκτης ανεργίας για τους Έλληνες καπετάνιους.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Προχωρώντας σε μια ανάλυση κατά είδος πλοίου διαπιστώνουμε ότι 442 ήταν φορτηγά, 345 δεξαμενόπλοια, 336 επιβατηγά – τουριστικά, ενώ 88 ανήκουν σε διάφορες κατηγορίες.

Όσον αφορά την χωρητικότητα των υπό ελληνική σημαία πλοίων το μεγαλύτερο μέρος ανήκει σε πλοία μεσαίας χωρητικότητας από 15.000 έως 40000 κ.ο.χ.. Ακόμα 132 έχουν χωρητικότητα από 40.000 έως 80.000 κ.ο.χ. και 104 ανήκουν στην κατηγορία 80.000 και άνω. Επίσης σύμφωνα με τα στοιχεία στα υπό ελληνική σημαία πλοία το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών φτάνει το 54,7%.

Τέλος όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία, οι Έλληνες ναυτικοί αντιπροσωπεύουν το 89,8% του συνόλου των πληρωμάτων.

Πίνακας 2.7 : Κατανομή ελληνικών και συμβεβλημένων με το NAT ελληνόκτητων εμπορικών πλοίων, 100 κ.ο.χ. και άνω, ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την ημέρα απογραφής (20-9-2004) και του πληρώματος που υπηρετούσε σε αυτά, κατά κατηγορία πλοίων

Κατάσταση των πλοίων την ημέρα απογραφής και κατηγορία αυτών	Ελληνικά εμπορικά πλοία				Ελληνόκτητα πλοία(υπό ξένη σημαία)				Γενικό σύνολο	
	Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Πλοίων	ναυτικών
		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο		
Πλοία που ήταν σε εργασία	1.211	16.621	7.924	24.545	70	1.225	5.099	6.324	1.281	30.920
-φορτηγά	442	4.793	3.828	8.621	31	351	411	762	473	9.383
Δεξαμενόπλοια	345	3.682	3.178	6.860	21	196	349	545	366	7.405
Επιβατηγά	336	7.565	918	8.483	18	678	4.339	5.017	354	13.500
Λοιπά	88	581	0	581	0			0	88	581
Πλοία παροπλισμένα	107	51	0	51	0	0	0	0	107	51
Φορτηγά	13	9	0	9	0	0	0	0	13	9
Δεξαμενόπλοια	16	8	0	8	0	0	0	0	16	8
Επιβατηγά	53	25	0	25	0	0	0	0	53	25
Λοιπά	25	9	0	9	0	0	0	0	25	9

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 2.7										
<i>Πλοία που δεν απογράφηκαν</i>	695			0	26				721	0
<i>Ναυπηγούμενα</i>	83			0					83	0
<i>Σύνολο</i>	1.318	16.672	7.924	24.596	70	1.225	5.099	6.324	1.388	30.920
Πηγή : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος										

Εθνικότητες πληρωμάτων : Στα υπό ελληνική σημαία πλοία εργάζονταν συνολικά 24.506 ναυτικοί. Από αυτούς η μεγάλη πλειοψηφία είναι Έλληνες ναυτικοί, 16.672, ενώ το 2002 ήταν 17.736 σημειώνοντας πτώση 6,3%. Ανταγωνιστικά πληρώματα για Έλληνες στα υπό ελληνική σημαία πλοία είναι οι Φιλιπινέζοι. Πιο συγκεκριμένα στα υπό ελληνική σημαία πλοία εργάζονται 5.377 ναυτικοί που έχουν εθνικότητα Φιλιπίνων, σημειώνοντας αύξηση ,κατά 28,2% σε σχέση με την απογραφή του 2002, όπου είχαν καταμετρηθεί 4.549. Επίσης στα υπό ελληνική σημαία πλοία απασχολούνται 496 Ουκρανοί , κατά 61 λιγότεροι σε σχέση με την προηγούμενη απογραφή, και 479 Πορτογάλοι έναντι 300 το 2002.

Πίνακας 2.8 : Ποσοστιαία συμμετοχή ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία κατά είδος πλοίου

	<i>Ελληνικά πλοία</i>		<i>Ελληνόκτητα πλοία</i>	
	<i>Έλληνες</i>	<i>Ξένοι</i>	<i>Έλληνες</i>	<i>Ξένοι</i>
<i>Πλοία που ήταν σε εργασία</i>	67,7	32,3	29,4	70,6
<i>Φορτηγά</i>	55,6	44,4	46,1	53,9
<i>Δεξαμενόπλοια</i>	53,7	46,3	36,0	64,0
<i>Επιβατηγά</i>	89,2	10,8	13,5	86,5
<i>Λοιπά</i>	100,0	0,0	0,0	0,0
<i>Πλοία που ήταν παροπλισμένα</i>	100,0	0,0	0,0	0,0

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 2.8				
Φορτηγά	100,0	0,0	0,0	0,0
Δεξαμενόπλοια	100,0	0,0	0,0	0,0
Επιβατηγά	100,0	0,0	0,0	0,0
Λοιπά	100,0	0,0	0,0	0,0
Σύνολο	67,8	32,2	19,4	80,6
Πηγή : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος				

Πίνακας 2.9 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 κ.ο.χ και άνω, κατά σημαία πλοίων, κατά τις απογραφές των ετών 1994,1996, 1998, 2000, 2002,2004

Πληρώματα πλοίων						
Σημαία πλοίων και έτος απογραφής	Γενικό σύνολο	Αριθμός ναυτικών		Μεταβολή %(1)		Συμμετοχή% Ελλήνων ναυτικών
		Ελλήνων	Ξένων	Ελλήνων	Ξένων	
Σύνολο						
1994	39.122	25.842	13.280	-5,6	36,0	66,1
1996	36.766	23.992	12.774	2,2	-3,2	65,3
1998	33.669	20.505	13.164	-7,2	-3,8	60,9
2000	29.385	18.450	10.935	-14,5	3,1	62,8
2002	32.926	18.747	14.179	-10,0	-16,9	56,9
2004	30.920	17.897	13.023	1,6	29,7	57,9
Ελληνική						
1994	33.373	24.190	9.183	-4,2	36,4	
1996	30.749	22.556	8.193	2,9	9,5	
1998	26.507	18.856	7.651	-6,8	-10,8	
2000	24.365	17.202	7.163	-16,4	-6,6	
2002	24.974	17.786	7.188	-8,8	-6,4	
2004	24.596	16.672	7.924	3,4	3,5	
Πηγή : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος						

Κεφάλαιο 3 : Νηολόγηση πλοίου

3.1 Παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή σημαίας

Η επιλογή από τον πλοιοκτήτη της σημαίας που θα υψώσει ένα πλοίο, δεν είναι μια απόφαση που πρέπει να ληφθεί από τον πατριωτισμό ή το συναίσθημα, αλλά είναι συνάρτηση πολλών παραμέτρων. Το κόστος είναι ο πλέον καθοριστικός παράγοντας, αλλά η τελική απόφαση παίρνεται αφού εκτιμηθούν όλοι οι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου. Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή της σημαίας είναι⁴⁴:

- **Πρότυπα ασφάλειας:** υπάρχει μια ευρεία ποικιλία νηολογίων που διαφοροποιούνται ανάλογα με τον βαθμό αποτελεσματικότητας στην επιβολή των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων
- **Επιβολή νόμων:** μερικά κράτη σημαίες είναι πιο ελαστικά στην επιβολή των σχετικών νόμων που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία για τα πλοία που απαρτίζουν το νηολόγιο
- **Port State Control:** ορισμένες σημαίες είναι σημαίες στόχοι για τα μνημόνια συνεννόησης (Paris Mou, Tokio Mou) και τις τοπικές λιμενικές αρχές με συνέπεια να προκαλούνται και άλλα σχετικά προβλήματα
- **Οργανώσεις και απασχόληση:** οι νομοί που προβλέπονται σε σχέση με την απασχόληση στην χώρα νηολόγησης έχουν αντίκτυπο στην λειτουργία του πλοίου, όπως είναι η εθνικότητα του πληρώματος, οι εργασιακές συμβάσεις κ.τ.λ.
- **Κόστος :** οι πλοιοκτήτες προφανώς επιλέγουν την σημαία που θα ελαχιστοποιήσει τα έξοδα νηολόγησης, τις αμοιβές του πληρώματος, τις φορολογικές επιβαρύνσεις κ.τ.λ.

⁴⁴ «Determinants of a vessels flag», presented at the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists, Pusan south Korea, 3rd September 2003

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- **Περιορισμοί:** μπορούν να υπάρξουν περιορισμοί στους οποίους τα πλοία που χρησιμοποιούν ένα συγκεκριμένο νηολόγιο, όπως είναι η απαίτηση για σύνδεση του πλοίου ή του ιδιοκτήτη με το κράτος σημαία
- **Ασφάλεια :** οι ασφαλιστές μπορούν να προβάλουν αντιρρήσεις στην επιλογή συγκεκριμένων σημαίων
- **Χρηματοδότηση :** η επιλογή ορισμένων νηολογίων σημαίνει πιο εύκολη πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό και το αντίθετο.

Θέλοντας να τεκμηριώσουμε τα παραπάνω παραθέτουμε τον ακόλουθο πίνακα όπου παρουσιάζεται το κόστος λειτουργίας και κεφαλαίου ενός ιδίου τύπου πλοίου κάτω από τρεις διαφορετικές σημαίες.

Πίνακας 3.1 : Κόστος κεφαλαίου & λειτουργίας πλοίου 30.000 dwt κάτω από τρεις διαφορετικές σημαίες, 1998, (000\$)

	Σημαία Α	%	Σημαία Β	%	Σημαία Γ	%
<i>Κόστος κεφαλαίου</i>	4.500	40,0	1.595	29,0	1.476	41,0
<i>Πλήρωμα</i>	2.800	25,0	1.500	27,0	500	14,0
<i>Καύσιμα</i>	1.200	10,5	1.200	22,0	1.200	33,5
<i>Εφόδια</i>	300	3,0	130	2,4	110	3,0
<i>Συντήρηση /επισκευές</i>	600	5,0	160	3,0	130	3,6
<i>Ασφάλιστρα</i>	380	3,5	210	4,0	120	3,3
<i>Διοικητικά</i>	240	2,0	70	1,3	35	1,0
<i>Φόροι</i>	1.264	11,0	609	11,3	10	0,6
<i>Σύνολο</i>	11.284	100	5.474	100	3.581	100

Πηγή : Kendall & Buckley, The business of shipping, 1994

Όπως φανερώνουν τα στοιχεία η κατάλληλη επιλογή σημαίας μπορεί να μειώσει από 50% έως 75% τα συνολικά έξοδα. Το πλέον σημαντικό κομμάτι στην επιλογή σημαίας είναι το κόστος του πληρώματος⁴⁵. Στο πλοίο με σημαία Α τα έξοδα

⁴⁵ Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι το κόστος ενός πλοίου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αρχική επένδυση, δηλαδή την αγορά του πλοίου. Το ύψος του κεφαλαίου που πρέπει να αποσβεσθεί διαφέρει ανάλογα με την κατάσταση του πλοίου την εποχή που αγοράστηκε μεταχειρισμένο ή καινούργιο, την ηλικία, καθώς και ανάλογα με το ύψος του κεφαλαίου που δαπανήθηκε.

πληρώματος είναι περίπου έξι φορές περισσότερα σε σχέση με την σημαία Γ. Βέβαια από την μελέτη των στοιχείων διαπιστώνουμε ότι εκτός από το κόστος επάνδρωσης σημαντική μείωση υφίστανται τα εφόδια, το κόστος συντήρησης και επισκευής, τα ασφάλιστρα, οι φόροι και τα τέλη νηολόγησης. Σημαντικό ρόλο στην σημαντική πτώση του κόστους παίζουν δηλαδή και οι διαφορετικοί κανόνες ασφάλειας που προβλέπονται από τα Flag States. Στις σημαίες ευκολίας τα επίπεδα ασφάλειας που απαιτούνται δεν είναι αυστηρά, ενώ δεν προβλέπεται ούτε η τήρηση όλων των διεθνών κανονισμών. Παρόλα τα παραπάνω, ο κυριότερος παράγοντας που οδηγεί τους πλοιοκτήτες στην φυγή από την εθνική σημαία είναι η μείωση του κόστους επάνδρωσης.

3.2 Είδη νηολογίων

α. Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια

Τα νηολόγια αυτά, αποτέλεσμα της εμπειρίας εκατοντάδων ετών, απαιτούν όπως ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής έχουν την υπηκοότητα του κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο τους.

β. Παραδοσιακά ανοιχτά νηολόγια (Open registries)

Σύμφωνα με τον Boczek σημαία ευκολίας είναι αυτή που το κράτος επιτρέπει την νηολόγηση πλοίων ξένης ιδιοκτησίας ή ελέγχου κάτω από όρους που για οποιοδήποτε λόγους βολεύουν τους πλοιοκτήτες.

Σε αυτό τα σημείο, πρέπει να αναφέρουμε ότι η Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, καθώς και μετέπειτα η Σύμβαση των Η.Ε. έρχεται σε αντίθεση με το θεσμικό πλαίσιο των σημαιών «ανοικτού νηολογίου». Αλλά παρότι απαιτεί την ύπαρξη γνήσιου δεσμού μεταξύ του κράτους σημαίας και του πλοίου, δεν καθορίζει τις συνέπειες στην περίπτωση που δεν τηρείται η υποχρέωση αυτή.

Η UNCTAD προσπάθησε να αντιδράσει στο θεσμό των ανοικτών νηολογίων και για αυτό το λόγο συγκάλεσε μια Διπλωματική Συνδιάσκεψη των κρατών, όπου υπογράφηκε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τους Όρους Νηολόγησης των

Πλοίων⁴⁶. Η Σύμβαση αυτή δεν τέθηκε όμως τελικά σε ισχύ⁴⁷. Παρόλα αυτά πρέπει να αναφερθεί ότι πολλά κράτη επηρεάστηκαν από την αρχική απόφαση και προσπάθησαν να εφαρμόσουν αυστηρότερους κανόνες για την εγγραφή των πλοίων στα νηολόγια τους.

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

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε τις αιτίες που οδηγούν τους πλοιοκτήτες στην απόφαση για υποστολή της εθνικής σημαίας. Η κυριότερη αιτία για «έξοδο» από την εθνική σημαία είναι μια κρίση στις τιμές της ναυλαγοράς. Όπως είναι γνωστό μια τέτοια περίπτωση ήταν και η κρίση στις τιμές των ναύλων την περίοδο 1981-1989 που αποτέλεσε την αρχή για την σημερινή υπερμεγέθυνση των στόλων των σημαιών «ανοικτού νηολογίου». Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1980 οι «σημαίες ευκαιρίας» αντιπροσώπευαν το 27% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου ενώ το ποσοστό αυτό σήμερα έχει εκτοξευθεί στο 52%. Οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις που εκπροσωπούν πλοία υπό σημαίες ευκολίας είναι εταιρείες ελληνικών και ιαπωνικών συμφερόντων.

Οι λόγοι που ωθούν τους πλοιοκτήτες στην έξοδο από την εθνική σημαία έχουν να κάνουν κυρίως με το υψηλό κόστος της απασχόλησης των εθνικών πληρωμάτων, καθώς και με την υφιστάμενη φορολογία που επιβάλλει το κάθε κράτος.

Τα χαρακτηριστικά των σημαιών «ευκαιρίας» συνοψίζονται στα εξής:

- Η χώρα νηολόγησης επιτρέπει την ιδιοκτησία ή και τον έλεγχο από αλλοδαπούς
- Η πρόσβαση στο νηολόγιο είναι εύκολη
- Δεν επιβάλλονται φόροι στα εισοδήματα των πλοίων και οι μόνες χρεώσεις είναι ένα τέλος εγγραφής και ένα ετήσιο τέλος που υπολογίζεται με βάση την χωρητικότητα του πλοίου.
- Επιτρέπεται η επάνδρωση των πλοίων εξολοκλήρου από αλλοδαπούς
- Οι προϋποθέσεις για την νηολόγηση είναι ελάχιστες και δεν υφίστανται απαιτήσεις όσον αφορά την επάνδρωση και την συντήρηση του πλοίου. Τα

⁴⁶ UNITED NATIONS CONVENTION ON CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS. 1986

⁴⁷ Η Σύμβαση αυτή απέτυχε να ενισχύσει τον ουσιαστικό δεσμό μεταξύ του κράτους σημαίας του πλοίου και της εθνικότητας του πλοιοκτήτη, αντίθετα είχε σαν αποτέλεσμα στην πράξη την αναγνώριση των σημαιών ευκαιρίας και ίσως να ήταν και η αιτία για δημιουργία νέων ανοικτών νηολογίων

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

οφέλη αυτών των χωρών προέρχονται κυρίως από τις εισροές συναλλάγματος που προκύπτουν λόγω του μεγάλου μεγέθους του στόλου.

- Η χώρα δεν διαθέτει του απαραίτητους ελεγκτικούς μηχανισμούς προκειμένου να επιβάλει την συμμόρφωση των πλοίων με τους εθνικούς ή τους διεθνείς κανονισμούς

Οι 32 χώρες που χαρακτηρίστηκαν σημαίες ευκαιρίας από την ITF⁴⁸ το 2004 είναι:

Πίνακας 3.2 : Κατάλογος σημαίων ευκαιρίας για το 2004, σύμφωνα με την ITF

Antigua and Barbuda	Gibraltar (UK)
Bahamas	Honduras
Barbados	Jamaica
Belize	Lebanon
Bermuda (UK)	Liberia
Bolivia	Malta
Burma	Marshall Islands (USA)
Cambodia	Mauritius
Cayman Islands	Mongolia
Comoros	Netherlands Antilles
Cyprus	North Korea
Equatorial Guinea	Panama
French International Ship Register (FIS)	Sao Tome and Príncipe
German International Ship Register (GIS)	St Vincent
Georgia	Sri Lanka
	Tonga
	Vanuatu

Πηγή : ITF

⁴⁸ Ο ITF είναι κινητήριο μοχλός της εκστρατείας του γνήσιου δεσμού («genious link») ανάμεσα στον πραγματικό πλοιοκτήτη και στην σημαία που φέρει το πλοίο, έτσι ώστε να τηρούνται τα διεθνή πρότυπα να προστατεύονται αποτελεσματικότερα τα δικαιώματα των ναυτεργατών.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Αξίζει να σημειωθεί ότι παρόμοια νηολόγια έχουν χώρες που μόλις εντάχθηκαν στην ΕΕ, όπως η Κύπρος⁴⁹ και η Μάλτα. Ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι εδαφικά τμήματα κρατών μελών τηρούν παρόμοια νηολόγια, όπως οι Κανάριοι Νήσοι, το Γιβραλτάρ και οι Ολλανδικές Αντίλλες.

γ. Παράλληλα ή Διπλά νηολόγια (Offshore registries)

Οι πλοιοκτήτες μπορούν να εγγράψουν τα πλοία τους στα εθνικά νηολόγια, δύνανται όμως να εκμεταλλεύονται τα πλοία τους με ένα μεγάλο βαθμό ελαστικότητας, όσον αφορά στους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων (υψηλό ποσοστό απασχόλησης μη υπηκόων του κράτους της σημαίας).

Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών των νηολογίων είναι τα παρακάτω:

1. μειωμένες απαιτήσεις αναφορικά με την νηολόγηση και επάνδρωση των πλοίων
2. παροχή φορολογικών διευκολύνσεων
3. ίδρυση σε χώρα που σχετίζεται με την «μητρόπολη» με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι μεν ανεξάρτητο το νέο νηολόγιο, ταυτόχρονα όμως να είναι και εθνικό, αφού το πλοίο φέρει την εθνική σημαία της Ευρωπαϊκής χώρας

δ. Διεθνή ή Δεύτερα νηολόγια (International registries)

Προκειμένου να αντιμετωπίσουν την φυγή από τα εθνικά νηολόγια, ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διεθνή νηολόγια κύριο χαρακτηριστικό, των οποίων είναι

⁴⁶Πρωταρχικός στόχος της Κυπριακής Κυβέρνησης σήμερα είναι η ποιοτική αναβάθμιση του Κυπριακού στόλου, παράλληλα με τη διατήρηση της εξέχουσας θέσης που κατέχει η Κύπρος σε μέγεθος στόλου. Η πολιτική αυτή είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προσπάθεια της βελτίωσης της εικόνας της Κυπριακής Σημαίας και για το σκοπό αυτό έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια δραστικά μέτρα. Τα μέτρα αυτά έχουν αποδειχθεί επιτυχημένα και αυτό φαίνεται καθαρά από την πτωτική τάση των ναυτιλιακών ατυχημάτων καθώς επίσης και των κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων σε ξένα λιμάνια λόγω ελλείψεων. Ενδεικτικό των πιο πάνω είναι η πτωτική τάση του ποσοστού κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων σε λιμάνια χωρών μελών του Paris MOU η οποία είναι ιδιαίτερα εμφανής κατά τα τελευταία χρόνια.

Η νομοθεσία που διέπει την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία έχει τροποποιηθεί προκειμένου να αφαιρεθεί οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των κυπριακών πολιτών και των πολιτών των άλλων κρατών μελών της ΕΕ έτσι ώστε, οι πολίτες των κρατών μελών και οι εταιρίες που συστήνονται και δραστηριοποιούνται στα κράτη μέλη της ΕΕ, να δικαιούνται να εγγράψουν τα πλοία τους στο Κυπριακό νηολόγιο. Στο πλαίσιο αυτής της τροποποίησης αυτή η δυνατότητα επεκτείνεται επίσης στους πολίτες ή τις εταιρίες των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ).

Κατά τα τελευταία δυο χρόνια έχει εκσυγχρονισθεί σημαντικά η νομοθεσία που διέπει την εμπορική ναυτιλία, κυρίως με την κύρωση όλων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και την υιοθέτηση του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου.

ότι αποτελούν δεύτερα εθνικά νηολόγια με αυστηρές μεν προβλέψεις όσον αφορά στην διαχείριση και το πλήρωμα, αλλά όχι τόσο αυστηρές όπως οι αντίστοιχες του αρχικού εθνικού νηολογίου. Τα παράλληλα νηολόγια ήταν ένα φαινόμενο που εμφανίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 80. Το πρώτο νηολόγιο τέτοιου είδους δημιουργήθηκε το 1986 από τη Γαλλία. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο δανικό διεθνές νηολόγιο υπάγεται το 92% του εθνικού στόλου, ενώ στο αντίστοιχο γερμανικό το 76%.

3.3 Συνθήκη Ανοικτής Θάλασσας

Η Συνθήκη της Γενεύης του 1958 σχετικά με την Ανοικτή θάλασσα είναι ρητώς δηλωτική του ισχύοντος διεθνούς δικαίου. Στο άρθρο 4 της Συνθήκης ορίζεται ότι «κάθε κράτος, είτε παράκτιο είτε όχι, έχει το δικαίωμα να διακινεί πλοία φέροντα τη σημαία του στην Ανοικτή Θάλασσα».

Το άρθρο 5 προσθέτει :

- I. Κάθε κράτος θα καθορίσει τους όρους για την υιοθέτηση της εθνικότητας του από πλοία, για την νηολόγηση πλοίων στην περιοχή κυριαρχίας του, και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους του οποίου φέρουν την σημαία. Πρέπει να υπάρχει ένας γνήσιος δεσμός μεταξύ του κράτους και του πλοίου, ειδικότερα, το Κράτος πρέπει αποτελεσματικά να ασκεί την αρμοδιότητα και τον έλεγχο του στα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.
- II. Κάθε κράτος θα χορηγεί στα πλοία στα οποία έχει παραχωρήσει το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, έγγραφα που να το αποδεικνύουν.

3.4 Γνήσιος δεσμός πλοίου και κράτους σημαίας

Η σημαία του πλοίου αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα που αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου και υποδηλώνει ότι το πλοίο υπόκειται στην αποκλειστική νομοθεσία και έλεγχο του Κράτους της σημαίας αυτής.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Το Δίκαιο της θάλασσας απαιτεί ρητά να υπάρχει γνήσιος ή πραγματικός δεσμός (GENUINE LINK) μεταξύ του κράτους της σημαίας και του πλοίου. Δηλαδή, το κράτος πρέπει να ασκεί πραγματικά και όχι εικονικά την δικαιοδοσία του και τον έλεγχο του σε θέματα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά πάνω σε πλοία που φέρουν την σημαία του.⁵⁰

Στο γνήσιο δεσμό μεταξύ κράτους σημαίας και πλοίου αναφέρεται και η Σύμβαση των Η.Ε. (1982). Στο άρθρο 90 αναφέρεται το δικαίωμα κάθε κράτους (παράκτιου ή μη) να ναυσιπλοεί πλοία που υψώνουν την σημαία του στις Ανοικτές Θάλασσες. Σύμφωνα με το άρθρο 91⁵¹ της σύμβασης ορίζεται ότι «κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για την χορήγηση της εθνικότητας του σε πλοία, για την νηολόγηση πλοίων στην επικράτεια του και για το δικαίωμα να φέρουν την σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους, τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν...»⁵².στο άρθρο 94 της Σύμβασης καθορίζονται οι υποχρεώσεις του κράτους της Σημαίας. Ειδικότερα το Κράτος Σημαία θα πρέπει :

- I. Να τηρεί ένα μητρώο πλοίων/ νηολόγιο⁵³ στο οποίο θα περιέχονται τα ονόματα και οι λεπτομέρειες των πλοίων που υψώνουν τη σημαία
- II. Να ασκεί δικαιοδοσία, βάσει του εσωτερικού/ εθνικού δικαίου, πάνω σε κάθε πλοίο που υψώνει την σημαία του
- III. Να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, καθώς και να φροντίζει για την χρήση σημάτων για την αποφυγή συγκρούσεων, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.
- IV. Να μεριμνά, πριν και μετά για την νηολόγηση, για την επιθεώρηση του πλοίου σε εύλογα χρονικά διαστήματα, για την επάνδρωση του πλοίου με τον κατάλληλο πλήρωμα κ.τ.λ.

⁵⁰ Άρθρο 91 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών και άρθρο 5 της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα

⁵¹ Άρθρο 91 Εθνικότητα των πλοίων (ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ)

i) Κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για την χορήγηση της εθνικότητας του σε πλοία, για την νηολόγηση πλοίων στην επικράτεια του και για το δικαίωμα να φέρουν την σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός ανάμεσα στο Κράτος και το πλοίο.

ii) Κάθε κράτος εκδίδει στα πλοία, στα οποία έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρουν την σημαία του, έγγραφα για τον σκοπό αυτό.

⁵² Το άρθρο 10 της Συνθήκης της Γενεύης το 1958 για τις Ανοικτές Θάλασσες περιείχε πιο περιορισμένη διατύπωση

⁵³ Πλην των εξαιρουμένων λόγω μεγέθους

Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)⁵⁴, «πλοίο είναι κάθε σκάφος, χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα». Σύμφωνα λοιπόν με τον παραπάνω ορισμό για να υπάρξει πλοίο απαιτούνται τα ακόλουθα στοιχεία: σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα και όχι σχέδια β) καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων⁵⁵ γ) δυνατότητα αυτοδύναμης κίνησης δ) κίνηση στη θάλασσα και όχι σε ποταμούς ή λίμνες.

Ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)⁵⁶ στο άρθρο 3, παράγραφος 1, ορίζει την έννοια του πλοίου ως εξής : «πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή για άλλο σκοπό».

Βέβαια υπάρχουν και άλλα νομοθετήματα που ορίζουν την έννοια του πλοίου ανάλογα με τα ειδικότερα θέματα που ρυθμίζει ο νομοθέτης. Για παράδειγμα σύμφωνα με τον τελωνειακό Κώδικα πλοίο θεωρείται κάθε μεταγωγικό μέσο ανεξαρτήτως της κινούσας αυτό δύναμης, ικανό να ενεργήσει την σε άλλο λιμένα ή όρμο μεταφορά των εμπορευμάτων.

Τέλος με βάση το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας τα πλοία ταξινομούνται σε κρατικά και ιδιωτικά ή εμπορικά. Τα κρατικά πλοία διακρίνονται σε κυβερνητικά πλοία, που χρησιμοποιούνται σε διάφορες δημόσιες υπηρεσίες και σε πολεμικά πλοία.

3.5 Εθνικός χαρακτήρας

Το πλοίο, που δεν έχει κάποια εθνικότητα που καθορίζεται που από τη σημαία, δεν έχει καμιά προστασία σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Δεν μπορεί να συμμετάσχει σε νόμιμο εμπόριο και τα λιμάνια οφείλουν να αρνηθούν χωρίς σημαία την είσοδο του.

Η ελεύθερη ναυσιπλοΐα στις ανοικτές θάλασσες είναι αποκλειστικό δικαίωμα των πλοίων που ναυσιπλοούν με την σημαία κάποιας χώρας.

⁵⁴ Ν. 3816(1958) «Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου»

⁵⁵ Κόρος είναι 2,83 κυβ. μέτρα χωρητικότητας,

⁵⁶ Ν.Δ. 187 (1973) «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δίκαιο

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Ο εθνικός χαρακτήρας του πλοίου αποκτάται από τη νηολόγηση του πλοίου δηλαδή την εγγραφή ή καταχώρηση των χαρακτηριστικών του πλοίου και των στοιχείων του πλοιοκτήτη σε ειδικό δημόσιο βιβλίο της λιμενικής αρχής σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Το νηολόγιο είναι ένα ειδικό δημόσιο βιβλίο που τηρείται από την λιμενική αρχή ενώ μονογράφεται και θεωρείται από τον αρμόδιο εισαγγελέα πρωτοδικών ο οποίος ασκεί την εποπτεία στον Νηολόγο. Και δύο φορές τον χρόνο, στο τέλος του α΄ και β΄ εξαμήνου προβαίνει σε έλεγχο του νηολογίου.

Ο λιμένας, στην λιμενική αρχή του οποίου καταχωρείται το πλοίο ονομάζεται λιμένας νηολόγησης.

Νηολόγος είναι ο αξιωματικός της Λιμενικής αρχής, ο οποίος τηρεί το νηολόγιο. Ο Νηολόγος ασκεί τα καθήκοντα του κάτω από την επίβλεψη του Εισαγγελέα πρωτοδικών της περιοχής και συμμορφώνεται πλήρως με τις οδηγίες του. Σφάλμα του Νηολόγου Κάθε παραβίαση ή παράλειψη επιφέρει πειθαρχική και ποινική ευθύνη του Νηολόγου.

Κεφάλαιο 4 : Ελληνικό νηολόγιο

4.1 Θεσμικό πλαίσιο

Το βασικό Διάταγμα που ισχύει και ρυθμίζει τους όρους τηρήσεως του Νηολογίου είναι το Β.Δ. 10/17 Ιουλ. 1910 (ΦΕΚ 241 Α/1910) όπως τροποποιήθηκε με μεταγενέστερες διατάξεις και ισχύει μέχρι σήμερα.

Θέματα που ρυθμίζουν διατάξεις περί Νηολογίων αναφέρονται και στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Νόμος 3816/58 (ΦΕΚ 32/28-2-1958 τεύχος Α') και στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Ν.Δ. 187/73 (ΦΕΚ 261/03-10-1973 τεύχος Α')

4.2 Νομικό πλαίσιο :Ν.Δ. 2687/1953⁵⁷

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας καθορίστηκε το 1953 με τον αναπτυξιακό νόμο 2687/53⁵⁸ περί «προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, και ιδιαίτερα με το άρθρο 13. Στόχος του νομικού πλαισίου που διαμορφώθηκε ήταν η αντιμετώπιση του προβλήματος που είχε δημιουργηθεί λόγω της συρρίκνωσης του υπό ελληνική σημαία στόλου την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1947-1953).

Οι στόχοι που τέθηκαν ήταν:

- Να διαμορφωθεί κατάλληλο διοικητικό καθεστώς για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που να παρέχει ελευθερία δράσης.

⁵⁷ Ο Ν. 2687/53 αποτελεί την συνέχιση και την επεξήγηση του Νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 1936 σύμφωνα με τον οποίο το ελληνικό πλοίο θεωρείται μόνο αυτό που ανήκει σε Έλληνες ανεξάρτητα αν ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα

⁵⁸ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, Φύλλο Α, Νο 317, 10/11/1953. Το ΝΔ. 2687 αφορά στις επενδύσεις και την προστασία κεφαλαίων από το εξωτερικό και ψηφίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 35 του Συντάγματος του 1952, με την από 22/10/53 σύμφωνη γνώμη ειδικής επιτροπής από βουλευτές (παράγραφος 2 άρθρου 35) και πρόταση του υπουργικού Συμβουλίου. Η Ελλάδα το 1953 είχε το πρόβλημα της οικονομικής Ανάπτυξης, ύστερα από την καταστροφή του πολέμου και της έλλειψης των δύο βασικών συντελεστών : κεφαλαίου και επιχειρηματιών και φυσικά κεφαλαίων σε συνάλλαγμα.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- Να παρασχεθεί κατάλληλο φορολογικό καθεστώς βασισμένο πάνω στο γεγονός ότι το κράτος προσέφερε λίγα με την μορφή οικονομικής βοήθειας στις επιχειρήσεις.
- Να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός του ελληνικού πλοίου με την μείωση του κόστους λειτουργίας του.
- Να βελτιωθούν οι σχέσεις μεταξύ των τριών παραγόντων της ναυτιλίας(κράτους, εφοπλιστών, ναυτεργατών).
- Να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη των εφοπλιστών στην σταθερότητα της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία θα μπορούσε να εξασφαλιστεί με το αμετάβλητο των βασικών σκοπών της ναυτιλιακής πολιτικής και των θεμελιωδών μέσων εφαρμογής της.

Ο σκοπός του άρθρου 13 περιλαμβάνεται στην εισηγητική έκθεση και είναι η υπαγωγή κάτω από την ελληνική σημαία πλοίων ιδιοκτησίας Ελλήνων, τα οποία βρίσκονται κάτω από ξένη σημαία και η, με την υπαγωγή αυτή βελτίωση του ισοζυγίου εξωτερικών «λογαριασμών» της χώρας.

Ιδιαίτερος σημαντικό είναι και το άρθρο 1 « κεφάλαια εξωτερικού νοούνται τα εισαγόμενα από το εξωτερικό με οποιαδήποτε μορφή»⁵⁹. Η εισαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού γίνεται ύστερα από σχετική έγκριση του κράτους, με την εγκριτική πράξη, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Όμως η αυθεντική ερμηνεία του άρθρου 13 δόθηκε με το Ν.Δ. 2928/54(ΦΕΚ τεύχος Α, 163) όπου περιλαμβάνεται η φράση «επιτρεπόμενης και παρέκλισης από τις διατάξεις που ισχύουν...». Αυτή ήταν η πιο έξυπνη νομοθετική ρύθμιση που έδωσε το δικαίωμα στην ηγεσία των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών να νομοθετούν για τη ναυτιλία ότι η διοίκηση αποφασίζει ότι είναι θετικό για τον κλάδο χωρίς την έγκριση του κοινοβουλίου. Αυτή την δυνατότητα εκμεταλλεύτηκαν οι διάφοροι Υπουργοί μετά το 1981 νομοθετώντας για το συμφέρον της πλοιοκτησίας ώστε να ξεφύγει η ελληνική ναυτιλία από την στενωπό που είχε βρεθεί λόγω της κρίσης στις τιμές των ναύλων.

⁵⁹ α) Συνάλλαγμα εξωτερικού, β) μηχανήματα και υλικά, γ) εφευρέσεις δ) τεχνικές μέθοδοι, ε) εμπορικά και βιομηχανικά σήματα. Πλην όμως το άρθρο 2 αναφέρει ότι τα κεφάλαια εξωτερικού (πλοία) υπάγονται στο νόμο αν είναι τοποθετημένα σε παραγωγικές επενδύσεις. Παραγωγικές επενδύσεις θεωρούνται εκείνες που αποβλέπουν στην ανάπτυξη της εθνικής παραγωγής ή συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Η ναυτιλία συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας με την παροχή απασχόλησης σε Έλληνες ναυτικούς, τη δημιουργία εισοδήματος, την εισροή συναλλάγματος και την δημιουργία παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων, που συνδέονται με την εγκατάσταση των γραφείων των ναυτιλιακών εταιρειών.

Βέβαια ο Ν. 2687/57 παρουσιάζει μια χτυπητή αδυναμία. Στο άρθρο 10 αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι «Εταιρείες που ιδρύθηκαν με κεφάλαια εξωτερικού έχουν ίση μεταχείριση (ίση ευνοϊκή μεταχείριση) με εκείνη που γίνεται προς άλλες (στη χώρα) όμορες εταιρείες»⁶⁰. Η ερμηνεία του πιο πάνω άρθρου στερεί στην ουσία από την πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ το δικαίωμα να διαφοροποιεί την πολιτική του απέναντι στα πλοία με ελληνική σημαία ανάλογα με την συνεισφορά, που τα πλοία έχουν στους στόχους της Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής.

Ακόμα πιο διευκρινιστική είναι η παράγραφος 2 του άρθρου 10 : «Σε περίπτωση που σε μια επιχείρηση που ιδρύεται με κεφάλαια εξωτερικού εγκριθούν όροι ευνοϊκότεροι αυτών που έχουν εγκριθεί για μια άλλη όμοια επιχείρηση(που έχει συσταθεί προγενέστερα με κεφάλαια εξωτερικού σύμφωνα με το Ν.Δ. 2687/53), οι ευνοϊκότεροι αυτοί όροι επεκτείνονται και στην επιχείρηση που έχει συσταθεί προγενέστερα, με τροποποίηση της σχετικής εγκριτικής πράξης, με αίτηση του δικαιούχου». Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω δεν επιτρέπεται η εφαρμογή διαφοροποιημένης ναυτιλιακής πολιτικής από επιχείρηση σε επιχείρηση ή από πλοίο σε πλοίο.

Με το άρθρο 13 του ΝΔ το ελληνικό κράτος προσπάθησε να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά με το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ προσπάθησε να εμποδίσει την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση αυτό το ΝΔ ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Όμως το άρθρο 5 θεωρείται ασυμβίβαστο με την Συνθήκη της Ρώμης, γιατί έχει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους μέλους της ΕΕ, αλλά είναι όμως σύμφωνο με ότι συμβαίνει στις άλλες χώρες της ΕΕ. Έτσι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με απόφαση του τον Νοέμβριο του 1997, θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο.

Κατά την νηολόγηση του πλοίου οι ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης επιπροσθέτως

⁶⁰ Το όμοιο των επιχειρήσεων κρίθηκε από την ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (7/5/55, Αρ. Π. 513), ότι δηλαδή οι όμοιες επιχειρήσεις πρέπει να έχουν πλοία που να ανήκουν στην ίδια κατηγορία. Το άρθρο αυτό θεσπίστηκε-σύμφωνα με το ΝΣ- για να μην καταστραφούν οικονομικά οι προγενέστερες επιχειρήσεις. Σκοπός του άρθρου ήταν η εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

των συνήθως προβλεπόμενων και που προέρχονται από τον Αστικό και Εμπορικό Κώδικα καθώς επίσης και από τις διατάξεις περί Δημόσιας Τάξης. Τέτοια σημεία μπορεί να αναφέρονται:

- i. Στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον ελληνικό στόλο
- ii. Στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του εμπορικού και αστικού Κώδικα
- iii. Στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων χωρίς να χρειάζεται η έγκριση ελληνικών δικαστηρίων
- iv. Στα δικαιώματα αυτών που δανείζουν με υποθήκη του πλοίου και ειδικά αυτά που αφορούν την κατά προτίμηση , ικανοποίηση των υποθηκών είτε από αναγκαστική διαχείριση του υποθηκευμένου πλοίου είτε από πώληση του σε δημοπρασία
- v. Στην αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί κάποιου πλοίου, αν οι ενέργειες αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του εμπορικού κώδικα και του κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών
- vi. Στην ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό

Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι με βάση τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53 ο όροι και τα προνόμια που παρέχονται στα πλοία υπερισχύουν κάθε αντίθετης διάταξης της νομοθεσίας που υπάρχει και μπορούν να αναφέρονται σε οποιαδήποτε θέμα, και δεν μπορεί το κράτος μονομερώς να τις μεταβάλει σε όλη την διάρκεια παραμονής του πλοίου κάτω από την ελληνική σημαία με συνταγματική για αυτό εγγύηση. Η σταθερότητα του νομοθετικού πλαισίου είναι πολύ σημαντική για την ελληνική ναυτιλία και πολύ βασικός παράγοντας για την έως σήμερα άνθηση της.

4.3 Όριο ηλικίας, παράλληλη νηολόγηση και επικύρωση διεθνών συμβάσεων.

Δεν υπάρχει όριο ηλικίας για την νηολόγηση πλοίων στην ελληνική σημαία.

Επίσης δεν υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο για διπλή ή παράλληλη νηολόγηση ενός πλοίου, αν και προωθείται νόμος⁶¹ προς αυτή την κατεύθυνση με στόχο την ανανέωση του γερασμένου στόλου των μεσογειακών φορτηγών πλοίων. Γύρω από αυτό το ζήτημα υπάρχουν έντονες αντιδράσεις από τα ναυτεργατικά σωματεία.⁶²

Τέλος το ελληνικό νηολόγιο έχει επικυρώσει σχεδόν όλες τις διεθνείς συμβάσεις όπως είναι η SOLAS 1974, η STCW 78, η MARPOL 73/78, η ILO 147, η CLC, OPA 90 κ.τ.λ.

4.4 Τέλη, έξοδα νηολόγησης και εγγραφής υποθήκης

Η Ελληνική Νομοθεσία δεν προβλέπει κανένα έξοδο και τέλη νηολόγησης για την νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από την ελληνική σημαία.

Κανένας φόρος δεν πληρώνεται στα κέρδη ή στο μέρισμα από την εκμετάλλευση ενός ελληνικού πλοίου που ανήκει κατά κυριότητα σε ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία. Κανένας φόρος δεν πληρώνεται στην αγορά ή μεταβίβαση ενός ελληνικού πλοίου, καθώς και στην μεταβίβαση των μετοχών μιας ναυτιλιακής εταιρείας.

Όλες οι υποθήκες των Ελληνικών πλοίων πρέπει να καταγράφονται στα βιβλία υποθηκών που τηρούνται στα Ελληνικά νηολόγια. Η καταχώρηση στα ναυτικά συμβόλαια των δανείων γίνεται χωρίς την καταβολή χαρτοσήμου. Η καταχώρηση ναυτικής υποθήκης δεν επιβαρύνεται με τέλη εγγραφής⁶³ (άρθρο 5-1, ΝΔ 4419/ΦΕΚ 204 Α).

Τα έξοδα νηολόγησης και κλάσης ποικίλουν ανάλογα με την σημαία νηολόγησης του πλοίου, αλλά και τον νηογνώμονα που το παρακολουθεί. Το κόστος νηολόγησης διαφέρει από σημαία σε σημαία αλλά παραμένει σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε ότι αφορά τα «ανοικτά νηολόγια». Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι οι διαδικασίες νηολόγησης είναι πολύ σύντομες και λιγότερο γραφειοκρατικές σε σχέση

⁶¹ Δέσμη 44 μέτρων για τον διαρκή εκσυγχρονισμό της ελληνικής ναυτιλίας, Νέο θεσμικό πλαίσιο για εγγραφή πλοίων σε ειδικό μητρώο ύστερα από ναύλωση «πλοίου γυμνού».

⁶² Βλ. κεφ. 6 σελ.127

⁶³ Κατ' εξαίρεση καταβάλλεται χαρτόσημο για την εγγραφή ναυτικής υποθήκης πάνω σε πλοίο που τελεί υπό ναυπήγηση

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

με το ελληνικό νηολόγιο αλλά το ίδιο απαιτητικές σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου.

Στους πίνακες 4.1 και 4.2 παραθέτουμε τα έξοδα για την νηολόγηση ενός Handymax, και ενός Suezmax με σημαία Marsal Islands και Λιβερίας το 2005

Πίνακας 4.1 :Έξοδα νηολόγησης πλοίου υπό σημαία Marsal Islands

	Handymax	Souezmax
Registration fees	10.199,55	18.410,87
Annual fee(Annual registration fee + Annual registrated agents fee)	450	450
Total	10.649,55	18.86,87
Πηγή : Προσωπικό αρχείο συγγραφέως		

Πίνακας 4.2: Έξοδα νηολόγησης πλοίου υπό λιβεριανή σημαία

	Handymax	Souezmax
Registration fees	9.852,52	10.102,52
Annual Corporation Registration fee	150	150
Annual service fee	300	300
Total	10.302,52	10.502,52
Πηγή : Προσωπικό αρχείο συγγραφέως		

4.5 Φορολογία

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Η φορολογία των πλοίων ρυθμίζεται από το Ν.Δ. 27/1975⁶⁴, το οποίο διαχωρίζει τα πλοία σε δύο κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από:

1. Μηχανοκίνητα φορτηγά, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία, άνω των 3000κ.ο.χ.
2. Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία από 500 μέχρι 3000 κ.ο.χ.
3. Επιβατηγά πλοία(που εκτείνουν τους πλόες τους σε λιμάνια του εξωτερικού)
4. Επιβατηγά πλοία πάνω από 500 κ.ο.χ που εκτελούν αποκλειστικά τακτικούς περιηγητικούς πλόες (Περιηγητικά-Κρουαζιερόπλοια)

⁶⁴ Ο Ν.27/75 αφορά τους όρους διαχείρισης των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με την μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος ή και πρακτορείου ανεξάρτητα από την σημαία που φέρει το πλοίο των. Τα πλοία των εταιρειών αυτών πληρώνουν φόρο σύμφωνα με το Ν27/75, καθώς και τις εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ του ελληνικού Δημοσίου, ενώ δεν τηρούν βιβλία στην ελληνική γλώσσα.

Επίσης με τον νόμο 27/75 τροποποιήθηκαν οι συντελεστές φορολογίας του πλοίου που ίσχυαν με το Α.Ν.465/68

Δέσμη επισημάνσεων σχετικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν όσον αφορά τον υπολογισμό φόρου του Ν.27/75 προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα στον υπολογισμό για πλοία απέστειλε πρόσφατα η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Το όλο θέμα που είναι καθαρά διαδικαστικό ανέκυψε ύστερα από την κύρωση από την Ελλάδα διεθνούς συμβάσεως για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων που έχει τεθεί σε ισχύ γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν διάφορα προβλήματα με την εφορία πλοίων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του οφειλόμενου φόρου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία οι εταιρίες που έχουν προς νηολόγηση πλοία θα πρέπει να φροντίζουν όπως κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης στο ΥΕΝ για έκδοση Εγκριτικής Πράξης Νηολόγησης και του σχετικού σήματος νηολόγησης θα πρέπει να δηλώνεται όχι μόνο η ολική χωρητικότητα και η καθαρή χωρητικότητα που προκύπτει με βάση τους κανονισμούς της διεθνούς σύμβασης αλλά και σε κ.ο.χ και κ.κ.χ. βάσει του προϋπάρχοντα εθνικού συστήματος καταμέτρησης.

Τα στοιχεία της καταμέτρησης, διαδικασία για την οποία πρέπει να φροντίζουν οι εταιρίες, πρέπει να προσκομίζονται στον κλάδο επιθεώρησης εμπορικών πλοίων (διεύθυνση ΜΚ) από την οποία θα εκδίδεται σχετική βεβαίωση η οποία και θα προσκομίζεται από τον ενδιαφερόμενο στο Νηολόγιο, ζητώντας να γίνει σχετική καταχώρηση στη μερίδα του πλοίου (στη στήλη παρατηρήσεις).

Μετά την υποβολή των στοιχείων στο Νηολόγιο οι εταιρίες θα πρέπει να ζητούν τη χορήγηση πιστοποιητικού στο οποίο θα αναγράφεται μόνο η χωρητικότητα του πλοίου σε κ.ο.χ. και σε κ.κ.χ. το οποίο και θα πρέπει να υποβάλλεται μαζί με τις δηλώσεις φόρου προκειμένου η δηλούμενη προς τη ΔΥΟ πλοίων χωρητικότητα σε g.r.t. να συμπίπτει προς αυτή που έχει δηλωθεί στο νηολόγιο.

Όσον αφορά στα ήδη νηολογημένα πλοία επισημαίνεται ότι η προαναφερθείσα διαδικασία δεν έχει ακολουθηθεί από όλες τις πλοιοκτήτριες εταιρίες κατά τη νηολόγηση των πλοίων τους και για το λόγο αυτό συνιστάται να ακολουθηθεί η προαναφερόμενη διαδικασία για την απόκτηση της καταμέτρησης σε g.r.t και n.r.t. και η υποβολή του σχετικού πιστοποιητικού της ΕΕΠ στο νηολόγιο με το αίτημα της αναγραφής στη μερίδα του πλοίου και έκδοση πιστοποιητικού για χρήση στη ΔΟΥ πλοίων., το κείμενο μπορεί να αναζητηθεί στην ιστοσελίδα www.touristnews.gr Ημ/νια : 28/2/2005

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

5. Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος 5000 τόνων, πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες άνω των 15.000 κ.ο.χ.

Η δεύτερη κατηγορία αποτελείται από:

1. Επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν πλόες αποκλειστικά μεταξύ λιμένων εσωτερικού, με εξαίρεση αυτά που περιλαμβάνονται στην πρώτη κατηγορία
2. Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 500 κόρων
3. Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού
4. Αλιευτικά, ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά, ανεξάρτητα από χωρητικότητα
5. Πλοιάρια

I. Α' κατηγορία – πλοία στο ελληνικό νηολόγιο

1. Για πλοία νηολογημένα μετά τις 22 Απριλίου του 1975 ο φόρος καταβάλλεται σε συνάρτηση των κόρων ολικής χωρητικότητας και ηλικίας. Ο φόρος υπολογίζεται σε δολάρια ανά κ.ο.χ. και κυμαίνεται από 0,53 έως 0,68 δολάρια ανάλογα με την ηλικία του πλοίου. Το ποσό αυτό πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή που αντιστοιχεί στο μέγεθος του πλοίου, που κυμαίνεται από 0,8 έως 1,2. ο φόρος ανά κ.ο.χ. αυξάνεται 4% κάθε έτος από το έτος μετά την έναρξη της ισχύος του 27/1975.

Κ.Ο.Χ.	Συντελεστής
100-10,000	1,2
10,001-20,000	1,1
20,001-40,000	1,0
40,001-80,000	0,9
80,001-και άνω	0,8

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Παράδειγμα υπολογισμού για ένα πλοίο 20.000 κ.ο.χ.

10.000 τόνοιX1,2=12.000

10.000 τόνοιX1,1=11.000

Σύνολο φορολογητέας χωρητικότητας=23.000

Ηλικία πλοίου	Συντελεστής- Έτος 2001	Συντελεστής Έτος 2002	Συντελεστής Έτος 2003	Συντελεστής Έτος 2004 (αύξηση 116% σε σχέση με το 1975)
0-4 έτη	1,081	1,102	1,1236	1,1448
5-9 έτη	1,938	1,976	2,014	2,052
10-19 έτη	1,897	1,934	1,9716	2,0088
20-29 έτη	1,795	1,830	1,8656	1,9008
30- και άνω	1,387	1,414	1,4416	1,4688
Πηγή : Shipping industry Almanac 2002				

Σημείωση 1 : το συνολικό ποσό του φόρου υπολογίζεται σε USD

Υπολογισμός φόρου για πλοίο 20 ετών

23.000X1,9008=43718,4USD

2. Για πλοία νηολογημένα πριν τις 22/04/1975 : για πλοία 10 έως 20 ετών ο φόρος είναι 0,20 δολάρια ανά κ.ο.χ. – για πλοία 20 έως 25 ετών ο φόρος είναι 0,30 δολάρια ανά κ.ο.χ. και τέλος για πλοία μεγαλύτερα των 25 ετών ο φόρος είναι 0,40 δολάρια ανά κ.ο.χ.

Τέλος για τα πλοία που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία ισχύουν οι ακόλουθες φορολογικές ελαφρύνσεις :α) πλήρης φορολογική απαλλαγή όλων των πλοίων που ναυπηγήθηκαν σε ελληνικές ναυπηγικές μονάδες κατά τα πρώτα έξι χρόνια της ζωής τους. β)έκπτωση της τάξης του 50% στη φορολογία των επιβατηγών πλοίων και των κρουαζιερόπλοιων γ) μείωση του φόρου (ανάλογη με το κόστος επισκευής ή

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

ανακαίνισης) για όλα τα πλοία άνω των 20 ετών τα οποία επισκευάζονται ή ανακαινίζονται στην Ελλάδα.

II. Β' κατηγορία- πλοία στο ελληνικό νηολόγιο

Ο φόρος υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 12 του νόμου 27/1975 όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 13 του νόμου 2459/79. Το σύνολο του φόρου υπολογίζεται σε Euro. Ο φόρος υπολογίζεται σε ετήσια βάση τους κ.ο.χ. και υπολογίζεται με βάση ένα συντελεστή 35 δ.ρ.χ. ανά κ.ο.χ. το σύνολο του πληρωτέου φόρου μειώνεται : α) κατά 50% στην περίπτωση που τα πλοία πραγματοποιούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο ξένων λιμένων β) κατά 60% για επιβατηγά ή αλιευτικά σκάφη και γ) κατά 75% για αλιευτικά σκάφη

Τέλος σε φορολογικές ελαφρύνσεις υπόκεινται οι παρακάτω κατηγορίες πλοίων :α) πλοία που ναυπηγήθηκαν σε ελληνικές ναυπηγικές μονάδες απαλλάσσονται από την καταβολή φόρων για τα πρώτα 12 χρόνια της ζωής τους β) έκπτωση της τάξης του 50% για μια περίοδο 5 ετών για όλα τα bulk carriers, tankers και reefers που εγγράφονται για πρώτη φορά στο ελληνικό νηολόγιο γ) έκπτωση κατά τα 2/3 σε όλα τα πλοία κάτω των 20 ετών, για μια πενταετία, σε περίπτωση ανακαίνισης ή επισκευής ή οποία πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα και το κόστος της ήταν τουλάχιστον διπλάσιο της αξίας κτήσης του πλοίου και δ) έκπτωση κατά τα 2/3 σε όλα τα πλοία 10-15 ετών, για μια πενταετία, τα οποία ανήκουν σε ελληνικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα με σκοπό να αντικαταστήσουν πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών.

III. Πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας υπό ξένη σημαία

Εάν τα πληρώματα αυτών των πλοίων είναι συμβεβλημένα με το NAT , οι πλοιοκτήτες πρέπει να πληρώσουν μια επιπλέον συνεισφορά.

Η συνεισφορά αυτή υπολογίζεται με βάση τη φορολογητέα χωρητικότητα και καθορίζεται χρησιμοποιώντας μια κλίμακα που βασίζεται στους κόρους καθαρής χωρητικότητας του πλοίου. Το σύνολο του φόρου υπολογίζεται σύμφωνα με τον συντελεστή ηλικίας του πλοίου και υπολογίζεται σε USD.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.89/1967, τα έσοδα των ναυτιλιακών εταιρειών που καλύπτονται από τις διατάξεις του νόμου δεν φορολογούνται. Εκτός

από τον φόρο χωρητικότητας, κανένας άλλος φόρος δεν επιβαρύνει τα κέρδη ή τα μερίσματα των ναυτιλιακών εταιρειών.

4.6 Επένδρωση ελληνικών εμπορικών πλοίων

Η επένδρωση των ελληνικών εμπορικών πλοίων καθορίζεται από τα σχετικά προεδρικά διατάγματα ανάλογα με την χωρητικότητα, τον τύπο και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του κάθε πλοίου:

- Π.Δ. 238/87 (Εφ. Κυβ., 102 ΑΥ1987) οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων
- Π.Δ. 237/87(Εφ. Κυβ., 102 Α71987) οργανική σύνθεση πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 500,01 μέχρι 3.000 κόρους
- Υ.Α. 70003/1639/8-4-86 (Εφ. Κυβ., 289 ΒΥ24-4-86) καθορισμός συνθέσεως φορτηγών πλοίων ανεπένδρωτου μηχανοστασίου (UMS ACCU-κ.τ.λ.) ολικής χωρητικότητας 500,01-3.000 κόρων
- Π.Δ. 382/1978 (Εφ. Κυβ.,Κυβ., 80 Α/1978) περί συνθέσεως πληρωμάτων, φορτηγών πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων.

Για τα πλοία που νηολογούνται βάσει του Ν.Δ. 2687/53 οι συνθέσεις των πληρωμάτων ορίζονται με βάση τον όρο 8 της οικείας εγκριτικής πράξης όπου αναφέρεται ότι το ποσοστό των αλλοδαπών δεν πρέπει να ξεπερνά το 40% της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος, ενώ απαιτείται και Πλοίαρχος με ελληνική ιθαγένεια.

Τον Σεπτέμβριο του 1990, έγινε αναθεώρηση της οργανικής σύνθεσης τόσο των συμβατικών, όσο και των αυτοματοποιημένων πλοίων. Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτες εκείνοι των οποίων τα πλοία ήταν νηολογημένα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ΝΔ2687/53 μπορούσαν να ζητήσουν από το ΥΕΝ να συμπληρώσει τον όρο 8 των εγκριτικών πράξεων. Η περίληψη της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος στις εγκριτικές πράξεις έγινε για πρώτη φορά το 1990.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζουμε τις συνθέσεις των πληρωμάτων για τα πλοία του άρθρου 13 μετά την μείωση του 1990:

Πίνακας 4.3 : Σύθεση αυτοματοποιημένων πλοίων ανάλογα με κ.ο.χ.. 1990⁶⁵

Θέση	3.000-20.000	20.001-45.000	45.001+
<i>Πλοίαρχος</i>	1	1	1
<i>Υποπλοίαρχος</i>	1	1	1
<i>Ανθυποπλοίαρχος</i>	1 ⁶⁶	2	2
<i>Δόκιμος Πλοίαρχος</i>	-	-	1
<i>Ναύκληρος</i>	1	1	1
<i>Ναύτες</i>	3	3	4
<i>Ραδιοτηλεγραφετής</i>	1 ⁶⁷	1	1
<i>A</i>			
<i>Μηχανικός A</i>	1	1	1
<i>Μηχανικός B</i>	1	1	1
<i>Μηχανικός Γ</i>	-	1	1
<i>Ηλεκτρολόγος</i>	-	-	1
<i>Καθαριστής</i>	-	-	1
<i>Μάγειρας</i>	1	1	1
<i>Θαλαμηπόλος</i>	-	-	1
<i>B. Θαλαμηπόλου</i>	1	1	1
Σύνολο	12 ή 13	14 ή 15	19 -18
Πηγή: YEN			

Επειδή θα ασχοληθούμε επισταμένα με το τεράστιο ζήτημα της μείωσης των συνθέσεων που απασχολεί εδώ και χρόνια τους παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας κρίνεται αναγκαίο να αναφερθούμε στους όρους της ναυτικής εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 8 στην τελευταία εγκριτική πράξη.

Οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στον όρο 8 σχετικά με την πρόσληψη υπηκόων Κρατών Μελών της Ε.Ε έρχονται σε αντίθεση με τη νομοθεσία της ΕΕ. Η

⁶⁵ 454. ΦΕΚ 24 7/21.9.90 ΤΑΠΣ

⁶⁶ Τα πλοία από 10001 κ.ο.χ. μέχρι 20000 έχουν ένα πρόσθετο Ανθυ/χο ή Δόκιμο Πλοίαρχο, αν δεν προσφέρεται προσοντούχος. Το ίδιο και για τα πλοία 20001-45000 κ.ο.χ.

⁶⁷ Τα πλοία μέχρι 7000 κ.ο.χ. έχουν και Ραδιοτηλεγραφετή Β. τα Δ/Ξ έχουν και ένα Αντλιορό, εκτός αν το πλοίο έχει Κεντρικό Σταθμό Φορτοεκφόρτωσης

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

εναρμόνιση της ελληνικής με την κοινοτική νομοθεσία έγινε μέσω του Π.Δ. 12 την 1-2-1993 (Εφ. Κυβ.,5 Α)⁶⁸ όπου αναφέρεται:

«1. Υπήκοοι Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με την νομοθεσία του Κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς εξαιρουμένης της θέσης του πλοιάρχου και του νόμιμου αναπληρωτή του

2. Προς τον σκοπό αυτό, όπου στην ισχύουσα νομοθεσία που ρυθμίζει την εργασία επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων αναφέρονται οι όροι «Έλληνες ναυτικοί» ή «ημεδαποί» ή άλλος όρος που υποδηλώνει πρόσωπο Ελληνικής ιθαγένειας, νοούνται και οι υπήκοοι των Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με την νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεως τους».

Πιο συγκεκριμένα η Εγκριτική πράξη επιτρέπει δύο ειδών ναυτολογήσεις αλλοδαπών:

- a. Για όσους έχουν τα νόμιμα προσόντα.
- b. Για όσους δεν έχουν τα νόμιμα προσόντα, οπότε αυτή θεωρείται αντικανονική ναυτολόγηση.

Για το πρώτο είδος ναυτολόγησης ισχύουν τα εξής: Επιτρέπεται μέχρι 40% στις θέσεις της οργανικής σύνθεσης του πλοίου, η ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών (σε όλες τις κατηγορίες και ειδικότητες κατώτερων πληρωμάτων γέφυρας, μηχανής και γενικών υπηρεσιών) προκειμένου να συμπληρωθεί η οργανική σύνθεση του πλοίου, κάτω από τους εξής όρους:

⁶⁸ Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο δικαίωσε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με απόφασή του που εξέδωσε, καταδικάζοντας την Ελλάδα και στην καταβολή των εξόδων της δίκης τον Νοέμβριο του 1997 στις Βρυξέλες

Η Ελλάδα καταδικάστηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για τους περιορισμούς που θέτει η νομοθεσία της στις εγγραφές στο ελληνικό νηολόγιο, όπως και στις προσλήψεις ναυτικών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία προσέφυγε στο Δικαστήριο εναντίον της Ελλάδας, υποστήριξε ότι η Ελληνική Δημοκρατία παραβιάζει την κοινοτική νομοθεσία με το να περιορίζει το δικαίωμα εγγραφής στα ελληνικά νηολόγια μόνο στα πάσης φύσης και είδους πλοία που ανήκουν σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50% σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα.

Η Επιτροπή κατηγορήσε επιπλέον την Ελλάδα ότι δεν έχει το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσληψη ναυτικών για τα ελληνικής σημαίας αλιευτικά και σπογγαλιευτικά πλοία οι οποίοι είναι υπήκοοι άλλων χωρών-μελών της Κοινότητας.

Η καταδίκη της Ελλάδας στηρίχθηκε στα άρθρα 6, 48, 52, 58 και 221 της Συνθήκης ΕΚ, στο άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1251/70 της Επιτροπής της 29/6/1970 και στο άρθρο 7 της Οδηγίας 75/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17/12/1974.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

1. δεν προσφέρονται Έλληνες ναυτικοί για ναυτολόγηση
2. είναι δύσκολη η γρήγορη εξεύρεση (ικανών και κατάλληλων προσοντούχων Ελλήνων ναυτικών
3. οι (προσοντούχοι) Έλληνες ναυτικοί (που προσφέρονται για εργασία ζητούν όρους διαφορετικούς από εκείνους που καθορίζονται από τις ελληνικές διατάξεις, που ισχύουν, και ιδιαίτερα σε σχέση με το μισθολόγιο
4. η διάρκεια ναυτολόγησης είναι 12 μήνες, εφόσον δεν ισχύουν οι προϋποθέσεις 1,2 και 3

Η διάταξη αυτή, με απόφαση του ΥΕΝ, μπορεί να ανακληθεί για ένα συγκεκριμένο πλοίο, αν διαπιστωθεί ότι παραβιάζονται οι παράγραφοι 1,2 και 3. Οι προϋποθέσεις 2,3 δεν εφαρμόζονται πλέον λόγω των γενικότερων ναυτιλιακών συμφερόντων της Ελλάδας.

Όσον αφορά την αντικανονική ναυτολόγηση αλλοδαπών αλλά και Ελλήνων, όρος που προϋπήρχε του άρθρου 8 Δ επιτρέπει :

- την ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών που δεν έχουν τα νόμιμα προσόντα
- την ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών που δεν έχουν τα νόμιμα προσόντα, σε όλες τις κατηγορίες και ειδικότητες του πληρώματος εφόσον η λιμενική ή Προξενική Αρχή διαπιστώνει ότι : α) είναι δύσκολη η ανεύρεση κατάλληλων και ικανών Ελλήνων ναυτικών (που έχουν τα νόμιμα προσόντα). β)ζητούν(οι Έλληνες προσοντούχοι που προσφέρονται για εργασία) όρους διαφορετικούς από εκείνους που καθορίζονται από τους ελληνικούς νόμους και ειδικότερα σε σχέση με το μισθολόγιο.

Σύμφωνα με τον όρο 8 υπάρχουν δύο εξαιρέσεις:

1. α) για τον αλλοδαπό Ραδιοτηλεγραφετή και β) για τον μη προσοντούχο Έλληνα απαιτείται έγκριση της Αρχής
2. ο Πλοίαρχος πρέπει να είναι Έλληνας

Τέλος, όσον αφορά τους αλλοδαπούς ναυτικούς στον όρο 8 της εγκριτικής πράξης αναφέρεται ότι οι μισθοί και οι λοιπές αποδοχές που θα καταβάλλονται στους αλλοδαπούς πρέπει να είναι αντίστοιχες της θέσης και της ειδικότητας για την οποία ναυτολογούνται ή είχαν ναυτολογηθεί και καθορίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας του τόπου προέλευσης των ναυτικών. Ο μισθός και οι αποδοχές δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές που κάθε φορά ισχύουν στην χώρα προέλευσης του αλλοδαπού ναυτικού. Κάθε έλλειψη όρου για την αμοιβή και

εργασία του αλλοδαπού ναυτικού συμπληρώνεται από τη νομοθεσία της χώρας προέλευσής του.

Επίσης, πρέπει να σημειώσουμε ότι οι αλλοδαποί ναυτικοί δεν καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές, ούτε λαμβάνουν παροχές, ενώ οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν τις εισφορές των εργοδοτών και των ναυτικών με βάση την οργανική σύνθεση του πληρώματος του πλοίου⁶⁹.

4.7 Παράλληλο νηολόγιο- Ελλάδα

Το 1955⁷⁰ δημιουργήθηκε το «**Οιωνεί Παράλληλο Νηολόγιο της Ελλάδας**⁷¹» με το όνομα «Πλοία συμβεβλημένα με το NAT»⁷² στα πλαίσια της πολιτικής προσέλκυσης περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία. Σύμφωνα με τους πλοιοκτήτες, η μοναδική διαφορά ανάμεσα στο νηολόγιο αυτό και το ελληνικό είναι ότι δίνεται η δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να επιλέγουν τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών. Με εξαίρεση την σύνθεση των πληρωμάτων το παράλληλο αυτό νηολόγιο λέγεται ότι ήταν ακριβότερο και από το ελληνικό.

Ο πίνακας 4.4 παρουσιάζει την εξέλιξη της χωρητικότητας του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου που είναι συμβεβλημένος με το NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) και τη συγκρίνει με τη συνολική ελληνόκτητη χωρητικότητα, για την περίοδο 1970-1986.

⁶⁹ Βλ. εγκριτική πράξη : ΦΥ 1134.2231/1995 ΦΕΚ ΤΑΠΣ, 146, 15/6/1995

⁷⁰ Με τον νόμο 3170 στις 28/3/1955

⁷¹ Έγιναν προσπάθειες ίδρυσης παράλληλου νηολογίου στην Ρόδο και στην Κρήτη, οι οποίες όμως απέτυχαν. , Ναυτικά Χρονικά 2000

⁷² Α. Γουλιέλμος «Η ανάγκη για νέα ναυτιλιακή πολιτική» Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 1998 σελ.19

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Πίνακας 4.4 : Εξέλιξη της χωρητικότητας του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου που είναι συμβεβλημένος με το NAT (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

Έτος	Ελληνική σημαία	Ξένες σημαίες	% συνολικής ελληνόκτητης χωρητικότητας	Σύνολο
1970	13.539	16.812	98,2	30.351
1971	15441	18.345	99,1	33.786
1972	19.093	19.766	99,5	38.859
1973	23.145	19.674	100	42.819
1974	23.999	20.400	97,9	44.399
1975	24.820	19.511	91,8	46.331
1976	28.574	18.012	92,1	46.586
1977	33.457	15.662	92,9	49.119
1978	34.987	13.352	92,1	48.340
1979	38.842	11.270	94,6	50.112
1980	41.229	9.202	94,0	50.431
1981	42.488	8.113	93,2	50.601
1982	38.128	7.640	85,6	45.768
1983	36.806	7.283	78,5	44.089
1984	32.335	6.402	72,3	38.737
1985	(27.765)	5.856	76,6	33.621
1986	(24.283)	5.176	65,1	29.359

Πηγή : ΕΣΥΕ, «Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας» (τεύχη 1980-1984) Επιλογή Ιούνιος – Ιούλιος 1987, σελ. 386.

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα, στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 70 το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου ήταν συμβεβλημένο με το NAT, ενώ μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 80 η χωρητικότητα της συμβεβλημένης με το NAT ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας υπολειπόταν κατά μικρό ποσοστό της συνολικής ελληνόκτητης χωρητικότητας. Έκτοτε, όμως, το ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου που ήταν συμβεβλημένο με το NAT μειώνεται συνεχώς, για να φτάσει το 1986 μόλις στο 65%, ποσοστό εξαιρετικά χαμηλό αν ληφθεί υπόψη ότι τη χρονιά αυτή το 53,6%

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

της ελληνόκτητης ναυτιλίας φέρει την ελληνική σημαία και συμβάλλεται έτσι υποχρεωτικά με το NAT. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μείωση της υπό ξένης σημαίας ελληνόκτητης ναυτιλίας που συμβάλλεται με το NAT αρχίζει το 1975, συμπίπτει δηλαδή με τη φάση μείωσης της υπό ξένης σημαίας χωρητικότητας προς όφελος της ελληνικής σημαίας. Η τάση αυτή όμως όχι μόνο δεν αντιστρέφεται, αλλά αντίθετα εντείνεται στη δεκαετία του 1980, όταν παρατηρείται και πάλι φυγή μέρους της ελληνόκτητης χωρητικότητας από την εθνική σημαία προς τις «σημαίες ευκαιρίας».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι πίνακες 4,5 και 4.6 και παρουσιάζουν τον αριθμό και την ολική χωρητικότητα των πλοίων ελληνικών συμφερόντων που είναι συμβεβλημένα με το NAT, καθώς και τον αριθμό των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν στα υπό ελληνική σημαία και στα συμβεβλημένα με το NAT υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.

Πίνακας 4.5 : Αριθμός και χωρητικότητα πλοίων συμβεβλημένων με το NAT (πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

Έτος	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα σε κ.ο.χ.
1987	236	4605122
1988	184	3487113
1989	176	3446702
1990	158	2443603
1991	146	2462132
1992	143	2239170
1993	140	2415372
1994	139	2174255
1995	129	2310862
1996	126	2682642
Πηγή : NAT		

Πίνακας 4.6 : Αριθμός Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, άνω των 100 κ.ο.χ., συμβεβλημένα με το NAT

Εθνικότητα πλοίων και ναυτικών	Αριθμός ναυτικών			
	1990	1992	1994	1996
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	36851	38995	39122	36766
Έλληνες	26766	25278	25842	23992
Ξένοι	10085	13717	13280	12774
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	30704	31906	33373	30749
Έλληνες	24554	23516	24190	22556
Ξένοι	6150	8390	9183	8193
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	6147	7089	5749	6017
Έλληνες	2212	1762	1652	1436
Ξένοι	3935	5327	4097	4581
Πηγή : NAT				

Ο αριθμός των συμβεβλημένων με το NAT πλοίων παρουσιάζει μια μεγάλη πτώση την περίοδο 1986-1988. Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε μια πολύ ελαφρά μείωση στον αριθμό των πλοίων, ενώ η ολική χωρητικότητα είναι σταθεροποιημένη έως ελαφρά αυξημένη.

Όσον αφορά τον αριθμό των ναυτικών, το μεγάλο πρόβλημα είναι η μείωση των Ελλήνων ναυτικών κατά 2.500 την περίοδο 1994-1996.

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2004 ο αριθμός των πλοίων που ήταν συμβεβλημένα με το NAT ήταν μόλις 70, στα οποία εργάζονταν συνολικά 6.324 ναυτικοί, από τους οποίους οι 1225 ήταν Έλληνες και οι 5.009 ξένοι. Αυτή η μείωση θα πρέπει να ανησυχήσει τους παράγοντες του YEN, αφού τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των πλοίων που επιλέγουν το ιδιότυπο παράλληλο νηολόγιο της Ελλάδας συνεχώς μειώνεται. Ίσως να ήταν χρήσιμο να επανεξεταστεί το νομικό πλαίσιο που ισχύει ή να γίνει προσπάθεια για δημιουργία παράλληλου νηολογίου στα πλαίσια των παράλληλων νηολογίων που ιδρύθηκαν από τα κράτη μέλη την περίοδο της μεγάλης

κρίσης, με ευέλικτες συνθήκες επάνδρωσης, φοροαπαλλαγές και απαλλαγή των ναυτικών και των πλοιοκτητών από τις ασφαλιστικές εισφορές.

4.8 Ανταγωνιστικά νηολόγια

Σε αυτό το σημείο θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο να προχωρήσουμε σε μια σύντομη ανασκόπηση της εμφάνισης των ανταγωνιστικών προς το ελληνικό νηολογίων στην ελληνόκτητη ναυτιλία από το 1949 έως σήμερα. Πριν την αρχή του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου στην ελληνική σημαία ήταν το 55% του στόλου, ενώ τα υπόλοιπα πλοία είχαν υψώσει σε ποσοστό 43%, 2% σημαία Παναμά και Λιβερίας αντίστοιχα. Αυτή η προπολεμική τάση για αποχώρηση από την εθνική σημαία ήταν αποτέλεσμα της παρεμβατικής πολιτικής του κράτους, η οποία επηρέαζε σε μεγάλο βαθμό τις επιχειρηματικές αποφάσεις των πλοιοκτητών.

Πίνακας 4.7 : Κατανομή σημαίων στον ελληνόκτητο στόλο (1949-1993)

Έτη	Σύνολο ελληνόκτητου GRT			%GRT/KOX											
		Index	Ελληνική	LIB	PAN	LEB	CYP	SIN	MAL	N.Z	ENG	BAH	PHIL	HON	CEY
1949	2.377.254	4	55	2	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1958	11.340.650	21	20	64	16	0,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1965	18.382.140	34	39	53	4	4	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-
1975	48.298.436	90	52	41	2	0,03	5	0,16	-	-	-	-	-	-	-
1980	53.625.884	100	77	19	1,5	0,004	2	0,22	-	0,1	-	-	-	-	-
1982	50.155.111	93	76	19	2	0,1	3,29	0,28	0,07	0,1	0,07	-	-	-	-
1984	53.601.462	100	67	17,5	9,25	0,4	5,28	0,21	0,4	0,1	0,01	0,04	0,02	0,03	0,01
1985	46.046.188	87	59	17,5	10,5	0,42	10,8	-	1,05	0,11		0,14	0,2	0,04	-
1988	48.046.188	90	41	16	9	0,43	27,6	-	2	0,07	0,4	2,28	0,25	0,47	0,06
1989	47.835.588	89	40	15,5	9	0,4	28,9	-	2,41	0,07	0,23	2,59	0,2	0,18	0,06
1990															
1991	51.872.020	7	43,5	10,4	8	0,26	27		4,8	0,06	0,15	3,04	0,03	0,09	0,11
1992	55.494.567	103	43,5												
1993	61.534.585	115	45	8,7	7,6	0,22	23,5		7,9	0,05	0,39	3,5	0,11	0,14	0,02

Πηγή : Υπολογισμοί από Ναυτικά Χρονικά

Στην πορεία των μεταπολεμικών χρόνων μέχρι το 1982 εμφανίζονται και άλλες σημαίες με σχετικά όμως μικρό ποσοστό, κυρίως λόγω της ευνοϊκής για την ναυτιλία κυβερνητικής πολιτικής και των κινήτρων που δόθηκαν στους εφοπλιστές μέσω του καινούργιου ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου. Πιο συγκεκριμένα, το

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

1958 εμφανίζεται η σημαία του Λιβάνου με ένα μικρό ποσοστό (0,32%).

Χαρακτηριστικό της δεκαετίας του 60 είναι η ύψωση της Λιβεριανής σημαίας στα ελληνικά πλοία σε ποσοστό 64%. Την επόμενη δεκαετία εμφανίστηκε η Κύπρος (0,17%), ενώ η Λιβερία και ο Παναμάς κατείχαν το 53% και 4% αντίστοιχα του ελληνόκτητου στόλου. Το 1975 εμφανίστηκε το νηολόγιο της Σιγκαπούρης (0,16%) και το 1980 η σημαία της Ν. Ζηλανδίας με 0,10%.

Το 1982 όμως αποτελεί την χρονιά ορόσημο για το μεγαλύτερο ««flagging out»» στην ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Κυριότεροι παράγοντες για την απομάκρυνση των ελληνικών πλοίων από την ελληνική σημαία ήταν η μεγάλη κρίση της ναυλαγοράς και η αδιάφορη στάση του κράτους για την αντιμετώπιση του προβλήματος της αύξησης του λειτουργικού κόστους, που είχε σαν αποτέλεσμα την χρησιμοποίηση αλλοδαπών πληρωμάτων και την φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία.

Έτσι ενώ μέχρι το 1982 μόνο οκτώ σημαίες απάρτιζαν τον ελληνόκτητο στόλο-από τις οποίες οι κυριότερες ήταν η ελληνική με 77%, της Λιβερίας⁷³ με 19% και της Κύπρου με 2%- μετά το 1982 οι σημαίες έγιναν 20. Αυτήν την περίοδο οι Έλληνες εφοπλιστές παρασυρμένοι από την διεθνή συγκυρία και την κακή ναυλαγορά νηολόγησαν τα πλοία τους στα λεγόμενα παράλληλα και «ανοικτά» νηολόγια, με στόχο την μείωση του κόστους προκειμένου να ανταπεξέλθουν στην παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση με τις λιγότερες δυνατές απώλειες.

Πιο αναλυτικά με βάση την ημερομηνία εμφάνισης των νηολογίων έχουμε : το 1982 η Μάλτα (0,07%), η Αγγλία (0,07%), το 1984 οι Μπαχάμες (0,04%), οι Φιλιππίνες (0,02%), η Ονδούρα (0,03%), και η Κεϋλάνη (0,01%). Το 1985 οι Μαλντίβες (0,01%), το 1989 ο Άγιος Βικέντιος (0,07%), το 1991 τα νησιά Μάρσαλ (2,3%) και ο Άγιος Μαυρίκιος(0,03%), η Sri Lanka και η Antigua. Το 1993 έχουμε νηολογήσεις στο Hong Kong και την Αίγυπτο (0,12%).

Σήμερα ο στόλος ελληνικών συμφερόντων απαρτίζεται από συνολικά 43 σημαίες.

⁷³Η Λιβερία παρά τα όποια εσωτερικά προβλήματα, κατάφερε να κερδίσει την εμπιστοσύνη τόσο των τραπεζών όσο και των πλοιοκτητών, κυρίως Αμερικάνων και Ελλήνων τις δεκαετίες του 50 και 60. Σημαντικό πλεονέκτημα του νηολογίου της Λιβερίας ήταν ότι είχε ως έδρα την Νέα Υόρκη και η διοίκηση του είχε ανατεθεί σε μια αμερικάνικη εταιρεία. Μετέπειτα η μεγάλη μείωση των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων οφείλεται σε ένα ναύαγιο ενός δεξαμενοπλοίου υπό Λιβεριανή σημαία, που οδήγησε το κράτος να λάβει αυστηρά μέτρα όσον αφορά την περιβαλλοντολογική ρύπανση και στην συνέχεια στην επικύρωση των περισσότερων σχετικών διεθνών συμβάσεων, αυξάνοντας σε μεγάλο βαθμό το κόστος νηολόγησης. Την περίοδο 1975-1980 το ποσοστό του νηολογίου της Λιβερίας στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε από 41% σε 19%.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Πίνακας 4.8 : Σύνθεση των σημαιών που απαρτίζουν τον ελληνόκτητο στόλο στις 8/5/2003 για πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.)

Σημαία	Πλοία	Dwt	Gt
ANTIGUA &BARBUDA	1	3.704	2.397
BAHAMAS	168	8.583.876	5.374.945
BARBADOS	4	164.399	115.997
BELIZE	3	28.741	18.667
BERMOUDA	1	14.931	12.582
CAMBODIA	9	101.573	66.454
CAYMAN ISLANDS	23	981.856	583.745
COMOROS	3	12.287	8.538
CYPRUS	579	24.698.749	14.902.874
DENMARK(DIS)	1	105.300	56.346
ECUADOR	1	610	2.329
EGYPT	5	341.965	198.295
FRENCH ANTARCTIC TERRITORY	1	298.033	164.251
GEORGIA	10	88.117	54.428
GILVALTAR	7	245.851	152.751
GREECE	929	56.404.506	34.717.139
HONDURAS	10	69.570	44.436
HONG KONG- CHINA	2	285.938	150.330
INDONESIA	1	89.032	49.827
ISLE OF MAN	13	1.192.191	689.709
ITALY	6	40.409	207.714
JAMAICA	1	32.243	20.627
KOREA(NORTH)	2	11.652	8.061

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 4.8			
LEBANON	6	113.353	71.805
LIBERIA	179	12.773.345	7.524.181
MALTA	601	30.040.584	17.596.039
MARSHALL ISLANDS	95	9.426.011	5.226.330
NEDERLANDS	1	2.677	1.769
PANAMA	519	21.370.088	13.163.018
PHILIPPINES	5	163.949	92.239
ROMANIA	1	5.037	4.699
RUSSIA	2	18.698	17.103
SAINT VINCENT & GRENADINES	131	2.988.581	1.816.251
SAO TOME & PRINCIPE	1	6.910	4.154
SAUDI ARABIA	2	0	7.776
SINGAPORE	5	512.510	368.402
SYRIA	1	5.912	3.775
TONGA	2	4.569	2.842
UNITED KINGDOM	12	82.941	81.504
UNKNOWN	8	203.357	129.285
ORUGUAY	1	3.390	5.945
VENEZUELA	2	71.790	41.025
WALLIS & FORTUNA ISLANDS	1	4.225	42.276
ΣΥΝΟΛΟ	3.355	171.593.487	103.807.860
Πηγή : COMMITTEE			

4.8.1 Κύπρος – Μάλτα

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η ηγεσία του YEN είναι ο ανταγωνισμός των νηολογίων της Κύπρου και της Μάλτας, τα οποία έρχονται πρώτα στην προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών λόγω της ποιότητας τους και των ελάχιστων περιορισμών που προβλέπουν στην σύνθεση του πληρώματος. Αιτία της ανησυχίας είναι η είσοδος τους στην ΕΕ. Με την είσοδο της Κύπρου και της Μάλτας, η Ελλάδα χάνει ένα πολύ ισχυρό διαπραγματευτικό χαρτί που είχε προκειμένου να πείσει τους Έλληνες πλοιοκτήτες να υψώσουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους⁷⁴. Με τα σημερινά δεδομένα, το 40% των ελληνόκτητων σκαφών χρησιμοποιεί τα νηολόγια αυτών των δύο κρατών. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι τα νηολόγια αυτά έχουν χαρακτηριστεί σημαίες ευκαιρίας από τους διεθνείς οργανισμούς, όπως η ITF. Μετά την είσοδο θα πρέπει να εναρμονίσουν το θεσμικό τους πλαίσιο με τους κανόνες που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Διαψευστήκαν το 2005 οι παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας που μιλούσαν για κίνδυνο περεταίρω συρρίκνωσης του ελληνικού νηολογίου λόγω της εισόδου της Μάλτας και της Κύπρου στην ΕΕ ΤΟ 2004. Όπως φανερώνουν τα στατιστικά στοιχεία τον Μάιο του 2005 αυξήθηκε το μέγεθος του ελληνικού νηολογίου κατά 64 πλοία φθάνοντας συνολικά τα 969, ενώ στην δεύτερη θέση των προτιμήσεων πέρασε ο Παναμάς με 582 πλοία. Από την άλλη πλευρά μειώθηκε σημαντικά το ποσοστό των νηολογίων της Μάλτας και της Κύπρου καταλαμβάνοντας την 3^η και 4^η θέση στις προτιμήσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών.

Στην συνέχεια θα επιχειρήσουμε μια σύγκριση των διάφορων σημαιών που απαρτίζουν τον ελληνόκτητο στόλο για τα έτη 1995,2005. Όπως παρατηρούμε στον πίνακα 4.9 το ελληνικό νηολόγιο έρχεται πρώτο στην προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών τόσο το 1995 όσο και το 2005. Πιο συγκεκριμένα ο ελληνόκτητος στόλος την τελευταία δεκαετία αύξησε κατά 56,4 εκατ. dwt τη χωρητικότητα του ή 45%, ενώ ο υπό ελληνική σημαία στόλος κέρδισε 11,5 εκατ. dwt, δηλαδή αυξήθηκε κατά 21%.

Η Μάλτα την ίδια περίοδο αναρτήθηκε στην δεύτερη θέση με 26 εκατ. dwt, ενώ η Κύπρος, η οποία στις αρχές της δεκαετίας του 90 ήταν η πρώτη προτίμηση των Ελλήνων εφοπλιστών σήμερα έπεσε στην τέταρτη θέση χάνοντας ένα σημαντικό κομμάτι του στόλου της.

⁷⁴ . Λινάρδος Πέτρος, «ΕΕ: Κύπρος και Μάλτα διεκδικούν τα πρωτεία», Ναυτεμπορική, Μάιος 2003

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Η πλέον ανταγωνιστική σημαία την τελευταία δεκαετία ανεδείχθη του Παναμά, η οποία τριπλασίασε την δύναμη της. Πιο αναλυτικά οι μεγαλύτεροι κερδισμένοι ήταν ο Παναμάς που κέρδισε 17 εκ. dwt, η Ελλάδα που κέρδισε 11,5 εκ. dwt και η Μάλτα με 10 εκ. dwt. Όμως οι προβλέψεις για τα νηολόγια της Μάλτας και της Κύπρου είναι ιδιαίτερα δυσίονες κυρίως λόγω της ένταξης τους στην ΕΕ.

Η Λιβερία το διάστημα αυτό ενισχύθηκε κατά 1,5 εκατ. dwt χωρίς όμως να αλλάξει η θέση της, αφού καταλαμβάνει την 5^η θέση, ενώ οι Μπαχάμες που διπλασίασαν την δύναμή τους απλά διατήρησαν την 6^η θέση.

Πίνακας 4.9 : Μερίδα κύριων σημαιών στον ελληνόκτητο στόλο (πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.)

Σημαίες	Αριθμός πλοίων	%	Τονάζ σε νεκρό βάρος %	%	Τονάζ σε μικτούς κόρους	%	Θέση 1995-2005 σε dwt
Ελλάς 1995	1.120	36,0	55,55	44%	31,14	43	1 ^η
2005	969	29,0	67,09	37,0	39,97	36,5	1 ^η
Κύπρος 1995	770	24,5	23,56	17,0	13,56	19	2 ^η
2005	411	12,3	21,01	11,5	12,24	11,2	4 ^η
Μάλτα 1995	415	13,2	16,27	12,8	9,08	13	3 ^η
2005	547	18,7	25,99	14,2	15,28	14	2 ^η
Λιβερία 1995	144	4,6	11,48	9,1	6,38	9	4 ^η
2005	186	5,6	12,71	7,0	7,30	6,7	5 ^η
Παναμάς 1995	367	11,7	8,32	6,6	5,07	7,1	5 ^η
2005	582	17,4	25,43	13,9	15,39	14,1	3 ^η
Μπαχάμες 1995	130	4,0	5,07	4	3,03	4,2	6 ^η
2005	232	6,9	11,43	6,3	7,62	7,0	6 ^η
Πηγή : Υπολογισμοί από Ναυτικά Χρονικά 1995-2005							

Κεφάλαιο 5 : Ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου

5.1 Ελληνική ναυτιλία και ΕΕ

Από τα στοιχεία της Ένωσης για την πορεία του ευρωπαϊκού στόλου στο διάστημα 2002-2003, προκύπτει ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου των χωρών της ΕΕ διακινείται με πλοία. Παράλληλα οι θαλάσσιες μεταφορές καταλαμβάνουν το 42% των μεταφορών που πραγματοποιούνται μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών. Σε παγκόσμιο επίπεδο οι θαλάσσιες μεταφορές καταλαμβάνουν το 80% του εμπορίου. Επιπλέον στην έκθεση τονίζεται ότι οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες που έχουν έδρα των εταιρειών τους τις χώρες-μέλη της ΕΕ ελέγχουν το 40% του παγκόσμιου στόλου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία Lloyd's Register για το 2002 οι στόλοι των Ευρωπαϊκών χωρών είχαν ως εξής:

Πίνακας 5.1 : Στόλος ΕΕ 2000,2001,2002(σε κ.ο.χ.)

<i>Χώρα</i>	2000	2001	2002
<i>Ελλάδα</i>	24.833	26.402	28.678
<i>Ηνωμένο Βασίλειο</i>	9.512	11.568	12.904
<i>Ιταλία</i>	8.048	9.049	9.655
<i>Δανία</i>	5.888	6.901	7.109
<i>Κάτω χώρες</i>	5.923	6.403	6.855
<i>Γερμανία</i>	6.514	6.552	6.300
<i>Γαλλία</i>	4.925	4.816	4.578
<i>Σουηδία</i>	2.947	2.887	2.958
<i>Ισπανία</i>	1.903	2.030	2.148
<i>Φιλανδία</i>	1.658	1.620	1.595
<i>Λουξεμβούργο</i>	1.343	1.079	1.469
<i>Πορτογαλία</i>	1.165	1.191	1.199
<i>Ιρλανδία</i>	219	248	300
<i>Βέλγιο</i>	132	144	151
<i>Αυστρία</i>	71	90	35
Πηγή : Lloyd's			

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Την πρώτη θέση κατέχει η ελληνική σημαία στη ΕΕ για το 2004 με 1.447 πλοία συνολικής χωρητικότητας 30,39 εκατ. κ.ο.χ., αντιπροσωπεύοντας το 25% της συνολικής χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου, που φτάνει τα 100,7 εκατ. κ.ο.χ. Στην δεύτερη και Τρίτη θέση ακολουθούν δύο χώρες που μπήκαν στην ΕΕ το 2004, η Μάλτα με 1313 πλοία και η Κύπρος με 1213 πλοία.

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι ο υπό κοινοτική ιδιοκτησία στόλος ακολουθεί συνεχή ανοδική πορεία, το 2000 είχε 6.783 πλοία χωρητικότητας 84,3 εκατ. κ.ο.χ και το 16,27% του παγκόσμιου στόλου ενώ το 2004 είχε 7.036 πλοία χωρητικότητας 100,7 εκατ. κ.ο.χ. συγκεντρώνοντας το 17,8% του παγκόσμιου στόλου. Στον πίνακα 5.2 παρουσιάζονται όλα τα νηολόγια της ΕΕ , με βάση το μέγεθος του στόλου, το 2004.

Πίνακας 5.2: Νηολόγια ΕΕ με βάση το μέγεθος του στόλου το 2004

Χώρα	Αριθμός πλοίων	DWT
Ελλάδα	1447	68.720.876
Μάλτα	1313	44.684.473
Κύπρος	1213	42.602.406
Νορβηγία(NIS)	660	26.730.370
Ιταλία	957	13.269.285
Δανία	373	12.645.392
Γερμανία	527	11.631.939
Ηνωμένο Βασίλειο	629	11.392.661
Ολλανδία	718	5.802.071
Γαλλία	80	5.550.221
Νορβηγία	705	3.281.931
Βέλγιο	52	3.023.933
Σουηδία	382	2.516.450
Ισπανία	176	2.282.787
Πορτογαλία	109	1.848.233
Γαλλία	130	1.594.960
Φιλανδία	174	1.229.794
Λουξεμβούργο	43	964.877
Πηγή : ESCA	(πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)	

Τέλος στα υπό σημαία κράτους μέλους πλοία ο αριθμός των ευρωπαϊών ναυτικών το 2003 ανέρχεται στους 134.585 αυξημένος κατά 2.288 σε σύγκριση με το 2002, ποσοστό αύξησης 1,7% ενώ το 1997 πριν την εξαγγελία των κατευθυντήριων γραμμών ήταν 133.448. Αντίθετα ο αριθμός των αλλοδαπών παρουσίασε μείωση το 2003 φθάνοντας τους 55.258 έναντι 60.423 το 2002, ποσοστό μείωσης 8,5%, ενώ το 1991 ήταν 57.122.

5.2 ΕΕ και Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική

Η Κοινή ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΕ άρχισε το 1985 με το «Μνημόνιο της Επιτροπής» για την κοινή Πολιτική των Μεταφορών.

Οι κυριότερες αιτίες που οδήγησαν στην δημιουργία της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής ήταν :

- Η παρατεταμένη κρίση της ναυλαγοράς την δεκαετία του 1980
- Οι επιπτώσεις της κρίσης στην ναυτιλία της ΕΕ
- Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού πλοίου λόγω του υψηλού λειτουργικού κόστους
- Η μεγάλη ηλικία του κοινοτικού στόλου
- Η έλλειψη εκσυγχρονισμού και επενδύσεων στα πλοία, με αποτέλεσμα να είναι τώρα παλαιότερα από τα περισσότερα πλοία των ανταγωνιστριων χωρών
- Η ανεργία των ναυτικών και η μείωση των θέσεων εργασίας στα ναυτιλιακά γραφεία λόγω αλλαγής της έδρας των ναυτιλιακών εταιρειών

Ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχόλησε την Επιτροπή τα επόμενα χρόνια ήταν η νηολόγηση περισσότερων πλοίων κάτω από κοινοτική σημαία.

Η πρώτη δέσμη μέτρων προτάθηκε το 1986 και αποτελείται από τέσσερις κανονισμούς⁷⁵. Κύριος στόχος των κανονισμών αυτών ήταν η διασφάλιση για του

⁷⁵ The 1986 package, OJ No L 378, 31. 12. 1986, pp. 1, 4, 14 and 21, consists of four Regulations:

- Regulation (EEC) No 4055/86 applying the principle of freedom to provide maritime transport between Member States and between Member States and third countries, as last amended by Regulation (EEC) No 3573/90 (OJ No L 353, 17. 12. 1990, p. 16);

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

υπηκόους των κρατών μελών της δυνατότητας ελεύθερης παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών για τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και όλων των μεταφορών από και προς την κοινότητα.

Τα πρώτα θετικά μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση προτάθηκαν το 1989, και αφορούσαν την πρόταση περί απελευθέρωσης των εσωτερικών μεταφορών (εγκρίθηκε ως κανονισμός 3577/92, την πρόταση για τον κοινοτικό πλοιοκτήτη⁷⁶, και το σχέδιο για το κοινοτικό παράλληλο νηολόγιο EUROS⁷⁷, το οποίο απορρίφθηκε οριστικά το 1993.

Στα πλαίσια της δεύτερης φάσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, η Επιτροπή της ΕΟΚ στις 3 Αυγούστου του 1989 συνέταξε και υπέβαλε προς έγκριση στο Συμβούλιο της Ευρώπης τα σχέδια τριών κανονισμών που προέβλεπαν μεταξύ άλλων την δημιουργία ενός κοινοτικού νηολογίου, του «Euros» για τα ποντοπόρα πλοία των κρατών μελών. Οι προτάσεις αυτές εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Νοέμβριο του 1990.

Στόχος ήταν να δημιουργηθεί ένα κοινοτικό νηολόγιο που θα προσέφερε ευνοϊκές ρυθμίσεις στους πλοιοκτήτες, προκειμένου αντισταθμιστεί η τάση προς περαιτέρω συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου, εξαιτίας της φυγής των πλοιοκτητών από τα εθνικά νηολόγια.

- Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport, as last amended by the Act of Accession of Austria, Finland and Sweden,

- Regulation (EEC) No 4057/86 on unfair pricing practices in maritime transport,

- Regulation (EEC) No 4058/86 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades.

⁷⁶ 2. Ως κοινοτικοί πλοιοκτήτες ορίζονται :

- Οι υπήκοοι κράτους μέλους οι οποίοι έχουν την κατοικία ή τη συνήθη διαμονή τους σε κράτος μέλος της ΕΟΚ
- Ναυτιλιακές εταιρείες ή επιχειρήσεις που έχουν συσταθεί σύμφωνα με την νομοθεσία ενός κράτους μέλους, και οι οποίες πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σχέδιο

⁷⁷ Ένα χωριστό μέτρο περιέχεται στις οδηγίες του 1989 σχετικά με την μείωση του κόστους εργασίας των ευρωπαϊκών πληρωμάτων που απασχολούνται στα ποντοπόρα πλοία της ΕΕ. Σύμφωνα με την οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η παροχή έως και του 50% του κόστους επαναπαρισμού των ναυτικών της κοινότητας που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα με σημαία κάποιου κράτους μέλους δεν θεωρείται κρατική ενίσχυση.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Στο Eurog, σύμφωνα με τις προτάσεις της Επιτροπής θα μπορούσαν να νηολογηθούν εμπορικά πλοία παράλληλα με την νηολόγηση τους στα νηολόγια των κρατών μελών. Στο κοινοτικό αυτό νηολόγιο θα μπορούσαν να εγγραφούν φυσικά ή νομικά πρόσωπα των κρατών μελών εφόσον πληρούσαν τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Βέβαια προέβλεπε και φορολογικές απαλλαγές για τους πλοιοκτήτες καθώς και ελευθερία στην σύνθεση του πληρώματος με αποτέλεσμα να χαρακτηριστεί από την ITF σαν «σημαία ευκαιρίας».

Οι συγκεκριμένες διατάξεις και ιδιαίτερα αυτή που αναφερόταν σε επάνδρωση έως 50% από αλλοδαπούς, προκάλεσαν την έντονη αντίδραση των ναυτεργατικών συνδικάτων των κρατών μελών καθώς και της ITF, με συνέπεια να υπάρξουν διαφωνίες ως προς την τελική μορφή του σχεδίου.

Μετά από αυτές τις εξελίξεις η Επιτροπή τον Απρίλιο του 1994 έκανε καινούργιες προτάσεις, που όμως δεν έτυχαν της αναμενόμενης ανταπόκρισης, με αποτέλεσμα το σχέδιο για την δημιουργία ενός κοινοτικού νηολογίου να εγκαταλειφθεί οριστικά.

Στην δεύτερη φάση η Επιτροπή ανακοίνωσε την «Λευκή Βίβλο»⁷⁸ για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, την ανταγωνιστικότητα του υπό κοινοτική σημαία στόλου και την αύξηση της απασχόλησης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η βάση πάνω στην οποία στηρίζεται αυτή είναι πως «για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ, η στρατηγική που προτάθηκε αφορά ενέργειες για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός στις διεθνείς ανοικτές αγορές και ένα κοινοτικό πλαίσιο για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας».⁷⁹

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι πολλές χώρες της ΕΕ προχώρησαν στην δημιουργία των «offshore νηολογίων» προκειμένου να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της φυγής των πλοιοκτητών από τα εθνικά νηολόγια των κρατών μελών. Δεν είναι σύμπτωση ότι τα περισσότερα ευρωπαϊκά παράλληλα νηολόγια ιδρύθηκαν στο τέλος της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης 81-87.

⁷⁸ Commission White Paper: The Future Development of the Common Transport Policy, COM(92) 494 final.

⁷⁹ Κ.Ν. Παπαγιαννούλης σελ. 41-45

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Τα βασικά χαρακτηριστικά των νηολογίων αυτών είναι τα παρακάτω :

- Μειωμένες απαιτήσεις αναφορικά με την νηολόγηση και επάνδρωση των πλοίων.
- Παροχή φορολογικών διευκολύνσεων.
- Ίδρυση σε χώρα η οποία σχετίζεται με την «Μητρόπολη» με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι μεν ανεξάρτητο το νέο νηολόγιο, ταυτόχρονα όμως να είναι και εθνικό, αφού το πλοίο φέρει την εθνική σημαία της χώρας.
- Λέγοντας μειωμένες απαιτήσεις στη νηολόγηση, εννοούμε λιγότεροι αυστηροί κανόνες ασφάλειας, μικρότερη φορολόγηση και διάφορες άλλες διευκολύνσεις οι οποίες μειώνουν το κόστος παραγωγής του πλοίου.

Οι χώρες που διαθέτουν offshore νηολόγια παρατείνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 5.3 : Παράλληλα νηολόγια ΕΕ⁸⁰

Χώρα	Νηολόγιο	Έτος
Δανία	Danish International Ship Registry	1988
Γαλλία	Νηολόγιο σε νήσο Kerguelen	1986
Φιλανδία	Νηολόγιο σε νήσο Aland	
Ισπανία	Νηολόγιο σε Κανάριους Νήσους	1992
Πορτογαλία	MAR (δεύτερο νηολόγιο)	1989
Γερμανία	International Ship Registry (Διεθνές τμήμα του Γερμανικού νηολογίου)	1989
Ολλανδία	Ειδικού τύπου νηολόγιο σε Αντίλλες	1997
Ηνωμένο βασίλειο	Αριθμός νηολογίων σε Ην. Βασίλειο και Commonwealth	1983
Νορβηγία	Νηολόγιο δεύτερο σε νήσους Spitzbergen	1987

Πηγή : Παπαγιαννούλης Κ.Ν., Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία

⁸⁰ Από τις υπόλοιπες χώρες, η Ιταλία εξέταζε την περίπτωση ίδρυσης τέτοιου νηολογίου, ενώ οι Αυστρία, Βέλγιο, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο δεν έχουν δεύτερο νηολόγιο.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Αυτά τα δεύτερα νηολόγια των κρατών μελών είχαν υιοθετήσει ορισμένα από τα πλεονεκτήματα των κρατών μελών, διατηρώντας παράλληλα τον γνήσιο δεσμό ανάμεσα στο κράτος σημαία και τον πλοιοκτήτη.

Η συνεχιζόμενη όμως μείωση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού πλοίου οδήγησε στην επαναδιαπραγμάτευση της ναυτιλιακής πολιτικής. Έτσι στις 14 Μαρτίου του 1996 οδηγηθήκαμε σε νέο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με τίτλο «προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική», ύστερα από σχετική πρόταση της Επιτροπής.

Στα πλαίσια της επιδίωξης για αύξηση της ανταγωνιστικότητας, οι προβλέψεις και επιδιώξεις της ΕΕ είναι :

- Ø Μέτρα για την αύξηση των θέσεων εργασίας.
- Ø Χρηματοδότηση προγραμμάτων για την Έρευνα και την Ανάπτυξη.
- Ø Προώθηση προγραμμάτων για την καλύτερη και ποιοτικότερη εκπαίδευση των πληρωμάτων, αλλά και προσπάθεια για προσέλκυση περισσότερων νέων στην ναυτιλία.
- Ø Προγράμματα για την εφαρμογή όλων των νέων και προηγμένων τεχνολογιών, ιδιαίτερα σε ότι αφορά θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και του ανθρώπινου δυναμικού.
- Ø Τέλος, αναθεώρηση της πολιτικής που ακολουθείται στις κρατικές ενισχύσεις ώστε να είναι πιο «φιλικές» προς τους πλοιοκτήτες για να δοθεί με αυτό τον τρόπο μια ώθηση στη ναυτιλία.

5.3 Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

5.3.1 Κατευθυντήριες γραμμές 1997

Στα πλαίσια της προσπάθειας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών νηολογίων, η ΕΕ εξέδωσε στις 7 Ιουλίου του 1997⁸¹ μια σειρά από κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών. Σκοπός τους ήταν η εναρμόνιση των κρατικών επιδοτήσεων των μελών της.

⁸¹ ΕΕ 97/С 205/05 σελ.8

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Σύμφωνα με τις οδηγίες, απαραίτητη προϋπόθεση για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι η μείωση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου. Αυτή η μείωση μπορεί να επιτευχθεί μέσω της μείωσης των φορολογικών και κοινωνικών εισφορών που προβλέπονται από τις νομοθεσίες των κρατών μελών. Βέβαια από την άλλη πλευρά απαγορεύονται οι επιδοτήσεις επενδύσεων γιατί οδηγούν σε αθέμιτο ανταγωνισμό, γεγονός που αντιβαίνει με τις συνθήκες της Ε.Ε. που επιτάσσουν πρακτικές ελεύθερου ανταγωνισμού. Η Επιτροπή δέχεται ως συμβατές με την κοινή αγορά τις ενισχύσεις:

- που δίνονται στον τομέα της κοινωνικής ασφάλισης και φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών, και χαρακτηρίζονται από την τάση μείωσης του βάρους που επιβαρύνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες χωρίς να μειώνεται το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα υπό κοινοτική σημαία με στόχο την μείωση του κόστους επάνδρωσης
- που χορηγούνται για την μείωση του κόστους του πληρώματος με την μορφή πληρωμής και επιστροφής του κόστους επαναπατριsmού των κοινοτικών ναυτικών όταν απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα στην κοινότητα και εκτελούν μακρινές διαδρομές, όταν δεν υπερβαίνουν το 50% του συνολικού κόστους που απαιτείται για τέτοιους λόγους
- για κατάρτιση των ναυτικών, οι οποίες είναι στα πλαίσια των προγραμμάτων κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί.
- για παροχή διαφόρων μορφών φορολογικών ελαφρύνσεων σε ναυτιλιακές και άλλες εταιρείες που έχουν σχέση με δραστηριότητες του κλάδου
- για την ανανέωση του στόλου των κρατών μελών με την προϋπόθεση ότι δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις προς τα ναυπηγεία

5.3.2 Νέες κατευθυντήριες γραμμές-2004

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Νέες κατευθύνσεις έδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2004⁸² προς τις ευρωπαϊκές κυβερνήσεις με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου. Πιο αναλυτικά στόχος της Επιτροπής είναι:

- Ø Η βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλάσσιων μεταφορών.
- Ø Η ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών.
- Ø Συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές.
- Ø Διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και προστασία και προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών.

Πιο συγκεκριμένα η Επιτροπή θέλοντας να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα προτείνει τα ακόλουθα φορολογικά και κοινωνικού χαρακτήρα μέτρα.

Φορολογία ναυτιλιακών εταιρειών

Είναι γεγονός ότι στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας πολλές χώρες έχουν αναπτύξει αξιосέβαστα νηολόγια προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες των κρατών μελών (κυρίως τους Έλληνες) χάρις στο σαφώς ηπιότερο φορολογικό σύστημα που προβλέπει το νομοθετικό τους πλαίσιο. Πέρα από την αλλαγή της σημαίας στα πλοία λόγω της μειωμένης φορολογίας πολλοί πλοιοκτήτες εξετάζουν την αλλαγή της έδρας της επιχείρησής τους. Για αντιμετωπιστεί η φυγή από κοινοτικά νηολόγια η Επιτροπή προτείνει την δημιουργία συνθηκών που να επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Ο τρόπος που προτείνει η Επιτροπή για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι μέσω της αλλαγής του νομοθετικού πλαισίου που ισχύει στα κράτη μέλη τόσο όσον αφορά την νηολόγηση των πλοίων όσο και στην φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών. Για το λόγο αυτό, πολλά κράτη μέλη υιοθέτησαν τις προτάσεις που είχε κάνει η Επιτροπή από το 1997, μέσω της Λευκής Βίβλου. Πιο συγκεκριμένα, πολλά

⁸² EE COM (43) 2004/C 13/03

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση όπως ήταν η δυνατότητα επιτυχημένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία και το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επαναεπενδύονται σε άλλα πλοία.

Μια άλλη μορφή οικονομικής ελάφρυνσης είναι το σύστημα αντικατάστασης της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από τον φόρο επί της χωρητικότητας, η οποία δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση. Συνέπεια του φόρου επί της χωρητικότητας είναι να καταβάλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με την χωρητικότητα που χρησιμοποιείται πραγματικά. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημιές που πραγματοποιεί η εταιρεία.

Σημαντικό είναι να τονιστεί το γεγονός ότι, όπου έχουν ληφθεί τα παραπάνω μέτρα διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου στην ξηρά, όπως για παράδειγμα στις εργασίες διαχείρισης που συνδέονται απευθείας με την ναυτιλία, αλλά και σε συναφείς προς αυτή δραστηριότητες. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η παροχή φορολογικών κινήτρων από τα κράτη μέλη θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και στα πλαίσια της Ε.Ε..

Απαραίτητη προϋπόθεση για να δοθούν φορολογικές ελαφρύνσεις προς ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι η διασύνδεση τους με την κοινοτική σημαία.

Μείωση του κόστους εργασίας

Πρωταρχικός στόχος των μέτρων στήριξης για την ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι η μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων. Τα μέτρα που πρέπει να παρθούν από τα κράτη μέλη θα πρέπει έχουν ως στόχο να τονώσουν την ανάπτυξη του κλάδου και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη.

Για να ικανοποιηθούν οι παραπάνω στόχοι πρέπει να εφαρμοστούν τα απαραίτητα μέτρα που θα συνδράμουν στη μείωση του κόστους απασχόλησης:

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- Μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος.
- Μείωση του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Παράλληλα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισημαίνει ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα για την αντικατάσταση των πληρωμάτων και τονίζει ότι οι ενισχύσεις για την αντικατάσταση των πληρωμάτων συντελούν στην μείωση του κόστους απασχόλησης των ναυτικών της κοινότητας και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Όσον αφορά τον τρόπο εφαρμογής του συγκεκριμένου μέτρου τονίζεται ότι « οι ενισχύσεις, οι οποίες υπόκεινται σε ανώτατο όριο, ενδέχεται κατά συνέπεια να χορηγούνται υπό την μορφή καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού ναυτικών της κοινότητας, οι οποίοι εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών.

5.3.3 Κατευθυντήριες γραμμές ΕΕ και η υιοθέτηση τους από τα κράτη μέλη

Είναι γνωστό ότι τα περισσότερα από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν προσαρμόσει τις νομοθεσίες στο πλαίσιο των κοινοτικών οδηγιών σε όλη τους την έκταση και έχουν ξεπεράσει κατά πολύ την ανταγωνιστικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου⁸³.

Λουξεμβούργο : Δεν παρατηρήθηκε καμιά προσπάθεια από την κυβέρνηση του Λουξεμβούργου για την αναθεώρηση του ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου με την χρήση των οδηγιών βοήθειας από την ΕΕ.

Νορβηγία : Μετά από διάφορους κύκλους διαπραγματεύσεων στο Κοινοβούλιο εγκρίθηκε η καθαρή αμοιβή και τα σχήματα επιστροφής ποσού για τους ναυτικούς, καθώς και η ρύθμιση του συστήματος φόρου χωρητικότητας.

Αγγλία : Η υιοθέτηση του φόρου χωρητικότητας το 2001 έχει αυξήσει την χωρητικότητα του στόλου κατά 85%. Σημαντικές αλλαγές έχουν γίνει στη ναυτική εκπαίδευση με αποτέλεσμα να υπάρχει αυξημένο ενδιαφέρον για το ναυτικό επάγγελμα.

⁸³ «Μεγαλύτερος, νεότερος και δυνατότερος ο στόλος της ΕΕ», Ναυτεμπορική, Ειδική Έκδοση, Ιούνιος 2004, σελ.28

Γερμανία : Η Γερμανική κυβέρνηση ανακοίνωσε, τον Ιούλιο του 1997, ένα πακέτο θετικών μέτρων για την γερμανική ναυτιλία, το οποίο περιλάμβανε την υιοθέτηση της φορολογίας σύμφωνα με τη χωρητικότητα, την περαιτέρω μείωση του ποσοστού κοινοτικών ναυτικών στην επάνδρωση των πλοίων, την μείωση κατά 40% των εργοδοτικών εισφορών για τους Γερμανούς ναυτικούς που απασχολούνται στα υπό γερμανική σημαία πλοία, καθώς και την μείωση των κοινωνικών εισφορών για τους ξένους ναυτικούς στα υπό γερμανική σημαία πλοία. Επιπροσθέτως το 2004, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. η κυβέρνηση αύξησε κατά 80% την αναλογία υπαλλήλων, ενώ έχει δικαίωμα να διατηρήσει το φόρο εισοδήματος που παρακρατείται από το εισόδημα των ναυτικών. Επιπλέον, θα εφαρμόσει μείωση των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών υπέρ των εργοδοτών και θα αυξήσει την άμεση ενίσχυση σε δαπάνες μεταφοράς αμοιβών. Σύμφωνα με υπολογισμούς τα τελευταία μέτρα θα χαμηλώσουν τα έξοδα αμοιβών κατά τα δύο τρίτα.

Φιλανδία : Η ναυτιλιακή πολιτική της Φιλανδίας ακόμα δεν ανταποκρίνεται στις οδηγίες κρατικής βοήθειας της ΕΕ. Παρότι τελικά εγκρίθηκε ο φόρος επί της χωρητικότητας, καμιά ναυτιλιακή εταιρεία δεν επιλέγει αυτό το καθεστώς.

Γαλλία : Το Δεκέμβριο του 2002 εγκρίθηκε από το Γαλλικό κοινοβούλιο το νομοθετικό κείμενο για τον φόρο επί της χωρητικότητας, ο οποίος εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Μάιο του 2003. Τέλος τον Μάρτη του 2003 παρουσιάστηκε η έκθεση Richemont, η οποία περιείχε πολλές καινοτόμες προτάσεις όπως η δημιουργία ενός διεθνούς Γαλλικού καταλόγου, η εισαγωγή ευέλικτων κανόνων επάνδρωσης, η φορολογική απαλλαγή για τους ναυτικούς και η απαλλαγή από κοινωνικές εισφορές.

Δανία : Ο αποκαλούμενος φόρος χωρητικότητας έχει μόλις εισαχθεί και περιμένει την έγκριση του από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Τέλος μικρές αλλαγές έχουν γίνει στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ισπανία : Το 1997 υπήρξαν θετικά μέτρα για πλοία νηολογημένα στο ειδικό νηολόγιο των Κανάριων Νήσων. Παράλληλα προωθούνται μέτρα για την ανανέωση του στόλου.

Σουηδία : Τον Ιανουάριο του 1998 ολοκληρώθηκαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ εφοπλιστών, ναυτεργατικών σωματείων και κυβέρνησης, στις οποίες οποίες συμφωνήθηκε η μείωση των Σουηδών Ναυτικών στην επάνδρωση των πλοίων. Σήμερα εξετάζεται το νομοθετικό κείμενο για τον «περίφημο» φόρο χωρητικότητας.

Ολλανδία : Το 1997, η κυβέρνηση για να εκσυγχρονίσει και να βελτιώσει της σημαία της εφάρμοσε ορισμένα μέτρα, όπως την δυνατότητα φορολόγησης με βάση την χωρητικότητα των πλοίων και την επιχειρηματική ευελιξία στο κρίσιμο θέμα της σύνθεσης των πληρωμάτων. Τα δύο αυτά μέτρα έκαναν ιδιαίτερα ελκυστικό το ολλανδικό νηολόγιο με αποτέλεσμα τα δέκα τελευταία χρόνια το μέγεθος του ολλανδικού στόλου να αυξάνεται συνεχώς.

Ιταλία : Δημιουργήθηκε ένα νέο διεθνές νηολόγιο, το οποίο προσφέρει συνδυασμό οικονομικών και κοινωνικών ελαφρύνσεων⁸⁴, ενώ εφαρμόστηκε και ο φόρος επί της χωρητικότητας. Τέλος, όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων που εγγράφονται στο νέο νηολόγιο, υπάρχει η υποχρέωση το πλήρωμα να αποτελείται από κοινοτικούς ναυτικούς.

Βέλγιο : Θέλοντας να δείξουμε ότι η Ελλάδα έχει μείνει πολύ πίσω σε σχέση με τις εξελίξεις στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες θα αναφερθούμε διεξοδικά στις βελτιώσεις που έγιναν πρόσφατα στο Βέλγιο προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της φυγής των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο και να πειστούν οι νέοι να επιστρέφουν στο ναυτικό επάγγελμα. Το Βέλγιο ανανέωσε το ναυτιλιακό νομοθετικό του πλαίσιο με στόχο να πλεύσει ο βελγικός στόλος ξανά κάτω από την εθνική σημαία.

Από το Μάρτιο του 2003, η νέα νομοθεσία ισχύει και περιλαμβάνει τις ακόλουθες τροποποιήσεις⁸⁵:

Α) Διόρθωση φορολογίας για την ναυτιλία του ωκεανού. Αυτή ακολουθεί μια δίπλευρη προσέγγιση:

1. Φόρος χωρητικότητας (τα κέρδη ορίζονται σε ένα προκαθορισμένο ποσοστό ανά χωρητικότητα)
2. Συμβατικός φόρος για τους πλοιοκτήτες που δεν επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το φορολογικό σύστημα χωρητικότητας:
 - Επιταχυνόμενη υποτίμηση (για νέα σκάφη και για τα σκάφη που εμφανίζονται στο βέλγικο ισολογισμό για πρώτη φορά)
 - Γραμμική υποτίμηση για τα μεταχειρισμένα σκάφη
 - Απαλλαγή των κύριων κερδών (από την επανεπένδυση)

⁸⁴ Η Ιταλία για το δεύτερο νηολόγιο, μείωσε το ποσοστό φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών από 53% σε μόνο 7,5% και απαιτεί για την σύνθεση του πληρώματος μόνο ο Πλοίαρχος, ο Ά Μηχανικός και 4 αξιωματικοί να είναι υπήκοοι χωρών της ΕΕ.

⁸⁵ «Μεγαλύτερος, νεότερος και δυνατότερος ο στόλος της ΕΕ», Ναυτεμπορική, Ειδική Έκδοση, Ιούνιος 2004, σελ.28

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- Φορολογική ενίσχυση για επένδυση από βέλγικες εταιρείες ή βέλγους αντιπροσώπους ξένων επιχειρήσεων.

4. Μείωση του τέλους υποθήκης.

Τα προηγούμενα τέλη εγγραφής του 0,5% επί της αξίας της υποθήκης του σκάφους τώρα έχουν ένα σταθερό τέλος των 25 ευρώ.

B) Απαιτήσεις πληρώματος :

- Σε γενικές γραμμές, η εντολή ενός σκάφους καταχωρημένου στο Βέλγιο θα πρέπει να εμπιστευτεί σε ένα καπετάνιο που έχει βέλγικη υπηκοότητα. Ο επίσημος υπεύθυνος θα μπορεί να παραμερίσει αυτόν τον κανόνα μετά από αίτημα των πλοιοκτητών, εάν οι ανάγκες του εμπορεύματος ή της αποστολής το απαιτούν.
- Οι πολίτες της ευρωπαϊκής κοινότητας που βρίσκονται σε πλοία υπό βέλγικη σημαία θα πρέπει να εγγραφούν στην Εμπορική Ναυτιλία του Βελγίου.

Γ) Για τους πολίτες της Ευρωπαϊκής κοινότητας θα μπορούν να χρησιμοποιούν διάφορες μειωμένες κοινωνικές εισφορές, όπως :

- Πλήρη απαλλαγή από τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης του εργοδότη
- Μερική απαλλαγή από τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης του εργαζομένου.
- Μειωμένες συνεισφορές στα ατυχήματα από το Ταμείο εργασίας.

Δ) Φόρος που αφαιρείται από τους μισθούς :

Οι ναυτικοί που αναπτύσσουν δραστηριότητες στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας (και οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για το φόρο που αφαιρείται από τους μισθούς που πληρώνουν στο Βέλγιο) απαλλάσσονται στην καταχώριση πληρωμών αφαιρούμενων από του φορολογήσιμους μισθούς των εργαζομένων που απασχολούνται σε ένα πλοίο που είναι καταχωρημένο σε ένα κράτος μέλος της ΕΕ.

Τα νέα μέτρα έχουν φέρει θετικά αποτελέσματα με συνέπεια οι καταχωρήσεις στο βέλγικο νηολόγιο το 2004 να αυξηθούν σημαντικά σε σχέση με το προηγούμενο έτος ενώ, από την άλλη πλευρά ο αριθμός των μαθητών αυξήθηκε κατά 15,5% σε σχέση με το προηγούμενο χρόνο.

5.4 Διεύρυνση ΕΕ και τα νέα δεδομένα

Η ελληνική σημαία όπως αναφέρθηκε και παραπάνω έχει τους δικούς της κανόνες επάνδρωσης, οι οποίοι καθορίζονται από τον όρο 8 της οικείας εγκριτικής

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

πράξης⁸⁶. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές το σύνολο των αξιωματικών που απαιτούνται για την επάνδρωση ενός ελληνικού εμπορικού πλοίου πρέπει να είναι υπήκοοι της Ε.Ε. Μέχρι το 2004 η Ευρωπαϊκή Ένωση απαρτιζόταν από κράτη που διέθεταν πληρώματα με υψηλές αποδοχές και υψηλό κόστος για κοινωνική ασφάλιση με αποτέλεσμα να μην κινδυνεύουν οι θέσεις των Ελλήνων αξιωματικών. Όμως η διεύρυνση της ΕΕ είχε σαν αποτέλεσμα την ένταξη επιπλέον 10 χωρών όπως είναι η Πολωνία, η Σλοβακία, η Λιθουανία κ.λ.π. Αυτές οι χώρες διαθέτουν πληρώματα με χαμηλές αποδοχές και μικρό κόστος για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών από τους πλοιοκτήτες. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το πάγιο αίτημα των εφοπλιστών για απελευθέρωση των συνθέσεων και την έλλειψη ναυτικής εκπαίδευσης αναμένεται να προκαλέσει ακόμα μεγαλύτερη μείωση του αριθμού των Ελλήνων αξιωματικών που είναι ναυτολογημένοι σε ελληνικά εμπορικά πλοία.

Στον πίνακα που ακολουθεί παραθέτουμε τους μηνιαίους μισθούς ενός απλού ναύτη σε διάφορες χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης το 1999. Από τα στοιχεία διαπιστώνουμε τις μεγάλες μισθολογικές διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των Ελλήνων ναυτεργατών και των συναδέλφων τους που αποτελούν κυρίως πληρώματα των λεγόμενων σημαίων ευκαιρίας.

Πίνακας 5.4 : Μηνιαίος μισθός σε διάφορες χώρες για ένα απλό ναύτη το 1999

Χώρα	Μηνιαίος μισθός ⁸⁷
Ινδία	1050
Κίνα	600
Ινδονησία	750
Φιλιππίνες	1025
Λιθουανία	1100
Ουκρανία	1100
Πολωνία	1100

Πηγή : Survey of employment contracts of ISF,1999

⁸⁶ Άλκη Κορρέ, «Ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός σημαίων : ο ρόλος των συμπτώσεων», Ναυτικά Χρονικά , Μάιος 2004, σελ.76

⁸⁷ Όλα τα ποσά είναι σε usd

Στην συνέχεια θα κάνουμε μια σύντομη αναφορά στα νηολόγια των 8 νέων χωρών⁸⁸ και στο ναυτεργατικό δυναμικό τους⁸⁹ :

Σλοβενία- Τσεχία : Η Σλοβενία και η Δημοκρατία της Τσεχίας δεν έχουν εγγεγραμμένα πλοία στο νηολόγιο τους, αλλά το ναυτεργατικό τους δυναμικό ανέρχεται σε 1.000 και 1.500 αντίστοιχα

Λιθουανία : Το νηολόγιο της Λιθουανίας διαθέτει 63 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 20 χρόνια, και βρίσκεται στην γκριζα λίστα του Paris Mou. Το ναυτεργατικό της δυναμικό ανέρχεται σε 6.600, από τους οποίους οι 3.100 είναι αξιωματικοί.

Εσθονία : Στο νηολόγιο της Εσθονίας είναι εγγεγραμμένα 62 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 22 έτη, και βρίσκεται στην γκριζα λίστα του Paris Mou. Διαθέτει 3.100 ναυτεργάτες, από τους οποίους οι 1400 είναι αξιωματικοί.

Πολωνία: Τρίτη σε δυναμικότητα ανάμεσα στις νεοεισερχόμενες χώρες είναι η Πολωνία, ή οποία έχει στο νηολόγιο της 61 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 23 έτη. Η Πολωνία διαθέτει 43.000 ναυτικούς, από τους οποίους οι 18.000 είναι αξιωματικοί

Λετονία : Η Λετονία έχει 16 εγγεγραμμένα πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 30 χρόνια, ενώ βρίσκεται στην γκριζα λίστα του Paris Mou. Η χώρα έχει 22.000 ναυτεργάτες, από τους οποίους οι 14.000 είναι κατώτερο πλήρωμα.

Σλοβακία – Ουγγαρία: Η Σλοβακία έχει 4 πλοία στο νηολόγιο της με μέσο όρο ηλικίας τα 28 έτη, ενώ η Ουγγαρία έχει 2 πλοία με μέσο ηλικίας τα 2 έτη. Το ναυτεργατικό τους δυναμικό υπολογίζεται σε 500 και 600 ναυτικούς αντίστοιχα.

⁸⁸ Δεν υπολογίζουμε Μάλτα και Κύπρο.

⁸⁹ «Μεγαλύτερος, νεότερος και δυνατώτερος ο στόλος της ΕΕ», Ναυτεμπορική, Ειδική Έκδοση, Ιούνιος 2004, σελ.36

Κεφάλαιο 6 : Παράγοντες υπέρ της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου

6.1 Κυριότερες αιτίες για αποχώρηση από την εθνική σημαία⁹⁰

Για να προχωρήσουμε στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικής σημαίας πρέπει να γίνουν αντιληπτοί οι λόγοι για του οποίους οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να εγκαταλείψουν τα εθνικά τους νηολόγια και να εγγράψουν τα πλοία τους σε νηολόγια άλλων χωρών, τα επονομαζόμενα «ανοιχτά νηολόγια». Είναι προφανές ότι η κινητήρια δύναμη αυτού του φαινομένου είναι η επιθυμία των πλοιοκτητών να αντιμετωπίσουν ένα συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος πολλές φορές είναι καταστροφικός για τα οικονομικά τους συμφέροντα. Η εκμετάλλευση της δυνατότητας για νηολόγηση σε σημαίες ευκαιρίας είναι πολλές φορές ο μόνος τρόπος για να επιβιώσουν στο ναυτιλιακό περιβάλλον, το οποίο από την φύση του είναι διεθνές. Οι κυριότερες αιτίες που ωθούν τους πλοιοκτήτες στην φυγή από το εθνικό νηολόγιο είναι :

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

6.2 Μέτρα αντιμετώπισης ««flagging out»»⁹¹

⁹⁰ European “national” flag issues ,Capt. Marc Nuytemans, European Community Shipowners’ Association, Royal Belgian Shipowners’ Association, το κείμενο μπορεί να αναζητηθεί στο <http://www.br.v.be>

⁹¹ European “national” flag issues ,Capt. Marc Nuytemans, European Community Shipowners’ Association, Royal Belgian Shipowners’ Association, το κείμενο μπορεί να αναζητηθεί στο <http://www.br.v.be>

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

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

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

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

- άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία)
- ενισχύσεις για την απόκτηση κεφαλαιουχικών αγαθών που συνδέονται με την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών
- επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολο τους (Δανία,, Φιλανδία) ή στο μισό (Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο)
- η πλήρης φοροαπαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών (Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο) ή η πολύ χαμηλή φορολογία τους (Φιλανδία, Ισπανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Ιταλία)
- οι αυξημένες αποσβέσεις και οι μειωμένοι συντελεστές φορολογίας ποντοπόρων πλοίων (Γερμανία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Ιταλία)
- η κρατική επιχορήγηση και η κάλυψη του 50% του κόστους επαναπατρισμού του πληρώματος (Φιλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο)
- οι κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος (Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Ολλανδία, Πορτογαλία)
- η σύσταση διεθνών ή παράλληλων νηολογίων (Νορβηγία, Ιταλία, Δανία, Γερμανία, Γαλλία, Πορτογαλία, Φιλανδία)

6.3 Η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας και η ποιότητα της σημαίας

Τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων υπό ελληνική σημαία είναι πολύ καλύτερα από ότι ήταν στο παρελθόν, δεδομένου ότι το επίπεδο του ποσοστού ατυχημάτων βρίσκεται στα ίδια επίπεδα με τον παγκόσμιο μέσο όρο, ενώ η ελληνική σημαία συγκαταλέγεται τα τελευταία χρόνια στις πιο ποιοτικές παγκοσμίως.

6.3.2 Ποιότητα σημαίας

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που προκύπτουν από τον πίνακα απόδοσης των σημαιών των κρατών για το 2001 που δημοσιεύτηκαν από την **35^η σύνοδο** της Επιτροπής του μνημονίου των Παρισίων (PARIS MOY) , που πραγματοποιήθηκε στις 06 έως 09 Μαΐου του 2002 στο Χάλιφαξ του Καναδά, η ελληνική σημαία για πρώτη φορά παρουσιάζεται στη «λευκή λίστα» (**White List**) του **PARIS MOY**, γεγονός που υπογραμμίζει το υψηλό ποιοτικό επίπεδο των πλοίων με ελληνική σημαία και το γεγονός ότι η Ελληνική σημαία συγκαταλέγεται στις πλέον ποιοτικές (Quality Flag) διεθνώς. Αποτέλεσμα αυτής της έκθεσης θα είναι η μείωση των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό ελληνική σημαία που καταπλέουν στα διεθνή λιμάνια για την περίοδο από 1/6/2002 έως την 1/6/2003.

Ενθαρριντικά ήταν και τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στην **36^η Σύνοδο** που έλαβε χώρα από 12 έως 15 Μαΐου του 2003 στο Dubrovnic της Κροατίας, σύμφωνα με τα οποία η ελληνική σημαία βρίσκεται για δεύτερο συνεχές έτος στην «λευκή λίστα», αποδεικνύοντας την συνεχιζόμενη ποιοτική της αναβάθμιση. Μάλιστα βελτίωσε ακόμα περισσότερο το ποσοστό της.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προέκυψαν από την **37^η Σύνοδο** που πραγματοποιήθηκε από 11 έως 14 Μαΐου του 2004 στην Κοπεγχάγη, το ποσοστό κρατήσεων πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία μειώθηκε ακόμα περισσότερο, δίνοντας έτσι ένα μεγάλο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους Έλληνες πλοιοκτήτες που θα αποφασίσουν να υψώσουν την γαλανόλευκη στα πλοία τους.

Πίνακας 6.1 :Επιθεωρήσεις και κρατήσεις πλοίων από το PARIS MOU

	Επιθ/ντα ελληνικά πλοία	Κρατηθέντα	Ποσοστό κρατήσεων
1999-2001	1409	77	-0,14 του γ.μ. όρου
2000-2002	1422	73	-0,26 του γ.μ. όρου
2001-2003	1524	73	-0,40 του γ.μ. όρου

Πηγή : Υπολογισμοί από PARIS MOU

Η Ελληνική Σημαία εμφανίζεται **για τέταρτο συνεχές έτος** στην Λευκή Λίστα, σύμφωνα με ανακοίνωση τύπου της Γραμματείας του Paris MOU, με θέμα τις νέες Λίστες απόδοσης των Κρατών των Σημαιοτών (Black – Grey – White Lists) για την περίοδο 2002-2004, επιβεβαιώνοντας για μια ακόμη φορά τον ποιοτικό χαρακτήρα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Όσον αφορά τα ανταγωνιστικά ως προς το ελληνικό νηολόγια μπορούμε να αναφέρουμε ότι η Κύπρος και η Μάλτα, βελτίωσαν την θέση τους και εμφανίζονται πλέον στην Γκρίζα λίστα, ενώ στην «Λευκή Λίστα» εμφανίζονται για πρώτη φορά οι Φιλιππίνες, Μαλαισία, Μπαρμπάντος και Νήσοι Κάϋμαν.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της αμερικάνικης ακτοφυλακής στις 20/11/2004 τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία θα εντάσσονται εφεξής στο σύστημα «QUALSHIP» (ποιοτικό πλοίο) και θα απολαμβάνουν μια σειρά προνομίων (π.χ. μειωμένες επιθεωρήσεις PSC, εφοδιασμός με ειδικό πιστοποιητικό κ.τ.λ.) κατά τον κατάπλου τους στους λιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών, δεδομένου ότι το ποσοστό κρατήσεων ελληνικών πλοίων στους αμερικανικούς λιμένες είναι μικρότερο του 1%. Αυτό το γεγονός είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την πλειοψηφία των Ελλήνων πλοιοκτητών, οι οποίοι δραστηριοποιούνται κυρίως στην αγορά χύδην υγρού και ξηρού φορτίου, αφού η ΗΠΑ είναι από τους σημαντικότερους θαλάσσιους δρόμους του διεθνούς εμπορίου τόσο ως εισαγωγική όσο και ως εξαγωγική χώρα

Επισημαίνεται ότι οι προϋποθέσεις, που έχει θέσει η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή, για την συμπερίληψη πλοίων στο εν λόγω σύστημα, συνδέονται άμεσα με την ποιοτική ιστορία των πλοίων, των ναυτιλιακών εταιρειών, των αναγνωρισμένων από την Αρχή Οργανισμών, καθώς επίσης και το πλέον σημαντικό, με την ποιοτική ιστορία της σημαίας της χώρας, δεδομένου ότι το ποσοστό

κρατήσεων στους αμερικάνικους λιμένες πλοίων της δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1% για την προηγούμενη τριετία.

Η ένταξη της ελληνικής σημαίας στο σύστημα «QUALSHIP» και στην «λευκή λίστα» του PARIS MOU αναδεικνύει την ελληνική σημαία ως ιδιαίτερα ποιοτική. Αυτό αποτελεί ένα επιπλέον κίνητρο για την επιλογή εκ μέρους των Ελλήνων πλοιοκτητών της ελληνικής σημαίας

6.4 Ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα

Η εκπαίδευση των Ελλήνων Αξιωματικών γίνεται στις 10 Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού που λειτουργούν σε όλη την ηπειρωτική και νησιωτική χώρα⁹². Οι Ακαδημίες Ε.Ν., Πλοιάρχων και Μηχανικών Ε.Ν., ανήκουν στην βαθμίδα της Ανώτερης Επαγγελματικής και Τεχνικής Εκπαίδευσης, και λειτουργούν υπό την εποπτεία και έλεγχο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στην Ελλάδα λειτουργούν 9 Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού⁹³ για Πλοιάρχους. Βρίσκονται στον Ασπρόπυργο, Μηχανιώνα, Πρέβεζα, Ύδρα, Κύμη, Σύρο, Κεφαλονιά, Χανιά, Οινούσες. Υπάρχουν επίσης και 4 σχολές του Εμπορικού Ναυτικού για Μηχανικούς που λειτουργούν στον Ασπρόπυργο, στα Χανιά, στην Χίο, και στην Μηχανιώνα. Στις σχολές των Πλοιάρχων φοιτούν 1218 σπουδαστές και στις σχολές των Μηχανικών 696.

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, παρέχουν στους νέους υψηλού επιπέδου ναυτιλιακές σπουδές ακολουθώντας το σύστημα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης⁹⁴. Πιο αναλυτικά, οι σπουδαστές, οι οποίοι είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αρχίζουν τις σπουδές τους με το πρώτο εξάμηνο στην Ακαδημία. Και μετά πρέπει να συμπληρώσουν το πρώτο εγκεκριμένο εκπαιδευτικό ταξίδι πάνω σε ελληνικό πλοίο.

Ακολουθούν το δεύτερο και το τρίτο εξάμηνο στην Ακαδημία, μετά το δεύτερο εξάμηνο εγκεκριμένης εκπαίδευσης στο πλοίο και οι σπουδαστές

⁹² Δελτίο της Ναυτιλίας, Ιούλιος 2003, σελ 4-12

⁹³ Την περίοδο 1981-1982 στην Ελλάδα λειτουργούσαν 21 ναυτικές ακαδημίες (και 8 Δημόσια Λύκεια και 23 Ιδιωτικά, και 30 ιδιωτικά κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης διαφόρων ειδικοτήτων), σύμφωνα με την ΚΕΠΕ(1992). Το 1997 οι σχολές ήταν μόλις 13.

⁹⁴ Το σύστημα της Εναλλασσόμενης Ναυτικής Εκπαίδευσης υιοθετήθηκε το 1989-90.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

ολοκληρώνουν τις σπουδές τους με το τέταρτο, πέμπτο και έκτο εξάμηνο στην Ακαδημία.

Τα στοιχεία που παρατείνονται στον πίνακα που ακολουθεί αφορούν τον αριθμό των σπουδαστών που ναυτολογήθηκαν το έτος 2002 από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Από τις εταιρείες που απασχολούνται στο χώρο της ποντοπόρου μεγάλη εμπιστοσύνη στις γνώσεις των Ελλήνων σπουδαστών δείχνουν ο Όμιλος Αγγελικούση, η Alpha Tankers, η Avin, η Ceres κ.τ.λ.

Σημαντικό αριθμό σπουδαστών εμπιστεύονται και εταιρείες ακτοπλοΐας όπως η Anek και η Minoan Lines

Οι ναυτιλιακές εταιρείες με την σημαντικότερη απορρόφηση πρωτοετών σπουδαστών⁹⁵:

Πίνακας 6.2 : Αριθμός σπουδαστών σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες

Όνομα εταιρείας	Αριθμός σπουδαστών
Αγγελικούσης (όμιλος)	61
Hellas Flying Dolphins	48
Anek Lines	47
International Cruises S.A.	34
Avin International S.A.	29
Alpha Tankers & Freighters Inter.	25
Springfield Shipping CO. Panama S.A.	25
Ceres	20
Costamare Shipping CO. S.A.	19
Σ. Λιβανός Ελλάς	17
Elletson Corporation	17
Minoan lines	16
Atlantic Bulk Carriers Lim.	15
Consolidated Marine Management	15

Πηγή : Ναυτικά χρονικά

⁹⁵ «Οι υποστηρικτές της Ναυτικής Εκπαίδευσης 2003»σελ.44-46, Ιανουάριος 2004, Ετήσια Συλλεκτική Έκδοση

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε ότι το 2003-2004 οι υποψήφιοι νέοι που είχαν κάνει αίτηση για να φοιτήσουν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ήταν 3032 αλλά τελικά έγιναν δεκτοί μόνο 1366, πράγμα που υποδηλώνει ότι αναζωπυρώνεται το ενδιαφέρον των νέων για το ναυτικό επάγγελμα⁹⁶. Βέβαια πρέπει να γίνουν πολλές βελτιώσεις και να αυξηθούν οι εισακτέοι αφού είναι γνωστό ότι απαιτούνται περίπου 2.000 αξιωματικοί το χρόνο για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Ένα βασικό πρόβλημα που πρέπει επίσης να αντιμετωπιστεί από τους αρμόδιους είναι το μεγάλο ποσοστό διαρροής που παρατηρείται ήδη από το πρώτο έτος των σπουδών και συνεχίζεται και τα επόμενα έτη, καθώς και κατά την διάρκεια πρακτικής άσκησης⁹⁷. Το έτος 2005-06, ο αριθμός των επιτυχόντων πλοιάρχων ήταν 734 και των μηχανικών 575, σύνολο 1309.

6.4.1 Αναμόρφωση ναυτικής εκπαίδευσης

Κρίσιμος παράγοντας για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί η παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση, στην οποία παρατηρείται μεγάλη καθυστέρηση. Απαιτούνται άμεσα μέτρα για την αναδιάρθρωση των σχολών που λειτουργούν, τη βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής και την ποιοτική αναβάθμιση του περιεχομένου της εκπαίδευσης, σύγχρονα συγγράμματα, αλλά και επίλυση των προβλημάτων που σχετίζονται με εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών και την πρακτική τους άσκηση.

Μερικές από τις προτάσεις που έχουν γίνει με στόχο την βελτίωση της ποιότητας στην ναυτική εκπαίδευση είναι :

1. Η εισαγωγή στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού να γίνονται με ξεχωριστές εξετάσεις και με εισαγωγή συστηματικών ελέγχων (τεστ) στη

⁹⁶ Η ναυτική εκπαίδευση χαρακτηρίζεται από κυκλικότητα. Το έτος ρεκόρ ήταν το 1981-82 με 3.126 υποψήφιοι. Την επόμενη δεκαετία υπήρχε μεγάλη πτώση στην υποβολή αιτήσεων από τους υποψηφίους εξαιτίας κυρίως των κοινωνικοοικονομικών καταστάσεων εκείνης της περιόδου. Μετά το ενδιαφέρον των νέων αναζωπυρώθηκε το 1991-92 (730 υποψήφιοι) μέχρι την περίοδο 1996-97(2318 υποψήφιοι) και μετά ελαττώθηκε μέχρι το 2002(550 υποψήφιοι).

⁹⁷ Σύμφωνα με στοιχεία του 1997, η διαρροή στο πρώτο έτος είναι στο 55%, και η πρακτική από την πρακτική άσκηση είναι 43% έως 45%. Η διαρροή αυτή είναι τριπλάσια από την διαρροή του προηγούμενου συστήματος (1972-1981) που ήταν 26%. Α.Μ. Γουλιέλμος, «Η προσέλκυση των νέων αξιωματικών στη ναυτιλία», Τιμητικός τόμος Ομότιμου Καθηγητή Α. Λαζάρη, σελ.101-118

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

διαδικασία επιλογής των σπουδαστών, με στόχο τη μείωση των διαρροών που έχουμε σήμερα και την προσέλκυση των νέων που πραγματικά θέλουν να ακολουθήσουν το Ναυτικό Επάγγελμα.

2. Η μείωση κατά ένα έτος στην διάρκεια σπουδών στις σημερινές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού που θα παρέχουν εφεξής Προδίπλωμα Στελέχους Εμπορικού Ναυτικού. Ταυτόχρονα να δίνεται η δυνατότητα λειτουργίας και ιδιωτικών Ακαδημιών Ναυτικής Εκπαίδευσης με στόχο, μέσω του ανταγωνισμού, (δημόσιο – ιδιωτικό) την αναβάθμιση του επιπέδου των σπουδών. Το συνολικό κόστος της πρακτικής άσκησης των σπουδαστών να το αναλαμβάνει το κράτος, διότι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρεχόμενης Ναυτικής Εκπαίδευσης .
3. Να δημιουργηθούν δύο Ανώτατα Ναυτικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ν.Ε.Ι.), (ένα στη Νότια και ένα στη Βόρεια Ελλάδα) ,στα οποία θα συνεχίζουν, χωρίς εξετάσεις, οι απόφοιτοι των σημερινών Α.Ε.Ν και αποκτούν Ακαδημαϊκό Τίτλο Σπουδών ισότιμο με τα Τ.Ε.Ι. Στα Α.Ν.Ε.Ι. διατίθενται οι απαραίτητοι ανθρώπινοι και χρηματικοί πόροι, που θα τα καταστήσουν υποδείγματα εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, που θα παρέχουν εξαιρετικά υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης.
4. Η ποιοτική αναβάθμιση του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., το οποίο θα τεθεί υπό την εποπτεία του Α.Ν.Ε.Ι., με στόχο να αναδειχθεί στον κυριότερο φορέα πιστοποίησης ναυτικών ικανοτήτων
5. Να καθιερωθεί η επιμόρφωση όλου του υφιστάμενου δυναμικού όλων των φορέων της ναυτικής εκπαίδευσης (ΤΕΕ, ΑΕΝ, ΑΝΕΙ και Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.) καθώς και ανοικτή προκήρυξη θέσεων διδακτικού προσωπικού σε όλους τους φορείς της Ναυτικής Εκπαίδευσης.
6. Να δοθεί έμφαση στα μαθήματα χρήσης νέων τεχνολογιών, στην χρήση Η/Υ, σε ασκήσεις προσομοίωσης πραγματικών καταστάσεων και σε θέματα ασφαλείας.
7. Η δημιουργία συστήματος αξιολόγησης και ανάπτυξης όλων των φορέων της Ναυτικής Εκπαίδευσης .
8. Η καθιέρωση ναυτικών ΙΕΚ, η παραγωγή στελεχών από την ιδιωτική πρωτοβουλία, η επανίδρυση των Ναυτικών Λυκείων και να δίνεται η δυνατότητα για απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου ακόμα και σε αυτούς που δεν έχουν φοιτήσει σε Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού.
9. Τέλος να δίνεται μέσα από συγκεκριμένες διαδικασίες που θα πραγματοποιούνται στο Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. (σεμινάρια, επαγγελματική εμπειρία και χρονική εξέλιξη) η

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

δυνατότητα εξέλιξης μέχρι του Βαθμού του Πλοιάρχου Α' Τάξης και του Μηχανικού Α' τάξης σε όλους τους αποφοίτους των σημερινών Τ.Ε.Ε.

Για το θέμα της αναμόρφωσης της ναυτικής ο πρόεδρος του Committee κ. Εμπειρικός σε μια πρόσφατη συνάντηση του με τον κ. Κεφαλογιάννη τον Μάιο του 2004 τόνισε: «Είναι πολύ σημαντικό να αποφευχθεί να συμβεί στη χώρα μας αυτό που συνέβη στο παρελθόν σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, που έχασαν την ναυτιλία τους. Είναι επιτακτική επομένως ανάγκη για συνεχή δέσμευση της ελληνικής κυβέρνησης για την προσέλκυση και την σωστή μόρφωση ικανού αριθμού αξιωματικών για τις μελλοντικές απαιτήσεις του στόλου και των ναυτιλιακών εταιρειών».

6.4.3 Πρόσφατες εξελίξεις

Όπως ανακοίνωσε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης στις 21 Σεπτεμβρίου του 2005 «Το Νομοσχέδιο για την ναυτική εκπαίδευση βρίσκεται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για την υπογραφή του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και θα κατατεθεί άμεσα προς ψήφιση στη Βουλή» και συμπλήρωσε "Η ποιοτική ναυτιλία, το μέλλον της ναυτιλίας χρειάζεται και ποιότητα στο ανθρώπινο δυναμικό, στους Έλληνες ναυτικούς οι οποίοι όλα αυτά τα χρόνια στήριξαν την εμπορική ναυτιλία, τον μεγαλύτερο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Ήρθε λοιπόν η ώρα να γίνει αυτή η μεταρρύθμιση, να αναβαθμίσουμε τις Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού και να προσφέρουμε ακόμα πιο ποιοτικές υπηρεσίες στο χώρο της ναυτικής εργασίας".

Δύο καινοτομίες προβλέπει το νέο σχέδιο νόμου για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης που κατάρτισε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Η πρώτη αφορά στο άνοιγμα στον ιδιωτικό τομέα με τη δημιουργία ναυτικών σχολών από φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, ενώ η δεύτερη στην πολυσυζητημένη **«ανωτατοποίηση»** των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Μέσω του σχεδίου νόμου θα πρέπει να εξυπηρετηθούν δύο κυρίως στόχοι:
α) Από την μία πλευρά η προσέλκυση ικανού αριθμού σπουδαστών οι οποίοι μέσω της κατάλληλης εκπαίδευσης θα στελεχώσουν αύριο τα ελληνόκτητα πλοία. Πλοία τα οποία σήμερα έχουν πολύ περισσότερες απαιτήσεις από ότι πριν λίγα χρόνια. Παράλληλα οι απόφοιτοι των ΑΕΝ θα πρέπει να έχουν και εκείνα τα εφόδια που θα

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

τους επιτρέπει να συνεχίσουν την καριέρα τους μετά από ένα ικανό διάστημα στη στεριά είτε σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις είτε όπου αλλού επιθυμούν.

Συνεπώς οι προϋποθέσεις εξομοίωσης των πτυχίων των ΑΕΝ με αυτών ανώτερων ή ανωτάτων σχολών είναι αφενός ικανό κίνητρο για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα από την άλλη θα πρέπει αυτή η εξομοίωση να γίνεται σε χρόνο που δεν θα αποψιλώνει τη ναυτιλιακή βιομηχανία από στελέχη.

Όσον αφορά το θέμα της ανωτατοποίησης, το πτυχίο των σπουδαστών των ΑΕΝ θα εξομοιώνεται στον καταληκτικό του βαθμό με το πτυχίο των σπουδαστών των **ΤΕΙ** μετά όμως και την προσθήκη πρόσθετης υπηρεσίας πέντε ετών.

Η ρύθμιση αυτή δημιουργεί νέα δεδομένα στις επαγγελματικές προοπτικές των αποφοίτων των ΑΕΝ καθώς μετά από την πλήρωση των προϋποθέσεων αυτών μπορούν να καρπωθούν τα οφέλη των αποφοίτων ανώτατων σχολών όπως είναι τα ΤΕΙ.

β) Η ίδρυση Σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης (ΝΕΚΕ), από φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Οι σχολές αυτές θα λειτουργούν υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και δεκτοί θα γίνονται απόφοιτοι της Μέσης Εκπαίδευσης.

Η διάρκεια εκπαίδευσης των σπουδαστών θα είναι έξι εξάμηνα εκ των οποίων τα δύο τελευταία σε υπηρεσία. Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι οι ΝΕΚΕ δεν κατατάσσονται από το σχέδιο νόμου σε κάποια εκπαιδευτική βαθμίδα.

Επίσης το σχέδιο νόμου περιέχει μία σειρά διατάξεων για την αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού.

6.5 Επάνδρωση

6.5.1 Επιλογή εθνικής σημαίας και κόστος επάνδρωσης

Για να επιβιώσει ένα πλοίο στον στίβο του διεθνούς ανταγωνισμού πρέπει να ελαχιστοποιήσει το κόστος και πιο συγκεκριμένα το μεταβλητό κόστος που μεταφράζεται σε κόστος επάνδρωσης. Το ζήτημα της μείωσης του κόστους είναι πολύ σημαντικό ιδιαίτερα σε περιόδους χαμηλών ναύλων, όπως η περίοδος 1981-1987 και 1995-2000.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Ο πλέον καθοριστικός παράγοντας για φυγή των Ελλήνων πλοιοκτητών από την ελληνική σημαία είναι το κόστος επάνδρωσης. Η επάνδρωση του ελληνικού πλοίου είναι ασύμφορη. Έτσι οι Έλληνες εφοπλιστές αποχωρώντας από την εθνική σημαία στρέφονται στις πιο «φθηνές» σημαίες ευκαιρίας, που προσφέρουν δυνατότητες για ευέλικτες συνθέσεις του πληρώματος των πλοίων τους.

Τα τελευταία χρόνια λόγω της προσπάθειας για περαιτέρω μείωση του λειτουργικού κόστους στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία (υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία) απασχολούνται κυρίως Φιλιππινέζοι⁹⁸, καθώς και ναυτεργάτες που προέρχονται από το χώρο της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης.

6.5.2 Μεγιστοποίηση της σχέσης ποιότητας κόστους στην επάνδρωση

Η μείωση των συνθέσεων των πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων αποτελεί εδώ και χρόνια το κύριο αίτημα των εφοπλιστικών ενώσεων για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Όμως μια ανταγωνιστική επάνδρωση πρέπει να αξιολογείται ως παρεχόμενες υπηρεσίες και όχι ως μηνιαίο έξοδο της επιχείρησης. Αν οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι χαμηλού επιπέδου, είναι βέβαιο ότι το τελικό κόστος για την επιχείρηση θα είναι υψηλότερο από το κόστος μιας σύνθεσης που θα ικανοποιούσε τις απαιτήσεις των νόμων.

6.5.3 Ευελιξία στις συνθέσεις

Ένα από τα πιο σημαντικά αιτήματα των Ελλήνων εφοπλιστών από το 1950 έως σήμερα ήταν η μείωση των συνθέσεων των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Πιο συγκεκριμένα ζητούν πιο ευέλικτες συνθήκες επάνδρωσης για το κατώτερα πληρώματα των πλοίων. Αυτό υποστήριζαν ότι θα τους έδινε την δυνατότητα να μειώσουν το υψηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων με ελληνική σημαία. Αποτέλεσμα μιας τέτοιας ενέργειας θα ήταν η επιστροφή ενός μεγάλου μέρους των πλοίων υπό ξένη στην ελληνική σημαία

⁹⁸ Αυτό αναμένεται να αλλάξει τα προσεχή χρόνια λόγω των μεγάλων μισθολογικών απαιτήσεων που προβάλλουν τα πληρώματα από τις Φιλιππίνες, και προβλέπεται αύξηση του ναυτεργατικού δυναμικού που απασχολείται στα ελληνόκτητα από χώρες όπως η Ρωσία, η Ουκρανία, η Τουρκία, η Κίνα κ.τ.λ.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Εδώ θα ήταν σημαντικό να προσθέσουμε ότι είναι κοινός τόπος για όσους ασχολούνται με την ελληνική ναυτιλία ότι ο αριθμός των Ελλήνων ναυτών, μηχανοδηγών, λιπαντών και άλλων παρόμοιων ειδικοτήτων που συνθέτουν αυτό που καταγράφεται με το γενικότερο όρο «κατώτερα πληρώματα» είναι πολύ περιορισμένος για την ποντοπόρο ναυτιλία με συνέπεια οι πλοιοκτήτες να μην βρίσκουν εργαζόμενους για να εργαστούν στα πλοία τους. Επίσης πρέπει να προσθέσουμε ότι οι εφοπλιστικές ενώσεις πιέζουν για την απελευθέρωση της σύνθεσης κυρίως στο κατώτερο πλήρωμα, ενώ επιθυμούν να επανδρώσουν τα πλοία τους με Έλληνες αξιωματικούς γι αυτό πιέζουν για την αναδιαμόρφωση του χώρου της ναυτικής εκπαίδευσης.

Για να προχωρήσουμε σε συγκεκριμένες προτάσεις θα πρέπει να δούμε συνοπτικά τον παρακάτω πίνακα όπου φαίνονται οι απαιτήσεις για την σύνθεση του πληρώματος για τα πλοία που υπόκεινται στις διατάξεις του Ν.2687/53

Πίνακας 6.3 : Σύνθεση πλοίων που υπόκεινται στις διατάξεις του Ν.2687/53⁹⁹

Κ.ο.χ	Αξιωματικοί (Έλληνες ή κοινοτικοί) ¹⁰⁰	Πλήρωμα
3.000-20.000	5	3
20.001-45.000	6	3
45.001- 100.000	6	4
100.001 και άνω	7	4

Μία από τις προτάσεις που εξετάζει τα τελευταία χρόνια το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι η μείωση των συνθέσεων ανά δύο πλοία κ.ο.κ. ώστε να μην διαταραχθεί η ζήτηση Ελλήνων ναυτικών στο δίδυμο, τρίδυμο κ.τ.λ. Για κατανοηθεί καλύτερα η παραπάνω πρόταση δίνεται το ακόλουθο παράδειγμα: έστω ότι το πλοίο Α είναι στην ελληνική σημαία με 12 Έλληνες ναυτικούς σύμφωνα με την

⁹⁹ Όπως διαμορφώθηκε μετά τα μέτρα Σουμάκη το 1997 βλ. κεφ. 1 σελ. 29

¹⁰⁰ Συμπεριλαμβανομένου και του ελληνικής καταγωγής πλοιάρχου

σύνθεση που υπάρχει¹⁰¹. Η ίδια εταιρεία αποφασίζει να νηολογήσει ένα δεύτερο πλοίο Β στην ελληνική σημαία με την δημοσίευση του σχετικού νόμου. Σύμφωνα με την σύνθεση, το Β πλοίο οφείλει και αυτό να έχει και αυτό 10 Έλληνες. Τότε ορίζεται ότι και τα δύο μαζί πλοία μπορούν να έχουν όχι 22 Έλληνες αλλά 13 Έλληνες ναυτικούς δηλαδή μείωση 40%.

Μια τέτοια πρωτοβουλία από την μεριά της πολιτείας θα αύξανε την ζήτηση για Έλληνες αξιωματικούς με την προϋπόθεση βέβαια ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα πραγματοποιούσαν την δέσμευση για άμεση επιστροφή των ελληνικών πλοίων στην ελληνική σημαία. Έχει υπολογιστεί ότι μια τέτοια κίνηση θα ενίσχυε τουλάχιστον κατά 1000 πλοία το ελληνικό νηολόγιο. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να ισχύσει σε τριάδες, τετράδες κ.τ.λ. πλοίων με στόχο την μείωση των Ελλήνων ναυτικών σε τρεις ανά πλοίο.

6.5.4 Επάνδρωση – μεσογειακά φορτηγά πλοία

Τα τελευταία μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Μεσογειακών πλοίων, ελήφθησαν το 1987. Μετά από τόσα χρόνια και μέσα στο νέο και αμείλικτα ανταγωνιστικό πλαίσιο της ONE, θα πρέπει να επανεξεταστούν με βάση τα νέα δεδομένα που έχουν δημιουργηθεί.

Για τα μεσογειακά Φορτηγά πλοία, τα πρόβλημα της έλλειψης κατάλληλων Αξ/κών αλλά τελευταία και πληρωμάτων για την επάνδρωση των Μεσογειακών πλοίων, είναι χρόνιο και εντονότερο από τις άλλες κατηγορίες πλοίων, λόγω της γνωστής ιδιαιτερότητας των Μεσογειακών πλοίων (μικρά και μεσαία πλοία, συχνές προσεγγίσεις στο εσωτερικό) και κυρίως λόγω του διαφορετικού μισθολογίου.

Τα μέτρα που ελήφθησαν από το ΥΕΝ τον Ιούνιο του 1997, αφορούσαν μόνο στα πλοία πάνω από 3.000 κόρους ολικής χωρητικότητας. Όμως ο Α.Ν 2687/53, ο οποίος αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία, καλύπτει τα πλοία από 1500 κ.ο.χ και πάνω. Έτσι, τα πλοία από 1500 – 3000 κ.ο.χ. δεν έπρεπε να αποκλειστούν από τα ανωτέρω μέτρα. Πρώτον για λόγους ίσης μεταχείρισης επειδή ο Α.Ν 2687/53 είναι συνταγματικά κατοχυρωμένος και δεύτερον γιατί αφορούν σε

¹⁰¹ Άρθρο του Α. Γουλιέλμου : «Ελληνικό νηολόγιο : Ο μύθος και η πραγματικότητα», Ναυτικά Χρονικά, Μάϊος 2004, σελ. 62

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

αρκετά μεγάλο αριθμό, σχεδόν στην πλειονότητα των Μεσογειακών φ/γ πλοίων.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής, που ισχύει μέχρι σήμερα, είναι το Μεσογειακό πλοίο, να έχει μεγαλύτερη επιβάρυνση, από ένα VLCC ή ένα μεγάλο BULK CARRIER, ως προς τους Έλληνες ναυτικούς που απασχολεί. Οι άλλες κοινοτικές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, έχουν μόνο Πλοίαρχο της εθνικότητάς τους και οι υπόλοιποι Αξιωματικοί και το πλήρωμα, μπορεί να μην είναι κοινοτικοί.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι βάσει των μέτρων του 1997, πλοίο χωρητικότητας 19.999 κ.ο.χ., έχει συνολική σύνθεση 12 άτομα με 7 Έλληνες, ενώ πλοίο χωρητικότητας 2.999 κ.ο.χ. απασχολεί 13 άτομα, όλους Έλληνες¹⁰². Επιπλέον, ενώ το ποσοστό των αλλοδαπών που επιτρέπεται για πλοία άνω των 3.000 κ.ο.χ., συμπεριλαμβάνονται και οι αξιωματικοί (εκτός Πλοίαρχου και Α' Μηχανικού), για τα κάτω των 3.000 κ.ο.χ πλοία, απαιτείται όπως όλοι οι αξιωματικοί να είναι Έλληνες.

Το βασικό πρόβλημα είναι η ευελιξία στις συνθέσεις. Ο συνολικός αριθμός των συνθέσεων, καθώς και ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών εξακολουθεί να είναι δυσανάλογα υψηλός και επιδρά στην ανταγωνιστικότητα περισσότερο απ' ό,τι σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας», δήλωσε το Ιανουάριο του 2003 ο Νικ. Βαρβατές και πρόσθεσε:

«Η εποχή του προστατευτισμού έχει περάσει ανεπιστρεπτί. Αν δεν αλλάξει η νοοτροπία αυτών που διαμορφώνουν τη ναυτιλιακή πολιτική στη χώρα μας και αν δεν διευκολυνθεί ο επιχειρηματίας της θάλασσας, τότε οι επιχειρηματίες αυτοί θα στραφούν -και μάλιστα πλέον πολύ γρήγορα- σε άλλες κοινοτικές σημαίες, πιο ανταγωνιστικές».

6.5.5 Επάνδρωση – Κρουαζιερόπλοια

Σύμφωνα με δηλώσεις του νέου Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη τον Απρίλιο του 2005 οι Έλληνες ναυτικοί που θα επανδρώνουν τα κρουαζιερόπλοια μειώνονται κατά το 1/3¹⁰³.

¹⁰² Άρθρο του Ν. Βαρβατέ στα Ναυτικά Χρονικά: «Φάκελος ανταγωνιστικότητα», Μάιος 2004,σελ.42

¹⁰³ Σύμφωνα με τα 3 εγκυκλίους, που έστειλε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στα ναυτολόγια του Πειραιά, με την ίδια ημερομηνία (27-4-05), η οργανική σύνθεση ισάριθμων κρουαζιερόπλοιων του Κ. Λοΐζου που ύψωσαν την ελληνική σημαία διαμορφώθηκε ως εξής:

«Καλυψώ» (11.162 κόρων): Σύνολο οργανικής σύνθεσης 120 ναυτικοί (συμπεριλαμβάνεται και ο

6.6 Ανανέωση ελληνικού στόλου

6.6.1 Ναύλωση πλοίου γυμνού(bare-boat)

Ιδιαίτερα κρίσιμο θέμα για τα ελληνικά Μεσογειακά φορτηγά πλοία είναι η ανανέωση του στόλου τους. Αντιστάθμισμα στην προσπάθεια για αντικατάσταση των γερασμένων πλοίων είναι το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για πλοία αυτού του μεγέθους.

Συγκεκριμένα δεν αναγνωρίζεται ο θεσμός της χρηματοδοτικής μίσθωσης για αγορά νέων πλοίων, σε αντίθεση για παράδειγμα με την Κύπρο ή τη Μάλτα που εντάσσουν στο νηολόγιο τους πλοία που αποκτήθηκαν με αυτόν τον τρόπο.

Μια από της προτάσεις της Ένωσης Μεσογειακών Φορτηγών πλοίων για την αντιμετώπιση του προβλήματος ήταν η καθιέρωση της ναύλωσης πλοίου γυμνού. Ο θεσμός αυτός είναι καθιερωμένος σε αρκετές παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες καθώς και στην Μάλτα και την Κύπρο. Με την ναύλωση γυμνού πλοίου δίνεται η δυνατότητα για αγορά νέων σχετικά πλοίων χωρίς μεγάλο οικονομικό κόστος.

Τα πλοία θα εγγράφονται στο Ελληνικό μητρώο Παράλληλης Νηολόγησης και για όσο χρόνο διαρκεί η ναύλωση τους, θα υπόκεινται στην ελληνική νομοθεσία για όλα τα θέματα, εργασιακά, φορολογικά, συνθέσεις κ.τ.λ., ενώ παράλληλα θα αυξηθούν και οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών.

Πλοίαρχος). Από αυτούς οι 34 είναι αλλοδαποί, αντιπροσωπεύοντας το 28,33% του συνόλου.

«Πέρλα» (16.710 κόρων): Σύνολο οργανικής σύνθεσης 131 ναυτικοί. Ανάμεσα τους 33 αλλοδαποί (ποσοστό 25,19%).

«Εμεραλντ» (26.468 κόρων): Σύνολο οργανικής σύνθεσης 155 ναυτικοί, από τους οποίους 46 αλλοδαποί (ποσοστό 29,67%).

Η συνολική οργανική σύνθεση των τριών κρουαζιερόπλοιων ανέρχεται σε 406 ναυτικούς. Από αυτούς οι 113 είναι αλλοδαποί (ποσοστό 27,83%). Από πλευράς ναυτικών ειδικοτήτων, η μεγαλύτερη μείωση αναφέρεται στα κατώτερα πληρώματα και κατεξοχήν στους επίκουρους θαλαμηπόλους.

Εκτιμάται ότι από την είσοδο και του τέταρτου πλοίου του πιο πάνω ομίλου στο Ελληνικό νηολόγιο θα καλυφθούν συνολικά πάνω από τετρακόσιες (400) θέσεις Ελλήνων ναυτικών (Αξιωματικών - κατωτέρου πληρώματος).

Σημείωση : Μέχρι τώρα η ισχύουσα νομοθεσία απαγόρευε τη ναυτολόγηση μη Ελλήνων ναυτικών - εξαίρουσαν οι κοινοτικοί- σε κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις η ηγεσία του YEN προσανατολίζεται στην ίδρυση ειδικού μητρώου παράλληλης νηολόγησης. Ο θεσμός του «bareboat in» περιλαμβάνεται στη δέσμη των 44 σημείων του κ. Ανωμερίτη το 2003. Με το ειδικό αυτό νηολόγιο θα δοθεί η δυνατότητα σε πλοιοκτήτες να ξεχρεώσουν τις τράπεζες. Οι τελευταίες θα αποκτούν το 100% των πλοίων και εν συνεχεία θα μπορούν να τα ναυλώνουν στους εφοπλιστές και πρώην οφειλέτες τους. Ο νόμος θα είναι ευεργετικός και για την κρουαζιέρα αλλά και τα Μεσογειακά Φορτηγά πλοία, ενώ δεν επηρεάζει καθόλου την ποντοπόρο ναυτιλία.

Την έντονη αντίδραση σε μια τέτοια κίνηση έχουν εκφράσει οι ναυτεργάτες μέσω της ΠΝΟ. Χαρακτηριστικές της ανησυχίας είναι οι δηλώσεις του γενικού γραμματέα της ΠΝΟ « το YEN με το προτεινόμενο σχέδιο Νόμου εμφανίζεται να δέχεται την εγγραφή αλλοδαπής πλοιοκτησίας πλοίου σε ειδική μερίδα του Ελληνικού νηολογίου το οποίο βαφτίζει Ειδικό Μητρώο Παράλληλης Νηολόγησης και ακόμη χειρότερο να επιτρέπει, σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 6 του σχεδίου Νόμο, στο αλλοδαπής πλοιοκτησίας πλοίο να φέρει την ελληνική σημαία» ενώ επισημαίνεται ότι «Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι καταργείται de facto αλλά έτι σοβαρότερο de jure ολόκληρο το πλαίσιο της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της Θάλασσας που αφορά ειδικότερα « τον γνήσιο δεσμό» μεταξύ σημαίας πλοίου και εθνικότητας πλοιοκτήτη»¹⁰⁴.

Από την άλλη πλευρά οι εφοπλιστικές ενώσεις έχουν εκφράσει την ικανοποίησή τους για το επερχόμενο νόμο αλλά έχουν εντοπιστεί ορισμένες αδυναμίες που πρέπει να διορθωθούν¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Θεοδωρής Παπαντωνίου «Προβληματίζει η ύπαρξη παράλληλου νηολογίου», Ναυτικά Χρονικά 2004

¹⁰⁵ Με επιστολή της η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων προτείνει να γίνουν οι εξής αλλαγές:

- Η επί του άρθρου 1 παράγραφος 3 πρέπει να διατυπωθεί ως ακολούθως: Εγγραφή στο Ειδικό Μητρώο Παράλληλης Νηολόγησης (EMΠΝ) είναι η εγγραφή του σε αυτό πλοίου αλλοδαπού νηολογίου, ενώ το πλοίο εξακολουθεί να είναι νηολογημένο στο πρώτο ή το δεύτερο νηολόγιο της άλλης χώρας. Στο νομοσχέδιο δεν αναφέρεται το δεύτερο νηολόγιο της άλλης χώρας.
- Στο άρθρο 3 που αναφέρει τις προϋποθέσεις εγγραφής η ΕΕΕΠ ζητάει τις εξής τροποποιήσεις: - Να μη χρειάζεται υπογραφή του YEN για την εγγραφή πλοίου αλλοδαπού νηολογίου στο EMΠΝ, αλλά να γίνεται μόνο με αίτηση του ναυλωτή.
- Η σύμβαση γυμνής ναύλωσης να είναι διάρκειας τουλάχιστον έξι μηνών αλλά όχι μεγαλύτερης της διάρκειας του ναυλοσύμφωνου, σε αντίθεση με το σχέδιο νόμου που προβλέπει ανώτατο όριο τα δύο έτη.

Πίνακας 6.4 :Χώρες που επιτρέπουν την διπλή νηολόγηση

Χώρα	Επιτρέπεται η διπλή νηολόγηση
Αντίγκουα & Μπαρμπούτα	Ναι
Αυστραλία, Αργεντινή	Ναι
Μπαχάμες	Ναι
Κύπρος	Ναι
Γαλλία	Ναι
Γερμανία	Ναι
Ιταλία ¹⁰⁶	Ναι
Λιβερία, Μάλτα	Ναι
Μεξικό	Ναι
Παναμάς (1973)	Ναι

- Να διαγραφεί από τις προϋποθέσεις για την κατάθεση της αίτησης εγγραφής η κατάθεση αντιγράφου της σύμβασης ναύλωσης. Όπως επισημαίνουν οι εφοπλιστές, αρνούνται να αποκαλύψουν σε όλη την αγορά τις λεπτομέρειες των συμβάσεων που υπογράφουν, οι οποίες είναι απόρρητες.
- Αντί για κατάθεση αντιγράφου της σύμβασης ναυλώσεως και τη γραπτή συναίνεση του πλοιοκτήτη, η ΕΕΕΠ ζητάει να ενοποιηθούν τα δύο αυτά στοιχεία και να αναγράφεται στο νόμο ότι χρειάζεται η κατάθεση γραπτής συναίνεσης του πλοιοκτήτη προσδιορίζουσα τη διάρκεια ναυλώσεως του ναυλοσύμφωνου.
- Ζητούν τα υπόλοιπα δικαιολογητικά για την οριστική εγγραφή του πλοίου στο ΕΜΠΝ να γίνονται βάσει των πάγιων διατάξεων του άρθρου 5 ΚΔΝΔ. Όσον όμως αφορά τα πλοία διεθνών πλόων και τα κρουαζιερόπλοια, να υπάρχει η ευχέρεια εφαρμογής των διατάξεων των άρθρου 13 του Ν. 2687/53.
- Όσον αφορά τη σημαία, οι εφοπλιστές τονίζουν ότι ναι μεν για όσο διάστημα ισχύει η εγγραφή στο ΕΜΠΝ το πλοίο να φέρει την ελληνική σημαία και να μην μπορεί να χρησιμοποιεί τη σημαία χώρας του αλλοδαπού νηολογίου εκτός εάν ενημερώσει την ελληνική Αρχή. Εξαιρέση η οποία δεν προβλέπεται στο νομοσχέδιο.
- Το νομοσχέδιο στο άρθρο 7 αναφέρει ότι το πλοίο διατηρεί το όνομα του αλλοδαπού νηολογίου με την απόδοσή του στην ελληνική γλώσσα. Επίσης τονίζει στην παράγραφο 2 ότι μεταγενέστερη μεταβολή του ονόματος ενεργείται με απόφαση του ΥΕΝ ύστερα από αίτηση του ναυλωτή και γραπτή συναίνεση του πλοιοκτήτη και τυχόν ενυπόθηκων δανειστών.
- Επίσης στο άρθρο 8 για τη χωρητικότητα του πλοίου οι εφοπλιστές ζητούν να προστεθεί «ο ναυλωτής να έχει το δικαίωμα να ζητήσει νέα καταμέτρηση σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία». Στο νομοσχέδιο αναφέρεται ότι «αν η καταμέτρηση της χωρητικότητας του πλοίου έχει διενεργηθεί σύμφωνα με όσα προβλέπονται στις διεθνείς συμβάσεις δεν απαιτείται νέα καταμέτρηση για την εγγραφή του στο ΕΜΠΝ».
- Η ανάκληση της πράξης εγγραφής από το Ειδικό Μητρώο να γίνεται με αίτηση του ενδιαφερόμενου ή αυτεπάγγελα εφόσον συντρέξουν οι προϋποθέσεις, χωρίς όμως να χρειάζεται απόφαση του ΥΕΝ όπως προβλέπει το νομοσχέδιο.

¹⁰⁶ Η Ιταλία ήταν η πρώτη χώρα που επέτρεψε το θεσμό της διπλής νηολόγησης. Σύμφωνα με το Νόμο 234 του 1989 οι Ιταλοί διαχειριστές μπορούν να ιδρύουν ξένες εταιρείες για να ναυλώνουν πλοία στην ιταλική αρχικά σημαία με ναύλωση πλοίου γυμνού και σε ξένη σημαία στη συνέχεια διατηρώντας όλα τα άλλα πλεονεκτήματα ανέπαφα.

Συνέχεια πίνακα 6.4	
Βερμούδα (1994)	Ναι
Πολωνία	Ναι
Φιλιππίνες	Ναι
Αγ. Βικέντιος & Γρεναδίνες	Ναι
Πρώην Σοβιετική Ένωση	Ναι
Ισπανία	Ναι
Σρι Λάνκα	Ναι
Βανουάτου, Barbados, H.B. (1995)	Ναι
N.I.S. (όχι «flagging out»)	Όχι
Ολλ. Αρντίλλες	Ναι
Isle of MAN	Λειτουργεί χωριστό νηολόγιο
Cayman islands	Ναι, μόνο για ναύλωση πλοίου γυμνού
Λουξεμβούργο	Ναι
Hong-Kong	Μόνο νηολόγηση πλοίου γυμνού
Πηγές : Έρευνα με ερωτηματολόγια 1994 (2) N.P. Ready ο.π., Α.Μ. Γουλιέλμος «Λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», 1996	

6.7 Φορολογία πλοίων

6.7.1 Μείωση της φορολογίας για πλοία μεσαίου μεγέθους

Καθοριστικό παράγοντα για την νηολόγηση ακόμα περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία είναι και μείωση της φορολογίας για πλοία μεσαίου μεγέθους. Αυτό παραμένει χρόνιο αίτημα των εφοπλιστών από την εποχή που η κυβέρνηση Μητσοτάκη μείωσε την φορολογία για πλοία μεγάλου μεγέθους (80.001+) το 1990.

Ο στόχος είναι να εναρμονιστεί η φορολογία της χώρας με αυτά που ισχύουν στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

6.7.2 Μείωση της φορολογίας για τα νεότευκτα πλοία

Ένα από τα θέματα που εξετάζει το YEN είναι και η περαιτέρω μείωση της φορολογίας για τα νεότευκτα και τα νέα σε ηλικία πλοία. Μια από τις προτάσεις είναι

η κλιμακωτή μείωση της φορολογίας ανάλογα με την ηλικία των πλοίων, δηλαδή να υπάρχει μια κατηγορία για τα πλοία έως 5 ετών και μια δεύτερη για τα πλοία 6-9 ετών. Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι ένα μεγάλο ποσοστό από τα πλοία που υψώνουν την ελληνική σημαία είναι μικρής ηλικίας ή υπό ναυπήγηση, ενισχύοντας σημαντικά την ποιότητα του στόλου.

6.8 Ασφαλιστικές εισφορές πλοιοκτητών – ναυτικών

6.8.1 Μειώσεις ασφαλιστικών εισφορών

Για αυτό το ζήτημα εκτενής αναφορά γίνεται στις κοινοτικές οδηγίες του 1997 και του 2004, ενώ τονίζεται ότι αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα των κοινοτικών νηολογίων. Πολλά κράτη μέλη¹⁰⁷ έχουν προχωρήσει σε πλήρη ή μερική απαλλαγή των πλοιοκτητών και των ναυτικών με πολύ θετικά αποτελέσματα.

Ένα από τα χρόνια αιτήματα τόσο των εφοπλιστών όσο και των ναυτικών είναι η μείωση των ασφαλιστικών εισφορών προς το NAT. Σήμερα οι εισφορές προς το NAT ανέρχονται σε ποσοστό 18,18% για τους εργοδότες και 12,25% για τους ναυτικούς. Τα ποσοστά αυτά είναι ιδιαίτερα υψηλά σε σχέση με αυτά που ισχύουν στην ΕΕ. Καίριο πρόβλημα για την ικανοποίηση του συγκεκριμένου αιτήματος είναι το έλλειμμα του NAT που προσεγγίζει τα 16 δις. Ευρώ. Συνεπάγεται λοιπόν ότι μια ενδεχόμενη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών θα μεγεθύνει ακόμα περισσότερο το πρόβλημα¹⁰⁸. Από τις εφοπλιστικές ενώσεις και τα ναυτεργατικά σωματεία εκφράζεται η άποψη ότι το ίδιο πρόβλημα αντιμετωπίζουν και τα άλλα κράτη μέλη, αλλά προχώρησαν ήδη στην υιοθέτηση του συγκεκριμένου μέτρου.

6.8.2 Μεσογειακά φορτηγά πλοία

¹⁰⁷ Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Σουηδίας, όπου οι συλλογικές συμβάσεις επαναδιαπραγματεύτηκαν σε χαμηλότερο ύψος, κατά ποσό ίσο με τις εργατικές εισφορές και το φόρο εισοδήματος, ώστε ο ναυτικός να συνεχίσει να λαμβάνει τον ίδιο καθαρό μισθό, αλλά τόσο οι εργατικές όσο και οι εργοδοτικές εισφορές να καλύπτονται από το κράτος., Ναυτικά Χρονικά, Απρίλιος 2004, σελ.32

¹⁰⁸ Έχει υπολογιστεί ότι μια ενδεχόμενη μείωση στο ήμισυ των εισφορών των ναυτιλιακών εταιρειών και στο ήμισυ ή καθόλου των εισφορών των κατώτερων πληρωμάτων δεν θα επιβαρύνει το NAT παραπάνω από 14,6 εκ. ευρώ.

Η ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών πλοίων προτείνει την μείωση των ασφαλιστικών εισφορών κατά 50%.

6.8.3 Κρουαζιέρα

Τους τελευταίους μήνες ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης προωθεί τροπολογία στη Βουλή για ψήφιση για την ενίσχυση της ελληνικής κρουαζιέρας. Σύμφωνα με το δεύτερο άρθρο της τροπολογίας «ρυθμίσεις θεμάτων NAT για την αντικατάσταση και εκκαθάριση ναυτολογίων των επιβατηγών-κρουαζιερόπλοιων¹⁰⁹» προβλέπεται η απαλλαγή των εφοπλιστών και των ναυτικών από την υποχρέωση της καταβολής ασφαλιστικών εισφορών, και το NAT¹¹⁰ επιστρέφει την κατατεθείσα εγγυητική επιστολή, αφού διαπιστωθεί η τήρηση των παρακάτω προϋποθέσεων¹¹¹:

¹⁰⁹ Η προσθήκη αφορά επιβατηγά πλοία που εκτελούν περιηγητικούς πλόες και επεκτείνουν τους πλόες αυτούς και στο εξωτερικό ή κρουαζιερόπλοιον που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κοχ. «Κατατίθεται από τον πλοιοκτήτη στο NAT εγγυητική επιστολή τράπεζας αναγνωρισμένης από την Τράπεζα της Ελλάδος ποσού ίσου με τις προϋπολογισθείσες ασφαλιστικές εισφορές. Αυτές γνωστοποιούνται από τη Διεύθυνση Εισφορών και Πόρων του NAT στον πλοιοκτήτη εντός μηνός από την ημερομηνία έκδοσης του ναυτολογίου. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και σε περίπτωση οποτεδήποτε ζητηθεί εξόφληση του ναυτολογίου εντός του χρόνου ισχύος του».

. Η τροπολογία αφορά όλα τα κρουαζιερόπλοια άνω των 1.500.

Στην «αιτιολογική έκθεση» αναφέρονται τα εξής :

α) «...Απλουστεύονται διαδικασίες και παρέχονται κίνητρα για την προσέλκυση και παραμονή στο ελληνικό νηολόγιο κρουαζιερόπλοιων άνω των 1.500 κόρων».

β) «Το κόστος, που θα βαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό... αντισταθμίζεται από τα σημαντικά και πολυδιάστατα οφέλη, που θα έχει η δραστηριοποίηση κρουαζιερόπλοιων υπό ελληνική σημαία». Εκτιμάται ότι το συγκεκριμένο μέτρο μαζί με την μείωση κατά 1/3 του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών που απαιτούνται για την επάνδρωση των κρουαζιερόπλοιων θα πείσει πολλούς Έλληνες εφοπλιστές να επαναδραστηριοποιηθούν στον τομέα της κρουαζιέρας και το σημαντικότερο να υψώσουν την ελληνική σημαία. μέχρι τον Ιούλιο 4 κρουαζιερόπλοια είχαν υψώσει την ελληνική σημαία. Η επαναλειτουργία του κλάδου της κρουαζιέρας θα δημιουργήσει τεράστια οφέλη για την χώρα και θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας.

¹¹⁰ Η επιβάρυνση για το NAT δεν είναι δυνατό να υπολογιστεί αφού εξαρτάται από τον αριθμό των πλοίων, τη σύνθεση πληρώματος, και τις αποδοχές των ναυτικών. Η δαπάνη για το ΚΑΑΝ προϋπολογίζεται σε 270.000 ευρώ και για το ΚΕΑΝ από 45.000 ευρώ.

¹¹¹ Αν δεν πληρούνται αυτοί οι όροι ο πλοιοκτήτης πρέπει να καταβάλει τις ασφαλιστικές εισφορές ενώ αντίστοιχα το NAT οφείλει μέσα σε 15 μέρες να εκκαθαρίζει τα ναυτολόγια, στην αντίθετη περίπτωση πρέπει να επιστρέφει την εγγυητική επιστολή στην εταιρεία που την κατέθεσε. Τέλος προβλέπεται ότι με την εφαρμογή της τροπολογίας δεν θίγονται τα ασφαλιστικά δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών και κανείς δεν μπορεί να αναζητήσει για οποιοδήποτε λόγο την καταβολή των τακτικών τους εισφορών.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

1. Τηρούνται οι απαιτήσεις της οργανικής σύνθεσης πληρώματος του πλοίου ως προς την υποχρέωση ναυτολόγησης Ελλήνων ναυτικών ανά ειδικότητα.
2. Ναυτολογείται στο πλοίο επιπλέον της οργανικής σύνθεσης πληρώματος ένας τουλάχιστον σπουδαστής ΑΕΝ - Πλοίαρχος η Μηχανικός, εφόσον προσφέρονται, ή η υποχρέωση αυτή μετά από έγκριση του ΥΕΝ εκπληρώνεται με τη ναυτολόγηση του σπουδαστή ΑΕΝ σε άλλο πλοίο αυτή της εταιρείας, υπό ελληνική ή ξένη σημαία σύμφωνα με τις νόμιμες προϋποθέσεις.
3. Υφίσταται έγκριση του ΥΕΝ για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών στις θέσεις των Ελλήνων ναυτικών που καθορίζονται από την Οργανική Σύνοψη Πληρώματος». Η τρίτη προϋπόθεση αφορά τις ειδικές συμφωνίες που κάνουν οι εταιρείες με τα ναυτεργατικά σωματεία, για τη μείωση των οργανικών συνθέσεων.

6.9 Φορολογία εισοδήματος ναυτικών

Σημαντική παράμετρος για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας θεωρείται η μείωση της φορολογίας εισοδήματος των ναυτικών, η οποία σήμερα είναι στο 6% για τους ανώτερους αξιωματικούς και στο 3% για το κατώτερο πλήρωμα. Σχετική οδηγία προς αυτή την κατεύθυνση περιέχεται στις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ, ενώ πρέπει να επισημανθεί ότι το συγκεκριμένο μέτρο έχει ήδη εφαρμοστεί από άλλα κράτη μέλη, με εξαιρετικά αποτελέσματα.

Κεφάλαιο 7: Σύγκριση μισθών ελληνικών πληρωμάτων με τα κατώτερα όρια μισθών της ITF και ILO

7.1 Παγκοσμιοποίηση αγοράς εργασίας και Έλληνες ναυτεργάτες

Η παγκοσμιοποίηση της αγοράς εργασίας είναι μια πραγματικότητα για τους ναυτεργάτες τα τελευταία 25 χρόνια. Βασικό ρόλο στην μετακίνηση των ναυτεργατών από την χώρα τους σε άλλη έπαιξε η απόφαση πολλών πλοιοκτητών να υψώσουν στα πλοία τους «σημαίες ευκαιρίας»¹¹², θέλοντας με αυτό τον τρόπο να ανταπεξέλθουν στην ναυτιλιακή κρίση 81-87. Το θεσμικό πλαίσιο των ανοικτών νηολογίων επέτρεπε την χρησιμοποίηση αλλοδαπών πληρωμάτων με ελάχιστους περιορισμούς, που είχε ως αποτέλεσμα την μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων. Παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες όπως η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Αμερική κ.λ.π. προχώρησαν στην πρόσληψη αλλοδαπών πληρωμάτων.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τον αριθμό των ναυτικών που εργάζονται σε εμπορικά πλοία για το έτος 2002. Παρατηρούμε ότι το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό βρίσκεται στην 9^η θέση της λίστας με 17.000 αξιωματικούς και 12.200 ναυτικούς κατώτερου πληρώματος. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι ο ελληνικών συμφερόντων στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο.

Επίσης μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι το 1/4 των ναυτεργατών που εργάζονται στην παγκόσμια ναυτιλία προέρχεται από τρεις μεγάλες ασιατικές χώρες, ενώ πρώτη δύναμη είναι με διαφορά οι Φιλιππίνες. Οι ναυτεργάτες που προέρχονται από αυτές τις χώρες απασχολούνται σε πλοία που φέρουν «σημαίες ευκαιρίας», ενώ τα πλοία είναι ιδιοκτησίας Ελλήνων, Αμερικανών και Ιαπώνων. Χαρακτηριστικό τους είναι οι χαμηλοί μισθοί και οι χαμηλές απαιτήσεις για κοινωνική ασφάλιση που έχουν σαν αποτέλεσμα την μεγάλη μείωση του κόστους για τους πλοιοκτήτες.

¹¹² ... Έτσι το πλοίο μπορεί να ανήκει σε έναν εφοπλιστή μιας χώρας, να είναι νηολογημένο σε μια άλλη χώρα και το πλήρωμα να είναι από μια τρίτη χώρα(μια τέταρτη, μια πέμπτη χώρα κ.τ.λ.). πράγματι, σήμερα, το 60% του παγκόσμιου θαλάσσιου στόλου είναι επανδρωμένο από πληρώματα διαφορετικών εθνικοτήτων....”(ITF Seafarers Bulletin, no. 16, 2002)

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Από τις χώρες που ανήκουν στην ΕΕ μόνο η Ελλάδα βρίσκεται στην 9^η θέση, ενώ παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις της Ευρώπης όπως η Πορτογαλία και η Αγγλία¹¹³ απουσιάζουν δείχνοντας την απουσία ενδιαφέροντος για το ναυτικό επάγγελμα.

Τέλος μεγάλες χώρες όπως η Τουρκία και η Ρωσία έχουν σημαντικό αριθμό ανθρώπων που ασχολούνται με το ναυτικό επάγγελμα κυρίως λόγω της μέτριας οικονομικής κατάστασης, που έχει ως συνέπεια να θεωρούνται χώρες με φτηνά εργατικά χέρια.

Πίνακας 7.1 : Εθνικότητα ναυτεργατών το 2002

Χώρα	Αξιωματικοί	Κατώτερο πλήρωμα	Σύνολο
Φιλιππίνες	50.000	180.000	230.000
Ινδονησία	15.500	68.000	83.500
Κίνα	34.200	47.800	82.000
Τουρκία	14.300	48.100	62.400
Ρωσία	21.700	34.000	55.000
Ινδία	11.700	43.000	54.700
ΗΠΑ	19.200	27.800	47.000
Ουκρανία	14.000	23.000	37.000
Ελλάδα	17.000	15.500	32.500
Ιαπωνία	18.800	12.200	31.000

Πηγή :ITF Seafarers Bulletin no.16, 2002

Σήμερα υπολογίζεται ότι υπάρχουν παγκοσμίως περίπου 1.250.000 ναυτεργάτες από τους οποίους το 1/3 είναι αξιωματικοί. Ο πίνακας 7.2 απεικονίζει τους ναυτεργάτες ανά περιοχή:

¹¹³ Αυτό τείνει να αλλάξει βλ. κεφάλαιο 5 σελ. 107

Πίνακας 7.2 : Ποσοστό ναυτεργατών ανά περιοχή

Περιοχή	Αξιωματικοί	Κατώτερο πλήρωμα
<i>Ανατολική Ευρώπη</i>	32%	40%
<i>OECD</i>	36%	23%
<i>Δυτική Ευρώπη</i>	15%	13%
<i>Αφρική και Λατινική Αμερική</i>	9%	11%
<i>Ινδία και ασιατικές χώρες</i>	8%	13%

Πηγή : SIRC

Η παγκοσμιοποίηση της ναυτεργασίας θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό και τους Έλληνες ναυτεργάτες που μέχρι εκείνη την εποχή επάνδρωναν τα ελληνόκτητα πλοία λόγω των εξαιρετικών ικανοτήτων τους και της ναυτοσύνης τους. Η κρίση στο ναυτικό επάγγελμα συμπίπτει με την μεγάλη κρίση της ναυτιλίας. Τις δεκαετίες 50, 60, 70 ο αριθμός των Ελλήνων ναυτεργατών αυξάνεται εντυπωσιακά φθάνοντας τους 51.096 το 1974, ενώ η πτώση αρχίζει το 1982 και συνεχίζεται ραγδαία μέχρι σήμερα. Σήμερα τις θέσεις των Ελλήνων ναυτεργατών, κυρίως του κατώτερου πληρώματος, έχουν πάρει ναυτεργάτες που θεωρούνται φθηνά εργατικά χέρια όπως είναι οι Φιλιππινέζοι και οι Ινδοί.

Πίνακας 7.3 : Αριθμός Ελλήνων ναυτεργατών την περίοδο 1935-1982

Έτος	1935	1965	1968	1974	1982
Αριθμός Ελλήνων ναυτεργατών	19.000	33.456	39.835	51.096	46.021

Πηγή : ΕΣΥΕ

7.2 ILO

Το διεθνές Γραφείο ή Οργανισμός Εργασίας (ILO) ιδρύθηκε το 1919, ενώ εδρεύει στην Γενεύη από το 1920. Κυριότερος στόχος του είναι η βελτίωση και η ρύθμιση των συνθηκών εργασίας των ναυτεργατών¹¹⁴. Επίσης ο ILO συνεργάζεται με τον IMO για να αναπτύξει πολιτικές για να λύσει τα προβλήματα των άνεργων ναυτικών¹¹⁵. Μέλη του είναι εκπρόσωποι κυβερνήσεων, πλοιοκτήτες και κυρίως ναυτεργατικές ενώσεις από όλο τον κόσμο.

7.2.1 Κατώτερα όρια μισθών της ILO

Η κλίμακα μισθών της ILO βασίζεται σε μια φόρμουλα που απεικονίζει τις αλλαγές στις τιμές και στις ισοτιμίες των νομισμάτων σε σχέση με το δολάριο σε 49 ναυτικές χώρες. Η κλίμακα αυτή χρησιμοποιείται από τους πλοιοκτήτες για τον υπολογισμό των αμοιβών των ναυτεργατών που εργάζονται στα πλοία τους.

Σύμφωνα με την ILO ο κατώτερος μισθός ενός απλού ναύτη αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία 5 χρόνια. Έτσι ένας ναύτης αμειβόταν με \$ 435 το 2001, \$450 το 2002, \$465 το 2003 και 2004, ενώ το 2005 ο μηνιαίος μισθός συμφωνήθηκε να διαμορφωθεί στα \$500. Οι κατώτερες αμοιβές που προβλέπει ο ILO είναι πολύ χαμηλότερες από την κλίμακα μισθών της ITF και τις αμοιβές των ναυτεργατών στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες¹¹⁶.

7.3 ITF

¹¹⁴ «ILO Body to consider new “Bill of rights” for Seafarers-Minimum Wages of Able Seaman on the Agenda», 2001

¹¹⁵ “Εντούτοις, υπάρχουν δύο περιορισμοί στην αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων προτύπων του ILO. Πρώτον, όπως συμβαίνει και με τον IMO, ο ILO δεν έχει κάποιο αποτελεσματικό τρόπο να επιβάλει τα πρότυπα που υιοθετεί. Στην πράξη, η αποτελεσματική επιβολή των προτύπων εξαρτάται από τις ίδιες τις χώρες. Δεύτερον, τα κατώτερα επίπεδα που ορίζει ο ILO για την ασφάλεια, την στελέχωση των πλοίων και τα προσόντα και τα επίπεδα μισθών των ναυτικών υπολείπονται αρκετά των απαιτήσεων των συνδικάτων, των κανονισμών των κυβερνήσεων και των κατώτερων ορίων της ITF” (Koch-Baumgarten, p.390)

¹¹⁶ Η ITF και το θαλάσσιο εμπορικό τμήμα (Maritime Trades Department) της AFL-CIO (ΗΠΑ) πιέζουν ώστε να ενσωματωθούν όλα τα θαλάσσια πρότυπα του ILO σε μια σύμβαση, η οποία θα είναι υποχρεωτική για οποιαδήποτε επιχείρηση θέλει να θέσει σε λειτουργία ένα πλοίο (Maritime, December 2001)

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Η ITF ιδρύθηκε το 1896 στην Ευρώπη από ναυτεργατικά και λιμενεργατικά σωματεία και εδρεύει στο Λονδίνο. Ως στόχο έχει την προστασία των ναυτεργατών και την βελτίωση των μισθών και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας. Σε πολλά από τα πλοία αυτά οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των εργαζομένων είναι πραγματικά άθλιες για τους εργαζόμενους. Όμως το σημαντικότερο πρόβλημα είναι οι πολύ χαμηλοί μισθοί ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις η μη πληρωμή καμίας αμοιβής χωρίς κάποια επίπτωση για τους πλοιοκτήτες. Τα πλοία αυτά απασχολούν κυρίως πληρώματα από ασιατικές χώρες όπως είναι οι Ινδίες, η Κίνα και οι Φιλιππίνες¹¹⁷.

Στο Τόκιο στις 3 Δεκεμβρίου 1999 υπογράφηκε ένα σύνολο 118 συμφωνιών κατά την διάρκεια της «Εβδομάδας δράσης εναντίον των σημαίων ευκαιρίας», το οποίο οργάνωσε ο ITF.

Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε ότι ένα μεγάλο μέρος του ελληνόκτητου στόλου βρίσκεται υπό σημαίες ευκολίας (Παναμάς, Μάλτα, Κύπρος, Μπαχάμες, Λιβερία κ.τ.λ.), ενώ απασχολεί πληρώματα που προέρχονται από χώρες που έχουν φτηνά εργατικά χέρια, κυρίως Φιλιππινέζους¹¹⁸. Αφορμή για αυτή την στροφή των Ελλήνων πλοιοκτητών προς αυτή την κατεύθυνση ήταν τα υψηλά επίπεδα μισθών των Ελληνικών πληρωμάτων και κυρίως των Αξιωματικών.

Η ITF προκειμένου να περιορίσει αυτό το φαινόμενο της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών¹¹⁹ που προέρχονται από αναπτυσσόμενες ή τριτοκοσμικές χώρες έχει θεσπίσει μια κλίμακα μισθών που ορίζει τα κατώτερα όρια μισθών για τους εργαζόμενους στα πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρία, ενώ προβαίνει και σε

¹¹⁷ Σήμερα μόνο 64.800 ή περίπου το 1/3 των Φιλιππινέζων ναυτικών απολαμβάνουν προστασία από τις ITF agreements, ενώ το 60% δεν ανήκει σε καμιά ένωση και καλύπτεται από την σύμβαση εργασίας POEA

¹¹⁸ Ο Cliveland Plain Dealer , έγραψε μια σειρά ιστοριών σχετικά με μια περίπτωση πλοίου νηολογημένου με σημαία Παναμά, ελληνικής διαχείρισης επανδρωμένο με Φιλιππινέζους ναυτικούς, το οποίο μετέφερε χάλυβα στις ΗΠΑ. Το πλήρωμα δεν είχε καθόλου φαγητό και ο πλοιοκτήτης χρωστάγε \$100.000 με την μορφή back pay., Maritime trades Department, AFL-CIO, v32, no.1, Ιανουάριος 2000

¹¹⁹ Σύμφωνα με έρευνα της ISF το 1998 για τους μισθούς ναυτεργατών 40 διαφορετικών εθνικοτήτων προέκυψαν τα εξής :

§ Ο υψηλότερα αμειβόμενο chief officer έπαιρνε \$9.900 μηνιαίως, ενώ ο χαμηλότερα αμειβόμενο chief officer έπαιρνε το 1/7 αυτών των χρημάτων, \$1400 μηνιαίως.

§ Ο υψηλότερα αμειβόμενος ναύτης έπαιρνε \$6.400 μηνιαίως, ενώ ο χαμηλότερα αμειβόμενος ναύτης έπαιρνε 24 φορές λιγότερα χρήματα, 260\$ μηνιαίως

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

αιφνιδιαστικούς ελέγχους πάνω στα εμπορικά πλοία και επιβάλει κυρώσεις προκειμένου να ικανοποιηθούν οι δίκαιες απαιτήσεις των ναυτικών.

7.3.1 Κλίμακα μισθών της ITF και ελληνική συλλογική σύμβαση μισθοδοσίας

Η παράθεση των πινάκων 7.4, 7.5 θα μας δώσει την δυνατότητα να συγκρίνουμε τους κατώτερους μισθούς που προβλέπονται από την ITF για το 2004¹²⁰ με τους μισθούς των Ελλήνων ναυτικών για όλες τις θέσεις σε ένα δεξαμενόπλοιο.

Πίνακας 7.4 : Κλίμακα κατώτατων μισθών της ITF το 2004¹²¹

	Μισθός ειδικότητας /μισθός ναύτη	Βασικός	Υπερωρίες	Ποσοστό υπερωριών (Overtime rate)	Άδεια (leave)	Επίδομα αδειάς (leave sub)	Σύνολο
Θέση							
<i>Πλοίαρχος</i>	3.369	2172	1613	15.66	507	126	4418
<i>Α Μηχανικός</i>	3.062	1974	1466	14.24	461	126	4027
<i>Υποπλοίαρχος</i>	2.175	1402	1041	10.11	327	126	2897
<i>Α Μηχανικός</i>	2.175	1402	1041	10.11	327	126	2897
<i>Ανθυποπλοίαρχος</i>	1.742	1123	834	8.10	262	126	2345
<i>Β Μηχανικός</i>	1.742	1123	834	8.10	262	126	2345
<i>Ηλεκτρ. Μηχανικός</i>	1.742	1123	834	8.10	262	126	2345
<i>Αρχιθαλαμηπόλος</i>	1.742	1123	834	8.10	262	126	2345
<i>Δόκιμος Πλοίαρχος</i>	1.679	1082	804	7.80	252	126	2264
<i>Γ Μηχανικός</i>	1.679	1082	804	7.80	252	126	2264

⁹⁷ Σύμφωνα με ανακοίνωση της ITF δεν προβλέπεται να γίνουν μισθολογικές αυξήσεις στα πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας που είναι συμβεβλημένα με την ITF. Η επόμενη αύξηση θα γίνει τον Ιανουάριο του 2006 και αναμένεται να καλύψει μια περίοδο δύο ετών, μέχρι το τέλος του 2008.

¹²¹ Τα ποσά είναι σε \$

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 7.5							
Ηλεκτρολόγος	1.498	966	718	6.97	225	126	2035
Ναύκληρος	1.117	720	635	5.19	168	126	1549
Ξυλουργός	1.117	720	635	5.19	168	126	1549
Εφαρμοστής	1.117	720	635	5.19	168	126	1549
Μάγειρας	1.117	720	635	5.19	168	126	1549
Αρχιθερμαστής	1.117	720	635	5.19	168	126	1549
Αντλίωρος	1.117	720	635	5.19	168	126	1549
Ναύτης	1	645	479	4.65	150	126	1400
Θερμαστής	1	645	479	4.65	151	126	1401
Λιπαντής	1	645	479	4.65	151	126	1401
Θαλαμηπόλος	1	645	479	4.65	151	126	1401
Βοηθ. Μάγειρα	0.852	549	408	3.96	128	126	1211
Βοηθ. Θαλαμηπόλου	0.852	549	408	3.96	128	126	1211
Ναυτόπαις	0.744	480	357	3.46	112	126	1075
Καθαριστής	0.744	480	357	3.46	112	126	1075
Καμαρότος	0.599	386	287	2.78	90	126	889
Πηγή : ITF collective agreement							

Για να γίνει η σύγκριση πρέπει να μετατρέψουμε την ισοτιμία των ευρώ που προβλέπονται στην συλλογική σύμβαση σε δολάρια. Ο πίνακας 7.5 παρουσιάζει το κόστος για κάθε θέση σε ευρώ και δολάρια αντίστοιχα.

Πίνακας 7.5 : Μισθοί πληρώματος¹²² για ποντοπόρα πλοία άνω των 4500 dwt

Ειδικότητα	Μικτός μισθός (σε ευρώ)	Εισφορές πλοιοκτήτη (σε ευρώ)	Συνολικό κόστος (σε ευρώ)	Συνολικό κόστος (σε \$) ¹²³
Πλοίαρχος	4.834,89	671,97	5.506,86	6608,23
Υπαρχος	3.119,78	521,68	3.641,46	4369,75
Υποπλοίαρχος, Β Μηχανικός	3.772,61	391,68	4.164,29	4997,14

¹²² *Αυτοί είναι οι μισθοί που προβλέπονται από τη σύμβαση για δεξαμενόπλοιο με ελληνική σημαία πάνω από 4500 dwt

**Οι ναυτιλιακές δίνουν κάποια επιπλέον χρήματα με την μορφή μόνους

***Για κάποιες ειδικότητες ο μισθός διαφέρει ανάλογα με το δίπλωμα του ναυτικού, με τα διάφορα μηχανήματα που έχει το πλοίο κ.τ.λ.

¹²³ Οι υπολογισμοί έγιναν όταν η ισοτιμία ήταν 1,20.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Συνέχεια πίνακα 7.5				
<i>Ανθυποπλοίαρχος, Γ Μηχανικός</i>	3.064,36	354,59	3.418,95	4102,74
<i>Α Μηχανικός</i>	4.500,57	644,74	5.145,31	6174,37
<i>Ηλεκτρολόγος</i>	2.149,39	371,84	2.521,23	3025,47
<i>Ναύκληρος</i>	1.227,63	294,16	1.521,79	1826,14
<i>Ξυλουργός</i>	1.239,19	294,16	1.533,35	1840,02
<i>Θαλαμηπόλος</i>	2.965,40	294,16	3.259,56	3911,47
<i>Ναύτης</i>	1.642,92	280,49	1.923,41	2308,09
<i>Δόκιμοι πρωτοετείς</i>	851,00	223,37	1.074,37	1289,24
<i>Δόκιμος Πλοίαρχος/Μηχανικός</i>	1.435,53	280,09	1.715,62	2058,74
<i>Καθαριστής</i>	1.243,82	225,97	1.469,79	1763,74
<i>Ναυτόπαις</i>	1.172,71	225,97	1.398,68	1677,96
<i>Βοηθ. Θαλαμηπόλου</i>	1.801,53	225,97	2.027,50	2433,55
<i>Εφαρμοστής, Μηχανοδηγός Α, Τορναδόρος</i>	1.973,65	325,65	2.299,30	2759,16
<i>Μηχανοδηγός Β, Βοηθός Ηλεκτρολόγου</i>	1.779,20	299,10	2.078,30	2493,96
<i>Αρχιθερμαστής, Αντλίωρος</i>	1.757,94	296,20	2.054,14	2464,96
<i>Θερμαστής, καθαριστής</i>	1.687,61	286,59	1.974,20	2369,04
<i>Μάγειρας</i>	2.968,70	303,50	3.272,20	3926,64
<i>Βοηθός μαγείρου, Βοηθός Θαλαμηπόλου</i>	2.277,63	260,97	2.538,60	3046,32
Πηγή : Συμβατική μισθοδοσία και εισφορές ποντοπόρων, Κ.Α. Πιπέρα – Σ.Α. Πιπέρα, Ναυτικές Εκδόσεις Πιπέρα, 2005				

Όπως προκύπτει από την παράθεση των παραπάνω πινάκων ένας Έλληνας ναύτης κερδίζει περίπου \$2.300 το μήνα, ενώ ένας αλλοδαπός ναυτικός στοιχίζει 1.400 δολάρια το μήνα με βάση την κατώτατη σύμβαση της ITF (Διεθνής Ένωση

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Μεταφορών). Αντίστοιχα μπορούμε να αναφέρουμε αρκετά παραδείγματα σχετικά με τις διαφορές στις μισθολογικές αμοιβές του κατώτερου πληρώματος ανάμεσα στα ελληνικά πληρώματα και την στην κατώτατη σύμβαση της ITF. Χαρακτηριστικά ένας Έλληνας μάγειρας αμείβεται με \$4.000, ενώ ο αλλοδαπός συνάδελφος του με \$1.700 κ.τ.λ. Βέβαια σύμφωνα με τα στοιχεία προκύπτουν σημαντικές μισθολογικές διαφορές και στους ανώτερους Αξιωματικούς, έτσι ο Έλληνας Α Μηχανικός έχει μισθό \$6.200, ενώ από την ITF προβλέπονται αποδοχές περίπου \$2.400. Βέβαια σε άλλες θέσεις όπως είναι του πλοίαρχου οι διαφορές είναι μικρότερες \$6.600 για τον Έλληνα έναντι \$4400. Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι το κόστος του Έλληνα ναυτικού που ανήκει στο κατώτερο πλήρωμα είναι περίπου 60% υψηλότερο από το κόστος των αλλοδαπών συναδέλφων τους. Γενικότερα, έχει υπολογιστεί ότι λόγω της ανατίμησης του ευρώ έναντι του δολαρίου τα τελευταία τέσσερα χρόνια κατά 50%, η ελληνική σημαία είναι ακριβότερη κατά \$1000 την ημέρα ή \$350.000 το χρόνο σε σχέση με τις σημαίες ευκαιρίας. Η αστάθεια των δύο νομισμάτων αλλά τα έξοδα μετατροπής είναι ένα σημαντικό μειονέκτημα για τον ελληνικό εμπορικό στόλο.

Φυσικά υπάρχουν πολλά πλοία στα οποία δεν ισχύουν αυτές οι κατώτατες αμοιβές της ITF και οι αμοιβές είναι ακόμα χαμηλότερες, φτάνοντας ίσως και τα 350 δολάρια.

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνονται αναλυτικά οι μισθοί του πληρώματος (υπολογίζονται οι εργοδοτικές εισφορές) ενός Handymax ελληνικής πλοιοκτησίας, το οποίο είναι νηολογημένο με σημαία Λιβερίας και κινείται στην ελεύθερη αγορά (tramp market). Τα στοιχεία φανερώνουν ότι το πλήρωμα αποτελείται από αλλοδαπούς εκτός από τον πλοίαρχο που είναι Έλληνας. Αυτή είναι η πιο συχνή πρακτική για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες λόγω του υψηλού κόστους και της ανυπαρξίας Ελλήνων ναυτικών ιδιαίτερα σε θέσεις κατώτερου πληρώματος.

Εάν ανάγουμε τα αποτελέσματα σε ετήσια βάση προκύπτει κόστος 478.932 usd και σε ημερήσια βάση 1.330 usd. Το αντίστοιχο κόστος για ένα ίδιου τύπου πλοίου υπό ελληνική σημαία είναι περίπου \$800.000 σε ετήσια βάση και \$2.200 σε ημερήσια βάση.

Παρατηρώντας προσεκτικά τους μισθούς διαπιστώνουμε ότι στις ανώτερες θέσεις του πληρώματος δεν υπάρχουν μεγάλες διαφορές με τους κατώτερους μισθούς της ITF και τους μισθούς που προβλέπονται για τους Έλληνες ναυτικούς όπως φανερώνουν τα στοιχεία της συλλογικής σύμβασης. Βέβαια παρατηρούμε ότι

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

ορισμένα μέλη του κατώτερου πληρώματος αμείβονται με αρκετά λιγότερα χρήματα σε σχέση με τα κατώτερους μισθούς και τους μισθούς των Ελλήνων ναυτικών, ενώ υπάρχουν μεγάλες μισθολογικές διαφορές μεταξύ ναυτικών που καταλαμβάνουν την ίδια θέση, κυρίως στην θέση του απλού ναύτη. Βέβαια εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν γνωρίζουμε την εθνικότητα του πληρώματος και εάν αυτοί είναι συμβεβλημένοι με την ITF.

Πίνακας 7.6 : Μισθοί πληρώματος ελληνόκτητου Handymax νηολογημένου υπό σημαία Λιβερίας

No	Θέση	Εθνικότητα	Μηνιαίος μισθός σε \$
1	Πλοίαρχος	Έλληνας	8.410.00
2	Υποπλοίαρχος	Αλλοδαπός	4.512.35
3	Ανθυποπλοίαρχος	Αλλοδαπός	4.126.51
4	Α Μηχανικός	Αλλοδαπός	4.140.00
5	Β Μηχανικός	Αλλοδαπός	3.130.30
6	Γ Μηχανικός	Αλλοδαπός	3.001.44
7	Ναύκληρος	Αλλοδαπός	1.701.11
8	Ναύτης	Αλλοδαπός	1.488.15
9	Ναύτης	Αλλοδαπός	1.004.55
10	Ναύτης	Αλλοδαπός	1.525.55
11	Ναύτης	Αλλοδαπός	388.55
12	Ναύτης	Αλλοδαπός	1.423.29
13	Ναυτόπαις	Αλλοδαπός	585.28
14	Ναυτόπαις	Αλλοδαπός	585.28
15	Λιπαντής	Αλλοδαπός	909.80
16	Λιπαντής	Αλλοδαπός	1.053.80
17	Λιπαντής	Αλλοδαπός	102.40
18	Καθαριστής	Αλλοδαπός	668.23
19	Μάγειρας	Αλλοδαπός	509.33
20	Βοηθός θαλαμηπόλου	Αλλοδαπός	464.88
21	Βοηθ. Μάγειρα	Αλλοδαπός	661.40
TOTAL			39.911.95
Πηγή : Προσωπικά στοιχεία συγγραφέως			

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι δεν είναι όλα τα ναυτεργατικά συνδικάτα συμβεβλημένα με την ITF και την ILO, με συνέπεια ορισμένα συνδικάτα, κυρίως αναπτυσσόμενων χωρών, να ορίζουν κατώτερα όρια μισθών πολύ χαμηλότερα από τα επίπεδα που ορίζει η ITF. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζουμε τους κατώτερους μισθούς που προβλέπονται από τα ναυτεργατικά συνδικάτα της Ουκρανίας που δεν είναι συμβεβλημένα με την ITF. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι παρότι η Ουκρανία δεν συγκαταλέγεται στις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις, παρέχει ένα μεγάλο αριθμό ναυτεργατών στην παγκόσμια ναυτιλία, οι οποίοι απασχολούνται κυρίως σε πλοία που υψώνουν «σημαίες ευκολίας».

Πίνακας 7.7 : Μισθοί ουκρανικών πληρωμάτων¹²⁴ που δεν ανήκουν στην ITF για διάφορα είδη πλοίων

Θέση	Πλοία ξηρού φορτίου	Δεξαμενόπλοια	Κοντεϊνερ
<i>Πλοίαρχος</i>	3481	3930	4000
<i>Α Μηχανικός</i>	3183	3600	3600
<i>Υποπλοίαρχος</i>	2423	2700	2700
<i>Β Μηχανικός</i>			
<i>Β Μηχανικός</i>	1803	2100	1900
<i>Γ Μηχανικός</i>			
<i>Γ Μηχανικός</i>	1542	1900	1500
<i>Ανθοποπλοίαρχος</i>			
<i>Ηλεκτρολόγος</i>	1593	1810	1700
<i>Ναύκληρος</i>	1164	1400	1100
<i>Αντλίωρος</i>			
<i>Αρχιθερμαστής</i>			
<i>Ναύτης</i>	863	1250	850
<i>Μάγειρας</i>	835	980	860
<i>Καθαριστής</i>	642	850	700
<i>Ναυτόπαις</i>	617	750	700
<i>Δόκιμος</i>	250		

Πηγή :Seafarer’s union of Ukraine

¹²⁴ Οι μισθοί αυτοί αυξάνονται κατά 5% για πλοία μεταφοράς υγραερίου και χημικών

Κεφάλαιο 8 : Απόψεις και θέσεις

8.1 YEN – Βασικοί άξονες για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

Σύμφωνα με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη οι βασικοί άξονες για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας συνοψίζονται στα εξής :

1. Μείωση της φορολογίας για τα νεότευκτα πλοία. Υπολογίζεται ότι οι εταιρείες ποντοπόρων πλοίων θα ωφεληθούν από 2 εκατ. ευρώ
2. Προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης όλων των βαθμίδων και των ειδικοτήτων
3. Μείωση ασφαλιστικών εισφορών στο NAT. Μέσα στις προτάσεις των ενώσεων συμπεριλαμβάνεται και άποψη ότι πρέπει να μειωθούν οι ασφαλιστικές εισφορές των εργοδοτών και των ναυτικών κατά 20%.
4. Συνθέσεις πληρωμάτων : οι εφοπλιστές των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων έχουν ως πάγιο αίτημα τους την τροποποίηση του ΠΔ 177/1974, με το οποίο καθορίζεται η οργανική σύνθεση των πλοίων. Το ίδιο αίτημα προβάλλουν και οι ναυτικοί, που επιδιώκουν την αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων πάνω στα πλοία.
5. Ενισχύσεις για την ανανέωση των μεσογειακών φορτηγών πλοίων : Η Ένωση Μεσογειακών Φορτηγών πλοίων έχει ζητήσει την χορήγηση ενισχύσεων για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μέχρι 3.000 κ.ο.χ. προτείνεται η παροχή κρατικών εγγυήσεων για δάνεια (20%-25%) για ναυπήγηση νέων πλοίων σε αντικατάσταση των υπερήλικων πλοίων άνω των 20 ετών. Ο μέσος όρος ηλικίας των Μεσογειακών πλοίων φτάνει τα 33,8 έτη. Ωστόσο η εφαρμογή του προγράμματος αυτού προϋποθέτει την χορήγηση κρατικών ενισχύσεων.
6. Χορήγηση ενισχύσεων για την ανανέωση των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων : Προτείνεται η επιδότηση για την κατασκευή επιβατηγών πλοίων τα οποία θα αντικατασταθούν αποσυρόμενα από τις συγκοινωνιακές γραμμές πλοία. Η επιδότηση προτείνεται να φτάσει το 40% του κόστους επένδυσης ή να έχει την μορφή χορήγησης κρατικών εγγυήσεων για δάνεια. Η χρηματοδότηση του προγράμματος χρειάζεται την έγκριση της ΕΕ.

7. Η στελέχωση ποντοπόρων πλοίων : προτείνεται η ενσωμάτωση στο άρθρο 8 της εγκριτικής πράξης νηολόγησης παραγράφου που να μειώνει το χρόνο απασχόλησης κατώτερων πληρωμάτων και την υποχρεωτική απασχόληση των λοστρόμων, των ναυτών και των μαγειροκαμαρών.
8. Η κάλυψη του κόστους επαναπατρισμού των Ελλήνων ναυτικών : Ειδικότερα οι Ενώσεις προτείνουν «την κάλυψη μέρους ή και του συνόλου των δαπανών για τον επαναπατρισμό των Ελλήνων ναυτικών γεγονός που θα μειώσει αντίστοιχα και τον κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου». Προτείνεται το μέτρο «να καλύπτει μέρος ή και το σύνολο των δαπανών για τον επαναπατρισμό Ελλήνων ναυτικών¹²⁵ από λιμάνια εκτός της Μεσογείου, Ερυθράς και Μαύρης Θάλασσας».

Τέλος το YEN, με επιστολή που έστειλε τον Απρίλιο του 2005 μετά τις δύο 48ωρες απεργίες των ναυτεργατών προτίθεται να ικανοποιήσει τα αιτήματα της ΠΝΟ¹²⁶. Πιο συγκεκριμένα :

- Το YEN προτίθεται να αυξήσει το εφάπαξ του Ταμείου Πρόνοιας Αξιοματικών και Κατώτερων Πληρωμάτων κατά 25%, αναδρομικά από 01/01/2005 και με στόχο την ικανοποίηση του αιτήματος της ΠΝΟ για διπλασιασμό του τα αμέσως επόμενα χρόνια.
- Σχετικά με το αίτημα για μείωση της φορολογίας ή επαναφοράς του παλαιότερου φορολογικού καθεστώτος, η επιστολή ανέφερε την πρόθεση πραγματοποίησης κοινής συνάντησης μεταξύ των εκπροσώπων του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και της ΠΝΟ μέσα σε διάστημα 2 εβδομάδων.
- Για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών χρηματοδότησης όλων των Ταμείων των Ναυτικών αυξάνεται για το 2005 ο προϋπολογισμός του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT) κατά ποσοστό άνω του 30%.

¹²⁵ Οι εφοπλιστικές ενώσεις ζητούν να επιδοτείται το κόστος επαναπατρισμού των Ελλήνων ναυτικών ανεξάρτητα της γεωγραφικής περιοχής που βρίσκεται το πλοίο.

¹²⁶ Η ΠΝΟ ανέστειλε προσωρινά τις απεργιακές της κινητοποιήσεις κατόπιν ανακοίνωσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (YEN), υπό την προϋπόθεση όμως ότι τα μέτρα αυτά θα υλοποιούνταν ή η υλοποίησή τους θα δρομολογούνταν τον Απρίλιο του 2005. Σε αντίθετη περίπτωση, και μετά την τυχόν άκαρπη πάροδο του χρονικού αυτού διαστήματος η ΠΝΟ δήλωσε ότι θα επαναλάβει άμεσα τις κινητοποιήσεις της για την υλοποίηση των δεσμεύσεων του Υπουργού.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- Σχετικά με το αίτημα για την ίδρυση Ειδικού Ταμείου Ανεργίας, η κυβέρνηση προτίθεται, κατόπιν διαλόγου με τους εμπλεκόμενους φορείς, να προβεί σε σχετική νομοθετική ρύθμιση.
- Τέλος, στην ίδια επιστολή αναφέρεται ότι η κυβέρνηση θα καταβάλει κάθε προσπάθεια για την αντιμετώπιση της ανεργίας στο ναυτεργατικό χώρο και ότι θα εξαντλήσει όλα τα μέσα που διαθέτει για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της.

8.2 Θέσεις Ένωσης Ελλήνων εφοπλιστών

Οι σημαντικότερες θέσεις και αιτήματα των Ελλήνων εφοπλιστών που αφορούν την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου¹²⁷ είναι τα εξής:

- Ø Η μείωση των ασφαλιστικών εισφορών προς το NAT: Μέσα στις προτάσεις συμπεριλαμβάνεται η άποψη ότι πρέπει να μειωθούν οι ασφαλιστικές εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών κατά 20%. Υπενθυμίζεται ότι οι εισφορές προς το NAT ανέρχονται σε ποσοστό 18,8% για του πλοιοκτήτες και 12,25% για του ναυτικούς.
- Ø Η κάλυψη του κόστους επαναπατρισμού των Ελλήνων ναυτικών. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η κάλυψη μέρους ή και του συνόλου του κόστους επαναπατρισμού των Ελλήνων ναυτικών με αποτέλεσμα την μείωση του κόστους εκμετάλλευσης του ελληνικού πλοίου και της απόκτησης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος
- Ø Η επιδότηση και του δεύτερου κύκλου της πρακτικής εξάσκησης των σπουδαστών ΑΕΝ. Οι εφοπλιστικές ενώσεις ζητούν να καλύψει το κράτος το σύνολο του κόστους της πρακτικής εκπαίδευσης των ναυτικών. Το εκτιμώμενο κόστος υπολογίζεται σε 5.240.000 ευρώ.
- Ø Η στελέχωση των ποντοπόρων πλοίων: προτείνεται η ενσωμάτωση στο άρθρο 8 της εγκριτικής πράξης νηολόγησης, παραγράφου που να μειώνει το χρόνο απασχόλησης κατώτερων πληρωμάτων και την υποχρεωτική απασχόληση των λοστρόμων, των ναυτών και των μαγειροκαμαρότων.
- Ø Η ελεύθερη απασχόληση αλλοδαπών ναυτικών, χρονικής διάρκειας 12 μηνών χωρίς καταβολή ασφαλιστικών εισφορών.

¹²⁷ . Μ. Τσαμόπουλος, «Τα παρασκήνια του έργου ‘ακριβή μου σημαία’», Ναυτεμπορική, 13/5/200

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- Ø Η μείωση της φορολογίας στα νεότευκτα πλοία που υψώνουν την ελληνική σημαία, και γενικότερα η μείωση της φορολογίας όλων των πλοίων στα κατώτερα επίπεδα που ισχύουν στα κράτη μέλη της ΕΕ.
- Ø Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Χαρακτηριστικά της διάθεσης για συνεργασίας είναι τα λόγια του προέδρου της ΕΕΕ κ. Λύρα το 2002: «δεν χρειάζονται ειδικές αναλύσεις ή συμβούλια, για να ορισθούν οι ενέργειες που θα πρέπει άμεσα να προωθηθούν. Ο στόχος είναι κοινός. Όσο πιο ανταγωνιστικό είναι το υπό ελληνική σημαία πλοίο, τόσο πιο πολλά πλοία θα έλθουν στο εθνικό νηολόγιο και τόσο περισσότερες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν σε αυτά και στις επιχειρήσεις, που σημαίνει αυτόματα ισχυρότερη οικονομία, ισχυρότερη Ελλάδα.» ενώ παράλληλα τονίζει ότι : « Το όραμα της αναβιώσεως του μεγάλου εθνικού νηολογίου είναι μπροστά μας και είναι εφικτό, ενώ όλοι οφείλουμε να εργασθούμε για την πραγματοποίησή του. Θα είναι αμαρτία να χαθεί, για ακόμα μια φορά, αυτή η ευκαιρία».

8.3 Θέσεις ΠΝΟ για την άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας

Οι βασικές θέσεις της ΠΝΟ συνοψίζονται στα εξής¹²⁸ :

- Άμεση ανάκληση μιας τροποποίησης στο άρθρο 8 της εγκριτικής πράξης του 2004 για την νηολόγηση πλοίων σχετικά με την εργασία των Ελλήνων ναυτικών. Βάσει αυτής της τροποποίησης, που υιοθετήθηκε μετά από σχετική υπουργική απόφαση το 2004, εάν υπάρχουν περισσότεροι Έλληνες ναυτικοί από αυτούς που προβλέπονται στην εγκριτική πράξη (δηλ. έξι αξιωματικοί και τρία μέλη του πληρώματος), τότε αυτός ο αριθμός(εννέα Έλληνες ναυτικοί συνολικά) θα περιλαμβάνει όλους τους αξιωματικούς και τους πρωτοετείς-δευτεροετείς εκπαιδευόμενους χωρίς σεβασμό ούτε στον αριθμό ούτε στην ειδικότητα των μελών του πληρώματος. Η ΠΝΟ πιστεύει ότι η συγκεκριμένη μεταρρύθμιση θα οδηγήσει σε απομάκρυνση των Ελλήνων ναυτικών από τα ελληνικά εμπορικά

¹²⁸Οι θέσεις αυτές διατυπώθηκαν και στα πλαίσια των δύο μεγάλων 48 όρων απεργιών που διοργάνωσε η ΠΝΟ στα τέλη του Μαρτίου του 2005, που είχαν σαν στόχο την ικανοποίηση ποικίλων απαιτήσεων σχετικά με τις αμοιβές, την κοινωνική ασφάλιση και την απασχόληση.

πλοία. Γενικά η ΠΝΟ είναι αντίθετη σε ότι αποκλίνει από το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

- Διπλασιασμό των ποσών κατά αποκοπή από τα κεφάλαια ευημερίας που δίνονται στους ανώτερους αξιωματικούς και τα μέλη του πληρώματος καθώς και την κάλυψη από τον κρατικό προϋπολογισμό των ελλειμμάτων του ΝΑΤ (κύριες συντάξεις ναυτικών) και του ΚΕΑΝ (συμπληρωματικές συντάξεις)
- Καθιέρωση ενός ειδικού ανεξάρτητου κεφαλαίου ανεργίας για τους ναυτικούς
- Απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος ή τουλάχιστον επαναφορά στο προηγούμενο φορολογικό καθεστώς¹²⁹ που προέβλεπε ορισμένα ειδικά προνόμια για τους ναυτικούς(νομοθετικό διάταγμα 3323/1955 σχετικά με την φορολογία του εισοδήματος) και την κατάργηση του νόμου 2214/1994 για την φορολογία του εισοδήματος. Σύμφωνα με την ΠΝΟ το συγκεκριμένο μέτρο θα λειτουργήσει ως κίνητρο για την προσέλκυση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο γ.γ. της ΠΝΟ Γ. Χαλάς εκτιμά ως αναγκαία τη χάραξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής που θα έχει στο επίκεντρό της τον Έλληνα ναυτικό, ο οποίος ήδη μαστιάζεται από την ανεργία. Χαρακτηριστικά με αφορμή τις δομικές αλλαγές των λοιπών χωρών της ΕΕ στην ναυτιλιακή τους στρατηγική αναφέρει :

«Τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης -και όχι μόνο αυτά- προκειμένου να διατηρήσουν τη σημαία τους, έχουν κάνει παραχωρήσεις προς τους ναυτεργάτες. Την κοινωνική ασφάλιση για παράδειγμα δεν την πληρώνει ο ναυτεργάτης, αλλά το κράτος. Παράλληλα ο ναυτικός δεν υπόκειται σε φορολογία. Σε τελευταία ανάλυση, αν το κράτος θέλει ελληνική σημαία, πρέπει να αναλάβει αυτό το κόστος, καθώς τα οφέλη θα είναι πολλαπλά».

8.4 Οφέλη από την επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία¹³⁰

Τα οφέλη από επιστροφή των πλοίων στην εθνική σημαία για την κυβέρνηση συνοψίζονται στα εξής :

¹²⁹ Το προηγούμενο φορολογικό καθεστώς ίσχυε μέχρι το 1994 και προέβλεπε διάφορες ελαφρύνσεις προς όφελος των ναυτικών.

¹³⁰ Captain Marc Nuytemans , «European national flag issues», European Community Shipowners' Association, Royal Belgian Shipowners' Association, το κείμενο μπορεί να αναζητηθεί στο <http://www.br.v.be>

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

1. Διατήρηση και προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων και ενίσχυση της απασχόλησης.
2. Εξασφαλίζεται η ναυτιλιακή ασφάλεια με την καταπολέμηση της κάτω του μετρίου ναυσιπλοΐας
3. Η ναυτιλία προσελκύει άλλες συναφείς με την ναυτιλία επιχειρήσεις
4. Αποτρέπει την απώλεια τεχνογνωσίας
5. Δημιουργεί προστιθέμενη αξία (το 70% της προστιθέμενης αξίας προέρχεται από δευτερεύουσες δραστηριότητες)

Η επιστροφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο θα ωφελήσει και τους Έλληνες πλοιοκτήτες αφού :

- Θα βοηθήσει στην δημιουργία νέου καταρτισμένου εργατικού δυναμικού
- Διατηρεί την ναυτιλιακή τεχνογνωσία
- Αποφεύγεται η δημιουργία off shore εταιρειών
- Προστατεύει τους πλοιοκτήτες απέναντι στους απρόσκλητους ελέγχους της ITF λόγω της ποιότητας της ελληνικής σημαίας

8.5 2005- έτος ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας

«Η ελληνική Ναυτιλία είναι πρώτη στην ατζέντα της σημερινής Κυβέρνησης. Αποτελεί τη βαριά βιομηχανία της Ελληνικής Οικονομίας» δήλωσε ο πρωθυπουργός της χώρας το 2004 στα πλαίσια των Ποσειδωνίων, της μεγαλύτερης εκδήλωσης για την ναυτιλία που πραγματοποιείται κάθε χρόνο στην Ελλάδα.

Χαρακτηριστική των προθέσεων της πολιτείας είναι η δήλωση του Κωνσταντίνου Καραμανλή σε μια πρόσφατη επίσκεψη του στο YEN: «Οι στόχοι μας είναι δεδομένοι: Ναυτιλία κερδοφόρος και ανταγωνιστική. Ναυτιλία ασφαλής, φιλική στο περιβάλλον. Ναυτιλία με αυξανόμενο εθνικό νηολόγιο, που δημιουργεί νέες θέσεις δουλειάς».

8.6 Συμπεράσματα και παρατηρήσεις

Σήμερα η ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελείται από περίπου 3.350 πλοία άνω των 1.000 κόρων και είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Από αυτά τα πλοία μόνο τα 970 φέρουν την ελληνική σημαία.

Τα οφέλη της χώρας από την δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι τεράστια. Οι εισροές από την ελληνόκτητη ναυτιλία το 2004 ανήλθαν στα 13,3 δις. ευρώ και αντιπροσωπεύουν περίπου το 6,3% του ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Σύμφωνα με μελέτη που έχει αναθέσει το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, οι εισροές αυτές έδωσαν εργασία σε περίπου 255.000 Έλληνες πέρα των περίπου 30.000 ναυτικών που απασχολούνται στα πλοία και των περίπου 12.000 που δραστηριοποιούνται στα γραφεία. Τέλος γύρω στα 2,3 δις. ευρώ των εσόδων του ελληνικού δημοσίου προέρχονται από την δραστηριότητα της ποντοπόρου.

Η πρωτιά της Ελλάδας στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή κινδυνεύει. Σύμφωνα με τα στοιχεία ο ελληνόκτητος στόλος συρρικνώνεται συνεχώς μετά το 2000. Μεταξύ 2000 και 2005 ο αριθμός των πλοίων της ελληνόκτητης ναυτιλίας μειώθηκε κατά 6,9%, ενώ ο λοιπός παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 5,6%. Όσον αφορά την χωρητικότητα(κ.ο.χ.) ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε κατά 20,9%, ενώ ο λοιπός παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 29,1%. Το μέσο μέγεθος πλοίου του παγκόσμιου στόλου πλην των ελληνόκτητων είναι 26.300 dwt, ενώ το μέσο μέγεθος των ελληνόκτητων υπό ελληνική σημαία είναι 69.200dwt και των υπό ξένη σημαία είναι 48.700dwt. Από την παράθεση των παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι τόσο ο ελληνόκτητος όσο και ο υπό ελληνική σημαία στόλος έχουν έλλειψη ανταγωνιστικότητας και δεν αυξάνονται με το ίδιο ρυθμό όσο ο παγκόσμιος στόλος. Την μεγαλύτερη έλλειψη ανταγωνιστικότητας την έχει η ελληνική σημαία, η οποία εκπροσωπεί μόνο το 30% του ελληνόκτητου. Ο ελληνόκτητος στόλος στην προσπάθεια του να ανακτήσει μερικώς την χαμένη ανταγωνιστικότητα επενδύει σε ολοένα μεγαλύτερα πλοία όπου το εργατικό κόστος είναι σχετικά μικρότερο σε σύγκριση με τα άλλα έξοδα και το κόστος κεφαλαίου.

Παρά τα θετικά μέτρα που πάρθηκαν τα τελευταία τρία χρόνια προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, η

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

τελευταία παραμένει «ακριβή» για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Σε αυτό το συμπέρασμα οδηγούμαστε από την μέχρι τώρα πορεία του εθνικού νηολογίου. Πιο συγκεκριμένα παρά την θετική πορεία των τελευταίων χρόνων, το 2005 θα είναι όπως όλα δείχνουν αρνητικό ως προς το ισοζύγιο εγγραφών και διαγραφών. Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας το πρώτο τρίμηνο του 2005 την ελληνική σημαία ύψωσαν 21 πλοία (τάνκερ και φορτηγά) συνολικής χωρητικότητας 1.022.065 κ.ο.χ., ενώ διαγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο 17 συνολικής χωρητικότητας 940.605 κ.ο.χ. Αξίζει να σημειωθεί ότι συνεχίστηκε η τάση των τελευταίων χρόνων, δηλαδή να μειώνεται ο μέσος όρος ηλικίας για τα εγγραφόμενα πλοία. Ο μέσος όρος ηλικίας για τα εγγραφόμενα ήταν τα 4 έτη, ενώ για τα διαγραφόμενα τα 17 έτη. Σημαντικό ρόλο σε αυτή την εξέλιξη παίζει και η κατακόρυφη πτώση των ναύλων το πρώτο εξάμηνο του 2005, παρά τα θετικά μηνύματα για ανάκαμψη το τελευταίο τρίμηνο, ιδιαίτερα στους ναύλους ξηρού φορτίου.

Η άποψη που επικρατεί σήμερα στα ναυτιλιακά γραφεία είναι ότι η επιστροφή των πλοίων θα επιτευχθεί μόνο αν γίνουν βελτιώσεις σε δύο χρόνια αιτήματα των εφοπλιστικών ενώσεων. Το πρώτο αφορά την ουσιαστική μείωση των συνθέσεων ή αλλιώς την κατάργηση της υποχρεωτικής επάνδρωσης των ποντοπόρων πλοίων με Έλληνες ναυτικούς, κυρίως στο κατώτερο πλήρωμα. Μια ενδεχόμενη μείωση των συνθέσεων θα μειώνει κατά πολύ το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Το δεύτερο αίτημα επικεντρώνεται στην απαλλαγή ή μείωση στο μισό των εισφορών των Ελλήνων πλοιοκτητών και ναυτικών για την κοινωνική ασφάλιση. Πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι και τα δύο μέτρα έχουν δοκιμαστεί από πολλά κράτη μέλη της ΕΕ με εξαιρετική επιτυχία, βοηθώντας στην επιστροφή των πλοίων στην εθνική σημαία.

Για το πρώτο αίτημα αντισταθμιστικός παράγοντας είναι το λεγόμενο πολιτικό κόστος που θα προξενούσε μια τέτοια ενέργεια από την πλευρά της εκάστοτε κυβέρνησης, ενώ για το δεύτερο υπάρχει ανησυχία για την κάλυψη του τεράστιου ελλείμματος που θα δημιουργηθεί στο NAT, και τον τρόπο που αυτό θα μπορούσε να καλυφθεί. Πάντως και για τα δύο αυτά κρίσιμα θέματα το YEN βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις τόσο με τις εφοπλιστικές ενώσεις όσο και με τα ναυτεργατικά σωματεία. Πάντως αν υιοθετηθούν τα παραπάνω μέτρα εκφράζεται η αισιοδοξία ότι θα επιτρέψει τουλάχιστον το 50% του στόλου κάτω από την ελληνική σημαία.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Μια ακόμη λύση που πρέπει να εξεταστεί είναι η δημιουργία παράλληλου νηολογίου με ευέλικτες συνθήκες επάνδρωσης και μείωση των ασφαλιστικών εισφορών, με την προϋπόθεση ότι αυτό θα είναι ποιοτικό.

Πολύ ενθαρρυντικό είναι επίσης το γεγονός ότι στα άμεσα σχέδια του YEN περιλαμβάνεται και η μείωση της φορολογίας των νεότευκτων πλοίων, η οποία αν τελικά υλοποιηθεί αναμένεται να προσελκύσει πολλά από τα υπό παραγγελία πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών τα επόμενα χρόνια.

Όσον αφορά το ζήτημα που εξετάστηκε παραπάνω σχετικά με την μείωση του κόστους εργασίας, πρόσθετα μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση είναι η κάλυψη ενός μέρους από το κόστος επαναπατριsmού των Ελλήνων ναυτικών, καθώς και η περαιτέρω μείωση του φόρου εισοδήματος. Οι δύο αυτές προτάσεις περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 από την ΕΕ και έχουν ήδη υιοθετηθεί από πολλά κράτη μέλη. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι η κάλυψη ενός μέρους ή του συνόλου των εξόδων επαναπατριsmού περιλαμβάνονται στα άμεσα σχέδια του YEN.

Τέλος κατά την άποψη μας θα πρέπει να ανταμείβονται οι ναυτιλιακές εταιρείες που υψώνουν την ελληνική σημαία με την καθιέρωση του λεγόμενου «**point system**».

Όσον αφορά τις τελευταίες ενέργειες της πολιτείας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, το πολυαναμενόμενο νομοσχέδιο για την ναυτική εκπαίδευση θα κατατεθεί στη βουλή το προσεχές διάστημα. Για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχουν εκφραστεί αντιρρήσεις από την ΠΕΠΕΝ¹³¹, ενώ οι εφοπλιστικές ενώσεις από την κοινή συνεδρίαση τους τον Οκτώβρη του 2005 εξέφρασαν την ικανοποίηση από την συγκεκριμένη εξέλιξη. Πρέπει να τονιστεί ότι για να διατηρηθούν οι εισροές από την ελληνόκτητη ναυτιλία πρέπει να διατηρηθεί η τεχνογνωσία λειτουργίας των πλοίων την οποία κυρίως έχουν οι Πλοίαρχοι και οι Ά Μηχανικοί, γιατί αυτοί αργότερα επανδρώνουν τα ναυτιλιακά γραφεία και βοηθούν στην απρόσκοπτη και αποτελεσματική λειτουργία της ναυτιλίας. Η υπάρχουσα τεχνογνωσία μπορεί να βελτιωθεί και να εκσυγχρονιστεί μέσω της αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης σε συνδυασμό με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, ώστε να μπορούν να εξελίσσονται μέσω αυτού οι Έλληνες αξιωματικοί στις ανώτατες βαθμίδες για την διατήρηση και τον έλεγχο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Σύμφωνα με τον πρώην Πλοίαρχο κ. Παν. Τσάκο «η ύπαρξη ναυτικών επηρεάζει όχι μόνο το

¹³¹ Η ΠΕΠΕΝ ζητάει την εξίσωση των διπλωμάτων των πλοίαρχων με τα ΑΕΙ, ενώ το πολυσυζητημένο νομοσχέδιο προβλέπει εξίσωση του διπλώματος με τα ΤΕΙ.

πλοίο αλλά και την διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι προϊστάμενοι (ή ανώτερα στελέχη) πολλών ναυτιλιακών εταιρειών είναι πρώην αξιωματικοί Ε.Ν.».¹³²

Εξίσου σημαντική εξέλιξη είναι και η επαναδραστηριοποίηση του κλάδου των κρουαζιερόπλοιων κάτω από την ελληνική σημαία. Η δυναμική επάνοδος και άλλων κρουαζιερόπλοιων αναμένεται να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας για εκατοντάδες Έλληνες.

Η σημερινή κυβέρνηση έχει υποσχεθεί να προχωρήσει σε υλοποίηση των απαραίτητων μέτρων προκειμένου να επανασυνδεθεί η ελληνική ναυτιλία με την ελληνική οικονομία. Τα οφέλη θα είναι πολλαπλά και αυτό το γνωρίζει ο σημερινός Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης καθώς και ο πρωθυπουργός κ. Καραμανλής. Σε μια πρόσφατη κοινή συνεδρίαση του Committee και της ΕΕΕ τον Οκτώβριο του 2005 εκφράστηκε η άποψη¹³³ ότι «η έλλειψη ανταγωνιστικότητας εξακολουθεί να παραμένει άλυτο, σοβαρότατο και χρονίζον πρόβλημα για το ελληνικό πλοίο, παρά τις κατά καιρούς κυβερνητικές εξαγγελίες αντιμετώπισης του. Αν και ο δραστήριος κύκλος της ανανέωσης του στόλου σε συνδυασμό με το ενδιαφέρον της πλοιοκτησίας, έφεραν αξιόλογο αριθμό σύγχρονων μονάδων στο εθνικό νηολόγιο αυτό παραμένει ισχνό σε σχέση με τον όγκο της ελληνόκτητης χωρητικότητας. Και το πλέον ανησυχητικό, είναι ότι παρά αυτές τις προσπάθειες το νηολόγιο συνεχίζει να μειώνεται. Κατά συνέπεια δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν εξασφαλιστεί οι προϋποθέσεις για την διατήρηση του εθνικού μας νηολογίου, πολλώ δε πόσω μάλλον για τον επαναπατρισμό της μεγάλης ελληνόκτητης χωρητικότητας. Εάν η πολιτεία αναγνωρίζει πράγματι τη ναυτιλία ως δυναμικό παράγοντα της οικονομίας της χώρας, τότε είναι απορίας άξιο, η διατήρηση μιας τόσο κρίσιμης, όχι μόνο ναυτιλιακής, αλλά και εθνικής εκκρεμότητας. Η εφοπλιστική πλευρά πάντως εξακολουθεί να περιμένει και να αισιοδοξεί».

Τέλος θα θέλαμε να κάνουμε μια υπενθύμιση προς τους εκάστοτε Υπουργούς ΥΕΝ, ότι το σημαντικότερο πλεονέκτημα του Ν.Α. 2687/53 ήταν η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί το «όπλο» της εγκριτικής πράξης για να νομοθετεί το κράτος προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας. Η ναυτιλία, όπως γνωρίζουμε είναι ένας κλάδος που απαιτεί γρήγορες και άμεσες αποφάσεις, ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσεως της ναυλαγοράς.

¹³² Tsakos., P.N.,M (1995), “Crewing for today and future requirements”, Maritime Cyprus

¹³³ 4 Οκτωβρίου 2005 , Ναυτεμπορική

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A) ΒΙΒΛΙΑ (Ελληνικά) :

1. Τζελίνα Χαρλαύτη «Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας». Εκδόσεις Νεφέλη
2. Σαμπράκος Ε., «Ο τομέας των μεταφορών και ο ρόλος του κράτους», Οικονομική Ενημέρωση, Έκδοση Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα 1998
3. Α.Μ. Γουλιέλμος «Η διοίκηση της διαχείρισης & της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις» Εκδόσεις J&J ΕΛΛΑΣ, 12/1999
4. Γ.Βλάχος, «Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης» Τόμος Α, Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 12/1999
5. Γ. Βλάχος «Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική» Εκδόσεις Σταμούλης, 2000
6. Σαμπράκος Ε., «Ο τομέας των μεταφορών & οι συνδιασμένες εμπορευματικές μεταφορές», Ειδική Εκδοτική, Πειραιάς 2002
7. Σωτήρης Θεωδορόπουλος, «Η Ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Εκδόσεις Σταμούλης, 1998
8. Τότσης Ν. – Τότσης Ι., Τότσης Χ. και συνεργατών, «Ναυτιλιακή Εγκυκλοπαίδεια», Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα 1980.
9. Μυλωνόπουλος Δ., «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σταμούλης
10. Β.Ν. Μεταξά, «Η οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Αθήνα 1985, Εκδόσεις Παπαζήση
11. Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (2004/C 13/03)
12. Γ. Μήλιος- Η. Ιωακείμογλου «Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο (Η θέση και ο ρόλος του στη διεθνή και την ελληνική οικονομία)», 1989
13. Η ελληνική σημαία και οι λόγοι επιλογής της από τον Έλληνα πλοιοκτήτη», Δελτίο της Ναυτιλίας, 1998
14. Κωνσταντίνος Σούλτος ., «Οι τελευταίες εξελίξεις σχετικά με το κράτος σημαίας και τον τρόπο εφαρμογής των σχετικών διατάξεων», Διπλωματική Εργασία, Π.Α.Π.Ε.Ι 2005

15. Α.Μ. Γουλιέλμος- Μ.Α. Γουλιέλμου, «Η προσέλκυση νέων αξιωματικών στην ναυτιλία : Μια εμπειρική εικόνα», Τιμητικός τόμος Ομότιμου Καθηγητή Απόστολου Λάζαρη, Πειραιάς 2003
16. Α.Μ. Γουλιέλμου, «Η σημασία της στατιστικής πληροφόρησης για την άσκηση ναυτιλιακής πληροφόρησης», Από τον δωδέκατο τόμο, Τεύχος Ι, της Επιστημονικής Επετηρίδας του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών, Αφιερωμένο στη μνήμη του Ιωάννου Λιάκη, Θεσσαλονίκη 1996

B) ΒΙΒΛΙΑ (Αγγλικά) :

1. Convention on the High Seas, Geneva, April 29, 1958,13 UST 2312, TIAS5200,450UNTS 82, preamble
2. ALTERNATIVES FOR ACHIEVING FLAG STATE IMPLEMENTATION AND QUALITY SHIPPING, Captain J. Ashley Roach, JAGC, U.S.Navy (ret)
3. Doganis R.S. and Metaxas B.N. : “The impact of flags of convenience”
4. Yannopoulos “The Economics of «flagging out», Journal of Transport Economics and Policy”, 1988
5. Metaxas B.N. : Some thoughts on flags of convenience (Marine Management)- Bristol 1974
6. Metaxas B.N. “Flags of convenience” – Gower 1985
7. No author, “Automated Ships Could End Flagging-Out Crisis in Greece,” Journal of Commerce, January 15, 1998
8. A.M. Goulielmos : “ «Flagging out» and the need of a new greek maritime policy” Transport policy, volume 5, no 2, April 1998, pages 115-125
9. A.M. Goulielmos , “A critical review of contemporary Greek shipping policy 1981-1996”, Transport policy, Vol.4, No. 4, pp247-255, 1997
10. A.M. Goulielmos, “The factors determining the foreign exchange inflow from shipping. Companies in Greece: during the deep and prolonged crisis, 1981-1987”, Essays in honour and in memory of late professor Emeritus of Maritime Economics Dr. Basil N. Metaxas, Piraeus 1997

Γ) INTERNET :

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

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ-ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- Ø Ναυτεμπορική (διάφορα τεύχη)
- Ø Ναυτικά χρονικά (διάφορα τεύχη)
- Ø Περιοδικό Ελβάνι (διάφορες εκδόσεις)
- Ø Αργώ, επιθεώρηση ναυτιλιακής μελέτης και ενημερώσεως, διάφορα τεύχη
- Ø Οι επιδράσεις της Ελληνόκτητης Φορτηγού Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Έρευνα Κέντρου Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς για το Σωματείο «Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών», Επιστημονικός Υπεύθυνος: Ι. Τζοάννος, 2000
- Ø «Φάκελος ανταγωνιστικότητα», Ναυτικά Χρονικά, Μάιος 2004

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Ø Δελτίο Της Ναυτιλίας (διάφορες εκδόσεις)

Ø Καθημερινή

Ø Journal of commerce

Ø Marine Policy

Ø Transport Policy

ΠΗΓΕΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Ελληνικές

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Στατιστική Υπηρεσία Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Ε.Σ.Υ.Ε. : Αποτελέσματα απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού (1978-2004)

Εθνική Τράπεζα

Committee (ετήσια στατιστικά στοιχεία)

Ξενόγλωσσες

European Community Shipowners Association Reports

OECD Maritime Transport – Annual Reports

ITF News Online, Issue no. 16, March 8, 2001

ITF News Online, Issue no. 24, August 10, 2001

ITF News Online, Issue no. 38, February 28, 2002

ITF News Online, Issue no. 63, August 2, 2002

ITF News Online, Issue no. 65, September 6, 2002

ITF Seafarers Bulletin, no. 14, 2000

ITF Seafarers Bulletin, no. 15, 2001

ITF Seafarers Bulletin, no. 16, 2002

Llyod's Register Annual Reports

International Shipping Federation

Shipping Industry Almanac

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΔΕΣΜΗ 44 ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΡΚΗ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. Ενίσχυση της ελληνικής παρουσίας στον IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) και στους άλλους ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς, με αναφορά σε θέματα ναυτιλίας, ασφάλειας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
2. Διεκδίκηση της έδρας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA) στον Πειραιά.
3. Σχεδιασμός και βήματα εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (ISPS CODE).
4. Υποστήριξη ελληνικής πρότασης για την τροποποίηση του Κανονισμού του IMO για τα σταθερά μέσα επιθεώρησης των φορτηγών πλοίων.
5. **Εντατικοποίηση προγράμματος προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.**
6. **Επιδότηση και του 2ου εκπαιδευτικού ταξιδιού σπουδαστών ΑΕΝ.**
7. **Εναλλακτική δυνατότητα εκπαιδευτικού ταξιδιού σπουδαστών ΑΕΝ και σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία όταν δεν επαρκούν τα διαθέσιμα ελληνικά πλοία.**
8. **Εντατικοποίηση ελέγχων εφαρμογής κείμενης νομοθεσίας για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών σε πλοία όλων των κατηγοριών.**
9. **Νέο θεσμικό πλαίσιο για εγγραφή πλοίων σε ειδικό μητρώο ύστερα από ναύλωση «Bareboat in».**
10. **Ένταξη εταιριών των μεσογειακών φορτηγών πλοίων στην παράλληλη αγορά του Χ.Α.Α.**
11. Καθιέρωση Χάρτας Δικαιωμάτων του επιβάτη.
12. Εκλογίκευση, ορθολογισμός και διατήρηση του συστήματος εκπτώσεων στην ακτοπλοΐα.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

13. Μόνιμη παρουσία ιατρού στις κατηγορίες των μεγάλων ακτοπλοϊκών πλοίων.
14. Λειτουργικές βελτιώσεις N.2932/01 με Προεδρικά Διατάγματα μετά από τον διάλογο με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους φορείς της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας.
15. Λειτουργικές βελτιώσεις N.3075/02 για τα ασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτεργατών στις περιπτώσεις που η εφαρμογή του νόμου καταγράφει την ανάγκη διορθωτικών κινήσεων - Σταδιακή αύξηση εφάπαξ ναυτικών.
16. Εξετάζεται θετικά η δυνατότητα αναγνώρισης θαλάσσιας υπηρεσίας που αποκτάται σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με NAT για απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας μετά την εξαγορά της.
17. Συνάρτηση ασφαλιστικών εισφορών σε φορτηγά άνω των 500 κόνων με τον αριθμό υπηρετούντων Ελλήνων στην σύνθεση πληρώματος, με στόχο την ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.
18. Εξετάζεται θετικά η μείωση φορολογίας νεότευκτων και μικρής ηλικίας πλοίων με στόχο την ποιοτική και ασφαλή ναυτιλία και την ενίσχυση της απασχόλησης των ναυτικών.
19. Εφαρμογή της ρύθμισης για την αναπροσαρμογή της αξίας των πλοίων της ακτοπλοΐας.
20. Παροχή δυνατότητας ασφαλιστικής κάλυψης της επιλογής του πλοιοκτήτη για θέματα αστικής ευθύνης που προβλέπονται στο Ν. 2932/01.
21. Ολοκλήρωση και ενεργοποίηση του Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά - Ενεργοποίηση της ΝΑΖΩΠΕΙ (θυγατρικής του ΟΛΠ) και προγραμματισμός των βελτιώσεων των υποδομών (δεξαμενές κ.λ.π) για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας σύμφωνα με τις αποφάσεις της Διυπουργικής Επιτροπής.
22. Έργα εκσυγχρονισμού λιμενικών υποδομών πέραν των 12 Οργανισμών Λιμένων Α.Ε.

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

23. Μέτρα ολυμπιακής προετοιμασίας στα 8 ολυμπιακά λιμάνια (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Ηράκλειο, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, Λαύριο) και στη μαρίνα Φλοίσβου προϋπολογισμού περίπου 37 εκ ευρώ.
24. Δημιουργία Ινστιτούτου κατάρτισης λιμενικών λειτουργιών και συνδυασμένων μεταφορών.
25. Πιστοποίηση ελληνικών λιμανιών για ζητήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης.
26. Προώθηση στρατηγικών σχεδίων ανάπτυξης στις χερσαίες ζώνες των λιμανιών σε συνεργασία με τους φορείς των τοπικών κοινωνιών.
27. Στρατηγικές συμμαχίες ανάπτυξης μεταξύ ελληνικών και λιμανιών άλλων χωρών.
28. Εφαρμογή νομοθετικού πλαισίου για την ναυτιλιακή εταιρία πλοίων αναψυχής (Ν.3182-ΦΕΚ 220/12-9-03) Προώθηση του Νομοσχεδίου για τον θαλάσσιο - καταδυτικό τουρισμό.
29. Κοινωνία της πληροφορίας. - Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Ελληνικής Ναυτιλίας: e-ναυτιλία -Εκπαίδευση χρηστών στο Ολοκληρωμένο Σύστημα διαχείρισης ελληνικής ναυτιλίας: e- ναυτιλία
- 30. Εκσυγχρονισμός υποδομών ναυτικής εκπαίδευσης - κτιριακό πρόγραμμα ΑΕΝ.**
- 31. Αξιολόγηση - πιστοποίηση - ένταξη ναυτικής εκπαίδευσης στην τριτοβάθμια κλίμακα σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας.**
- 32. Μελέτη σκοπιμότητας για την ίδρυση ναυτικού πανεπιστημίου σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, για την προσέλκυση νέων σπουδαστών στο ναυτικό επάγγελμα από την Ελλάδα και χώρες του εξωτερικού.**
33. Επέκταση του VTS, (συστήματος ρύθμισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας), ολοκλήρωση - επέκταση συστήματος VTΜIS (σύστημα ελέγχου επιτήρησης θαλάσσιας κυκλοφορίας). Εκσυγχρονισμός, εξοπλισμός του θαλάμου επιχειρήσεων ΥΕΝ (Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης).
34. Ενίσχυση εξοπλιστικού προγράμματος για την έρευνα και τη διάσωση στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Προγράμματα εκπαίδευσης στελεχών Λιμενικού Σώματος.

35. Δημιουργία Ευρωπαϊκού Κέντρου Θαλασίων Συνόρων για τον έλεγχο της λαθρομετανάστευσης.
36. Ολοκληρωμένο επιχειρησιακό σύστημα παρακολούθησης και πρόγνωσης καιρικών φαινομένων με εφαρμογές στην ελληνική ναυσιπλοΐα.
37. Συστήματα μετρήσιμων δεικτών συνέπειας, ποιότητας, ασφάλειας στην ακτοπλοΐα - εντατικοποίηση ελέγχων, επιθεωρήσεων.
- 38. Ο Πειραιάς Ευρωπαϊκή Μητρόπολη της ναυτιλίας - κρίσιμη μάζα θεσμών και υποδομών υποστήριξης του διεθνούς ρόλου του Πειραιά, με έργα ολυμπιακής και μεταολυμπιακής χρήσης.**
39. Εστία Ναυτικών. Ανακαίνιση - αναβάθμιση του ξενώνα της Εστίας Ναυτικών με δαπάνη του προϋπολογισμού για τις ανάγκες της ολυμπιακής φιλοξενίας 2004. Μετά τη λήξη των ολυμπιακών αγώνων η Εστία αποδίδεται ξανά για την διαμονή ναυτικών.
- 40. Εκσυγχρονισμός NAT- μηχανογράφηση, αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας, NIEN (Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικού Ναυτικού).**
41. Οίκος Ναύτου, βελτίωση ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης με νέο Προεδρικό Διάταγμα που προωθείται.
42. Νέο κτίριο YEN στην ακτή Βασιλειάδη.
43. Θέση μόνιμου Γενικού Γραμματέα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- 44. Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Ομάδες εργασίας για τομεακή ανάλυση κινδύνων, ευκαιριών κλάδων ναυτιλίας**

Νομοσχέδιο για την ναυτική εκπαίδευση

Τα βασικότερα άρθρα του σχεδίου όπως περιγράφονται στην αιτιολογική έκθεση του ΥΕΝ:

- Με το πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου προστίθενται νέοι παράγραφοι στο άρθρο 1 του Ν. 2638/1998 (Α΄/204). Το δίπλωμα του Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης καθίσταται ισότιμο με το πτυχίο των ΤΕΙ μετά την εκτέλεση θαλάσσιας υπηρεσίας πέντε ετών από την απόκτησή του. Η διάταξη ισχύει για τους εισακτέους στις ΑΕΝ κατά το ακαδημαϊκό έτος 2005-2006 και εφεξής. Τα χορηγούμενα από τις Α.Ε.Ν. πτυχία αποτελούν τυπικό προσόν εξέλιξης των κατόχων τους μέχρι την απόκτηση διπλώματος εμπορικού ναυτικού Α΄ τάξης, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.
- Με το άρθρο 2 τροποποιείται το άρθρο 2 του Ν. 2638/1998, ως προς την αποστολή των Α.Ε.Ν. και προστίθεται η δυνατότητα διοργάνωσης από κοινού με τα Πανεπιστήμια, Μεταπτυχιακών Προγραμμάτων Σπουδών και διεξαγωγής ερευνών σε τομείς ενδιαφέροντος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Την αρμοδιότητα χορήγησης τίτλων μεταπτυχιακών σπουδών έχουν τα Πανεπιστήμια.
- Με το άρθρο 3 καθορίζονται τα τακτικά και έκτακτα μέλη των Α.Ε.Ν.. Τακτικά μέλη των Α.Ε.Ν. είναι το Εκπαιδευτικό Προσωπικό (Ε.Π.), το Ειδικό Διδακτικό Προσωπικό (Ε.ΔΙ.Π.), το Ειδικό Τεχνικό Προσωπικό (Ε.Τ.Π.) και οι σπουδαστές, ενώ έκτακτα είναι το Έκτακτο Εκπαιδευτικό Προσωπικό (Ε.Ε.Π.) και το διοικητικό προσωπικό με σχέση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου.
- Με το άρθρο 5 καθορίζονται οι βαθμίδες και τα προσόντα του Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Π.). Το κύριο έργο των Α.Ε.Ν. ασκείται από το Ε.Π., τα μέλη του οποίου ανήκουν στις βαθμίδες του Καθηγητή, του Αναπληρωτή Καθηγητή, του Επίκουρου Καθηγητή και του Καθηγητή Εφαρμογών.
- Άρθρο 6: Καθορίζονται τα προσόντα που απαιτούνται για την εκλογή στις βαθμίδες του Ε.Π. καθώς και ο τρόπος εκλογής για πλήρωση θέσης Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π. στις Α.Ε.Ν. Οι κενές οργανικές θέσεις προκηρύσσονται από το ΥΕΝ, μετά τον προσδιορισμό των εκπαιδευτικών αναγκών. Τα μέλη του Ε.Π. δεν δύνανται να καταλάβουν θέση Ε.Π. ανώτερης βαθμίδας της ίδιας ή άλλης Σχολής πριν από την έλευση τριετίας. Τα μέλη Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π. δύνανται να

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

μετακληθούν σε κενές θέσεις καθηγητών ή αναπληρωτών καθηγητών, εκτός των κενών θέσεων των Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου και Μακεδονίας.

- Με το άρθρο 8 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τα μέλη Ε.ΔΙ.Π. Ειδικότερα προσδιορίζεται το έργο τους, το οποίο συνίσταται στη διδασκαλία ξένων γλωσσών και φυσικής αγωγής στους σπουδαστές των Α.Ε.Ν. καθώς και τα απαιτούμενα για την κατάληψη των θέσεων προσόντα. Η θητεία των μελών Ε.ΔΙ.Π. είναι τριετής.
- Με το άρθρο 9 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν το Ε.Ε.Π. των Α.Ε.Ν. Συγκεκριμένα, καθορίζονται τα καθήκοντα του Ε.Ε.Π., το οποίο διακρίνεται σε Επιστημονικούς, Εργαστηριακούς και Ειδικούς Εκπαιδευτικούς συνεργάτες, καθώς και ο τρόπος και τα προσόντα πρόσληψής τους.
- Με το άρθρο 10 καθορίζεται το έργο των μελών του Εκπαιδευτικού Προσωπικού των Α.Ε.Ν. ως διδακτικό, ερευνητικό-επιστημονικό και διοικητικό. Συγκεκριμένα, το διδακτικό έργο συνίσταται στη διδασκαλία των προπτυχιακών και μεταπτυχιακών μαθημάτων, κ.ά. Το ερευνητικό έργο του Εκπαιδευτικού Προσωπικού συνίσταται στη διεξαγωγή έρευνας, στη συγγραφή εκπαιδευτικών βοηθημάτων, στην καθοδήγηση των σπουδαστών κατά την εκπόνηση των εργασιών κ.ά. Το Διοικητικό έργο του Εκπαιδευτικού Προσωπικού αφορά τη συμμετοχή του στα όργανα της Διοίκησης, σε Επιτροπές και Συμβούλια της Σχολής και στα Εκλεκτορικά Σώματα. Μέλος του Εκπαιδευτικού Προσωπικού καταλαμβάνει και τη θέση του Διευθυντή Σχολής. Με το ίδιο άρθρο καθορίζονται οι ώρες της εβδομαδιαίας διδακτικής απασχόλησης των μελών Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π.
- Με το άρθρο 11 καθορίζονται οι αποδοχές των μελών του Εκπαιδευτικού Προσωπικού των Α.Ε.Ν., οι οποίες προσαρμόζονται στο ισχύον μισθολόγιο του Εκπαιδευτικού Προσωπικού των Τεχνολογικών Ιδρυμάτων της ανώτατης εκπαίδευσης, με αφετηρία το βασικό μηνιαίο μισθό του Καθηγητή Εφαρμογών και συντελεστές για κάθε βαθμίδα Εκπαιδευτικού Προσωπικού. Επίσης, καθορίζονται τα αντίστοιχα επιδόματα.
- Με το άρθρο 14 ορίζεται ότι με κοινή απόφαση των υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την αναγνώριση ισοτιμίας των διπλωμάτων εμπορικού ναυτικού Α΄ τάξης με τα πτυχία των ΤΕΙ, των αποφοίτων ΑΕΝ που

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

εισήλθαν σ' αυτές πριν από το ακαδημαϊκό έτος 2005-2006 και των αποφοίτων από τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ).

- Με το άρθρο 15 ρυθμίζονται θέματα του εκπαιδευτικού προσωπικού που υπηρετεί σήμερα στις Α.Ε.Ν., ώστε μετά την έναρξη ισχύος του νόμου να αξιολογηθεί από ειδικό εκλεκτορικό σώμα, που θα συσταθεί για το λόγο αυτό και να ενταχθεί στις νέες βαθμίδες με αφετηρία την αμέσως προηγούμενη βαθμίδα στην οποία ανήκει. Αν η κρίση είναι θετική, ο κρινόμενος εντάσσεται σε μόνιμη θέση εκπαιδευτικού προσωπικού, στη βαθμίδα για την οποία κρίθηκε. Αν η κρίση είναι αρνητική, τότε παραμένει σε προσωποπαγή θέση και διέπεται από το προηγούμενο νομικό και μισθολογικό καθεστώς, με δικαίωμα να ζητήσει μέχρι δύο φορές νέα κρίση, δύο χρόνια τουλάχιστον, μετά την πρώτη κρίση.
- Με το άρθρο 16 παρέχεται η δυνατότητα σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ίδρυσης ιδιωτικών Σχολών επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης (Ν.Ε.Κ.Ε.). Οι Ν.Ε.Κ.Ε. δεν εντάσσονται στο εκπαιδευτικό σύστημα και δεν ανήκουν σε καμία εκπαιδευτική βαθμίδα και παρέχουν επαγγελματική ναυτική κατάρτιση και επιμόρφωση. Η διάρκεια φοίτησης στις Ν.Ε.Κ.Ε. κατάρτισης συνίσταται σε τέσσερα εξάμηνα θεωρητικής φοίτησης και δύο εξάμηνα κατευθυνόμενης εκπαίδευσης επί πλοίου. Δικαίωμα εγγραφής έχουν οι απόφοιτοι ενιαίου Λυκείου ή κάτοχοι άλλου ισότιμου τίτλου ή πτυχίου ενιαίου κύκλου σπουδών Ναυτικού και Ναυτιλιακού τομέα σπουδών ή Β' κύκλου σπουδών Τ.Ε.Ε. Στις Ν.Ε.Κ.Ε. επιμόρφωσης, παρέχεται επιμόρφωση σε θεματικά αντικείμενα σε υποψηφίους για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.
- Με το άρθρο 18 καθορίζονται το ύψος του παράβολου για την απόκτηση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Ν.Ε.Κ.Ε. καθώς και τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων των Ν.Ε.Κ.Ε. κατάρτισης, στους οποίους παρέχεται η δυνατότητα απόκτησης διπλώματος μέχρι Πλοιάρχου ή Μηχανικού Β' τάξης Εμπορικού Ναυτικού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Βιβλίο Νηολογίων

Τα νηολόγια διακρίνονται σε :

1. Νηολόγια Α' κλάσεως που περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα και ιστιοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας από 10 έως 60 κόρους
2. Νηολόγια ιστιοκίνητων Β' κλάσεως για ιστιοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων
3. Νηολόγια μηχανοκίνητων Β' κλάσεως για μηχανοκίνητα καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων
4. Νηολόγια πλοιαρίων για πλοία κάτω των 10 κ.ο.χ., σύμφωνα με το άρθρο 56 του Β.Δ. περί νηολογίων
5. Νηολόγια πλωτών ναυπηγημάτων του Ν. 457/76 (ΦΕΚ 276/Α/10-10-1976) ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων
6. Νηολόγιο πλωτών εξεδρών, σύμφωνα με το Ν. 468/76 (ΦΕΚ 302/Α)
7. Κοινά βιβλία φορηγίδων κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 57 του Β.Δ. περί νηολογίων
8. Νηολόγια ποταμόπλοιων Βράϊλας- Γαλαζίου
9. Νηολόγια Α' κλάσεως Βράϊλας
10. Νηολόγια Β' κλάσεως Βράϊλας
11. Νηολόγια Α' κλάσεως Γαλαζίου
12. Νηολόγια Β' κλάσεως Γαλαζίου

Τα παραπάνω βιβλία Νηολογίων των ποταμόπλοιων Βράϊλας-Γαλαζίου τηρούνται στο Κεντρικό Λιμεναρχείο του Πειραιά από την 31-10-1961, σύμφωνα με το Β.Δ. 181

Στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιά τηρούνται τα ακόλουθα βιβλία Υποθηκών:

1. Βιβλία υποθηκών ιστιοφόρων και μηχανοκίνητων πλοίων Α' κλάσεως
2. Βιβλία υποθηκών εκ μεταφοράς μηχανοκίνητων πλοίων Β' κλάσεως

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

3. Βιβλία υποθηκών εκ μεταφοράς εκ των Προξενικών Λιμεναρχείων Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκυο
4. Βιβλία υποθηκών πλωτών ναυπηγημάτων του Ν. 457/1976 (Εφ. Κυβ., Α276)
5. Βιβλία υποθηκών πλωτών εξεδρών του Ν.468/1976(Εφ.Κυβ., Α302).
6. Βιβλία υποθηκών Βράϊλας
7. Βιβλία υποθηκών Γαλαζίου

Βιβλία κατασχέσεων

1. Βιβλίο κατασχέσεων λιμένα Πειραιά
2. Βιβλίο κατασχέσεων του Ν. 457/76
3. Βιβλίο κατασχέσεων του Ν. 468/76
4. Βιβλία κατασχέσεων πλοίων υπό ξένη σημαία

Ειδικό Βιβλίο Πρωτοκόλλου για τις αρχές που τηρούν Νηολόγια

Σύμφωνα με το άρθρο 7^α του Β.Δ. 10/17 Ιουλίου 1910 «περί νηολογίων κ.τ.λ» και Π.Δ. 21/79 (Εφ. Κυβ., Α7

Βιβλίο Απορριπτικών Εκθέσεων

Σ' αυτό καταχωρούνται όλες οι απορριπτικές εκθέσεις του Νηολόγου, όταν τα δικαιολογητικά που του υποβάλλονται έχουν ουσιώδεις ελλείψεις (άρθρο 19 του Β.Δ. περί Νηολογίων, Π.Δ. 21/79, Εφ. Κυβ., Α7) και άρθρο 791 του Κώδικα πολιτικής Δικονομίας.

Νηολόγηση πλοίου υπό ναυπήγηση

Η νηολόγηση πλοίου υπό ναυπήγηση επιτρέπεται μόνο για πλοία άνω των 10 κ.ο.χ. και όχι για πλοιάρια και πλωτά ναυπηγήματα (άρθρα 1-4 ΚΙΝΔ). Όταν προσκομίζεται η οριστική σύμβαση για την ναυπήγηση του πλοίου (άρθρο 2 παρ. 1 Α.Ν. 136/67 «περί χορηγήσεως τραπεζιτικών δανείων προς εφοπλιστικές επιχειρήσεις σε συνάλλαγμα και άλλων τινών διατάξεων», Εφ. Κυβ., Α 169).

Επισημαίνεται ότι μπορεί υποθηκευτεί και το πλοίο που τελεί υπό ναυπήγηση, σύμφωνα με το άρθρο 195 του ΚΙΝΔ.

A. Τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την νηολόγηση πλοίου υπό ναυπήγηση είναι:

1. Σύμβαση ναυπήγησης (θεώρηση γνήσιου υπογραφών). Στη σύμβαση ναυπήγησης θα αναγράφεται ρητά ότι «καθόλη την διάρκεια της ναυπήγησης η κυριότητα του υπό ναυπήγηση πλοίου ανήκει εξολοκλήρου στον αγοραστή και ότι με την αποπεράτωση ναυπηγικών εργασιών θα προσκομιστεί πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής», ώστε, να αποφεύγονται τα προβλήματα που παρουσιάζονται στο νηολόγιο μετά την εκτέλεση της σύμβασης ναυπήγησης.

2. Υπεύθυνη δήλωση ναυπηγού (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) του Ν. 1599/86, η οποία βεβαιώνει :

α. Τις προβλεπόμενες διαστάσεις (μήκος-πλάτος-βάθος)

β. Τις προβλεπόμενες χωρητικότητες (καθαρή και ολική)

γ. Το είδος του πλοίου

δ. Το υλικό κατασκευής

ε. Το είδος και την ιπποδύναμη της μηχανής που θα τοποθετηθεί

3.i) Εφόσον ο πλοιοκτήτης είναι φυσικό πρόσωπο, υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/86 (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) η οποία βεβαιώνει :

α. Τίτλο κυριότητας (ως υπόδειγμα υπεύθυνης δήλωσης 1).

β. Ότι το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στα νηολόγια άλλου ελληνικού λιμένου.

γ. Το είδος και η ιπποδύναμη της μηχανής που θα τοποθετήσει το πλοίο

3.ii) Εφόσον ο ιδιοκτήτης είναι εταιρεία :

α. Βεβαίωση Ελληνικότητας από την οικεία ένωση (στην περίπτωση που δεν επιθυμεί να γίνει μέλος, υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/86 ότι η εταιρεία καλύπτει ελληνικά συμφέροντα)

β. Καταστατικό εταιρείας (ΑΕ, ΕΠΕ, ΟΕ, ΕΕ, ΝΕ). Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων από την αντίστοιχη υπηρεσία:

I. Από Νομαρχία για της ΑΕ και προσκόμιση πρακτικού τελευταίας καταστατικής γενικής συνέλευσης

II. Πρακτικό Διοικητικού Συμβουλίου για τον διορισμό εκπροσώπου της ΑΕ

III. Από Πρωτοδικείο για τις ΕΠΕ-ΟΕ-ΕΕ

IV. Για τις Ν.Ε. βεβαίωση σύστασης και εκπροσώπησης από ΥΕΝ/ΥΜΝΕ

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- γ. Διορισμός και αποδοχή αντικλήτου (με θεώρηση γνήσιου υπογραφών). Στην δήλωση αποδοχής αντικλήτου να αναγράφεται από τον αποδέκτη ότι δεν μπορεί να αποδεσμευτεί πριν ανακοινωθεί από την εταιρεία ο διορισμός άλλου αντικλήτου και αυτός στην συνέχεια αποδεχθεί τον διορισμό του
4. Αίτηση περί νηολόγησης του υπό ναυπήγησης πλοίου
5. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Ε/Γ (Β κλάσης) απαιτείται έγκριση ονομασίας του από ΥΕΝ/ΔΠΙΝΣ 5⁰ , διότι στις άλλες κατηγορίες πλοίων το όνομα επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη (άρθρο 6 παρ. 3 και 16 του ΚΑΝΔ).
6. Παράβολο από ΝΕΕ (Ακτή Μιαούλη 85 και Φλέσσα) για την εφάπαξ νηολόγηση.
7. Σειρά σχεδίων του υπό ναυπήγηση πλοίου, από όπου να προκύπτει, ότι η καθαρή χωρητικότητα είναι μεγαλύτερη των 10 κόρων
8. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Ε/Γ (Β κλάσης) και ο πλοιοκτήτης είναι εταιρεία, απαιτείται βεβαίωση ελληνικότητας συμφερόντων της εταιρείας από ΥΕΝ/ΔΠΙΝΣ 5⁰
9. Αποδεικτικό (πιστοποιητικό) ενημέρωση για τυχόν χρέη του αγοραστή προς το Δημόσιο
10. Σχετικά με τα θέματα που ρυθμίζουν τις διαδικασίες εξαγωγής, επανεξαγωγής, πώλησης και μεταπώλησης εμπορευμάτων στο εξωτερικό, καθώς και τις συναλλαγματικές υποχρεώσεις των ελληνικών νομικών ή φυσικών προσώπων έχει εκδοθεί η 496/13-10-93 Εγκύκλιος της Τραπέζης της Ελλάδος.

Β. Ενέργειες της Λιμενικής Αρχής

- I. Καταχωρείται στην στήλη 2 «ΕΓΓΡΑΦΕΣ» του Νηολογίου περιγραφή του υπό ναυπήγηση πλοίου, ο τίτλος κτήσης κυριότητας, υπεύθυνη δήλωση πλοιοκτησίας και του διπλωματούχου ναυτηγού με τις προβλεπόμενες διαστάσεις και χωρητικότητες.
- II. Συμπληρώνονται τα φύλλα μεταβολών
- III. Έγγραφο νηολόγησης
- IV. Σήμα νηολόγησης

Γ. Για την περάτωση της ναυπήγησης απαιτούνται :

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- I. Πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής με θεώρηση γνήσιου των υπογραφών των συμβαλλομένων
- II. Τιμολόγια αγοράς πλοίου, μηχανής και VHF
- III. Στο περιθώριο και στη στήλη «παραπομπές και σημειώσεις» γίνεται η σχετική εγγραφή περί αποπεράτωσης της ναυπήγησης και εκδίδεται έγγραφο Εθνικότητας και Προσωρινή Άδεια Σταθμού Ασυρμάτου, εφόσον το πλοίο έχει εφοδιαστεί με VHF. Εάν δεν έχει γίνει οριστική καταμέτρηση, είναι δυνατόν να εκδοθεί προσωρινή, αφού εγκριθεί από το ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5^ο, εφόσον υποβληθεί μελέτη εγκεκριμένου νηογνώμονα ή Διπλωματούχου Ναυπηγού.

Δ. Ενέργειες λιμενικής Αρχής

- Καταχώρηση στα φύλλα μεταβολών του Πιστοποιητικού καταμέτρησης¹³.
- Έκδοση εγγράφου Εθνικότητας μεγάλου τύπου ένα το πλοίο είναι εφοδιασμένο με συσκευή VHF (είναι υποχρεωτική για πλοία άνω των 30 κ.κ.γ) διαφορετικά εκδίδεται έγγραφο εθνικότητας μικρού τύπου (μη σηματολογημένου).
- Έγγραφο στην Εφορία για την έναρξη φορολογίας του πλοίου (σχετικό είναι το υπ' αριθμό 8774/2-7-84 έγγραφο ΔΥΟ πλοίων Πειραιά προς τον νηολόγο).

Νηολόγηση πλοίων κοινών διατάξεων και θαλαμηγών

1. Τίτλος κυριότητας με πλήρη νομιμοποίηση των συμβαλλόμενων εφόσον είναι εταιρείες και θεώρηση γνήσιου υπογραφής.
2. Πιστοποιητικό δήμου ή Κοινότητας ή φωτοτυπία Αστυνομικής Ταυτότητας ή Διαβατηρίου για την πιστοποίηση της Ελληνικής υπηκοότητας (άρθρο 5 ΚΑΝΔ).
3. Υπεύθυνη δήλωση (άρθρο 1 Ν.Δ. 105/69) των πλοιοκτητών περί:
 - I. Πλοιοκτησίας
 - II. Ότι το πλοίο δεν έχει νηολογηθεί σε νηολόγια άλλου ελληνικού λιμένα ούτε έλαβε ΠΙΝΕ
 - III. Εάν φέρει ή όχι συσκευή VHF

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

- IV. Διορισμό και αποδοχή αντικλήτου εφόσον πρόκειται για εταιρεία, σε υπεύθυνη δήλωση Ν.1599/86
4. Πρωτόκολλο καταμέτρησης. Αυτό εκδίδεται από την ΔΕΕΠ/ΝΓ (Παλαιολόγου 1 και Κολοκοτρώνη). Είναι δυνατόν να εκδοθεί προσωρινό πρωτόκολλο καταμέτρησης κατόπιν δ/γης ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5⁰ εφόσον προσκομιστούν:
- α. Αντίγραφα ναυτιλιακών εγγράφων ή
 - β. Πιστοποιητικό καταμέτρησης εγκεκριμένου νηογνώμονα
5. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο πριν νηολογηθεί είχε σημαία Δ. Γερμανίας, Ιταλίας, Βουλγαρίας, Κύπρου, απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από το οικείο νηολόγιο, διότι έχουν υπογραφεί διμερείς ναυτιλιακές συμβάσεις
6. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο αγοράστηκε από αλλοδαπούς απαιτείται Διασάφηση Εισαγωγής του Τελωνείου Πειραιώς. Από την υποχρέωση αυτή απαλλάσσονται τα πλοία τα οποία έχουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ (από 1/1/93)
7. Εφόσον ο νέος ιδιοκτήτης είναι εταιρεία:
- α. Βεβαίωση Ελληνικότητας από την οικεία ένωση(στην περίπτωση που δεν επιθυμεί να γίνει μέλος, δήλωση Ν.1599/86 ότι η εταιρεία καλύπτει ελληνικά συμφέροντα)
 - β. Καταστατικό (ΑΕ,ΕΠΕ,ΟΕ,ΝΕ). Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων:
- I. Από Νομαρχία για τις ΑΕ και προσκόμιση πρακτικού τελευταίας καταστατικής γενικής συνέλευσης. Πρακτικό Διοικητικού Συμβουλίου για τον διορισμό εκπροσώπου της ΑΕ
- II. Από Πρωτοδικείο για τις ΕΠΕ-ΟΕ-ΕΕ
- III. Για τις ΝΕ βεβαίωση σύστασης και εκπροσώπησης από ΥΕΝ/ΥΜΝΕ
- 8. Για όλα τα πλοία τριπλότυπο απόδειξης από το ΝΕΕ (Ν.4512/66) ότι κατεβλήθη η εφάπαξ εισφορά υπέρ του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος
 - 9. Στην περίπτωση που ναυπηγήθηκε το πλοίο στην Ελλάδα (χωρίς να είναι υπό ξένη σημαία) απαιτείται τιμολόγιο αγοράς. Στην περίπτωση που είναι υπό ξένη σημαία ανεξαρτήτου τύπου ναυπηγήσεως απαιτείται διασάφηση Τελωνείου

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

10. Εάν το Θ/Γ είναι κάτω των 10 κ.ο.χ. και ο τίτλος κυριότητας (ιδιωτικό συμφωνητικό) συντάχθηκε στην ημεδαπή εκτός του εκτελωνισμού απαιτείται και χαρτοσήμανση του ιδιωτικού συμφωνητικού από την ΔΥΟ πλοίων (Ν. 4419 άρθρο 5)
11. Αποδεικτικό (πιστοποιητικό)ενημέρωσης για χρέη του αγοραστή προς το δημόσιο.
12. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Ε/Γ (Β' κλάσης) απαιτείται έγκριση ονομασίας του από ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5β, διότι στις άλλες κατηγορίες πλοίων το όνομα επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη (άρθρο6 παρ. 3 και 16 ΚΔΝΔ)
13. Αίτηση χαρτοσυμασμένη με χαρτόσημο δημοσίου 50 δ.ρ.χ. και 20 δ.ρ.χ. Μετοχικού

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΚΔΝΔ «προς μεταβίβαση της κυριότητας... η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται σε καταχώριση στα νηολόγια». Σύμφωνα με την γραμματική ερμηνεία του νόμου η μόνη αίρεση που γίνεται δεκτή είναι η διαλυτική, διότι μεταβιβάζεται η κυριότητα υπό την αίρεση αποπληρωμής του τιμήματος.
2. Στο Νηολόγιο καταχωρείται το όνομα του πλοίου πάντα με ελληνικούς χαρακτήρες, έστω και αν αυτό είναι ξένο
3. Η αναγνώριση πλοίου ως επιβατηγού προβλέπεται από το Π.Δ. 364/88 (Εφ. Κυβ., Α159) όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 103/93
4. Το όνομα, ο αριθμός και ο λιμένας Νηολογίου σημειώνονται στην πρύμνη του πλοίου (άρθρο 10 Διάταγμα 14-11-36 «περί Εμπορικής Ναυτιλίας»). Το όνομα αναγράφεται με Λατινικούς χαρακτήρες στις παρειές αυτού (Διεθνές Συνέδριο Βέρνης). Όλα τα ανωτέρω Έγγραφα Εθνικότητας χαρτοσημαίνονται με χαρτόσημο Δημοσίου.

Νηολόγηση βάσει των διατάξεων του άρθρου 13 Ν.Α. 2687/53 «Περί επενδύσεων και προστασίας Κεφαλαίων Εξωτερικού».

1. Σχετική αίτηση με υποβαλλόμενα δικαιολογητικά

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

2. Εγκριτική απόφαση κ.κ. Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται σε ΦΕΚ ή αν δεν έχει εκδοθεί, αποστολή σχετικού σήματος της YEN/ΔΠΝΣ 5^ο για την νηολόγηση πλοίου, στο οποίο γνωρίζεται ο αριθμός της Εγκριτικής Πράξης Νηολόγησης του πλοίου και με το οποίο δίνεται η εντολή προς τη νηολογούσα αρχή για την Νηολόγηση του πλοίου σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις.
3. τίτλος κυριότητας (με πλήρη νομιμοποίηση ανάλογα με τον τόπο συντάξεως).
4. Πρωτόκολλο καταμέτρησης που εκδίδεται από την YEN/ΔΕΕΠ. Είναι δυνατό να εκδοθεί προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης από την υπηρεσία μας κατόπιν διαταγής YEN/ΔΠΝΣ 56 βάσει στοιχείων αλλοδαπού πιστοποιητικού καταμέτρησης αναγνωρισμένου νηογνώμονα (αρ. 27 ΝΔ 187/73 και Ν 973/72 άρθρο 2 παρ.2)
5. Στην περίπτωση κατά την οποία το προς νηολόγηση πλοίο φέρει σημαία Ιταλίας, Κύπρου, Δ Γερμανίας ή Βουλγαρίας απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από τα οικεία νηολόγια.
6. Στην περίπτωση που το πλοίο αγοράστηκε από αλλοδαπούς απαιτείται διασάφηση Τελωνείου εισαγωγής. Για την έκδοση της επιστολής προς το Τελωνείο απαιτούνται :
 - A) Αίτηση του νόμιμου εκπροσώπου.
 - B) MEMORANDUM OF AGREEMENT (MOA) ή BILL OF SALE
 - Γ) Αντίγραφα των ναυτιλιακών εγγράφων (έγγραφο εθνικότητας, πρωτόκολλο καταμέτρησης) συνοδευόμενα με υπεύθυνη δήλωση Ν. 199/86 ότι το πλοίο δεν έχει καμιά μετασκευή ή διαφοροποίηση των τεχνικών στοιχείων.
7. όριο ηλικίας για τα Φ/Γ και Δ/Ξ δεν υπάρχει παρά μόνο για τα Ε/Γ με ηλικίας μεγαλύτερη των 20 ετών. Η ολική χωρητικότητα του πλοίου πρέπει να είναι οπωσδήποτε 1500 κ.ο.χ.
8. Υπεύθυνη δήλωση περί :
 - α) Πλοιοκτησίας
 - β) Ότι το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στα Νηολόγια άλλου ελληνικού λιμένα ή έχει λάβει Π.Ν.Ε.
 - Γ) Διορισμού και αποδοχής διορισμού αντικλήτου.
9. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο έφερε προηγουμένως ξένη σημαία απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του πλοιοκτήτη ή αντιπροσώπου του περί

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

αλλαγής των πιστοποιητικών ασφάλειας και γραμμής φόρτωσης σύμφωνα με την Δ.Σ. ΠΑΖΕΘ 10. Αίτηση περί νηολόγησης του πλοίου.

**ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΟΥ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΟΥ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13 ΤΟΥ Ν.Δ. 2687/53 ΛΟΓΩ ΠΩΛΗΣΗΣ ΣΕ
ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ**

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ -ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ:

1. Συμφωνητικό πώλησης (BILL OF SALE), με θεώρηση γνησίου υπογραφής των συμβαλλομένων. (Αν το BILL OF SALE έγινε στο εξωτερικό πρέπει να θεωρηθεί από Ελληνική Προξενική Αρχή ή με Apostille Δ.Σ. Χάγης 1961).
2. Πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας πλοίου. (Από Δ.Ο.Υ./ Πλοίων) Μαυρομιχάλη 3 Πειραιάς (ισχύει 45 ημέρες).
3. Δήλωση Φόρου μεταβίβασης (Από Δ.Ο.Υ./ Πλοίων ισχύει 45 ημέρες).
4. Πιστοποιητικό περί μη οφειλής από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ισχύει 15 ημέρες).
5. Πιστοποιητικό περί μη οφειλής από Ο.Τ.Ε. (ισχύει 2 μήνες).
6. Πιστοποιητικό μη οφειλής από Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ακτή Μιαούλη 65).
7. Αντίγραφο Φύλλου Εφημερίδος Κυβερνήσεως που έχει δημοσιευθεί η εγκριτική πράξη νηολόγησης του πλοίου.
8. Εξάλειψη τυχόν βαρών (υποθήκες – κατασχέσεις).
9. Επιστροφή εγγράφου εθνικότητας πλοίου.
10. Αίτηση νομίμου εκπροσώπου πλοιοκτήτριας εταιρείας με θεώρηση γνησίου υπογραφής.
11. Παράβολο υπέρ ΕΚΟΕΜΝ 30 Ευρώ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ I :

Για τη νομιμοποίηση των αλλοδαπών εταιρειών (πωλητής - αγοραστής) απαιτούνται:

α) Good Standing (πιστοποιητικό "καλώς έχειν") στο οποίο θα αναφέρονται και οι αξιωματούχοι που εκπροσωπούν την εταιρεία θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση (Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961)

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

β) Πρακτικά Δ.Σ. για την πώληση ή την αγορά αντίστοιχα θεωρημένα από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση (Apostille της Δ.Σ. ΧΑΓΗΣ 1961)

γ) Πληρεξούσιο για τη συγκεκριμένη πράξη (αγορά ή πώληση) θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση (apostille της Δ.Σ. ΧΑΓΗΣ 1961)

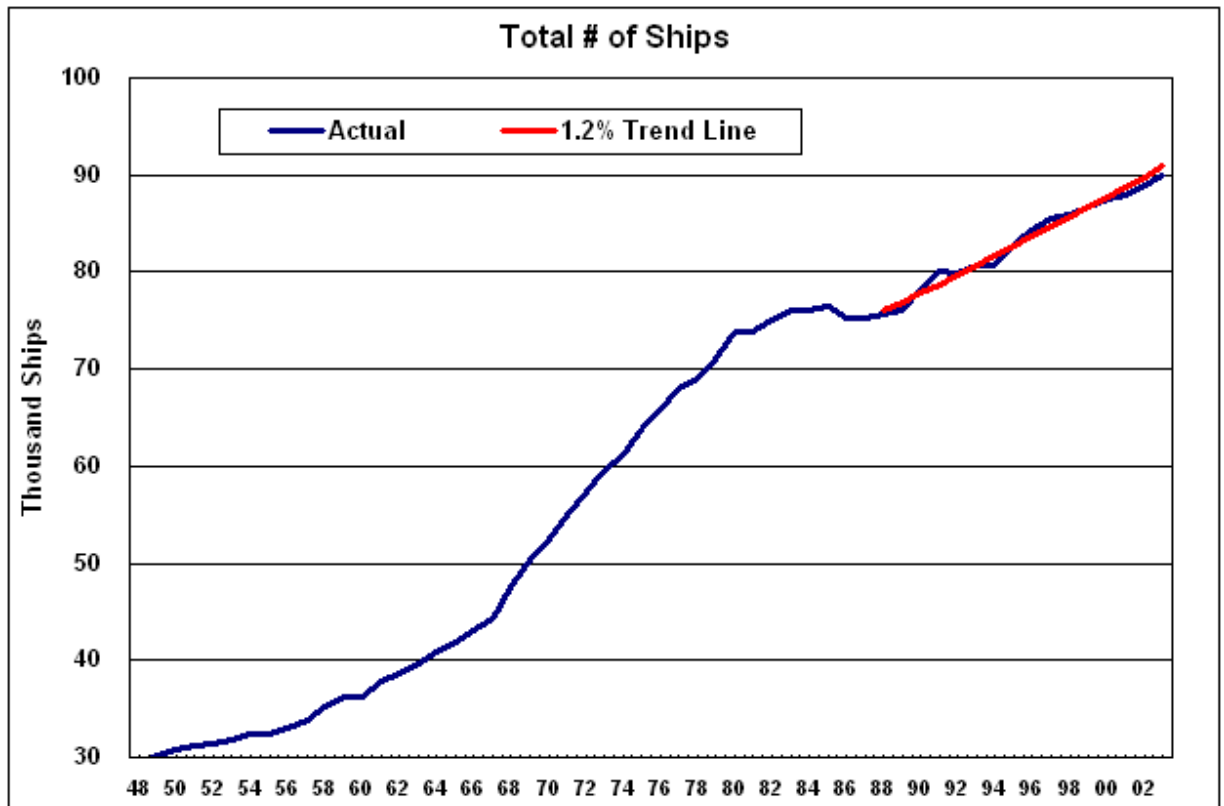
Ειδικά για τις Λιβεριανές εταιρείες απαιτείται πιστοποιητικό Αξιωματούχων (CERTIFICATE OF INCUMBENCY).

**ΧΡΟΝΟΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ Ή ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗΣ ΤΗΣ
ΥΠΟΘΕΣΗΣ**

1-2 ημέρες από την κατάθεση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο



Πηγή : www.coltoncompany.com

Η σχέση ανάμεσα στη σημαία και την έδρα του πλοιοκτήτη (μέσα 1989)

Χώρα	Χωρητικότητα σημαίας σε εκατ. κ.ο.χ.	% ελέγχου ντόπιων εφοπλιστών	Χωρητικότητα ντόπιων εφοπλιστών σε εκατ. κ.ο.χ.	% χωρητικότητα ντόπιων εφοπλιστών σε εθνική σημαία
<i>Λιβερία</i>	48,26	1,4	1,04	39,2
<i>Παναμάς</i>	46,54	8,5	2,27	95,3
<i>Ιαπωνία</i>	26,36	99,4	55,43	43,8
<i>ΕΣΣΔ</i>	25,06	100,0	25,06	100,0
<i>Ελλάδα</i>	21,14	99,4	46,02	43,2
<i>ΗΠΑ</i>	20,30	98,1	41,75	59,7
<i>Κύπρος</i>	18,11	11,1	3,60	82,6
<i>Νορβηγία</i>	13,74	97,3	24,98	58,5
<i>Α.Δ.Κίνας</i>	12,94	98,4	13,89	95,6
<i>Μπαχάμες</i>	10,58	4,3	0,51	82,1
<i>Φιλιππίνες</i>	8,96	53,0	3,18	94,1
<i>Μ. Βρετανία</i>	7,29	73,6	17,68	49,8
<i>Ν. Κορέα</i>	7,21	96,6	9,31	81,8
<i>Σιγκαπούρη</i>	7,21	51,1	4,84	53,5
<i>Ιταλία</i>	7,10	98,6	7,26	93,5
<i>Χονγκ Κονγκ</i>	6,34	36,6	19,40	11,0
<i>Δανία</i>	4,64	99,4	7,00	63,1
<i>Γερμανία</i>	3,64	99,6	9,31	50,3
<i>Γαλλία</i>	4,13	92,2	4,43	74,5
<i>Ολλανδία</i>	3,51	88,8	4,08	72,6
<i>Σουηδία</i>	1,96	95,5	3,79	68,2
<i>Γιουγκοσλαβία</i>	3,50	98,2	3,75	91,7
<i>Ρουμανία</i>	3,64	100,0	3,66	99,1
<i>Καναδάς</i>	2,71	93,2	3,57	87,4
<i>Ισπανία</i>	3,47	98,8	3,51	90,8

Πηγή : «Maritime Transport 1989», OECD, Paris 1990, σελ. 80.

**Εθνικότητα των πλοιοκτητών των 5 μεγαλύτερων στόλων ανοικτού
νηολογίου στις 31 Δεκεμβρίου του 1997**

Χώρα πλοιοκτήτη	Σημαία				
	Λιβερία	Παναμάς	Κύπρος	Μπαχάμες	Μάλτα
<i>Ελλάδα</i>	12.4	11.1	72.6	19.0	56.3
<i>Ιαπωνία</i>	7.1	40.0	0.6	1.7	0.0
<i>ΗΠΑ</i>	13.5	2.1	1.0	15.2	0.8
<i>Χονγκ Κόνγκ, Κίνα</i>	7.8	13.1	0.1	1.4	0.4
<i>Νορβηγία</i>	8.2	1.3	0.4	21.5	11.7
<i>Μεγάλη Βρετανία</i>	3.4	0.5	0.5	6.5	0.5
<i>Κίνα</i>	6.5	5.4	1.0	0.0	1.2
<i>Κορέα</i>	1.7	10.8	0.0	0.0	0.1
<i>Σουηδία</i>	7.9	0.2	2.3	4.4	0.0
<i>Γερμανία</i>	6.0	1.0	7.8	0.1	1.2
<i>Σαουδική Αραβία</i>	8.2	0.1	0.0	5.5	0.0
<i>Ταϊβάν, Κίνα</i>	0.6	5.0	0.6	0.0	0.0
<i>Σιγκαπούρη</i>	1.2	1.0	0.0	1.6	0.3

Πηγή : OECD

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Εξέλιξη της δύναμης του υπό ελληνική σημαία στόλου από το 1875 έως το 1934
(άνω των 100 κ.ο.χ.)

Έτος	Αρ.πλοίων	Κ.ο.χ.	Έτος	Αρ.πλοίων	Κ.ο.χ.
1875	1107	210000	1922	361	657604
1901	1152	181000	1923	391	747474
1905	214	348763	1924	396	756912
1907	255	421743	1925	448	894542
1908	282	482055	1926	457	921861
1909	287	484193	1927	474	1025730
1910	298	499184	1928	515	1187508
1911	322	560475	1929	516	1266685
1912	346	648667	1930	546	1390899
1913	365	705897	1931	539	1397782
1914	407	820861	1932	551	1470064
1919	205	290793	1933	537	1417071
1920	294	496996	1934	550	1507260
1921	342	587250	1935	589	1711165

Πηγή : ΕΣΥΕ

Συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον παγκόσμιο στόλο την περίοδο 1939-1973(για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

Έτος	Ελληνικός στόλος	Παγκόσμιος στόλος	Ελλ. Στόλος% παγκόσμιου στόλου
1939	1.780.666	68.509.432	2,6
1948	1.286.161	80.291.593	1,6
1953	1.222.209	93.351.800	1,3
1958	1.611.119	118.033.731	1,4
1963	7.093.974	145.863.463	4,9
1968	7.415.984	194.152.378	3,8
1973	19.295.143	289.926.686	6,7

Πηγή : ΕΣΥΕ

Συμμετοχή ελληνικής σημαίας στον παγκόσμιο στόλο την περίοδο 1973-1980 (πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

Έτος	Ελληνικός στόλος	Παγκόσμιος στόλος	Συμμετοχή % ελληνικής σημαίας στην παγκόσμια χωρητικότητα
1973	21.831.877	289,927	7,52
1974	22.740.935	311,323	7,3
1975	25.108.441	342,162	7,33
1976	28.660.875	372,000	7,7
1977	33.752.076	393,678	8,57
1978	36.314.066	406,002	8,94
1979	38.570.128	413,021	9,33
1980	41.421.925	419,991	9,86

Πηγή : Ναυτικά Χρονικά (διάφορα τεύχη)

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

**Συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον παγκόσμιο στόλο την περίοδο 1981-2004
(για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)**

Έτος	Ελληνικός στόλος σε κ.ο.χ	Παγκόσμιος στόλος σε κ.ο.χ	Ποσοστό % του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια χωρητικότητα
1981	42.289.117	420,835	10,05
1982	38.057.112	424,742	8,96
1983	37.707.377	422,590	8,92
1984	35.781.076	418,682	8,54
1985	27.765.421	416,269	6,66
1986	24.183.381	404,910	5,97
1987	21.006.751	403,498	5,2
1988	19.759.053	404,406	4,88
1989	20.898.119	410,481	5,09
1990	22.524.329	423,627	5,31
1991	24.082.483	436,027	5,55
1992	26.055.932	444,305	5,86
1993	29.671.983	457,915	6,47
1994	30.535.560	475,859	6,41
1995	30.220.636	490,662	6,15
1996	27.935.053	507,873	5,5
1997	25.708.074	522,197	4,92
1998	25.689.500	531,893	4,82
1999	25.002.463	543,610	4,59
2000	26.769.502	553,054	4,84
2001	29.038.847	574,551	5,05
2002	29.970.053	585,583	5,11
2003	31.915.727	605,218	5,27
2004	34.717.139	633,321	5,48

Πηγή : Υπολογισμοί από στοιχεία Ναυτικών χρονικών

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία την περίοδο 1950-1973 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

	Ελληνική σημαία	Ξένη σημαία(α)	Σύνολο ελληνόκτητου στόλου	Ελληνική σημαία % του συνόλου
1950	1.340	1.626	2.930	44,5%
1951	1.259	2.383	3.642	34,6%
1952	1.270	2.760	4.030	31,5%
1953	1.187	3.551	4.738	25,1%
1954	1.263	4.682	5.945	21,2%
1955	1.296	5.610	6.906	18,8%
1956	1.425	7.108	8.533	16,7%
1957	1.563	8.980	10.543	14,8%
1958	1.905	9.994	11.899	16,0%
1959	3.344	9.112	12.456	26,8%
1960	5.384	6.812	12.201	44,1%
1961	6.394	6.819	13.213	48,4%
1962	6.774	6.526	13.300	50,9%
1963	6.938	8.087	15.025	46,2%
1964	7.249	9.249	16.498	43,9%
1965	7.256	11.319	18.575	39,1%
1966	7.856	11.869	19.725	39,8%
1967	8.050	13.771	21.821	36,9%
1968	9.216	14.681	23.897	38,6%
1969	11.139	15.793	26.932	41,4%
1970	13.539	17.360	30.899	43,8%
1971	15.441	18.661	34.102	45,3%
1972	19.093	19.975	39.068	48,9%
1973	23.400	19.225	42.625	54,9%

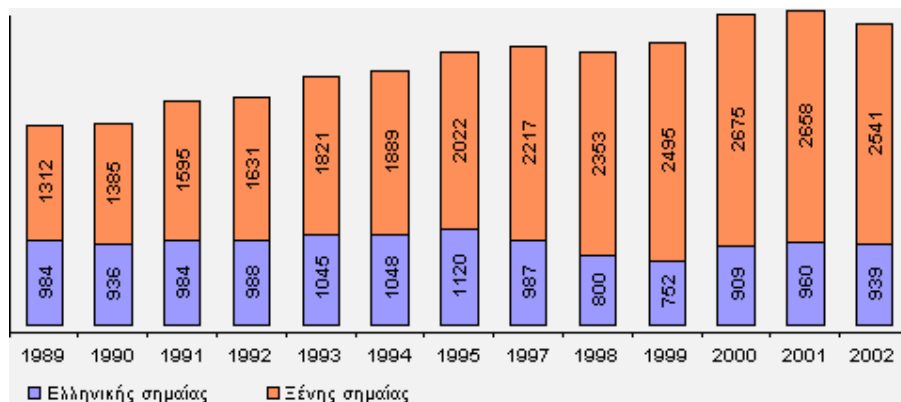
Πηγή : Ναυτικά Χρονικά

(α) Λιβερία, Παναμάς, Κύπρος , Σιγκαπούρη, Λίβανος

(β) οι αριθμοί αφορούν το τέλος του έτους

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Διαγραμματική ανάλυση ελληνόκτητου στόλου 1989-2002 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)



Πηγή : YEN

Εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου την περίοδο 1989-2003 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

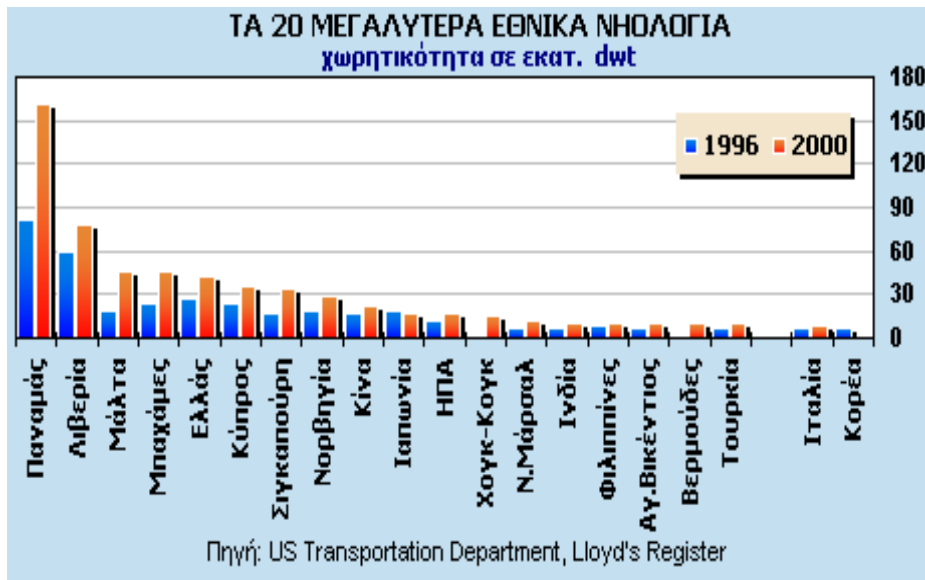
ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	GROSS TONS	D.W.
1988	2.487	47.269.018	85.047.436
1989	2.428	45.554.410	81.928.296
1990	2.426	46.580.539	84.439.159
1991	2.454	47.906.852	87.102.785
1992	2.688	53.891.528	98.218.176
1993	2.749	56.918.268	103.958.104
1994	3.019	66.342.046	120.650.373
1995	3.142	71.666.943	126.128.352
1996	3.246	75.156.763	129.737.336
1997	3.204	74.982.110	127.782.567
1998	3.358	78.900.843	133.646.831
1999	3.424	83.454.890	139.225.184
2000	3.584	90.227.491	150.966.324
2001	3.618	100.220.348	168.434.370
2002	3.480	98.195.100	164.613.935
2003	3.355	103.807.860	171.593.487

Πηγή : YEN

Ανάλυση σημαίας ελληνόκτητου στόλου στις 1/3/2000 (για πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.)

Σημαία	Αριθμός πλοίων	Κ.ο.χ
<i>Ελλάδα</i>	909	29.532.532
<i>Κύπρος</i>	729	15.336.844
<i>Μάλτα</i>	646	15.432.400
<i>Παναμάς</i>	579	11.774.776
<i>Μπαχάμες</i>	202	5.357.329
<i>Λιβερία</i>	182	6.983.253
<i>Αγ. Βικέντιος</i>	151	1.503.846
<i>Ονδούρα</i>	36	117.390
<i>Νησιά Κέμαν</i>	21	349.158
<i>Νησιά Μάρσαλ</i>	21	1.986.855
<i>Σγκαπούρη</i>	9	495.394
<i>Λίβανος</i>	8	134.140
<i>Ηνωμένο βασίλειο</i>	7	30.140
<i>Αίγυπτος</i>	6	183.863
<i>Γιλβάρτάρ</i>	5	94.893
<i>Φιλιππίνες</i>	4	57.332
<i>Λουξεμβούργο</i>	2	98.000
<i>Ολλανδία</i>	2	49.000
<i>Ταϊλάνδη</i>	2	24.449
<i>Μπαρμπάντος</i>	1	28.337
<i>Βολιβία</i>	1	2.337
<i>Εκουαδόρ</i>	1	2.329
<i>Ιταλία</i>	1	3.000
<i>Μαλβίδες</i>	1	2.898
<i>Νορβηγία</i>	1	1.731
<i>Πορτογαλία</i>	1	2.803
<i>Σρι - Λάνκα</i>	1	2.934
<i>Συρία</i>	1	3.775
<i>Ηνωμένα Αρ.</i>	1	5.611
<i>Άγνωστο</i>	53	648.063

Πηγή :Βλάχος Γ.,Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, σ.217



Το παγκόσμιο ναυτεργατικό δυναμικό το 1999

Χώρα	Αξιωματικοί	Κατώτερο πλήρωμα	Σύνολο
<i>Φιλιπίνες</i>	49.430	195.352	244.782
<i>Ινδονησία</i>	15.500	68.000	83.500
<i>Τουρκία</i>	15.000	65.000	80.000
<i>Κίνα</i>	29.009	47.473	76.482
<i>Ρωσία</i>	20.100	27.588	47.688
<i>Ινδία</i>	12.000	31.000	43.000
<i>Ιαπωνία</i>	23.788	18.749	42.537
<i>Ουκρανία</i>	14.000	24.000	38.000
<i>Ιταλία</i>	14.500	17.800	32.300
<i>Ελλάδα</i>	22.000	18.000	40.000
<i>Μεγάλη Βρετανία</i>	11.000	12.500	23.500
<i>Νορβηγία</i>	13.150	8.850	22.000
<i>Νότια Κορέα</i>	10.416	10.892	21.308
<i>Κροατία</i>	6.500	14.300	20.800

Πηγή :ITF seafarers 1999

Αριθμός ναυτεργατών στον ευρωπαϊκό στόλο το 1995

Χώρα	Εθνικό ναυτεργατικό δυναμικό	Ναυτεργάτες ξένης υπηκοότητας	Διαχειριζόμενος στόλος ανά σημαία , (1/1/96)>300 gt	Διαχειριζόμενος στόλος ανά σημαία (1/1/96)>300 gt, dwt 1000
<i>Βέλγιο</i>	1.259	384	22	34
<i>Δανία</i>	9.471	2.194	527	7.487
<i>Φιλανδία</i>	8.200	-	132	1.128
<i>Γαλλία</i>	8.627	1.030	208	5.863
<i>Γερμανία</i>	11.388	4.707	613	6.368
<i>Ελλάδα</i>	24.190	9.183	1.408	51.439
<i>Ιρλανδία</i>	825	289	52	176
<i>Ιταλία</i>	27.730	3.220	679	8.319
<i>Ολλανδία</i>	5.600	4.300	532	4.724
<i>Νορβηγία</i>	11.300	22.600	1.119	32.423
<i>Πορτογαλία</i>	850	300	92	1.334
<i>Ισπανία</i>	7.700	800	218	1.465
<i>Σουηδία</i>	10.045	-	259	2.302
<i>Μεγάλη Βρετανία</i>	12.414	4.381	435	7.273
<i>Σύνολο</i>	138.341	53.388	6.296	130.335

Πηγή : Annual report 1995-1996, ESCA and ISL Shipping Statistics 1996

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Σύνολο του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας ανάλογα με την θέση τους στο πλοίο την περίοδο 92 και 94 (για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)

Ηλικία	Αξιωματικοί	Κατώτερο προσωπικό	Ιατρικό προσωπικό	Μη εξειδικευμένο προσωπικό	Σύνολο 1992	Σύνολο 1994
<20	10	724	214	53	1001	958
21-30	1.324	7.450	664	1.196	10.634	10.248
31-40	3.467	8.504	106	724	12.801	12.563
41-50	4.686	5.845	26	278	10.835	11.171
51-60	1.282	1.872	4	106	3.264	3.728
>61	113	202	4	34	353	409
Άγνωστη	9	83	-	15	107	45
Σύνολο 1992	10.891	24.274	1489	2.167	-	39.122
Σύνολο 1994	11.219	24.274	1489	2.167	-	39.122

Πηγή : ΕΣΥΕ

Κατώτατα όρια μισθών της ITF για το 2002

	Μισθός ειδικότητας /μισθός ναύτη	Βασικός	Υπερωρίες	Ποσοστό υπερωριών	Άδεια	Επίδομα άδειας	Σύνολο
Πλοίαρχος	3.369	2.001	1.486	14.43	467	126	4.080
Α Μηχανικός	3.062	1.819	1.351	13.12	424	126	3.721
Υποπλοίαρχος	2.175	1.292	960	9.32	301	126	2.679
Α Μηχανικός	2.175	1.292	960	9.32	301	126	2.679
Α Ανθυποπλοίαρχος	1.742	1.035	769	7.46	242	126	2.171
Β Μηχανικός	1.742	1.035	769	7.46	242	126	2.171
Ηλεκτρ. Μηχανικός	1.742	1.035	769	7.46	242	126	2.171
Chief Engineer	1.742	1.035	769	7.46	242	126	2.171
Αρχιθαλαμηπόλος	1.742	1.035	769	7.46	242	126	2.171
Δόκιμος Πλοίαρχος	1679	997	741	7.19	233	126	2.096
Τ Μηχανικός	1679	997	741	7.19	233	126	2.096
Ηλεκτρολόγος	1.498	890	681	6.42	208	126	1885
Ναύκληρος	1.117	664	493	4.79	155	126	1.438
Ξυλουργός	1.117	664	493	4.79	155	126	1.438
Εφαρμοστής	1.117	664	493	4.79	155	126	1.438
Βοηθ. Μάγειρα	1.117	664	493	4.79	155	126	1.438
Αρχιθερμαστής	1.117	664	493	4.79	155	126	1.438
Ναύτης	1	594	441	4.28	139	126	1.300
Θερμαστής	1	594	441	4.28	139	126	1.300
Λιπαντής	1	594	441	4.28	139	126	1.300
Θαλαμηπόλος	1	594	441	4.28	139	126	1.300
Βοηθός Μάγειρα	0.858	506	376	3.65	118	126	1.126
Βοηθ. Θαλαμηπόλου	0.858	506	376	3.65	118	126	1.126
Ναυτόπαις	0.744	442	328	3.19	103	126	999
Καθαριστής	0.744	442	328	3.19	103	126	999
Καμαρότος	0.599	356	264	2.57	83	126	829

Πηγή :ITF Collective Agreement

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Κατώτατα όρια μισθών της ITF για το 2003

	Μισθός ειδικότητας /μισθός ναύτη	Βασικός	Υπερωρίες	Ποσοστό υπερωριών	Άδεια	Επίδομα άδειας	Σύνολο
Πλοίαρχος	3.369	2.087	1.550	15.05	487	126	4.250
Α Μηχανικός	3.062	1.897	1.409	13.68	443	126	3.875
Υποπλοίαρχος	2.175	1.347	1.001	9.71	314	126	2.788
Α Μηχανικός	2.175	1.347	1.001	9.71	314	126	2.788
Α Ανθυποπλοίαρχος	1.742	1.079	801	7.78	252	126	2.258
Β Μηχανικός	1.742	1.079	801	7.78	252	126	2.258
Ηλεκτρ. Μηχανικός	1.742	1.079	801	7.78	252	126	2.258
Α Μηχανικός	1.742	1.079	801	7.78	252	126	2.258
Αρχιθαλαμηπόλος	1.742	1.079	801	7.78	252	126	2.258
Δόκιμος Πλοίαρχος	1.679	1.040	773	7.50	243	126	2.181
Γ Μηχανικός	1.679	1.040	773	7.50	243	126	2.181
Ηλεκτρολόγος	1.498	928	689	6.69	217	126	1.960
Ναύκληρος	1.117	692	514	4.99	161	126	1.493
Ξυλουργός	1.117	692	514	4.99	161	126	1.493
Εφαρμοστής	1.117	692	514	4.99	161	126	1.493
Μάγειρας	1.117	692	514	4.99	161	126	1.493
Αρχιθερμαστής	1.117	692	514	4.99	161	126	1.493
Ναύτης	1	619	460	4.47	145	126	1.350
Θερμαστής	1	619	460	4.46	144	126	1.349
Λιπαντής	1	619	460	4.46	144	126	1.349
Θαλαμηπόλος	1	619	460	4.46	144	126	1.349
Βοηθ. Μάγειρα	0.858	528	392	3.81	123	126	1.169
Βοηθ. Θαλαμηπόλου	0.858	528	392	3.81	123	126	1.169
Ναντόπαις	0.744	461	342	3.32	108	126	1.037
Καθαριστής	0.744	461	342	3.32	108	126	1.037
Καμαρότος	0.599	371	276	2.68	87	126	859

Πηγή :ITF Collective Agreement

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Σύγκριση του μισθού ενός απλού ναύτη με τον μέσο μισθό ανά χώρα το 1999

Χώρα	Μέσος μισθός ανά χώρα	Μέσος μισθός απλού ναύτη	Μέσος μισθός απλού ναύτη / μέσος μισθός ανά χώρα
Ινδία	28	1050	37.5
Κίνα	52	600	11.5
Ινδονησία	81	750	9.3
Φιλιππίνες	87	1025	11.8
Λιθουανία	189	1100	5.8
Ουκρανία	135	1100	8.1
Πολωνία	233	1100	4.7

Πηγή : ISF

Όλα τα ποσά είναι σε usd

Σύγκριση μισθών πληρώματος σε USD μηνιαίως για ένα container υπό αμερικάνικη, ευρωπαϊκή, ασιατική σημαία το 2001

Θέση	Χώρα			
	ΗΠΑ	Ευρωπαϊκή	Ασιατική	ITF
Πλοίαρχος	32,653	9,697	4,331	2,884
Ανθυποπλοίαρχος	18,727	7,036	1,979	1,491
Ραδιοτηλεγραφητής	5,142	5,475	2,874	1,491
Α Μηχανικός	23,229	8,425	2,796	1,862
Β Μηχανικός	18,848	7,845	1,979	1,491
Θαλαμηπόλος	9,053	7,619	2,118	1,491
Ναύτης	6,022	4,510	1,610	856

Πηγή : (a)Maritime Administration “ Competitive Manning of USA- Flag Vessels”

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας