

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΙΑΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΟ

ΔΙΚΑΙΟ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

‘ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ & ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ’

Αικατερίνη Φωτίου

Επιβλέπων Καθηγητής : Ευάγγελος Σαμπράκος

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2017

Στην οικογένειά μου

Δήλωση αυθεντικότητας/ Ζητήματα Copyright

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

Υπογραφή

Φωτίου Αικατερίνη

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του τμήματος Δίκαιο και Οικονομία Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών, στο Τμήμα Οργάνωσης & Διοίκησης και στο τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

Σαμπράκος Ευάγγελος (Επιβλέπων)

Πέκκα- Οικονόμου Βικτωρία (Καθηγήτρια)

Πολέμης Μιχαήλ (Επίκουρος Καθηγητής)

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κύριο Ευάγγελο Σαμπράκο για την καθοδήγηση και τη στήριξη που μου πρόσφερε σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος για τη συνεργασία τους και τις χρήσιμες συμβουλές τους.

Τέλος, επιθυμώ να ευχαριστήσω τους γονείς μου που όλα αυτά τα χρόνια των σπουδών μου στάθηκαν αρωγοί και σύμμαχοι των ονείρων μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<u>Περίληψη</u>	8
<u>Abstract</u>	8
<u>Πρόλογος</u>	9-10
<u>Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή στη Ναυτιλία</u>	11
1.1 Εισαγωγή.....	11
1.2 Αποσαφήνιση του όρου Ναυτιλία.....	11-12
1.3 Ναυτιλία & Ελλάδα.....	12-13
1.4 Ναυτιλία και Ευρωπαϊκή Ένωση.....	13-14
1.5 Η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά.....	14-16
1.6 Θεσμικό Πλαίσιο και πολιτικές στη ναυτιλία.....	17-18
1.7 Ναυτιλιακή κρίση.....	19-20
1.8 Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την εγχώρια οικονομία.....	21-23
1.9 Διαχρονική εξέλιξη του ελληνικού στόλου.....	23-25
1.10 Συμπεράσματα.....	25-26
<u>Κεφάλαιο 2: Νηολόγηση Πλοίων & Επιλογή Σημαίας Νηολόγησης</u>	27
2.1 Εισαγωγή.....	27
2.2 Έννοια και ανάγκη νηολόγησης πλοίων.....	27-28
2.3 Τύποι νηολογίων.....	28-33
2.4 Συμπεράσματα.....	33-34
<u>Κεφάλαιο 3: Σημαίες ευκαιρίας</u>	35
3.1 Εισαγωγή.....	35
3.2 Επιλογή σημαίων νηολόγησης.....	35-37
3.3 Βασικά κριτήρια για την επιλογή της σημαίας.....	37
3.4 Ορισμός για τις σημαίες ευκαιρίας.....	37-39
3.5 Οι κυριότερες χώρες με σημαίες ευκαιρίας.....	39-49
3.6 Υπόδειγμα νηολόγησης πλοίων.....	50

3.7 Πλεονεκτήματα που επιφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας.....	50-53
3.8 Μειονεκτήματα που επιφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας.....	53-55
3.9 Η σημασία των σημαιών ευκαιρίας στις εθνικές οικονομίες των χωρών τους, στην απασχόληση και στη συμπίεση του μεταφορικού κόστους.....	56-58
3.10 Το σύγχρονο διεθνές πλαίσιο που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές και η ιδιαίτερη θέση του απέναντι στις σημαίες ευκαιρίας.....	58-59
3.11 Συμπεράσματα.....	59
<u>Κεφάλαιο 4: Ελληνικό νηολόγιο & Ελληνική σημαία.....</u>	60
4.1 Εισαγωγή.....	60
4.2 Εγγραφή και διαγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο.....	60-62
4.3 Κόστη νηολόγησης πλοίου με ελληνική σημαία.....	62-63
4.4 Το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης.....	64
4.5 Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας.....	65-66
4.6 Αντιμετώπιση και λύση του προβλήματος.....	66-67
4.4 Συμπεράσματα.....	67
<u>Συμπεράσματα.....</u>	68-70
<u>Βιβλιογραφία.....</u>	71-72

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία αποσαφηνίζεται η έννοια της ναυτιλίας και τονίζεται η επίδραση και η συμβολή αυτής τόσο στην ελληνική όσο και στην ευρωπαϊκή οικονομία. Έπειτα γίνεται λόγος για το θεσμικό πλαίσιο που διέπει αυτήν καθώς και για την οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα μας επηρεάζοντας αναμφισβήτητα και τη ναυτιλία. Η ναυτιλία αποτελεί θεμέλιο της εγχώριας οικονομίας και απαραίτητο συστατικό αυτής. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ανάγκη της νηολόγησης ενός πλοίου, οι διάφοροι τύποι νηολογίων και τα κίνητρα που ωθούν τους εφοπλιστές να εγγραφούν σε νηολόγια συγκεκριμένων χωρών. Ακόμα ορίζονται οι σημαίες ευκαιρίας και υπογραμμίζονται τα πλεονεκτήματά και τα μειονεκτήματά τους. Θα ήταν παράλειψή μας αν δεν παραθέταμε τις χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρίας αναφερόμενοι στα θετικά και τα αρνητικά τους. Τέλος γίνεται αναφορά στο ελληνικό νηολόγιο και στους λόγους που στρέφουν τους Έλληνες εφοπλιστές σε άλλα νηολόγια, προτείνοντας λύσεις αυτού του προβλήματος.

Abstract

The purpose of this project is to present the influence of shipping in Greek and international economy. Also I am going to present the legal framework of shipping and the influence of economic crisis on shipping industries. In addition, I am going to explain the advantages and disadvantages of Greek register. Another important thing is to present the flag of convenience and the countries that have registers with these flags. At the end I will examine the reasons push the Greek shipowners in other register and I will try to give some solutions to this phenomenon.

Πρόλογος

Ο λόγος για τον οποίο επέλεξα το συγκεκριμένο θέμα εκπόνησης της Διπλωματικής μου εργασίας αποτελεί το γεγονός ότι η ναυτιλία στην Ελλάδα αποτελεί σημαντικό τμήμα της εγχώριας οικονομίας μας.

Μετά από μία εκτενή ανάλυση που πραγματοποίησα για τη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, θέλησα να εξετάσω ποιες χώρες διαθέτουν νηολόγια με σημαίες ευκαιρίας και τα πλεονεκτήματα που αυτά προσφέρουν. Είχα μεγάλο ενδιαφέρον να μάθω τον λόγο για τον οποίο οι Έλληνες εφοπλιστές δεν νηολογούν τα πλοία τους στα ελληνικά νηολόγια και νηολογούν αυτά σε νηολόγια άλλων χωρών. Επίσης εξέτασα τις υποχρεώσεις που έχει κάθε εφοπλιστής στο ελληνικό κράτος όταν νηολογεί τα πλοία του σε ελληνικά νηολόγια με βάση τις οποίες εξήγαγα ορισμένα συμπεράσματα.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας μου λοιπόν, μελέτησα τη συμβολή της ναυτιλίας τόσο στην ελληνική αλλά και στην ευρωπαϊκή οικονομία. Αναμφισβήτητα σήμερα στην Ελλάδα, η ναυτιλία αποτελεί το στήριγμα της ελληνικής οικονομίας και συμβάλλει στην ανάπτυξη της τελευταίας. Έπειτα εξέτασα τα κριτήρια με βάση τα οποία οι πλοιοκτήτες σήμερα, επιλέγουν σημαία νηολόγησης. Αξίζει να επισημάνουμε ότι η Ελλάδα σήμερα αποτελεί το έκτο μεγαλύτερο νηολόγιο στον κόσμο. Ακόμα όρισα τις σημαίες ευκαιρίας και τα χαρακτηριστικά που αυτές διαθέτουν, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, προσπαθώντας να εντοπίσω τα κίνητρα που ωθούν πολλούς Έλληνες εφοπλιστές να εγκαταλείπουν τα εθνικά νηολόγια και να εγγράφουν τα πλοία σε χώρες που διαθέτουν νηολόγια με σημαίες ευκαιρίας. Ακόμη προχώρησα σε μια εκτενή ανάλυση των χαρακτηριστικών της ελληνικής σημαίας, εντόπισα τους λόγους προσφυγής πολλών εφοπλιστών σε νηολόγια με σημαίες ευκαιρίας και προσπάθησα να προτείνω λύσεις για την επίλυση του εν λόγω προβλήματος. Αναμφίβολα η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας θα δώσει το έναυσμα για τον επαναπατρισμό του ελληνικού στόλου. Αυτό το γεγονός θα προσδώσει πάρα πολλά οικονομικά οφέλη στην πατρίδα μας, αλλά το πιο σημαντικό είναι ότι θα επιφέρει ανάταξη του εθνικού μας γοήτρου.

Είναι άξιο επισημάνσης ότι η μελέτη μου είναι κυρίως περιγραφική, χωρίς να παρουσιάζει ιδιαίτερα αριθμητικά στοιχεία. Ο λόγος για τον οποίο επέλεξα να πραγματοποιήσω μια τέτοιου είδους εργασία είναι διότι τα αριθμητικά στοιχεία είναι

ευμετάβλητα χρόνο με τον χρόνο. Επομένως μπορεί να άλλαζαν οι αριθμοί, ωστόσο η γενική εικόνα θα ήταν η ίδια. Παρ' όλο αυτά έχω διανθίσει την εργασία μου με ορισμένους πίνακες και διαγράμματα τα οποία υπογραμμίζουν την εξέχουσα θέση τόσο της Ελλάδας όσο και του ελληνικού νηολογίου στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, χρησιμοποίησα τόσο ελληνικά όσο και ξένα συγγράμματα. Επίσης μελέτησα τόσο τον Κωδικα Δημοσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) όσο και τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου(ΚΙΝΔ). Επιπρόσθετα χρησιμοποιήθηκαν πηγές από το διαδίκτυο καθώς και άρθρα και εκθέσεις.

Η συγγραφή της Διπλωματικής Εργασίας αποτέλεσε ένα απαιτητικό αλλά άκρως ενδιαφέρον αντικείμενο διερεύνησης. Με κόπο, υπομονή, επιμονή και σωστή καθοδήγηση από τον επιβλέποντα καθηγητή μπόρεσα να φέρω σε πέρας την εργασία και μάλιστα να εμβαθύνω σε ορισμένα σημεία.

1. Εισαγωγή στη ‘ Ναυτιλία’

1.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα αποσαφηνίσουμε τη σημασία του όρου ναυτιλία. Έπειτα θα αναφερθούμε στη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία καθώς επίσης και την επίδραση της στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακόμα θα μελετήσουμε το θεσμικό πλαίσιο και τις πολιτικές που την διέπουν. Η οικονομική κρίση που τα τελευταία χρόνια πλήττει τη χώρα μας, δεν άφησε ανεπηρέαστη τη ναυτική βιομηχανία. Θα εξετάσουμε λοιπόν πώς επηρέασε η οικονομική κρίση την ναυτιλία και τις συνέπειες επέφερε. Τέλος θα παρουσιάσουμε τη διαχρονική εξέλιξη του ελληνικού στόλου μέσα στο πέρασμα του χρόνου.

1.2 Αποσαφήνιση του όρου ‘ Ναυτιλία’

Με τον όρο ‘ναυτιλιακή βιομηχανία’ ή γενικότερα ‘ναυτιλία’, εννοούμε όλες τις δραστηριότητες που υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Πρόκειται για αναπόσπαστο στοιχείο των ειρηνικών εμπορικών συναλλαγών της ανθρωπότητας. Πλοία διαφόρων τύπων, μεταφέρουν ανθρώπους, ξηρά και υγρά φορτία συσκευασμένα ή σε χύμα μορφή, καθώς επίσης οχήματα, ζώα σε όλα τα πλάτη και μήκη της γης. Το σύνολο των εμπορικών πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους αποτελούν το Εμπορικό Ναυτικό του κράτους αυτού.¹

Χρησιμοποιούμε τον όρο ‘ναυτιλία’ τόσο όταν αναφερόμαστε στην ίδια τη λειτουργία του πλοίου, που είναι η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης (γέφυρα) και της προώθησης(μηχανής), όσο και της φόρτωσής του, ώστε να πλέει με ασφάλεια από ένα σημείο σε ένα άλλο.²

Η λέξη ναυτιλία υποδηλώνει και τη ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας, που είναι το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές. Αποκαλούμε ‘παγκόσμια ναυτιλία’ όλες τις εθνικές βιομηχανίες οι οποίες ελέγχονται και λειτουργούν μέσω της Ναυτιλιακής Νομοθεσίας που θεσπίζεται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό-IMO(International Maritime Organization). Ο οργανισμός αυτός είναι τεχνικός τομέας του ΟΗΕ, έχει την έδρα στο Λονδίνο και έχει μέλη κράτη που ψηφίζουν Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Κανονισμούς σε τρεις κύριους τομείς:³

- Εκπαίδευση και πιστοποίηση ναυτικών

¹ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 15

² Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 15-16

³ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 18

- Ασφάλεια ανθρώπινης ζωής και Περιουσίας στη Θάλασσα (επιβαίνοντες-πλοίο-φορτίο)
- Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από τη ρύπανση των εμπορικών πλοίων

Αξίζει να λεχθεί, ότι τα πολεμικά πλοία δεν υπόκεινται στην ναυτιλιακή νομοθεσία.

1.3 Ναυτιλία & Ελλάδα

Σημαντική υπήρξε και η συμβολή των Ελλήνων στην ανάπτυξη τόσο της διεθνούς όσο και της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Ο άνθρωπος, αναζητώντας τι υπάρχει στο άγνωστο, δηλαδή πέρα από τον ορίζοντα, στράφηκε στη θάλασσα, ξεκινώντας έτσι ναυτιλιακή δραστηριότητα. Μάλιστα λέγεται ότι το αρχαιότερο ταξίδι για εμπορικούς σκοπούς στην ανοιχτή θάλασσα έγινε πριν δέκα χιλιάδες χρόνια στο Αιγαίο Πέλαγος, προκειμένου να μεταφερθεί οψιανός από τη Μήλο στην Αργολίδα και τις Βόρειες Σποράδες. Έτσι οι Έλληνες έφτασαν μέσα από τους αιώνες να είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με τη θάλασσα. Άλλωστε, η ακτογραμμή της Ελλάδας αριθμεί σήμερα δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα, ενώ υπάρχουν τρεις χιλιάδες νησιά σε πολλά από τα οποία άκμασαν θαυμαστοί πολιτισμοί.⁴

Η αρχαία ελληνική ιστορία περιλαμβάνει ρητά που εξυμνούν τη ναυτοσύνη των Ελλήνων, όπως για παράδειγμα ‘ Μέγα τό τῆς θαλάσσης κράτος’ του Περικλή και ‘έκ τῆς θαλάσσης ἅπασα ἡμῖν ἦρτηται Σωτηρία’ του Ξενοφώντα. Οι Έλληνες, σώθηκαν πολλές φορές από συμφορές χάριν της θάλασσας. Τα πλοία που κατασκεύαζαν εξασφάλιζαν την άμυνα της χώρας και συνέβαλαν όχι μόνο στην ανάπτυξη του εμπορίου με άλλους λαούς, αλλά και στην πολιτισμική εξέλιξη.⁵ Η γεωγραφική θέση της χώρας σε συνδυασμό με την έλλειψη πλουτοπαραγωγικών πηγών είναι ακόμη ένας λόγος για τον οποίο οι Έλληνες έχουν στραφεί στη θάλασσα με αποτέλεσμα η ελληνική εμπορική ναυτιλία να βρίσκεται διαχρονικά στις πρώτες θέσεις παγκοσμίως και να αποτελεί σημαντικό παράγοντα της εθνικής οικονομίας.⁶

Τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης, οι Έλληνες διέθεταν χίλια μεγάλα ποντοπόρα εμπορικά ιστιοφόρα, το μεγαλύτερο στόλο στη Μεσόγειο που η δραστηριότητά του έφτανε μέχρι τον Ατλαντικό Ωκεανό.⁷

⁴ Χαρλαυτή Ατζελίνα, ‘ Ιστορία & Ναυτιλία’, Εκδόσεις: Αλεξάνδρεια, Αθήνα(2005), σελ.18

⁵ Χαρλαυτή Ατζελίνα, ‘ Ιστορία & Ναυτιλία’, Εκδόσεις: Αλεξάνδρεια, Αθήνα(2005), σελ.18-19

⁶ Χαρλαυτή Ατζελίνα, ‘ Ιστορία & Ναυτιλία’, Εκδόσεις: Αλεξάνδρεια, Αθήνα(2005), σελ.18-19

⁷ Χαρλαυτή Ατζελίνα, ‘ Ιστορία & Ναυτιλία’, Εκδόσεις: Αλεξάνδρεια, Αθήνα(2005), σελ.25

Το 1857, ιδρύθηκε η Ελληνική Ατμοπλοΐα στη Σύρο και άρχισαν οι τακτικές γραμμές της ελληνικής ναυτιλίας με πλοία ατμού, τις οποίες ακολούθησαν ακόμη επιβατικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το 1907 ιδρύθηκε η Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα, η οποία συνέδεσε για πρώτη φορά τον Πειραιά με τη Νέα Υόρκη.⁸

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ελληνική εμπορική ναυτιλία πλήρωσε βαρύ το τίμημα της σε απώλεια ζωής αλλά και πλοίων, τα οποία στη λήξη του ήταν μόνο 157. Το 1947, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν, με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, σε Έλληνες εφοπλιστές εκατό πλοία τύπου 'Liberty', ως αντιστάθμισμα των απωλειών κατά τη διάρκεια του πολέμου. Τα πλοία 'Liberty' έχουν ιστορική αξία λόγω του ρόλου τους στον εφοδιασμό της Ευρώπης κατά τον πόλεμο.⁹ Σήμερα, υπάρχουν μόνο τρία, από τα οποία το ένα βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά.

1.4 Ναυτιλία & Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη. Είναι αναμφίβολο ότι η ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των ευρωπαϊκών κρατών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους διεθνούς οργανισμούς.¹⁰ Η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για τη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση.¹¹

Τα περισσότερα πλοία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους με ασφάλεια στον προορισμό τους και μάλιστα με χαμηλό κόστος. Το εμπορικό πλοίο είναι το πλέον αποτελεσματικό, οικονομικό και περιβαλλοντικά φιλικό μέσο μεταφοράς που διαθέτει η ανθρωπότητα. Παλαιότερα όλα τα πλοία έμοιαζαν μεταξύ τους και ναυπηγούνταν για να μεταφέρουν ανθρώπους και εμπορεύματα. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την αύξηση των αναγκών, σήμερα τα πλοία κατασκευάζονται και εξοπλίζονται με συστήματα και μηχανισμούς ανάλογα με το είδος των φορτίων που πρόκειται να μεταφέρουν.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία απαιτεί όπως κάθε πλοίο να είναι ασφαλές για τους επιβαίνοντες(πλήρωμα και επιβάτες) και να λειτουργεί φιλικά προς το περιβάλλον. Έκτος από

⁸ Χαρλαυτή Ατζελίνα, 'Ιστορία & Ναυτιλία', Εκδόσεις: Αλεξάνδρεια, Αθήνα(2005), σελ.27

⁹ Χαρλαυτή Ατζελίνα, 'Ιστορία & Ναυτιλία', Εκδόσεις: Αλεξάνδρεια, Αθήνα(2005), σελ.57

¹⁰ Σαμπράκος Ε. 'Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου', Εκδόσεις: Ευγενιδίου, Αθήνα (2008), σελ.30

¹¹ Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθητω, Αθήνα (2006), σελ.26

την ασφάλεια στα πλοία ιδιαίτερη σημασία δίνεται και στην περιβαλλοντική προστασία.¹² Η ναυτιλία έχει ουσιαστικό ρόλο για την οικονομική ανάπτυξη Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 75% εισαγωγών και εξαγωγών και 37% του εσωτερικού εμπορίου της Ένωσης εκτελούνται με πλοία που συνδέουν περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές με την ηπειρωτική Ευρώπη.¹³

Με τη ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται στις πρώτες θέσεις των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ πρωτοστατεί στο σύνολο των κοινοτικών πολιτικών που άπτονται του αντικειμένου των ναυτιλιακών μεταφορών. Σύμφωνα με έκθεση της ένωσης εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ESCA, το 41,49% της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, εκπροσωπεί η Ελλάδα και έτσι παραμένει πρώτη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με την έκθεση, η ναυτιλία συνεισέφερε 140 δις. Ευρώ στην οικονομία της χώρας, ποσό που αντιστοιχεί με το 50% του δημόσιου χρέους της Ελλάδας το 2009(280 δις. ευρώ). Το ποσό αυτό ήταν μεγαλύτερο κατά 3,5 φορές των συνολικών κονδυλίων, ύψους 46 δις. ευρώ, που εισρέουν στην Ελλάδα από τα ευρωπαϊκά ταμεία για το διάστημα 2000-2013. Σύμφωνα με την έκθεση της ESCA σε αυτές τις ροές συνέβαλλαν 750 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων.

1.5 Η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά

Η χώρα μας αποτελεί από τα ισχυρότερα ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Lloyd's το 2011, η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο με βάση την χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου, ο οποίος αριθμεί 1455 πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 κόρων. Επίσης ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική ικανότητα του κόσμου, η οποία ελέγχει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας(gt) και το 16% της μεταφορικής ικανότητας(dwt) του παγκόσμιου στόλου.¹⁴

Είναι αξιοσημείωτο ότι οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2011 υποδηλώνουν μια τάση προς τα εξιδανικευμένα πλοία όπως τα LNG πλοία, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων καθώς και σε πλοία εξόρυξης πετρελαίου.¹⁵

Ο Ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο από πλευρά χωρητικότητας DWT, δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο στη μεταφορά ενεργειακών πόρων, πρώτων υλών

¹² Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθιω, Αθήνα (2006), σελ.28

¹³ Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθιω, Αθήνα (2006), σελ.78

¹⁴ YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, <https://www.yen.gr/>, 12-06-2017

¹⁵ YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, <https://www.yen.gr/>, 12-06-2017

και τροφίμων μεταξύ τρίτων χωρών, και δεδομένου ότι μεγαλύτερο ποσοστό του 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης, γίνεται αντιληπτός ο ηγετικός ρόλος της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, τον Ιανουάριο του 2013 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.428 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 G.T.) με χωρητικότητα 245,14 DWT, αντιπροσωπεύοντας το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Επίσης, αντιπροσωπεύει σε χωρητικότητα ποσοστό 23,55% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, ποσοστό 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων και ποσοστό 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου.¹⁶ Ακόμη στα πλοία της απασχολεί μεγάλο αριθμό εργαζομένων που ξεπερνούν τους 25.000 ναυτικούς.¹⁷

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπου οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν καθοριστική σημασία για την κοινότητα δεδομένου ότι συμβάλλουν στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία παίζει σημαντικό ρόλο. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα έκθεση, ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες διαφόρων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιπροσωπεύει ποσοστό του 42,72% της συνολικής κοινοτικής χωρητικότητας σε DWT, ενώ συγκεκριμένα η ελληνική σημαία αποτελεί το 26,64% αυτού, κατέχοντας τη δεύτερη θέση στην κατάταξη μετά τη Μάλτα.¹⁸ Αξίζει να σημειωθεί πως η απώλεια της πρώτης θέσης μεταξύ των σημαίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης καταγράφηκε για πρώτη φορά το 2012.¹⁹

Σχετικά με τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2011 τα 14,097 δισεκατομμύρια ευρώ συνεισφέροντας θετικά στη διαμόρφωση ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας. Παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, οι προοπτικές είναι συγκρατημένα αισιόδοξες λόγω της συνεχιζόμενης αύξησης του ελληνόκτητου στόλου σε χωρητικότητα.²⁰

Σημαντικό ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας παίζει και η προσπάθεια για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας. Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες, κυρίως ελληνικών συμφερόντων, για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει τα γραφεία τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου, προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα²¹

¹⁶ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2012-2013), Ετήσια Έκθεση

¹⁷ YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, <https://www.yen.gr/>, 12-06-2017

¹⁸ Σαμπράκος Ε. 'Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου', Εκδόσεις: Ευγενιδίου, Αθήνα (2008), σελ.45

¹⁹ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2012-2013), Ετήσια Έκθεση

²⁰ YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, <https://www.yen.gr/>, 12-06-2017

²¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 85-89

Σήμερα στην Ελλάδα δραστηριοποιείται και ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο, οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων, εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P& I Clubs, καθώς και ένας σημαντικός αριθμός δραστηριοτήτων που αποτελούν το ναυτικό πλέγμα συμπληρώνουν τη ναυτιλιακή πυραμίδα της χώρας, όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων, ναυτικά πρακτορεία, ναυλομεσίτες, εταιρείες τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών- επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια, καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία που σχετίζεται με τον θαλάσσιο τουρισμό.²²

Η ναυτιλία αποτελούσε ανέκαθεν έναν από τους βασικότερους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας αλλά και έναν κλάδο με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.²³ Η συμβολή της στην ανάπτυξη του εμπορίου υπήρξε καθοριστική δεδομένου ότι ο μεγαλύτερος όγκος των εμπορευμάτων παγκοσμίως διακινείται μέσω της θαλάσσιας οδού. Η συνεισφορά της σε ολόκληρη την οικονομία είναι αξιόλογη μιας και συνδέεται άμεσα με τομείς όπως η παροχή υπηρεσιών, η αποθήκευση εμπορευμάτων και ο τουρισμός.²⁴ Αποτελεί την πηγή της οικονομίας και τη βασικότερη πηγή εισόδων για πολλές χώρες. Ειδικά για την Ευρώπη, η ναυτιλία αποτελεί κινητήρια δύναμη της οικονομίας της. Ο ανταγωνισμός όμως με τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν εισέλθει δυναμικά στον κλάδο αυτό, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι αποτελεί απειλή για τη διατήρηση της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία.²⁵



²² YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, <https://www.yen.gr/>, 15-06-2017

²³ Σαμπράκος Ε. 'Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου', Εκδόσεις: Ευγενιδίου, Αθήνα (2008), σελ.46-48

²⁴ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 89-90

²⁵ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 89-92

1.6 Θεσμικό πλαίσιο και πολιτικές στη Ναυτιλία

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τους Έλληνες εφοπλιστές αντανακλά τον διεθνή της χαρακτήρα. Στην πλειοψηφία τους τα ελληνόκτητα πλοία ανήκουν σε νομικά πρόσωπα που έχουν την καταστατική τους έδρα σε τρίτες χώρες όπως η Λιβερία, η Μάλτα και ο Παναμάς. Η πλειοψηφία των μετοχών αυτών των νομικών προσώπων ανήκει σε Έλληνες. Η Ελληνική Πολιτεία στήριζε και συνεχίζει να στηρίζει με αυξημένης τυπικής ισχύος θεσμικό πλαίσιο τη ναυτιλιακή επιχειρηματική δραστηριότητα.²⁶

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική ακολουθεί το σταθερό θεσμικό πλαίσιο και την επιδίωξη της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και αθέμιτου ανταγωνισμού και της κατάργησης πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Σύμφωνα με της ρήτρες Most Favored Nation όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα και αποκλείεται η διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων. Τις επιδιώξεις αυτές της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, μετουσιώνουν σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου.²⁷

Η λήψη μονομερών μέτρων αποτελεί άλλη μία μορφή περιοριστικών πρακτικών. Πολλές χώρες για διαφορετικούς λόγους έχουν την τάση να λαμβάνουν μονομερή μέτρα για να επιλύσουν βραχυπρόθεσμα ή πιο μακροπρόθεσμα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους ή ως αντίδραση σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν σαν αποτέλεσμα εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση των χωρικών τους υδάτων. Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη λήψη τέτοιων μονομερών μέτρων, από όπου και αν προέρχονται, ενώ σε κάθε ευκαιρία υπερασπίζεται την άποψη, για χάρη της ναυτιλίας ως κατεξοχήν δραστηριότητα, απαιτούνται διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή.²⁸ Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να γίνεται κάθε συζήτηση σχετικά με τη ναυτιλία, είτε αυτή αφορά τις επιτρεπόμενες κρατικές ενισχύσεις είτε τη διεθνή νομοθεσία περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή την επιβολή κατασκευαστικών απαιτήσεων στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε και θα είναι στο εφεξής ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) καθώς των λοιπών των διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου Παγκόσμιου Οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).²⁹

²⁶ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, ' Ναυτικό Δίκαιο Ι ' , Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα(2005), σελ.30

²⁷ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, ' Ναυτικό Δίκαιο Ι ' , Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα(2005), σελ.32-34

²⁸ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, ' Ναυτικό Δίκαιο Ι ' , Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα(2005), σελ.35

²⁹ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, ' Ναυτικό Δίκαιο Ι ' , Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα(2005), σελ.40-42

Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το ελληνικό πλοίο δεν μπορεί σε καμία των περιπτώσεων να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρωτίστως ποιοτικό. Η επικράτηση της νοοτροπίας ασφάλειας ως ενεργητικής συμπεριφοράς της πλοιοκτησίας και της εφοπλιστικής κοινότητας αποτελεί πρωταρχικό στόχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.³⁰

Από την άλλη μεριά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων του άψυχου(πλοίου) και του έμψυχου(ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει μεγάλος και ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο έλληνας ναυτικός.³¹

Όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία αν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα καταρτισμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους.³² Το συμπέρασμα ότι η επαγγελματική και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μια προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει και πάλι τη χαμένη του αίγλη, προκύπτει αβίαστα και αποτελεί μια ακόμη βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής.³³



³⁰ Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθητω, Αθήνα (2006), σελ.89

³¹ Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθητω, Αθήνα (2006), σελ.89-91

³² Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθητω, Αθήνα (2006), σελ.92

³³ Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθητω, Αθήνα (2006), σελ.98-99

1.7 Ναυτιλιακή κρίση

Η ναυτιλία είναι το μοναδικό ελληνικό προϊόν το οποίο ξέφυγε από την έντονη οικονομική κρίση που βιώνουν οι περισσότεροι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας. Μια βιομηχανία που αντιμετώπιζε και αντιμετωπίζει τον παγκόσμιο οργανισμό παλικαρίσια και που διαβιώνει και ακτινοβολεί στα πέρατα του κόσμου. Όχι μόνο δεν τροφοδότησε την υψηλή ανεργία, αλλά παρά τις δυσμενείς συνθήκες, δημιούργησε προϋποθέσεις για νέες θέσεις σταδιοδρομίας, στα πλαίσια της συστηματικής διαδικασίας προσέλκυσης τους στο ναυτικό επάγγελμα.³⁴

Η ελληνική ναυτιλία παρά τις αντίξοες συνθήκες τροφοδότησε το ΑΕΠ της χώρας με 13,5 δις. ευρώ το 2009, αυξητικές τάσεις ακολούθησαν και το 2010, ενώ το 2011 η Ναυτιλία αποτελούσε την πρώτη δύναμη του ΑΕΠ, εξακολουθώντας να διατηρεί στα χέρια της το 15% του παγκόσμιου στόλου. Σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας η ελληνόκτητη ναυτιλία προσθέτει ετησίως 1,5 μονάδα του ΑΕΠ, και έτσι αναδεικνύεται ως βασικό συστατικό ενός πιο εξωστρεφούς και βιώσιμου αναπτυξιακού υποδείγματος για την ελληνική οικονομία. Καθοριστικής σημασίας είναι και η ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο για μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, αυξάνοντας έτσι τον όγκο του διακινούμενου εμπορίου κατά 75% και αναδεικνύοντας την σε ηγετικό κέντρο στην Ανατολική Μεσόγειο και εξασφαλίζοντας οφέλη τόσο για τις ελληνικές μεταφορές όσο και ευκαιρίες ανάπτυξης για εταιρείες παροχής επικουρικών υπηρεσιών.³⁵

Αξίζει να αναφέρουμε ότι η συνεχιζόμενη υποχώρηση της ζήτησης ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας ύφεσης το 2011 οδήγησε την παγκόσμια οικονομία σε παρατεταμένη επιβράδυνση. Οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης της Κίνας, Ινδίας και Βραζιλίας μειώθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση οδηγήθηκε σε ελαφρά αλλά εμφανή ύφεση και η οικονομία των ΗΠΑ παρουσίασε ισχνή απόδοση, αλλά καλύτερη από την αναμενόμενη. Το 2011 η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά δεν μπόρεσε να ανακάμψει από την κρίση των προηγούμενων ετών με την αστάθεια να βασιλεύει και να καθιστά τις προβλέψεις πολύ δύσκολες.³⁶

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας εξακολουθεί να ακυρώνει τις ενδεχόμενες θετικές τάσεις και να συγκρατεί τις τιμές των ναύλων καθοδικά στους περισσότερους τομείς. Η πλεονάζουσα χωρητικότητα παραμένει το βασικό πρόβλημα με άνευ προηγουμένου μεγέθη και αρνητικές επιπτώσεις επί των ναύλων. Περαιτέρω προβλήματα που υπογραμμίζουν τις αρνητικές τάσεις είναι οι υψηλές τιμές του πετρελαίου και η έλλειψη τραπεζικής χρηματοδότησης. Ως προς την τελευταία, η παρατεταμένη περίοδος υπερπροσφοράς

³⁴ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 105

³⁵ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2010-2011), Ετήσια Έκθεση

³⁶ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2010-2011), Ετήσια Έκθεση

χωρητικότητας και οι χαμηλές τιμές των ναύλων έχουν προκαλέσει πτώση των τιμών των πλοίων και κατέστησαν την αναχρηματοδότηση ακόμα δυσκολότερη.³⁷

Οι προοπτικές για το μέλλον της εμπορικής ναυτιλίας είναι σταθερά ευοίωνες σε μακροπρόθεσμη βάση. Τα επόμενα 10 με 20 χρόνια, οι προβλέψεις εκτιμούν πως η ανάπτυξη θα συνεχίσει να καθοδηγείται από τις αναδυόμενες αγορές της Κίνας, της Ινδίας, και της Νότιας Αμερικής, παρά την τρέχουσα επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξης. Η αστικοποίηση σε αυτές τις χώρες είναι βέβαιο ότι θα συνεχιστεί, και η διαδικασία αστικοποίησης απαιτεί τη συνεχή προμήθεια πρώτων υλών όπως άνθρακα, σιδηρομεταλλευμάτων και άλλων υλικών υποδομών. Επίσης, το υγραέριο είναι η πρώτη πηγή ενέργειας που χρησιμοποιούν οι αναπτυσσόμενες χώρες, αντικαθιστώντας την καύση του ξύλου. Συνεπώς οι ανάγκες για μεταφορικές υπηρεσίες νομοτελειακά θα αυξηθούν προς των Ελλήνων εφοπλιστών.³⁸



³⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 106-107

³⁸ Παζόπουλος Βασίλης (26/6/2013) 'Επενδύστε σε θαλασσοπόρους ή θαλασσο-πνιγμένους;'

1.8 Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την εγχώρια οικονομία

Ο χώρος της ναυτιλίας στην Ελλάδα αποτελεί μια εξέχουσας σημασίας παραγωγική δραστηριότητα για την ελληνική οικονομία και συμβάλλει δυναμικά στο Εθνικό Προϊόν και Εισόδημα. Η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία προέρχεται από τρεις πτυχές:³⁹

- Από το άμεσο εισόδημα παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών και μεταφορών
- Από το εισόδημα του πλέγματος των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων
- Από το εισόδημα των κλάδων της οικονομίας που έμμεσα συνδέονται με αυτές.

Αξίζει να υπογραμμίσουμε ότι στο εισόδημα του κράτους συμπεριλαμβάνονται και οι εισπράξεις των φορέων του Ελληνικού Δημοσίου και της Κοινωνικής Ασφάλισης με τη μορφή τόσο φόρων, όσο και επίσης φορολογικών εισφορών.

Λόγω της σημαντικότητας της προσφοράς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στα οικονομικά μεγέθη της χώρας, το ελληνικό κράτος υιοθετεί μια προνομιακή προς τους εφοπλιστές ναυτιλιακή πολιτική, προκειμένου να προσεγγίσει όλο και περισσότερες ναυτιλιακές να εδρεύσουν στην χώρα μας. Θα λέγαμε ότι η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ένα ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο, με φορολόγηση χωρητικότητας στα πλοία, ενώ είναι απαλλαγμένη από φορολόγηση των εταιρικών κερδών. Παρόμοια μεταχείριση συναντάμε σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι Ευρωπαϊκές χώρες στοχεύουν στην προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών προσπαθώντας να ανταγωνιστούν τους πολυπληθείς φορολογικούς παραδείσους.⁴⁰

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν υπηρεσίες που εμπορεύονται διεθνώς. Τα έσοδα τους αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις σε δολάρια ΗΠΑ, έχουν τη σημασία εσόδων από εξαγωγικές δραστηριότητες και συγκαταλέγονται στο ισοζύγιο άδηλων πόρων του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Έτσι ενισχύουν το Ισοζύγιο Πληρωμών της Ελλάδας και διαχρονικά εξισορροπούν το έλλειμμα συμμετέχοντας στη συναλλαγματική σταθερότητα.⁴¹

Διαμέσου των εδρών των ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρα εισρέει τεράστια ποσότητα συναλλάγματος. Συνάλλαγμα για την κάλυψη όλων των υποχρεώσεων και των δαπανών των εταιρειών (από εργοδοτικές εισφορές και μισθούς διοικητικού προσωπικού μέχρι τα λειτουργικά έξοδα των γραφείων), συνάλλαγμα για την κάλυψη δαπανών από τις συναλλαγές με εταιρείες του ναυτιλιακού πλέγματος (εφοδιασμοί, επισκευές, καύσιμα, ασφάλειες,

³⁹ Σαμπράκος Ε. 'Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου', Εκδόσεις: Ευγενιδίου, Αθήνα (2008), σελ.50

⁴⁰ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ιανουάριος 2013), ' Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές'

⁴¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 87-89

ναυλομεσιτικά) και συνάλλαγμα από τους μισθούς των ελληνικών πληρωμάτων που δαπανώνται εγχώρια από τα νοικοκυριά.⁴²

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί και έναν βαρυσήμαντο κλάδο για την ελληνική οικονομία για έναν ακόμη πολύ σημαντικό ρόλο: τις επιπτώσεις που έχει στον τομέα της απασχόλησης. Η απασχόληση ναυτεργατικού δυναμικού που εργάζεται άμεσα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή έμμεσα στις πολυάριθμες παραναυτιλιακές επιχειρήσεις που παρέχουν επικουρικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες είναι εξέχουσας σημασίας.⁴³

Συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο το οποίο επιλέγουν ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών κυρίων συμφερόντων για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Πολλές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου, προσφέροντας απασχόληση σε χιλιάδες ανθρώπους. Από το 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής, που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού, ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού πλοίου.⁴⁴



⁴² Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 89-91

⁴³ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 91-92

⁴⁴ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 97-99

Όπως προαναφέρθηκε στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Αναλυτικότερα, οι μεγαλύτεροι νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το ελληνικό κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας. Επιπρόσθετα οι πιο αναγνωρίσιμοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκατάστατά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια σε ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης. Πασίγνωστοι οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών έχουν ακολουθήσει τους πελάτες στον ‘επαναπατρισμός’ τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες ελληνικές εταιρείες παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων. Σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων. Τέλος, η ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυπηγεία, ναυλωτές, εταιρείες ρυμουλκήσεων, επισκευαστές πλοίων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεις τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.⁴⁵

Από όλα τα παραπάνω μπορεί να γίνει κατανοητό η σπουδαιότητα της εγκατεστημένης στη χώρα εμπορικής ελληνικής ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης του εγχώριου εργατικού δυναμικού, ιδιαίτερα σε δύσκολες περιόδους καλπάζουσας ανεργίας όπως η υφιστάμενη.

1.9 Διαχρονική εξέλιξη ελληνικού στόλου

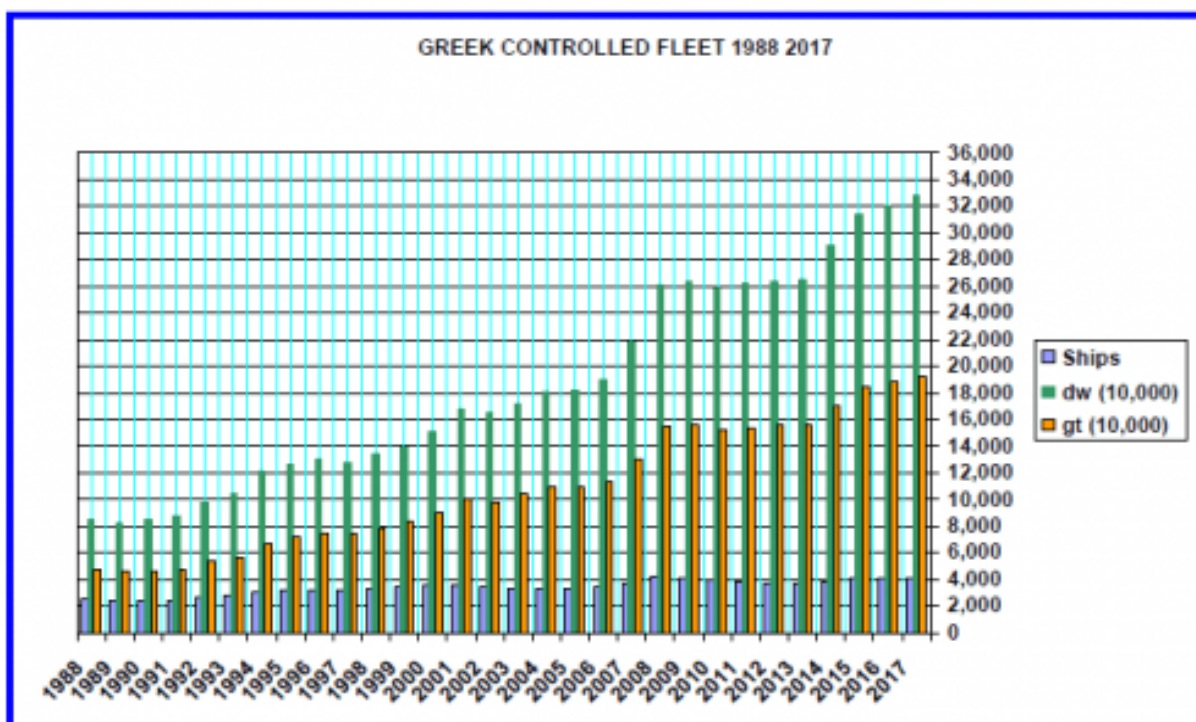
Για 30η συνεχόμενη χρονιά η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Co-operation Committee) παρουσίασε τα ετήσια στατιστικά στοιχεία τα οποία εξάγονται από την εταιρεία αναλύσεων IHS Markit και αφορούν τα ελληνόκτητα πλοία χωρητικότητας άνω των 1.000 GT, είτε αυτά φέρουν ελληνική σημαία είτε σημαία άλλου κράτους.

Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν μέσα από 11 πίνακες που έχει καταρτίσει η HIS Markit με βάση ορισμένα κριτήρια όπως είναι οι σημαίες, τα μεγέθη και η ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων.

Παρακάτω παρατίθεται σχετικός πίνακας⁴⁶

⁴⁵ YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, <https://www.yen.gr/>, 20-06-2017

⁴⁶ <http://www.isalos.net/greek-shipping/o-stolos-ton-ellinon/>, 20-06-2017



Πηγή: <http://www.isalos.net/greek-shipping/o-stolos-ton-ellinon/>

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, τον τελευταίο χρόνο μέχρι και την 1η Μαρτίου του 2017, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε όρους DWT και GT. Συγκεκριμένα, αποτελείται από 4.085 πλοία διαφόρων κατηγοριών, συνολικής χωρητικότητας 192.430.519 GT και μεταφορικής ικανότητας 328.763.767 DWT. Συγκριτικά με τα αποτελέσματα της προηγούμενης χρονιάς, ενώ καταγράφεται μια μικρή μείωση 7 πλοίων στον ελληνόκτητο στόλο, ωστόσο η χωρητικότητα και η μεταφορική ικανότητα των πλοίων αυξήθηκαν σημαντικά, 3.526.325 GT και 8.166.193 DWT, αντίστοιχα.

Σε ό,τι αφορά τη νηολόγηση των πλοίων, έχει υπολογιστεί ότι τα ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία φέρουν 41 διαφορετικές σημαίες. Συγκεκριμένα, το 19% των ελληνόκτητων πλοίων και συγκεκριμένα 791 πλοία φέρουν σημαία των Marshall Islands, ακολουθεί η σημαία της Λιβερίας με 775 ελληνικά πλοία, η ελληνική σημαία με 747 πλοία, της Μάλτας με 671 πλοία, του Παναμά, της Κύπρου και των Μπαχαμών με 377, 271 και 248 πλοία, αντίστοιχα. Συγκριτικά με τα στοιχεία της περασμένης χρονιάς, προκύπτει αύξηση στα πλοία που επέλεξαν σημαία των Marshall Islands, της Λιβερίας, της Κύπρου και της Μάλτας, ενώ καταγράφηκε μείωση της ελληνικής σημαίας κατά 62 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 3.738.594 DWT και χωρητικότητας 2,338,852 GT.

Αναφορικά με τη ναυπήγηση ελληνόκτητων πλοίων, συγκριτικά με την περασμένη χρονιά, εκτιμάται ότι είναι εγγεγραμμένα στο βιβλίο παραγγελιών, μέχρι και την 1η Μαρτίου,

75 oil tankers, 19 chemical & product tankers, 34 liquefied gas tankers, 49 ore & bulk carriers, 14 containerships και άλλα 5 cargo ships. Αναφορικά με τον στόλο των tankers καθώς και των ore & bulk carriers, τα ελληνόκτητα tankers αντιπροσωπεύουν το 25,2% του παγκόσμιου στόλου tankers και τα ελληνόκτητα ore & bulk carriers το 16,2%. Σε συνολικά μεγέθη, η συμμετοχή του ελληνόκτητου στόλου στον παγκόσμιο αντιπροσωπεύει το 7,6% σε αριθμό πλοίων, το 13,7% σε χωρητικότητα και το 16,2% σε όρους μεταφορικής ικανότητας. Τα πλοία με ελληνική σημαία σε όρους αριθμού πλοίων, GT και DWT αντιπροσωπεύουν το 1,4%, 3,1% και 3,7%, αντίστοιχα, του παγκόσμιου στόλου.

Παρά τις αντίξοες συνθήκες που αντιμετωπίζει η παγκόσμια αγορά, έχει καταγραφεί μικρή αύξηση στον ελληνικό στόλο των ore & bulk carriers καθώς και των containerships, συγκριτικά με τον παγκόσμιο στόλο κατά το περασμένο έτος. Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός των oil tankers παρέμεινε σταθερός, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων παρουσίασαν μικρή μείωση.

Σε ό,τι αφορά την ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων, ναι μεν ο μέσος όρος αυτής αυξήθηκε συγκριτικά με την περασμένη χρονιά, αλλά παραμένει κατά μέσο όρο 2,9 ετών μικρότερη από την ηλικία των πλοίων του παγκόσμιου στόλου. Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων υπολογίζεται στα 10,5 χρόνια, σε σχέση με τη μέση ηλικία των 13,2 χρόνων των πλοίων του παγκόσμιου στόλου. Η μέση ηλικία των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία εκτιμάται στα 11,7 χρόνια το 2016.⁴⁷

Τέλος, αναφορικά με τις κλάσεις των πλοίων, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από την εταιρεία IHS Markit προκύπτει ότι τα περισσότερα ελληνικά πλοία, είτε φέρουν ελληνική σημαία είτε όχι, ταξινομούνται κυρίως στον αγγλικό νηογνώμονα Lloyd's Register, στον αμερικανικό ABS, στον ιαπωνικό Class NK, στον γερμανό-νορβηγικό DNV GL και στον ιταλικό νηογνώμονα RINA.⁴⁸

1.10 Συμπεράσματα

Ο όρος ναυτιλία συνδέεται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και δημιουργεί εκατοντάδες θέσεις απασχόλησης για τους εργαζόμενους. Οι Έλληνες ήδη από τα αρχαία χρόνια συνέβαλα καταλυτικά στην εξέλιξή της. Η Ελλάδα αποτελεί κορυφαία δύναμη στην ναυτιλία όχι μόνο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά ολόκληρου του κόσμου. Η ναυτιλία είναι ο ισχυρότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας, μιας και συμβάλλει όχι μόνο στην άνοδο του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος αλλά και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Το σταθερό θεσμικό πλαίσιο από το οποίο διέπεται ευνοούν τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητάς της. Η ναυτιλία

⁴⁷ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

⁴⁸ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

έχει ξεφύγει την έντονη κρίση που υπέστησαν άλλοι κλάδοι λόγω της κρίσης. Έχει πληγεί μεν από αυτή αλλά όχι σε τόσο μεγάλο βαθμό όπως άλλοι τομείς. Από τις μελέτες που κάναμε για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, θα λέγαμε ότι οι προοπτικές για το μέλλον είναι ευοίωνες.

2 Νηολόγηση Πλοίων & Επιλογή Σημαίας Νηολόγησης

2.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα δούμε την έννοια και την ανάγκη νηολόγησης ενός πλοίου. Στη συνέχεια θα εστιάσουμε στους διάφορους τύπους νηολογίων εξετάζοντας τα χαρακτηριστικά τους. Θα ήταν παράλειψή μας αν δεν μιλούσαμε για τα μεγαλύτερα νηολόγια διεθνώς. Τέλος θα παρουσιάσουμε τις 10 κορυφαίες σημαίες σε χωρητικότητα.

2.2 Έννοια και ανάγκη νηολόγησης πλοίων

Πλοίο θεωρείται παν σκάφος χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων το οποίο προορίζεται για να κινείται αυτόνομα στη θάλασσα.⁴⁹ Όλα τα πλοία είναι υποχρεωμένα να έχουν τη σημαία κάποιου κράτους και ως εκ τούτου την εθνικότητα αυτού, σε διαφορετική περίπτωση δεν θα έχει καμία νομική προστασία σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Χωρίς σημαία τα πλοία δεν έχουν τη δυνατότητα να λάβουν μέρος σε νόμιμο εμπόριο και τα λιμάνια δεν τους επιτρέπουν την είσοδο. Η ελεύθερη ναυσιπλοΐα σε ανοικτές θάλασσες αποτελεί δικαίωμα των πλοίων που ναυσιπλοούν με της σημαίας κάποιας χώρας.⁵⁰ Προκειμένου λοιπόν να αποκτήσει ένα πλοίο εθνικότητα, καταχωρείται στα δημόσια μητρώα (νηολόγια) του κράτους του οποίου θα φέρει τη σημαία. Έτσι υπόκειται στους νόμους της χώρας που θα νηολογηθεί.⁵¹ Ένα πλοίο χωρίς σημαία, το οποίο δεν ανήκει σε κάποιο κράτος, υπόκειται σε απαγόρευση απόπλου.⁵²

Έτσι όπως τα φυσικά πρόσωπα έχουν κατοικία και το πλοίο έχει μόνιμη κατοικία. Ο τόπος αυτός για τα πλοία είναι τα λιμάνια νηολόγησης που διαλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη. Στον τόπο αυτό πραγματοποιούνται όλες οι συναλλαγές οι οποίες αφορούν το πλοίο.⁵³ Η νηολόγηση του πλοίου αποτελεί τη θεμελιώδη πράξη για την απόκτηση εθνικότητας και την ύψωση της σημαίας του.

Νηολόγηση ονομάζεται η εγγραφή του πλοίου στο Νηολόγιο που τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται τα γενικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και διάφορα τεχνικά χαρακτηριστικά.

⁴⁹ Ν.Δ. 187/1973(ΚΑΝΔ)

⁵⁰ Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996),σελ.19-21

⁵¹ Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996),σελ.23

⁵² Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996),σελ.25

⁵³ Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996), σελ.25

Κατά το άρθρο 6 του Κ.Δ.Ν.Δ. η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού πραγματοποιείται με την εγγραφή του σε Νηολόγιο λιμενικής αρχής του εσωτερικού ή σε Νηολόγιο ελληνικής προξενικής λιμενικής αρχής υπό τον όρο ότι εντός του έτους θα γίνει μετανολόγηση σε λιμένα εσωτερικού.⁵⁴

Κάθε πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία ενός κράτους θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους του επομένως υπόκειται στους κανόνες του Εσωτερικού και Διεθνούς Δικαίου. Η επιλογή σημαίας είναι εξέχουσας σημασίας από τη διαχειρίστρια εταιρεία, μιας και επηρεάζεται από τις χώρες που το πλοίο ταξιδεύει καθώς και από τα συμφέροντα που έχει η εταιρεία από τη σημαία την οποία χρησιμοποιεί.⁵⁵

2.3 Τύποι νηολογίων

Η επιλογή για τη σημαία νηολόγησης ενός εμπορικού πλοίου θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι γίνεται ανάμεσα στην εθνική και άλλες. Έτσι έχει επικρατήσει και ο όρος flagging out που αναφέρεται στην απομάκρυνση των πλοίων από την εθνική τους σημαία και την υιοθέτηση κάποιας άλλης ξένης σημαίας. Η κατηγοριοποίηση που έγινε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κι έχει επικρατήσει στην ναυτιλία περιλαμβάνει τέσσερις κατηγορίες:⁵⁶

- Παραδοσιακά Εθνικά Νηολόγια
- Ανοιχτά Νηολόγια ή Σημαίες Ευκαιρίας ή Σημαίες Ευκολίας
- Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια
- Διεθνή ή Δεύτερα Νηολόγια

Όσον αφορά τα Παραδοσιακά Εθνικά Νηολόγια, ο πλοιοκτήτης έχει την υπηκοότητα του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο του. Το Διεθνές Δίκαιο στηρίζεται στο δόγμα της ύπαρξης γνήσιου δεσμού ανάμεσα στο πλοίο και στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.⁵⁷

Ως σημαίες ανοικτών νηολογίων θεωρούνται οι σημαίες εκείνων των χωρών που οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται υπό τη σημαία τους πλοία αλλοδαπής πλοιοκτησίας, σε αντίθεση με όλα όσα ισχύουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, στις οποίες το δικαίωμα χρήσης της σημαίας τους παρέχεται κάτω από αυστηρούς περιορισμούς και με ανελαστικές υποχρεώσεις. Έχουν στόχο να προσφέρουν ευελιξία στη νομοθεσία, στα

⁵⁴ Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996), σελ.30-33

⁵⁵ Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996), σελ.33-35

⁵⁶ Πετρόπουλος Δ., 'Ο ρόλος των ανοικτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία', Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά (2003)

⁵⁷ Πετρόπουλος Δ., 'Ο ρόλος των ανοικτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία', Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά (2003)

χρηματοοικονομικά σχήματα, αποφυγή καταστάσεων πολιτικής αστάθειας και κινδύνου εθnikοποίησης στη χώρα της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης και ακόμη την αποφυγή πολιτικών περιορισμών και διακρίσεων, εφόσον αποτελούν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Επιπρόσθετα σκοπός των ανοιχτών νηολογίων αποτελεί η ύπαρξη ευελιξίας στην εθνικότητα των πληρωμάτων και στα προσόντα τους, στις ανάγκες των στελεχών των πλοίων, αποφυγή εφαρμογής εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις απασχόλησης εργατικού δυναμικού, αποφυγή πληρωμής μισθών με βάση τις υπάρχουσες εθνικές συλλογικές συμφωνίες.⁵⁸

Οι κάτωθι 34 χώρες έχουν χαρακτηριστεί από την Επιτροπή Δίκαιης μεταχείρισης της ITF ως FOC (Flags of Convenience):⁵⁹

- Antigua and Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Bermuda (UK)
- Bolivia
- Burma
- Cambodia
- Cayman Islands
- Comoros
- Cyprus
- Equatorial Guinea
- Faroe Islands (FAS)
- French International Ship Register (FIS)
- German International Ship Register (GIS)
- Georgia
- Gibraltar (UK)
- Honduras
- Jamaica
- Lebanon
- Liberia
- Malta

⁵⁸ Πετρόπουλος Δ., 'Ο ρόλος των ανοιχτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία', Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά (2003)

⁵⁹ <http://www.itfseafarers.org/>, 25-06-2017

- Marshall Islands (USA)
- Mauritius
- Moldova
- Mongolia
- Netherlands Antilles
- North Korea
- Panama
- Sao Tome and Principe
- St Vincent
- Sri Lanka
- Tonga
- Vanuatu

Σχετικά με τα παράλληλα ή αλλιώς διπλά νηολόγια, οι πλοιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να εγγράψουν τα πλοία τους στα εθνικά νηολόγια, δύναται όμως να εκμεταλλεύονται τα πλοία τους σε μεγάλο βαθμό ελαστικότητας, όσον αφορά τους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων. Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών των νηολογίων είναι τα εξής:⁶⁰

- Μειωμένες απαιτήσεις αναφορικά με τη νηολόγηση και την επάνδρωση του πλοίου
- Παροχή φορολογικών διευκολύνσεων
- Ίδρυση σε χώρα που σχετίζεται με τη ‘μητρόπολη’ με τέτοιο τρόπο ώστε να μην να είναι ανεξάρτητο το νέο νηολόγιο, παράλληλα όμως να είναι και εθνικό, μιας και το πλοίο φέρει την εθνική σημαία της Ευρωπαϊκής χώρας

Η νηολόγηση πλοίου σε ναύλωση γυμνού πλοίου είναι πρακτική, όπου το πλοίο το οποίο έχει νηολογηθεί σε μια σημαία, παίρνει τα άδεια να υψώσει τη σημαία ενός δεύτερου κράτους για ορισμένη χρονική περίοδο. Στη διάρκεια της περιόδου της ναύλωσης, η κύρια νηολόγηση αναστέλλεται και έχει και πάλι πλήρη ισχύ με τη λήξη της ναύλωσης. Το σύστημα της νηολόγησης πλοίου γυμνού χαρακτηρίζεται και από τους όρους ‘παράλληλη νηολόγηση’ ή ‘διπλή νηολόγηση’.⁶¹

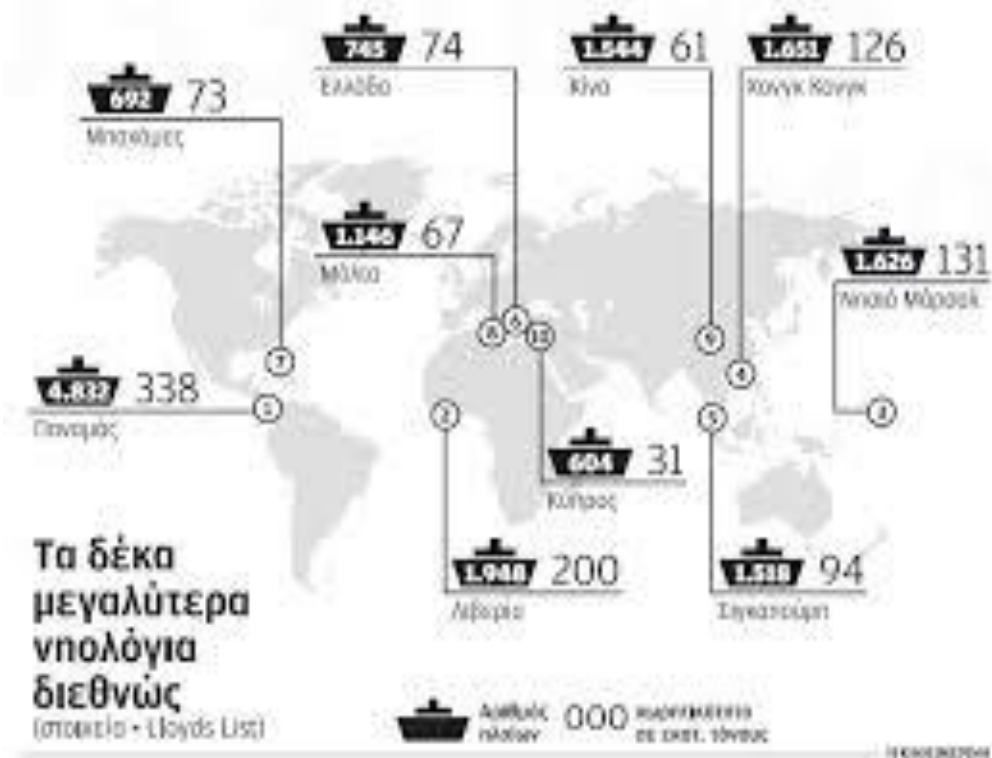
Προκειμένου να αντιμετωπίσουν τη φυγή από τα εθνικά νηολόγια, ορισμένα κράτη-μέλη έχουν θεσπίσει τα διεθνή νηολόγια, με κύριο χαρακτηριστικό ότι αποτελούν δεύτερα

⁶⁰ Πετρόπουλος Δ., ‘Ο ρόλος των ανοιχτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία’, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά (2003)

⁶¹ Γουλιέλμος Α., ‘Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών’, Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996), σελ.48

εθνικά νηολόγια με αυστηρές μεν προβλέψεις όσον αφορά τη διαχείριση και το πλήρωμα, αλλά όχι και τόσο αυστηρές όπως οι αντίστοιχες του αρχικού εθνικού νηολογίου. Τα παράλληλα νηολόγια ήταν ένα φαινόμενο που πρωτοεμφανίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Το πρώτο νηολόγιο τέτοιου είδους δημιουργήθηκε το 1986 από τη Γαλλία.⁶²

Παρακάτω παρατίθεται σχετικά εικόνα με τα μεγαλύτερα νηολόγια σε παγκόσμιο επίπεδο.⁶³



Πηγή: <http://www.kathimerini.gr/>

Το έκτο μεγαλύτερο νηολόγιο του κόσμου στεγάζεται στην πατρίδα μας, σύμφωνα με ειδικό αφιέρωμα της Lloyds List για τα δέκα ισχυρότερα νηολόγια στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Την ελληνική σημαία φέρουν 745 ποντοπόρα πλοία από τα οποία τα 459 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, τα 251 τάνκερ και τα 35 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ο ελληνικός στόλος έχει μεταφορική ικανότητα 74 εκατομμυρίων τόνων.

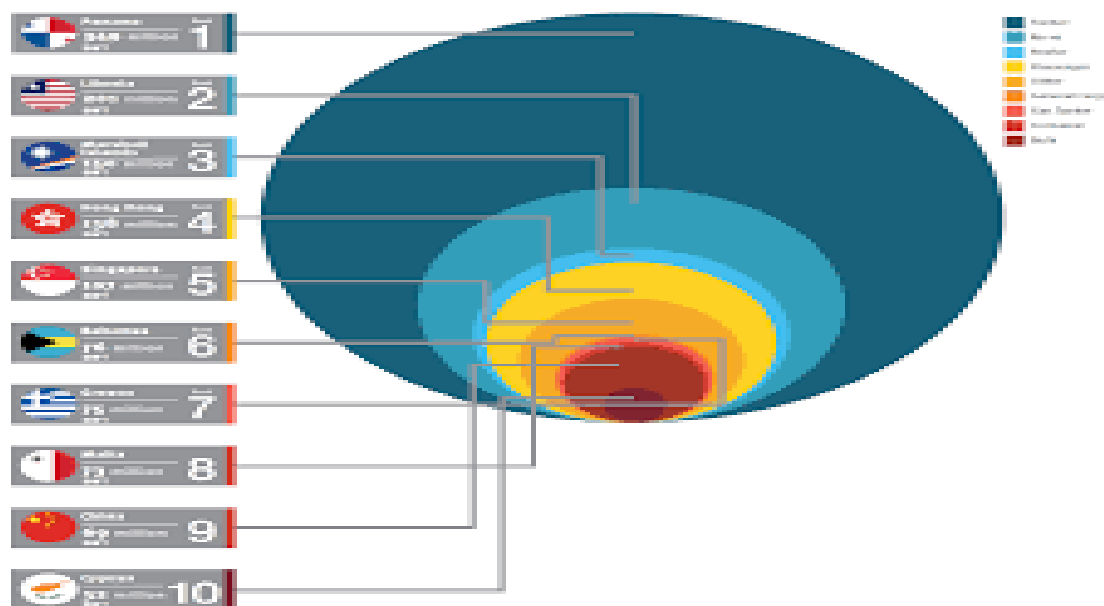
⁶² Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996), σελ.48-50

⁶³ <http://www.kathimerini.gr/>, 26-06-2017

Το ισχυρότερο νηολόγιο στην παγκόσμια ναυτιλία είναι αυτό του Παναμά με 4.832 πλοία, εκ των οποίων και μεγάλος αριθμός είναι ελληνικών συμφερόντων, και μεταφορικής ικανότητας 338 εκατομμυρίων τόνων.

Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει η Λιβερία με 1.948 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 200 εκατομμυρίων τόνων, ενώ στην Τρίτη θέση έρχονται τα Νησιά Μάρσαλ με 1.626 πλοία συνολικής χωρητικότητας 131 εκατομμυρίων τόνων.

Ακολουθούν το Χονγκ Κονγκ με 1.651 πλοία και χωρητικότητα 126 εκατομμυρίων τόνων, η Σιγκαπούρη με 1.518 πλοία με χωρητικότητα 94 εκατομμυρίων τόνων, η Ελλάδα με 745 πλοία και χωρητικότητα 74 εκατομμυρίων τόνων, οι Μπαχάμες με 692 πλοία και χωρητικότητα 73 εκατομμυρίων τόνων, η Μάλτα με 1.146 πλοία και χωρητικότητα 67 εκατομμυρίων τόνων, η Κίνα με 1.544 πλοία και χωρητικότητα 61 εκατομμυρίων τόνων, ενώ η δεκάδα της ισχυρότερης παγκόσμιας ναυτιλίας κλείνει με την Κύπρο, η οποία έχει στο νηολόγιο της 604 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 31 εκατομμυρίων τόνων.⁶⁴



Πηγή: <https://www.lloydslist.com/>

⁶⁴ <https://www.lloydslist.com/>, 28-06-2017

Παρακάτω παρατίθεται σχετικό διάγραμμα με τις δέκα κορυφαίες σημαίες σε χωρητικότητα, ανάμεσα στις οποίες συγκαταλέγεται και η Ελλάδα.⁶⁵



Πηγή: <http://www.capital.gr/>

2.4 Συμπεράσματα

Όλα τα πλοία πρέπει να έχουν σημαία και φέρουν την εθνικότητα της σημαίας την οποία υψώνουν. Τα πλοία αυτά εγγράφονται έτσι στα νηολόγια κάθε χώρας μέσα από μία διαδικασία που ονομάζεται νηολόγηση. Ορισμένες χώρες διαθέτουν ανοιχτά νηολόγια και λέμε ότι φέρουν

⁶⁵ <http://www.capital.gr/>, 29-06-2017

σημαίες ευκαιρίας. Οι σημαίες ευκαιρίας προσφέρουν ευελιξία στη νομοθεσία, στα χρηματοοικονομικά σχήματα και φορολογικές διευκολύνσεις. Η Ελλάδα αποτελεί το έκτο μεγαλύτερο και ισχυρότερο νηολόγιο στον κόσμο. Την πρώτη θέση καταλαμβάνει ο Παναμάς, η Λιβερία, τα νησιά Μάρσαλ, το Χονγκ-Κονγκ και η Σιγκαπούρη.

3 Σημαίες ευκαιρίας

3.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε τα κριτήρια επιλογής σημαίας νηολόγησης. Έπειτα θα ορίσουμε τις σημαίες ευκαιρίας και θα αναλύσουμε τις χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρία και τους κανόνες που διέπουν αυτές. Ακόμη θα μιλήσουμε για τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που επιφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας. Άξιο αναφοράς αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο που σχετίζεται με τις χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρίας. Τέλος θα τονίσουμε πώς οι σημαίες ευκαιρίας επηρεάζουν την εθνική οικονομία, την απασχόληση και τη συμπίεση του μεταφορικού κόστους.

3.2 Επιλογή σημαίας νηολόγησης

Αποτελεί στρατηγικής σημασίας απόφαση, η επιλογή της σημαίας νηολόγησης του πλοίου, μιας και επηρεάζεται από το διεθνοποιημένο περιβάλλον δράσης της ναυτιλιακής διαχειρίστριας εταιρείας και επίσης και από τους επιδιωκόμενους στόχους και τα συμφέροντα της. Εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υφίστανται ειδικοί κοινοτικοί κανόνες νηολόγησης, αλλά οι γενικοί κανόνες εφαρμόζονται με ορισμένες τροποποιήσεις ανά περίπτωση.⁶⁶

Κοινή επιδίωξη όλων των πλοιοκτητών είναι η αποφυγή ρυθμίσεων οποιουδήποτε είδους, η μεγιστοποίηση του ιδιωτικού κέρδους καθώς επίσης και η ελαχιστοποίηση του ιδιωτικού κόστους και του κόστους φορολόγησης.⁶⁷

Η επιλογή της σημαίας που θα υψώσει ένα πλοίο, είναι μία απόφαση που δεν λαμβάνεται με βάση τον πατριωτισμό ή το συναίσθημα, αλλά είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων. Το κόστος αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα επιλογής σημαίας, αλλά η τελική απόφαση παίρνεται αφού συνεκτιμηθούν όλες οι παράμετροι που μπορούν να επηρεάσουν την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου.⁶⁸

Οι εφοπλιστές πάνω από όλα είναι επιχειρηματίες με βασικό τους στόχο την παροχή ναυτικών υπηρεσιών με τον πιο αποδοτικό και επικερδή τρόπο. Ο κάθε μάντζερ οφείλει να συνυπολογίσει τους παρακάτω παράγοντες με σκοπό να επιλέξει τη σημαία που θα φέρει το πλοίο του.⁶⁹

- Κόστος Νηολόγησης
- Ευκολία Νηολόγησης

⁶⁶ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 98

⁶⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 100

⁶⁸ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 100-101

⁶⁹ Μεταξάς Β., 'Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας', Εκδόσεις : Παπαζήση, Αθήνα (1994), σελ. 95-100

- Άμεση και γρήγορη επικοινωνία με το νηολόγιο
- Αποφυγή Γραφειοκρατίας
- Αποφυγή Δυσλειτουργιών της Διοίκησης
- Ανώτατο Όριο Ηλικίας πλοίου από τη σημαία/αποδοχή πλοίου άνω των 25 ετών
- Περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου
- Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης
- Ταχύτητα στη σύσταση μιας εταιρείας με χαμηλό κόστος
- Νομικά και Θεσμικά ζητήματα
- Περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων
- Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο
- Φορολογικό Καθεστώς
- Ευελιξία επάνδρωσης/Περιορισμός Εθνικότητας Πληρωμάτων/Ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών
- Επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά
- Εργασιακές σχέσεις
- Κόστος επάνδρωσης
- Κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της σημαίας
- Χαλαρότητα ελέγχων/επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες αρχές του κάθε κράτους
- Αξιοπιστία Σημαίας
- Στάση Port State Control
- White list of Paris MoU
- Νηολόγιο μέλος της Ε.Ε.
- Υπόληψη σημαίας από τον IMO
- Να μην έχει χαρακτηριστεί σημαία ευκολίας
- Στάση Χρηματοπιστωτικών/ Ιδρυμάτων/Τραπεζών και Ασφαλιστών
- Προτίμηση ναυλωτών
- Προτίμηση ‘ oil majors’
- Τύπος πλοίου
- Περιοχή δραστηριότητας του πλοίου
- Εμπορικοί περιορισμοί
- Απασχόληση πλοίου σε γραμμές του εσωτερικού
- Καθεστώς ελευθερίας εμπορίου σε περιόδους πολέμου
- Κυβερνητική/Πολιτική Σταθερότητα
- Ιστορικοί λόγοι

Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα νεότευκτο πλοίο εγγράφεται είτε στο εθνικό νηολόγιο της χώρας πλοιοκτησίας είτε σε ξένο νηολόγιο, αλλά κατά τη διάρκεια της οικονομικής του ζωής μπορεί να αλλάξει σημαία παραπάνω από μία φορές και για διαφορετικούς λόγους.⁷⁰

3.3 Βασικά κριτήρια για την επιλογή της σημαίας

Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή σημαίας είναι οι ακόλουθοι:⁷¹

- Πρότυπα ασφάλειας : Υπάρχει μια ευρεία ποικιλία νηολογίων που διαφοροποιούνται ανάλογα με τον βαθμό αποτελεσματικότητας στην επιβολή των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων
- Επιβολή νόμων : Μερικά κράτη είναι πιο ελαστικά στην επιβολή των σχετικών νόμων που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία για τα πλοία που απαρτίζουν το νηολόγιο
- Port State Control: Ορισμένες σημαίες είναι σημαίες στόχοι για τα μνημόνια συνεννόησης(Paris MoU, Tokio MoU) και τις τοπικές λιμενικές αρχές με συνέπεια να προκαλούνται και άλλα σχετικά προβλήματα
- Οργανώσεις και απασχόληση: Οι νόμοι που προβλέπονται σε σχέση με την απασχόληση στην χώρα νηολόγησης έχουν αντίκτυπο στη λειτουργία του πλοίου, όπως είναι η εθνικότητα του πληρώματος και οι εργασιακές συμβάσεις
- Κόστος: Οι πλοιοκτήτες προφανώς επιλέγουν τη σημαία που θα ελαχιστοποιήσει τα έξοδα νηολόγησης, τις αμοιβές του πληρώματος και τις φορολογικές επιβαρύνσεις
- Περιορισμοί: Μπορεί να υπάρξουν περιορισμοί, όπως η απαίτηση για τη σύνδεση του πλοίου ή του πλοιοκτήτη με το κράτος σημαίας
- Ασφάλεια: Οι ασφαλιστές μπορεί να προβάλλουν αντιρρήσεις στην επιλογή συγκεκριμένων σημαιών
- Χρηματοδότηση: Η επιλογή συγκεκριμένων νηολογίων σημαίνει πιο εύκολη πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό και το αντίθετο.

3.4 Ορισμός για τις σημαίες ευκαιρίας

Ως σημαίες ευκαιρίας νοούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού κόστους με την αποφυγή των οικονομικών και

⁷⁰ Μεταξάς Β., 'Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας', Εκδόσεις : Παπαζήση, Αθήνα (1994), σελ. 110

⁷¹ Μεταξάς Β., 'Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας', Εκδόσεις : Παπαζήση, Αθήνα (1994), σελ. 115

άλλων ρυθμίσεων και των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονται εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.⁷²

Ο Boczak, όπως αναφέρει ο N.P. Ready υποστηρίζει ότι μπορεί ως FOC/ΣΕ να ορισθεί η σημαία κάθε χώρας που επιτρέπει την εγγραφή πλοίων υπό ξένη ιδιοκτησία και ξένο έλεγχο, με συνθήκες που είναι βολικές και κατάλληλες για το πρόσωπο που εγγράφει το πλοίο.⁷³

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

- Η χώρα (του νηολογίου ευκαιρίας) επιτρέπει την ιδιοκτησία ή και τον έλεγχο των πλοίων της από τους μη πολίτες της
- Εύκολη πρόσβαση στο νηολόγιο
- Οι φόροι στα εισοδήματα του πλοίου δεν επιβάλλονται στη χώρα αυτή ή είναι χαμηλοί. Υπάρχει μόνο τέλος εγγραφής και ετήσιο τέλος, που υπολογίζεται πάνω στο μέγεθος του πλοίου. Εγγύηση ή αποδεκτή κατανόηση, που αφορά στη μελλοντική απαλλαγή από τη φορολογία, μπορεί επίσης να δοθεί.
- Η χώρα εγγραφής-νηολόγησης είναι συνήθως μία μικρή δύναμη χωρίς καμία εθνική ανάγκη για το σύνολο των πλοίων που έχουν εγγραφεί-κάτω από κάθε προβλέψιμη προϋπόθεση-αλλά οι εισπράξεις από μικρά τέλη με μεγάλο αριθμό πλοίων μπορεί να παράγει ένα σημαντικό αποτέλεσμα στο εθνικό εισόδημα και στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας αυτής
- Η στελέχωση των πλοίων από τους μη πολίτες-επιτρέπεται ελεύθερα
- Η χώρα εγγραφής δεν έχει τη δύναμη, ούτε το διοικητικό μηχανισμό, να επιβάλλει αποτελεσματικά οποιουδήποτε κυβερνητικούς ή διεθνείς κανονισμούς, ούτε έχει την επιθυμία να ελέγξει τις ίδιες τις εταιρείες⁷⁴

Ακολούθως ο N.P.Ready σχολιάζει τον παραπάνω ορισμό, υποστηρίζοντας ότι δεν αποτελεί γενικευμένη περίπτωση. Πλέον επιβάλλονται περιορισμοί ως προς την ηλικία καθώς και επιθεωρήσεις από κάποιες FOC (π.χ. Παναμάς, Μπαχάμες). Ακόμη, οι περισσότερες FOC έχουν προχωρήσει σημαντικά, ώστε να εξασφαλίσουν συμμόρφωση με τους διεθνούς κανονισμούς, ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα θέματα ασφάλειας. Καταλήγει, ότι στη σημερινή

⁷² Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 52

⁷³ N.P.Ready., 'Ship registration', Lloyd's of London PressLtd, Second Edition (1994)

⁷⁴ Γουλιέλμος Α.Μ., 'Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, Εκδόσεις: Σταμούλη, Αθήνα(2001), σελ34.

εποχή, ο ορισμός των σημαιών ευκαιριών σχετίζεται περισσότερο με την ύπαρξη γνήσιου δεσμού του πλοίου με τη χώρα νηολόγησης.⁷⁵

Για τους Δογάνη και Μεταξά υπάρχουν και ‘οιονείες σημαίες ευκαιρίας’ όπως είναι η ελληνική ή αγγλική σημαία. Αυτές είναι οι σημαίες κρατών κάποια ή όλα τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας με σκοπό να προσελκύσουν χωρητικότητα στο νηολόγιό τους.⁷⁶

3.5 Οι κυριότερες χώρες με σημαίες ευκαιρίας

- Antigua and Barbuda⁷⁷: Πρόκειται για ένα νηολόγιο, που ιδρύθηκε στις αρχές του 1986. Το ενδεδειγμένο λιμάνι για τη νηολόγηση είναι το St. John’s στην Antigua. Παρέχει πλήρη σύμβαση νηολόγησης και έχει υπογράψει αμφίπλευρες εμπορικές συμφωνίες με τα σημαντικότερα εμπορικά έθνη. Όσον αφορά την επάνδρωση δεν υπάρχουν εθνικοί περιορισμοί. Τόσο τα πιστοποιητικά όσο και τα διπλώματα από άλλες χώρες αναγνωρίζονται, ενώ ταυτόχρονα εκδίδονται καινούρια χωρίς εξετάσεις. Για το συγκεκριμένο νηολόγιο, έχουν υιοθετηθεί οι εξής συμβάσεις από τον IMO⁷⁸:

Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα 1972 και τις τροποποιήσεις του 1981.

Σύμβαση για την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περιπτώσεις που έχουμε ρύπανση από πετρέλαιο 1969 καθώς και το πρωτόκολλο του 1973.

Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση 1969 καθώς και το πρωτόκολλο του 1976.

Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, 1971.

Γραμμές φόρτωσης.

Μετρήσεις για το τονάζ των πλοίων.

⁷⁵ N.P.Ready., ‘Ship registration’, Lloyd’s of London PressLtd, Second Edition (1994)

⁷⁶ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 99

⁷⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 110-115

⁷⁸ International Maritime Organization

- Bahamas⁷⁹: Στο νηολόγιο εγγραφής των πλοίων στα νησιά Μπαχάμες, η διαδικασία εγγραφής προϋποθέτει την επιβολή μιας σειράς πιστοποιητικών. Στο παραπάνω νηολόγιο, γίνονται δεκτά όλα τα νηολόγια άνω των 1.600grt ή των 12 ετών κατόπιν έκδοσης ειδικής άδειας από την αρχή νηολόγησης. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να είναι είτε υπήκοος των νησιών είτε αλλοδαπός. Το ίδιο ισχύει και για το πλήρωμα, αρκεί ο αξιωματικοί γέφυρας και ο μηχανικός να έχουν δίπλωμα από τις Μπαχάμες που να έχει ισχύ 5 έτη. Σε γενικές γραμμές η σύνθεση του πληρώματος καθορίζεται από το μέγεθος, τον τύπο και τον εξοπλισμό του πλοίου ακολουθώντας πιστά τις προδιαγραφές που θέτει το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης. Οι Μπαχάμες προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα στα πλοία που υψώνουν τη σημαία τους όπως πλήρη φορολογική απαλλαγή, ελεύθερη διακίνηση χρηματοοικονομικών πόρων διαμέσου του τραπεζικού συστήματος, απαλλαγή των αλλοδαπών πλοίων από τελωνιακές επεμβάσεις και διεκπεραίωση διάφορων εργασιών όπως τιμολόγηση, λογιστική παρακολούθηση, πληρωμή εξόδων, είσπραξη ναύλων και επένδυση κερδών από εταιρείες διαχείρισης κεφαλαίου, οι οποίες πολλές φορές συνδέονται με τραπεζικές μονάδες.
- Aruba⁸⁰: Το νηολόγιο αυτό ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1996. Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο συγκεκριμένο νηολόγιο να μεν υψώνουν ολλανδική σημαία, αλλά διέπονται από νόμους και τις συνθήκες που έχουν υιοθετηθεί από την κυβέρνηση της Aruba. Είναι ένα νηολόγιο ανοιχτό για του πλοιοκτήτες καθώς αξιωματικοί και πλήρωμα από όλες τις εθνικότητες μπορούν να εργαστούν σε πλοία νηολογημένα στην Aruba χωρίς κανέναν περιορισμό. Για τη νηολόγηση απαιτείται πλοίο πάνω από 500 grt και κάτω από είκοσι ετών. Σε αντίθετη περίπτωση απαιτείται ειδική άδεια για την εγγραφή στο συγκεκριμένο νηολόγιο. Δεν υπάρχουν αυστηρές απαιτήσεις για την στελέχωση του πλοίου. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να είναι Ολλανδός, χωρίς βέβαια κάτι τέτοιο να είναι και δεσμευτικό, αφού είναι δυνατόν κάποιος αλλοδαπός πλοίαρχος με τα κατάλληλα προσόντα να ναυτολογηθεί σε πλοία της συγκεκριμένης χώρας.⁸¹

⁷⁹ LSM, International Ship Registers Directory

⁸⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 115-116

⁸¹ LSM, International Ship Registers Directory

- Barbados⁸²: Η κυβέρνηση του Barbados αποφάσισε το 1993 να δημιουργήσει μια νέα φόρμουλα εγγραφής στο εθνικό της νηολόγιο, δίνοντας την ευκαιρία σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες να νηολογήσουν τα πλοία τους. Στις αρχές του 2001 το νηολόγιο αριθμούσε 49 πλοία, χωρητικότητας 661,057 gt. Ο πλοιοκτήτης μπορεί και να είναι διαφορετικής εθνικότητας. Όλα τα νηολογημένα πλοία στα Barbados υπόκεινται στις διατάξεις της ναυτιλιακής πράξης σχετικά με τους κανονισμούς που αφορούν τόσο στην ικανότητα των αξιωματικών όσο και του πληρώματος καθώς και στις συμβάσεις ναυτολογήσεως, πειθαρχίας και χώρους διαβίωσης του πληρώματος. Κάθε πλοίο θα πρέπει να έχει αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής εφοδιασμένους με τα κατάλληλα πιστοποιητικά, πάντοτε σύμφωνα με το μέγεθος του πλοίου. Άξιο επισήμανσης αποτελεί το γεγονός ότι είναι ένα νηολόγιο το οποίο δεν επιβάλλει φορολογία στο εισόδημα ή στα όποια άλλα οικονομικά κέρδη, ακόμα και σε αυτά που αφορούν των πώληση του πλοίου.⁸³
- Belize⁸⁴: Το νηολόγιο αυτό ιδρύθηκε το Μάη του 1991 και σύμφωνα με έγκυρα στοιχεία το 2001 είχε 848 πλοία χωρητικότητας 1.541,415gt. Έγινε μέλος του IMO το 1990 και το νηολόγιο θεωρείται ως σημαία ευκαιρίας. Αναμφισβήτητα προσφέρει οικονομικά κίνητρα σε εταιρείες που έχουν έδρα το Belize. Οι διεθνείς επιχειρήσεις που βρίσκονται εκεί είναι γνωστές ως ‘Διεθνείς Επιχειρηματικές Εταιρείες’. Για τη νηολόγηση των πλοίων απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί το πλοίο να διενεργεί νόμιμο εμπόριο. Δεν ενδιαφέρεται για την εθνικότητα του πλοιοκτήτη και είναι ανοιχτό σε οποιαδήποτε τύπο, μέγεθος και κλάση πλοίου. Για να ενταχθούν τα πλοία στο συγκεκριμένο νηολόγιο θα πρέπει να έχουν τα παρακάτω πιστοποιητικά:⁸⁵

Γραμμή φόρτωσης- Ασφαλούς εξοπλισμού

Ασφαλούς ραδιοτηλεγραφίας-Ασφαλούς ραδιοτηλεφωνίας

Διεθνούς πρόληψης από ρύπανση πετρελαίου

Ασφάλεια επιβατών

Ετήσια γενική επιθεώρηση

⁸² LSM, International Ship Registers Directory

⁸³ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 118

⁸⁴ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 120

⁸⁵ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 120-125

- Bermuda⁸⁶: Το νηολόγιο των Βερμούδων υπάρχει από το 1789 σαν μέρος του Βρετανικού νηολογίου. Τον Ιούνιο του 2001 αποτελούνταν από 102 πλοία χωρητικότητας 5.186,440 grt. Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός ούτε στην ηλικία ούτε στη χωρητικότητα του πλοίου.
- Burma⁸⁷: Το νηολόγιο αυτό χαρακτηρίστηκε ως νηολόγιο σημαίας ευκαιρίας το 1993. Το νηολόγιο της Βιρμάνιας κατέχει στο νηολόγιο της περίπου 122 πλοία άνω των 100grt.
- Bolivia⁸⁸: Το νηολόγιο της Βολιβίας ιδρύθηκε το 1999. Μέχρι τα μέσα του 2001 αποτελούνταν από 70 πλοία χωρητικότητας 172,763 grt.
- Cambodia⁸⁹: Το νηολόγιο της Cambodia επαναλειτούργησε το Μάρτη του 1995. Βασικά χαρακτηριστικά του είναι η χαμηλή φορολογία, καθώς επίσης και το χαμηλό κόστος νηολόγησης. Δεν υπάρχουν περιορισμοί για την εθνικότητα του πλοιοκτήτη ή των αξιωματικών του πληρώματος, ούτε για το μέγεθος του πλοίου ή την ηλικία του, αρκεί να είναι αξιόπλοο.
- Cayman Islands⁹⁰: Αποτελεί μέρος του Βρετανικού νηολογίου. Υπάρχουν οκτώ κατηγορίες πλοιοκτησίας που δικαιούνται να νηολογήσουν τα πλοία τους στο νηολόγιο. Οι έξι είναι ανεξάρτητα πρόσωπα, ενώ οι δύο είναι επιχειρησιακοί οργανισμοί. Οι δύο κατηγορίες των επιχειρήσεων οφείλουν να έχουν την έδρα τους στα νησιά Cayman, στη Μεγάλη Βρετανία ή σε μέρος της ευρωπαϊκής κοινότητας. Τόσο ο πλοίαρχος του πλοίου, όσο και ο υποπλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός πρέπει να έχουν δίπλωμα από τα νησιά Cayman. Το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικά που να ικανοποιούν την κυβέρνηση.⁹¹
- Costa Rica⁹²: Η σχετική νομοθεσία για τη νηολόγηση πλοίων δημιουργήθηκε το 1950 και τροποποιήθηκε το 1971 και το 1980. Η κυβέρνηση της Costa Rica

⁸⁶ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 130

⁸⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 139

⁸⁸ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 142

⁸⁹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 144-150

⁹⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 150-156

⁹¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 160

⁹² Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 162-165

δεν έχει επικυρώσει τις συμβάσεις του IMO⁹³. Όμως όλες οι κύριες συμβάσεις αναμένεται να γίνουν αποδεκτές. Πλοία τα οποία νηολογούνται στο παραπάνω νηολόγιο θα πρέπει να είναι ιδιοκτησίας πολίτη της Costa Rica ή εταιρείας εγκατεστημένης στην περιοχή της.⁹⁴

- Cyprus⁹⁵: Η αίτηση για νηολόγηση θα πρέπει να συνοδεύεται από τα αντίστοιχα πιστοποιητικά. Τα πλοία δεν πρέπει να ξεπερνούν την ηλικία των 15 ετών. Όσα πλοία είναι άνω των 15 ετών θα νηολογούνται κάτω από ειδικές συνθήκες και επιθεωρήσεις προτού γίνουν αποδεκτά. Τα επιβατικά πλοία επιβαρύνονται δύο φορές περισσότερο σε τέλη χωρητικότητας σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία.⁹⁶
- Djibouti⁹⁷: Το νηολόγιο του Τζιμπουτί βρίσκεται κάτω από τον έλεγχο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνίας. Για τη νηολόγηση των πλοίων δεν απαιτείται πλοιοκτήτης συγκεκριμένης εθνικότητας. Οποιοσδήποτε μπορεί να εγγράψει το πλοίο του στο συγκεκριμένο νηολόγιο. Αποτελεί όμως απαραίτητη προϋπόθεση να έχει τοπικό αντιπρόσωπο, που θα λειτουργεί εκ μέρους του πλοιοκτήτη. Η κυβέρνησή του έχει αποδεχθεί τις παρακάτω συμβάσεις:⁹⁸

Διεθνείς κανόνες αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα 1972.

Σύμβαση για την επέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα σε περιπτώσεις που έχουμε ρύπανση από πετρέλαιο 1969.

Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση 1969.

Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, 1971.

Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης 1966.

- Gibraltar⁹⁹: Το νηολόγιο αυτό θεωρείται από τα πιο ισχυρά. Τα πλοία που εγγράφονται σε αυτό είναι αγγλικά. Πυρηνοκίνητα πλοία, πλοία αλιευτικά και πλοία που δεν είναι σε κλάση σε ένα από τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες δεν έχουν το δικαίωμα να κάνουν αίτηση για τη νηολόγησή τους στο παραπάνω

⁹³ International Maritime Organization

⁹⁴ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 162-165

⁹⁵ LSM, International Ship Registers Directory

⁹⁶ www.economics.gr, 07-07-2017

⁹⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 170-178

⁹⁸ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 180

⁹⁹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 185

νηολόγιο. Η κυβέρνηση του Gibraltar έχει αποδεχθεί τις εξής συμβάσεις από τον IMO¹⁰⁰

Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα 1972 και τις τροποποιήσεις του 1981.

Σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση 1969.

Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης 1966 καθώς και τις τροποποιήσεις αυτής.

Μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους με πλοίο 1974 και το πρωτόκολλο του 1976.

- Honduras¹⁰¹: Το νηολόγιο της Ονδούρας το 2001 αριθμούσε 696 πλοία συνολικής χωρητικότητας 0,83 Mgt. Πλοία που μπορεί να νηολογηθούν είναι ηλικίας κάτω των 25 ετών. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν νηολογούνται πλοία μεγαλύτερης ηλικίας. Σε τέτοια περίπτωση θα πρέπει να έχουν σε ισχύ το πιστοποιητικό κλάσης, το πιστοποιητικό κατασκευής και το πιστοποιητικό ότι είναι αξιόπλοοα. Το νηολόγιο της Ονδούρας απαιτεί το 90% να είναι πολίτες της. Αν υπάρξει έλλειψη, μπορεί και να υπάρξει στελέχωση από αλλοδαπούς ναυτικούς.
- Hong Kong¹⁰²: Πρόκειται για ένα αυτόνομο νηολόγιο, που δεν γνωρίζουμε την ακριβή ημερομηνία της ίδρυσής του. Τα πλοία το οποία είναι εγγεγραμμένα σε αυτό το νηολόγιο φέρουν διπλή σημαία. Η σημαία της Κίνας, βρίσκεται πάνω από αυτήν του Hong Kong. Δεν υπάρχουν περιορισμοί για την ηλικία ή τη χωρητικότητα των πλοίων, τα οποία νηολογούνται στο συγκεκριμένο νηολόγιο. Επίσης δεν υπάρχουνε περιορισμοί για την εθνικότητα του πληρώματος, εν αντιθέσει με την πλοιοκτησία. Έτσι ένα πλοίο θα πρέπει:¹⁰³

Να ανήκει πλειοψηφικά σε ένα ή περισσότερα άτομα που να έχουν τα απαραίτητα προσόντα.

Να μην έχει νηολογηθεί πουθενά αλλού.

Να υπάρχει διορισμένος αντιπρόσωπος στο Hong Kong.

¹⁰⁰ International Maritime Organization

¹⁰¹ LSM, International Ship Registers Directory

¹⁰² LSM, International Ship Registers Directory

¹⁰³ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 188

- Isle of Man¹⁰⁴: Το συγκεκριμένο νηολόγιο αποτελεί κομμάτι του Βρετανικού νηολογίου, το οποίο περιλαμβάνει επίσης και τα Cayman Islands και τη Bermuda. Μέχρι τα τέλη του Ιούνη του 2001 αποτελούνταν από 180 πλοία χωρητικότητας 5,4 Mgt. Η νηολόγηση πλοίων στο συγκεκριμένο νηολόγιο δεν είναι εύκολη. Νηολογούνται αποκλειστικά και μόνο βρετανικά πλοία, αλλά δεν υπάρχει όριο ηλικίας. Αυστηρές είναι επίσης και οι απαιτήσεις για την στελέχωση των πλοίων, χωρίς να υπάρχει προτίμηση στην εθνικότητα.¹⁰⁵
- Kerguelen Islands¹⁰⁶: Αποτελεί τμήμα του γαλλικού νηολογίου. Δημιουργήθηκε το 1986 για τη νηολόγηση πλοίου Bulk Carriers. Στο συγκεκριμένο νηολόγιο, μπορούν να νηολογηθούν γαλλικά πλοία με χαμηλό κόστος σημαίας.¹⁰⁷ Η Γαλλία αποτελεί μέλος του IMO¹⁰⁸ με ταυτόχρονη αποδοχή όλων των συμβάσεών του.
- Liberia¹⁰⁹: Το συγκεκριμένο νηολόγιο επιτρέπει πριν από την έκδοση μόνιμου πιστοποιητικού νηολόγησης, την έκδοση προσωρινού με την προσκόμιση των απαραίτητων εγγράφων. Δέχεται όλα τα πλοία ηλικίας μέχρι είκοσι ετών. Η Λιβερία κάνει αποδεκτή την εγγραφή όλων των πλοίων ελάχιστης χωρητικότητας 1.600 nrt των οποίων η διαχείριση ασκείται από εθνική ή ξένη εταιρεία, που ανήκει σε υπήκοο της Λιβερίας ή των Marshall Islands. Η Λιβερία δεν θέτει περιορισμούς σχετικά με την εθνικότητα των απασχολούμενων ναυτικών και των αξιωματικών. Το δίκαιο της Λιβερίας, διέπει τη σύνθεση του πληρώματος, σύμφωνα με το οποίο οι αξιωματικοί θα πρέπει να κατέχουν δίπλωμα από τη Λιβερία που να έχει ισχύ 5 έτη, οι ναυτικοί θα πρέπει να κατέχουν το ‘Seaman’s Identification and Record Book’, ενώ ο πλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός, θα πρέπει να κατέχουν διπλώματα αντίστοιχα της θέσης τους. Η συμβατότητα του εταιρικού δικαίου με το αντίστοιχο των ΗΠΑ, το χαμηλό κόστος εγγραφής στο νηολόγιο, η απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής ετήσιων φόρων και η αποδοχή κάθε πλοιοκτήτη ή διαχειριστή ανεξαρτήτου εθνικότητας, αποτελούν τα σημαντικότερα κίνητρα εγγραφής στο παραπάνω νηολόγιο.

¹⁰⁴ LSM, International Ship Registers Directory

¹⁰⁵ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 188

¹⁰⁶ LSM, International Ship Registers Directory

¹⁰⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., ‘Ναυτιλιακή Οικονομία’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 190

¹⁰⁸ Internatioal Maritime Organization

¹⁰⁹ LSM, International Ship Registers Directory

- Luxembourg¹¹⁰: Το νηολόγιο αυτό λειτουργεί από τις 2 Ιανουαρίου του 1991, ενώ περίπου 160 πλοία χωρητικότητας 1.613,985 gt έχουν νηολογηθεί σε αυτό. Από το 1994 παρέχει τη δυνατότητα νηολόγησης και σε μικρότερα πλοία τύπου γιώτς. Από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματά του αποτελούν η μικρή φορολογία καθώς επίσης και οι φόροι δημοσιονομικού τύπου προς τις ναυτιλιακές εταιρείες.
- Madeira(MAR)¹¹¹ : Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο συγκεκριμένο νηολόγιο, φέρουν την πορτογαλική σημαία. Πλοία από όλες τις εθνικότητες μπορούν να νηολογηθούν στο MAR. Δεν υπάρχουν περιορισμοί ως προς την ηλικία του πλοίου.
- Marshall Islands¹¹²: Είναι ένα ανερχόμενο νηολόγιο με 246 πλοία, χωρητικότητας 10,4 Mgt. Τα πλοία δεν πρέπει να ξεπερνούν σε ηλικία τα είκοσι έτη, χωρίς αυτή η υποχρέωση να είναι και απόλυτη. Μπορούν να νηολογηθούν πλοία πάνω από 20 έτη, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που τίθενται από τους διοικούντες του νηολογίου. Αλλοδαποί πλοιοκτήτες που επιθυμούν τη νηολόγηση των πλοίων στο παραπάνω νηολόγιο, θα πρέπει να ιδρύσουν εταιρεία στα νησιά αυτά. Για τη λειτουργία της επιχείρησης, θα πρέπει να καταβληθούν ορισμένες οικονομικές παροχές αρχικές και ετήσιες. Το συγκεκριμένο νηολόγιο, αποτελεί προτίμηση των ελληνικών εταιρειών που έχουν εισαχθεί στα διεθνή χρηματιστήρια λόγω της νομοθεσίας περί εταιρειών που υπάρχει στις Η.Π.Α.
- Malta¹¹³: Η Μάλτα επιτρέπει την προσωρινή νηολόγηση των εγγεγραμμένων σε αυτήν πλοία για χρονικό διάστημα έξι μηνών, παρέχοντας τη δυνατότητα παράτασης για ακόμα έξι μήνες. Η Μάλτα ορίζει ότι πλοία ηλικίας 20 έως 25 ετών θα πρέπει να υποβληθούν σε επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο φορέα της λιμενικής αρχής, πριν ή κατά τη διάρκεια του πρώτου μήνα της προσωρινής τους νηολόγησης. Για πλοία μεγαλύτερα από τα 25 έτη, θα πρέπει να υποστούν ειδική επιθεώρηση, προτού τους δοθεί το πιστοποιητικό προσωρινής νηολόγησης. Η Μάλτα ορίζει ότι στην περίπτωση που υπάρχει αλλοδαπός

¹¹⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 195

¹¹¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 197

¹¹² Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 200

¹¹³ LSM, International Ship Registers Directory

πλοιοκτήτης θα πρέπει να υπάρχει κάποιο παράρτημα του κυρίως γραφείου στη Μάλτα. Άξιο επισήμανσης αποτελεί το γεγονός ότι πρόκειται για μια χώρα που δεν θέτει περιορισμούς στην εθνικότητα των απασχολούμενων αξιωματικών, ναυτικού και πλοιάρχου, ενώ κάθε εμπορικό πλοίο άνω των 500 grt θα πρέπει να φέρει Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης. Η Μάλτα ενθαρρύνει την εγγραφή πλοίων στο νηολόγιο προσφέροντας πολλά κίνητρα όπως πλήρη φορολογική απαλλαγή, ελεύθερη διακίνηση χρηματοοικονομικών πόρων διαμέσου του τραπεζικού συστήματος και ειδική μεταχείριση μαλτέζικων πλοίων.

- Mauritius¹¹⁴: Για την εγγραφή στο συγκεκριμένο νηολόγιο, τα πλοία θα πρέπει είτε να ανήκουν σε πολίτες του Mauritius είτε σε εταιρείες που λειτουργούν σε αυτή τη χώρα και ελέγχονται από πολίτες της ή σε υπεράκτιες εταιρείες. Δεν υπάρχουν περιορισμοί όσον αφορά την εθνικότητα του πληρώματος, παρά μόνο θα πρέπει να υπάρχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά.
- Netherlands Antilles¹¹⁵: Πρόκειται για ένα αυτόνομο νηολόγιο, που ανήκει στην Ολλανδία. Είναι ένα νηολόγιο που παρέχει στους Ολλανδούς πλοιοκτήτες μεγαλύτερα οικονομικά κίνητρα για να παραμείνουν στη σημαία. Η στενή του σχέση με το αντίστοιχο νηολόγιο της Ολλανδίας, εγγυάται ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας. Άξιο επισήμανσης αποτελεί το γεγονός ότι δεν υπάρχουν όρια ηλικίας για την νηολόγηση. Προκειμένου τα πλοία να νηολογηθούν, θα πρέπει να φέρουν να εξής πιστοποιητικά.¹¹⁶

Πιστοποιητικό χωρητικότητας

Έγγραφο που δείχνει τον πλοιοκτήτη

Δήλωση από το δικαστήριο, ότι το πλοίο έχει τα προσόντα να νηολογηθεί

- Panama¹¹⁷: Αποδέχεται όλα τα πλοία ανεξάρτητα από την ηλικία, με την προϋπόθεση ότι αυτά πληρούν όλα τα κριτήρια αξιοπλοοίας, ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μόνο τα πλοία ηλικίας άνω των είκοσι ετών θα πρέπει να επιβληθούν σε ειδική επιθεώρηση πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού νηολόγησης. Ο Παναμάς προσφέρει δύο

¹¹⁴ LSM, International Ship Registers Directory

¹¹⁵ LSM, International Ship Registers Directory

¹¹⁶ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 205

¹¹⁷ LSM, International Ship Registers Directory

πλεονεκτήματα για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του:¹¹⁸ Πρώτον κάθε πλοιοκτήτης που εγγράφει τρία ή περισσότερα πλοία ελάχιστης χωρητικότητας 100,000 grt στο παναμαϊκό νηολόγιο θα πληρώνει το 50% των τελωνειακών φόρων. Τέλος κάθε πλοιοκτήτης που επιθυμεί να εγγράψει πλοίο ελάχιστης χωρητικότητας 200,000 grt στο παναμαϊκό νηολόγιο για μία περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων ετών, θα έχει το δικαίωμα τα χρήματα που κατέβαλε για το τρέχον οικονομικό έτος στο νηολόγιο που είναι ήδη εγγεγραμμένο το πλοίο να αφαιρεθούν από τα τέλη που θα πλήρωνε για την εγγραφή του πλοίου στο παναμαϊκό νηολόγιο. Η έκπτωση αυτή θα έχει ισχύ μόνο για το πρώτο έτος εγγραφής του πλοίου στο νηολόγιο του Παναμά

- Singapore¹¹⁹: Μέχρι το 1981 ήταν εγγεγραμμένα πλοία συνολικής χωρητικότητας 423,565 gt. Σήμερα, αριθμεί περισσότερα από 1.030 πλοία χωρητικότητας 20,52 Mgt.¹²⁰ Πλοία όλων των ηλικιών μπορούν να νηολογηθούν. Όμως για πλοία άνω των 18 ετών απαιτείται να είναι από όλες τις πλευρές σε ικανοποιητική κατάσταση. Για τη νηολόγηση θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να είναι πολίτης της Σιγκαμπούρης ή το πλοίο να ανήκει σε εταιρεία που έχει δημιουργηθεί κάτω από τους νόμους της Σιγκαμπούρης.
- Sri Lanka¹²¹: Το νηολόγιο αυτό ιδρύθηκε από την κυβέρνηση με σκοπό τα αλλοδαπά πλοία. Προκειμένου να νηολογηθούν πλοία στο συγκεκριμένο νηολόγιο, θα πρέπει να γίνει αίτηση στην αρμόδια υπηρεσία στο λιμάνι του Colombo και τα πλοία να είναι κάτω των είκοσι ετών. Η Sri Lanka ζητά το ήμισυ του πληρώματος να είναι πολίτες της. Τέλος αξίζει να λεχθεί ότι και οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να είναι είτε φυσικά είτε νομικά πρόσωπα, είτε πολίτες της Sri Lanka.
- St Vincent and the Grenadines¹²²: Το συγκεκριμένο νηολόγιο, αριθμούσε μέχρι τον Ιούνιο του 2001 926 πλοία, χωρητικότητας 6,8 Mgt. Η νηολόγηση πλοίου στο νηολόγιο αυτό, απαιτεί το πλοίο να είναι κάτω των 25 ετών, εκτός και αν έχει εκδοθεί ειδική άδεια έπειτα από ειδική επιθεώρηση. Όσον αφορά τον

¹¹⁸ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 147

¹¹⁹ LSM, International Ship Registers Directory

¹²⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 205

¹²¹ LSM, International Ship Registers Directory

¹²² LSM, International Ship Registers Directory

πλοιοκτήτη θα πρέπει να είναι:¹²³ πολίτης του St Vincent & οποιοδήποτε εταιρικό σώμα που έχει ιδρυθεί σύμφωνα με τους νόμους του St Vincent και έχει το γραφείο του σε αυτό, ή οποιοδήποτε εταιρικό σώμα έχει ιδρυθεί σύμφωνα με τους νόμους της αλλοδαπής κυβέρνησης, παρέχοντας όμως έναν πράκτορα διορισμένο στο St Vincent.

- Tuvalu¹²⁴: Πρόκειται για μια μικρή χώρα τόσο πληθυσμιακά όσο και οικονομικά, μιας και ο πληθυσμός της είναι μόνο 10.297 κάτοικοι και το ΑΕΠ της ανέρχεται στα 7.800,000\$. Το νηολόγιο της χαρακτηρίστηκε το 1990 ως νηολόγιο ευκαιρίας. Στο συγκεκριμένο νηολόγιο, είναι εγγεγραμμένα 14 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 14 έτη.
- Vanuatu¹²⁵: Πρόκειται για ένα νηολόγιο που προσπαθεί να γίνει συνώνυμο της ποιότητας και της ασφάλειας. Δέχεται πλοία αν πιστοποιηθεί η αξιοπλοοία τους και υποβληθούν σε γενική επιθεώρηση. Η νηολόγηση του πλοίου στο συγκεκριμένο νηολόγιο, απαιτεί ώστε αυτά να είναι ηλικίας όχι πάνω των 20 ετών. Τα πλοία νηολογούνται μόνο που στην περίπτωση οι πλοιοκτήτες είναι εθνικότητας Vanuatu ή έξω από αυτό. Το Vanuatu έχει 535 πλοία, χωρητικότητας περίπου 2,3Mgt.¹²⁶
- Jamaica¹²⁷: Το νηολόγιο της Τζαμάικα ιδρύθηκε το 2000, ως μέρος της στρατηγικής προώθησης της Καραϊβικής. Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην ηλικία των πλοίων για τη νηολόγησή τους. Παρόλα αυτά πλοία ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, θα πρέπει πριν νηολογηθούν να επιθεωρηθούν.

Από έρευνες Βρετανών Νηογνομόνων σχετικά με την κυριαρχία των σημαιών ευκαιρίας σε παγκόσμιο επίπεδο, προκύπτει ότι τα κυριότερα ανταγωνιστικά νηολόγια, είναι αυτά του Παναμά, της Λιβερίας των νησιών Μπαχάμες, της Μάλτας καθώς και της Κύπρου. Ο Παναμάς εξακολουθεί να έχει το μεγαλύτερο στόλο. Ακολουθεί η Λιβερία με το δεύτερο η Λιβερία, οι Μπαχάμες, η Μάλτα και η Κύπρος.

¹²³ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 209

¹²⁴ LSM, International Ship Registers Directory

¹²⁵ LSM, International Ship Registers Directory

¹²⁶ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 211

¹²⁷ LSM, International Ship Registers Directory

3.6 Υποδείγματα νηολόγησης πλοίων

Σήμερα έχουν αναπτυχθεί δύο μοντέλα νηολόγησης, κανένα από τα οποία δεν απαιτεί την ύπαρξη λειτουργικής ναυτιλιακής διοίκησης στις χώρες νηολόγησης.

Στο πρώτο μοντέλο το ίδιο το κράτος εισπράττει χρήματα κάνοντας επιχειρήσεις, εκεί που η χώρα της σημαίας συγκεντρώνει φόρους χωρητικότητας και αναθέτει τις περισσότερες εργασίες επιθεώρησης και κατάταξης σε ένα αναγνωρισμένο οργανισμό. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Κύπρος και η Μάλτα. Εκεί τα πλοία ταξινομούνται σε κλάσεις από ειδικούς νηογνώμονες από την εκάστοτε κυβέρνηση και με βάση την κλάση που θα κατηγοριοποιηθούν, θα πληρώσουν τον αντίστοιχο φόρο.¹²⁸

Στο άλλο μοντέλο, η λειτουργία του νηολογίου, συμπεριλαμβανομένων των νομοθετημένων λειτουργιών, έχει ανατεθεί σε μια εμπορική οντότητα, η οποία εδρεύει εκτός της περιοχής και της δικαιοδοσίας της χώρας της σημαίας και μπορεί να αγοραστεί ή και να πουληθεί.¹²⁹ Εδώ χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα Marshall Islands, οι St Vincent and Grenadines και το Vanuatu. Αυτά τα δεύτερα νηολόγια αποφεύγουν την εμπλοκή των νηολογίων σε αλλαγές των πολιτικών καταστάσεων και των κυβερνήσεων στην χώρα τους, λόγω της μεταβλητής πολιτικής κατάστασης που υπάρχει σε εκείνες τις χώρες.¹³⁰

3.7 Πλεονεκτήματα που επιφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας

Οι σημαίες ευκαιρίας προσφέρουν πολλά και για αυτό επιλέγονται από το διεθνή εφοπλισμό. Αναλυτικότερα μπορούμε να εστιάσουμε στα εξής:¹³¹

- Η αποφυγή φορολογίας και κάθε είδους δημοσιονομικού ελέγχου. Αφορά σε φόρους επί των κερδών ή της εταιρικής προσόδου, φόρους πώλησης, χαμηλά έξοδα, νηολόγησης ή διαγραφής από το νηολόγιο. Αυτό ισχύει και για επιχειρήσεις λόγω μεικτής εθνικής προέλευσης, που αντιμετωπίζουν την περίπτωση της διπλής φορολογίας.
- Μειωμένα έξοδα στελέχωσης, μιας και η νηολόγηση υπό σημαίες ευκαιρίας συνεπάγεται μια χωρίς περιορισμούς επιλογή πληρώματος υπό τη διεθνή αγορά.
- Επιπλέον ο πλοιοκτήτης δεν υπόκειται σε βαρύ εθνικό μισθολόγιο καθώς οι εθνικές συλλογικές συμβάσεις και κάθε είδους εθνικές ρυθμίσεις, ακόμα και η εθνική ασφάλιση του πληρώματος δεν τον

¹²⁸ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 128-132

¹²⁹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 134-138

¹³⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 138-140

¹³¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 145

αφορούν.¹³² Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι η αποπληρωμή των συντελεστών παραγωγής γίνεται σε ξένο και όχι σε εγχώριο νόμισμα, πλεονέκτημα εξαιρετικά σημαντικό, αν το εθνικό νόμισμα έχει υψηλή αξία στη διεθνή χρηματαγορά.¹³³

- Περιορισμός του γραφειοκρατικού ελέγχου, δίνοντας τη δυνατότητα στην εταιρεία να κινηθεί αυτόνομα σε ζητήματα διαχείρισης πλοίων και επενδύσεων.
- Ενισχύεται η πολιτική σταθερότητα της χώρας που έχει τη σημαία ευκαιρίας και αποφεύγεται τυχόν εθνοκοποίηση στη χώρα προέλευσης της επιχείρησης. Πολλοί υποστηρίζουν ότι αυτό ίσχυε παλιότερα για έθνη που είχαν αποκτήσει την ανεξαρτησία τους σχετικά πρόσφατα. Ο Β.Ν. Μεταξάς υποστηρίζει στον αντίποδα αυτής της άποψης, ότι τα σύγχρονα πολιτειακά κράτη είναι σε ένα πιο προχωρημένο στάδιο στη διαδικασία ανάπτυξης του θεσμού κατά τη διεθνοποίηση της εμπορικής παγκόσμιας ναυτιλίας. Σήμερα δεν ισχύει ο θεσμός της παγκοσμιοποίησης(διοίκηση πλοίων τρίτης πλοιοκτησίας).¹³⁴
- Άλλο ένα πλεονέκτημα αποτελεί αναμφισβήτητα η ανωνυμία. ‘Το κεφάλαιο της εταιρείας, η οποία μπορεί να μην έχει άλλο περιουσιακό στοιχείο εκτός από το πλοίο, αντιπροσωπεύεται από τους μετόχους. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, η εξακρίβωση του πραγματικού πλοιοκτήτη καθίσταται ουσιαστικά αδύνατη, μιας και αυτός μπορεί να είναι πίσω από ένα πλήθος νομικών προσώπων.¹³⁵ Αυτή η τακτική είναι εξαιρετικά ευεργετική για τον πλοιοκτήτη. Η ίδρυση ξεχωριστών εταιρειών, διασφαλίζει ότι δεν μπορεί να απειληθεί η αυτοκρατορία στο σύνολό της.¹³⁶

Για όλους τους παραπάνω λόγους οι Nieuwpoort & Meijinders (1996) υποστήριξαν ότι η ναυτιλία έχει μετατραπεί σε μια ανώνυμη βιομηχανία και υπογραμμίζουν ότι στις σημαίες ευκαιρίας, οι κανονισμοί που σχετίζονται με επιθεωρήσεις και με την κατάταξη των πλοίων είναι λιγότερο αυστηροί. Επιπλέον και σε ζητήματα ασφάλειας, ο έλεγχος είναι ακόμα πιο ήπιος, προκαλώντας συνθήκες που επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να αποφύγουν την ανάμειξη

¹³² N .P .Ready ‘Ship Registration’ Lloyd’s of London Press Ltd, Second Edition,1994

¹³³ Β.Ν.Μεταξάς, ‘Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας’, Τόμος 11, Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα(1992), σελ. 98

¹³⁴ Β.Ν.Μεταξάς, ‘Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας’, Τόμος 11, Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα(1992), σελ. 100

¹³⁵ Π.Βλάχος, ‘Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική’, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2007), σελ. 117

¹³⁶ N .P .Ready ‘Ship Registration’ Lloyd’s of London Press Ltd, Second Edition,1994

των κυβερνήσεων με διευρυμένη συνείδηση σε τέτοιου είδους θέματα. Σε διαφορετική περίπτωση, οι ίδιες οι σημαίες ευκαιρίας θα βρίσκονται εκτός business registration.

Ο λόγος επιλογής των νηολογίων με σημαίες ευκαιρίας είναι πρωτίστως η μεγιστοποίηση του κέρδους, επιχείρημα απολύτως λογικό, αν σκεφτεί κανείς ότι η ναυτιλία αποτελεί και αυτή μία βιομηχανία.¹³⁷ Ο Β.Ν. Μεταξάς εξετάζει το ζήτημα από μια άλλη σκοπιά, υποστηρίζοντας ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη οι στόχοι που θέτουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στις διάφορες αγορές που δραστηριοποιούνται, όπως είναι οι οικονομικές και πολιτικές συνθήκες στις χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρίας.¹³⁸

Η επιλογή χωρών όπως, το Χονγκ Κονγκ, οι Μπαχάμες, η Σιγκαπούρη, το Γιβραλτάρ, ο Παναμάς, τα νησιά Μάρσαλ, η Μάλτα και η Κύπρος, είναι ακαθόριστη από τη γεωγραφική τους θέση. Η επιλογή περιοχών που βρίσκονται στην περιφέρεια της διεθνούς οικονομικής και πολιτικής δραστηριότητας, δείχνει ότι το επιζητούμενο άριστο σημείο είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου πολιτειακού κράτους που το ναυτιλιακό κεφάλαιο θα αποτελεί την κύρια πολιτικοοικονομική δύναμη και συνεπώς το ρόλο του ανεξέλεγκτου ρυθμιστή, όσον αφορά θέματα ναυτιλιακής πολιτικής.¹³⁹

Οι χώρες που προαναφέρθηκαν αποτελούν μια ανεξάρτητη βάση για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εφόσον ληφθεί η απόφαση για πλήρη μετεγκατάσταση από τις οποίες θα είναι δυνατή η διαχείριση χωρητικότητας κάτω από σημαίες ευκαιρίας. Το μόνο αποκλειστικό κέντρο αποφάσεων αποτελούν οι επιχειρήσεις για τη χρησιμοποίηση πλουτοπαραγωγικών πηγών. Απώτερος στόχος καθίσταται η μεγιστοποίηση του κέρδους ακόμα και αν δεν είναι αυτοσκοπός.¹⁴⁰

Κάτι το οποίο επιτυγχάνεται με τις σημαίες ευκαιρίας είναι η αποφυγή των παρεμβάσεων του κράτους, που μπορεί πολλές φορές να είναι ανασχετικές στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Δίνεται μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων και περισσότερη ευχέρεια για την ανάληψη πρωτοβουλιών.¹⁴¹ Ο Β.Ν. Μεταξάς καταλήγει στο συμπέρασμα ότι με τις σημαίες ευκαιρίας, παρέχεται η δυνατότητα για ένα αποδοτικό σύστημα διαχείρισης μικρών επιχειρήσεων, που έχουν σαν στόχο την παραμονή τους στην αγορά.¹⁴²

¹³⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 150

¹³⁸ Β.Ν.Μεταξάς, 'Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας', Τόμος 11, Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα(1992), σελ. 135

¹³⁹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 167

¹⁴⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 176

¹⁴¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 180-186

¹⁴² Β.Ν.Μεταξάς, 'Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας', Τόμος 11, Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα(1992), σελ. 140

Είναι γεγονός ότι η απουσία σημαίων ευκαιρίας, θα δημιουργούσε θέματα στο θαλάσσιο εμπόριο σε πολλές περιόδους της μεταπολεμικής εποχής και όχι μόνο, μιας και οι παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες είχαν θέσει αντικίνητρα με την μορφή περιορισμών και επιβαρύνσεων που επέφεραν κάμψη των ναυτιλιακών επενδύσεων κάτω από τη χώρα τους.¹⁴³

3.8 Μειονεκτήματα που επιφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας

Οι σημαίες ευκαιρίας ήδη από την αρχή του θεσμού, δέχθηκαν και δέχονται από παντού. Μάλιστα, συχνά η έντονη κριτική που τους ασκήθηκε δεν ήταν αδικαιολόγητη. Οι πολιτικές κυβερνήσεις του δυτικού κόσμου, τάχθηκαν πολλές φορές εναντίον των σημαίων ευκαιρίας με αφορμή πολλά σημαντικά γεγονότα του πλανήτη (απώλειες πλοίων με δυσβάστακτα και μη αναστρέψιμα αποτελέσματα κυρίως ρύπανσης και απώλειας εκατοντάδων ζώων). Η ευκολία εγγραφής πλοίων σε αυτή, στοιχείο που δηλώνεται σαφώς από το όνομά τους) υπήρξε μάλλον εξοργιστική για τις ίδιες τις εκβιομηχανισμένες χώρες, οι οποίες καθυστέρησαν να αντιληφθούν τις αλλαγές των καιρών, χάνοντας σημαντικό μέρος από τα έσοδα τους, προερχόμενο από τη ναυτιλία.¹⁴⁴

Παρακάτω θα αναλυθούν διεξοδικά, οι αρνητικές επιπτώσεις και τα μειονεκτήματα που έχουν οι σημαίες ευκαιρίας, τα οποία εντοπίζονται σε τρεις βασικούς άξονες: την ασφάλεια, την απασχόληση και τη στρέβλωση του ανταγωνισμού.¹⁴⁵

- Ασφάλεια και οικονομικοί στόχοι δεν συμβαδίζουν. Μια σειρά ναυτικών ατυχημάτων με πλοία που ήταν εγγεγραμμένα σε νηολόγια με σημασίες ευκαιρίας, προβλημάτισαν πέραν της περιβαλλοντικής ρύπανσης, τους πολέμιους των σημαίων ευκαιρίας. Είναι πιο πιθανή χαλάρωση των συνθηκών ασφαλείας σε τέτοια νηολόγια, σε σχέση με τις χώρες που υπάρχει γνήσιος οικονομικός δεσμός με τα πλοία.
- Επειδή δεν είναι εύκολο να προσδιοριστούν οι πραγματικοί ιδιοκτήτες, για αυτό το λόγο είναι σε ευνοϊκή θέση ώστε να αναλαμβάνουν αυτοί κινδύνους, συγκρινόμενοι με ιδιοκτήτες κανονικών νηολογίων που βρίσκονται κάτω από τον έλεγχο της ναυτιλιακής διοίκησης.
- Οι πραγματικοί ιδιοκτήτες έχουν την ευκαιρία να αλλάξουν τις ταυτότητές τους, χρησιμοποιώντας μια εταιρεία σφραγίδα και συνεπώς αποφεύγουν να χαρακτηρισθούν κατά εξακολούθηση διαχειριστές υποβαθμισμένων πλοίων.

¹⁴³ Ελ.Γεωργαντόπουλος 'Ναυτική Οικονομική και Πολιτική ΙΙ', Αθήνα (1984), σελ.130

¹⁴⁴ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 175

¹⁴⁵ Ελ.Γεωργαντόπουλος 'Ναυτική Οικονομική και Πολιτική ΙΙ', Αθήνα (1984), σελ.138

- Όταν ο πλοίαρχος και το άλλο σημαντικό εν πλω προσωπικό δεν έχουν την εθνικότητα της σημαίας της χώρας, δεν έχουν καμία ανάγκη ή κίνητρο να επισκεφθούν τη χώρα της σημαίας και μπορούν να αποφεύγουν τυχόν νομικές αποφάσεις.
- Οι ιδιοκτήτες που διαμένουν εκτός δικαιοδοσίας της χώρας της χώρας μπορούν να αψηφούν τη χώρα, αρνούμενοι να καταθέσουν σε ανάκριση, αποφεύγοντας έτσι τη δίωξη.
- Από τη στιγμή που οι ιδιοκτήτες σε νηολόγιο με σημαίες ευκαιρίας δεν δείχνουν το ίδιο ενδιαφέρον στην τήρηση των καλών σχέσεων με τη χώρα της σημαίας, δεν αισθάνονται την ανάγκη να εργασθούν με τους επιθεωρητές της χώρας της σημαίας.
- Η ναυτιλία με σημαίες ευκαιρίας στερείται της συγκρότησης σωματείων, που είναι θεμελιώδης για την εφαρμογή κανονισμών κοινωνικού επιπέδου και επιπέδου ασφαλείας σε χώρες με κανονικό νηολόγιο.
- Οι ιδιοκτήτες των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας είναι πιο εύκολο να πιέσουν τους πλοιάρχους και τους αξιωματικούς να ρισκάρουν, καθότι δεν υφίσταται αρμόδια κυβέρνηση στην οποία θα μπορούσε να διαμαρτυρηθεί το εν πλω προσωπικό.¹⁴⁶
- Ο λιμενικός έλεγχος είναι πιο αδύνατος, διότι οι λιμενικές αρχές μπορούν να αναφέρουν τα υποβαθμισμένα πλοία και να τα αναφέρουν στη χώρα της σημαίας, η οποία όμως δεν ασκεί πραγματικά έλεγχο στον ιδιοκτήτη.
- Οι ιδιοκτήτες μπορούν να ‘καταπνίξουν’ κάθε ένδειξη μαχητικότητας του πληρώματος, λόγω της ελευθερίας να αλλάζουν τις εθνικότητες του πληρώματος καθώς επιθυμούν
- Η επιβολή κανόνων είναι αντιφατική με τη λειτουργία ενός νηολογίου με αποκλειστικό στόχο το κέρδος.¹⁴⁷

Η ITF (International Transport Workers Federation) μπορεί να θεωρηθεί εχθρός για τις σημαίες ευκαιρίας. Αναλυτικότερα, αυτές έχουν κατηγορηθεί ότι ¹⁴⁸ συμβάλλουν στην στρέβλωση του ανταγωνισμού στη ναυτιλία. Αφενός γιατί παρέχουν μια σειρά από οικονομικές ελαφρύνσεις, αφετέρου διότι ωθούν τις κυβερνήσεις των παραδοσιακών ναυτικών κρατών σε υψηλές επιδοτήσεις

¹⁴⁶ N .P .Ready ‘Ship Registration’ Lloyd’s of London Press Ltd, Second Edition,1994

¹⁴⁷ N .P .Ready ‘Ship Registration’ Lloyd’s of London Press Ltd, Second Edition,1994

¹⁴⁸ ITF Maritime Section (Internet)/, 10/10/2004

ιδιαίτερα στον ναυπηγικό τομέα. Ακόμη οι ποιοτικοί πλοιοκτήτες πρέπει να επιβιώσουν στην ίδια αγορά που δραστηριοποιούνται οι συνάδερφοί τους που επωφελούνται από κάθε δυνατή ευκαιρία.

Υποστηρίζεται ότι εάν δεν υπήρχαν σημαίες ευκαιρίας, το θαλάσσιο περιβάλλον θα ήταν σε καλύτερη κατάσταση και τα ναυτικά ατυχήματα θα ήταν σαφώς πολύ μικρότερα. Η εκτίμηση αυτή δεν είναι τυχαία, μιας και ο θεσμός των σημαίων ευκαιρίας φαίνεται να έχει επιφέρει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος σε σχέση με αυτόν που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στόλων. Το κοινωνικό κόστος των εμπορικών πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας, θα μπορούσαμε να πούμε ότι σχετίζεται με ¹⁴⁹:

- Θαλάσσια ρύπανση: Αυτή με τη σειρά της δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία, στην τουριστική βιομηχανία και στην ποιότητα ζωής της παγκόσμιας κοινότητας.
- Ναυτικά ατυχήματα: Ο μέσος όρος ατυχήματος του στόλου των σημαίων ευκαιρίας είναι μεγαλύτερος από το μέσο όρο ατυχημάτων των ρυθμιζόμενων στόλων
- Απώλεια ζωής: Τα ποσοστά θνησιμότητας είναι μεγαλύτερα στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας, μιας και είναι μεγαλύτερος ο αριθμός των ατυχημάτων σε τέτοιου είδους πλοία.
- Ναυταπάτες: Μόνο βασιζόμενοι σε στατιστικά στοιχεία μπορούμε να ισχυριστούμε ότι υπάρχει μια σχέση ανάμεσα στις σημαίες ευκαιρίας και το φαινόμενο της ναυταπάτης. Η βαθμιαία ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής θα συντελέσει στην ελαχιστοποίηση της οικονομικής σημασίας του φαινομένου.

Τέλος ένα ακόμα μειονέκτημα που αντιμετωπίζουν οι σημαίες ευκαιρίας είναι ότι αντιμετωπίζουν συχνούς κινδύνους εξοπλισμού εξαιτίας του αυξημένου κοινωνικού κόστους που παρουσιάζουν. Οι αποκλεισμοί αυτοί είναι τόσο στις μεμονωμένες χώρες όσο και από διεθνείς οργανισμούς ή από σύνολα χωρών.¹⁵⁰

¹⁴⁹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 183

¹⁵⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 188

3.9 Η σημασία των σημαιών ευκαιρίας στις εθνικές οικονομίες των χωρών τους, στην απασχόληση και στη συμπίεση του μεταφορικού κόστους

Η χρησιμοποίηση σημαίας ευκαιρίας, διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της χώρας και την αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο και στην κοινωνική της και περιφερειακή της συνοχή. Έτσι μεταξύ άλλων ενισχύεται και το εγχώριο προϊόν με εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος.¹⁵¹

Η αληθινή σημασία των σημαιών ευκαιρίας, διαφαίνεται από την κοινωνική απήγηση και ωφέλεια με στην οποία μεταφράζονται. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού σε χώρες με σημαίες ευκαιρίας, απασχολούνται με ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες. Έτσι δίνεται η δυνατότητα σε πάρα πολλά άτομα να απασχοληθούν σε ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες έχουν την έδρα τους στο εξωτερικό., ενώ ταυτόχρονα αρκετοί αλλοδαποί ναυτικοί εργάζονται σε πλοία διαφορετικής εθνικότητας από τα δικά τους. Με τη μισθοδοσία τους ενισχύουν τις οικογένειες τους, έτσι αυξάνεται η εισροή συναλλάγματος σε χώρες με σημαίες ευκαιρίας.¹⁵²

Παρατηρούμε έτσι, ότι οι σημαίες ευκαιρίας δεν συμβάλλουν μόνο στην κάλυψη μεγάλου μέρους ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, αλλά δημιουργούν προστιθέμενη αξία και απασχόληση. Με την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος δίνεται, μεταξύ άλλων, η δυνατότητα για την ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, γεγονός που αναμφισβήτητα οδηγεί στη μείωση της ανεργίας.¹⁵³

Στη χώρα μας η σημασία της συνεισφοράς αυτής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην κάλυψη του ταχέως διευρυνόμενου ελλείμματος είναι πολύ σημαντική και αποτελεί δυναμικής πηγής συναλλάγματος και λειτουργεί ως παράγοντας προαγωγής της οικονομίας κάθε χώρας.¹⁵⁴

Η επιλογή σημαίας αποτελεί το πολυεθνικό στοιχείο στην ναυτιλία. Στη διεθνοποίηση της ναυτιλίας συνέβαλε και ο θεσμός των σημαιών ευκαιρίας μιας και οι τελευταίες επέτρεψαν τον συνδυασμό της εξεύρεσης χρηματικών κεφαλαίων από τις αναπτυσσόμενες χώρες με πληρώματα από τις αναπτυσσόμενες.¹⁵⁵

Όπως προαναφέρθηκε, εξίσου σημαντική είναι και η συμβολή των σημαιών ευκαιρίας στην απασχόληση τόσο της ξηράς όσο και της θάλασσας των χωρών τους. Σύμφωνα με έρευνες η

¹⁵¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 57-62

¹⁵² Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 65-69

¹⁵³ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 72

¹⁵⁴ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 72-75

¹⁵⁵ Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στη δημιουργία πολλαπλάσιων θέσεων εργασίας στην ξηρά συγκριτικά με τα πλοία. Οι θέσεις εργασίας στην ξηρά αφορούν παραναυτιλιακές επιχειρήσεις όπως ασφαλιστικές εταιρείες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία και πρακτορεία.¹⁵⁶

Η ναυπηγική βιομηχανία αποκτά τεράστιες προοπτικές ανάπτυξης αρκεί να εκμεταλλευτεί τις ιδιαιτερότητες της όπως:¹⁵⁷

- Πρόκειται για μία βιομηχανία που απαιτεί προσωπικό υψηλής εξειδίκευσης.
- Οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι σχετικά περιορισμένες, με την έννοια ότι είναι σχετικά βραχυπρόθεσμες. Αξίζει να αναφέρουμε ότι η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων από πλευρά των χρηματοδοτούμενων γίνεται αναγκαστικά σε συνάλλαγμα.
- Τόσο η ανάπτυξη όσο και η μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας των ήδη υπάρχουσών εγκαταστάσεων απαιτεί επίλυση του προβλήματος επάρκειας των ευκολιών δεξαμενισμού.

Η επιλογή της σημαίας από τους πλοιοκτήτες γίνεται κυρίως για οικονομικούς λόγους, οι οποίοι έχουν ως αποτέλεσμα τη συμπίεση του μεταφορικού κόστους. Αυτό είναι ένα μείγμα από τη χαμηλότερη φορολογία, τα λειτουργικά έξοδα, τα έξοδα νηολόγησης και τους φόρους χωρητικότητας.¹⁵⁸

Οι σημαίες ευκαιρίας παρέχουν στο διεθνές εφοπλιστικό κεφάλαιο τη δυνατότητα να περιορίσει τα κόστη λειτουργίας των εμπορικών πλοίων, συμπερίζοντας τρεις κατηγορίες δαπανών:¹⁵⁹

- Τις δαπάνες φορολογίας προς το κράτος που το πλοίο νηολογείται.
- Μείωση εργασιακού Κόστους
- Μείωση δαπανών που σχετίζονται με τη συμμόρφωση με τις Διεθνείς Συμβάσεις

Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι εφοπλιστές που ελέγχουν τις σημαίες ευκαιρίας έχουν την έδρα τους 'έξω' από τις αντίστοιχες χώρες, ενώ εφοπλιστές από τις παραδοσιακές ναυτικές δυνάμεις διατηρούν στο σύνολό τους την έδρα τους στο εσωτερικό της αντίστοιχης χώρας. Επιπρόσθετα παρατηρούμε ότι οι δυτικές χώρες που πρόσφατα θέσπισαν παράλληλα νηολόγια

¹⁵⁶ Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π.Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Αθήνα (2003),σελ.68

¹⁵⁷ Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π.Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Αθήνα (2003),σελ.69-75

¹⁵⁸ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 15-19

¹⁵⁹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 19-21

που ισοδυναμούν με σημαίες ευκαιρίας, προσελκύουν ήδη στη σημαία τους εφοπλιστές από τρίτες χώρες.¹⁶⁰

Η νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από μία σημαία, σημαίνει και την ένταξή της στο φορολογικό σύστημα της χώρας αυτής. Οι χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρίας, δεν επιβάλλουν πρώτα φόρους στα κέρδη τα οποία προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου. Στα κράτη αυτά υπάρχουν τέλη νηολόγησης του πλοίου αρχικά και ετήσια πάνω στο μέγεθος του πλοίου που είναι πολύ χαμηλότερα σε σχέση με τις παραδοσιακές σημαίες νηολόγησης.¹⁶¹

Σε κάθε περίπτωση από όλα τα μέχρι τώρα στοιχεία που συγκεντρώνουμε, εξάγεται το συμπέρασμα ότι τα συνολικά έξοδα του πλοιοκτήτη με σημαίες ευκαιρίας είναι πολύ λιγότερα σε σύγκριση με τις άλλες μορφές νηολόγησης.

3.10 Το σύγχρονο διεθνές πλαίσιο που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές και η ιδιαίτερη θέση του απέναντι στις σημαίες ευκαιρίας.

Έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες για τη θέσπιση ενός πλαισίου το οποίο διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές.¹⁶² Έχει αποδειχθεί ότι το επάγγελμα του ναυτικού είναι πάρα πολύ επικίνδυνο και ότι η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτεί συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να ασκείται από τα διάφορα κράτη ανεξάρτητη πολιτική, κυρίως μάλιστα σε ό,τι αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Στη Γενεύη το 1948, εγκρίθηκε μεταξύ όλων των κρατών η σύμβαση της IMCO.¹⁶³

Από το Μάη του 1982 ο οργανισμός μετονομάστηκε σε IMO¹⁶⁴ και ο ρόλος του αναβαθμίστηκε, μιας και οι αποφάσεις του έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη-μέλη. Απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη ισχύος εφαρμογής της σύμβασης τέθηκε η συγκέντρωση 21 υπογραφών, γεγονός που απαιτούσε τη συμμετοχή 7 μεγαλύτερων κρατών που οι στόλοι τους ξεπερνούσαν το 1 εκατομμύριο κόρους ολικής χωρητικότητας το καθένα. Στις αρχικές συζητήσεις στη Γενεύη συμμετείχαν οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Ολλανδία. Μια ακόμα ομάδα κρατών που αποτελούνταν από την Ελλάδα, τη Νορβηγία, τον Παναμά, την Ιαπωνία, την Ιταλία και τη Σοβιετική Ένωση υπέγραψαν τη σύμβαση του 1957. Αμέσως μόλις η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ έγιναν μέλη και η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η

¹⁶⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 79-87

¹⁶¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 72-75

¹⁶² Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 78

¹⁶³ Intergovernmental Maritime Consultative Organization

¹⁶⁴ International Maritime Organization

Λιβερία και η Γερμανία. Σήμερα ο συνολικός αριθμός φτάνει περίπου τις 172 χώρες μέλη και 3 με ειδικό καθεστώς σύνδεσης, Χονγκ-Κονγκ, Μακάου και νησιά Φερόες.¹⁶⁵

3.11 Συμπεράσματα

Ο λόγος επιλογής των νηολογίων με σημαίες ευκαιρίας είναι πρωτίστως η μεγιστοποίηση του κέρδους, επιχείρημα απολύτως λογικό, αν σκεφτεί κανείς ότι η ναυτιλία αποτελεί και αυτή μία βιομηχανία. Αυτό το οποίο επιτυγχάνεται με τις σημαίες ευκαιρίας είναι η αποφυγή των παρεμβάσεων του κράτους, που μπορεί πολλές φορές να είναι ανασχετικές στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Δίνεται μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων και περισσότερη ευχέρεια για την ανάληψη πρωτοβουλιών. Βέβαια οι σημαίες ευκαιρίας συμβάλλουν στην στρέβλωση του ανταγωνισμού στη ναυτιλία. Αφενός γιατί παρέχουν μια σειρά από οικονομικές ελαφρύνσεις, αφετέρου διότι ωθούν τις κυβερνήσεις των παραδοσιακών ναυτικών κρατών σε υψηλές επιδοτήσεις ιδιαίτερα στον ναυπηγικό τομέα. Ακόμη οι ποιοτικοί πλοιοκτήτες πρέπει να επιβιώσουν στην ίδια αγορά που δραστηριοποιούνται οι συνάδερφοί τους που επωφελούνται από κάθε δυνατή ευκαιρία. Επίσης εάν δεν υπήρχαν σημαίες ευκαιρίας, ίσως το θαλάσσιο περιβάλλον να ήταν σε καλύτερη κατάσταση και τα ναυτικά ατυχήματα να ήταν σαφώς πολύ μικρότερα. Η εκτίμηση αυτή δεν είναι τυχαία, μιας και ο θεσμός των σημαίων ευκαιρίας φαίνεται να έχει επιφέρει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος σε σχέση με αυτόν που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στόλων. Εξαιτίας του αυξημένου κοινωνικού κόστους που παρουσιάζουν οι σημαίες ευκαιρίας αντιμετωπίζουν συχνούς κινδύνους εξοπλισμού.

¹⁶⁵ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 78-80

4. Ελληνικό νηολόγιο & ελληνική σημαία

4.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα μελετήσουμε τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο καθώς επίσης και τις αιτίες διαγραφής του από αυτό. Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί διεξοδικά η κοστολόγηση για τη νηολόγηση ενός πλοίου με ελληνική σημαία. Ακόμη θα τονιστούν οι λόγοι ενίσχυσης της ελληνικής σημαίας στο σύγχρονο διεθνές περιβάλλον των ραγδαίων εξελίξεων. Επιπρόσθετα θα εξετάσουμε τους λόγους φυγής των εφοπλιστών από το ελληνικό νηολόγιο. Τέλος θα αναφέρουμε προτάσεις και λύσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

4.2 Εγγραφή και διαγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) και συγκεκριμένα τα άρθρα 5-19 ένα πλοίο θεωρείται ότι είναι ελληνικό μόνο όταν εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο.¹⁶⁶

Στην πράξη νηολόγησης¹⁶⁷ αναγράφονται το ναυπηγείο, ο τόπος που πραγματοποιήθηκε η ναυπήγηση, το όνομα και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη, ο διορισμός που αντικλήτου που κατοικεί στην Ελλάδα, η ύλη που είναι φτιαγμένο το πλοίο, οι διαστάσεις και η χωρητικότητά του. Σε περίπτωση που το πλοίο είναι μηχανοκίνητο θα πρέπει να αναγραφεί το είδος της κινητήριος δύναμης και το είδος και η δύναμη της μηχανής. Όταν ένα πλοίο φέρει ελληνική σημαία, θα πρέπει να ισχύουν τα εξής ακόλουθα:¹⁶⁸

- Προκειμένου να εγγραφεί ένα πλοίο στο ελληνικό νηολόγιο όταν στους μετόχους συμπεριλαμβάνονται και αλλοδαπά πρόσωπα, θα πρέπει το 50% και άνω του πλοίου να ανήκει σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά συμφέροντα.
- Το λιμάνι που έχει νηολογηθεί το πλοίο καθώς και το όνομά του, θα πρέπει να αναγράφονται υποχρεωτικά στην εξωτερική επιφάνεια του πλοίου. Το όνομα του πλοίου ορίζεται από τον πλοιοκτήτη.

¹⁶⁶ ΚΔΝΔ Άρθρα 5-19

¹⁶⁷ Ν.3816/1958, ΚΙΝΔ

¹⁶⁸ ΠΔ 11/2000, ΦΕΚ 11 Α

- Η εγγραφή του στο ελληνικό νηολόγιο και το έγγραφο της εθνικότητας που θα του έχει δοθεί από επίσημη ελληνική αρχή πρέπει να τηρούνται πάνω στο πλοίο.

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

Ένα πλοίο διαγράφεται από το ελληνικό νηολόγιο όταν χάσει την ελληνική εθνικότητα, όταν εκλείψουν δηλαδή οι όροι της κτήσης της κυριότητας. Οι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου είναι είτε πρωτότυποι είτε παράγωγοι.¹⁶⁹ Παράγωγος τρόπος κτήσης υφίσταται μόνο όταν γίνει κατάσχεση του πλοίου και στη συνέχεια γίνει πλειστηριασμός. Οι πρωτότυποι τρόποι κτήσης σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ είναι οι εξής:¹⁷⁰

- Αρχικά είναι η ναυπήγηση που είναι μία σύμβαση μεταξύ του ιδιοκτήτη του πλοίου και του ατόμου που θα αποκτήσει την κυριότητά του.
- Η χρησικτησία που μπορεί να είναι τακτική και έκτακτη. Όταν έχουμε τακτική ο νομέας θα πρέπει να έχει καλή πίστη και να διαθέτει νόμιμο τίτλο και να έχουν περάσει τρία έτη που το πλοίο έχει εγγραφεί στο νηολόγιο. Όπου έκτακτη, απαιτείται κατοχή του πλοίου για δέκα έτη.
- Μεταβίβαση του μεριδίου ενός από τους συμπλοιοκτήτες στους υπόλοιπους.
- Εγκατάλειψη του πλοίου από τον ασφαλισμένο στον ασφαλιστή, όπου ο τελευταίος έχει δικαίωμα ενός μηνός για μη αποδοχή του πλοίου.

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ στο ελληνικό δημόσιο μπορεί να περιέλθει ένα πλοίο γίνει η κατάληψή του σε καιρό πολέμου, όταν γίνει η δήμευσή του

¹⁶⁹ Πουланτζας Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 35-39

¹⁷⁰ Πουланτζας Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 42-49

εξαιτίας συμμετοχής σε πειρατεία, λαθρεμπόριο και παράνομη πειρατεία και όταν γίνει κατάσχεση του λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης.¹⁷¹

Η απώλεια της εθνικότητας γίνεται με εγγραφή δήλωση του έλληνα πλοιοκτήτη στη λιμενική αρχή του λιμανιού νηολόγησης με επίσημο αντίγραφο του εγγράφου που πιστοποιεί την απώλεια όταν:¹⁷²

- Το πλοίο απολεσθεί
- Το πλοίο ‘διαλυθεί’
- Το πλοίο δεν έχει δώσει καμία ενημέρωση για έξι μήνες

Η διαγραφή του πλοίου διενεργείται μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου ή αυτεπάγγελτα από το λιμάνι νηολόγησης.¹⁷³

Με αυτό τον τρόπο όταν δεν υπάρχουν ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο, διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου έναντι των ξένων.¹⁷⁴

4.3 Κόστη νηολόγησης πλοίων με ελληνική σημαία

Η νηολόγηση ενός πλοίου με ελληνική σημαία δεν έχει οικονομικές επιβαρύνσεις ούτε η ελληνική νομοθεσία επιβάλλει τέλη νηολόγησης.¹⁷⁵

Η νηολόγηση πλοίων άνω των 1.500 κ.ο.χ. πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του 13 του Ναυτικού Δικαίου 2687/53. Συνήθως οι πλοιοκτήτες είναι αλλοδαπές offshore εταιρείες.¹⁷⁶

Δεν πληρώνεται κανένας φόρος επί των κερδών ή μερισμάτων από την εκμετάλλευση ενός ελληνικού πλοίου που ανήκει κατά κυριότητα σε ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία.. Κανένας φόρος μεταβίβασης δεν πληρώνεται για την αγορά ή τη μεταβίβαση ενός ελληνικού πλοίου, ούτε και όταν μεταβιβάζονται μετοχές ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας, λόγω κληρονομικής διαδοχής.¹⁷⁷

¹⁷¹ Πουланτζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 48-49

¹⁷² Πουланτζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 51-53

¹⁷³ Πουланτζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 56

¹⁷⁴ Πουланτζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 57

¹⁷⁵ Πουλαντζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 68-70

¹⁷⁶ Πουланτζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 90-91

¹⁷⁷ Πουланτζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 92

Απαραίτητη προϋπόθεση της νηολόγησης είναι η έκδοση σχετικής εγκριτικής πράξης από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Τα έξοδα της νηολόγησης είναι τα απαιτούμενα χαρμόσημα.¹⁷⁸

Η αξία του εγγράφου εθνικότητας, το οποίο είναι διατιμημένο έγγραφο του ΝΑΤ και που είναι της τάξης των πενήντα ευρώ για πλοία που είναι καταμετρημένα με τη Διεθνή Σύμβαση Καταμέτρησης(1969) και για πλοία με εθνική καταμέτρηση. Όλα τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό καταμέτρησης και κατ' επέκταση, με το σχετικό έγγραφο εθνικότητας.¹⁷⁹

Το προσωρινό έγγραφο εθνικότητας και η προσωρινή άδεια ασυρμάτου είναι έντυπα αδιατίμητα.¹⁸⁰

Όλα τα δάνεια των ελληνικών πλοίων πρέπει να καταχωρούνται στα βιβλία Υποθηκών που τηρούνται στα ελληνικά νηολόγια, χωρίς να πληρώνεται χαρτόσημο στα ναυτικά συμβόλαια των δανείων. Η καταχώρηση ναυτική υποθήκης στα βιβλία Υποθηκών δεν επιβαρύνεται με τέλη εγγραφής.¹⁸¹

Πλοία χωρητικότητας άνω των 500 κ.ο.χ. που εκτελούν διεθνείς πλόες και καταπλέουν σε λιμένες της αλλοδαπής, που βρίσκονται οι ελληνικές προξενικές αρχές, επιβαρύνονται με ετήσια τέλη.¹⁸²

Στην περίπτωση που έχουμε πλοίο το οποίο πριν νηολογηθεί στο ελληνικό νηολόγιο έφερε σημαία Ρωσίας, Γερμανίας, Ιταλίας, Βουλγαρίας, Κύπρου, Αλβανίας, Αιγύπτου, Γεωργίας, Εσθονίας, Ιορδανίας, Κίνας, Κροατίας, Ν. Αφρικής, Τυνησίας, Ουκρανίας, Συρίας, Λετονίας και Τουρκίας απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από το οικείο νηολόγιο.¹⁸³

¹⁷⁸ Πουλαντζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 92-93

¹⁷⁹ Πουλαντζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 94

¹⁸⁰ Πουλαντζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 94-95

¹⁸¹ Πουλαντζάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005), σελ. 95-96

¹⁸² www.yen.gr, 28-08-2017

¹⁸³ www.yen.gr, 28-08-2017

4.4 Το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης

Το σύστημα φορολόγησης που εφαρμόζουν όλα τα κράτη μέλη είναι η φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας των πλοίων. Δύο είναι τα μοντέλα φορολόγησης, βάσει χωρητικότητας όπως είναι το ελληνικό και το ολλανδικό. Το ολλανδικό μοντέλο ισχύει από το 1996 και το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας από το 1957. Η διαφορά τους έγκειται στο ότι σύμφωνα με το ελληνικό tonnage tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας κάθε πλοίου. Αντιθέτως στο Ολλανδικό tonnage tax, βάσει συντελεστών χωρητικότητας και της ηλικίας υπολογίζεται τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και ανά έτος, στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος.¹⁸⁴

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης βάσει χωρητικότητας καθιερώθηκε το 1957 αλλά από τότε έχει υποστεί πολλές τροποποιήσεις. Ορίζει ως φορολογητέα βάση τη μικτή χωρητικότητα του πλοίου και όχι τα πραγματικά λειτουργικά κέρδη της επιχείρησης. Εφαρμόζεται:¹⁸⁵

- Σε ελληνικές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται πλοία υπό την ελληνική σημαία
- Σε αλλοδαπές εταιρείες των οποίων τα πλοία πλέουν με σημαίες άλλων χωρών αλλά διατηρούν στην Ελλάδα γραφεία διαχείρισης αυτών των πλοίων

Το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης εφαρμόζεται και στην Κύπρου και τη Μάλτα αλλά με ελάχιστα διαφοροποιημένη τη μέθοδο υπολογισμού του φόρου.¹⁸⁶

¹⁸⁴ Παύλος Καρβούνης, 2014, ειδικό αφιέρωμα στα Ποσειδώνια της εφημερίδας Ναυτεμπορική

¹⁸⁵ Παύλος Καρβούνης, 2014, ειδικό αφιέρωμα στα Ποσειδώνια της εφημερίδας Ναυτεμπορική

¹⁸⁶ Παύλος Καρβούνης, 2014, ειδικό αφιέρωμα στα Ποσειδώνια της εφημερίδας Ναυτεμπορική

4.5 Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Παρόλο που ο αριθμός των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία από Έλληνες εφοπλιστές διαρκώς αυξάνεται, παρατηρείται μείωση του στόλου με ελληνική σημαία, γεγονός που μας κάνει να αναρωτιόμαστε τι όφελος αποκομίζει η οικονομία της χώρας μας από πλοία ελληνικών συμφερόντων. Παρά τις προσπάθειες για αναβάθμιση του ελληνικού νηολογίου μέσω της ηλεκτρονικής υποβολής αιτήσεων, το ελληνικό νηολόγιο παρουσιάζει πολλά τρατά σημεία που επιδέχονται βελτίωση και συναινούν στην αποχώρηση από την εθνική σημαία.¹⁸⁷

Για να αντιληφθούμε όμως τους λόγους για τους οποίους οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να εγκαταλείψουν τα εθνικά τους νηολόγια και να εγγράψουν τα πλοία τους σε χώρες που φέρουν σημαίες ευκαιρίας, θα πρέπει να γίνει επιτακτική ανάγκη της ενίσχυσης της ελληνικής σημαίας. Είναι πασιφανές ότι η κινητήριος δύναμη εγγραφής στα νηολόγια που φέρουν σημαίες ευκαιρίας είναι η επιθυμία των πλοιοκτητών να αντιμετωπίσουν ένα συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό ο οποίος πολλές φορές είναι όλεθρος για τα οικονομικά συμφέροντα. Η εκμετάλλευση της δυνατότητας για νηολόγηση σε σημαίες ευκαιρίας είναι πολλές φορές ο μόνος τρόπος για να επιβιώσουν στο ναυτιλιακό περιβάλλον, το οποίο από την φύση του είναι διεθνές. Οι κυριότερες αιτίες που ωθούν τους πλοιοκτήτες στην φυγή από το εθνικό νηολόγιο είναι:¹⁸⁸

- Οι αυστηροί κανόνες ασφάλειας που επιβάλλονται από το κράτος που φέρει την αντίστοιχη σημαία
- Το υψηλό κόστος απασχόλησης των εθνικών πληρωμάτων
- Τα συνδικάτα
- Τα συνδικάτα
- Η γραφειοκρατία και γενικότερα οι αργές διαδικασίες νηολόγησης
- Οι αυστηροί κανόνες επάνδρωσης
- Οι πληθωριστικές πιέσεις
- Η φορολογία επί του μεγέθους του πλοίου

Η φυγή των πλοίων από τη σημαία οδηγεί σε απώλεια θέσεων εργασίας, δημοσίου εισοδήματος, τεχνογνωσίας και θέσεων απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό η ανάγκη για σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική προσαρμοσμένη στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον προσανατολισμένη προς τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας είναι επιτακτική για να δώσει το έναυσμα για τον επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού στόλου. Σημαντικό ρόλο σε αυτή την προσπάθεια αποτελεί η αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης

¹⁸⁷ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 102-105

¹⁸⁸ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 105-107

προκειμένου η σχέση κόστους-απόδοσης-ποιότητας να αποτελεί κίνητρο για την απασχόληση των ελλήνων ναυτικών. Είναι γεγονός εξάλλου, ότι οι Έλληνες αξιωματικοί προτιμούνται στη στελέχωση θέσεων ευθύνης στα ελληνικά πλοία.¹⁸⁹

4.6 Αντιμετώπιση & λύση του προβλήματος

Για την αντιμετώπιση της ολοένα και αυξανόμενης φυγής των πλοίων από τα εθνικά νηολόγια και συγκεκριμένα το ελληνικό νηολόγιο, προτείνονται τα παρακάτω μέτρα:¹⁹⁰

- Καθιέρωση ενός ευέλικτου, σταθερού φορολογικού συστήματος
- Μείωση του φόρου εισοδήματος των ναυτικών και μερική κάλυψη των ασφαλιστικών εισφορών προς τα δημόσια ταμεία
- Εύκαμπτες δυνατότητες επάνδρωσης των πλοίων σε σχέση πάντα με την εθνικότητα των πληρωμάτων
- Έμφαση στη δημιουργία νέων στελεχών και στη σωστή κατάρτισή τους
- Κανόνες επάνδρωσης βασισμένους στην πολιτική ασφάλειας και όχι στην απασχόληση
- Οργανωτική διάρθρωση του διοικητικού μηχανισμού υπηρεσιών νηολόγησης που να βασίζεται στις αρχές της προαγωγής, της ευελιξίας και της αποφυγής γραφειοκρατικών παρακωλύσεων και δυσλειτουργιών

Για την αποφυγή των σημαιών ευκαιρίας και την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, η λύση θα πρέπει να αναζητηθεί στη χορήγηση φορολογικών κινήτρων και στην επιβολή απαραίτητων διεθνών ρυθμίσεων και προδιαγραφών που θα διασφαλίσουν ίσους όρους ανταγωνισμού σε όλους τους εμπλεκόμενους στο θαλάσσιο εμπόριο, το οποίο εκ φύσεως είναι διεθνές.¹⁹¹

Με όλους τους παραπάνω τρόπους θα ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, που θα δώσει το έναυσμα για τον επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού στόλου. Αυτό το γεγονός θα δώσει

¹⁸⁹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 107

¹⁹⁰ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 107-109

¹⁹¹ Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011), σελ. 111

πολλαπλά οικονομικά οφέλη στην πατρίδα μας, αλλά κυρίως θα επιφέρει ανάταση του εθνικού μας γοήτρου.

4.7 Συμπεράσματα

Προκειμένου ένα πλοίο να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο θα πρέπει άνω του 50% αυτού να ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα. Μόνο όταν χάσει την ελληνική του εθνικότητα διαγράφεται από το ελληνικό νηολόγιο. Η φορολόγηση των πλοίων με ελληνοκτητούς σημαία, γίνεται βάσει της χωρητικότητάς τους. Αξίζει να αναφέρουμε ότι πολλοί έλληνες πλοιοκτήτες εγκαταλείπουν το ελληνικό νηολόγιο και εγγράφονται σε νηολόγια χωρών που φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Η υψηλή φορολογία, η γραφειοκρατία, οι αυστηροί κανόνες και τα συνδικάτα είναι μερικοί από τους παράγοντες όξυνσης αυτού του φαινομένου. Αυτό έχει ως άμεση απόρροια την απώλεια θέσεων εργασίας, δημοσίου εισοδήματος και τεχνογνωσίας βυθίζοντας σε ύφεση την ελληνική οικονομία. Η δημιουργία ενός σταθερού φορολογικού συστήματος, η μείωση του φόρου εισοδήματος των ναυτικών και η οργάνωση του διοικητικού μηχανισμού υπηρεσιών νηολόγησης θα προσελκύσει το ενδιαφέρον πολλών Ελλήνων εφοπλιστών πολλαπλασιάζοντας τα οικονομικά οφέλη της πατρίδας μας.

Συμπεράσματα

Αναμφισβήτητα η ναυτιλία αποτελεί ζωτικό τμήμα όχι μόνο της ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η ναυτιλία στην Ελλάδα ξέφυγε από την έντονη οικονομική κρίση που βίωσαν άλλοι τομείς της οικονομίας και συνείσφερε σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική ανάπτυξη της πατρίδας. Από όλη τη μελέτη μας, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα αποτελεί ένα από τα πιο δυναμικά ναυτικά κράτη όχι μόνο της Ελλάδας αλλά ολόκληρου του κόσμου. Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει αυτήν έχει διεθνή χαρακτηριστικά και στηρίζεται στις αρχές του ελεύθερου και αθέμιτου ανταγωνισμού.

Όλα τα πλοία οφείλουν να φέρουν την εθνικότητα μιας χώρας, να υψώνουν την αντίστοιχη σημαία και να είναι γραμμένα στο αντίστοιχο νηολόγιο, προκειμένου να έχουν Νομική Προστασία σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Ανάμεσα στα σπουδαιότερα νηολόγια, συγκαταλέγεται και το ελληνικό μαζί με τα νηολόγια του Παναμά, της Λιβερίας, των Νησιών Μάρσαλ, του Χόνγκ-Κόνγκ, της Σιγκαπούρης, της Μάλτας, της Κίνας και της Κύπρου.

Η επιλογή σημαίας νηολόγησης δεν αποτελεί βάση κανενός είδους πατριωτισμού ούτε και συναισθήματος. Η νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από μία σημαία, σημαίνει και την ένταξή της στο φορολογικό σύστημα της χώρας αυτής. Η επιλογή σημαίας αποτελεί συνάρτηση πολλών παραγόντων ανάμεσα στους οποίους συμπεριλαμβάνονται το κόστος νηολόγησης, η ευκολία νηολόγησης, η αποφυγή της γραφειοκρατίας, το φορολογικό καθεστώς, η αξιοπιστία της σημαίας και η πολιτική σταθερότητα της χώρας που φέρει τη σημαία.

Πάρα πολλοί εφοπλιστές επιλέγουν να φέρουν σημαίες ευκαιρίας μιας και αυτές διαθέτουν πληθώρα πλεονεκτημάτων. Αρχικά σημαντικό ρόλο παίζει η αποφυγή φορολογίας και κάθε είδους δημοσιονομικού ελέγχου που αυτές διαθέτουν. Η επιλογή της σημαίας από τους πλοιοκτήτες γίνεται κυρίως για οικονομικούς λόγους, οι οποίοι έχουν ως αποτέλεσμα τη συμπίεση του μεταφορικού κόστους. Αυτό είναι ένα μείγμα από τη χαμηλότερη φορολογία, τα λειτουργικά έξοδα, τα έξοδα νηολόγησης και τους φόρους χωρητικότητας. Ακόμη μειωμένα είναι έξοδα στελέχωσης, μιας και η νηολόγηση υπό σημαίας ευκαιρίας συνεπάγεται μια χωρίς περιορισμούς επιλογή πληρώματος υπό τη διεθνή αγορά. Δεν πρέπει να παραληφθεί ότι στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας, ο πλοιοκτήτης δεν υπόκειται σε βαρύ εθνικό μισθολόγιο καθώς οι εθνικές συλλογικές συμβάσεις και κάθε είδους εθνικές ρυθμίσεις, ακόμα και η εθνική ασφάλιση του πληρώματος δεν τον αφορούν. Πολύ σημαντικό στοιχείο επίσης αποτελεί ο περιορισμός του γραφειοκρατικού ελέγχου, δίνοντας τη δυνατότητα στην εταιρεία να κινηθεί αυτόνομα σε ζητήματα διαχείρισης πλοίων και επενδύσεων. Τέλος ένα ακόμα σημαντικό πλεονέκτημα των σημαίων ευκαιρίας είναι ότι ενισχύεται η πολιτική σταθερότητα της χώρας που έχει τη σημαία ευκαιρίας και αποφεύγεται τυχόν εθνικοποίηση στη χώρα προέλευσης της επιχείρησης.

Ο λόγος επιλογής των νηολογίων με σημαίες ευκαιρίας είναι πρωτίστως η μεγιστοποίηση του κέρδους, επιχείρημα απολύτως λογικό, αν σκεφτεί κανείς ότι η ναυτιλία αποτελεί και αυτή μία βιομηχανία. Αυτό το οποίο επιτυγχάνεται με τις σημαίες ευκαιρίας είναι η αποφυγή των παρεμβάσεων του κράτους, που μπορεί πολλές φορές να είναι ανασχετικές στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Δίνεται μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων και περισσότερη ευχέρεια για την ανάληψη πρωτοβουλιών.

Βέβαια οι σημαίες ευκαιρίας συμβάλλουν στην στρέβλωση του ανταγωνισμού στη ναυτιλία. Αφενός γιατί παρέχουν μια σειρά από οικονομικές ελαφρύνσεις, αφετέρου διότι ωθούν τις κυβερνήσεις των παραδοσιακών ναυτικών κρατών σε υψηλές επιδοτήσεις ιδιαίτερα στον ναυπηγικό τομέα. Ακόμη οι ποιοτικοί πλοιοκτήτες πρέπει να επιβιώσουν στην ίδια αγορά που δραστηριοποιούνται οι συνάδερφοί τους που επωφελούνται από κάθε δυνατή ευκαιρία. Επίσης εάν δεν υπήρχαν σημαίες ευκαιρίας, ίσως το θαλάσσιο περιβάλλον να ήταν σε καλύτερη κατάσταση και τα ναυτικά ατυχήματα να ήταν σαφώς πολύ μικρότερα. Η εκτίμηση αυτή δεν είναι τυχαία, μιας και ο θεσμός των σημαίων ευκαιρίας φαίνεται να έχει επιφέρει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος σε σχέση με αυτόν που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στόλων. Εξαιτίας του αυξημένου κοινωνικού κόστους που παρουσιάζουν οι σημαίες ευκαιρίας αντιμετωπίζουν συχνούς κινδύνους εξοπλισμού.

Προκειμένου ένα πλοίο να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο, θα πρέπει το 50% και άνω του πλοίου να ανήκει σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά συμφέροντα. Η εγγραφή του στο ελληνικό νηολόγιο και το έγγραφο της εθνικότητας που θα του έχει δοθεί από επίσημη ελληνική αρχή πρέπει να τηρούνται πάνω στο πλοίο. Η πράξη της νηολόγησης αναγράφει τη χρονολογία και φέρει την υπογραφή του φύλακα του νηολογίου, ο οποίος διατηρεί επικυρωμένο αντίγραφο της κυριότητας του πλοίου. Η νηολόγηση ενός πλοίου με ελληνική σημαία δεν έχει οικονομικές επιβαρύνσεις ούτε η ελληνική νομοθεσία επιβάλλει τέλη νηολόγησης.

Παρόλο που ο αριθμός των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία από Έλληνες εφοπλιστές διαρκώς αυξάνεται, παρατηρείται μείωση του στόλου με ελληνική σημαία. Πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες αποφασίζουν να εγκαταλείψουν το εθνικό νηολόγιο και να εγγράψουν τα πλοία τους σε χώρες που φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Οι κυριότερες αιτίες που ωθούν τους πλοιοκτήτες στην φυγή από το εθνικό νηολόγιο είναι οι αυστηροί κανόνες ασφάλειας που επιβάλλονται από το ελληνικό κράτος, η γραφειοκρατία και γενικότερα οι αργές διαδικασίες νηολόγησης, οι αυστηροί κανόνες επάνδρωσης, οι πληθωριστικές πιέσεις, το υψηλό κόστος απασχόλησης των εθνικών πληρωμάτων και η φορολογία επί του μεγέθους του πλοίου.

Η φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία οδηγεί σε απώλεια θέσεων εργασίας, δημοσίου εισοδήματος, τεχνογνωσίας και θέσεων απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό η ανάγκη

για σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική προσαρμοσμένη στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον προσανατολισμένη προς τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας είναι επιτακτική για να δώσει το έναυσμα για τον επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού στόλου.

Για την αποφυγή των σημαίων ευκαιρίας και την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, η λύση θα πρέπει να αναζητηθεί στη χορήγηση φορολογικών κινήτρων και στην επιβολή απαραίτητων διεθνών ρυθμίσεων και προδιαγραφών που θα διασφαλίσουν ίσους όρους ανταγωνισμού σε όλους τους εμπλεκόμενους στο θαλάσσιο εμπόριο, το οποίο εκ φύσεως είναι διεθνές.

Σε κάθε περίπτωση από όλα τα μέχρι τώρα στοιχεία που συγκεντρώνουμε, εξάγεται το συμπέρασμα ότι τα συνολικά έξοδα του πλοιοκτήτη με σημαίες ευκαιρίας είναι πολύ λιγότερα σε σύγκριση με τη νηολόγηση ενός πλοίου με ελληνική σημαία.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Βλάχος Γεώργιος Π., 'Ναυτιλιακή Οικονομία', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2011)
- Βλάχος Π., 'Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική', Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2007)
- Γεωργαντόπουλος Ελ. 'Ναυτιλική Οικονομική και Πολιτική ΙΙ', Αθήνα (1984)
- Γουλιέλμος Α., 'Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών', Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα (1996)
- Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β. Λεκάκου & Α.Πάλλης, 'Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία', Εκδόσεις: Τυπωθητω, Αθήνα (2006)
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, 'Ναυτικό Δίκαιο Ι', Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα(2005)
- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
- Μεταξάς Β., 'Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας', Εκδόσεις : Παπαζήση, Αθήνα (1994)
- Β.Ν.Μεταξάς, 'Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας', Τόμος 11, Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα(1992)
- Πουλαντζας Ν., Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις: Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα(2005)
- Προεδρικό Διάταγμα 11/2000, Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης 11^Α
- Σαμπράκος Ε. 'Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου', Εκδόσεις: Ευγενιδίου, Αθήνα (2008)
- Χαρλαυτή Ατζελίνα, 'Ιστορία & Ναυτιλία', Εκδόσεις: Αλεξάνδρεια, Αθήνα(2005)

Ξένη Βιβλιογραφία

- Intergovernmental Maritime Consultative Organization
- International Ship Registers Directory
- N.P.Ready., 'Ship registration', Lloyd's of London PressLtd, Second Edition (1994)

Διαδικτυακές πηγές

- www.capital.gr
- www.economics.gr
- www.itfseafarers.org
- www.isalos.net

- www.kathimerini.gr
- www.lloydslist.com
- www.yen.gr

Άρθρα

- Παζόπουλος Βασίλης (26/6/2013) ‘ Επενδύστε σε θαλασσοπόρους ή θαλασσοπνιγμένους;

Εκθέσεις

- Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών (2012-2013)
- Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών (2010-2011)

Διδακτορικές Διατριβές

- Πετρόπουλος Δ., ‘ Ο ρόλος των ανοιχτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία’, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά (2003)

Λοιπές Πηγές

- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ιανουάριος 2013), ‘ Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές’
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

