

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥ-
ΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ**

Κωνσταντίνα Μπαρέτα

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Φεβρουάριος 2025

Στους γονείς μου.

« Ο πλούτος και η δύναμη των Ελλήνων βρίσκεται εκεί όπου βρισκόταν και στην ε-
ποχή του Οδυσσέα, στην θάλασσα.»

Ζακ Λακαριέρ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Υπογραφή

Μπαρέτα Κωνσταντίνα

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

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Ιωάννης Θεοτοκάς (Επιβλέπων)
- Κωνσταντίνος Χλωμούδης
- Αθανάσιος Πάλλης

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ:

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέπων καθηγητή μου κ. Θεοτοκά, ο οποίος υπήρξε θετικός και υποστηρικτικός από την ανάληψη θέματος, κατά τη διάρκεια της εργασίας έως και την ολοκλήρωση της. Και τέλος τους γονείς μου, για την αδιάλειπτη και απεριόριστη αγάπη, υποστήριξη και πίστη σε εμένα και τις προσπάθειες μου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Κάθε πλοίο από την ναυπήγηση του έως και τη διάλυση του, θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο ενός κράτους και να φέρει τη σημαία αυτού. Η σύνδεση αυτή μεταξύ κράτους και πλοίου δημιουργεί μεταξύ τους απαιτήσεις και υποχρεώσεις. Για αυτό τον λόγο, η επιλογή της σημαίας ενός πλοίου από τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του είναι μια απόφαση στρατηγικής σημασίας, καθώς η επιλογή αυτή θα βασίζεται σε μια ανάλυση κόστους και οφέλους από τον πλοιοκτήτη για τον στόλο του. Η παρούσα εργασία θα ασχοληθεί με την ναυτιλιακή πολιτική της χώρας αλλά και την ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας. Μέσω της παρούσας διπλωματικής θα αναλυθεί η έννοια της Ναυτιλίας, η σπουδαιότητα της για την Ελλάδα αλλά και η παρουσία της στη διεθνή αγορά. Θα γίνει αναφορά στην έννοια του νηολογίου, στα είδη του και ποια νηολόγια και σημαίες είναι τα σημαντικότερα στον κόσμο. Και τέλος βάσει ποιων κριτηρίων ένα πλοιοκτήτης επιλέγει το νηολόγιο που θα εγγραφεί το πλοίο του. Στο πλαίσιο αυτό, θα αναφερθούμε στην εγγραφή ενός πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, την ελκυστικότητα του ελληνικού νηολογίου και αν οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν την ελληνική σημαία για τα πλοία τους. Στην εν λόγω εργασία, αναλύεται το περιεχόμενο της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής της Ελλάδας, η οποία βασίζεται στον νόμο 2687/1953 και της οποίας το πλαίσιο παραμένει κατά κύριο λόγο ίδιο παρά το πέρασμα των ετών, όπως επίσης και πως φορολογούνται τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο. Παράλληλα, παρουσιάζονται οι προβληματισμοί που υπάρχουν σχετικά με την ναυτιλιακή πολιτική της χώρας και το ναυτεργατικό προσωπικό της. Στο τελευταίο μέρος της διπλωματικής, αναλύονται στατιστικά δεδομένα σχετικά με τη δυναμικότητα του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου και ναυτεργατικού προσωπικού του κατά την δεκαετία 2014 έως 2022.

Σκοπός της εργασίας είναι η προσέγγιση και ανάλυση της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής και πως ακριβώς επιδρά θετικά ή αρνητικά στην ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας και τέλος η παρουσίαση στατιστικών δεδομένων για τον σχολιασμό των ισχυόντων συνθηκών.

ABSTRACT:

Every ship, from its construction to its scrapping, must be registered in the register of a state. This link between a State and a ship creates requirements and obligations between them. For this reason, the choice of the flag of a ship by its owner or operator is a strategic decision, as this choice will be based on a cost-benefit analysis by the shipowner for his fleet. This paper will deal with the country's shipping policy and the attractiveness of the Greek flag. Through this thesis the concept of Shipping, its importance for Greece and its presence in the international market will be analyzed. The concept of the register, its types and which registers and flags are the most important in the world will be mentioned. And finally, based on which criteria a shipowner chooses the register where his ship will be registered. In this context, we will refer to the registration of a ship in the Greek register, the attractiveness of the Greek register and whether Greek shipowners prefer the Greek flag for their ships. In this paper, the content of the Greek maritime policy of Greece, which is based on Law 2687/1953 which remains largely the same throughout the years, is analyzed. And as well as how ships registered in the Greek register are taxed. At the same time, this thesis presents concerns regarding the country's maritime policy and its seafarers. In the last part of the thesis, statistical data on the capacity of the Greek and Greek-owned fleet and its seafarer personnel during the decade 2014 to 2022 are analyzed.

The aim of the thesis is to approach and analyze the Greek maritime policy and how exactly it affects positively or negatively the attractiveness of the Greek flag and finally the presentation of statistical data to comment on the current conditions.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ (KEY- WORDS)

Νηολόγια

Shipping Registries

Ελληνική Σημαία

Greek shipping flag

Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική

Greek Maritime Policy

Ελκυστικότητα Ελληνικής Σημαίας

Attractiveness of Greek shipping flag

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:	vi
ABSTRACT:	vii
ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ (KEY- WORDS)	vii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	x
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1.Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	1
1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	2
1.3.Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	3
1.4.Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	8
2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	8
2.2 ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ	12
2.3 ΕΘΝΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΠΛΟΙΟΥ	13
2.4 ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΗΤΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ	14
2.4.1 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ	15
2.4.2. ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ Ή ΕΥΚΟΛΙΑΣ – ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (OPEN REGISTRIES)	15
2.4.3 ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ / ΔΙΠΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ	17
2.4.4.ΔΙΕΘΝΗ ΝΗΟΛΟΓΙΑ	17
2.5 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ	17
2.6 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ	22
3.1 ΕΓΓΡΑΦΗ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	22
3.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΕΛΚΥΣΤΙΚΗΣ» ΣΗΜΑΙΑΣ	24
3.3 ΕΙΝΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΚΥΣΤΙΚΗ;	25
3.4.ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΑΠΟΡΡΙΠΤΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	26
3.5 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΙ ΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	28
3.6 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	29
3.7 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	32
4.1. ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 1/ ΝΔ 2687/1953	32

4.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ.....	33
4.3. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΒΑΣΗ ΤΟΥ 27/1975	34
4.3.1. ΠΛΟΙΑ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ.....	34
4.3.2. ΠΛΟΙΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ	35
4.4 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ ΠΛΟΙΩΝ - Ν. 27/1975	35
4.4.1 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ Α΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ.....	35
4.4.2 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ Β΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	38
4.5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	39
4.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	41
4.7 Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	42
4.8 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ COVID-1944	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2014 – 2022, ΚΑΙ Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	47
5.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022.	47
5.2 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022	53
5.3. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.....	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	71

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ:

Σελίδα

Πίνακας 1.1 Το ναυτιλιακό προφίλ της Ελλάδας. Πηγή UNCTADStat 2023.....	3
Πίνακας 1.2 Οι χώρες που έχουν την μεγαλύτερη χωρητικότητα σε DWT, Πηγή UNCTADStat 2023.....	4
Πίνακας 1.3.Οι χώρες που έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων στον στόλο τους (Πηγή UNCTAD2023).....	4
Πίνακας 4.1 Διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων προς το εξωτερικό στους λιμένες της Ελλάδος, κατά το Τρίμηνο των ετών 2019, 2020 και 2021. Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ	53
Πίνακας 5.1 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία συμβεβλημένα με το NAT.	62
Πίνακας 5.2 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2012, 2014 και 2016. Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ.....	65
Πίνακας 5.3 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2014, 2016 και 2018. Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ	67
Πίνακας 5.4 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2016, 2018 και 2020. Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.....	71
Πίνακας 5.5 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2018 , 2020 και 2022. Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.....	72

ΕΙΚΟΝΕΣ:

Σελίδα

Εικόνα: 2.1: Το πρώτο Ελληνικό Νηολόγιο.....	8
Εικόνα 2.2 : Είδη νηολογίων σε παγκόσμιο επίπεδο και χαρακτηριστικά αυτών (Πηγή: <<Νηολόγηση και σημαία των πλοίων: Διεθνές πλοίο>>, Σαβιολάκης,2019).....	14
Εικόνα 4.1 Συντελεστές υπολογισμού φόρου για τα πλοία Β' Κατηγορίας. Πηγή: N.27/1975, taxheaven.gr.	46
Εικόνα 5.2 Απογραφή Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων στις 01 Ιανουαρίου 2024, Πηγή: UNCTAD	59

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

Σελίδα

Γράφημα 3.1 Ναυτικά ατυχήματα για την περίοδο 2012- 2022.Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ	37
Γράφημα 3.2 Ναυτικά ατυχήματα ανά κατηγορία πλοίου Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ	37
Γράφημα 3.3 Ναυτικά ατυχήματα ανά αιτία πρόκλησης ατυχήματος. Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ	38
Γράφημα 5.1 Απογραφή Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων στις 20 Σεπτεμβρίου 2014 , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ	55
Γράφημα 5.2 Απογραφή Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων στις 20 Σεπτεμβρίου 2016 , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.....	56
Γράφημα 5.3 Απογραφή Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων στις 20 Σεπτεμβρίου 2018 , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ	56
Γράφημα 5.4 Απογραφή Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων στις 20 Σεπτεμβρίου 2020 , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ	57
Γράφημα 5.5 Απογραφή Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων στις 20 Σεπτεμβρίου 2022 , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.....	58

Γράφημα 5.6 Απογραφή Ελληνόκτητων πλοίων για την περίοδο 2012 – 2022 , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.	58
Γράφημα 5.7 Απογραφή Ελληνικών πλοίων για την περίοδο 2012 – 2022 , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.	59
Γράφημα 5.8 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2014.	60
Γράφημα 5.9 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία, Απογραφή 2014.	60
Γράφημα 5.10 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2014.	61
Γράφημα 5.11 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε ελληνόκτητα Πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2014.	61
Γράφημα 5.12 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2016.	63
Γράφημα 5.13 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2016.	63
Γράφημα 5.14 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2016.	64
Γράφημα 5.15 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2016.	64
Γράφημα 5.16 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία ελληνική σημαία, Απογραφή 2018.	66
Γράφημα 5.17 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2018.	66
Γράφημα 5.18 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε ελληνόκτητα Πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2018.	67
Γράφημα 5.19 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2018.	67
Γράφημα 5.20. Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2020.	69
Γράφημα 5.21 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2020.	69
Γράφημα 5.22 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2020.	70
Γράφημα 5.23 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2020.	70
Γράφημα 5.24 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2022.	71
Γράφημα 5.25 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2022.	72
Γράφημα 5.26 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με Ξένη σημαία, Απογραφή 2022.	73
Γράφημα 5.27 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, Απογραφή 2022.	73
Γράφημα 5.28 Αριθμός Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία στην περίοδο 2014-2022.	74
Γράφημα 5.29 Αριθμός Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ξένη σημαία στην περίοδο 2014-2022.	74
Γράφημα 5.30 Αριθμός Ξένων ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία στην περίοδο 2014-2022.	75
Γράφημα 5.31 Αριθμός Ξένων ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία ξένη σημαία στην περίοδο 2014-2022.	75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1.Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η διεθνής ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί μια επιχειρηματική δραστηριότητα με σκοπό τη μεταφορά αγαθών και επιβατών μέσω θαλάσσης. Αποτελεί κύριο τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων παγκοσμίως. Μέσω της φύσης της, η ναυτιλία συμβάλει άμεσα στην παγκοσμιοποίηση του διεθνούς εμπορίου. Έχει άμεση σχέση με την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς συνδέει διαφορετικές ηπείρους και αγορές, επιτρέποντας την ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών σε διεθνές επίπεδο. Ένα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας είναι ότι η ίδια έχει έναν πολυδιάστατο και πολυεθνικό χαρακτήρα. Ένα πλοίο που μπορεί να ανήκει σε κάποιον Έλληνα πλοιοκτήτη, μπορεί να κατασκευάστηκε σε ένα ναυπηγείο στην Ιαπωνία, να δραστηριοποιείται σε διαφορετικά λιμάνια παγκοσμίως και να μην καλεστεί ποτέ σε λιμάνι στην Ελλάδα. Το επίπεδο διεθνοποίησης της ναυτιλίας δεν οφείλεται μόνο στη θέση του πλοίου και των κατόχων του και του πληρώματος του. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο απασχολεί εργασιακά άτομα από πολλές διαφορετικές χώρες και κουλτούρες. Μπορεί να είναι νηολογημένο στη σημαία του Παναμά και το πλήρωμα να αποτελείται από Φιλιππινέζους και Ουκρανούς. Επίσης ένα πλοίο κατά τη διάρκεια της ζωής του μπορεί να ναυλωθεί και να περάσει από πολλά διαφορετικά μέρη του κόσμου, και την ίδια στιγμή το σημείο διαχείρισης του να παραμείνει όλα αυτά τα χρόνια ίδιο. Αυτή είναι μία κατάσταση που δεν συναντάται εύκολα σε κανέναν άλλον κλάδο.

Υπάρχουν πλοία πολλών διαφορετικών τύπων, τα χαρακτηριστικά των οποίων συνδέονται με τη φύση του φορτίου που μεταφέρουν. Για παράδειγμα για την μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου, το πλοίο θα πρέπει να έχει τις κατάλληλες δεξαμενές οι οποίες θα τηρούν όλες τις προδιαγραφές που χρειάζεται για την σωστή συντήρηση του φορτίου κατά τη μεταφορά του. Στην προκειμένη περίπτωση για παράδειγμα, η δεξαμενή θα πρέπει να έχει σταθερή θερμοκρασία στους -161 βαθμούς Κελσίου μαζί με ατμοσφαιρική πίεση ώστε να διατηρηθεί το καύσιμο σε υγρή μορφή χωρίς να υπάρχουν απώλειες. Αντίστοιχα, ένα πλοίο που μεταφέρει επιβάτες, είναι σχεδιασμένο για να αναπτύσσει μεγαλύτερες ταχύτητες συγκριτικά με ένα φορτηγό πλοίο, έχει μεγάλες επιφάνειες καταστρώματος ώστε να προσφέρει άνεση στους επιβάτες αλλά και περισσότερο χώρο.

Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει τη σημαία ενός κράτους. Επιπρόσθετα, όταν θα πραγματοποιεί διεθνή ταξίδια, θα πρέπει να ακολουθεί και να συμμορφώνεται βάσει των κανονισμών που εκδίδουν παγκόσμιοι οργανισμοί όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization), τους τοπικούς κανονισμούς της χώρας που επισκέπτεται, όπως επίσης και του κράτους της σημαίας που φέρει. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει την έδρα του στην Μ. Βρετανία και εκδίδει κανονισμούς και διεθνείς συμβάσεις οι οποίες σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

- Εκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση ναυτεργατικού προσωπικού
- Ασφάλεια πληρώματος, πλοίου και μεταφερόμενου φορτίου
- Προστασία του περιβάλλοντος στα πλαίσια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Οι κανονισμοί και οι αποφάσεις που λαμβάνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δεν αφορούν τον στόλο του Πολεμικού Ναυτικού καθώς τα πολεμικά πλοία υπακούν στους κανόνες του κράτους που ανήκουν.

1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

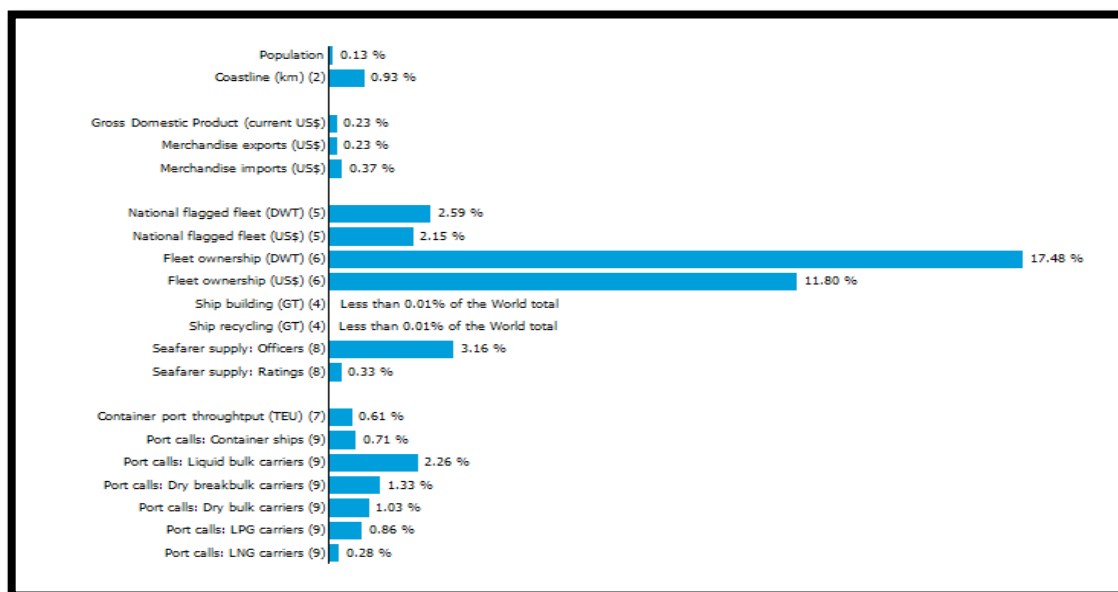
Η Ελλάδα έχει δεσμούς με την ναυτιλία από την αρχαιότητα. Η συμβολή της Ελλάδας στην ανάπτυξη και εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι τεράστια. Ένας βασικός λόγος που οι Έλληνες δραστηριοποιήθηκαν με την εμπορική ναυτιλία από τα αρχαία χρόνια ήταν η μεγάλη ακτογραμμή της. Η Ελλάδα παρόλο που αποτελεί μία μικρή χώρα, η ακτογραμμή της αγγίζει σχεδόν τα 14.000 χιλιόμετρα και διαθέτει περίπου 6.000 χιλιάδες νησιά και νησίδες εκ των οποίων κατοικούνται μόνο τα 227 (Χρυσικού, 2017). Το μέγεθος της ελληνικής ακτογραμμής είναι πολύ μεγάλο ειδικά αν σκεφτούμε ότι είναι ίση με την μισή ακτογραμμή της Αφρικανικής Ηπείρου. Οι Έλληνες ήταν πάντα κοντά στη θάλασσα και φρόντισαν να αξιοποιήσουν τα οφέλη που μπορεί να τους προσφέρει κατά το μέγιστο.

Ένας σημαντικός λόγος που οι αρχαίοι Έλληνες στράφηκαν στην θάλασσα ήταν επειδή μέσω του εμπορίου προσπαθούσαν να καλύψουν τις ανάγκες που υπήρχαν λόγω της έλλειψης αγαθών. Η εμπορική Ναυτιλία βοήθησε τους Έλληνες να έρθουν σε επαφή με άλλους λαούς και να αναπτυχθούν πολιτισμικά. Η ναυτιλία σήμερα αποτελεί έναν σημαντικό τομέας της ελληνικής οικονομίας.

1.3.Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η Ελλάδα κατέχει σημαντική θέση παγκοσμίως στον τομέα της εμπορικής Ναυτιλίας καθώς διαθέτει έναν μεγάλο εμπορικό στόλο (Greek Shipping Co-Operation Committee ,2024) . Η παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως είναι καθοριστική καθώς επηρεάζει σημαντικά την παγκόσμια οικονομία και τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. ΠΗΓΗ UNCTADSTAT 2023.



Όπως φαίνεται από τον πίνακα 1.1, ενώ η Ελλάδα αποτελεί μόλις το 0,13% του παγκόσμιου πληθυσμού, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 17,48% του παγκόσμιου στόλου ποντοπόρων πλοίων σε όρους DWT και το 11,80% σε αξία στόλου (UNCTAD,2024). Οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν το 3,16% της παγκόσμιας προσφοράς ναυτικών διεθνώς.

Συνεχίζοντας με τον πίνακα 1.3, σύμφωνα με την έκθεση της UNCTAD κατά το 2023, η ελληνική ναυτιλία μεταξύ άλλων χωρών έχει το μεγαλύτερο μερίδιο στην συνολική χωρητικότητα σε DWT διεθνώς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2 ΟΙ ΧΩΡΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ DWT, ΠΗΓΗ UNCTADSTAT 2023

(Thousands of dead weight tons)

Economy of ownership (Ranked by tonnage owned)	Flag of registration (Ranked by tonnage registered)							World
	Liberia	Panama	Marshall Islands	China, Hong Kong SAR	Singapore	China	Malta	
Greece	120 061	23 019	89 276	658	1 185	0	58 279	393 033
China	25 900	37 513	12 762	84 767	5 813	121 810	2 531	301 997
Japan	29 820	120 706	17 183	2 477	10 883	0	853	237 673
Singapore	25 357	13 170	10 317	6 582	68 494	1 101	4 234	140 825
China, Hong Kong SAR	7 667	22 257	4 232	72 339	3 999	196	1 098	117 287
Korea, Republic of	5 919	41 284	28 992	862	818	2	119	97 144
Germany	30 037	663	3 502	1 125	4 222	0	3 164	76 981
China, Taiwan Province of	11 884	20 787	1 272	3 585	12 158	3	0	58 549
United Kingdom	19 881	2 999	9 098	96	261	0	3 998	58 024
Norway	4 913	1 486	5 821	7 984	3 677	0	997	55 519
World	378 323	364 519	299 144	199 989	134 763	123 423	108 968	2 253 539

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2023a); Clarksons Research.
Note: Commercial ships of 1000 gt and above.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3.ΟΙ ΧΩΡΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΤΟΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΣΤΟΛΟ ΤΟΥΣ (ΠΗΓΗ UNCTAD 2023).

**Vessels
(Number of vessels)**

Economy of ownership (Ranked by number of ships owned)	Flag of registration (Ranked by number of ships registered)							World
	Panama	China	Liberia	Marshall Islands	Indonesia	Singapore	China, Hong Kong SAR	
China	855	5 997	303	182	6	77	889	8 839
Greece	426	0	1 321	1 171	2	19	11	4 936
Japan	1 914	0	308	278	8	187	46	4 023
Singapore	278	7	298	175	85	1 373	123	2 813
Indonesia	24	5	6	6	2 335	18	0	2 458
Germany	31	0	499	60	1	80	15	2 156
Norway	35	0	81	134	3	57	44	1 918
China, Hong Kong SAR	420	32	87	65	3	37	842	1 842
Russian Federation	46	0	89	0	0	2	3	1 841
Türkiye	372	0	139	150	0	11	8	1 766
World	6 888	6 098	4 766	4 086	2 501	2 453	2 251	56 591

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2023a); Clarksons Research.
Note: Commercial ships of 1000 gt and above.

Στην έκθεση της UNCTAD για το 2023 αναφέρεται ότι τον Ιανουάριο του ίδιου έτους, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελούνταν από 105.500 πλοία (ολικής καθαρής χωρητικότητας 100 κόρων και άνω) εκ των οποίων τα 56.591 πλοία (Πίνακας 1.3) είχαν χωρητικότητα άνω των 1.000 κόρων. Η σημαία ενός πλοίου δεν είναι απαραίτητο να ταυτίζεται πάντα με την ταυτότητα του πλοιοκτήτη, μπορεί δηλαδή ένα πλοίο να έχει

σημαία Παναμά αλλά ο πλοιοκτήτης του να είναι άλλης εθνικότητας, δηλαδή το πλοίο να είναι νηολογημένο σε ένα ανοιχτό νηολόγιο.

Σε αριθμό πλοίων, στην πρώτη θέση βρίσκεται η Κίνα με εμπορικό στόλο 8.839 πλοίων. Παρόλα αυτά, όπως φαίνεται στον πίνακα 1.2, η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση στην κατάταξη των χωρών με πλοία που έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα σε DWT συνολικά, κατέχοντας το 17.48% (UNCTAD,2023) του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, όπως προαναφέρθηκε.

Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως η μεγαλύτερη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο καθώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το υψηλότερο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2023). Ο ελληνόκτητος στόλος δραστηριοποιείται παγκοσμίως με την μεταφορά πρώτων υλών, κυρίως χύδην, όπως πετρέλαιο και πετρελαϊκά προϊόντα, γαιάνθρακα, σιδηρομετάλλευμα και άλλα. Σε όρους dwt, η ελληνική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο κατέχει το 31,27% των πετρελαιοφόρων, το 25,32% για μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου και το 22,65% για πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2024). Η μεταφορά των αγαθών παγκοσμίως γίνεται κατά 90%, σε όγκο (volume), μέσω θαλάσσης, καθώς είναι με μεγάλη διαφορά ο πιο οικονομικός τρόπος για την μεταφορά μεγάλης ποσότητας αγαθών, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Η έντονη παρουσία της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη μεταφορά αγαθών κάνει ξεκάθαρη την ηγετική θέση που κατέχει η Ελλάδα στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Στα πλαίσια της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας, σημαντικό ρόλο παίζει το λιμάνι του Πειραιά το οποίο αποτελεί έναν σημαντικό ναυτιλιακό κόμβο παγκοσμίως. Η ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο οφείλεται στην επισκεψιμότητα πλοίων που ανήκουν σε ελληνικές εταιρείες ή εταιρείες ελληνικών συμφερόντων αλλά και λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, η οποία αποτελεί το πιο σημαντικό γεωγραφικό σταυροδρόμι της Μεσογείου για το εμπόριο. Η μεγάλη κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά είναι ένας από τους πιο σημαντικούς λόγους που στον Πειραιά εδρεύουν περίπου 1.000 ναυτιλιακές εταιρείες και γραφεία. Οι εν λόγω ναυτιλιακές εταιρείες ωφελούν και ενισχύουν έμμεσα και άμεσα την οικονομία της χώρας καθώς προσφέρουν θέσεις εργασίας στα γραφεία τους σε Έλληνες πολίτες.

Η ναυτιλία αποτελούσε τον κύριο τροφοδότη της μεταφορικής αλυσίδας ανέκαθεν. Αυτό συμβαίνει καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των αγαθών μετακινείται μέσω θαλάσσης. Η ναυτιλία συνεισφέρει και συνδέεται με πολλούς τομείς της οικονομίας, παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς αγαθών και επιβατών, μπορεί να προσφέρει και υπηρεσίες αποθήκευσης αγαθών μέσω πλοίων που χρησιμοποιούνται ως αποθήκες (storage), προσφέρει πολλές θέσεις εργασίας εν πλω αλλά και στην ξηρά και τέλος ενισχύει τον τουρισμό προσφέροντας αξιόπιστες και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες για την μεταφορά ξένων και εγχώριων τουριστών μέσω κρουαζιέρας. Είναι ξεκάθαρη η συνεισφορά της ναυτιλίας ως πηγή εσόδων για την οικονομία της χώρας μας αλλά και των πολιτών της. Η ναυτιλία αποτελεί το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, 2023). Επίσης προσφέρει καθαρές εισροές από διάφορες χώρες παγκοσμίως, οι οποίες ενισχύουν το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας μας.

1.4.Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η εμπορική ναυτιλία έχει ιδιαίτερη σημασία για το ελληνικό κράτος καθώς συμβάλει σε οικονομικό και γεωπολιτικό επίπεδο. Αυτό σημαίνει ότι η ναυτιλία συμμετέχει στην διαμόρφωση των οικονομικών μεγεθών της χώρας. Η σπουδαιότητα της ναυτιλίας λαμβάνεται σοβαρά υπόψη για τη διαμόρφωση της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, ώστε να επιτευχθεί η συνεχής αύξηση ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν σε ελληνικό έδαφος αλλά και η ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου. Για παράδειγμα μια άλλου είδους επιχείρηση στην Ελλάδα θα φορολογούνταν όπως ακριβώς και ένας Έλληνας πολίτης, δηλαδή, βάσει του εισοδήματος και των κερδών που λαμβάνει κατά τη διάρκεια του έτους. Αντίθετα, το πλοίο φορολογείται βάσει της ολικής χωρητικότητας σε κόρους αλλά και της ηλικίας του το οποίο ρυθμίζεται σύμφωνα με τον νόμο στο Ν.27/1975 , και οι διαχειρίστριες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες απολαμβάνουν καθεστώς αρκετά ευνοϊκής φορολογίας με τον νόμο αυτό, συγκριτικά με άλλους κοινότυπους τρόπους φορολόγησης άλλων εταιριών. Η επιβολή του φόρου χωρητικότητας εξαντλεί τη φορολογική υποχρέωση των πλοιοκτητών, των διαχειριστών και μεσαζόντων (όπως οι κατηγορίες αυτές εξειδικεύονται στον νόμο) μέχρι το επίπεδο του μετόχου, δηλαδή μέχρι και τη διανομή μερισμάτων (Γιαλούτση, 2010). Το ελληνικό κράτος θεωρεί προτιμότερο να ενισχύσει και να αυξήσει την παρουσία της Ναυτιλίας παρά να εισπράξει περισσότερους φόρους βάσει των κερδών των ναυτιλιακών εταιριών, θέλοντας να προφυλάξει και να ενισχύσει την ευημερία του κλάδου. Σε αυτό λαμβάνονται υπόψη οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται λόγω της παρουσίας των εταιρειών στη χώρα και

το συνάλλαγμα που φέρνουν, συμβάλλοντας σε μεγαλύτερο βαθμό έμμεσα στην ενίσχυση της οικονομίας. Την πολιτική αυτή την ακολουθούν και άλλα κράτη της Ευρώπης, έχοντας ακριβώς τον ίδιο σκοπό, να ενισχύσουν το κλάδο της ναυτιλίας, ο οποίος αναμφισβήτητα αποτελεί τον πιο διαδεδομένο και οικονομικό τρόπο μεταφοράς αγαθών διεθνώς.

Το αντικείμενο της Ναυτιλίας σχετίζεται με την μεταφορά αγαθών διεθνώς, δηλαδή ένα πλοίο εισάγει και εξάγει αγαθά από μία χώρα σε μία άλλη. Παραδείγματος χάριν, ένα πλοίο ξεκινάει να φορτώνει αργό πετρέλαιο από το λιμάνι της Λιβύης το οποίο εκφορτώνεται σε κάποιο λιμάνι της Ελλάδας. Τα προαναφερόμενα αποτελούν παραδείγματα εισαγωγών και εξαγωγών από και προς την Ελλάδα, τα οποία συνιστούν το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας (Βλάχος, 2016). Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών παρουσιάζει την σχέση μεταξύ της αξίας των αγαθών και υπηρεσιών που εισάγει μία χώρα και την αξία των αγαθών και υπηρεσιών που εξάγει μία χώρα. Από τον ορισμό του Ισοζυγίου Τρεχουσών συναλλαγών μπορούμε να καταλάβουμε ότι οι μεταφορές μέσω θαλάσσης συμβάλλουν στην σύστασή του καθώς πραγματοποιούν μεγάλο μέρος των εισαγωγών και εξαγωγών μεταξύ χωρών.

Η ναυτιλία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και στον εργασιακό τομέα, καθώς απασχολεί χιλιάδες εργαζόμενους στα πλοία αλλά και στα γραφεία στη ξηρά. Όσες περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες προσελκύονται να έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα, τόσο περισσότερες θέσεις εργασίας δημιουργούνται (Βλάχος, 2016). Εκτός από την προσφορά μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας προσφέρουν και θέσεις πολλών διαφορετικών ειδικοτήτων. Σε μια ναυτιλιακή εταιρεία, μπορεί να εργαστεί ένας ναυτικός, ένας μηχανικός πλοίων, ένας μηχανολόγος μηχανικός, ένας δικηγόρος, ένας οικονομολόγος και άλλοι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Το νηολόγιο αποτελεί ένα βιβλίο δημοσίου χαρακτήρα, το οποίο τηρείται στα λιμάνια νηολόγησης, δηλαδή, στο λιμάνι που πραγματοποιείται η νηολόγηση. Το νηολόγιο τηρείται από τις λιμενικές αρχές, και είναι όμοιο με άλλα δημόσια μητρώα όπως παραδείγματος χάριν το ληξιαρχείο. Το κάθε νηολογημένο πλοίο καταλαμβάνει περίπου δύο σελίδες και στις σελίδες αυτές περιλαμβάνονται τα στοιχεία του πλοίου, όπως χωρητικότητα, μέγεθος, όνομα του πλοίου, όνομα πλοιοκτήτη, ημερομηνία κτήσεως, και η κατάσταση του πλοίου (π.χ. αν είναι σε υποθήκη). Για να ολοκληρωθεί η νηολόγηση, πρέπει ο πλοιοκτήτης να προσκομίσει όλα τα προ απαιτούμενα απαραίτητα έγγραφα σχετικά με το πλοίο. Με την ολοκλήρωση της νηολόγησης ο πλοιοκτήτης λαμβάνει το

ΕΙΚΟΝΑ: 2.1: ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ.

ΝΗΟΛΟΓΙΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ

1838	Ημερομηνία	Πλοίων			Πήγαις βασιλικοί από				Χωρητικότητα	Ίδιοκτητή			
		Αριθμός	Είδος	Όνομα	Κατασκευαστής	Κατασκευαστής	Κατασκευαστής	Κατασκευαστής		Όνομα	Επάγγελμα	Διαμονή	Διαμονή
1	6	1	Παύλος	Ανδρέας	2	1	28	240	Παύλος	Μπαρμπαρούσης	Ναυτικός	Υδρα	Υδρα
			Διδυμίου Διαμνησίου Λέρος							Διδυμίου Διαμνησίου Λέρος			
			H.G.S.B.										
2	13	2	Μαρία	Γεώργιος	3	1	36	366	Μαρία	Αβδανός	Ναυτικός	Λέρος	Λέρος
			Διδυμίου Διαμνησίου Λέρος							Διδυμίου Διαμνησίου Λέρος			

αντίστοιχο έγγραφο εθνικότητας (Κουλούμπης, 2017).

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), ορισμός του πλοίου είναι: «Πλοίο είναι παν σκάφος χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένων όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση». Ο ορισμός αυτός είναι σημαντικός να αναφερθεί καθώς μόνο τα πλοία που είναι άνω των 10 κόρων υπόκεινται σε νηολόγηση, τα μικρότερα (κάτω των 10 κόρων) υπόκεινται σε λεμβολόγηση (Βλάχος, 2011).

Κάθε πλοίο οφείλει να φέρει την σημαία ενός κράτους και να λαμβάνει την εθνικότητα αυτού. Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, αν ένα πλοίο δεν φέρει κάποια σημαία δεν έχει κάποια νομική υπόσταση και ούτε μπορεί να λάβει νομική προστασία εφόσον την χρειαστεί. Όπως ακριβώς και ένας άνθρωπος, έτσι και το πλοίο πρέπει να έχει την εθνικότητα του κράτους που ανήκει, για παράδειγμα ένας άνθρωπος για να ταξιδέψει σε μια χώρα θα πρέπει να έχει ταυτότητα ή διαβατήριο που αναγράφεται το όνομα του και η εθνικότητα του, έτσι και ένα πλοίο για να μπει σε ένα λιμάνι και να πραγματοποιεί νόμιμες εμπορικές μεταφορές θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένο σε κάποιο νηολόγιο και να φέρει την αντίστοιχη σημαία του νηολογίου στο οποίο είναι εγγεγραμμένο. Ένα νηολογημένο πλοίο έχει το δικαίωμα μεταφοράς αγαθών βγαίνοντας στην ανοιχτή θάλασσα. Περιορισμοί του δικαιώματος αυτού μπορεί να υπάρξουν σε ξεχωριστές περιπτώσεις όπως πχ. λόγω εμπάργκο, δηλαδή, την απαγόρευση εισαγωγών και εξαγωγών από μία χώρα και γενικότερα τον οικονομικό του αποκλεισμό από κάποια άλλη χώρα ή περισσότερες. Ένα πλοίο χωρίς εθνικότητα (δηλαδή, μη νηολογημένο και χωρίς να είναι κάτω από την αιγίδα μίας σημαίας) δεν έχει το δικαίωμα να πλέει και να ταξιδεύει ελεύθερα είτε σε εθνικά είτε σε διεθνή ύδατα. Κάθε πλοίο αποτελεί πλωτό μέρος του εδάφους της σημαίας στην οποία έχει νηολογηθεί, έτσι θα πρέπει να τηρεί τους κανόνες του κράτους όπως αντίστοιχα θα έκανε και ένας απλός πολίτης. Για αυτό η επιλογή της σημαίας είναι καθοριστική για τη δραστηριότητα του πλοίου καθώς επηρεάζεται άμεσα από τους νόμους και τα συμφέροντα του κράτους που ανήκει.

Παρόλο που η δραστηριότητα του πλοίου βασίζεται σε μια κατάσταση μόνιμης μετακίνησης από ένα λιμάνι σε ένα άλλο με σκοπό την παροχή υπηρεσιών και αγαθών, το πλοίο έχει μόνιμη κατοικία, η οποία δεν είναι άλλη από το λιμάνι νηολόγησης του. Το νηολόγιο του πλοίου επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη ανεξάρτητα από τη δική του εθνικότητα, και η επιλογή της σημαίας του πλοίου βασίζεται σε κριτήρια που θα

αναλυθούν σε παρακάτω ενότητα της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Για να αναγνωριστεί ένα πλοίο ως ελληνικό θα πρέπει να γίνει η νηολόγηση του σε νηολόγιο που τηρείται από ελληνικό λιμένα ή να γίνει σε νηολόγιο που τηρείται σε ελληνική προξενική λιμενική αρχή. Σε περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης θελήσει να νηολογήσει το πλοίο του με την ελληνική σημαία μέσω κάποιας ελληνικής προξενικής αρχής του εξωτερικού π.χ. στο Αμβούργο, έχει τη δυνατότητα, με την προϋπόθεση όμως εντός του έτους που θα ακολουθήσει να μεταφέρει το πλοίο σε βιβλίο νηολόγησης λιμένα που βρίσκεται στην Ελλάδα. Επιπλέον, για να νηολογηθεί ένα πλοίο στην ελληνική σημαία, ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι ελληνικής εθνικότητας ή να έχει μερίδιο στην εταιρεία περισσότερο από 50% (Γουλιέλμος, 1998).

Η δραστηριότητα του πλοίου επηρεάζεται άμεσα από τη σημαία που φέρει καθώς αφορά τη λήψη της εθνικότητας του και την άμεση σύνδεση του με το νομικό καθεστώς της χώρας της οποίας φέρει τη σημαία. Για να αποκτήσει ένα πλοίο εθνικότητα θα πρέπει να πραγματοποιηθεί η εγγραφή του στο νηολόγιο μίας χώρας Έτσι, αν ένα πλοίο νηολογηθεί έχοντας τη σημαία του Παναμά, θα πρέπει να ακολουθεί και δραστηριοποιείται βάσει :

- Των εμπορικών νόμων της χώρας.
- Των κανόνων και ρυθμίσεων που έχουν οριστεί από την χώρα σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία του πλοίου.
- Τους όρους εργασίας που θα πρέπει να ακολουθεί και να εξασφαλίζει για τους ναυτικούς.
- Και τέλος το οικονομικό πλαίσιο στο οποίο υπάγεται (π.χ. η φορολογία).

Η νηολόγηση αποτελεί μία υποχρεωτική διαδικασία που πρέπει να ακολουθήσει το κάθε πλοίο. Το πλοίο καλείται να κάνει την εγγραφή του σε ένα ειδικό βιβλίο, το οποίο ονομάζεται νηολόγιο (Registry). Το Νηολόγιο τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές και στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται στοιχεία του πλοίου όπως όνομα, διαστάσεις, χωρητικότητα, στοιχεία πλοιοκτήτη κ.α. Όπως ο κάθε άνθρωπος δηλώνει μία κατοικία, έτσι και πλοία δηλώνουν κατά αντίστοιχο τρόπο την «κατοικία» τους, που είναι ο λιμένας αναφοράς (νηολόγησης). Ο λιμένας αναφοράς είναι σημαντικός για κάθε πλοίο καθώς εκεί πραγματοποιούνται όλες οι διαδικασίες που σχετίζονται με την υποθήκευση, παραχώρηση και δικαστική εκποίηση αυτού. Σύμφωνα με το άρθρο 4/ΚΙΝΔ, μπορεί ένα

πλοίο να κάνει την εγγραφή του στο νηολόγιο ακόμα και κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του. Σε αυτή την περίπτωση η πράξη νηολόγησης θα πρέπει να αναγράφει ξεκάθαρα στοιχεία όπως, τον τόπο ναυπήγησης και το όνομα του ναυπηγείου.

Υπάρχουν τέσσερις βασικές κατηγορίες Νηολογίων, οι οποίες είναι:

A) Νηολόγιο Πλοιαρίων

B) Νηολόγιο πλοίων 10-60 κ.ο.χ.

Γ) Νηολόγιο Ιστιοφόρων άνω των 60 κ.ο.χ.

Δ) Νηολόγιο πλοίων άνω των 60 κ.ο.χ

Η επιλογή του νηολογίου γίνεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη. Ο δεσμός που αποκτά το πλοίο με τον λιμένα νηολόγησης δεν είναι άρρηκτος καθώς κατά τη διάρκεια ζωής του πλοίου επιτρέπεται η αλλαγή νηολογίου. Με την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο, το πλοίο αποκτά το λεγόμενο «Πιστοποιητικό νηολόγησης», το οποίο πρέπει να φέρει υποχρεωτικά ακόμα και όταν είναι εν πλω. Δηλαδή, σε περίπτωση κάποιου ελέγχου πχ από τις Αρχές θα πρέπει το πλοίο να έχει διαθέσιμο το πιστοποιητικό νηολόγησης ώστε να το υποδείξει στους αρμόδιους. Το Πιστοποιητικό νηολόγησης περιέχει όλα τα στοιχεία του πλοίου (ονομασία, δυνατότητα χωρητικότητας, λιμάνι νηολόγησης και άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά) αλλά και του ιδιοκτήτη του.

Μετά την νηολόγηση του το πλοίο θεωρείται μέλος του κράτους της σημαίας του. Δηλαδή, σε όποιο σημείο της γης και να βρίσκεται το πλοίο ανήκει και υπόκειται στο νομικό και οικονομικό πλαίσιο του κράτους που ανήκει. Άρα το πλοίο μπορεί να έχει απαιτήσεις ως προς το κράτος της σημαίας του αλλά και υποχρεώσεις ως προς αυτό.

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιλέξει για το πλοίο του μεταξύ πολλών σημαιών, αλλά στην πραγματικότητα οι επιλογές είναι δύο, η επιλογή της εθνικής του σημαίας ή κάποιας άλλης (Γιαλούτση, 2010). Πιο συγκεκριμένα, βάσει της κατηγοριοποίησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου οι επιλογές είναι τέσσερις (το περιεχόμενο των οποίων θα αναλυθεί παρακάτω):

1) Παραδοσιακά Εθνικά νηολόγια

2) Εθνικά ανοιχτά νηολόγια

3) Παράλληλα/ Διπλά Νηολόγια

4) Διεθνή/ Δεύτερα Νηολόγια.

2.2 ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η σημαία αποτελεί σύμβολο που αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου και κατ' επέκταση το οικονομικό και νομικό πλαίσιο της χώρας στην οποία ανήκει. Σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας θα πρέπει να τηρείται ένας γνήσιος ή πραγματικός δεσμός μεταξύ του κράτους της σημαίας και του πλοίου που τη φέρει. Το κράτος θα πρέπει να έχει πρακτικά εφαρμόσιμη δικαιοδοσία (όχι απλά σε θεωρητικό επίπεδο) ως προς το πλοίο, και να πραγματοποιεί ελέγχους και εποπτείες σε θέματα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά.

Για τον γνήσιο δεσμό κράτους πλοίου μιλάει και η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Στο άρθρο 90 της Σύμβασης αναφέρεται, όπως ακριβώς και στη Συνθήκη για τα Διεθνή Ύδατα, το δικαίωμα κάθε κράτους (είτε βρέχεται από θάλασσα είτε όχι) να μεταφέρει αγαθά μέσω θαλάσσης, φέροντας στα πλοία του στόλου του την σημαία του στα διεθνή ύδατα. Σύμφωνα με το άρθρο 91, το κάθε κράτος έχει δικαίωμα να δέχεται την εγγραφή των πλοίων στο εθνικό του νηολόγιο βάσει των δικών του κριτηρίων. Έχει δηλαδή την ελευθερία να θέτει τους δικούς του όρους για την νηολόγηση των πλοίων που βρίσκονται στην επικράτεια του και φέρουν την σημαία του. Και τέλος στο άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982, ορίζονται όλες οι υποχρεώσεις που πρέπει να τηρεί το κάθε κράτος προς το πλοίο που φέρει την σημαία του. Οι υποχρεώσεις αυτές είναι οι παρακάτω (Ασωνίτης, 1995):

- Το κάθε κράτος θα πρέπει να τηρεί ένα μητρώο πλοίων ή αλλιώς εθνικό νηολόγιο το οποίο να αναγράφει όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του μαζί με όλα τα στοιχεία του πλοίου λεπτομερώς (όνομα πλοίου, όνομα πλοιοκτήτη, ηλικία πλοίου, καθαρή χωρητικότητα, τύπος πλοίου, αν βρίσκεται σε υποθήκη από κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα κ.τ.λ.).
- Να πραγματοποιεί ελέγχους και εποπτείες σύμφωνα με τους σχετικούς νόμους που ορίζει το δικό του εθνικό δίκαιο σε κάθε πλοίο που φέρει τη σημαία του.
- Να τηρεί τα κατάλληλα μέτρα αλλά και να λαμβάνει επιπρόσθετα κατά την εμφάνιση νέων ή έκτακτων συνθηκών για την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου που μεταφέρει και κυρίως της ανθρώπινης ζωής που μεταφέρεται μέσω

πλοίου ή αποτελεί μέρος του πληρώματος του και να τηρεί την χρήση σημάτων για αποφυγή συγκρούσεων όπως ορίζεται από τους διεθνείς κανονισμούς.

- Να φροντίζει πριν την ολοκλήρωση της νηολόγησης αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του πλοίου να γίνονται επιθεωρήσεις για τις συνθήκες στο πλοίο όπως επίσης και για την αξιολόγηση του πληρώματος του πλοίου ανά τακτικά χρονικά διαστήματα.

Για να μπορεί ένα πλοίο να εγγραφεί για παράδειγμα στο ελληνικό νηολόγιο θα πρέπει αρχικά να χαρακτηρίζεται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ως πλοίο βάσει των χαρακτηριστικών που φέρει. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ως πλοίο θεωρείται κάθε σκάφος με καθαρή χωρητικότητα δέκα κόρων και άνω, το οποίο έχει τη δυνατότητα αυτοδύναμης κίνησης εντός θαλάσσιου περιβάλλοντος. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι τα ποταμόπλοια δεν λογίζονται ως πλοία σύμφωνα με τον ορισμό που θέτει ο Κ.Ι.Δ.Ν.

Κατά αντίστοιχο τρόπο ορίζεται η έννοια του πλοίου και από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στο άρθρο 3, βάσει του οποίου ως πλοίο ορίζεται κάθε σκάφος που προορίζεται να μετακινείται μέσα στο νερό με σκοπό την μεταφορά αγαθών ή ανθρώπων, την ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές και ερευνητικές μελέτες και άλλους σκοπούς.

2.3 ΕΘΝΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ένα πλοίο που δεν είναι νηολογημένο και δεν φέρει σημαία ενός κράτους, δεν έχει καμία εθνικότητα και κατ' επέκταση καμία προστασία από το Διεθνές Δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα, δεν μπορεί να συμμετέχει στο νόμιμο εμπόριο και άλλες θαλάσσιες εμπορικές δραστηριότητες. Επιπροσθέτως, τα λιμάνια δεν μπορούν να επιτρέψουν την είσοδο ενός πλοίου χωρίς σημαία στο εσωτερικό του λιμένα τους. Πολλές φορές, τα λιμάνια δεν δέχονται την είσοδο πλοίων που φέρουν μη ποιοτική σημαία, οπότε η πιθανότητα του να εισέλθει νόμιμα ένα πλοίο, που δεν φέρει σημαία κανενός κράτους, μέσα σε ένα λιμάνι φαντάζει απίθανη.

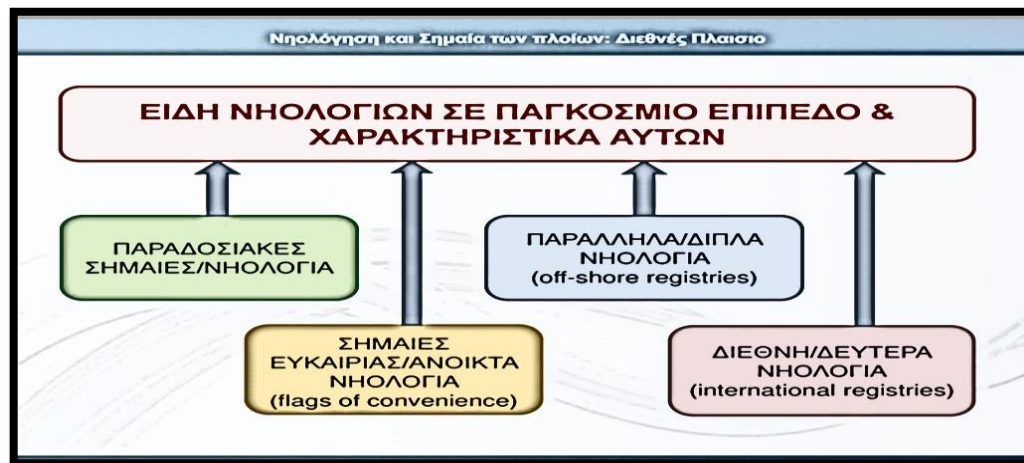
Για να μπορεί ένα πλοίο να χρησιμοποιεί το δικαίωμα στο θαλάσσιο εμπόριο αγαθών, όπως ορίζει η Σύμβαση για τα Διεθνή Ύδατα, θα πρέπει να φέρει μια σημαία εξασφαλίζοντας έτσι την εθνικότητα του. Ο εθνικός χαρακτήρας του πλοίου αποκτάται με την

ολοκλήρωση της νηολόγησης του πλοίου. Το πλοίο θα πρέπει να προσκομίσει τα κατάλληλα δικαιολογητικά που χρειάζονται για την νηολόγηση του πλοίου και να συμπληρωθούν όλα τα στοιχεία του στο αντίστοιχο βιβλίο νηολόγησης που τηρείται από τις λιμενικές αρχές βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας της εκάστοτε χώρας. Το βιβλίο του νηολογίου ελέγχεται από τον αρμόδιο εισαγγελέα πρωτοδικών. Αυτός που τηρεί και λογοδοτεί σχετικά με το περιεχόμενο του νηολογίου, ονομάζεται Νηολόγος και φέρει πειθαρχική και ποινική ευθύνη για οποιαδήποτε παράλειψη ή λάθος εντοπιστεί. Ο Νηολόγος είναι αξιωματικός της λιμενικής αρχής και ελέγχεται από τον εισαγγελέα πρωτοδικών όπως ακριβώς και το νηολόγιο.

2.4 ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΗΤΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Η επιλογή σημαίας αποτελεί στρατηγική απόφαση για μια ναυτιλιακή εταιρεία. Οι κατευθύνσεις που μπορεί να πάρει η διαχειρίστρια εταιρεία για την επιλογή της σημαίας είναι δύο, είτε να επιλέξει την εθνική σημαία με βάσει την εθνικότητα του πλοιοκτήτη ή να στραφεί προς κάποια άλλη ξένη που ανά περιπτώσεις ίσως να εξασφαλίζει περισσότερα πλεονεκτήματα. (Ζαρογιαννοπούλου, 2015). Η κατηγοριοποίηση των νηολογίων που έχει επικρατήσει στη ναυτιλία προέρχεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα είδη είναι τέσσερα (Εικόνα 2.2).

ΕΙΚΟΝΑ 2.2 : ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΩΝ (ΠΗΓΗ: ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΟΙΟ», ΣΑΒΙΟΛΑΚΗΣ,2019).



Η Ελλάδα ανήκει στην πρώτη κατηγορία, και μάλιστα αποτελεί μία από τις πιο γνωστές παραδοσιακές σημαίες.

2.4.1 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Το είδος αυτό αναφέρεται στην επιλογή του ιδιοκτήτη στο να εγγράψει το πλοίο του στο νηολόγιο του κράτους του οποίου είναι και ο ίδιος πολίτης. Για παράδειγμα ένας Έλληνας πλοιοκτήτης επιλέγει για το πλοίο που βρίσκεται στην ιδιοκτησία του να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο ώστε να φέρει την ελληνική σημαία. Το Διεθνές Δίκαιο τάσσεται υπέρ της κοινής εθνικότητας μεταξύ του πλοιοκτήτη και του πλοίου.

Οι παραδοσιακές σημαίες αντικατοπτρίζουν τον γνήσιο δεσμό μεταξύ της εθνικότητας του πλοίου και του ιδιοκτήτη του. Συνήθως στις παραδοσιακές σημαίες υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την εθνικότητα του πληρώματος αλλά και περιορισμοί που προέρχονται από το εθνικό δίκαιο που ανήκει η σημαία. Οι πιο γνωστές παραδοσιακές σημαίες ανήκουν σε χώρες που έχουν παράδοση ετών στην ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως για παράδειγμα η Ελλάδα.

2.4.2. ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ Ή ΕΥΚΟΛΙΑΣ – ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (OPEN REGISTRIES)

Οι σημαίες αυτές ανήκουν σε κράτη τα οποία επιτρέπουν και ευνοούν το κάθε πλοίο να λάβει την σημαία τους υπό ευέλικτους κανόνες και χωρίς σημαντικούς περιορισμούς. Οι σημαίες ανοιχτών νηολογίων ακολουθούν μια ναυτιλιακή πολιτική η οποία

κάνει ελκυστική την σημαία τους σε πλοία αλλοδαπής πλοιοκτησίας, σε αντίθεση με τις παραδοσιακές σημαίες που προσφέρουν ένα αυστηρό πλαίσιο απαιτήσεων και υποχρεώσεων που πρέπει να τηρεί ένα πλοίο που φέρει την σημαία τους.

Το 1952, ο ΟΟΣΑ (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης) έδωσε στις σημαίες ευκολίας τον παρακάτω ορισμό: "χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων χωρών όπως, κατά πρώτα, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκα των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα απ' ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας των παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις".

Όπως γίνεται ξεκάθαρο και από τον παραπάνω ορισμό, οι χώρες με τις πιο διαδεδομένες σημαίες ευκολίας τότε ήταν η Λιβερία, ο Παναμάς και η Ονδούρα για αυτό και στην Ναυτιλία επιγραμματικά αναφέρονται ως "Panhonlib" (Panama, Honduran, Liberia). Σήμερα η σημαία των Νήσων Μάρσαλ, της Μάλτας και της Κύπρου επίσης αποτελούν ελκυστικά ανοιχτά νηολόγια για πλοιοκτήτες από όλο τον κόσμο.

Μία σημαία ευκολίας μπορεί να προσφέρει στον πλοιοκτήτη τη δυνατότητα να γίνει πιο ανταγωνιστικός στον κλάδο, χωρίς να περιορίζεται από τυχόν αυξημένες υποχρεώσεις που θα προκύπταν αν είχαν την σημαία της πατρίδας του πλοιοκτήτη. Οι σημαίες ευκολίας έχουν ως στόχο να προσφέρουν ευελιξία και εναλλακτικές σε σχέση με τη νομοθεσία και τις υποχρεώσεις του πλοίου. Επίσης μία σημαία ευκολίας μπορεί να εξασφαλίσει για το πλοίο ελαστικότητα στην επιλογή του προσωπικού και της έκδοσης απαραίτητων πιστοποιητικών για τους ναυτικούς. Μία σημαία ευκολίας δεν περιορίζει τον πλοιοκτήτη στην επιλογή του πληρώματος του, όπως η ελληνική σημαία. Περαιτέρω, δεν έχει αυστηρά πλαίσια τήρησης προϋποθέσεων εργασίας (π.χ. τήρηση ωραρίου για το πλήρωμα και χρόνος για ανάπαυση).

Σύμφωνα με την International Transport Workers' Federation (ITF), η οποία αποτελεί Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον κλάδο των μεταφορών με έτος ίδρυσης το 1896, οι σημαίες των παρακάτω χωρών έχουν χαρακτηριστεί ως σημαίες ευκολίας .

· Antigua and Barbuda	· Lebanon
· Bahamas	· Liberia
· Barbados	· Malta
· Belize	· Madeira

· Bermuda (UK)	· Marshall Islands (USA)
· Bolivia	· Mauritius
· Cameroon	· Moldova
· Cayman Islands	· Mongolia
· Comoros	· Myanmar
· Cook Islands	· North Korea
· Curacao	· Palau
· Cyprus	· Panama
· Equatorial Guinea	· San Marino
· Eswatini	· Sao Tome and Principe
· Faroe Islands (FAS)	· Sierra Leone
· French International hip Register (FIS)	· St Kitts and Nevis
· Gabon	· St Vincent
· German International Ship Register (GIS)	· Sri Lanka
· Georgia	· Tanzania (Zanzibar)
· Gibraltar (UK)	· Togo
· Honduras	· Vanuatu
· Jamaica	

2.4.3 ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ / ΔΙΠΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Η έννοια των παράλληλων/διπλών νηολογίων βρίσκεται κάπου ανάμεσα στις παραπάνω έννοιες. Πιο συγκεκριμένα, τα παράλληλα/ Διπλά νηολόγια έχουν αρκετούς περιορισμούς σε σχέση με τα ανοιχτά νηολόγια (Σημαίες ευκαιρίας) αλλά ταυτόχρονα είναι και πιο ευέλικτα από τα παραδοσιακά νηολόγια. Έτσι οι πλοιοκτήτες μπορούν να νηολογήσουν το πλοίο τους στο εθνικό τους νηολόγιο χωρίς όμως να δεσμεύονται από τους αυστηρούς περιορισμούς της εθνικής τους σημαίας.

Η δημιουργία αυτών των νηολογίων έγινε σε μία προσπάθεια των κυβερνήσεων να μειώσουν τον αριθμό των πλοιοκτητών που επέλεγαν τα ανοιχτά νηολόγια, δημιουργώντας ένα νέο είδος νηολογίου με το οποίο οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να κρατήσουν στα πλοία τους την εθνική τους σημαία αλλά με ευνοϊκότερους όρους από αυτούς μιας σημαίας ευκολίας. Από την άλλη πλευρά των πραγμάτων όμως, το καθεστώς των παράλληλων νηολογίων χαρακτηρίζεται ασαφές από πολλούς. Πιο συγκεκριμένα, τα παράλληλα νηολόγια δέχονται αυστηρή κριτική κυρίως από την I.T.F. (International Trader Forum). Τα νηολόγια αυτά αναφέρονται στις σχέσεις διάφορων κρατών με τα πρώην αποικιακά τους εδάφη. Χαρακτηριστικά παραδείγματα παράλληλων νηολογίων

είναι οι Βερμούδες για το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Ολλανδικές Αντίλλες για τη Δανία και Κανάρια Νησιά για την Ισπανία.

2.4.4.ΔΙΕΘΝΗ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Τα διεθνή νηολόγια είναι μία κατηγορία νηολογίου, όμοια με τα παράλληλα νηολόγια, από την άποψη ότι το καθεστώς τους βρίσκεται ανάμεσα στις παραδοσιακές εθνικές σημαίες και τις σημαίες ευκολίας. Τα διεθνή νηολόγια αποτελούν «δεύτερα» εθνικά νηολόγια τα οποία δεν έχουν γνήσιο δεσμό με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη, οφείλουν να τηρούν τα αυστηρά πλαίσια που καθορίζει η σημαία νηολόγησης τους αλλά συγκριτικά με τα παραδοσιακά αντίστοιχα νηολόγια είναι λιγότερο αυστηρά.

Τα διεθνή νηολόγια υπάγονται σε αυστηρούς κανονισμούς, οι οποίοι σχετίζονται με την νηολόγηση των πλοίων, την επιλογή του προσωπικού αλλά και τη διαχείριση του. Τέτοια νηολόγια έχουν κράτη όπως η Γαλλία, η Δανία, η Ιταλία, η Τουρκία, η Γερμανία, το Λουξεμβούργο και η Νορβηγία.

2.5 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η επιλογή της σημαίας ενός πλοίου αποτελεί απόφαση στρατηγικής φύσεως όπως προαναφέρθηκε. Ένας πλοιοκτήτης θα πρέπει να επιλέξει τη σημαία νηολόγησης του πλοίου με σκοπό την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του πλοίου για την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και την εξασφάλιση όσο το δυνατόν μεγαλύτερου καθαρού κέρδους. Για να εξασφαλίσει ένας πλοιοκτήτης την είσπραξη υψηλού κέρδους, θα πρέπει να μελετήσει τις υποχρεώσεις που θα κληθεί να τηρήσει για κάθε σημαία νηολόγησης, όπως φορολογία και τρόπος επάνδρωσης πλοίου. Η μεγιστοποίηση κέρδους ως στόχος υψίστης σημασίας είναι λογικός, καθώς οι πλοιοκτήτες είναι επιχειρηματίες οι οποίοι έχουν στην ιδιοκτησία τους ένα περιουσιακό στοιχείο μεγάλης αξίας το οποίο θα πρέπει να αξιοποιηθεί οικονομικά με το καλύτερο δυνατό οικονομικό τρόπο.

Ο πλοιοκτήτης καλείται να επιλέξει τη σημαία βάσει της οποίας θα λάβει ταυτότητα το πλοίο του. Η επιλογή του δεν λαμβάνεται βάσει κάποιων σταθερών παραγόντων. Η επιλογή του πλοιοκτήτη μπορεί να βασιστεί σε συναισθηματικούς λόγους στην περίπτωση που επιλέξει την σημαία της πατρίδας του. Η επιλογή όμως μπορεί να γίνει και βάσει στρατηγικών σκοπών ή των ισχυόντων συνθηκών στις διεθνείς συναλλαγές. Ένας πλοιοκτήτης με πολλά βαπόρια μπορεί να επιλέξει τη σημαία του κάθε πλοίου του με

διαφορετικά κριτήρια για το καθένα, πχ αναλόγως με το μέρος που δραστηριοποιείται το πλοίο, με τη λογική ότι δεν θα έχει περιορισμούς όπως κάποιο εμπάργκο. Οπότε, είναι ξεκάθαρο ότι δεν υπάρχουν κοινώς αποδεκτοί κανόνες νηολόγησης που να διέπονται από το Διεθνές Δίκαιο. Έτσι ένας πλοιοκτήτης ή μία ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να επιλέξει την ιδανικότερη σημαία για το πλοίο με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους της βραχυπρόθεσμα αλλά και μακροπρόθεσμα και την αποφυγή σημαιών με δυσμενείς περιορισμούς και κανόνες.

Η επιλογή της σημαίας είναι μια πολύ περίπλοκη και δύσκολη απόφαση για τον πλοιοκτήτη. Η απόφαση αυτή λαμβάνεται για το κάθε πλοίο ξεχωριστά. Δηλαδή ένας Έλληνας πλοιοκτήτης με έναν στόλο 50 πλοίων μπορεί να επιλέξει την ελληνική σημαία (παραδοσιακή εθνική σημαία) για τα 40 πλοία του ενώ για τα υπόλοιπα να επιλέξει άλλη σημαία. Για παράδειγμα, η Maran Tankers έχει στόλο 53 πλοίων συνολικά, στα 44 πλοία έχει επιλέξει την ελληνική σημαία ενώ στα υπόλοιπα 9 έχει επιλέξει την σημαία των Νήσων Μάρσαλ.

Οι παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν έναν πλοιοκτήτη στην επιλογή μίας ξένης σημαίας είναι αρκετοί. Ο κύριος λόγος όμως φαίνεται να είναι οι περιορισμοί σχετικά με την εθνικότητα του προσωπικού. Σήμερα δεν υπάρχουν πολλοί Έλληνες ναυτικοί, αρκετοί ώστε να επανδρώσουν όλα τα ελληνόκτητα πλοία εάν οι πλοιοκτήτες αποφάσιζαν να τα φέρουν όλα στην ελληνική σημαία. Σύμφωνα με τον νόμο 2687 του 1953, σε ένα πλοίο υπό ελληνική σημαία, τουλάχιστον πέντε μέλη του πληρώματος πρέπει να είναι Έλληνες, εκ των οποίων ο καπετάνιος πρέπει οπωσδήποτε να είναι Έλληνας. Σήμερα υπάρχουν περίπου 4.992 ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία, εκ των οποίων μόνο τα 580 φέρουν την ελληνική σημαία (UNCTAD, 2024). Ένας ελληνικός στόλος 5.000 ποντοπόρων πλοίων θα σήμαινε ότι χρειάζονται τουλάχιστον 25.000 Έλληνες ναυτικοί για την επάνδρωσή του, επί δύο, δηλαδή συνολικά 50.000 Έλληνες ναυτικοί, αφού πρέπει να υπολογιστούν και οι αντικαταστάτες όσων θα είναι πάνω στα πλοία. Από αυτούς, τουλάχιστον οι 10.000 πρέπει να είναι ήδη ικανοί καπετάνιοι. Όμως σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, οι ενεργοί Έλληνες ναυτικοί ανέρχονται σε περίπου 19.000. Το γεγονός αυτό από μόνο του είναι απαγορευτικό για τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επανδρώσουν τα πλοία τους πλήρως με Έλληνες ναυτικούς και να φέρουν σε όλα τα πλοία την ελληνική σημαία, ακόμη κι αν το επιθυμούσαν.

Ο περιορισμός αυτός άρθηκε μόνο λόγω του κορονοϊού το χρονικό διάστημα από την 1η Μαρτίου 2020 έως και την 10^η Οκτωβρίου 2020 στα πλοία υπό ελληνική σημαία άνω των 3000 κ.ο.χ., που έχουν νηολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953 (Α' 317), με την Υπουργική Απόφαση ΥΑ Αριθμός 2241.2/31377/2020 (ΦΕΚ 2032/Β/29.05.2020)

Άλλοι περιορισμοί από μια σημαία μπορεί να είναι ο ελάχιστος αριθμός των ναυτικών που απαιτούνται για την επάνδρωση ενός συγκεκριμένου τύπου και μεγέθους πλοίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις, μια σημαία που απαιτεί έναν μικρότερο αριθμό πληρώματος σε σχέση με άλλες σημαίες, γίνεται αμέσως ελκυστική για τους πλοιοκτήτες καθώς έτσι επιτυγχάνουν τη μείωση των λειτουργικών τους εξόδων καθώς έχουν να πληρώσουν λιγότερα χρήματα σε μισθούς πληρώματος (Γεωργαντόπουλος-Βλάχος, 2023). Όλα τα προηγούμενα είναι λεπτομέρειες οι οποίες προβλέπονται από την σημαία νηολόγησης του πλοίου, καθώς σε περίπτωση που μία ξένη σημαία προβλέπει μειωμένο αριθμό πληρώματος και περισσότερες αυτοματοποιημένες διαδικασίες όπως επίσης και μηδαιμινούς περιορισμούς στην εθνικότητα του πληρώματος του πλοίου σε αντίθεση με την εθνική σημαία, αυτό είναι ένας σημαντικός παράγοντας που θα κάνει τον πλοιοκτήτη να σκεφτεί την επιλογή μίας ξένης σημαίας.

Περίληπτικά παρακάτω παρουσιάζονται βασικοί παράγοντες που πρέπει να λάβει υπόψη του ο πλοιοκτήτης πριν την επιλογή της σημαίας νηολόγησης του πλοίου του.

- Κόστος Νηολόγησης του πλοίου
- Μη χρονοβόρες διαδικασίες νηολόγησης.
- Ευκολία στην επικοινωνία με το νηολόγιο με σκοπό την εξυπηρέτηση του
- Αποφυγή γραφειοκρατίας κατά τη νηολόγηση αλλά και μετά την ολοκλήρωση αυτής
- Νομικοί, θεσμικοί και φορολογικοί περιορισμοί και καθεστώτα.
- Περιορισμό στην εθνικότητα και αριθμό του πληρώματος
- Περιορισμό στην σύσταση του πληρώματος και στην εκπαίδευση αυτού
- Αξιοπιστία σημαίας σε διεθνές επίπεδο αλλά και από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (τράπεζες)
- Κόστος επάνδρωσης πλοίου
- Το είδος του πλοίου και η περιοχή δραστηριότητας του
- Εμπορικοί περιορισμοί (π.χ. εμπάργκο)

- Το κράτος στο οποίο ανήκει η σημαία να διέπεται από πολιτική και κυβερνητική σταθερότητα.

2.6 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Όπως προαναφέρθηκε δεν υπάρχουν κοινώς αποδεκτοί κανόνες νηολόγησης, ούτε ορίζονται γραπτώς από κάποιο δίκαιο. Παρόλα αυτά, υπάρχουν άτυπα κριτήρια επιλογής της σημαίας από τον πλοιοκτήτη καθώς τα κριτήρια αυτά εξασφαλίζουν την ασφάλεια του πλοίου, την εύρυθμή λειτουργία του αλλά και την μεγιστοποίηση των κερδών του.

Σύμφωνα με τον Bergantino & Marlow (1998), τα βασικά κριτήρια νηολόγησης είναι τα παρακάτω:

A. Οι νόμοι του κράτους που ανήκει η σημαία: σε κάποιες σημαίες οι περιορισμοί που προέρχονται από το κράτος είναι αρκετά αυστηροί ή περιοριστικοί ως προς την δραστηριοποίηση του πλοίου, οπότε δεν επιλέγονται από τους πλοιοκτήτες. Ενώ κάποια άλλα κράτη επιλέγουν πιο ελαστικούς περιορισμούς για τα νηολόγια τους σε σχέση με τους αντίστοιχους περιορισμούς που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο.

B. Πρότυπα Ασφάλειας: Υπάρχουν κάποια νηολόγια τα οποία διαφέρουν ως προς την αποτελεσματική τήρηση διεθνών κανονισμών και συμβάσεων. Ένα νηολόγιο θα πρέπει να συμμορφώνεται άμεσα με την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών κανόνων και συμβάσεων, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου που μεταφέρεται.

Γ. Port State Control: Κάποιες σημαίες δεν θεωρούνται αξιόπιστες λόγω κακών επιδόσεων, οπότε μπορεί και να δημιουργηθούν αντίστοιχα προβλήματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από λιμενικές αρχές του λιμένα επίσκεψης του πλοίου. Για παράδειγμα σύμφωνα με την Paris MoU για τα έτη 2020 έως 2022 η Ελληνική σημαία βρίσκεται στην τρίτη θέση της λευκής λίστα της λόγω εξαιρετικών επιδόσεων, με πρώτη στην λίστα την Δανία και δεύτερη την Ιταλία. Ενώ αντίστοιχα για την ίδια ακριβώς χρονική περίοδο οι σημαίες της Αλγερίας, Μολδαβίας και Καμερούν βρίσκονται στις τελευταίες θέσεις της λίστας λόγω έλλειψης αποδοτικότητας και χαμηλής επίδοσης κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων που έγιναν.

Δ. Οργανώσεις και Απασχόληση: Ανάλογα με την σημαία του πλοίου υπάρχουν και οι αντίστοιχοί κανόνες που προβλέπονται σχετικά με τον στόλο. Για παράδειγμα τα

πλοία με Ελληνική σημαία έχουν μέχρι και σήμερα περιορισμούς σχετικά με την εθνικότητα του πληρώματος του πλοίου αλλά και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών.

Ε. Κόστος: Τα έξοδα λειτουργίας ενός πλοίου είναι αρκετά υψηλά σε κάθε περίπτωση, οπότε ο κάθε πλοιοκτήτης ή ναυτιλιακή εταιρεία όπως είναι λογικό προσπαθούν να μειώσουν τα κόστη ή έστω να τα κρατήσουν σταθερά. Μία σημαία που προσφέρει υψηλές φορολογικές υποχρεώσεις αποτελεί σίγουρα έναν αρνητικό παράγοντα και πιθανότατα τελεσίδικο για την αποφυγή της ως προς νηολόγηση. Όπως επίσης και μία σημαία που έχει περιορισμούς στην σύσταση του πληρώματος και στην εκπαίδευση του, καθώς αυτά αυξάνουν το λειτουργικό κόστος του πλοίου μειώνοντας έτσι και το περιθώριο κέρδους.

ΣΤ. Περιορισμοί: Ένα πλοίο χρειάζεται να έχει ευχέρεια μετακίνησης σε οποιοδήποτε σημείο. Άλλωστε αυτός είναι ο σκοπός της ναυτιλίας, η μετακίνηση μεγάλων ποσοτήτων αγαθών σε κάθε σημείο του κόσμου με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Μία σημαία για παράδειγμα, που έχει περιορισμούς σε διεθνές επίπεδο, κατευθείαν δεσμεύει και περιορίζει τη δραστηριότητα του πλοίου και δεν του καθιστά δυνατή τη μεταφορά αγαθών σε οποιοδήποτε σημείο της γης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η σημαία της Ρωσίας, η οποία από την αρχή της κήρυξης του πολέμου στην Ουκρανία δέχτηκε ισχυρούς περιορισμούς και διακοπή συναλλαγών από διάφορα κράτη όλου του πλανήτη.

Επίσης μπορεί να υπάρχουν και περιορισμοί όπως η απαίτηση του νηολογίου για κοινή εθνικότητα μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη, δηλαδή για να εγγραφθεί στο ελληνικό νηολόγιο ένα πλοίο να πρέπει να έχει και ο πλοιοκτήτης ελληνική εθνικότητα.

Ζ. Ασφάλεια: Οι αντασφαλιστές (P&I Clubs) υπάρχει περίπτωση να μην δεχτούν την ασφάλιση ενός πλοίου λόγω της σημαίας του. Αυτό συμβαίνει κυρίως με τις σημαίες ευκαιρίας αλλά όχι με τις παραδοσιακές σημαίες, οι οποίες παρά τους "αυστηρούς" νομικούς, φορολογικούς κανόνες που μπορεί να έχουν, προσδίδουν στο πλοίο το κύρος τους και την σταθερότητα που έχουν οι ίδιες.

Η. Χρηματοδότηση: Στη ναυτιλία η δυνατότητα χρηματοδότησης παίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Ακόμα και μία πολλή μεγάλη ναυτιλιακή εταιρεία με υψηλά κέρδη μπορεί να χρειαστεί να δανειστεί από μία τράπεζα για λόγους ρευστότητας. Αυτό μπορεί να συμβεί για παράδειγμα στην περίπτωση που μία ναυτιλιακή εταιρεία αποφασίζει να προχωρήσει άμεσα στην αγορά ενός νέου πλοίου, τότε είναι πολύ πιθανό να στραφεί

σε ένα τραπεζικό ίδρυμα ώστε να ολοκληρώσει την νέα προσθήκη στον στόλο της άμεσα. Το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα είναι βέβαιο ότι θα χρηματοδοτήσει πιο άμεσα ένα πλοίο με μία σημαία υψηλού κύρους, με την οποία θα μπορέσει να διαπραγματευτεί και όσο το δυνατόν πιο ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησης για την εταιρεία (Bergantino & Marlow, 1998).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

3.1 ΕΓΓΡΑΦΗ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Για να μπορούμε να θεωρήσουμε ένα πλοίο ως μέρος του ελληνικού εμπορικού στόλου, θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο. Αυτό είναι λογικό, καθώς κατά αντίστοιχο τρόπο για να είναι κάποιος άνθρωπος μέλος του ελληνικού κράτους θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένος ως Έλληνας πολίτης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί η διαφοροποίηση μεταξύ έννοιας ελληνικού και ελληνόκτητου, καθώς ένα ελληνόκτητο πλοίο δεν είναι απαραίτητο να φέρει και την ελληνική σημαία, αλλά μπορεί να φέρει και σημαία άλλου κράτους σύμφωνα με την απόφαση που μπορεί να πάρει ένας Έλληνας πλοιοκτήτης. Όπως ακριβώς ένας Έλληνας πολίτης έχει υποχρεώσεις και απαιτήσεις από το Ελληνικό κράτος έτσι ακριβώς και ένα πλοίο με ελληνική σημαία ακριβώς κατά τον ίδιο τρόπο έχει υποχρεώσεις και απαιτήσεις που απορρέουν από την εγγραφή του στο ελληνικό νηολόγιο.

Κατά τη νηολόγηση του πλοίου αναγράφονται όλα τα βασικά στοιχεία του πλοίου, τεχνικά χαρακτηριστικά, οικονομικά κ.α. Πιο συγκεκριμένα, κατά την εγγραφή του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο αναγράφονται στοιχεία όπως το όνομα το πλοίου, το όνομα και ο τόπος του ναυπηγείου στο οποίο κατασκευάστηκε, το όνομα και η εθνικότητα του πλοιοκτήτη, το υλικό κατασκευής του πλοίου, η χωρητικότητα του και οι διαστάσεις του. Προσδίδεται στο πλοίο αριθμός IMO και διακριτικό σήμα (Call Sign).

Για να γίνει εφικτή η εγγραφή του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο θα πρέπει να τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) και συγκεκριμένα το άρθρο 5. Πιο συγκεκριμένα:

- Το πλοίο θα πρέπει να ανήκει είτε σε Έλληνα πολίτη είτε σε περίπτωση που ανήκει σε περισσότερα από ένα φυσικά πρόσωπα θα πρέπει ανήκει κατά 50% και άνω σε Έλληνες πολίτες είτε σε ελληνικά συμφέροντα.
- Το όνομα του πλοίου, το οποίο μπορεί να επιλεγθεί από τον πλοιοκτήτη, θα πρέπει να αναγράφεται εξωτερικά πάνω στο πλοίο με ελληνικούς χαρακτήρες όπως επίσης θα πρέπει να αναγράφεται και το λιμάνι στο οποίο έχει νηολογηθεί το πλοίο.
- Τα έγγραφα νηολόγησης του πλοίου και το έγγραφο εθνικότητας του θα πρέπει να τηρούνται μέσα στο πλοίο σε περίπτωση κάποιου ελέγχου ή ταυτοποίησης.

Αφού ολοκληρώνεται η διαδικασία νηολόγησης, αναγράφεται στο νηολόγιο η ημερομηνία ολοκλήρωσης της πράξης νηολόγησης και η υπογραφή του φύλακα του νηολογίου.

Για να διαγραφεί ένα πλοίο από το ελληνικό νηολόγιο θα πρέπει να γίνει αίτηση από τον πλοιοκτήτη στο λιμάνι ναυτολόγησης σε περίπτωση που το πλοίο δεν δώσει καμία ένδειξη επικοινωνίας και ενημέρωσης για συνεχόμενο διάστημα έξι μηνών.

Με τη νηολόγηση του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, το πλοίο φορολογείται βάσει του μεγέθους του και της ηλικίας του χωρίς να υπάρχουν άλλου είδους επιβαρύνσεις όπως φόρος επί των κερδών που εισπράττει η διαχειρίστρια εταιρεία.

Η νηολόγηση των πλοίων, μεγέθους 1.500 κόρων και άνω, γίνεται βάσει των όσων ορίζει το άρθρο 13 του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953 (Doganis and Metaxas, 1976). Όπως προαναφέρθηκε δεν πληρώνεται κανένας φόρος επί των κερδών, ούτε επί των μερισμάτων ενός πλοίου που ανήκει σε ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι είναι δηλωμένη ως Εταιρεία Διαχείρισης Ποντοπόρων Πλοίων και εγγεγραμμένη στη ΔΟΥ Πλοίων. Εξίσου δεν πληρώνονται ούτε φόροι οι οποίοι προκύπτουν από την αγορά ή την μεταβίβαση ενός πλοίου ή κάποιων μετοχών.

Μέσα στο βιβλίο νηολόγησης θα πρέπει να αναγράφονται όλα τα στοιχεία σχετικά με το πλοίο και τον πλοιοκτήτη του ακόμα και στοιχεία και σχετικά με δάνεια που έχει λάβει το πλοίο και αν είναι υποθηκευμένο. Σε περίπτωση που ένα πλοίο είναι υποθηκευμένο λόγω δανείου που έχει λάβει θα πρέπει να καταχωρηθεί στο βιβλίο Υποθηκών που τηρείται στο ελληνικό νηολόγιο χωρίς να έχει υποχρέωση να υποβάλλει κάποιο ποσό ή κάποιο σχετικό παράβολο.

Τα μόνα πλοία που επιβαρύνονται με ετήσια τέλη είναι μόνο εκείνα που η καθαρή ολική χωρητικότητα τους υπερβαίνει τους 5.000 κόρους και δραστηριοποιούνται διεθνώς.

Εάν το πλοίο που πρόκειται να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο ήταν προηγουμένως εγγεγραμμένο στο νηολόγιο κάποιας άλλης χώρας θα πρέπει κατά την εγγραφή του να υποβάλλει πιστοποιητικό διαγραφής από το αντίστοιχο νηολόγιο.

3.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΕΛΚΥΣΤΙΚΗΣ» ΣΗΜΑΙΑΣ

Η ναυτιλιακή πολιτική της κάθε χώρας στοχεύει στην συνεχή αύξηση της ελκυστικότητας της σημαίας της. Τι καθιστά όμως μια σημαία ελκυστική και ανταγωνιστική; Η ελκυστικότητα της σημαίας είναι ένα περίπλοκο θέμα ανάλυσης. Είναι μία περίπτωση η οποία επηρεάζεται και από άλλους παράγοντες. Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της σημαίας είναι οι παρακάτω:

A) Η ορθή αξιοποίηση της τεχνολογίας για την πιο αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του πλοίου. Αυτό προϋποθέτει μια συνεχή επαγρύπνηση για την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, οι οποίες θα πρέπει να ταιριάζουν στον τύπο του πλοίου και την ανάλογη εκπαίδευση του προσωπικού για τον καλύτερο χειρισμό των καινούργιων τεχνολογιών ή των ήδη υφιστάμενων. Οι σημαίες που σήμερα επιτρέπουν νηολόγηση πλοίων και διεκπεραίωση διαδικασιών μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας και διαδικτύου, χωρίς να απαιτούν φυσική παρουσία από κάποιον νόμιμο εκπρόσωπο μιας εταιρείας, σαφώς και είναι πιο ελκυστικές λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας.

B) Τα σταθερά κόστη του πλοίου, εκ των οποίων κάποια από αυτά είναι όμοια σε όλα τα πλοία όπως παραδείγματος χάριν το κόστος επάνδρωσης και συντήρησης του πλοίου. Άλλα σταθερά κόστη είναι οι δανειακές υποχρεώσεις που πιθανότατα είχε το πλοίο, αλλά και οι οικονομικές υποχρεώσεις (φορολογικές υποχρεώσεις) που έχει το πλοίο βάσει της σημαίας του.

Γ) Τα μεταβλητά κόστη, τα οποία αφορούν κυρίως το κόστος για ζημιές και επισκευές που δεν είναι προγραμματισμένες, είναι αρκετά σημαντικό έξοδο με για το πλοίο. Το κόστος επηρεάζεται από την ηλικία του πλοίου σε σημαντικό βαθμό. Όσο πιο μεγάλο είναι ένα πλοίο ηλικιακά, τόσο περισσότερες βλάβες προκύπτουν. Μια σημαία που δεν έχει σημαντικές απαιτήσεις σχετικά με την συντήρηση των πλοίων, γίνεται αυτόματα

ελκυστική για τις εταιρείες που δεν στοχεύουν στη σημαντική συντήρηση των πλοίων τους, προκειμένου να κρατήσουν τα κόστη χαμηλά.

Οι παραπάνω παράγοντες όπως προαναφέραμε επηρεάζουν την ελκυστικότητα της σημαίας, τι όμως συνιστά την ελκυστικότητα της σημαίας; Η ελκυστικότητα της σημαίας έχει δύο κύριες συνιστώσες, η πρώτη αφορά το κόστος λειτουργίας του σε συνάρτηση με το έσοδο που λαμβάνει το πλοίο από τα ναύλα και η δεύτερη την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει. Οι δύο αυτές συνιστώσες θα πρέπει να βρίσκονται σε ισορροπία, δηλαδή, η ιδεατή επιδίωξη είναι ένα πλοίο συγκριτικά με τους ανταγωνιστές του να παρέχει όσο το δυνατό πιο ποιοτικές υπηρεσίες με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Μια ελκυστική σημαία, προσφέρει σε ένα πλοίο ευελιξία στην επιλογή του πληρώματος του και των μισθών των ναυτών και ταυτόχρονα ευελιξία στις ναυλώσεις. Μία ελκυστική σημαία δίνει μία εικόνα κύρους και φερεγγυότητας σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, μια παράμετρος που είναι απαραίτητη για ένα πλοίο καθώς για την αγορά ενός πλοίου υπάρχει ανάγκη για μεγάλη ποσότητα ρευστού χρήματος, οπότε οι πλοιοκτήτες στρέφονται ως προς τις τράπεζες συνήθως για λήψη δανείου. Σε μία τέτοια περίπτωση, μία ελκυστική σημαία θα συμβάλλει σημαντικά στην εξασφάλιση ευνοϊκότερων δανειακών όρων. Επίσης μια ελκυστική σημαία εξασφαλίζει συχνούς ποιοτικούς ελέγχους για τα πλοία. Όλες οι ποιοτικές και ελκυστικές σημαίες περιλαμβάνονται στη λευκή λίστα του Paris MoU. Σήμερα πολλές σημαίες που παλιά θεωρούνταν κατώτερες και σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας, βρίσκονται ψηλά στην κατάταξη μεταξύ των ποιοτικών σημαίων παγκοσμίως.

3.3 ΕΙΝΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΚΥΣΤΙΚΗ;

Η ελληνική σημαία βρίσκεται για πολλά συνεχή έτη στη λευκή λίστα της Paris MoU μία λίστα που την χαρακτηρίζει μαζί με άλλες ως μια ποιοτική σημαία. Παρόλα αυτά η ελληνική σημαία περνάει κρίση τα τελευταία χρόνια. Πολλοί πλοιοκτήτες επιλέγουν ξένες σημαίες για τα πλοία τους καθώς η ελληνική σημαία δεν εξασφαλίζει ούτε προωθεί την ανταγωνιστικότητα του πλοίου στην αγορά. Σύμφωνα με την UNCTAD, το 88% των ελληνόκτητων πλοίων βρίσκονται υπό ξένη σημαία. Το βασικό μειονέκτημα που έχει η ελληνική σημαία είναι οι περιορισμοί που θέτει για την στελέχωση του πληρώματος, η γραφειοκρατεία αλλά και ο χαμηλός αριθμός των Ναυτικών. Οι περιορισμοί σχετίζονται με την εθνικότητα και των αριθμό των ναυτικών και οι οποίοι για πρώτη φορά τέθηκαν σε ισχύ το 1953. Από την αρχή οι πλοιοκτήτες έθεσαν ως κοινό

τους αίτημα την εξάλειψη ή την μείωση των περιορισμών αυτών. Ένα πλοίο με ελληνική σημαία έχει σίγουρα αυξημένα λειτουργικά κόστη λόγω των μισθών αλλά και του κόστους πρόσληψης τους (NAT). Σχετικά με το θέμα της γραφειοκρατίας το κράτος έθεσε σε εφαρμογή μία νέα πλατφόρμα (niologio.gon.gr) μέσω της οποίας μειώνονται οι γραφειοκρατικές και χρονοβόρες διαδικασίες, κάνοντας μία προσπάθεια για την αναβάθμιση του ελληνικού νηολογίου. Παρά των όλων προαναφερόμενων, ακόμα και αν η ελληνική σημαία παραμένει να χαρακτηρίζεται ελκυστική αλλά και ποιοτική, πολλές άλλες σημαίες στην αγορά μπορούν εύκολα να την ανταγωνιστούν στις προτιμήσεις των πλοιοκτητών. Το μεγαλύτερο μειονέκτημα όμως παραμένει ότι ενώ δεν υπάρχει ικανός αριθμός Ελλήνων ναυτικών για τη στελέχωση ελληνικών πλοίων, η νομοθεσία ακόμη και σήμερα παραμένει ίδια.

3.4.ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΑΠΟΡΡΙΠΤΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Παρά την έντονη παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στην διεθνή ναυτιλία, παρατηρείται έντονη στρόφη προς στην επιλογή ξένων σημαιών. Ακόμα και για τα πλοία που βρίσκονται σε στάδιο ναυπήγησης, πολύ καιρό πριν εκτελέσουν το πρώτο τους ταξίδι πραγματοποιείται η εγγραφή τους σε ξένα νηολόγια. Μία από τις κορυφαίες ελληνικές πλοιοκτήτριες εταιρείες που επιλέγουν ξένες σημαίες είναι η Tsakos Group, της οποίας ο στόλος αποτελείται σχεδόν από εκατό πλοία εκ των οποίων μόνο το 15% του στόλου ανήκει στο ελληνικό νηολόγιο. Η στάση της προαναφερόμενης ναυτιλιακής εταιρείας δεν αποτελεί μια ξεχωριστή περίπτωση αλλά κομμάτι ενός φαινομένου το οποίο τα τελευταία χρόνια γίνεται όλο και πιο έντονο. Παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει από το Ελληνικό κράτος για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου (π.χ. με την ψηφιοποίηση διαδικασιών), η δυναμικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου έχει την τάση να φθίνει. Γιατί συμβαίνει όμως αυτό; Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας χαρακτηρίζεται από έντονη σταθερότητα η οποία μεταβάλλεται κατά καιρούς λόγω νέων κανονισμών του IMO ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η σταθερότητα αυτή όμως μπορεί να αποδυναμώσει την δύναμη του ελληνικού νηολογίου καθώς πολλές φορές μπορεί να μην συμβαδίζει με τις σύγχρονες ανάγκες των εφοπλιστών και πλοιοκτητών.

Η επιλογή της σημαίας ενός πλοίου, είναι μία απόφαση στρατηγικής φύσεως, για αυτό και οι πλοιοκτήτες πολλές φορές επιλέγουν ξένα νηολόγια τα οποία θα τους προσφέρουν φορολογικές ελαφρύνσεις, ελευθερία στην στελέχωση του πληρώματος τους ανεξαρτήτως εθνικότητας και λίγες έως και καθόλου γραφειοκρατικές δεσμεύσεις (Ναυτεμπορική, 2024). Έτσι οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους και μπορούν να γίνουν πιο ευέλικτοι και ανταγωνιστικοί στην αγορά. Πιο συγκεκριμένα οι λόγοι που οδηγούν τους πλοιοκτήτες να επιλέξουν κάποιά ξένη σημαία έναντι της ελληνικής είναι οι παρακάτω (Γεωργαντόπουλος-Βλάχος, 2003):

- Οι αυστηροί κανόνες που επιβάλλονται από το κράτος.
- Οι περιορισμοί επάνδρωσης του πλοίου σχετικά με την εθνικότητα των πληρωμάτων.
- Το φορολογικό καθεστώς.
- Υψηλό λειτουργικό κόστος καθώς οι μισθοί των Ελλήνων ναυτικών είναι πολύ υψηλότεροι (Ναυτεμπορική, 2024), συγκριτικά με αντίστοιχους μισθούς ναυτικών άλλων εθνικοτήτων όπως Φιλιππινέζων.

Η στροφή των Ελλήνων πλοιοκτητών προς ξένες σημαίες αποτελεί μεγάλο πλήγμα για την ελληνική οικονομία, καθώς οδηγεί σε μείωση των διαθέσιμων θέσεων εργασίας όπως επίσης πλήττει και την οικονομία της χώρας για την οποία η ναυτιλία είναι μία πηγή εσόδου. Γι' αυτό είναι πολύ σημαντικό να εκσυγχρονιστεί το περιεχόμενο της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής και να συμβαδίσει με τις σύγχρονες απαιτήσεις των πλοιοκτητών ώστε να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός των πλοίων τους στο ελληνικό νηολόγιο. Η εκπαίδευση των ναυτικών στην οποία εστιάζει η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική είναι ένας παράγοντας ο οποίος αποτελεί κίνητρο για την πρόσληψη Ελλήνων ναυτικών, καθώς όσο πιο εκπαιδευμένος είναι ένας ναυτικός τόσο πιο αποδοτικός θα είναι στην εργασία του, οπότε τόσο πιο ανταγωνιστικές θα γίνουν οι υπηρεσίες που προσφέρει. Οι πλοιοκτήτες προτιμούν να προσλαμβάνουν Έλληνες ναυτικούς σε θέσεις ευθύνης και στις πιο υποστηρικτικές θέσεις, όπως το κατώτερο πλήρωμα, να προσλαμβάνεται πιο οικονομικό προσωπικό, καθώς το κόστος κάλυψης των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης για τους Έλληνες Ναυτικούς είναι αρκετά υψηλό.

3.5 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΙ ΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Πώς όμως θα μπορούσαμε να μειώσουμε την τάση των πλοιοκτητών προς τα ξένα νηολόγια; Η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας θα πρέπει να συμβαδίζει με τα σύγχρονα ζητήματα της ναυτιλίας, να μην μένει στάσιμη και να λαμβάνει συνεχώς νέα μέτρα στήριξης του εμπορικού της στόλου ώστε με αυτό το τρόπο να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της στην αγορά αλλά και η παρουσία της διεθνώς. Τα πιο σημαντικά μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν ώστε να αντιμετωπιστεί με το καλύτερο δυνατό τρόπο το πρόβλημα είναι τα παρακάτω:

- Ελευθερία στην δυνατότητα επιλογής του πληρώματος, χωρίς να υπάρχουν περιορισμοί εθνικότητας, κυρίως για των κατωτέρων ευθύνης θέσεων.
- Μείωση του κόστους μισθοδοσίας των ναυτικών (μείωση των εισφορών στο NAT, μείωση του φόρου εισοδήματος των ναυτικών), ώστε να είναι πιο ελκυστική η πρόσληψη των Ελλήνων ναυτικών, χωρίς να επηρεάζονται τα λειτουργικά κόστη του πλοίου.
- Φορολογικές ελαφρύνσεις στα ποντοπόρα πλοία που πραγματοποιούν μεγάλα ταξίδια και μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες φορτίου διεθνώς και συμβάλλουν στην παγκόσμια οικονομία, αναδεικνύοντας την ναυτοσύνη των Ελλήνων.
- Οι κανόνες επιλογής του πληρώματος να ορίζονται με κριτήριο την εκπαίδευση και εμπειρία των ναυτικών και όχι βάσει εθνικότητας. Οπωσδήποτε η απαίτηση πλοίαρχος να είναι Έλληνας πρέπει να αλλάξει καθώς δεν υπάρχει ικανός αριθμός Ελλήνων πλοιάρχων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, γίνεται ξεκάθαρο ότι οι αλλαγές στην ναυτιλιακή πολιτική της χώρας σύντομα θα καταστούν αναπόφευκτες, είτε πρόκειται για έντονες είτε για ήπιες μεταρρυθμίσεις. Τα σημαντικότερα μέτρα όμως είναι η μείωση της φορολογίας και ευελιξία στην επιλογή των ναυτικών για την επάνδρωση του πλοίου. Όταν ένας πλοιοκτήτης έχει το περιθώριο να επιλέξει το πλήρωμα του πλοίου τηρώντας έναν προϋπολογισμό σε σχέση με το μισθολογικό κόστος και ταυτόχρονα λαμβάνει και φορολογικές ελαφρύνσεις από το κράτος της σημαίας του τότε έχει τη δυνατότητα να γίνει πιο ανταγωνιστικός στην αγορά στην οποία ο στόχος της πρωτιάς είναι πάρα πολύ δύσκολος καθώς η ναυτιλία εκ φύσεως είναι ένα παιχνίδι που παίζεται σε διεθνές πεδίο.

Το ελληνικό νηολόγιο παρά τα προβλήματα και τις ατέλειες που έχει, αδιαμφισβήτητα αποτελεί ένα ισχυρό νηολόγιο σε διεθνές επίπεδο. Το ελληνικό νηολόγιο για πολλά πλοία αποτελεί σύμβολο εγγύησης ως προς τους συναλλασμένους τους, τους ναυλωτές,

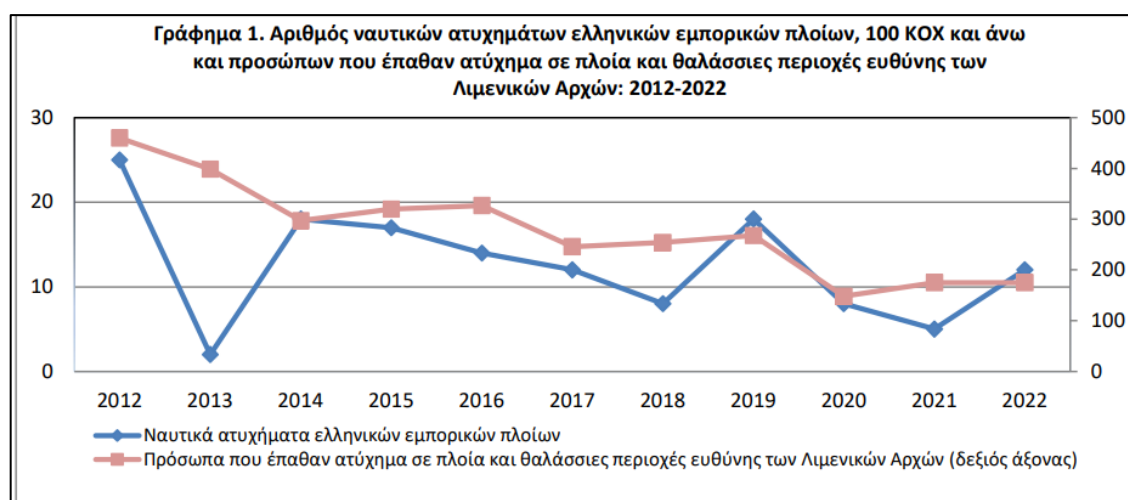
τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τα P&I Club κ.ά. Παρόλα αυτά για να διατηρηθεί και να παραμείνει ένα νηολόγιο με ισχυρή διεθνή παρουσία αλλά και για την περαιτέρω ενίσχυση του θα πρέπει να υπάρξουν νέα μέτρα που θα το καθιστούν πιο ανταγωνιστικό στην αγορά. Η αύξηση της ελκυστικότητας του ελληνικού νηολογίου θα προσφέρει οικονομικά και στρατηγικά οφέλη στο ελληνικό κράτος, εξασφαλίζοντας για την χώρα όλο το μεγαλύτερο μερίδιο στην παγκόσμια αγορά.

Η ελκυστικότητα της Ελληνικής σημαίας βασίζεται σε δύο βασικούς πυλώνες, ο πρώτος είναι ασφάλεια των ελληνικών πλοίων και ο δεύτερος η εξειδίκευση και εκπαίδευση των Ελλήνων Ναυτικών.

3.6 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Η Ελλάδα διατηρεί για χρόνια μια θέση στις λευκές λίστες των ποιοτικών σημαιών (Paris MoU Performance List, 2024). Τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία είναι υψηλά. Τα ποσοστά ναυτιλιακών ατυχημάτων είναι πολύ χαμηλά σε σχέση με πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια. Τα ποσοστά απώλειας ανθρώπινης ζωής σε επιβατηγά πλοία με ελληνική σημαία είναι από τα χαμηλότερα στον κόσμο. Η ελληνική σημαία πάντα εξασφάλιζε την τήρηση αυστηρών προτύπων ασφαλείας, για τα οποία σημαντικό ρόλο έπαιζαν οι υψηλά καταρτισμένοι Έλληνες ναυτικοί. Κατά το πέρασμα των ετών τα ατυχήματα του ελληνικού στόλου σημειώνουν σταθερή μείωση καθώς ο ελληνικός στόλος εξελίσσεται τεχνολογικά. Στο γράφημα 3.1 παρουσιάζεται η μείωση των ατυχημάτων κατά τη δεκαετία 2012 έως 2022, παρατηρώντας ότι ο αριθμός των ανθρώπων (καφέ γραμμή) που υπέστησαν βλάβη λόγω ναυτικού ατυχήματος είναι κατά κύριο λόγο πτωτικός κατά τη διάρκεια της εν λόγω δεκαετίας. Ο αριθμός των πλοίων που υπέστησαν κάποιο ατύχημα είναι κατά αντίστοιχο τρόπο κυρίως πτωτικός, με εξαίρεση την αύξηση των ατυχημάτων το έτος 2019, όπου ο υπάρχει μία εμφανής αύξηση ατυχημάτων αλλά όχι της ανθρώπινης απώλειας.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2012- 2022.ΠΗΓΗ : ΕΛΣΤΑΤ



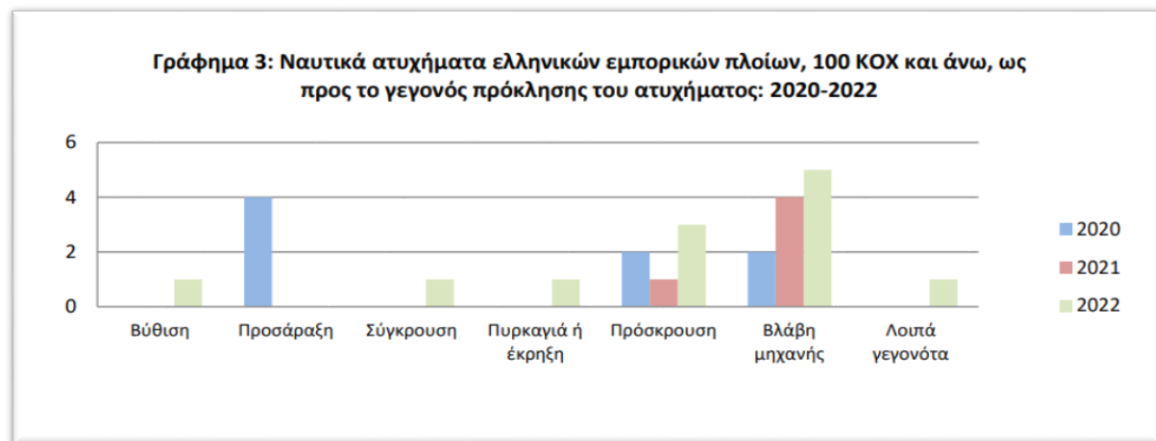
Ποια είναι η αναλογία όμως του αριθμού των ατυχημάτων σε σχέση με το μέγεθος του ελληνικού στόλου; Στο γράφημα 3.2 αναλύεται για το έτος 2022, στο αριστερό μέρος ο ελληνικός εμπορικός στόλος σε αριθμό πλοίων και σε καθαρή ολική χωρητικότητα και ανά είδος και στο κέντρο αναλύονται ο αριθμός των πλοίων που έχουν υποστεί ατύχημα αλλά και η χωρητικότητα αυτών (ΕΛΣΤΑΤ,2022).

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΠΗΓΗ : ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 1. Ναυτικά ατυχήματα ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία πλοίων: 2022						
Κατηγορία πλοίων	Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου		Εμπορικά πλοία που συνέβη ναυτικό ατύχημα		Αναλογία (%)	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.825	38.231.690	12	40.038	0,66	0,10
Φορτηγά	371	10.914.565	5	11.546	1,35	0,11
Δεξαμενόπλοια	432	25.896.705	0	0	0,00	0,00
Επιβατηγά	753	1.279.498	6	26.669	0,80	2,08
Λουπά ⁽¹⁾	269	140.922	1	1.823	0,37	1,29

Για το έτος 2022 ,για τα πλοία με χωρητικότητα 100 ΚΟΧ και άνω, τα ατυχήματα που έλαβαν χώρα αφορούσαν μόνο το 0.66% του συνολικού εμπορικού ελληνικού στόλου και το 0,1% της ολικής του χωρητικότητας. Το ποσοστό αυτό είναι εξαιρετικά χαμηλό αν λάβουμε υπόψιν ότι τα πλοία βρίσκονται αντιμέτωπα με έντονες καιρικές συνθήκες και ότι σε περίπτωση κάποιας βλάβης ή κάποιου προβλήματος η παροχή βοήθειας δεν είναι εύκολο να είναι άμεση στην ανοιχτή θάλασσα. Επίσης παρατηρούμε ότι τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται σε φορτηγά πλοία αλλά και επιβατηγά.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.3 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΑΙΤΙΑ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ. ΠΗΓΗ : ΕΛΣΤΑΤ



Τέλος στο γράφημα 3.3. παρουσιάζονται οι λόγοι από τους οποίους προκαλούνται τα ατυχήματα. Κατά την περίοδο 2020 με 2022 οι πλειοψηφία των ατυχημάτων προήλθε από βλάβη της μηχανής, ο επόμενος λόγος ήταν η πρόσκρουση και ο λιγότερο συνήθης η βύθιση του πλοίου. Τα περισσότερα ατυχήματα φαίνεται να προκλήθηκαν από τεχνικά προβλήματα και όχι λόγω λανθασμένων χειρισμών του πληρώματος (ΕΛΣΤΑΤ, 2022)..

3.7 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Το ελληνικό ναυόλογο και ναυτιλία επενδύουν και επιθυμούν τη συνεχή εκπαίδευση του ναυτεργατικού προσωπικού. Οι ναυτικοί είναι η κινητήριος δύναμη του πλοίου. Η ποιότητα των δεξιοτήτων τους οδηγεί στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών, στην πρό-πωση ανταπόκριση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και ανταπόκριση σε κάθε νέα συνθήκη που προκύπτει στον τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης έχει τεράστια σημασία για την ελληνική ναυτιλία και για την ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος το οποίο με το πέρασμα των ετών φθίνει. Το επίπεδο εκπαίδευσης και ο αριθμός των ναυτικών θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω:

- Προσελκύοντας όλο και περισσότερα νέα άτομα στο ναυτικό επάγγελμα, μέσω της ενίσχυσης της ναυτικής συνείδησης κατά τη διάρκεια της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης των νέων.
- Με την ενίσχυση των προγραμμάτων σπουδών των ναυτικών και προγραμμάτων μετεκπαίδευσης τους κατά τη διάρκεια της εργασίας τους.
- Την συνεχή προβολή της ναυτικής παράδοσης των Ελλήνων και την συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.

Παρόλο που στην Ελλάδα έχουμε εξαιρετικά εκπαιδευμένους ναυτικούς, το ναυτικό επάγγελμα περνάει κρίση. Το 25% περίπου των απόφοιτων ΑΕΝ δεν θα μπαρκάρει ποτέ, θα ακολουθήσει διαφορετικό επάγγελμα ή θα εργαστεί σε κάποιο ναυτιλιακό γραφείο ή επιχείρηση. Πάνω από τους μισούς απόφοιτους αλλάζουν επάγγελμα μετά από τα πρώτα χρόνια ή μετά από το πρώτο τους ταξίδι. Μόνο το 10% των αποφοίτων έχουν βλέψεις στο να ανέβουν στην ιεραρχία και εξαντλούν όλα τα επίπεδα ιεραρχίας.

Η παραπάνω κατάσταση χρειάζεται να αλλάξει άμεσα και να παρθούν σημαντικά μέτρα που θα δίνουν κίνητρα στους νέους Έλληνες να επιλέγουν το επάγγελμα του ναυτικού αλλά και στους πλοιοκτήτες για να επιλέγουν τον Έλληνα ναυτικό ώστε να αυξηθεί η ζήτηση του για την κάλυψη θέσεων στο πλήρωμα ελληνόκτητων πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

4.1. ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 1/ ΝΔ 2687/1953

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας, καθορίστηκε με το άρθρο 13 του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953. Το αναπτυξιακό αυτό νομοθετικό διάταγμα αναφέρεται κυρίως στην προσέλκυση ξένων κεφαλαίων. Ως ξένο κεφάλαιο θεωρείται ένα πλοίο άνω των 1.500 κόρων .

Το νομοθετικό διάταγμα 2697/1953, ενώ αναφέρεται γενικότερα για επενδύσεις, οι συντάκτες αναφέρουν ξεκάθαρα στο άρθρο 13 τον χαρακτηρισμό όλων των πλοίων από 1.500 κόρους και άνω ως επενδύσεις (Doganis and Metaxas, 1976). Το γεγονός ότι το νομοθετικό διάταγμα αναφέρεται σε πλοία 1.500 κόρων και άνω σημαίνει ότι η κρατική ναυτιλιακή πολιτική εστιάζει στην προσέλκυση μεγάλων ποντοπόρων πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται διεθνώς. Οι εγκεκριμένες νομοθετικές πράξεις δεν μπορούν να ακυρωθούν από μεταγενέστερες τροποποιήσεις του Συντάγματος, θα πρέπει να τηρούν το περιεχόμενο του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953. Το εν λόγω νομοθετικό διάταγμα αποτελεί πολύ σημαντικό μέρος του Ελληνικού Συντάγματος καθώς ο σκοπός του είναι να προάγει την ελληνική Οικονομία με προσέλκυση νέων επενδύσεων. Ο νόμος 2687/1953 αποτέλεσε απαρχή της Ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Η Ελλάδα διατηρεί από τότε σταθερή την ναυτιλιακή της πολιτική με ελάχιστες αλλαγές οι οποίες βασίζονται σε συγκυριακά γεγονότα όπως νέους ευρωπαϊκούς κανόνες, κανονισμούς

από τον IMO (International Maritime Organization) κ.τ.λ., όπως επίσης και σε αλλαγές που έχουν γίνει στους περιορισμούς που υπάρχουν σχετικά με την εθνικότητα του πληρώματος στα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο.

4.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Με το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953, το ελληνικό κράτος προσπάθησε να προσελκύσει επενδύσεις ξένων κεφαλαίων στην χώρα. Με τον νόμο 27/1975, το ελληνικό κράτος προσπαθεί να ωθήσει περισσότερα ελληνόκτητα πλοία να νηολογηθούν κάτω από την ελληνική σημαία. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το ελληνικό κράτος με τον νομοθετικό διάταγμα 2687/1953, στόχευε σε πλοία χωρητικότητας από 1.500 κόρους και άνω, δηλαδή σε ποντοπόρα πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται σε διεθνές εμπόριο. Όσο μεγαλύτερο είναι ένα πλοίο τόσο υψηλότερη μείωση φορολογίας λαμβάνει. Το ποσό που χρειάζεται να πληρώσει ένας πλοιοκτήτης για το πλοίο του εξαρτάται από την ηλικία του πλοίου του όπως και την χωρητικότητα του. Πιο συγκεκριμένα, ετησίως για κάθε πλοίο υποβάλλεται στην ΑΑΔΕ το έντυπο 233, στο οποίο συμπληρώνονται τα στοιχεία ταυτότητας του πλοίου (όνομα, πλοιοκτήτης, διαχειριστής, νόμιμος εκπρόσωπος, αντίκλητος, ημερομηνία νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, ηλικία, χωρητικότητα σε κόρους, τύπος) και υπολογίζεται το ύψος του φόρου σε δολάρια βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου και της ηλικίας του με τους αντίστοιχους συντελεστές. Βάσει του νόμου 27/1975, ο συντελεστής μειώνεται όσο αυξάνεται η χωρητικότητα του πλοίου. Αυτό συμβαίνει καθώς το ελληνικό κράτος θέλει να κάνει ακόμα πιο ελκυστική την ελληνική σημαία για μεγαλύτερα πλοία, τα οποία πραγματοποιούν μεγάλα διεθνή ταξίδια μεταφέροντας μεγάλη ποσότητα φορτίου.

Ο φόρος ναι μεν υπολογίζεται βάσει της ηλικίας του πλοίου και της χωρητικότητας του αλλά μπορεί να μειωθεί το τελικό ποσό που θα καταβληθεί κατά τις παρακάτω περιπτώσεις:

Α) Σύμφωνα με το άρθρο 5 του νόμου 27/1975, μπορεί να μειωθεί ο φόρος που θα καταβληθεί για το πλοίο στο ελληνικό κράτος λόγω «αποδεδειγμένης πλήρους αργίας» του πλοίου. Η αργία αυτή μπορεί να οφείλεται σε έκτακτες ή προγραμματισμένες επισκευές, έλλειψης δραστηριότητας (δηλ. εργασίας). Για την μείωση του φόρου θα πρέπει η αργία του πλοίου να διαρκέσει χρονικά πάνω από 2 (δύο) συνεχόμενους μήνες κατά το φορολογούμενο έτος ή το προηγούμενο, για τα πλοία πρώτης κατηγορίας και για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας η αργία θα πρέπει να διαρκέσει πάνω από 20 (είκοσι) συνεχείς μέρες οι οποίες να έχουν λάβει χώρα την περίοδο του φορολογικού έτους.

Τα πλοία πρώτης κατηγορίας, για τη μείωση του φόρου θα πρέπει να προχωρήσουν σε αίτηση προς την αρμόδια αρχή όπως και επίσης να σημειωθεί και κατά την υποβολή της δήλωσης φορολογίας του πλοίου στο έγγραφο 233.

Β) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του νόμου 27/1975, μπορεί να μειωθεί ο καταβαλλόμενος φόρος στις παρακάτω περιπτώσεις:

- 1) για πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και είναι νηολογημένα κάτω από την ελληνική σημαία έως και ηλικία έως 6 (έξι) ετών.
- 2) πλοία που πραγματοποιούν τακτικά δρομολόγια στη ναυτιλία γραμμών (Liner Shipping Services) μεταξύ ξένων λιμένων ή μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων.
- 3) πλοία ηλικίας κάτω των 20 (είκοσι) ετών τα οποία έχουν υποστεί επισκευή ή αντικατάσταση συστήματος προώσεως ή αντικατάσταση άλλων μηχανισμών και εξαρτημάτων, με την προϋπόθεση ότι οι εργασίες λαμβάνουν χώρα στην Ελλάδα και οι δαπάνες των εργασιών καλύπτονται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος. Για την επιβεβαίωση των εργασιών είναι απαραίτητη η βεβαίωση εργασιών από το ναυπηγείο ή εργοστάσιο επισκευών, η βεβαίωση νηογνώμονα και βεβαίωση από την Τράπεζα της Ελλάδος για την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος.

4.3. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΒΑΣΗ ΤΟΥ 27/1975

Είναι σημαντικό να αναφερθούμε στις δύο κατηγορίες πλοίων βάσει νόμου για την καλύτερη κατανόηση του υπολογισμού του φόρου που αναλύεται παρακάτω. Η κατηγοριοποίηση των πλοίων σε πρώτη και δεύτερη κατηγορία αναλύεται στο άρθρο 3 του νόμου 27/1975.

Πιο συγκεκριμένα:

4.3.1. ΠΛΟΙΑ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ.

Βάσει του νόμου, ως πλοία πρώτης κατηγορίας χαρακτηρίζονται (Marlow, P., Mitroussi ,2008):

- Όλα τα μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία χωρητικότητας από 3.000 κόρους και πάνω.

- Όλα τα φορτηγά πλοία, τα οποία μεταφέρουν ξηρό και υγρό φορτίο και πλοία ψυγεία άνω των 500 και 3.000 κόρων χωρητικότητας, τα οποία δραστηριοποιούνται παγκοσμίως σε λιμένες του εξωτερικού και πραγματοποιούν ταξίδια μεταξύ λιμένων εξωτερικού.
- Όλα τα επιβατηγά πλοία (Ναυτιλία Γραμμών) , τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια από το εσωτερικό προς το εξωτερικό και το αντίστροφο αλλά και μεταξύ λιμένων του εξωτερικού.
- Όλα τα επιβατηγά πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων, τα οποία πραγματοποιήσαν κατά το προηγούμενο έτος τουλάχιστον για χρονικό διάστημα 6 μηνών τακτικά δρομολόγια περιήγησης μεταξύ λιμένων του εσωτερικού ή και εξωτερικού με σκοπό την ψυχαγωγία των επιβατών.
- Όλα τα πλωτά γεωτρήματα που το εκτόπισμα τους υπερβαίνει τους 5.000 τόνους όπως επίσης και τα πλωτά διυλιστήρια και μονάδες αποθήκευσης πετρελαίου ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων. Όλα τα προηγούμενα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για γεωτρήσεις που λαμβάνουν χώρα σε θαλάσσιο περιβάλλον , διύλιση πετρελαιοειδών.

4.3.2. ΠΛΟΙΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Ως πλοία δεύτερης κατηγορίας χαρακτηρίζονται: Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοία γενικώς (Marlow, P., Mitroussi ,2008).

4.4 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ ΠΛΟΙΩΝ - Ν. 27/1975

Οι συντάκτες του νόμου 27/1975, συμπεριέλαβαν λεπτομερώς στο άρθρο 6 τους συντελεστές για τον υπολογισμό του φόρου βάσει της χωρητικότητας και της ηλικίας του κάθε πλοίου. Ο υπολογισμός φόρου αναφέρεται σε πλοία πρώτης κατηγορίας και διαφέρει αν έχει νηολογηθεί κάτω από την ελληνική σημαία πριν ή μετά την ισχύ του εν λόγω νόμου.

4.4.1 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ Α' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Από το έτος 2017 και μετά οι εταιρίες υποβάλλουν τις φορολογικές δηλώσεις των πλοίων τους ηλεκτρονικά μέσω του TAXISnet (Taxheaven,2024). Οι εν λόγω δηλώσεις φορολογίας αφορούν τις παρακάτω περιπτώσεις πλοίων:

- Πλοία που έχουν κάνει την εγγραφή τους στο ελληνικό νηολόγιο μετά την έναρξη της ισχύος του νόμου 27/1975 (έντυπο 233).
- Πλοία με σημαία της Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ εξαιρουμένης της ελληνικής σημαίας όπως αναφέρεται στο άρθρο 26^α του παραπάνω νόμου (έντυπο 569).
- Πλοία που ανήκουν στο ελληνικό νηολόγιο μετά την έναρξη του νόμου 27/1975 και φορολογούνται βάσει αυτού αλλά και βάσει των διατάξεων Ν.Δ. 2687/1953 του άρθρου 13 (έντυπο 567).
- Και τέλος πλοία με ξένη σημαία, τα οποία βρίσκονται στη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα (έντυπο 566).

Ανάλογα με ποια από τις παραπάνω κατηγορίες ανήκει το πλοίο, συμπληρώνεται και διαφορετική δήλωση καθώς το κάθε έντυπο διαφέρει στους συντελεστές φορολόγησης αλλά στην συμπλήρωση πληροφοριών. Πιο συγκεκριμένα, στο έντυπο 233 για τα ελληνικά πλοία παραδείγματος χάριν δεν χρειάζεται να συμπληρωθεί η χώρα νηολόγησης.

Ο υπολογισμός του φόρου (σε όλα τα αντίστοιχα έντυπα υπολογισμού φόρου) βασίζεται σε δύο βασικούς παράγοντες, την ολική χωρητικότητα του πλοίου αλλά και την ηλικία του πλοίου. Δηλαδή οι συντελεστές υπολογισμού του φόρου διαφέρουν ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου αλλά και την ηλικία του. Ο φόρος υπολογίζεται σε δολάρια κ.ο.χ., για την μετατροπή του ποσού σε ευρώ εμφανίζεται στην εφαρμογή TAXISnet η ισχύουσα ισοτιμία (η πληροφορία αντλείται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα) κατά τον χρόνο υποβολής της δήλωσης.

Η ηλικία του πλοίου υπολογίζεται από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου έτους από το έτος που παραδόθηκε το πλοίο έτοιμο προς εκμετάλλευση στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Ως ολική χωρητικότητα σε κόρους λογίζεται η χωρητικότητα που αναγράφεται στο νηολόγιο κατά την εγγραφή του πλοίου σε αυτό. Σχετικά με τους συντελεστές προσδιορισμού φόρου βάσει ηλικίας του πλοίου, σύμφωνα με τον νόμο 4808/2021/άρθρο 146 (Α'101) αλλά και με την αναπροσαρμογή των συντελεστών βάσει των διατάξεων του ν. 4955/2022/άρθρο 52 (Α'139), το ποσοστό προσαύξησης για την πενταετία 2021 έως 2025 θα είναι 4% ετησίως (με έτος βάσεις το 2020). Για το έτος 2021, κατ'εξαιρεση, εφαρμόστηκε αναστολή για την προσαύξηση η οποία θα ληφθεί υπόψη στην

προσαύξηση των δύο τελευταίων ετών της πενταετίας (δηλ. 2024 και 2025), όπου το ποσοστό προσαύξησης θα φτάσει το 6% ετησίως (E- Forosimn.r ,2022).

Πιο συγκεκριμένα, οι συντελεστές φόρου που καταβάλλονται ανά κ.ο.χ. (σε δολάρια ΗΠΑ) ανάλογα με την ηλικία του πλοίου διαμορφώνονται ως εξής:

α) πλοία με ελληνική σημαία, με χρόνο νηολόγησης μετά την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975 και η φορολόγηση τους γίνεται βάσει του νόμου αυτού (Πηγή: Taxheaven.gr).

ΗΛΙΚΙΑ	Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025
0-4	1,526	1,548	1,579	1,601
5-9	2,736	2,774	2,831	2,869
10-19	2,678	2,716	2,771	2,809
20-29	2,534	2,570	2,622	2,658
30 και άνω	1,958	1,986	2,026	2,054

β) πλοία με σημαία Ε.Ε και Ε.Ο.Χ. πλην της ελληνικής σημαίας του άρθρου 26α του ν. 27/1975 και η φορολόγηση τους γίνεται βάσει του νόμου αυτού (Πηγή: Taxheaven.gr).

ΗΛΙΚΙΑ	Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025
0-4	1,526	1,548	1,579	1,601
5-9	2,736	2,774	2,831	2,869
10-19	2,678	2,716	2,771	2,809
20-29	2,534	2,570	2,622	2,658
30 και άνω	1,958	1,986	2,026	2,054

γ) πλοία που με ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975 που η φορολόγηση τους γίνεται βάσει του νόμου αυτού αλλά και τις πράξεις νηολόγησης με βάση το άρθρο 13 του ν. δ. 2687/1953 (Πηγή: Taxheaven.gr).

ΗΛΙΚΙΑ	Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025
0-4	0,509	0,522	0,541	0,553
5-9	0,912	0,935	0,969	0,992
10-19	0,893	0,915	0,949	0,971
20-29	0,845	0,866	0,898	0,919
30 και άνω	0,653	0,669	0,694	0,710

δ) πλοία με ξένη σημαία του άρθρου 26 του ν. 27/1975 τα οποία διαχειρίζονται ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες με έδρα στην Ελλάδα που η φορολόγηση τους γίνεται βάσει του νόμου αυτού αλλά και τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. δ. 2687/1953. (Πηγή: Taxheaven.gr).

ΗΛΙΚΙΑ	Έτος 2022	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025
0-4	0,496	0,509	0,528	0,541
5-9	0,889	0,912	0,946	0,969
10-19	0,870	0,893	0,926	0,949
20-29	0,824	0,845	0,876	0,898
30 και άνω	0,636	0,653	0,677	0,694

Κατά τον ίδιο τρόπο υπολογίζονται τα ποσά των συντελεστών υπολογισμού φόρου βάσει χωρητικότητας για την περίοδο 2021-2025. Οι συντελεστές όπως ορίζονται από τον ν. 27/1975/άρθρο 10 και παρ.2 είναι οι παρακάτω:

Συντελεστές υπολογισμού φόρου βάσει κ.ο.χ., Ν.27/1975/άρθρο 10 (Πηγή Kο-diko.gr).

Κλιμάκια ολικής χωρητ. εις κόρους	Συντελεσταί
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

Για τον υπολογισμό του φόρου πλοίων, πολλαπλασιάζονται οι παραπάνω συντελεστές με το εκάστοτε ποσό εισφοράς ανά κ.ο.χ. βάσει της ηλικίας του πλοίου.

4.4.2 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ Β' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Το άρθρο 12 παρ.1 του νόμου 27/1975 ορίζει τον τρόπο υπολογισμού του φόρου που επιβαρύνονται τα πλοία δεύτερης κατηγορίας. Ο φόρος για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας υπολογίζεται ετησίως βάσει της καθαρής χωρητικότητας τους πλοίου σε κόρους. Κατά την ψήφισή του νόμου του 1975 ο φόρος υπολογιζόταν και πληρωνόταν σε δραχμές, ενώ σήμερα πληρώνεται σε ευρώ. Στα πλοία Β' Κατηγορίας όσο μεγαλύτερο είναι

το πλοίο τόσο μεγαλύτερο ποσό φόρου πληρώνεται. Το κατώτατο ποσό φόρου που μπορεί να πληρωθεί είναι 200 ευρώ.

ΕΙΚΟΝΑ 4.1 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΦΟΡΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ Β' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ. ΠΗΓΗ: Ν.27/1975, TAX HEAVEN.GR.

Κλίμακα της παρ.1 του άρθρου 12 του ν.27/1975	
Κλίμακα σε Κ.Ο.Χ.	Φορολογικός Συντελεστής κλίμακας σε ευρώ ανά Κ.Ο.Χ.
20	0,90
30	1,05
50	1,14
άνω των 100	1,20

Φορολογικές ελαφρύνσεις λαμβάνουν τα πλοία Β' κατηγορίας στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Κατά 50% στην περίπτωση που τα πλοία πραγματοποιούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού.
- Κατά 60% στα επιβατηγά πλοία (μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα ανεξαρτήτως τύπου και υλικού.

4.5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η ναυτιλιακή πολιτική και το θεσμικό πλαίσιο εντός του οποίου δραστηριοποιούνται οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές είναι πολύ σημαντικά καθώς επηρεάζουν τη διεθνή τους εικόνα στον τομέα της ναυτιλίας.

Η ναυτιλιακή πολιτική επιδιώκει την ενίσχυση και προστασία του ελεύθερου εμπορίου και ανταγωνισμού της αγοράς. Επίσης συμμορφώνεται βάσει της ρήτρας MFN (Most Favored Nation), η οποία αποτελεί όρο του δικαίου διεθνών οικονομικών σχέσεων και σχετίζεται με την υποχρέωση ενός κράτους να συνδιαλλάσσεται με όλους τους αντισυμβαλλόμενους του ομοίως, χωρίς να υιοθετεί ευνοϊκότερη αντιμετώπιση σε ορισμένους αντισυμβαλλόμενους σε σύγκριση με τους υπολοίπους. Για παράδειγμα, εάν δύο ναυτιλιακές εταιρείες με όμοιο αντικείμενο δραστηριότητας που ανήκουν στον ίδιο όμιλο χρειαστεί να συνεργαστούν παρέχοντας υπηρεσίες η μια στην άλλη, θα πρέπει οι συναλλαγές τους να πραγματοποιηθούν με όμοιο τρόπο με οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση της αγοράς.

Πολλές χώρες λαμβάνουν μέτρα ναυτιλιακής πολιτικής και ορίζουν το θεσμικό τους πλαίσιο σχετικά με την ναυτιλία κατά μονομερή τρόπο, δηλαδή λαμβάνει πρωτοπόρα μέτρα ανάλογα με τις ανάγκες της χώρας τους. Η προσέγγιση αυτή έχει ενδιαφέρον και πολλά οφέλη όταν τα μέτρα που λαμβάνει ένα κράτος δεν είναι αντίθετα με το διεθνές δίκαιο και δεν δημιουργεί προβλήματα στα πλοία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Είναι σημαντικό η ναυτιλιακή πολιτική μιας χώρας να μεταβάλλεται και να διαμορφώνεται κατά καιρούς βάσει των αναγκών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της χώρας. Παρά τα προαναφερόμενα πλεονεκτήματα των μονομερών πρακτικών, η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική δεν είναι υπέρ αυτής της τακτικής. Η Ελλάδα υιοθετεί μέτρα και πρακτικές που βρίσκονται σε συμφωνία με το διεθνές δίκαιο και είναι υπέρ των κοινών πρακτικών που εξασφαλίζουν ομοιομορφία σε διεθνές επίπεδο, πράγμα το οποίο είναι βασικό σύμφωνο με τη φύση της ναυτιλίας η οποία δραστηριοποιείται διεθνώς. Σχετικά με την Ελλάδα, σε κάθε νέα συζήτηση για την ενίσχυση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας και του θεσμικού πλαισίου, οι αλλαγές που συζητούνται είναι στα πλαίσια των διεθνών κανονισμών σχετικά με την ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, η κάθε απόφαση και αλλαγή της ναυτιλιακής πολιτικής γίνεται βάσει των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που έχουν εκδοθεί από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και άλλων λοιπών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων όπως η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982).

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική έχει θέσει ως στρατηγικό στόχο την διαφύλαξη και ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα το ελληνικό ναυτεργατικό προσωπικό είναι παραδοσιακά εξαιρετικά εκπαιδευμένο και έμπειρο. Οι Έλληνες ναυτικοί είναι ικανοί να αναλάβουν θέσεις ευθύνης πάνω στο πλοίο αλλά και μετέπειτα, ως πρώην ναυτικοί, στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών, προσφέροντας ποιοτική εργασία με παραγωγικούς και εντατικούς ρυθμούς. Μια ναυτιλιακή εταιρεία που προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες, γίνεται ανταγωνιστική στην αγορά, και αναπτύσσεται με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς συγκριτικά με την περίπτωση που θα προσέφερε μέτριες υπηρεσίες με λιγότερο καταρτισμένο προσωπικό. Για όλους αυτούς τους λόγους, πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές επιλέγουν Έλληνες εκπαιδευμένους ναυτικούς για τα πλοία τους, προτιμώντας να έχουν υψηλότερα έξοδα για μισθούς εξασφαλίζοντας έτσι την παροχή ποιοτικών εργασιών. Είναι πλέον δεδομένο, ότι ένα καινούργιο πλοίο με εξαιρετικά εξελιγμένο τεχνο-

λογικό εξοπλισμό, δεν είναι λειτουργικό χωρίς το κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό. Άλλος ένας στόχος της ναυτιλιακής πολιτικής είναι να κάνει το επάγγελμα του ναυτικού ελκυστικό ώστε να το επιλέγουν ως επάγγελμα όλο και περισσότεροι νέοι, ενισχύοντας το ελληνικό ναυτικό δυναμικό.

4.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Στόχος της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η προσέλκυση νέων και μεγάλων πλοίων, τα οποία δραστηριοποιούνται παγκοσμίως μεταφέροντας μεγάλες ποσότητες εμπορεύματος. Ο στόχος αυτός γίνεται ξεκάθαρος και από το περιεχόμενο των νόμων 2687/1953 και 27/1975. Μέχρι και σήμερα, ένας από τους στόχους της ναυτιλιακής πολιτικής ήταν η στήριξη των Ελλήνων Ναυτικών και την εξασφάλιση της παρουσίας τους στο ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας. Η στήριξη των Ελλήνων ναυτικών προέρχεται μέσω του προτύπου οργανικής σύνθεσης που θα έπρεπε να τηρεί το κάθε πλοίο με ελληνική σημαία. Πιο συγκεκριμένα προβλέπεται για κάθε πλοίο πόσους Έλληνες ναυτικούς θα πρέπει να έχει στο πλήρωμα του. Οι περιορισμοί αυτοί είναι αρκετοί ώστε να λειτουργούν αποτρεπτικά, ως προς τους Έλληνες πλοιοκτήτες, για την επιλογή του ελληνικού νηολογίου για το πλοίο τους. Υψηλοί μισθοί των Ελλήνων ναυτικών όπως και τα έξοδα των εισφορών που θα πρέπει να καταβάλλονται στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) αποτελούν σημαντικό κόστος, το οποίο λαμβάνει σημαντικό ρόλο στην αύξηση του λειτουργικού κόστους των πλοίων. Γενικότερα στην πράξη έχει αποδειχτεί ότι κάθε μέτρο ενίσχυσης του ναυτεργατικού προσωπικού της χώρας οδηγεί στη μείωση της ενίσχυσης του ελληνικού νηολογίου.

Παρόλα αυτά, ακόμα και αν όλοι οι πλοιοκτήτες επέλεγαν το ελληνικό νηολόγιο και πάλι θα υπήρχε πρόβλημα στελέχωσης, καθώς ο αριθμός των Ελλήνων Ναυτικών φθίνει κατά το πέρασμα των ετών και σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες στελέχωσης ολόκληρου του ελληνόκτητου στόλου βάσει των σημερινών δεδομένων.

Ο πλοιοκτήτης και εφοπλιστής δεν θα πρέπει να περιορίζονται στην επιλογή του πληρώματος τους. Θα έπρεπε να επιλέγουν το προσωπικό τους βάσει εσωτερικών εταιρικών κριτηρίων όπως επιλέγουν και το προσωπικό τους και οι υπόλοιπες εταιρείες άλλων κλάδων. Για την στήριξη των Ελλήνων ναυτικών μπορούν να δοθούν εναλλακτικές διευκολύνσεις ώστε να γίνει ελκυστική και συμφέρουσα η πρόσληψη Ελλήνων

ναυτικών όπως για παράδειγμα η μείωση των εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ή μείωση των συντελεστών φορολογίας του πλοίου, τα οποία θα κάνουν και πιο ελκυστική την επιλογή του ελληνικού νηολογίου αλλά την επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος από τους νέους.

4.7 Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η επιλογή της σημαίας από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή γίνεται με κριτήρια κυρίως οικονομικά. Δηλαδή ένας πλοιοκτήτης θα προτιμήσει μια σημαία που θα του εξασφαλίσει χαμηλό λειτουργικό κόστος και φορολογικές ελαφρύνσεις και έτσι θα έχει μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους. Έτσι σε πολλές περιπτώσεις οι σημαίες ευκαιρίας αποτελούν ελκυστική επιλογή για τους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, οι οποίοι αναζητούν σημαίες που τους προσφέρουν χαμηλή φορολογία και ευελιξία στην δομή του πληρώματος και τις συνθήκες εργασίας.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, τα τελευταία χρόνια η ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας έχει μειωθεί. Παρόλα αυτά υπήρχαν ακόμα πολλοί πλοιοκτήτες και εφοπλιστές οι οποίοι επέλεγαν ακόμα να προσλαμβάνουν Έλληνες ναυτικούς και, ο λόγος ήταν η εξειδικευμένη εκπαίδευση που λαμβάνουν. Η αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου είναι πάρα πολύ σημαντική, και προϋποθέτει την ύπαρξη προσωπικού με τεχνικές γνώσεις, εμπειρία, ομαδικό πνεύμα και ικανότητα διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων. Αν ένα πλοίο επιλέξει ένα φθηνό μη-εξειδικευμένο προσωπικό, από τη μια πλευρά θα μειώσει τα λειτουργικά κόστη του πλοίου αλλά από την άλλη πλευρά σε περίπτωση έκτακτων συνθηκών ή λάθους το τελικό κόστος θα αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό. Οπότε πολλές φορές επιλέγονται στα πλοία εξειδικευμένοι Έλληνες ναυτικοί σε κρίσιμες θέσεις, για τη ομαλή λειτουργία του πλοίου, ενώ για τις υπόλοιπες μη κρίσιμες θέσεις, λιγότερο εξειδικευμένο προσωπικό που έχει χαμηλότερο μισθολογικό κόστος. Σε σχετική μελέτη με τίτλο «Ελληνική Ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα» που πραγματοποίησε το Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, αναφέρεται ότι ένας μη εκπαιδευμένος ναυτικός, χωρίς εμπειρία και γνώση, ο οποίος αμείβεται χαμηλά στην πραγματικότητα κοστίζει πολύ περισσότερο στο τελικό κόστος που επωμίζεται η επιχείρηση. Αυτό συμβαίνει, καθώς το ύψος των αποδοχών ενός ναυτικού εξαρτάται από την εξειδίκευση, την εμπειρία και τις γνώσεις του, οι οποίες συμβάλουν στην έμμεση αύξηση της παραγωγικότητας και αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών που προσφέρει στο πλοίο. Η εξασφάλιση των

ποιοτικών υπηρεσιών οδηγεί στην αύξηση της κερδοφορίας της ναυτιλιακής επιχείρησης. Χρειάζεται να τονιστεί ότι ένα πλοίο αποτελεί ένα περιουσιακό στοιχείο του πλοιοκτήτη με πολλή υψηλή χρηματική αξία, το οποίο όμως είναι εκτεθειμένο σε απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες αλλά και σε άλλους κινδύνους όπως η πειρατεία. Ένα καλά προετοιμασμένο και με εμπειρία προσωπικό θα είναι σε θέση να αντιμετωπίσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οποιαδήποτε περιστατικό που θα μπορούσε να συμβεί είτε εν πλω είτε κατά τη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης, και να προφυλάξει την ακεραιότητα του πλοίου, του φορτίου και φυσικά του πληρώματος.

Η Ελλάδα πάντα κατείχε εξέχουσα θέση στην παγκόσμια Ναυτιλία και δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η εξειδίκευση που κατέχουν οι ναυτικοί της λόγω της παράδοσης πολλών γενιών στον κλάδο της Ναυτιλίας. Οι Έλληνες ναυτικοί είναι φορείς τεχνογνωσίας και εμπειρίας, χαρακτηριστικών που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι για την ανάπτυξη και εξέλιξη της Ναυτιλίας, όπως επίσης προσφέρουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά των μεταφορών. Πολλοί πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, οι οποίοι επιλέγουν ξένη σημαία για τα πλοία τους, μένουν πιστοί στην επιλογή Ελλήνων Ναυτικών για την επάνδρωση του πληρώματος τους, παρά το υψηλό κόστος των αμοιβών τους. Ένας έμπειρος και εξειδικευμένος ναυτικός αποτελεί κάτι παραπάνω από έναν καλό υπάλληλο για μία ναυτιλιακή επιχείρηση, αποτελεί επένδυση, όπως ακριβώς ισχύει στις εταιρείες άλλων κλάδων πέρα από αυτόν της Ναυτιλίας.

Οι Έλληνες Ναυτικοί λόγω της εκπαίδευσης και της παραγωγικότητας τους είναι περιζήτητοι σε διεθνές επίπεδο. Οπότε οι Έλληνες ναυτικοί μπορούν να απευθυνθούν και σε μη ελληνόκτητο στόλο έχοντας αντίστοιχες υψηλές αμοιβές, οι οποίες ορίζονται από το επίπεδο των προσόντων και της εμπειρίας τους.

Παρά τις υψηλές αμοιβές των Ελλήνων ναυτικών, την τελευταία δεκαετία έχει σημειωθεί σημαντική μείωση στον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών. Η προσπάθεια προσέλκυσης των νέων στο επάγγελμα του ναυτικού αποτελεί έναν από τους βασικότερους πυλώνες της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Αν συνεχιστεί η μείωση των Ελλήνων ναυτικών στο μέλλον πιθανότατα να υπάρξουν κίνδυνοι σχετικά με τη διεθνή παρουσία της Ελλάδας στην Ναυτιλία και το ναυτιλιακό επάγγελμα.

Ακόμα και αν οι περιορισμοί επάνδρωσης των πλοίων δεν υπήρχαν, οι Έλληνες ναυτικοί είναι παγκοσμίως γνωστοί αλλά και περιζήτητοι, ειδικά για τις πιο κρίσιμες θέσεις, για την τεχνογνωσία και εμπειρία τους. Βέβαια η ελευθερία ή έστω η ευελιξία στην

επάνδρωση των πλοίων θα πρόσφερε ενίσχυση στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου καθώς δίνει την επιλογή στον πλοιοκτήτη και εφοπλιστή για την επιλογή του πληρώματος χωρίς να επιβαρύνεται από πολλούς περιορισμούς που οδηγούν σε αύξηση των εξόδων και μείωση του περιθωρίου κέρδους.

4.8 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ COVID-19

Τον Μάρτιο του 2020, ο Παγκόσμιος οργανισμός υγείας κήρυξε τον Covid-19 ως παγκόσμια πανδημία. Η συνθήκη αυτή υπήρξε πρωτόγνωρη για κάθε κλάδο διεθνώς καθώς όλες οι επιχειρήσεις και γενικότερα τα κράτη κλήθηκαν να ανταποκριθούν και να αντιμετωπίσουν μία εντελώς νέα συνθήκη. Οι επιπτώσεις ήταν αναπόφευκτες ανεξαρτήτως μεγέθους και εθνικού πλούτου. Πώς όμως επηρεάστηκε η ναυτιλία; Η δραστηριότητα της ναυτιλίας γραμμών σημείωσε πτώση κυρίως λόγω της απαγόρευσης μετακίνησης επιβατών. Από την αρχή της έξαρσης του Covid-19, σημειώθηκαν ακυρώσεις τουριστικών πακέτων που περιλάμβαναν είτε εισιτήριά πλοίου είτε αεροπορικά αλλά και ξενοδοχειακές αμοιβές. Το κόστος αυτό για τις επιχειρήσεις και κατά επέκτασιν για την ελληνική οικονομία ήταν τεράστιο. Κατά την ακριβώς προηγούμενη χρονιά, τα έσοδα που έλαβε η ελληνική οικονομία αθροιστικά από την εμπορική ναυτιλία αλλά και την ναυτιλία γραμμών ήταν 34,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Κατά το ξέσπασμα της επιδημίας εκτός από τη μείωση του εσόδου που λάμβανε το κράτος από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, μειώθηκαν οι θέσεις εργασίες που καλύπτονται από τη ναυτιλία ή συνδέονται έμμεσα με αυτή (όπως πχ ξενοδοχειακές μονάδες λόγω μείωσης του τουρισμού).

Η πανδημία Covid-19, ειδικά κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2020, έπληξε σε μεγάλο βαθμό την ελληνική οικονομία, πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της χώρας σημείωσε πτώση 15.2%. Η μείωση της παγκόσμιας ζήτησης ήταν τεράστια, και οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην επιβράδυνση των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος, αργού πετρελαίου και άλλων πετρελαϊκών παραγώγων. Ο ρυθμός φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων ήταν βραδύς δημιουργώντας μεγάλη κίνηση στους λιμένες και μεγάλη αναμονή παράδοσης προϊόντων. Τα λιμάνια δεν αποτελούν απλά ένα σημείο φορτοεκφόρτωσης και ανεφοδιασμού των πλοίων, αλλά προσφέρουν και άλλες υπηρεσίες όπως

αποθήκευση εμπορευμάτων, ταξινόμηση αγαθών και συσκευασία αυτών αλλά και σημείο παραλαβής εμπορευμάτων για χερσαία μεταφορά. Από αυτό γίνεται ξεκάθαρο ότι η τεράστια κίνηση στα λιμάνια, προκάλεσε καθυστερήσεις και άλλων υπηρεσιών που έπονται μετά την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων αλλά και στην αποθήκευση των αγαθών καθώς λόγω της υψηλής κίνησης, η χωρητικότητα ήταν περιορισμένη όπως επίσης και η δυνατότητα ταξινόμησης των αγαθών (προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα). Η ποιότητα των υπηρεσιών στην οποία έχει παράδοση ετών η ελληνική ναυτιλία πλέον δεν ήταν εφικτή λόγω των συνθηκών. Η πτώση αυτή περιορίστηκε κατά το τρίτο τρίμηνο του 2020, όπου κατά τη περίοδο αυτή οι κυβερνητικοί περιορισμοί άρχισαν να μειώνονται.

Στον πίνακα 4.1., σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή παρουσιάζεται κινητικότητα που υπάρχει στους ελληνικούς λιμένες ένα χρόνο πριν την εμφάνιση της πανδημίας του Covid -19, κατά το χρόνο εμφάνισης της αλλά και ένα χρόνο έπειτα. Όπως προαναφέρθηκε η πανδημία του Covid -19 ξεκίνησε στο τέλος του πρώτου τριμήνου του 2019, με τις συνέπειες τους να γίνονται ξεκάθαρες κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2019. Στον πίνακα 4.1 , επιλέχθηκαν τα εν λόγω έτη για τον σχολιασμό της ναυτιλιακής δραστηριότητας πριν τον Covid 19 , κατά τον Covid 19 αλλά και πως διαμορφώθηκε στην συνέχεια. Στον πίνακα 4.1 αναγράφονται τα στατιστικά για το πόσες χιλιάδες πλοία αποβιβάστηκαν και επιβιβάστηκαν από το εξωτερικό προς τους ελληνικούς λιμένες. Το β' τρίμηνο του 2019 βλέπουμε μία ικανοποιητική κίνηση της ναυτιλίας γραμμών η οποία εμφανίζει μια σταθερά ανοδική τάση σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, η κατηγοριοποίηση γίνεται βάσει της εθνικότητας των πλοίων. Βλέπουμε ότι παρόλο που ο πίνακας αναγράφει κίνηση από και προς τα εξωτερικά το 1/3 σχεδόν των πλοίων φέρουν ελληνική σημαία. Το Β' Τρίμηνο του 2020 βλέπουμε μια μεγάλη πτώση της επιβατηγούς κίνησης κατά περίπου 85% κάτω στον αριθμό των αποβιβασθέντων και κατά σχεδόν κατά 82% κάτω στον αριθμό των επιβιβασθέντων. Η μείωση αυτή προκλήθηκε από τους κυβερνητικούς περιορισμούς σχετικά με την ελεύθερη μετακίνηση των επιβατών, ένας επιβάτης παραδείγματος χάριν δεν μπορούσε να μετακινηθεί από το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας προς το Λιμάνι του Μπάρι που βρίσκεται στην Νότια Ιταλία. Η διαφορά της κίνησης συγκριτικά με το προηγούμενο έτος είναι σχεδόν μη συγκρίσιμη καθώς οι αριθμοί επιβατών είναι διαφορετικής κλίμακας. Βλέποντας όμως τα στατιστικά της επιβατηγούς κίνησης που σημειώθηκε κατά το Β' Τρίμηνο του 2021 βλέπουμε μια θετική αύξηση των αποβιβασθέντων επιβατών κατά 300% παραπάνω σε

σχέση με το 2020 και των επιβιβασθέντων κατά 161% πάνω. Το επίπεδο κίνησης παρόλο που δεν είναι όμοιο με αυτό του 2019 (πριν ξεκινήσει η πανδημία), είναι πολύ υψηλό εάν ληφθεί υπόψιν το γεγονός ότι το 2021 υπήρχαν ακόμα κυβερνητικοί περιορισμοί για την αντιμετώπιση της πανδημίας αλλά πιο ελαστικοί σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΚΑΤΑ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 2019, 2020 ΚΑΙ 2021. ΠΗΓΗ : ΕΛΣΤΑΤ

Α' ΕΠΙΒΑΤΕΣ (σε χιλιάδες)	Β' Τρίμηνο 2019	Β' Τρίμηνο 2020	Β' Τρίμηνο 2021	Μεταβολή % 2020/2019	Μεταβολή % 2021/2020
Ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό					
Αποβιβασθέντες					
α) πλοία κάθε εθνικότητας	223	30	114	-86,55	280,00
β) ελληνικά μόνο πλοία	98	14	62	-85,71	342,86
Επιβιβασθέντες					
α) πλοία κάθε εθνικότητας	184	32	80	-82,61	150,00
β) ελληνικά μόνο πλοία	77	14	40	-81,82	185,71

Β' ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (σε χιλιάδες τόνους)	Β' Τρίμηνο 2019	Β' Τρίμηνο 2020	Β' Τρίμηνο 2021	Μεταβολή % 2020/2019	Μεταβολή % 2021/2020
Ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό					
Εκφορτωθέντα					
α) πλοία κάθε εθνικότητας	17.988	17.203	17.246	-4,4	0,2
β) ελληνικά μόνο πλοία	1.240	1.385	1.978	11,7	42,8
Φορτωθέντα					
α) πλοία κάθε εθνικότητας	14.872	13.327	14.420	-10,4	8,2
β) ελληνικά μόνο πλοία	871	364	887	-58,2	143,7

Στο δεύτερο μέρος του πίνακα παρουσιάζονται τα στατιστικά για την κίνηση των εμπορικών πλοίων από και προς το εξωτερικό. Σε σχέση τον αριθμό των επιβατών η μεταβολή της κίνησης από το 2019, πριν την έναρξη του Covid-19 είναι μικρότερη. Είναι λογικό η μείωση της κίνησης να μην είναι ανάλογη με την μείωση της επιβατηγούς κινητικότητας καθώς δεν υπήρχαν περιορισμοί στην μεταφορά αγαθών. Το κύριο πρόβλημα που αντιμετώπισε η εμπορική ναυτιλία ήταν οι μεγάλες καθυστερήσεις στην μεταφορά αγαθών και η γενικότερη δυσλειτουργία των λιμένων. Η μεγαλύτερη μείωση σημειώθηκε στα ελληνικά πλοία που λάμβαναν εμπορεύματα με σκοπό να τα μεταφέρουν στο εξωτερικό, η μείωση αυτή είναι αρκετά μεγάλη και σοβαρότερη σε σχέση με

μία αντίστοιχη μείωση των ελληνικών πλοίων τα οποία εκφορτώνουν εμπόρευμα σε λιμάνι του Πειραιά, καθώς από αυτή την μείωση προκύπτει και ακόμα ένα σοβαρό οικονομικό πλήγμα το οποίο αφορούσε την μείωση των εξαγωγών προς το εξωτερικό, καθώς η χώρας μας εισήγαγε πολλή αυξημένη ποσότητα αγαθών σε σχέση με την ποσότητα αγαθών εξήγαγε σε άλλες χώρες του εξωτερικού μέσω της ναυτιλίας. Η συνθήκη αυτή άλλαξε κατά το επόμενο έτος καθώς η κίνηση των φορτωμένων ελληνικών πλοίων προς το εξωτερικό αυξήθηκε κατά 143% και εκτός από την υψηλή πρόοδο που σημειώθηκε σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τα ποσοστά ήταν υψηλότερα και από το 2019, πριν την έναρξη της πανδημίας, πράγμα το οποίο προσέφερε μία ανάσα στην ελληνική οικονομία και ναυτιλία (ΕΛΣΤΑΤ,2021).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2014 – 2022, ΚΑΙ Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

5.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022

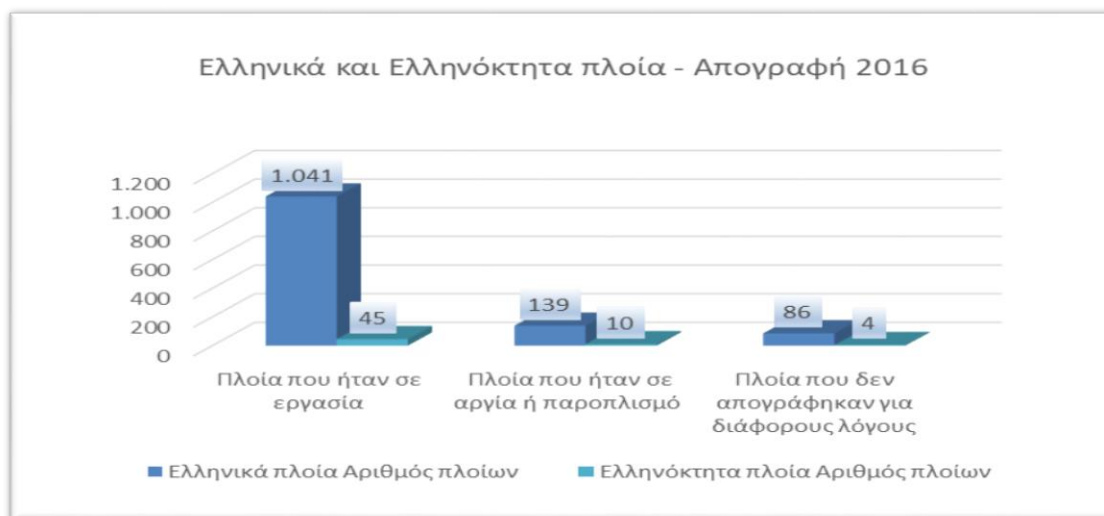
Κάθε δύο χρόνια η Ελληνική Στατιστική Αρχή πραγματοποιεί απογραφή των πλοίων άνω των 100 ΚΟΧ και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ με ελληνική και ξένη σημαία ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την μέρα της απογραφής. Η απογραφή πραγματοποιείται στις 20 Σεπτεμβρίου και ανά διετία. Ο σκοπός της απογραφής είναι η συγκέντρωση στοιχείων που αναφέρονται σε χαρακτηριστικά γνωρίσματα του στόλου και του ναυτεργατικού προσωπικού του όπως επίσης και η ενημέρωση του Στατιστικού Μητρώου Πλοίων. Παρακάτω θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα των απογραφών που έλαβαν χώρα το διάστημα 2014 έως 2022 ανά διετία.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.1 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ 20 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2014, ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ



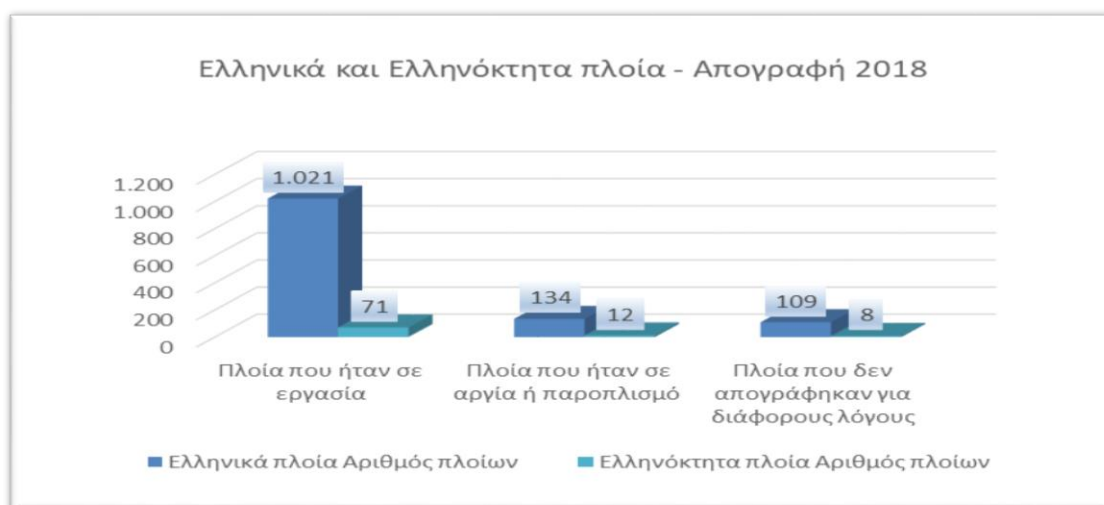
Σύμφωνα με το διάγραμμα του 2014 (Γράφημα 5.1) , κατά την απογραφή των πλοίων τον Σεπτέμβριο του 2014 καταγράφηκαν 1387 πλοία άνω των 100 ΚΟΧ και τα οποία περιλαμβάνονται στο μητρώο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ). Ο αριθμός των ελληνικών πλοίων, δηλαδή των πλοίων με ελληνική σημαία, ήταν κατά 13 φορές μεγαλύτερος από τα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία που ήταν συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι τα ελληνόκτητα πλοία φαίνονται λιγότερα καθώς στη συγκεκριμένη περίπτωση γίνεται αναφορά στα ελληνόκτητα πλοία που ναι μεν φέρουν ξένη σημαία, αλλά είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Η βασική κατηγοριοποίηση των πλοίων βάσει του διαγράμματος βασίζεται στην δραστηριότητα τους. Δηλαδή απογράφηκαν όλα τα πλοία που ήταν ενεργά, που πραγματοποιούσαν διαδρομές, αλλά και τα πλοία τα οποία ήταν παροπλισμένα ή ανενεργά. Κατά τη διάρκεια της απογραφής, 114 πλοία με ελληνική σημαία δεν μπόρεσαν να καταγραφούν για διάφορους λόγους.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.2 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ 20 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2016, ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ.



Σύμφωνα με το διάγραμμα του 2016 (Γράφημα 5.2) αρχικά παρατηρούμε μία γενικότερη μείωση στον αριθμό του ελληνικού στόλου είτε με ελληνική σημαία είτε με ξένη. Πιο συγκεκριμένα ο αριθμός ενεργών πλοίων μειώθηκε και στα ελληνικά αλλά και στα ελληνόκτητα πλοία ταυτόχρονα όμως αυξήθηκε και ο αριθμός των ελληνικών ανενεργών ή παροπλισμένων πλοίων. Παρόλα αυτά η μείωση θα μπορούσε να θεωρηθεί και συγκυριακή καθώς η συνολική μείωση ήταν της τάξεως του 4% και πολλές φορές τα πλοία είναι ανενεργά λόγω συντηρήσεων και επισκευών που λαμβάνουν χώρα τη δεδομένη στιγμή της απογραφής.

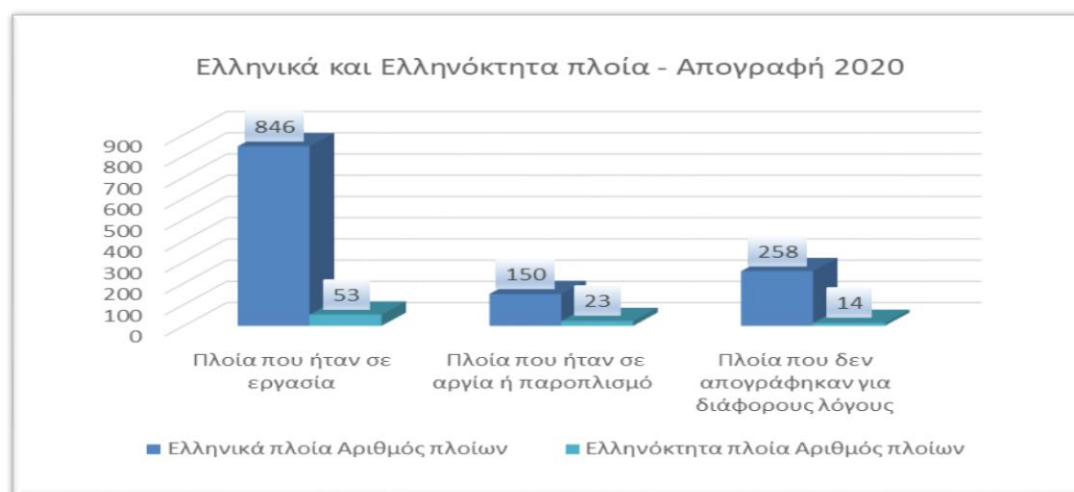
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.3 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ 20 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2018, ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ



Συνεχίζοντας με την απογραφή του 2018 (Γράφημα 5.3), βλέπουμε ότι ο συνολικός αριθμός του στόλου αυξήθηκε κατά 30 πλοία κατά τη διετία που μεσολάβησε μεταξύ

του 2016 και 2018. Βλέπουμε ότι μειώθηκε ο αριθμός των ελληνικών ανενεργών πλοίων όπως επίσης μειώθηκε κατά 20 πλοία ο ελληνικός ενεργός στόλος ενώ ο ελληνόκτητος ενεργός στόλος (ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία) αυξήθηκε κατά 26 πλοία. Είναι ξεκάθαρο ότι οι Έλληνες εφοπλιστές κατά τη διετία αυτή στράφηκαν προς τις ξένες σημαίες και όχι προς την ελληνική.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.4 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ 20 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2020, ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ



Κατά την απογραφή του 2020 (Γράφημα 5.4), παρατηρείται αύξηση των ανενεργών πλοίων κάτι το οποίο είναι λογικό καθώς το 2020 ήταν το πρώτο έτος εμφάνισης της επιδημίας του Covid-19, όπου πολλά πλοία υπήρξαν ανενεργά. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της απογραφής, καταγράφηκαν 1,344 πλοία συνολικά εκ των οποίων υπήρχαν 1,254 ελληνικά πλοία και 90 ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Από το 1,254 ελληνικά πλοία τα 846 ήταν σε ενεργία και 150 σε αργία ή παροπλισμό. Από τα 90 ελληνόκτητα πλοία τα 53 ήταν εν ενεργεία και τα 23 σε αργία ή παροπλισμό. Παρόλα αυτά ο συνολικός αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία ή και ξένη δεν μεταβλήθηκε κατά κύριο λόγο κατά την αναφερόμενη διετία.

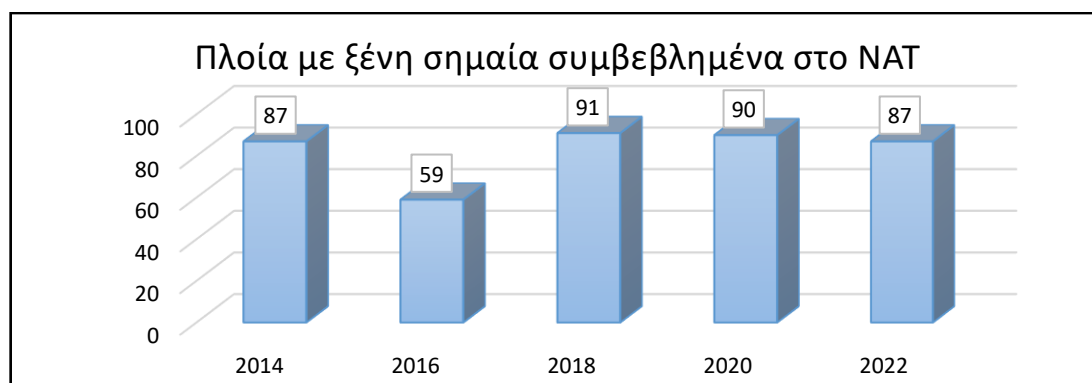
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.5 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ 20 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2022, ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ.



Κατά τα αποτελέσματα της απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ του 2022 (Γράφημα 5.5), απογράφηκαν συνολικά 1,131 πλοία εκ των οποίων τα 1,044 πλοία ήταν ελληνικά και τα 87 ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT. Από τα 1,044 πλοία με ελληνική σημαία τα 944 ήταν εν ενεργεία και 100 ανενεργά ή σε παροπλισμό. Από τα 87 ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία τα 67 ήταν εν ενεργεία και τα 20 ανενεργά ή σε παροπλισμό.

Για πιο εύκολο και καλύτερο σχολιασμό των παραπάνω στατιστικών της ΕΛΣΤΑΤ στο 5.6 γράφημα παρουσιάζεται η καταγραφή των ελληνόκτητων πλοίων με ξένη σημαία κατά τη διάρκεια των ετών 2014 έως 2022. Ο αριθμός των πλοίων μεταξύ των ετών παραμένει κατά κύριο λόγο σταθερός, εκτός από το έτος 2016 όπου καταμετρήθηκαν 59 πλοία με ξένη σημαία και δύο χρόνια μετά στην καταγραφή του 2018 τα πλοία αυξήθηκαν κατά 32 πλοία παραπάνω. Παρόλο που στόχος της ελληνικής

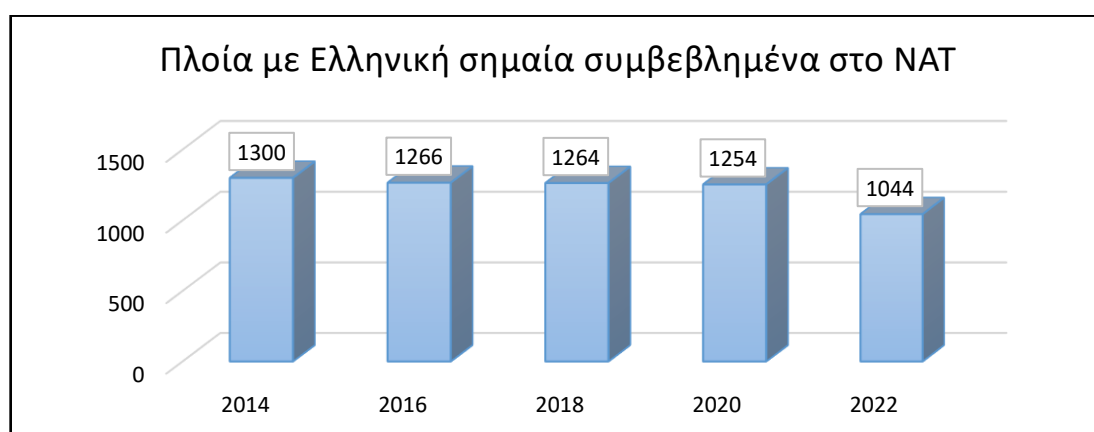
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.6 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014 – 2022.



ναυτιλιακής πολιτικής είναι η προσέλκυση όλο και περισσότερων πλοίων υπό την ελληνική σημαία, είναι λογικό αλλά και αναπόφευκτο οι Έλληνες πλοιοκτήτες να επιλέγουν ξένες σημαίες ανάλογα με τις διαδρομές που πραγματοποιούν και τον τύπο των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων.

Στο γράφημα 5.7 παρουσιάζεται η συνολική καταγραφή του αριθμού πλοίων με ελληνική σημαία που είναι συμβεβλημένα στο NAT. Σε αντίθεση με το παραπάνω αντίστοιχο διάγραμμα για τα ελληνόκτητα πλοία, ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία παρουσιάζει πτωτική τάση κατά τη διάρκεια της αναφερόμενης χρονικής περιόδου. Αυτή η μείωση αποτελεί αρνητικό δείγμα για τη δυναμικότητα της ελληνικής σημαίας. Φαίνεται ξεκάθαρα ότι η ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας με τα χρόνια έχει μειωθεί καθώς οι πλοιοκτήτες δεν την επιλέγουν για τα πλοία τους. Βασικοί λόγοι που συμβαίνει αυτό είναι οι περιορισμοί που τίθενται υπό την ελληνική σημαία σχετικά με την σύνθεση του προσωπικού αλλά και η φορολογία των πλοίων.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.7 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014 –2022.



ΕΙΚΟΝΑ 5.1 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ 01 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2024, ΠΗΓΗ: UNCTAD(2024)

World fleet ownership by capacity in dead weight tons and flag of registration, as of 1 January 2024								
Country or territory of ownership	Number of vessels			Dead weight tons				
	National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world dead weight
1 Greece	580	4 406	4 992	49 985 667	344 971 148	394 977 181	87.3	16.9

Στην πραγματικότητα όμως, τα ελληνόκτητα πλοία είναι πολύ μεγαλύτερα σε αριθμό σε σύγκριση με τα ελληνικά πλοία. Σύμφωνα με την εικόνα 5.2, ο συνολικός αριθμός των ελληνικών ποντοπόρων πλοίων το 2024 ήταν 4.992, εκ των οποίων μόνο τα 580

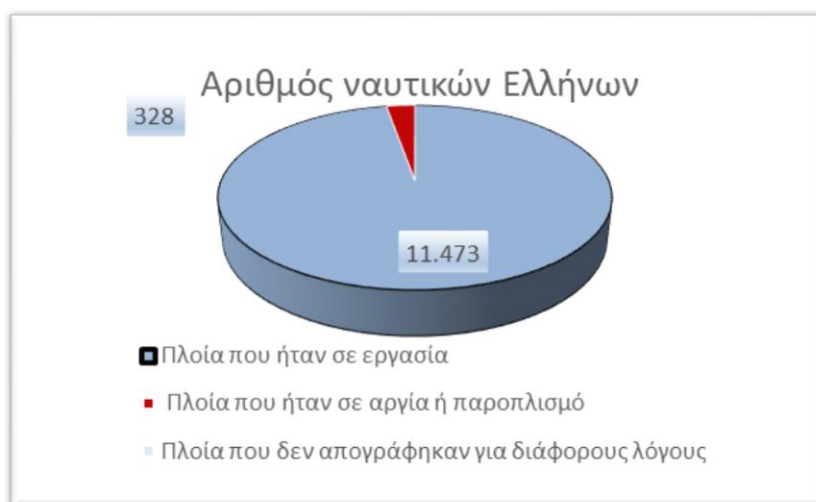
ήταν υπό ελληνική σημαία. Δηλαδή ο αριθμός των ελληνοκτητων πλοίων υπό ξένη σημαία ήταν περίπου 7,5 φορές μεγαλύτερος (UNCTAD,2024).

5.2 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022

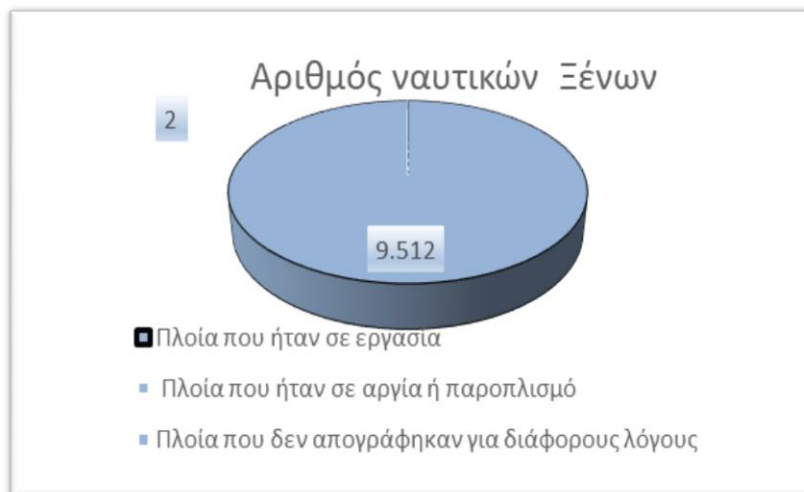
Απογραφή 2014

Η Ελληνική Στατιστική αρχή παράλληλα με την απογραφή των πλοίων που είναι

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.8 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2014. (ΕΛΣΤΑΤ 2014).



ΓΡΑΦΗΜΑ 5.9 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ,ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2014 (ΕΛΣΤΑΤ ,2014).



συμβεβλημένα στο NAT με ελληνική και ξένη σημαία, συμπεριλαμβάνει και την απογραφή του πληρώματος των απογραφθέντων πλοίων. Την ημέρα της απογραφής καταγράφηκαν σε πλοία με ελληνική σημαία 21.315 ναυτικοί (Γράφημα 5.8 & Γράφημα

5.9) όπου ο αριθμός αυτός παρουσιάζει μείωση 1,2 % σε σχέση με την τελευταία απογραφή του 2012. Όπως φαίνεται και στα παραπάνω διαγράμματα από το συνολικό αριθμό των ναυτικών που απογράφηκαν, το 55,4% είναι Έλληνες Ναυτικοί ενώ το 44,6% ξένης εθνικότητας.

Στο γράφημα 5.10 και 5.11 παρουσιάζεται ο αριθμός των ναυτικών που εργαζόταν κατά τη διάρκεια της απογραφής σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.10 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2014 (ΕΛΣΤΑΤ,2014)



ΓΡΑΦΗΜΑ 5.11 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2014 (ΕΛΣΤΑΤ,2014).



Κατά την απογραφή σημειώθηκαν 1.610 ναυτικοί Έλληνες και ξένοι, ο αριθμός των οποίων ήταν αυξημένος κατά 24% σε σχέση με την προηγούμενη απογραφή του 2012

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΈΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ. (ΕΛΣΤΑΤ,2014).

	Αριθμός ναυτικών		Μεταβολή (%)	Ποσοστιαία συμμετοχή (%)	
	20-9-2012	20-9-2014	2014/2012	20-9-2012	20-9-2014
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	22.880	22.925	0,2	100,0	100,0
Έλληνες	13.026	12.663	-2,8	56,9	55,2
Ξένοι	9.854	10.262	4,1	43,1	44,8
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.582	21.315	-1,2	100,0	100,0
Έλληνες	12.209	11.801	-3,3	56,6	55,4
Ξένοι	9.373	9.514	1,5	43,4	44,6
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.298	1.610	24,0	100,0	100,0
Έλληνες	817	862	5,5	62,9	53,5
Ξένοι	481	748	55,5	37,1	46,5

όπου ο αντίστοιχος αριθμός ναυτικών έφτανε τους 1.298 (Βλ. Πίνακα 5.1), εκ των οποίων οι 817 ήταν Έλληνες και οι 481 ξένοι ναυτικοί. Από τους αριθμούς των Ελλήνων και ξένων ναυτικών καταλαβαίνουμε ότι η αύξηση του αριθμού των ναυτικών οφείλεται χωρίς καμία αμφιβολία στην αύ-

ξηση του αριθμού των ξένων ναυτικών οι οποία κατά τη διετία αυτή σημείωσαν αύξηση 55,5% ενώ ο αριθμός των Ελλήνων Ναυτικών στα πλοία με ξένα σημαία αυξήθηκε μόνο κατά 5,5% (ΕΛΣΤΑΤ,2014).

Απογραφή 2016

Συνεχίζοντας με την απογραφή του έτους 2016, κατά την μέρα της απογραφής απογράφηκαν 20.666 ναυτικοί, Έλληνες και ξένοι σε πλοία με ελληνική σημαία, εκ των οποίων το 56,4% ήταν Έλληνες ναυτικοί και το υπόλοιπο 43,6% ήταν ξένης εθνικότητας ναυτικοί. Ο συνολικός αριθμός των ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία μειώθηκε κατά 3% (βλ. πίνακα 5.2) το οποίο ποσοστό είναι μεγαλύτερο από την αντίστοιχη μείωση που σημειώθηκε κατά την απογραφή του 2014 σε σχέση με το έτος 2012. Αντίστοιχα σημειώθηκε μείωση 1,3% στους Έλληνες ναυτικούς που

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.12 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2016 (ΕΛΣΤΑΤ,2016).



ΓΡΑΦΗΜΑ 5.13 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2016. (ΕΛΣΤΑΤ,2016).

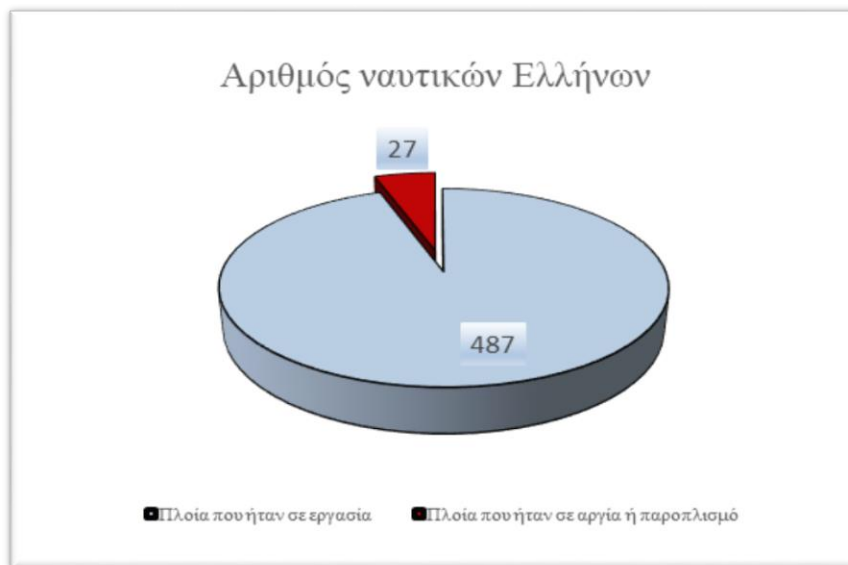


υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και 5,2% μείωση στους ξένους ναυτικούς που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία επίσης.

Στα γραφήματα 5.14 και 5.15 εμφανίζεται ο αριθμός των Ελλήνων και ξένων ναυτικών οι οποίοι εργάζονται σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία. Ο συνολικός αριθμός των πλοίων ήταν 774 ναυτικοί, εκ των οποίων το 66,4% ήταν Έλληνες και το 33,6% ήταν ξένοι. Σε σχέση με την απογραφή του 2014, όπως φαίνεται και στον πίνακα Χ, εμφανίζεται μείωση των Ελλήνων ναυτικών της τάξεως του 40,4% κάτω και μείωση των ξένων ναυτικών κατά 65,2%. Οι μειώσεις του ναυτεργατικού προσωπικού είναι αρκετά

μεγάλη σε σχέση με τα περίοδο 2012 – 2014 όπου ο αντίστοιχος αριθμός ναυτεργατικού προσωπικού σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία αυξήθηκε συνολικά κατά 24% ενώ από το 2014 στο 2016 μειώθηκε κατά 51,9% (ΕΛΣΤΑΤ,2016)

Γράφημα 5.14 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία ,Απογραφή 2016 (ΕΛΣΤΑΤ,2016).



Γράφημα 5.15 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία, Απογραφή 2016 (ΕΛΣΤΑΤ,2016).



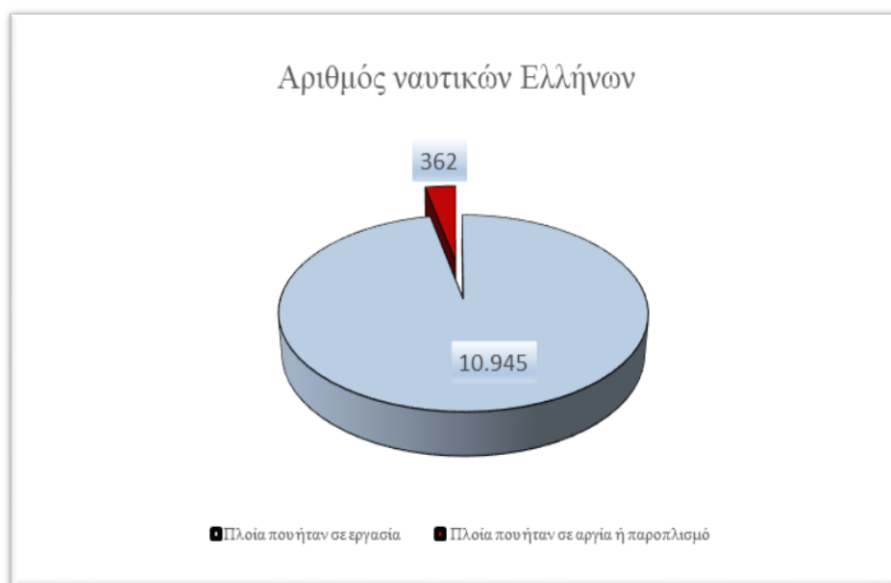
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΈΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ, 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ, ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 2012, 2014 ΚΑΙ 2016. (ΕΛΣΤΑΤ,2016).

	Αριθμός ναυτικών			Μεταβολή (%)		Ποσοστιαία συμμετοχή (%)		
	20/9/2012	20/9/2014	20/9/2016	2014/2012	2016/2014	20/9/2012	20/9/2014	20/9/2016
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνοκτήτα πλοία	22.880	22.925	21.440	0,2	-6,5	100	100	100
Έλληνες	13.026	12.663	12.163	-2,8	-3,9	56,9	55,2	56,7
Ξένοι	9.854	10.262	9.277	4,1	-9,6	43,1	44,8	43,3
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.582	21.315	20.666	-1,2	-3,0	100	100	100
Έλληνες	12.209	11.801	11.649	-3,3	-1,3	56,6	55,4	56,4
Ξένοι	9.373	9.514	9.017	1,5	-5,2	43,4	44,6	43,6
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνοκτήτα πλοία	1.298	1.610	774	24,0	-51,9	100	100	100
Έλληνες	817	862	514	5,5	-40,4	62,9	53,5	66,4
Ξένοι	481	748	260	55,5	-65,2	37,1	46,5	33,6

Απογραφή 2018

Κατά την απογραφή που έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 2018, στα ελληνικά πλοία απασχολούταν συνολικά 19.648 ναυτικοί ελληνικής και ξένης εθνικότητας, εκ των οποίων το 57,5% ήταν Έλληνες και το 42,5% ήταν ξένης εθνικότητας. Το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία κατά το 2018 ήταν κατά 2,9% λιγότερο (βλ. πίνακα 5.3) εν συγκρίσει με την απογραφή του 2016, ταυτόχρονα όμως υπήρχε 42% αύξηση σε σχέση με το 2016, στον συνολικό αριθμό των Ελλήνων ναυτικών που υπηρέτησαν σε ελληνοκτήτα πλοία. Όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 5.3 υπάρχει πτωτική τάση στον συνολικό αριθμό των ναυτικών, η οποία είναι ανάλογη με την μείωση του αριθμού των πλοίων που αντίστοιχα απογράφηκαν κατά την απογραφή του 2018 (βλ. Γράφημα 5.7).

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.16 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2018. (ΕΛΣΤΑΤ,2018).

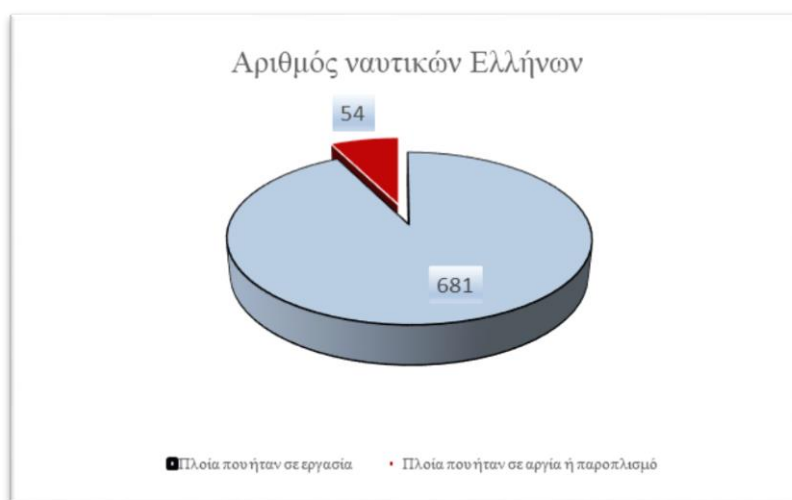


ΓΡΑΦΗΜΑ 5.17 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2018. (ΕΛΣΤΑΤ,2018).

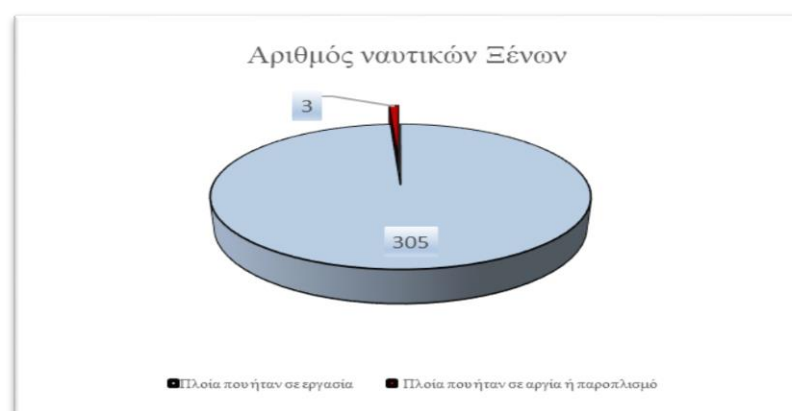


Σχετικά με τα ελληνόκτητα πλοία τα οποία φέρουν ξένη σημαία, το ναυτεργατικό τους προσωπικό αριθμούσε σε 1.043 ναυτικούς Έλληνες και ξένους, εκ των οποίων το 70,5% ήταν Έλληνες και το υπόλοιπο 29,5% ξένης εθνικότητας. Σε σχέση με το 2016, κατά την απογραφή του 2018 ο αριθμός των ναυτικών οι οποίοι υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία αυξήθηκε κατά 34,8%, και πιο συγκεκριμένα ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών αυξήθηκε κατά 43% και ο αριθμός των ξένων κατά 18,5%, σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά (βλ. Πίνακα 5.3) (ΕΛΣΤΑΤ,2018).

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.18 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ , ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2018. (ΕΛΣΤΑΤ,2018).



ΓΡΑΦΗΜΑ 5.19 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ , ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2018. (ΕΛΣΤΑΤ,2018).



ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΈΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ, 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ, ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 2014, 2016 ΚΑΙ 2018. (ΕΛΣΤΑΤ,2018).

	Αριθμός ναυτικών			Μεταβολή (%)		Ποσοστιαία συμμετοχή (%)		
	20/9/2014	20/9/2016	20/9/2018	2016/2014	2018/2016	20/9/2014	20/9/2016	20/9/2018
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	22.925	21.440	20.691	-6,5	-3,5	100	100	100
Έλληνες	12.663	12.163	12.042	-3,9	-1,0	55,2	56,7	58,2
Ξένοι	10.262	9.277	8.649	-9,6	-6,8	44,8	43,3	41,8
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.315	20.666	19.648	-3,0	-4,9	100	100	100
Έλληνες	11.801	11.649	11.307	-1,3	-2,9	55,4	56,4	57,5
Ξένοι	9.514	9.017	8.341	-5,2	-7,5	44,6	43,6	42,5
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.610	774	1.043	-51,9	34,8	100	100	100
Έλληνες	862	514	735	-40,4	43,0	53,5	66,4	70,5
Ξένοι	748	260	308	-65,2	18,5	46,5	33,6	29,5

Απογραφή 2020

Κατά την απογραφή που έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 2020, καταγράφηκαν 15.667 ναυτικοί συνολικά σε ελληνικά πλοία. Το 59,5% ήταν Έλληνες ναυτικοί και το υπόλοιπο 40,5% ήταν άλλων εθνικοτήτων. Η μεταβολή του αριθμού των ναυτικών σε σχέση με το 2018 άγγιξε το -20,1% (βλ. πίνακα 5.3). Η πτώση αυτή στο μεγαλύτερο ποσοστό της οφείλεται στην έξαρση της επιδημίας, η οποία επηρέασε τους απόπλους των πλοίων. Η μεγαλύτερη πτώση σημειώθηκε στον αριθμό των ξένων ναυτικών σε ελληνικά πλοία κατά 23,9% προς τα κάτω ενώ των Ελλήνων ναυτικών κατά 17,6% προς τα κάτω.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.20. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2020 (ΕΛΣΤΑΤ,2020).

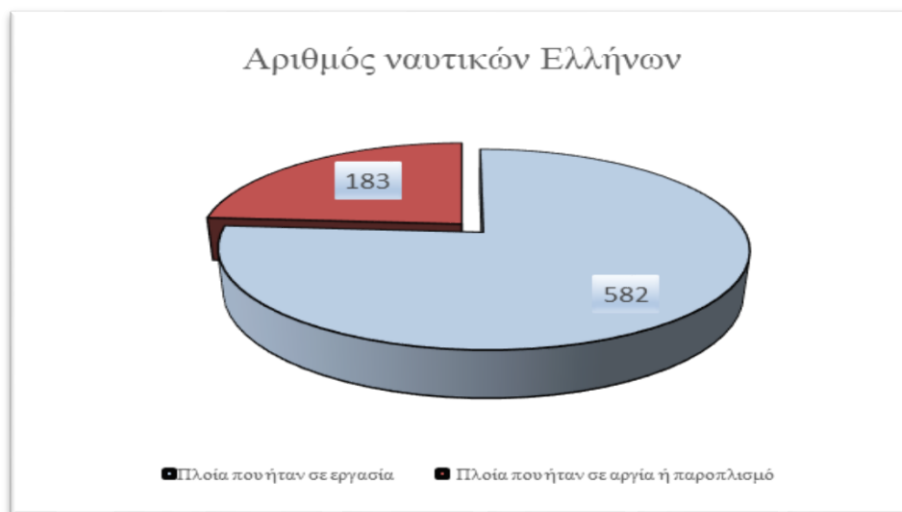


ΓΡΑΦΗΜΑ 5.21 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2020 (ΕΛΣΤΑΤ,2020).



Στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία καταγράφηκαν 874 ναυτικοί (Γράφημα 5.22 και Γράφημα 5.23), εκ των οποίων το 87,5% ήταν Έλληνες ενώ το υπόλοιπο 12,5% άλλης εθνικότητας ναυτικοί. Σε σχέση με το 2018, σημειώθηκε μείωση κατά 16,2% στον αριθμό του πληρώματος και συγκεκριμένα μεγαλύτερη μείωση υπέστη το ξένης εθνικότητας ναυτεργατικό προσωπικό το οποίο σημείωσε μείωση κατά 64,6% σε σχέση με το 2018 (ΕΛΣΤΑΤ,2020).

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.22 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ , ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2020 (ΕΛΣΤΑΤ,2020).



ΓΡΑΦΗΜΑ 5.23 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ , ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2020. (ΕΛΣΤΑΤ,2020).



ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΈΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ, 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ, ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 2016, 2018 ΚΑΙ 2020. (ΕΛΣΤΑΤ,2020).

	Αριθμός ναυτικών			Μεταβολή (%)		Ποσοστιαία συμμετοχή (%)		
	20/9/2016	20/9/2018	20/9/2020	2018/2016	2020/2018	20/9/2016	20/9/2018	20/9/2020
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνοκτήτα πλοία	21.440	20.691	16.541	-3,5	-20,1	100	100	100
Έλληνες	12.163	12.042	10.087	-1,0	-16,2	56,7	58,2	61,0
Ξένοι	9.277	8.649	6.454	-6,8	-25,4	43,3	41,8	39,0
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	20.666	19.648	15.667	-4,9	-20,3	100	100	100
Έλληνες	11.649	11.307	9.322	-2,9	-17,6	56,4	57,5	59,5
Ξένοι	9.017	8.341	6.345	-7,5	-23,9	43,6	42,5	40,5
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνοκτήτα πλοία	774	1.043	874	34,8	-16,2	100	100	100
Έλληνες	514	735	765	43,0	4,1	66,4	70,5	87,5
Ξένοι	260	308	109	18,5	-64,6	33,6	29,5	12,5

Απογραφή 2022

Τα αποτελέσματα της απογραφής του 2022, τα οποία αναρτήθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή τον Δεκέμβριο του 2023, απαριθμούν 17.253 ναυτικούς (βλ. Γράφημα 5.24 και Γράφημα 5.25) να απασχολούνται σε ελληνικά πλοία, εκ των οποίων το 60,9% αντιστοιχεί σε Έλληνες ναυτικούς ενώ το υπόλοιπο 39,1% σε ναυτικούς άλλης εθνικότητας. Σε σχέση με τα δεδομένα απογραφής του 2020, ο αριθμός των ναυτικών στα ελληνικά πλοία αυξήθηκε κατά 10,1%. Η παρουσία των Ελλήνων ναυτικών αυξήθηκε κατά 12,9% ενώ η παρουσία των ξένων κατά 8,2%.

Γράφημα 5.24 Αριθμός Ελλήνων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2022 (ΕΛΣΤΑΤ,2022) .



Γράφημα 5.25 Αριθμός Ξένων Ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, Απογραφή 2022 (ΕΛΣΤΑΤ,2022).



Πίνακας 5.5 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2018 , 2020 και 2022 (ΕΛΣΤΑΤ,2022).

	Αριθμός ναυτικών			Μεταβολή (%)		Ποσοστιαία συμμετοχή (%)		
	20/9/2018	20/9/2020	20/9/2022	2020/2018	2022/2020	20/9/2018	20/9/2020	20/9/2022
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	20.691	16.541	18.370	-20,1	11,1	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	12.042	10.087	11.386	-16,2	12,9	58,2	61,0	62,0
Ξένοι	8.649	6.454	6.984	-25,4	8,2	41,8	39,	38,0
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	19.648	15.667	17.253	-20,3	10,1	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	11.307	9.322	10.510	-17,6	12,7	57,5	59,5	60,9
Ξένοι	8.341	6.345	6.743	-23,9	6,3	42,5	40,5	39,1
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.043	874	1117	-16,2	27,8	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	735	765	876	4,1	14,5	70,5	87,7	78,4
Ξένοι	308	109	241	-64,6	121,1	29,5	12,5	21,6

Τ.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.26 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2022 (ΕΛΣΤΑΤ,2022).



ΓΡΑΦΗΜΑ 5.27 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ , ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2022 (ΕΛΣΤΑΤ,2022).

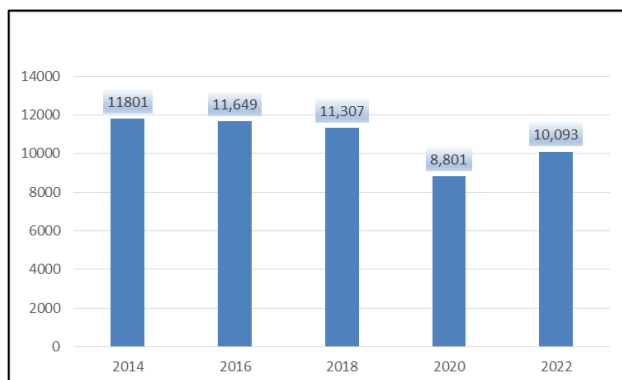


Στα ελληνόκτητα πλοία που βλέπουμε ότι κατά την απογραφή του 2022, καταγράφηκαν 1.117 ναυτικοί συνολικά (Γράφημα 5.26 και Γράφημα 5.27), εκ των οποίων το 78.4% ήταν Έλληνες Ναυτικοί ενώ το 21.6% ήταν ξένοι ναυτικοί. Όπως φαίνεται και στον πίνακα 5.5 το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών αυξήθηκε κατά 14.5% σε σχέση με την προηγούμενη απογραφή του 2020 ενώ ο αριθμός των ξένων ναυτικών αυξήθηκε κατά 121.1% , δηλαδή ο αριθμός των ξένων ναυτικών υπερδιπλασιάστηκε (ΕΛΣΤΑΤ,2022).

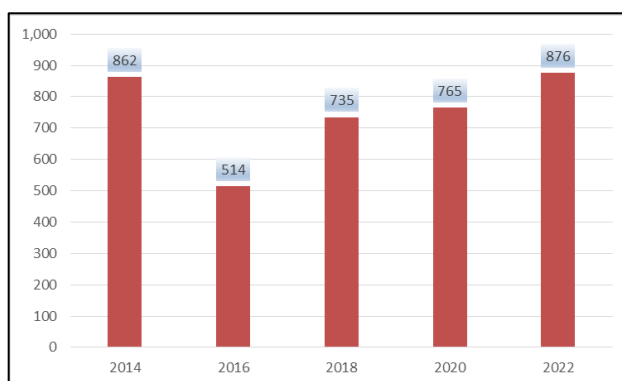
5.3. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022

Για καλύτερο και πιο στοχευμένο σχολιασμό των στατιστικών αποτελεσμάτων των απογραφών της ΕΛΣΤΑΤ, στα γραφήματα 5.28 και 5.29 παρουσιάζεται ο αριθμός των

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.28 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022.



ΓΡΑΦΗΜΑ 5.31 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022.



Ελλήνων ναυτικών στα Ελληνικά πλοία (με ελληνική σημαία και συμβεβλημένα στο NAT) και στα Ελληνόκτητα πλοία (ανήκουν σε Έλληνα πλοιοκτήτη αλλά φέρουν ξένη σημαία).

Ξεκινώντας από το γράφημα 5.28, παρατηρείται μία ξεκάθαρη πτωτική τάση της παρουσίας των Ελλήνων Ναυτικών στα ελληνικά πλοία (. Η μεγαλύτερη πτώση (-28,5%) σημειώθηκε κατά την περίοδο 2018 με 2020. Να τονιστεί ότι την περίοδο εκείνη λόγω της πανδημίας υπήρχε παγκόσμια αναταραχή και τα δεδομένα δραστηριοποίησης όλων των επιχειρήσεων και συγκεκριμένα στον τομέα της

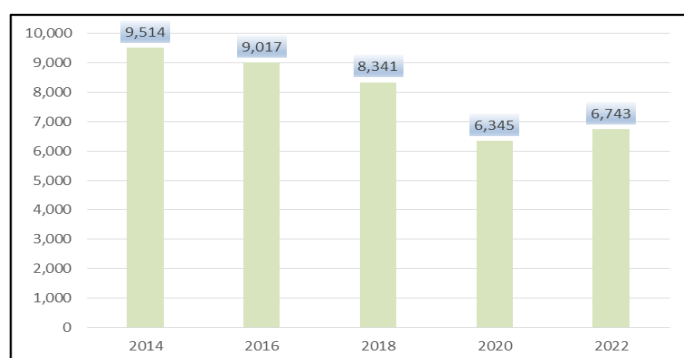
ναυτιλίας δημιούργησε σημαντικές επιπτώσεις στις διεθνείς και εγχώριες μεταφορές εμπορευμάτων αλλά και ανθρώπων. Κατά την απογραφή του 2020 βλέπουμε μία αύξηση της τάξεως του 12,8%, παρόλα αυτά ο αριθμός των ναυτικών δεν έχει επανέλθει στα επίπεδα του 2018, πριν το ξέσπασμα της πανδημίας. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει μία τάση απομάκρυνσης των νέων από το ναυτικό επάγγελμα ή την απομάκρυνση των ναυτικών από το επάγγελμα μετά από κάποια ταξίδια.

Συνεχίζοντας με το Γράφημα 5.29, βλέπουμε μια σχετικά ελαφρώς αυξητική τάση κατά κύριο λόγο κατά τη διάρκεια της αναφερόμενης δεκαετίας με εξαίρεση το έτος 2016

που σημειώθηκε μία πτώση κατά 67,7%. Είναι λογικό ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ξένη σημαία να είναι πολύ μικρότερος από αυτόν σε πλοία με ελληνική σημαία. Καθώς στα πλοία με ξένη σημαία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν έχουν περιορισμούς στην εθνικότητα του πληρώματος τους, οπότε προτιμούν τους Έλληνες ναυτικούς για την στελέχωση ανώτερων θέσεων ευθύνης ενώ για τις θέσεις χαμηλότερης ευθύνης πιο φθηνό προσωπικό (πχ. ναυτικούς από τις Φιλιππίνες).

Συνεχίζοντας με τα Γραφήματα 5.30 και 5.31, παρουσιάζεται συνολικά η μεταβολή

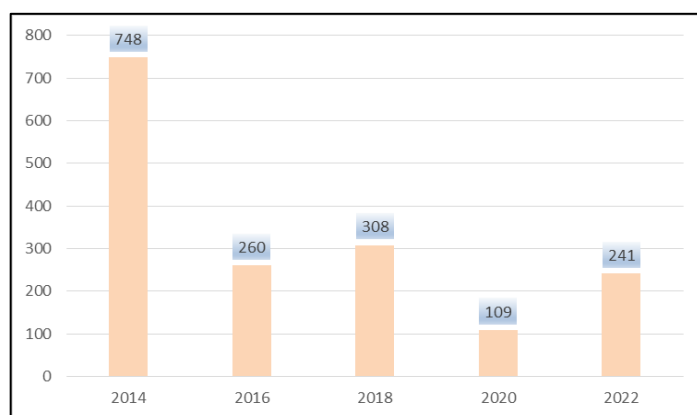
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.37 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022.



του αριθμού των ξένων ναυτικών στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία κατά τη διάρκεια του διαστήματος 2014 έως 2022. Παρατηρείται ανάλογη πτωτική τάση με αυτή που σημειώθηκε στον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών σε ελλη-

νικά πλοία την ίδια περίοδο (βλ. γράφημα 5.28). Η μεγαλύτερη πτώση ομοίως σημειώθηκε κατά την απογραφή του 2020 κατά -31,46%.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.34 ΑΡΙΘΜΟΣ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2022



Στο γράφημα 5.31, παρουσιάζεται ο αριθμός των ξένων ναυτικών που εργάζονται σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία. Ο αριθμός τους μειώνεται έντονα κατά την πάροδο των ετών. Κατά την απογραφή του 2014, καταγράφηκαν 748 ξένοι ναυτι-

κοί, σχεδόν όσοι Έλληνες ναυτικοί (βλ. Γράφημα 5.29). Έπειτα κατά το 2016 βλέπουμε μία απότομη πτώση κατά 187%, η οποία πιθανότητα οφείλεται στην σημαντική μείωση του αριθμού των ελληνόκτητων πλοίων με ξένη σημαία κατά το 2016 (βλ. γράφημα 5.6). Κατά τις επόμενες απογραφές ο αριθμός των ξένων ναυτικών παραμένει σχετικά σταθερός με εξαίρεση το έτος 2020, που ήταν το έτος που ξέσπασε η πανδημία, οι συνέπειες τις οποίες επηρέασαν την ναυτιλία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Η ελληνική σημαία αποτελεί σταθερά μια εξαιρετικά ποιοτική σημαία, παρόλα αυτά η ελκυστικότητα της τείνει να φθίνει. Σήμερα η ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελείται περίπου από 5,000 πλοία εκ των οποίων μόνο τα 580 φέρουν ελληνική σημαία. Οι πλοιοκτήτες επιλέγουν ξένες σημαίες ώστε να επιτευχθεί όσο το δυνατόν υψηλότερο κέρδος από την δραστηριότητά του πλοίου. Η επιλογή της ξένης σημαίας έχει να κάνει και με τα γραφειοκρατικά εμπόδια και δυσμενείς νόμους. Ακόμα κι αν όλοι οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήθελαν να έχουν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία, δεν υπάρχει ικανός αριθμός Ελλήνων ναυτικών για την επάνδρωσή τους καθώς ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που βρίσκονται εν ενεργεία είναι λιγότερο από 20.000.

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική από το 1953 έχει μείνει κατά κύριο λόγο σταθερή. Γενικότερα η Ελλάδα επιλέγει το περιεχόμενο της ναυτιλιακής πολιτικής της να είναι σύμφωνο με τους διεθνείς κανονισμούς και να μεταβάλλεται κατά κύριο λόγο συγκυριακά με κάθε νέο κανονισμό που ψηφίζεται. Η λογική αυτή είναι πρακτική καθώς σε έναν κλάδο που το πεδίο δραστηριότητας του είναι διεθνές η ομοιομορφία των κανόνων είναι σημαντική. Παρόλα αυτά, θα πρέπει η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική να αποκτήσει περισσότερη ευελιξία και να αλλάζει βάσει των σύγχρονων αναγκών των πλοιοκτητών και εφοπλιστών, έτσι ώστε η ελληνική σημαία να γίνει πιο ελκυστική ως προς αυτούς και να την επιλέγουν. Για την ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας θα πρέπει να ικανοποιήσει τα αιτήματα των πλοιοκτητών και εφοπλιστών σχετικά με την κατάργηση των περιορισμών επάνδρωσης των πλοίων στο κατώτερο προσωπικό. Μία ενδεχόμενη κατάργηση των περιορισμών θα μείωνε σημαντικά τα λειτουργικά κόστη του πλοίου καθώς οι Έλληνες ναυτικοί είναι από τους υψηλότερα αμειβόμενους ναυτικούς στην Ευρώπη. Παρόλα αυτά, οι περιορισμοί της εθνικότητας των μελών του πληρώματος σε θέσεις υψηλής ευθύνης, δεν θα πρέπει να καταργηθούν. Πέρα του γεγονότος ότι οι Έλληνες ναυτικοί είναι καλά εκπαιδευμένοι και καταρτισμένοι, τίθενται και θέματα ασφάλειας επί του πλοίου. Είναι σημαντικό για τις υψηλής ευθύνης θέσεις οι ναυτικοί να είναι ελληνόφωνοι και γενικότερα να μιλούν όλοι καλά την αγγλική γλώσσα.

Το φορολογικό καθεστώς του ελληνικού νηολογίου θα μπορούσε να θεωρηθεί αρκετά ευνοϊκό σε σχέση με το φορολογικό καθεστώς των επιχειρήσεων υπόλοιπων κλάδων, καθώς ο υπολογισμός του φόρου γίνεται βάσει της χωρητικότητας και της ηλικίας του

πλοίου και όχι βάσει των κερδών του. Βέβαια ο τρόπος αυτός φορολόγησης έχει και μειονεκτήματα, τα οποία αναφέρονται σε περιπτώσεις όπως μία χρονιά με χαμηλή ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών, ή μία χρονιά με πολύ χαμηλά ναύλα. Σε αυτές τις περιπτώσεις το πλοίο θα έχει χαμηλό έσοδο και ταυτόχρονα έναν φόρο που υπολογίζεται βάσει της χωρητικότητας του και της ηλικίας του, χωρίς να λαμβάνει υπόψιν του την κακή εισοδηματικά χρονιά. Για την κάλυψη τέτοιων περιπτώσεων, προτείνεται ένα νέο μοντέλο φορολόγησης των πλοίων, διατηρώντας ως βάση το ήδη υπάρχον. Πιο συγκεκριμένα, το πλοίο να φορολογείται βάσει της ηλικίας του αλλά και βάσει της ετήσιας αξιοποιήσιμης χωρητικότητας του. Δηλαδή, να μην φορολογείται βάσει όλων των κόρων καθαρής χωρητικότητας του, ώστε σε περίπτωση που μία χρονιά δεν πραγματοποιήσει ταξίδια με γεμάτα αμπάρια, να φορολογηθεί μόνο για την χωρητικότητα που χρησιμοποιήθηκε για την μεταφορά αγαθών. Βέβαια για την υλοποίηση αυτής της πρότασης θα πρέπει να γίνονται συνεχείς έλεγχοι για την εξασφάλιση ορθής δήλωσης της πραγματικής αξιοποιήσιμης χωρητικότητας, χωρίς ταυτόχρονα να δημιουργήσει γραφειοκρατικές διαδικασίες και κολλήματα στους πλοιοκτήτες. Η ναυτιλιακή πολιτική θα πρέπει να εστιάσει και σε σημαντική μείωση των συντελεστών φόρου για τα νεότευκτα πλοία, ώστε με αυτό τον τρόπο να προσελκύσει τα υπό παραγγελία πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών.

Μία πιθανή αναθεώρηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας βάσει όλων των παραπάνω, θα οδηγήσει αναμφίβολα στην ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου αλλά την ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος τα οποία αποτελούν βασικά ζητήματα προβληματισμού για τους πλοιοκτήτες αλλά και για την εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- ΑΑΔΕ, «Δηλώσεις Φόρου Πλοίων Πρώτης κατηγορίας ν.27/1975», [Δηλώσεις Φόρου Πλοίων Πρώτης Κατηγορίας](#), τελευταία επίσκεψη 10/11/2024.
- ΑΑΔΕ, «Δηλώσεις Φόρου Πλοίων Δεύτερης κατηγορίας ν.27/1975», [Δηλώσεις Φόρου Πλοίων Πρώτης Κατηγορίας](#), τελευταία επίσκεψη 10/11/2024.
- ΑΑΔΕ, «Εγκύκλιος 2052 /21-07-2022, https://www.aade.gr/sites/default/files/2022-07/e_2052_2022ada.pdf, τελευταία επίσκεψη 12/11/2024.
- Ασωνίτης Γ. (1995), «Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας», Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Βλάχος Γ. (2016), «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε..
- Βλάχος Γ.(2011), « Ναυτιλιακή Οικονομία», Αθήνα: Πανεπιστήμιο Πειραιώς- Unibooks.
- Γεωργαντόπουλος Ε. – Βλάχος Γ(2003), «Διεθνή Οικονομική Πολιτική», Αθήνα: Εκδόσεις J & J HELLAS.
- Γιαλούτση Σοφία (2010), «Τα Νηολόγια και η διερεύνηση της ίδρυσης ενός Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου.», Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά. <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/4667>
- Ελληνική Στατιστική Αρχή (2023), «Ναυτικά ατυχήματα Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω και πρόσωπα που έπαθαν ατύχημα σε πλοία και θαλάσσιες περιοχές ευθύνης των Λιμενικών Αρχών: 2022», <https://www.statistics.gr/documents/20181/73570f8d-8713-c869-a738-7481bd27706d>, τελευταία επίσκεψη 7.1.2024.
- Ένωση Ελλήνων Ναυτικών(2021), «Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2021» ,<https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2021> , τελευταία επίσκεψη 24.12.2023.
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2001), «Σχέδιο Γνωμοδότησης» <https://www.europarl.europa.eu> , τελευταία επίσκεψη 28.5.2023.

- Ζαρογιαννοπούλου Αγνή(2015), « Παράγοντες & Κριτήρια Επιλογής Σημαίας Νηολόγησης», Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά.
<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/6947>
- Κουλούμπης Παναγιώτης (2021), «Το πρώτο νηολόγιο του Ελληνικού Κράτους», <https://www.syrostopday.gr/News/138018-To-proto-niologio-toy-Ellinikoy-Kratoys.aspx>, τελευταία επίσκεψη 17.6.2023.
- Μεταξάς Β.(1985), « Η Οικονομική των Σημαίων Ευκολίας», Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Ναυτεμπορική(2024), «Ναυτιλία: Οι τέσσερις αιτίες που καθιστούν «μη φιλική» την ελληνική σημαία» [Ναυτιλία: Οι τέσσερις αιτίες που καθιστούν «μη φιλική» την ελληνική σημαία](#), τελευταία επίσκεψη 28.11.2024.
- Ναυτεμπορική(2024), «Τα πιο ακριβοπληρωμένα πληρώματα της ποντοπόρου Ναυτιλίας», <https://www.naftemporiki.gr/maritime/1842906/ta-pio-akrivopliromena-pliromata-tis-pontoporoy-naytilias/> , τελευταία επίσκεψη 4/12/2024.
- Σιαβιολάκης Παναγιώτης (2019), παρουσίαση με θέμα «Νηολόγηση και σημαία των πλοίων: Διεθνές Πλοίο» <https://slideplayer.gr/slide/12773862/> , τελευταία επίσκεψη 29.5.2023.
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, «Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α' 261/3.10.1973)»,https://www.ynanp.gr/media/documents/document_67h31UC.pdf , τελευταία επίσκεψη 12/09/2024.
- Φράγκου Σωτηρία(2009), « Σημαίες Ευκαιρίας και σημαίες ανοιχτού νηολογίου: Παραλληλισμοί, διαφοροποιήσεις και εξελίξεις του σύγχρονου θεσμικού πλαισίου που καθορίζει την ανταγωνιστικότητα τους», Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά.
<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/4629/Fraggou.pdf?sequence=2&isAllowed=y>, Τελευταία επίσκεψη 11/12/2023.
- E- Forosimv.r (2022), «Παροχή οδηγιών για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 146 του ν. 4808/2021 (Α'101) σχετικά με την προσαύξηση ποσών φόρου και εισφορών πλοίων πρώτης κατηγορίας του ν. 27/1975 (Α' 77), με αναπροσαρμογή των συντελεστών φόρου και εισφοράς αυτών για την πενταετία

2021 έως και 2025, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με τις διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 4955/2022 (Α'139)». <https://www.e-forosimv.gr/details.asp?ID=66138>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2024.

- JEAN MONNET EUROPEAN CENTRE OF EXCELLENCE (2017). «Ανάλυση ελληνικής και διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας», <https://jmce.gr/portal/wp-content/uploads/2017/04/Chrisikou-Analysi-ellinikis-kai-diethous-nayt.-politikis-1.pdf>, τελευταία επίσκεψη 2/11/2024.
- Taxheaven.gr, «Νόμος 4808/2021», <https://www.taxheaven.gr/law/4808/2021>, τελευταία επίσκεψη 21.12.2023.
- Taxheaven, «Νόμος 27/1975», <https://www.taxheaven.gr/law/27/1975>, τελευταία επίσκεψη 19.12.2023.
- New Money.gr(2024), «Ελληνικό νηολόγιο: Παραμένει στην 9^η θέση του Top 10 αλλά χάνει συνεχώς δυνάμεις», <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/elliniko-niologio-parameni-stin-9i-thesi-tou-top-10-alla-chani-sinechos-dinamis-grafima/>, τελευταία επίσκεψη 14/12/2024.

Ξενογλώσση

- Ademuni- Odeke (1984), «Protectionism and the future of international shipping», Martinus Nijhoff Publishers.
- Alexopoulos, A., Sambracos, E.(2018), «Flag state policies and labour dynamics in the shipping industry», International Journal of Applied Systemic Studies, p. 233-245
- Goulielmos, A.(1998), «Flagging out and the need for a new Greek maritime policy» Paper presented at the 1997 IAME International Conference, London, 22nd–24th September, City University, Business School Dept. of Shipping, Trade and Finance, Transport Policy.
- Goulielmos, A. M., & Goulielmos, D. A. (2019). «Greek shipping: a principal factor in the country's economic development», Maritime Business Review
- Goulielmos, A.(2018), «The “Modern Greek Maritime Policy», 1953-2018: A Critical Review of Its Legal, University of Pireaus.

- Greek Shipping Co-Operation Committee(2024), «Greek Controlled Shipping: An informative report based on data provided by S&P Global Market Intelligence», [GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE](#), τελευταία επίσκεψη 02/09/2024.
- Harlaftis, G. (1996). A history of Greek-owned shipping: The making of an international tramp fleet, 1830 to the present day. Routledge.
- International Transport Workers' Federation, «The scourge of maritime», [Flags of convenience | ITF Global](#) , τελευταία επίσκεψη 23.12.2023.
- Kodiko.gr ,»Νόμος 2687/1953», <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/579866/n.d.-2687-1953> , τελευταία επίσκεψη 13.1.2024.
- Marlow, P., Mitroussi (2008), « EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping». Marit Econ Logist 10, 185–207
- R.S. Doganis and Dr. B. Metaxas (1976), «The impact of flags of convenience», Research Report No.3, Transport Studies Group, Polytechnic of Central.
- Tsakos Group, «Our Fleet», <https://www.tsakoshellas.gr/our-fleet/> , τελευταία επίσκεψη 13.1.2024.
- UNCTADStat (2024), «Review of Maritime Transport 2023», <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> , Τελευταία επίσκεψη στις 10.2.2024.

