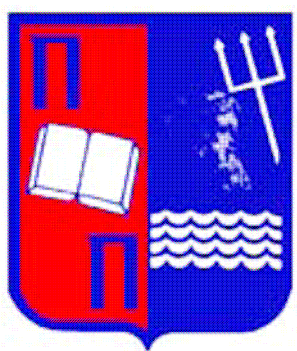


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα Νηολόγια και η διερεύνηση της ίδρυσης ενός Ελληνικού Διεθνούς
Νηολογίου

Σοφία Γιαλούτση

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Ιούλιος 2010

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα copyright

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

Υπογραφή

Σοφία Γιαλούτση

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Μερίκας Ανδρέας (Επιβλέπων)
- Θαλασσινός Ελευθέριος
- Πελαγίδης Θεόδωρος

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

Αφιερώνεται στην οικογένειά μου, στην Βίκυ και στον Νικήτα που με στήριξαν και μου συμπαραστάθηκαν σε αυτήν μου την προσπάθεια.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Ανδρέα Μερικά που η συνεχής εποπτεία και η καθοδήγησή του υπήρξε η πολυτιμότερη βοήθεια για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Ευχαριστώ επίσης τους καθηγητές της επιτροπής που αξιολόγησαν την παρούσα μελέτη κ. Ελευθέριο Θαλασσινό και Θεόδωρο Πελαγίδη για τη συνεργασία και τις χρήσιμες συμβουλές τους.

Τέλος, ευχαριστώ τις ναυτιλιακές εταιρείες του δείγματος για την ανταπόκρισή τους στην έρευνά μου, καθώς και τους φίλους που με τις καλές τους συστάσεις σε πολλές από τις εταιρείες αυτές συνέβαλλαν καθοριστικά στην εξασφάλιση ενός στατιστικά αντιπροσωπευτικού δείγματος.

Τίτλος.....	1
Abstract	11
Περίληψη	12
ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ (KEY – WORDS).....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Νηολόγηση Πλοίων	15
1.1 Εισαγωγή	15
1.2 Αναγκαιότητα νηολόγησης πλοίων	17
1.3 Τύποι νηολογίων	19
1.3.1 Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια.....	21
1.3.2 Παραδοσιακά ανοικτά νηολόγια.....	23
1.3.3 Offshore/Παράλληλα/Διπλά νηολόγια	28
1.3.4 Διεθνή/Δεύτερα νηολόγια.....	30
1.4 Παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή σημαίας.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Ποιότητα Νηολογίων.....	40
2.1 Εισαγωγή	40
2.2 Υποχρεώσεις του Κράτους της σημαίας.....	43
2.3 Υποχρεώσεις του Κράτους Λιμένα.....	46
2.4 Κοινοτική Νομοθεσία - PARIS MOU	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	59
<i>Τα επιτυχημένα παραδείγματα των νηολογίων της Κύπρου, των Marshall Islands και του Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου (NIS)</i>	59
3.1 Εισαγωγή.....	59
3.3.1 Γενικές παρατηρήσεις	71
3.3.2 Το Νηολόγιο των Marshall Islands	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	85
Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία	85
4.1 Γενικές Παρατηρήσεις	85
4.2 Η δυναμική της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας.....	86
4.2.1 Το μέγεθος της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας	87
4.2.2 Σημαίες/Νηολόγια της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας.....	89
4.3 Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της Χώρας.....	91
4.3.1 Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες.....	94
4.3.2 Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες Διαχείρισης Πλοίων	98
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	102
Το ελληνικό νηολόγιο	102
5.1 Γενικές Παρατηρήσεις	102
5.2 Νομοθετικό πλαίσιο Ελληνικού Νηολογίου.....	105
5.2.1 Φορολογικό καθεστώς	107
5.2.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος.....	112
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	122
<i>Το πρόβλημα της μείωσης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού</i>	122
6.1 Γενικές Παρατηρήσεις	122
6.2 Τα αίτια της μείωσης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού.....	123
6.3 Η ναυτική εκπαίδευση ως παράγοντας ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου.....	127
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	131
<i>Διερεύνηση ίδρυσης ενός Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου – ανάλυση ερωτηματολογίου</i>	131
7.1 Εισαγωγή	131
7.2 Ανάλυση Απαντήσεων Ερωτηματολογίων	135

7.2.2 Σχετικά με τους λόγους επιλογής ελληνικού νηολογίου	136
7.2.3 Σχετικά με τους λόγους επιλογής ξένου νηολογίου.....	139
7.2.3 Σχετικά με την ίδρυση Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου.....	143
<i>Συμπεράσματα</i>	151
Βιβλιογραφία	153
Ελληνική	153
Ξενόγλωσση.....	154
Άλλες πηγές / Πρωτότυπες Πηγές	155

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ & ΣΧΗΜΑΤΩΝ

<u>Πίνακες</u>	<u>σελίδα</u>
Πίνακας 1.1 : Κατηγοριοποίηση Νηολογίων - Κυριότερα Χαρακτηριστικά	20
Πίνακας 2.1: Τα δεκαπέντε μεγαλύτερα νηολόγια και η κατάταξή τους στις λίστες του PARIS MOU	56
Πίνακας 3.1 : Κυριότερα Χαρακτηριστικά των νηολογίων της Κύπρου, των Marshall Islands και του Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου (NIS)	50
Πίνακας 3.2 : Development of Cyprus Fleet, 1967-2009	68
Πίνακας 3.3 : Size Age of all Cyprus Steamships & Motorships as at 31/12/2009	69
Πίνακας 3.4 : Κόστη νηολόγησης στα Marshall Islands, Παναμά και Λιβερίας	74
Πίνακας 3.5 : Marshall Island fleet by ship type	76
Πίνακας 3.6 : Norwegian-Controlled Foreign-Going Fleet (2004-2009)	81
Πίνακας 3.7 : Types of Norwegian-Controlled Foreign-Going Fleet, Average Age of Vessels	82
Πίνακας 4.1 : Εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου κατά την τελευταία δεκαετία	87
Πίνακας 4.2 : Οι κυριότερες σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων ποντοπόρων Πλοίων	89
Πίνακας 4.3 : Η συμβολή του κλάδου των θαλασσιών μεταφορών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της χώρας κατά τα έτη 2000-2008	92
Πίνακας 4.4 : ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ 2002 ΕΩΣ ΤΟ 2008	92
Πίνακας 4.5 : ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΤΩΝ 2004 ΕΩΣ 2008	94
Πίνακας 5.1 : ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1999-2009	104
Πίνακας 5.2 : ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥΣ	115
Πίνακας 5.3 : ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΛΗΡΩΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ	116

<u>Διαγράμματα</u>	<u>σελίδα</u>
Διάγραμμα 1.1 : Εξέλιξη BFI βασικών πρώτων υλών 2001-2009	16
Διάγραμμα 1.2 : Εξέλιξη BDI & BDTI 2005- Α΄ 2μηνο 2010	16
Διάγραμμα 1.3 : Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου - υπό εθνική σημαία – υπό ξένη σημαία, 1995-2009	22
Διάγραμμα 1.4 : Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου ανά τύπο πλοίου – υπό εθνική σημαία -υπό ξένη σημαία, 1988-2008	23
Διάγραμμα 1.5 : World merchant fleet tonnage by national and top ten open registries as of January 1 st , 1991-2009 (in mill dwt)	26
Διάγραμμα 1.6 : Tonnage development of major open registry flags as of January 1 st , 2005-2009 (in mill dwt)	27
Διάγραμμα 1.7 : Open open registry flags by ship type as of January 1 st , 2009 (dwt%-shares)	27
Διάγραμμα 1.8 : Ποσοστό εγγραφής του Ιαπωνικού στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια	33
Διάγραμμα 1.9 : Ποσοστό εγγραφής του Γερμανικού στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια	33
Διάγραμμα 1.10 : Ποσοστό εγγραφής του Ελληνικού στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια	34
Διάγραμμα 1.11 : Ποσοστό εγγραφής του Κινέζικου στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια	34
Διάγραμμα 1.12 : Ποσοστό εγγραφής του Νορβηγικού στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια	34
Διάγραμμα 1.13 : Merchant Fleets of the World – by Nationality of Owner – by Registration	35
Διάγραμμα 1.14 : Σημαντικότητα κριτηρίων που επηρεάζουν την επιλογή ξένης Σημαίας	36
Διάγραμμα 1.15 : Σημαντικότητα κριτηρίων που επηρεάζουν την επιλογή εθνικής Σημαίας	37
Διάγραμμα 3.1 : Ποσοστιαία κατηγοριοποίηση κυπριακού στόλου στις	70

31/12/2009 σύμφωνα με την παλαιότητα των πλοίων

Διάγραμμα 3.2 : Marshall Islands fleet growth as of 31 March 2010	75
Διάγραμμα 3.3 : Marshall Islands -vessels registered by nationality as of 31 March 2010	76
Διάγραμμα 3.4 : Ποσοστά νορβηγικού στόλου υπό ξένη & υπό νορβηγική σημαία – ποσοστό ξένων πλοίων στο NIS	81
Διάγραμμα 3.5 : Vessels in Norwegian Ship Registers. Tonnage in the merchant fleet. 1997-2008	82
Διάγραμμα 4.1 : Main registries in DW of Greek Controlled Ships	90
Διάγραμμα 4.2 : Διάγραμμα εξέλιξης εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος 2002-2008	93
Διάγραμμα 4.3 : Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές στην Ε.Ε. ανά κάτοικο το 2007	93
Διάγραμμα 4.4 : Number of Greek Shipping Companies in operation 1998 to 2009	99
Διάγραμμα 4.5 : Number of Greek Shipping Companies in terms of their fleet age and size, 2009	100
Διάγραμμα 5.1 : World Fleet - EU Fleet - Greek Owned Fleet - Greek Flag Fleet, January 2010	102
Διάγραμμα 5.2 : Merchant Fleet of the EU	103
Διάγραμμα 5.3 : Top 10 Merchant fleet of the world (in dwt) – by registration	103
Διάγραμμα 6.1 : Έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς	123
Διάγραμμα 6.2 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν στο σύνολο των πλοίων (ελληνικά και ελληνόκτητα)	124
Διάγραμμα 6.3 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία	125
Διάγραμμα 6.4 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω (κατά μεγάλες κατηγορίες προσωπικού)	125
Διάγραμμα 6.5 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω (κατά μεγάλες κατηγορίες ειδικοτήτων)	125

Διάγραμμα 6.6 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω (κατά κατηγορία πλοίων)	126
Διάγραμμα 6.7 : Deck Officers Western European	128
Διάγραμμα 7.1 : Ποσοστό πλοίων δείγματος	133
Διάγραμμα 7.2 : Ποσοστό εταιρειών με πλοία υπό ελληνική ή/και ξένη σημαία	133
Διάγραμμα 7.3 : Ποσοστό ποντοπόρων πλοίων δείγματος	134
Διάγραμμα 7.4 : Σημαίες πλοίων δείγματος	134
Διάγραμμα 7.5 : Σημαίες ποντοπόρων πλοίων δείγματος	135
Διάγραμμα 7.6 : Σημαίες λοιπών πλοίων δείγματος	135
Διάγραμμα 7.7 : Λόγοι επιλογής Ελληνικού Νηολογίου	137
Διάγραμμα 7.8 : Λόγοι επιλογής Ξένου Νηολογίου	140
Διάγραμμα 7.9 : Βασικότερα προβλήματα του ελληνικού νηολογίου	141
Διάγραμμα 7.10 : Βαρύτητα καθενός από τους παρακάτω παράγοντες για την επιλογή από την εταιρεία σας του Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου	147
Διάγραμμα 7.11 : Λόγοι ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου	148

Σχήματα

σελίδα

Σχήμα 2.1 : Οι μεγαλύτερες 20 πετρελαιοκηλίδες από το 1967	40
Σχήμα 2.2 : Το πλέγμα των συμμετεχόντων φορέων στα θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας	41
Σχήμα 2.3 : Οι περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων	49
Σχήμα 2.4 : Γεωγραφική περιοχή του PARIS MOU	54
Σχήμα 3.1 : Περιφερειακά γραφεία του ανοικτού νηολογίου των Marshall Islands	73
Σχήμα 5.1 : ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	107

Abstract

The fundamental objective of this thesis is the research and the determination of the motives needed in order for the vessels of Greek interests to return to the Greek flag. Such a movement is expected to give multiple economic benefits to the country and moreover to strengthen the place and the role of Greece in the international environment.

More specifically, the objective of the present work is the suggestion of a proposal for the foundation of an International/Second Greek Shipping register. This proposal springs from the need for rational planning for the confrontation of problems of competitiveness of shipping register since roughly the 3/4 open sea greek shipping is found outside the greek flag.

Initially, it is attempted to find the reasons that led the greek shipowners to register their boats in foreign shipping registries and the reasons why they continue registering them there. This research is then used as a basis for the proposal of a new shipping register that will create favourable conditions for the repatriation of part of the greek fleet.

The thesis is structured in 4 parts:

1. Part 1 – Ship Registries

General description of ship registries and the criteria that set the competitiveness of a flag

2. Part 2 – Ship Registries & greek reality

Examination of the case of Greece. Description of the greek registry eg. law etc.

3. Parts 3 and 4 – Case study analysis and research analysis- Conclusions & suggestions

The proposal for an International/Second Greek Shipping registry is based upon not only the examination of the 3 successful case studies of Cyprus, Marshall Islands and Norway but also on the analysis of responses of 32 shipping companies to a questionnaire.

Περίληψη

Βασικός στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι η αναζήτηση και ο προσδιορισμός των κινήτρων που δύνανται να δοθούν για την επιστροφή πλοίων ελληνικών συμφερόντων στην ελληνική σημαία. Διαπραγματεύεται μία από τις προκλήσεις της ελληνικής ναυτιλίας, την επιστροφή των ελληνικών συμφερόντων πλοίων στην ελληνική σημαία. Μία τέτοια κίνηση αναμένεται να δώσει πολλαπλά οικονομικά οφέλη στη Χώρα κι επιπλέον να ενδυναμώσει τη θέση και το ρόλο της Ελλάδας στο διεθνές περιβάλλον.

Πιο συγκεκριμένα, αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η στοιχειοθέτηση μίας πρότασης για την ίδρυση ενός Διεθνούς/Δεύτερου Ελληνικού Νηολογίου. Η πρόταση αυτή εδράζεται στην ανάγκη ενός ορθολογικού σχεδιασμού για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ανταγωνιστικότητας του νηολογίου, καθώς, τα 3/4 περίπου της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας βρίσκονται εκτός γαλανόλευκης.

Σο πλαίσιο αυτό η εργασία αναπτύσσεται σε τέσσερα μέρη:

Μέρος Ι^ο – Νηολόγια Πλοίων

Στο πρώτο μέρος μελετούνται οι συνιστώσες που καθιστούν μία σημαία ανταγωνιστική. Αρχικά γίνεται μία γενική εισαγωγή στην προβληματική των νηολογίων, όπως η αναγκαιότητα νηολόγησης των πλοίων κάτω από μία σημαία, μία περιγραφή των κύριων τύπων νηολογίων και η κατηγοριοποίηση των κριτηρίων βάσει των οποίων οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν για το νηολόγιο που θα προτιμήσουν.

Στη συνέχεια και λαμβάνοντας υπόψη ότι όταν μια σημαία συμπεριλαμβάνεται στην «λευκή λίστα» του Paris MOU χαρακτηρίζεται ως ποιοτική, γίνεται μία εκτενής αναφορά στις «Επιθεωρήσεις Σημαίας» και στο ρόλο των «Επιθεωρήσεων των Λιμενικών Αρχών» (Port State Control).

Ακολουθεί μία εκτενής αναφορά σε επιτυχημένα παραδείγματα νηολογίων, η λειτουργία των οποίων θεμελιώνεται σε ένα συγκερασμό φτηνότερου κόστους και ποιότητας, καθώς ανήκουν στη λευκή λίστα κατάταξης. Συγκεκριμένα αναφέρονται οι περιπτώσεις των Ανοικτών Νηολογίων της Κύπρου και των Marshall Islands καθώς και του Διεθνούς/Δεύτερου νηολογίου της Νορβηγίας.

Μέρος 2^ο – Η Ελληνική Πραγματικότητα

Στο δεύτερο μέρος εξετάζεται η περίπτωση της Ελλάδας. Αρχικά γίνεται μία περιγραφή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας κυρίως σε ότι αφορά το μέγεθός της και τη συμβολή της στην οικονομία της Χώρας και περιγράφεται το καθεστώς ίδρυσης και φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιρειών. Στη συνέχεια εξετάζεται η περίπτωση του ελληνικού νηολογίου, ήτοι: το νομοθετικό πλαίσιο από το οποίο διέπεται, οι όροι επάνδρωσης των πλοίων και εντοπίζονται τα σημεία εκείνα που λειτουργούν αποτρεπτικά στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του. Τέλος εξετάζεται το πρόβλημα της μείωσης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού και γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στη ναυτική εκπαίδευση ως παράγοντας ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου.

Μέρος 3^ο – Πρωτογενής Έρευνα Πεδίου

Στο τρίτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται τα στοιχεία από την έρευνα πεδίου αναφορικά με την ίδρυση ενός Διεθνούς/Δεύτερου Ελληνικού Νηολογίου. Για τις ανάγκες της εν λόγω έρευνας σχεδιάστηκε σχετικό ερωτηματολόγιο με στόχο την αποτύπωση και ανάλυση των απόψεων από ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα ναυτιλιακών εταιρειών. Επισημαίνεται ότι υπήρξε ιδιαίτερη φροντίδα προκειμένου τα πεδία των ερωτήσεων να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων τόσο σε ό,τι αφορά τους λόγους που επιλέγεται η ελληνική ή μία ξένη σημαία νηολόγησης, όσο και την καταγραφή των προβλημάτων του υφιστάμενου ελληνικού νηολογίου. Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε σε 120 ναυτιλιακές εταιρείες από τις οποίες απάντησαν οι 32. Το δείγμα αυτό κρίνεται στατιστικά αντιπροσωπευτικό καθώς οι εν λόγω ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται το 12% του ελληνόκτητου ποντοπόρου στόλου και επιπρόσθετα 93 πλοία μικρών αποστάσεων και 13 επιβατηγά-οχηματαγωγά.

Μέρος 4^ο - Πρόταση & Συμπεράσματα

Από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων και λαμβάνοντας υπόψη τις επιτυχημένες περιπτώσεις των νηολογίων της Κύπρου, των Marshall Islands και της Νορβηγίας, διατυπώνεται μία πρόταση ίδρυσης Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου με παράλληλη αναφορά των απαραίτητων προϋποθέσεων για την επιτυχή λειτουργία του. Στο πλαίσιο αυτό αναδεικνύονται τα θετικά και τα αρνητικά της πρότασης και θίγονται συναφή ζητήματα όπως είναι η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών αλλά και εκείνο της αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης, προκειμένου η σχέση κόστους-ποιότητας-απόδοσης να αποτελεί κίνητρο για τη διατήρηση των θέσεων εργασίας των ελλήνων ναυτικών.

ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ (KEY – WORDS)

Νηολόγια

- Shipping registries

Παραδοσιακά εθνικά/ανοικτά/παράλληλα νηολόγια

- traditional national/ open/
offshore registries

Εθνικό / Δεύτερο Ελληνικό νηολόγιο

- International/Second Greek
Shipping register

Σημαία ευκαιρίας

- Flag of convenience

Λιμάνι νηολόγησης

- Port of registry

Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία

- greek shipping

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Νηολόγηση Πλοίων

1.1 Εισαγωγή

Η ναυτιλία και ειδικότερα η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί ίσως την πιο διεθνοποιημένη επιχειρηματική δραστηριότητα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι ένα πλοίο που ανήκει σε έναν Έλληνα πλοιοκτήτη το οποίο έχει κατασκευαστεί στην Κορέα μπορεί να ναυλωθεί για έναν φορέα από τη Δανία, ο οποίος απασχολεί Φιλιπινέζους ναυτικούς μέσω ενός πράκτορα στελέχωσης πλοίων της Κύπρου, να είναι νηολογημένο στον Παναμά, ασφαλισμένο στην Αγγλία και να μεταφέρει γερμανικό φορτίο στο όνομα ενός Ελβετού διαμεταφορέα από ολλανδικό λιμάνι στην Αργεντινή, μέσω τερματικών που είναι μισθωμένα σε εταιρείες από το Χονγκ Κονγκ και την Αυστραλία.¹ Άλλωστε, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο προϋποθέτει ότι τα πλοία αποτελούν μέρος μίας παγκοσμιοποιημένης βιομηχανίας όπου γίνεται διαρκής μετακίνηση κεφαλαίου και εργατικού δυναμικού.

Στο πλαίσιο αυτό είναι σαφές ότι η ναυτιλία λειτουργεί σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, στο οποίο, οι κύκλοι στις οικονομικές επιδόσεις της ναυτιλίας αποτελούν ένα συχνό φαινόμενο. Σημειώνεται ότι το μέσο ετήσιο επίπεδο των ναύλων τόσο των πλοίων μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου όσο και των πετρελαιοφόρων κατέγραψε το 2009 πτώση κατά 60% περίπου σε σύγκριση με το 2008.²

Στα διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζονται παραστατικά οι διακυμάνσεις των ναύλων από το 2001 έως το 2009, στα οποία είναι εμφανής η κάθετη πτώση τους κατά την πρόσφατη οικονομική κρίση που διανύσαμε.

¹http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/International%20Maritime%20Logistics.pdf

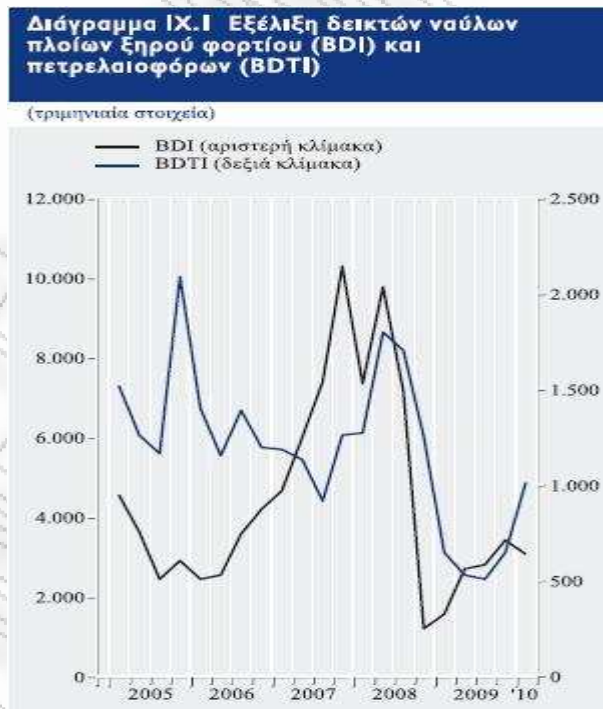
² «Όσον αφορά τις προοπτικές για το τρέχον έτος, εκτιμάται ότι οι ναύλοι για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου θα σημειώσουν άνοδο, (...). Η εκτίμηση αυτή θεμελιώνεται αφενός στην αύξηση της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για ξηρό φορτίο κατά περίπου 5% —η μεγαλύτερη αύξηση αναμένεται να σημειωθεί στη ζήτηση για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος— και αφετέρου στην ήδη παρατηρούμενη καθυστέρηση (λόγω συμφόρησης) στη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων στους λιμένες της Αυστραλίας και της Κίνας αντίστοιχα, η οποία περιορίζει την προσφορά διαθέσιμων πλοίων». Βλέπε σχετικά: Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2009.

Διάγραμμα 1.1 :



Πηγή: Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

Διάγραμμα 1.2 :



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2009.

Σε περιόδους παγκόσμιας ευημερίας και σε περιόδους εκτάκτων αναγκών, η ζήτηση για πλοία είναι άμεση και καθώς η προσφορά είναι σχετικά καθορισμένη, το αποτέλεσμα είναι οι γρήγορες αυξήσεις των τιμών των ναύλων. Αντίθετα,

εμφανίζεται πλεόνασμα πλοίων σε κανονικές περιόδους, με αποτέλεσμα τον έντονο ανταγωνισμό τιμών ανάμεσα στους επιχειρηματίες. Με τον ίδιο τρόπο μεταβάλλονται και οι αξίες των πλοίων στην παγκόσμια αγορά, καθόσον είναι άμεσα συνδεδεμένες με τις τιμές των ναύλων. Με αυτά τα δεδομένα, το κόστος παραγωγής της μεταφορικής υπηρεσίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα, προκειμένου αυτές να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές. Επιπρόσθετα η δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων, με σχετικά χαμηλό κόστος και χωρίς ιδιαίτερους κινδύνους, καθιστά τη ναυτιλία παράγοντα ζωτικής σημασίας για τη συνολική πορεία και άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου.³

Ένας από τους βασικότερους παράγοντες στη διαμόρφωση του κόστους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, είναι η επιλογή που κάνει στο κράτος σημαίας που νηολογεί τα πλοία της. Η επιλογή αυτή αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό θέμα για τον πλοιοκτήτη καθώς με αυτό τον τρόπο μια ναυτιλιακή εταιρεία έχει τη δυνατότητα να μειώσει, σε μεγάλο ποσοστό, τις λειτουργικές της δαπάνες. Στις ενότητες που ακολουθούν εξετάζονται οι λόγοι που καθιστούν τη νηολόγηση ενός πλοίου αναγκαία και αναλύονται οι διαφορετικοί τύποι νηολογίων. Τέλος, εξάγονται ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα για τους λόγους επιλογής τους από τους πλοιοκτήτες.

1.2 Αναγκαιότητα νηολόγησης πλοίων

Κάθε πλοίο έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (ταυτότητας) τα οποία καταγράφονται σε ειδικό βιβλίο που καλείται Νηολόγιο (Registry) και τηρείται από την εκάστοτε Λιμενική Αρχή. Τα χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου που καταχωρούνται σε αυτό το βιβλίο είναι τα εξής: το όνομά του, το διεθνές διακριτικό

³ «Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και το τελευταίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ («Transport Outlook», 2009), η αξία του παγκοσμίου εμπορίου έχει σήμερα 20πλασιασθεί σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ σύμφωνα με την UNCTAD («Developments in International Seaborne Trade», 2008) οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων εάν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές. Επίσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις της UNCTAD («Review of Maritime Transport», 2008), η συνολική αξία των εισπράξεων ναύλων στην παγκόσμια οικονομία ανήλθε στα \$ 632,4 δισ. το 2005 και αντιστοιχούσε στο 5,9% της συνολικής αξίας των παγκοσμίων εισαγωγών». Βλέπε σχετικά: Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110.

σήμα, οι διαστάσεις, η χωρητικότητα, το μέσο πρόωσης και ιπποδύναμης, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, ο τίτλος κυριότητας και ο αριθμός νηολόγησης. Ο αριθμός νηολόγησής του πλοίου δηλώνει τον αριθμό εγγραφής, τη χώρα και το συγκεκριμένο λιμάνι στο οποίο το πλοίο νηολογήθηκε και αποτελεί τη δήλωση της εθνικότητας του πλοίου. Το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο ένα πλοίο φαίνεται από τη σημαία την οποία φέρει (flag), η οποία ορίζει και την εθνικότητα του πλοίου [Ready, 1994].

Με λίγα λόγια, η νηολόγηση ενός πλοίου αφορά στην απονομή της εθνικότητας σε ένα πλοίο και την προϋπόθεση της αποκλειστικής δικαιοδοσίας και ελέγχου της εν λόγω πολιτείας πάνω στο πλοίο [Γουλιέλμος, 1998]. Συνεπώς η νηολόγηση του πλοίου είναι πολλή σημαντική καθώς είναι άμεσα συνδεδεμένη με το νομικό σύστημα της χώρας στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο και καθορίζει τις σχέσεις του πλοίου με το πλήρωμά του και τον έξω κόσμο [Γουλιέλμος, 1998]. Συγκεκριμένα, όταν ένα πλοίο νηολογηθεί σε μία σημαία, ο πλοιοκτήτης οφείλει να ανταποκριθεί στις ρυθμίσεις του αντιστοίχου κράτους αναφορικά με: α) τους εμπορικούς νόμους, όπως η φορολογία και η ανάληψη ευθύνης, (β) τις ρυθμίσεις για την ασφάλεια όσον αφορά στην κατασκευή και στη λειτουργία των πλοίων, και (γ) τις ρυθμίσεις για τη σύνθεση και τους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων (Πάλλης, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής 2007).

«...Κάθε κράτος θα πρέπει να καθορίσει τις συνθήκες για παραχώρηση της εθνικότητας σε πλοία, για τη νηολόγησή τους στην επικράτεια του κράτους αυτού και για το δικαίωμα της σημαίας του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα κράτους στο οποίο είναι νηολογημένα. Πρέπει να υφίσταται ένας γνήσιος δεσμός μεταξύ του κράτους αυτού και του πλοίου. Συγκεκριμένα, η πολιτεία πρέπει αποτελεσματικά να ασκεί τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο της στα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά ζητήματα των νηολογημένων σε αυτή πλοίων...» [United Nations, 1958; UNCLOS III, 1982].

Όπως συνεπάγεται από την ανωτέρω ανάλυση, το να εγγραφεί ένα πλοίο σε μία σημαία προϋποθέτει κάποιες υποχρεώσεις, οι οποίες διαμορφώνονται ανάλογα με τον τύπο σημαίας τον οποίο επιλέγει. Έτσι, οι συνθήκες νηολόγησης που επικρατούν σε κάθε χώρα παίζουν σημαντικό ρόλο επηρεάζοντας το πλοίο και τη λειτουργία του. Σύμφωνα με το περιεχόμενο των εθνικών ρυθμιστικών πολιτικών ένα κράτος-σημαία μπορεί να παρέχει συγκεκριμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα σε έναν πλοιοκτήτη σχετικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο ενός άλλου κράτους-σημαίας. Σε αυτή την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης μπορεί να παρακινηθεί και να αλλάξει τη σημαία (στην

ουσία το 'κράτος') στο οποίο έχει νηολογήσει το πλοίο του (Πάλλης, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής 2007).

Άλλωστε η προϋπόθεση του «γνήσιου δεσμού», δηλαδή οι υπήκοοι του Κράτους της Σημαίας να μετέχουν στην ιδιοκτησία, στη στελέχωση ή στη διοίκηση και στη διαχείριση του πλοίου, δεν αποτελεί πλέον δεσμευτικό όρο για τους περισσότερους τύπους νηολογίων [Γουλιέλμος, 2001]. Στις επόμενες ενότητες που ακολουθούν εξετάζονται οι τύποι νηολογίων και εντοπίζονται οι χαρακτηριστικότερες διαφοροποιήσεις τους.

1.3 Τύποι νηολογίων

Ο πλοιοκτήτης όταν παίρνει μια απόφαση για το νηολόγιο στο οποίο θα εγγράψει το πλοίο του ή τη σημαία την οποία θα υψώσει μπορεί να επιλέξει ανάμεσα σε μία πληθώρα επιλογών. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι η επιλογή είναι ανάμεσα στην εθνική(ό) και άλλες(α) σημαίες (νηολόγια). Γι' αυτό το λόγο στη βιβλιογραφία έχει επικρατήσει και ο όρος flagging out που σημαίνει την απομάκρυνση των πλοίων από την εθνική τους σημαία και την υιοθέτηση κάποιας άλλης «ξένης». Η κατηγοριοποίηση που έχει γίνει από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κι έχει επικρατήσει στη ναυτιλία περιλαμβάνει τέσσερις επιλογές [Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2001]:

1. Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια
2. Εθνικά ανοικτά νηολόγια
3. Παράλληλα/Διπλά νηολόγια
4. Διεθνή/Δεύτερα νηολόγια.

Πίνακας 1.1 : Κατηγοριοποίηση Νηολογίων - Κυριότερα Χαρακτηριστικά

<p><u>Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη «γνήσιου δεσμού» μεταξύ του πλοίου και του κράτους στο οποίο το πλοίο είναι νηολογημένο • Το πλοίο ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία πρέπει ωφέλιμα να ανήκει κατά ένα ουσιαστικό ποσοστό σε πολίτες της χώρας νηολόγησης ή στη χώρα νηολόγησης. • Η κύρια τοποθεσία της επιχείρησης και της αποτελεσματικής διαχείρισης των νομικών δικαιούχων να είναι στη χώρα νηολόγησης. • Οι κύριοι υπάλληλοι της εταιρείας να είναι πολίτες της χώρας νηολόγησης. • Η χώρα νηολόγησης πρέπει να ασκεί οικονομικό έλεγχο υποβάλλοντας τα κέρδη της ναυτιλιακής εταιρείας σε φορολογία. • Η χώρα νηολόγησης πρέπει να ασκεί πλήρη και συχνό έλεγχο στις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα πλοία και στα προσόντα και την κατάσταση του πληρώματος 	<p><u>Παράλληλα/Διπλά νηολόγια</u></p> <p>Ανάμεσα στα δύο προηγούμενα νηολόγια βρίσκονται τα παράλληλα ή αλλιώς διπλά νηολόγια</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ελαστικές/μειωμένες απαιτήσεις σε ό,τι αφορά την επάνδρωση των πληρωμάτων από υπηκόους του κράτους της σημαίας, καθώς και μειωμένες απαιτήσεις από τους διοικητικούς ελέγχους νηολόγησης • Φορολογικές διευκολύνσεις • Η πρώην αποικιακή χώρα νηολόγησης σχετίζεται με τη «μητρόπολη» με τέτοιο τρόπο που αφενός το νέο νηολόγιο να θεωρείται ανεξάρτητο αφετέρου όμως να θεωρείται και εθνικό, καθώς το πλοίο φέρει την Εθνική σημαία της Ευρωπαϊκής χώρας 	<p><u>Εθνικά ανοικτά νηολόγια</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ευκολία στις απαιτήσεις εγγραφής και μετεγγραφής • Η ιδιοκτησία ή/και ο έλεγχος ενός πλοίου μπορούν να ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δεν είναι υπήκοοι της χώρας νηολόγησης • Τα επίτεδα φορολογίας είναι χαμηλά • Δεν υπάρχουν αυστηροί περιορισμοί σε θέματα ασφαλείας, περιβάλλοντος και απασχόλησης, καθώς αποκλειστικό ενδιαφέρον της χώρας είναι τα συναλλαγματικά οφέλη που θα αποκομίσει ανάλογα με το μέγεθος της νηολογημένης χωρητικότητας • Δεν είναι απαραίτητο τα πλοία να είναι επανδρωμένα από ομοεθνείς ναυτικούς. • Αδυναμία επιβολής της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας στα θέματα συντήρησης ή επάνδρωσης των πλοίων. • Δεν είναι απαραίτητο για μία ναυτιλιακή επιχείρηση που διαχειρίζεται πλοία υπό σημαίες ανοικτού νηολογίου να έχει μόνιμη διεύθυνση και εγκατάσταση.
<p><u>Διεθνή/Δεύτερα νηολόγια</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Τα Διεθνή νηολόγια αποτελούν άλλη μία λύση ανάμεσα στα παραδοσιακά εθνικά και ανοικτά νηολόγια, τα οποία αποτελούν δεύτερα εθνικά νηολόγια με αυστηρές μεν προβλέψεις αλλά όχι τόσο αυστηρές όπως οι αντίστοιχες του αρχικού εθνικού νηολογίου • Θέσπιση καθεστώτος ανάλογου των ανοικτών νηολογίων για τα εγγραφόμενα πλοία + διατήρηση ουσιαστικού συνδέσμου κράτους σημαίας – πλοίου, ελάφρυνοντας από οικονομικές επιβαρύνσεις που ο σύνδεσμος συνεπάγεται για το πλοίο (φόροι, εισφορές) 		

1.3.1 Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια

Τα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια είναι από τα πρώτα νηολόγια που δημιουργήθηκαν. Το κύριο χαρακτηριστικό αυτού του τύπου νηολογίου που το ξεχωρίζει από τα υπόλοιπα είναι η ύπαρξη «γνήσιου δεσμού» [United Nations, 1958; UNCLOS III, 1982]- όπως ονομάζεται- μεταξύ του πλοίου και του κράτους στο οποίο το πλοίο είναι νηολογημένο. Ο όρος «γνήσιος δεσμός» έχει ερμηνευτεί ποικιλοτρόπως από τους ναυτιλιακούς οικονομολόγους. Κοινή αποδοχή ωστόσο είναι ότι τα παρακάτω πέντε στοιχεία αποτελούν το γνήσιο δεσμό μεταξύ πλοίου και χώρας [Πετρόπουλος, 2003].:

- Το πλοίο ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία πρέπει ωφέλιμα να ανήκει κατά ένα ουσιαστικό ποσοστό σε πολίτες της χώρας νηολόγησης ή στη χώρα νηολόγησης.
- Η κύρια τοποθεσία της επιχείρησης και της αποτελεσματικής διαχείρισης των νομικών δικαιούχων να είναι στη χώρα νηολόγησης.
- Οι κύριοι υπάλληλοι της εταιρείας να είναι πολίτες της χώρας νηολόγησης.
- Η χώρα νηολόγησης πρέπει να ασκεί οικονομικό έλεγχο υποβάλλοντας τα κέρδη της ναυτιλιακής εταιρείας σε φορολογία.
- Η χώρα νηολόγησης πρέπει να ασκεί πλήρη και συχνό έλεγχο στις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα πλοία και στα προσόντα και την κατάσταση του πληρώματος.

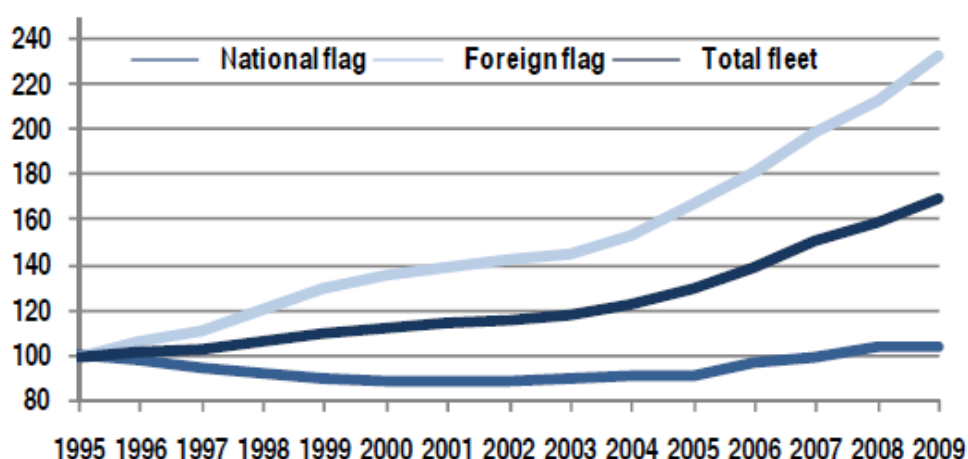
Η φιλοσοφία των ανωτέρω προϋποθέσεων, είναι η διασφάλιση της άσκησης αποτελεσματικής δικαιοδοσίας και ελέγχου των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών πάνω στα νηολογημένα τους πλοία. Σκοπός αυτής της πολιτικής ήταν η προώθηση του εθνικού στόλου επιβάλλοντας αυστηρά κριτήρια ταυτοποίησης μεταξύ της υπηκοότητας του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή/μάνατζερ και πληρώματος που επανδρώνει το πλοίο. Η αυστηρή αυτή ρυθμιστική πολιτική δέχτηκε μεγάλο πλήγμα όταν, κατά τη διάρκεια των πετρελαϊκών κρίσεων του 1973 και του 1979, εμφανίσθηκαν έντονες τάσεις φύγεις των πλοίων από τις εθνικές σημαίες (Πάλλης, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής 2007).

Τα αυστηρά κριτήρια νηολόγησης φαίνεται να περιόριζαν τους πλοιοκτήτες των πλοίων υπό τη σημαία τους οδηγώντας τους πλοιοκτήτες να αναζητήσουν άλλου τύπου νηολόγια με χαλαρότερους όρους εγγραφής. Πλέον τα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια αντιμετωπίζουν τη “νέα διεθνή ναυτιλιακή τάξη”, που διαμορφώθηκε από την δεκαετία 1980 και η οποία χαρακτηρίζεται από τη χρήση των ανοικτών

νηολογίων (επίσης αποκαλούμενα και ως «σημαίες ευκαιρίας») και τη μεταφορά φορτίων με πλοία των οποίων η πραγματική ιδιοκτησία αγνοείται. Οι αλλαγές αυτές οδήγησαν στην παρουσία διαφορετικών προσεγγίσεων αναφορικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο που υιοθέτησαν οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες για τη διατήρηση των εθνικών στόλων και την ενίσχυση της απασχόλησης της ναυτεργασίας σε συνθήκες παγκοσμιοποιημένης ναυτιλιακής και οικονομικής δραστηριότητας (Πάλλης, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής 2007).

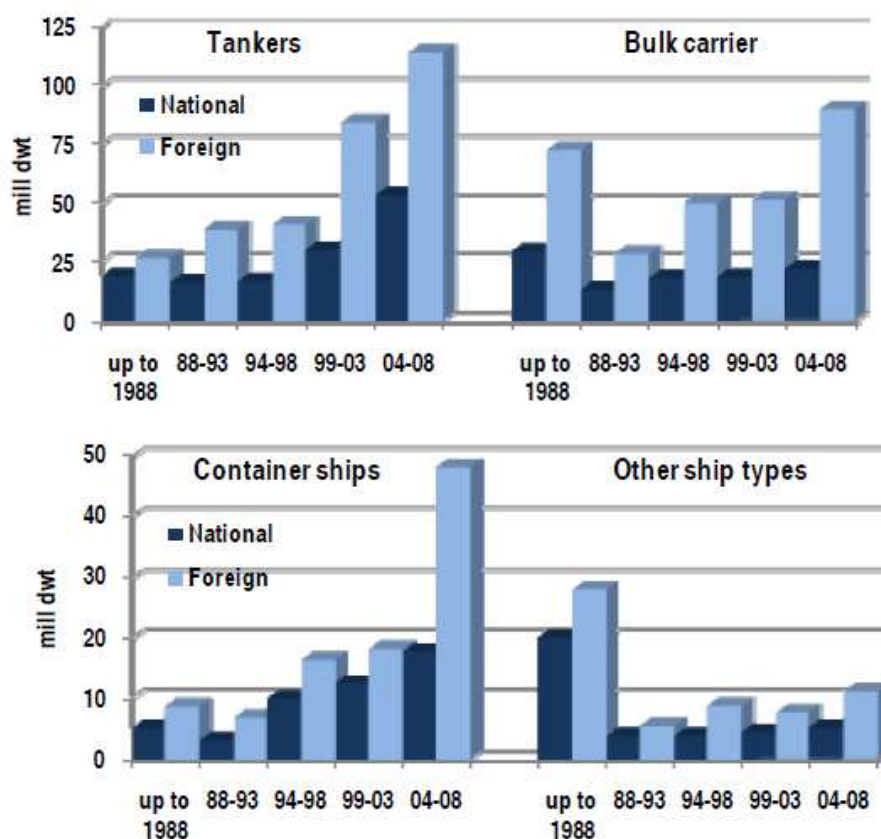
Η απομάκρυνση των πλοιοκτητών από το εθνικό νηολόγιο είναι ένα γεγονός που απασχολεί έντονα τις κυβερνήσεις των κρατών με εθνικά νηολόγια. Γίνεται μεγάλη προσπάθεια από μέρος τους με διάφορα μέτρα και κίνητρα να αντιμετωπίσουν τα ανταγωνιστικότερα ανοικτά νηολόγια και να προσελκύσουν την χαμένη χωρητικότητα. Προκειμένου να αντιμετωπίσουν το flagging out οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης υιοθέτησαν μέτρα, με τη μορφή κρατικών ενισχύσεων στις οποίες περιλαμβάνονται φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα κάθε μορφής, καθώς επίσης και μείωση της φορολογίας και των θέσεων υποχρεωτικής ναυτολόγησης υπηκόων τους στις οργανικές συνθέσεις των πλοίων (Πάλλης, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής 2007). Οι μεταρρυθμίσεις αυτές, όπως φαίνεται στα κατωτέρω γραφήματα, δεν έχουν αποτρέψει την πρωτοκαθεδρία των εναλλακτικών τύπων νηολογίων, τα χαρακτηριστικά των οποίων εξετάζονται στις υποενότητες που ακολουθούν.

Διάγραμμα 1.3 : Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου - υπό εθνική σημαία -υπό ξένη σημαία 1995-2009



Πηγή ISL Market Analysis 2009

Διάγραμμα 1.4 : Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου ανά τύπο πλοίου - υπό εθνική σημαία - υπό ξένη σημαία, 1988-2008



Πηγή ISL Market Analysis 2009

1.3.2 Παραδοσιακά ανοικτά νηολόγια

Σε αντίθεση με τα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια, τα παραδοσιακά ανοικτά νηολόγια δεν θεωρούν απαραίτητη την επιβολή ελέγχου από τη χώρα στην οποία νηολογείται το πλοίο. Οι προϋποθέσεις εγγραφής σε αυτά είναι λιγότερο αυστηρές από τα προηγούμενα, θέτοντας ευνοϊκότερους όρους. Τα κράτη που διαθέτουν ανοικτά νηολόγια παρέχουν την εθνικότητά τους χωρίς περιορισμό σε οποιοδήποτε πλοίο αποτελώντας με αυτό τον τρόπο μεγάλο εχθρό του πολυπόθητου «γνήσιου δεσμού» [Βλάχος, 2007]. Τα ανοικτά νηολόγια απευθύνονται σε πλοιοκτήτες που έχουν ως στόχο τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους καθώς έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ευκολία στις απαιτήσεις εγγραφής. Η εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο γίνεται εύκολα σε κάποιο προξενείο της χώρας που βρίσκεται εκτός της επικράτειας της. Η ίδια ευκολία χαρακτηρίζει και την μετεγγραφή του πλοίου από το ανοικτό νηολόγιο μίας χώρας στο αντίστοιχο μίας άλλης.
- Η ιδιοκτησία ή/και ο έλεγχος ενός πλοίου μπορούν να ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δεν είναι υπήκοοι της χώρας νηολόγησης
- Τα επίπεδα φορολογίας είναι χαμηλά. Συνήθως καταβάλλεται ένα τέλος νηολόγησης και ένας ετήσιος φόρος που υπολογίζεται ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου.
- Δεν υπάρχουν αυστηροί περιορισμοί σε θέματα ασφαλείας, περιβάλλοντος και απασχόλησης, καθώς αποκλειστικό ενδιαφέρον της χώρας είναι τα συναλλαγματικά οφέλη που θα αποκομίσει ανάλογα με το μέγεθος της νηολογημένης χωρητικότητας
- Δεν είναι απαραίτητο τα πλοία να είναι επανδρωμένα από ομοεθνείς ναυτικούς. Δεν υπάρχει εθνική νομοθεσία που να προστατεύει τον συνδικαλισμό και οι μισθοί/επιδόματα είναι εξαιρετικά χαμηλά, ενώ ο φορολογικός έλεγχος είναι ανύπαρκτος
- Αδυναμία επιβολής της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας (λόγω ανυπαρξίας σχετικού διοικητικού μηχανισμού) στα θέματα συντήρησης ή επάνδρωσης των πλοίων. Επίσης η ίδια αδυναμία παρατηρείται στην άσκηση ελέγχου στις ναυτιλιακές εταιρείες για την επιβολή της διεθνούς ή εθνικής νομοθεσίας. [Βλάχος, 2007]. Άλλωστε σε αρκετές περιπτώσεις τα ανοικτά νηολόγια δεν διοικούνται άμεσα από τις χώρες νηολόγησης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα Νηολόγια της Λιβερτίας και των Marshall Islands, των οποίων οι γραφειοκρατικές/διοικητικές διαδικασίες εκτελούνται από ιδιωτικές επιχειρήσεις με έδρα τις Η.Π.Α.
- «Δεν είναι απαραίτητο για μία ναυτιλιακή επιχείρηση που διαχειρίζεται πλοία υπό σημαίες ανοικτού νηολογίου να έχει μόνιμη διεύθυνση και εγκατάσταση. Ο τόπος λήψης αποφάσεων και διαχείρισης του στόλου μπορεί να αλλάξει σε οποιαδήποτε στιγμή για μία σειρά από λόγους, όπως μετακίνηση ναυλωτικής δραστηριότητας από το ένα ναυτιλιακό κέντρο στο άλλο, φορολογική αποφυγή κλπ., ενώ δεν αποκλείεται να υπάρξουν αλλαγές και στο μηχανισμό διοίκησης της επιχείρησης. Έτσι, ο πλοιοκτήτης μπορεί να εμφανίζεται ως

ένας από τους διευθυντές της εταιρείας ή ως ένας από τους διευθυντές των πρακτορειακών γραφείων που διαθέτει η εταιρεία σε κάποιο γραφείο συνήθως στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα ή μπορεί να μην εμφανίζεται και καθόλου». [Πετρόπουλος, 2003].

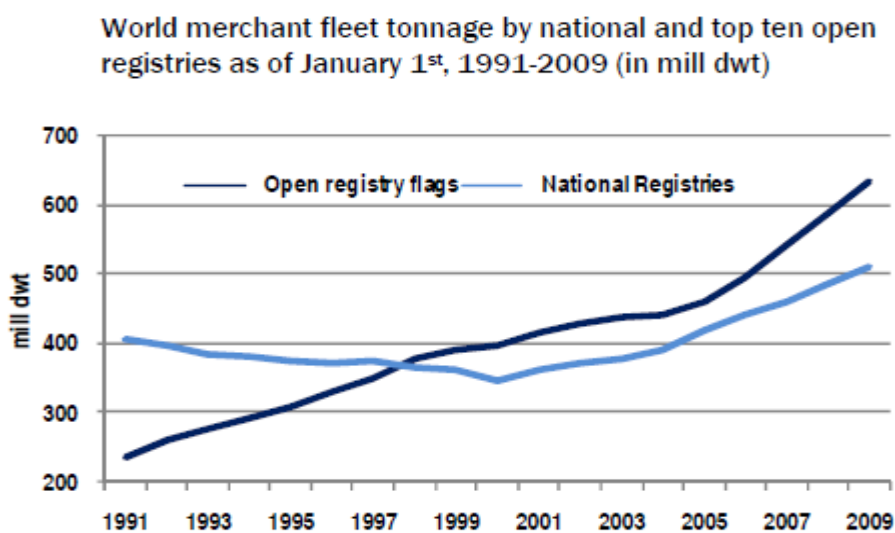
Στη διεθνή βιβλιογραφία, τα Παραδοσιακά Ανοικτά Νηολόγια είναι γνωστά και ως σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας παρόλο που δεν είναι ταυτόσημες έννοιες. Η αναφορά στον όρο «σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας» έχει συνήθως αρνητική έννοια καθώς η επιβολή των προτύπων ασφάλειας, ποικίλλει ευρέως με την θαλάσσια ασφάλεια να εναπόκειται στον μεγαλύτερο βαθμό στον πλοιοκτήτη - γεγονός που εξηγεί τη συγκριτικά φτωχότερη επίδοση των νηολογίων αυτών σε σχέση με τα παραδοσιακά νηολόγια (Πάλλης, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής 2007). Στο γεγονός αυτό συνηγορεί και η έντονη κριτική που τα νηολόγια αυτά δέχονται από τη Διεθνή Συνομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (I.T.F).- η οποία στο κλάδο της ναυτιλίας στρέφεται έντονα κατά των σημαίων ευκολίας και των υποβαθμισμένων πολιτικών που αυτές ακολουθούν σε θέματα εργασιακών δικαιωμάτων και συνθηκών διαβίωσης του πληρώματος. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι η κριτική της I.T.F. στρέφεται και κατά των άλλων τύπων νηολογίων (συμπεριλαμβανομένων και των εθνικών) τα οποία και θεωρούν «σημαίες ευκαιρίας» στην περίπτωση που οι χώρες νηολόγησης δεν εφαρμόζουν τα ελάχιστα απαιτούμενα διεθνή κοινωνικά πρότυπα πάνω στα πλοία που υψώνουν την σημαία τους, όπως την τήρηση των δικαιωμάτων των εργατικών σωματίων και των συλλογικών διαπραγματεύσεων. [Βλάχος, 2007].

Στα θέματα της ποιότητας των νηολογίων σε ό,τι αφορά την αποτελεσματική εφαρμογή προτύπων θαλάσσιας ασφάλειας από τα κράτη-σημαία θα αναφερθούμε αναλυτικά στο δεύτερο κεφάλαιο. Τονίζεται όμως ότι οι σημαίες ανοικτού νηολογίου έχουν τα τελευταία χρόνια προχωρήσει στην υιοθέτηση σημαντικών διεθνών συμβάσεων. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ανοικτά νηολόγια τηρούν η Κύπρος και η Μάλτα, οι οποίες καθώς αποτελούν μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης προέβησαν στην ποιοτική αναβάθμιση των νηολογίων τους, που πλέον συμπεριλαμβάνονται στη Λευκή Λίστα του Paris MOU.

Στην ανάλυση του Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) του 2009 αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι στις αρχές του 2009 ο αριθμός των

νηολογημένων πλοίων⁴ σε ξένες και όχι στις εθνικές τους σημαίες ανήρχετο στα 19.334 με 756,9 εκατομμύρια dwt, ήτοι το 70,3 % του συνολικού παγκοσμίου tonnage. Στο ποσοστό αυτό του flagging out, η πλειοψηφία των πλοιοκτητών επέλεξαν να νηολογήσουν τα πλοία τους σε σημαίες ανοικτού νηολογίου. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του ISL, τον Ιανουάριο του 2009, τα δέκα μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια είχαν κερδίσει την προτίμηση του 77,7% του παγκοσμίου tonnage σε ξένες σημαίες, με τις σημαίες του Παναμά και της Λιβερίας να έχουν το 62%. Ειδικότερα τα έτη 2004-2009 οι σημαίες των ανοικτών νηολογίων παρουσίασαν μία μέση αύξηση της τάξεως του 8,3% των χρόνων, ενώ οι σημαίες που είχαν τη μεγαλύτερη αύξηση είναι της Λιβερίας και των Marshall Islands. Στους πίνακες και τα διαγράμματα που ακολουθούν περιγράφεται η επιτυχημένη αυτή πορεία.

Διάγραμμα 1.5 :



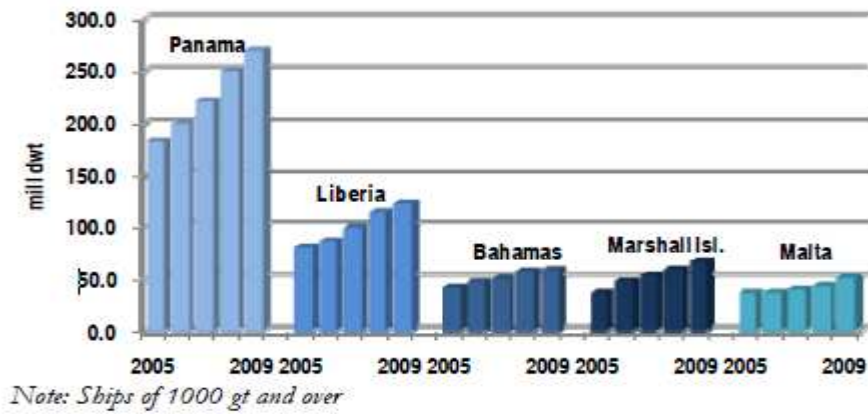
Note: Ships of 1000 gt and over

Πηγή: ISL Market Analysis 2009

⁴ Πλοία από 1000 gt και πάνω

Διάγραμμα 1.6 :

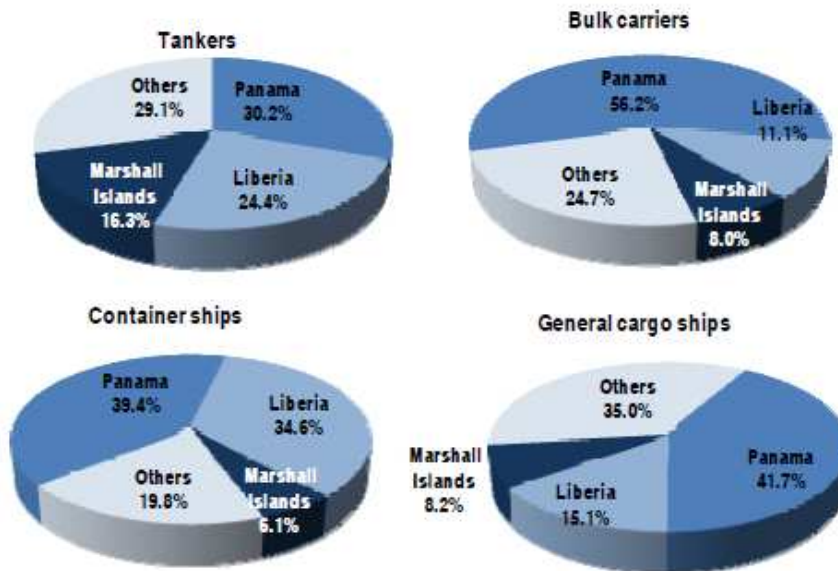
Tonnage development of major open registry flags as of January 1st, 2005–2009 (in mill dwt)



Πηγή: ISL Market Analysis 2009

Διάγραμμα 1.7 :

Open registry flags by ship type as of January 1st, 2009 (dwt %-shares)



Πηγή: ISL Market Analysis 2009

1.3.3 Offshore/Παράλληλα/Διπλά νηολόγια

Ανάμεσα στα δύο προηγούμενα νηολόγια βρίσκονται τα παράλληλα ή αλλιώς διπλά νηολόγια, τα οποία είναι πιο ευέλικτα από τα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια αλλά συγχρόνως πιο περιοριστικά από τα παραδοσιακά ανοικτά νηολόγια. Βασίζονται στη σχέση κράτους και αποικιακών του κτήσεων και στόχο έχουν να αποτελέσουν μία μέση λύση προκειμένου να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες/εφοπλιστές που φεύγουν προς τα ανοικτά νηολόγια. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών παράλληλων νηολογίων ιδρύθηκαν στο τέλος της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης 1981-1987. [Βλάχος, 2007]. Αυτά τα νηολόγια βρίσκονται σε αποικιακά εδάφη και παρότι παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις σε ότι αφορά την πολιτική νηολόγησης,⁵ εντούτοις συμφωνούν στα βασικά χαρακτηριστικά τους τα οποία είναι τα κάτωθι:

- Ελαστικές/μειωμένες απαιτήσεις σε ό,τι αφορά την επάνδρωση των πληρωμάτων από υπηκόους του κράτους της σημαίας, καθώς και μειωμένες απαιτήσεις από τους διοικητικούς ελέγχους νηολόγησης
- Φορολογικές διευκολύνσεις
- Η πρώην αποικιακή χώρα νηολόγησης σχετίζεται με τη «μητρόπολη» με τέτοιο τρόπο που αφενός το νέο νηολόγιο να θεωρείται ανεξάρτητο αφετέρου όμως να θεωρείται και εθνικό, καθώς το πλοίο φέρει την Εθνική σημαία της Ευρωπαϊκής χώρας [Βλάχος, 2007 – Πετρόπουλος, 2003].

Χώρες που τηρούν παράλληλα νηολόγια είναι η Μεγάλη Βρετανία μέσω του θεσμού της κοινοπολιτείας με τα παράλληλα νηολόγια αποικιακού τύπου όπως είναι του Γιβραλτάρ και των Βερμούδων, καθώς του Isle of Man, της Νήσου Μαν, των Νησιών της Μάγχης και των Cayman Islands. Επίσης η Γαλλία με τα νησιά Kerguelen, η Ολλανδία με τις Ολλανδικές Αντίλλες, η Ισπανία με τις Κανάριους νήσους και η Πορτογαλία με τις Μαδέρες. Τέλος υπάρχει και το παράλληλο νηολόγιο του Λουξεμβούργου που το χρησιμοποιούν οι Βέλγοι πλοιοκτήτες. Για την πληρέστερη κατανόηση της λειτουργίας ενός παράλληλου νηολογίου χρησιμοποιούμε

⁵ Οι Βρετανοί πλοιοκτήτες μπορούν να νηολογούν τα πλοία τους σε οποιοδήποτε νηολόγιο της επικράτειας του Commonwealth, ανάλογα πάντα με το φορολογικό καθεστώς της κάθε χώρας και με αυτό τον τρόπο να έχουν την διπλωματική προστασία της Μεγάλης Βρετανίας μόνο με την ύψωση της Βρετανικής σημαίας. Για αυτόν τον λόγο δεν μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο έχει κάποιο συγκεκριμένο ειδικού τύπου δεύτερο Νηολόγιο. Βλέπε σχετικά: Γ. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα, 2007.

το παράδειγμα ενός πλοίου που έχει γίνει αποδεκτό και έχει εγγραφεί στο νηολόγιο του Isle of Man. Συνεπώς αυτό υφίσταται λιγότερους περιορισμούς από εκείνους εάν ήταν εγγεγραμμένο στο Βρετανικό νηολόγιο. Το σημαντικό όμως είναι ότι εξακολουθεί να φέρει την Βρετανική σημαία. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να επανδρωθεί με πλοίαρχο, αξιωματικούς και πλήρωμα οποιασδήποτε εθνικότητας. [Βλάχος, 2007]. Επισημαίνεται όμως ότι ένα νηολογημένο στο Isle of Man πλοίο, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις περί ενδομεταφορών της Ε.Ε., δεν έχει δικαίωμα να εκτελεί θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών Μελών της Ε.Ε.⁶

Ωστόσο, στο καθεστώς λειτουργίας των παράλληλων διπλών νηολογίων, οι συνθήκες λειτουργίας των πλοίων και οι συνθήκες ανταγωνισμού ανάμεσα στους πλοιοκτήτες είναι ασαφή. Έτσι δέχονται αυστηρή κριτική, κυρίως από τη Διεθνή Συνομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (I.T.F). Επίσης το νομικό καθεστώς των παράλληλων νηολογίων για το δίκαιο της Κοινότητας παραμένει αμφίβολο, καθώς αυτό καλύπτει μόνο τα πλοία που είναι νηολογημένα σε μία χώρα μέλος. Ειδικότερα «οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται να χορηγούνται σε πλοία εγγεγραμμένα σε Ευρωπαϊκά νηολόγια, και αυτές διασφαλίζουν απασχόληση στα πλοία και στην ξηρά, βελτιώνουν την ασφάλεια, διατηρούν και βελτιώνουν την τεχνογνωσία στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Σε εξαιρετικές όμως περιπτώσεις μπορούν να παρέχονται και σε παράλληλα νηολόγια σύμφωνα με τον κατάλογο της Επιτροπής, και εφόσον αυτά συμβάλλουν στους παραπάνω στόχους» [Πάλλης, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής 2007].

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ήδη από το 1989 είχε υποβάλει πρόταση για τη δημιουργία ενός “παράλληλου” ευρωπαϊκού νηολογίου πλοίων, υπό την ονομασία "EUROS". Επρόκειτο για ένα νηολόγιο το οποίο θα αποτελούσε συμπλήρωμα των υφιστάμενων εθνικών νηολογίων. Το νηολόγιο EUROS έπρεπε να προσφέρει φορολογικά πλεονεκτήματα στους πλοιοκτήτες προκειμένου τα πλοία τους να πλέουν με σημαία EUROS. Επί πλέον, ένα από φορολογική άποψη ευνοϊκό ευρωπαϊκό νηολόγιο θα καθιστούσε περιττό τον φορολογικό ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών και την πιθανή στρέβλωση του ανταγωνισμού που ο εν λόγω ανταγωνισμός έχει ως αποτέλεσμα. Ένα πρόσθετο κίνητρο για το νηολόγιο EUROS ήταν η εξασφάλιση της ευρωπαϊκής ιδέας στον τομέα της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας. Τότε το Συμβούλιο απέρριψε κατηγορηματικά την

⁶ <http://www.westiom.com/index.php?categoryid=65>

πρόταση του EUROS δεδομένου ότι, κατά τη γνώμη των κρατών μελών, θα επηρεάζονταν αρνητικά οι εθνικές φορολογικές αρμοδιότητες. Το πρόβλημα του *flagging out*, απαλύθηκε εν μέρει από την ενέργεια της Επιτροπής να εγκρίνει κρατικές ενισχύσεις για τον τομέα της ναυτιλίας οι οποίες αφενός κατέστησαν δυνατή μία ευνοϊκή εθνική φορολογική μεταχείριση των πλοίων υπό τη σημαία κρατών μελών και αφετέρου καταπολέμησαν απαράδεκτες και αμοιβαίες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Θεωρητικά η αντικατάσταση των εθνικών νηολογίων από ένα ευρωπαϊκό νηολόγιο μπορεί να οδηγήσει σε εξοικονομήσεις διοικητικών δαπανών λόγω των εμφανιζομένων οικονομιών κλίμακος. Αυτό όμως ισχύει μόνο σε περίπτωση που το ευρωπαϊκό νηολόγιο αντικαταστήσει πλήρως τα εθνικά νηολόγια, πράγμα που φαίνεται ανέφικτο. Αντιθέτως, με ένα παράλληλο νηολόγιο θα υπάρξει μάλλον καθαρή αύξηση των διοικητικών βαρών.⁷

Σε κάθε περίπτωση τα παράλληλα νηολόγια αποδεικνύονται όλο και περισσότερο δημοφιλή για τους πλοιοκτήτες σε βάρος των παραδοσιακών εθνικών νηολογίων, καθώς διαθέτουν πλεονεκτήματα που συμβάλλουν στη μείωση του συνολικού λειτουργικού κόστους είτε αυτό προέρχεται από τη μείωση της φορολογίας, είτε από την ελεύθερη, στις περισσότερες περιπτώσεις, επιλογή των πληρωμάτων. [Βλάχος, 2007, Πετρόπουλος, 2003].

1.3.4 Διεθνή/Δεύτερα νηολόγια

Τα Διεθνή νηολόγια αποτελούν άλλη μία λύση ανάμεσα στα παραδοσιακά εθνικά και ανοικτά νηολόγια, τα οποία αποτελούν δεύτερα εθνικά νηολόγια με αυστηρές μεν προβλέψεις, αλλά όχι τόσο αυστηρές όπως οι αντίστοιχες του αρχικού εθνικού νηολογίου. Οι αυστηρές αυτές προβλέψεις μεταφράζονται σε ειδικούς εθνικούς κανονισμούς του κράτους στο οποίο νηολογείται το πλοίο, που αφορούν στην πλοιοκτησία, την επάνδρωση και τη διαχείριση του πλοίου. Τέτοια νηολόγια τηρούν η Νορβηγία, η Γερμανία, η Δανία, η Γαλλία, η Φιλανδία, το Λουξεμβούργο, η Ιταλία, η Τουρκία κα.

⁷ Βλέπε σχετικά: ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, Έγγραφο συνόδου A5-0413/2003, επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη μετανηολόγηση φορτηγών και επιβατικών πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας, 26/11/2003

Η μεγάλη κρίση του 1981-1987 ανάγκασε πολλά κράτη-μέλη της Ε.Ε. να φύγουν από την εθνική τους σημαία με μεγάλα ποσοστά απομάκρυνσης που κυμαίνονταν ανάμεσα σε 50% και 95% [Γουλιέλμος, 1998].

Η Εθνική Πολιτική κάθε χώρας τείνει να είναι προσανατολισμένη προς την επιβίωση των βιομηχανιών της εκάστοτε χώρας που απειλούνται από το διεθνή ανταγωνισμό. Επιπλέον, πολλές Κυβερνήσεις πιστεύουν ότι η σημαία έχει σημασία είτε για λόγους εθνικής ασφάλειας είτε λόγω πιέσεων που ασκούνται από τις ναυτικές ενώσεις είτε λόγω της πεποίθησης ότι το εμπόριο ακολουθεί τη σημαία [Sletmo *et al.*, 1993].

Για την αντιμετώπιση της απομάκρυνσης από τις εθνικές σημαίες, σύμφωνα με τους Sletmo *et al* (1993), οι Κυβερνήσεις είχαν 3 επιλογές:

1. Να επιβάλλουν παραδοσιακές πολιτικές μη-ανάμιξης και να αφήσουν τις δυνάμεις της αγοράς να λειτουργήσουν
2. Να επιβάλλουν συστήματα μέτρων προστατευτισμού
3. Να επιβάλλουν ειδικά συστήματα με συγκριμένους κανόνες και κανονισμούς προκειμένου να θέσουν τους εθνικούς στόλους σε ίσους όρους με τα υπόλοιπα κράτη.

Οι δύο πρώτες λύσεις δοκιμάστηκαν αρκετές φορές χωρίς όμως τα επιθυμητά αποτελέσματα. Κατά συνέπεια, στα τέλη της δεκαετίας του 1980, οι Κυβερνήσεις πολλών ναυτιλιακών χωρών της Ε.Ε., με το τέλος της κρίσης, κατέφυγαν στην ίδρυση διεθνών (ή αλλιώς δευτέρων) νηολογίων τα οποία λειτουργούν δίπλα στα παραδοσιακά εθνικά. Τα εγγεγραμμένα πλοία στα διεθνή νηολόγια μπορούν αφενός να υψώνουν την εθνική σημαία της χώρας νηολόγησης, να απολαμβάνουν κάποια προνόμια όπως πχ. φορολογικά κ.α. αλλά συγχρόνως να υπόκεινται και σε εθνικούς κανονισμούς σχετικά πχ. με την πλοιοκτησία κ.α. του πλοίου.

Το πρώτο ευρωπαϊκό κράτος που ίδρυσε διεθνές/δευτερο νηολόγιο ήταν της Νορβηγίας, το οποίο ίδρυσε το 1987 το NIS - Norwegian International Ship Register, επιτρέποντας την απασχόληση σε αλλοδαπούς ναυτικούς. Ακολούθησαν η Δανία το 1988 με το DIS- The Danish International Ship Register, η Γερμανία το 1989 με το GIS, The German International Ship Register, η Φιλανδία στις αρχές του 1990, το Λουξεμβούργο στα τέλη του 1990, η Ιταλία το 1998, η Τουρκία το 1998 κ.α.

Οι απόψεις που ακούστηκαν από τους ναυτιλιακούς οικονομολόγους για τα Διεθνή/Δεύτερα νηολόγια ήταν πολλές και διαφορετικές. Κάποιοι τα είδαν ως μία προσπάθεια των κρατών να επανακτήσουν τον εθνικό τους στόλο επιτρέποντας

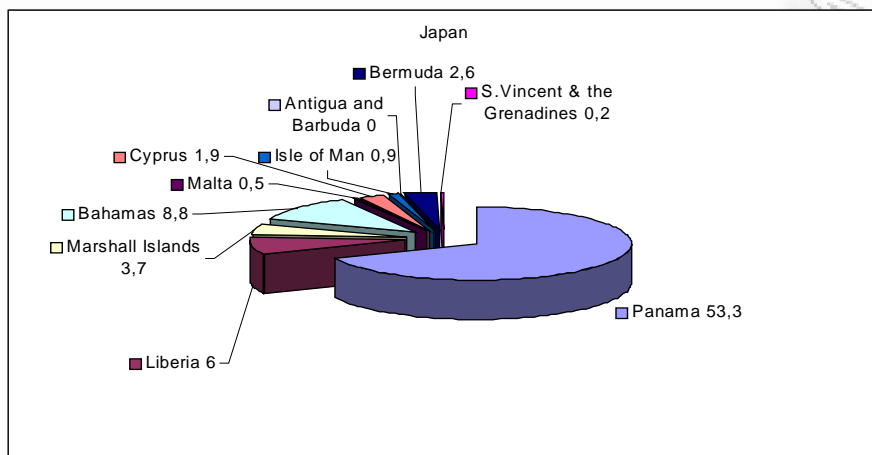
αφενός στους πλοιοκτήτες να παραμείνουν κάτω από την εθνική τους σημαία αλλά παράλληλα διατηρώντας το δικαίωμα να επανδρώσουν τα πλοία τους με αλλοεθνής. [Sletmo & Holste, 1993] Ενδιαφέρουσα είναι η άποψη του Ready (1994), ο οποίος είδε αυτή την πρωτοβουλία ως ένα κίνητρο των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών να ανταγωνιστούν τα ανοικτά νηολόγια με δικούς τους όρους αφού δεν φαινόταν δυνατή η κατάργησή τους.

Κοινή παραδοχή φαίνεται να είναι ότι τα Διεθνή/Δεύτερα νηολόγια αποτελούν την απάντηση στα ανοικτά νηολόγια υιοθετώντας πολλά από τα πλεονεκτήματά τους διατηρώντας όμως συγχρόνως το δεσμό ανάμεσα στην ιδιοκτησία ή μάνατζμεντ και την εθνική σημαία. Είναι πολύ σημαντικό, για διοικητικούς λόγους, τα κράτη να μπορούν να διατηρήσουν τη δικαιοδοσία της εθνικής τους σημαίας και επίσης να μπορούν να θέσουν τα πλοία τους κάτω από το οικονομικό καθεστώς της εκάστοτε χώρας [Goulielmos, 1998]. Βασικό χαρακτηριστικό αυτών των νηολογίων είναι η διατήρηση των οικονομικών δεσμών και ρόλου επίβλεψης μεταξύ κράτους και πλοίου και συγχρόνως η δυνατότητα απασχόλησης αλλοδαπών πληρωμάτων που σημαίνει μειωμένα κόστη επάνδρωσης. Παρά τις ελαφρύνσεις που έχουν τα Διεθνή/Δεύτερα νηολόγια διατήρησαν πολλές από τις συμβατικές υποχρεώσεις των πλοίων, υπό εθνική σημαία, σε θέματα ασφαλείας διατηρώντας με αυτό τον τρόπο ένα επίπεδο στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

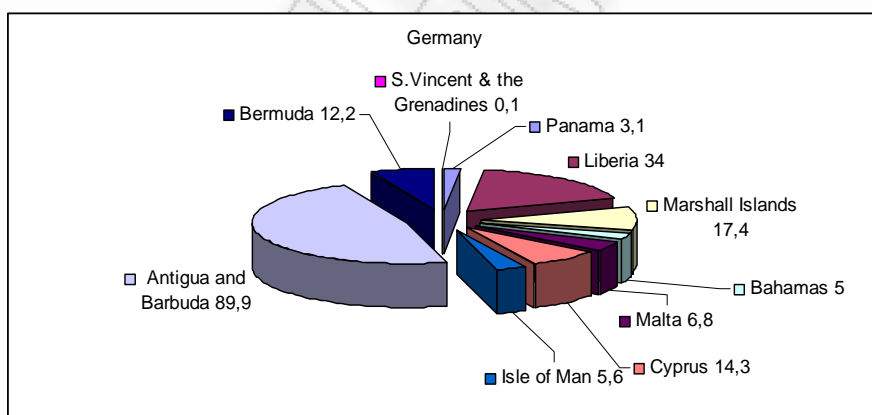
Έτσι οι χώρες που προχώρησαν στην ίδρυση Διεθνών/Δεύτερων νηολογίων κατάφεραν να αναχαιτίσουν κατά σημαντικό βαθμό το flagging out, ήτοι την απομάκρυνση των πλοίων από την εθνική τους σημαία και παράλληλα να προσελκύσουν ένα μέρος του διεθνούς στόλου. Όμως, τόσο στην περίπτωση των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών που διαθέτουν παράλληλα νηολόγια, όσο και στην περίπτωση εκείνων που έχουν διεθνή νηολόγια, οι εθνικές σημαίες εξακολουθούν να δέχονται πλήγμα από την ανταγωνιστικότητα των ανοικτών νηολογίων. Το γεγονός αυτό απεικονίζεται παραστατικά στα γραφήματα που ακολουθούν και στα οποία φαίνεται ότι στα δέκα μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια έχει εγγραφεί η πλειοψηφία των στόλων (πλοία 1000 gt και άνω) των πέντε μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών, ήτοι: το 82,9 % του στόλου της Ιαπωνίας, το 65,1 % της Ελλάδας, 76 % της Γερμανίας, το 31,6 % της Κίνας και το 47 % της Νορβηγίας.⁸

⁸ Πηγή: Κυπριακή Δημοκρατία/Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων/Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας. Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by Lloyd's Register - Fairplay Ships of 1,000 GT and above (2009).

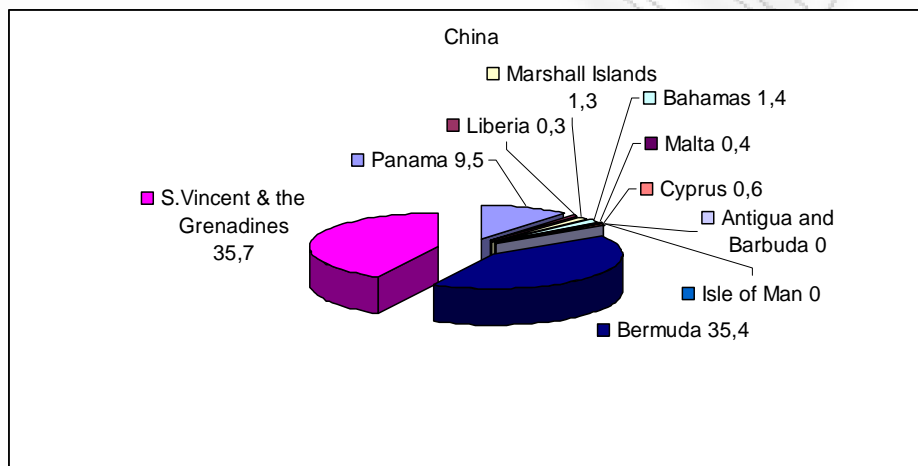
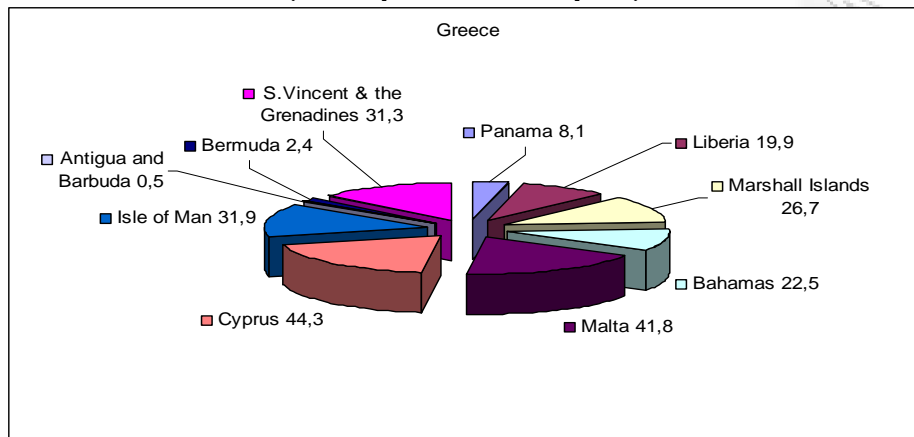
Διάγραμμα 1.8 : Ποσοστό εγγραφής του Ιαπωνικού στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια



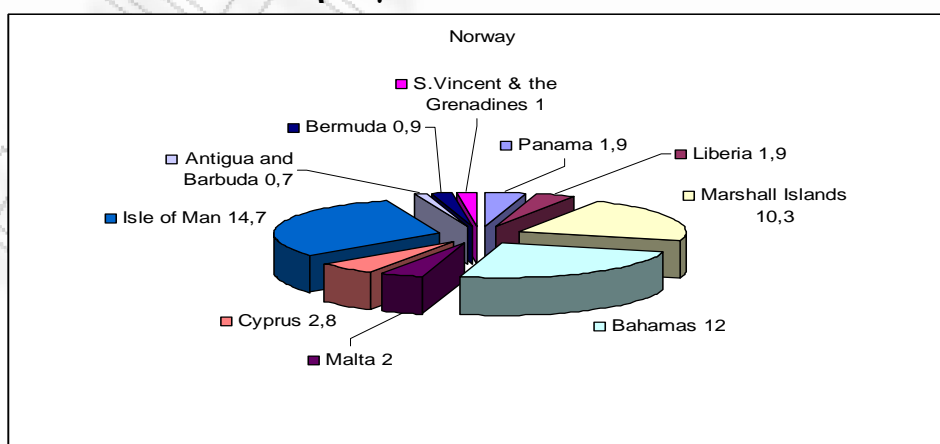
Διάγραμμα 1.9 : Ποσοστό εγγραφής του Γερμανικού στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια



**Διάγραμμα 1.10 & 1.11: Ποσοστό εγγραφής του Ελληνικού στόλου στα 10 Μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια
Ποσοστό εγγραφής του Κινέζικου στόλου στα 10 Μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια**



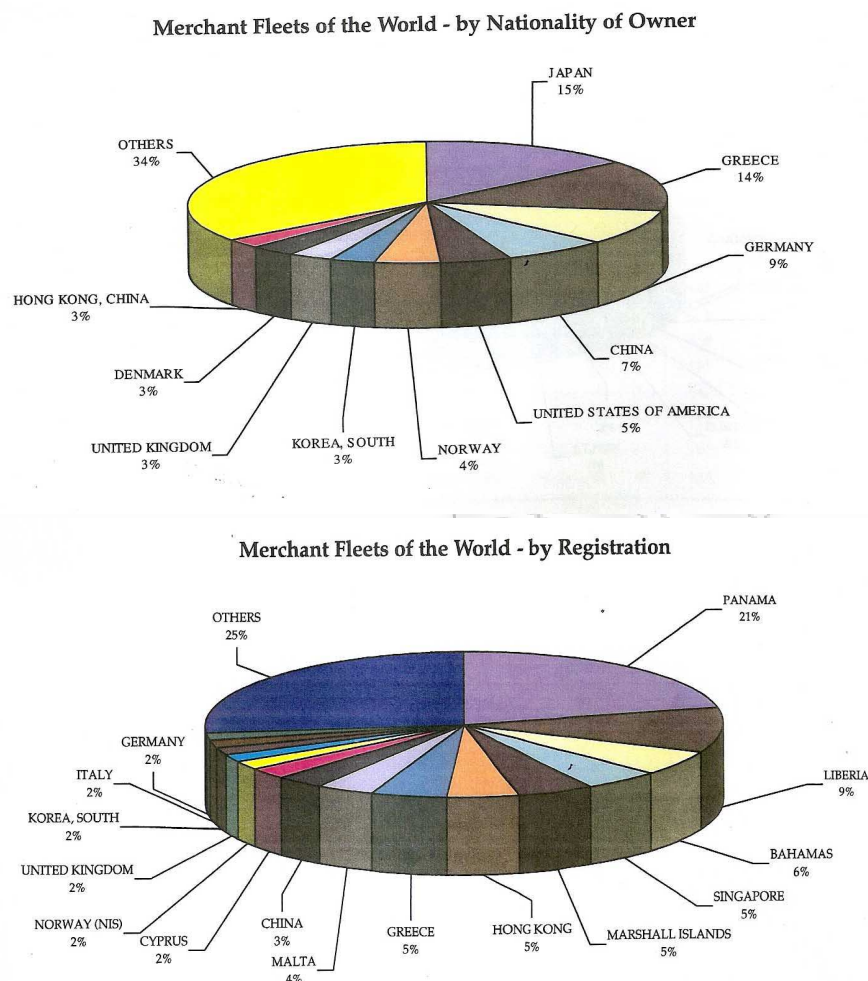
Διάγραμμα 1.12 : Ποσοστό εγγραφής του Νορβηγικού στόλου στα 10 μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια



Πηγή: Τα ανωτέρω γραφήματα βασίστηκαν σε στοιχεία του Κυπριακού Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας για το έτος 2009.

Η ανωτέρω περιγραφήσα κατάσταση απεικονίζεται και στα επόμενα 2 γραφήματα των Lloyd's Register - Fairplay / WORLD FLEET STATISTICS 2007.

Διάγραμμα 1.13 :



Πηγή: Lloyd's Register - Fairplay / WORLD FLEET STATISTICS 2007

1.4 Παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή σημαίας

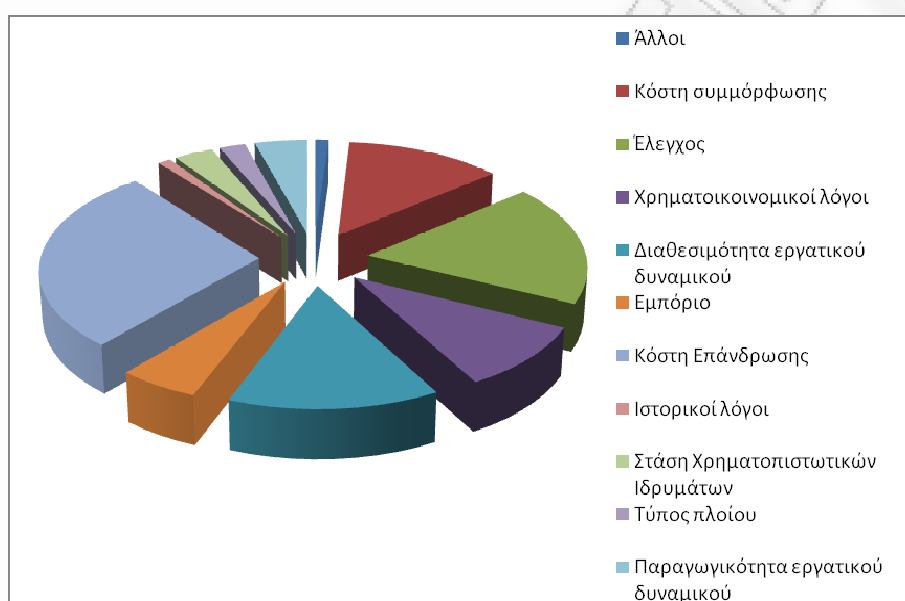
Η επιλογή από τον πλοιοκτήτη/εφοπλιστή του νηολογίου ή της σημαίας του πλοίου είναι μία υψηλού επιπέδου απόφαση η οποία συνήθως λαμβάνεται συγκεκριμένα ανά πλοίο, κατά την απόκτηση του πλοίου και βασίζεται κυρίως στην εμπειρία [Bergantino *et al.*, 1998].

Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε από Bergantino *et al.* (1998) σε αγορές πλοίων τάνκερ και γενικού φορτίου, κατέστη σαφές ότι διαφορετικές ναυτιλιακές εταιρείες αντιλαμβάνονταν διαφορετικά κριτήρια ως σημαντικά για την επιλογή της σημαίας. Από τις συνεντεύξεις φάνηκε ότι ο κύριος παράγοντας που επηρεάζει την απόφαση των πλοιοκτητών να απομακρυνθούν από την εθνική τους

σημαία είναι διαφορετικός από αυτόν που επηρεάζει την απόφαση των πλοιοκτητών να υψώσουν την εθνική τους σημαία.

Συγκεκριμένα, ο κύριος παράγοντας που επηρεάζει τη απόφαση των πλοιοκτητών να μην υψώσουν την εθνική τους σημαία είναι -ανάμεσα σε άλλους- το κόστος επάνδρωσης (crew cost) όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 1.14 : Σημαντικότητα κριτηρίων που επηρεάζουν την επιλογή ξένης Σημαίας



Πηγή: Bergantino *et al.*, 1998

Το κόστος επάνδρωσης (crew cost) περιλαμβάνει όλα τα έξοδα πληρώματος όπως οι βασικοί μισθοί, η κοινωνική ασφάλιση αλλά και έξοδα διατροφής, εκπαίδευσης και μεταφοράς. Το κόστος επάνδρωσης εξαρτάται αφενός από τον αριθμό του ελάχιστου απαιτούμενου πληρώματος το οποίο καθορίζεται από τη σημαία νηολόγησης του πλοίου και από εμπορικούς παράγοντες όπως ο βαθμός αυτοματοποίησης των μηχανικών λειτουργιών. Επιπλέον, το κόστος επάνδρωσης εξαρτάται από τη πολιτική επάνδρωσης που επιλέγει ο πλοιοκτήτης η οποία βασίζεται πάλι στη σημαία νηολόγησης αφού ρυθμίζει την εθνικότητα του πληρώματος και τις σχετικές συμβάσεις εργασίας.⁹ Τα πλοία που νηολογούνται σε σημαίες

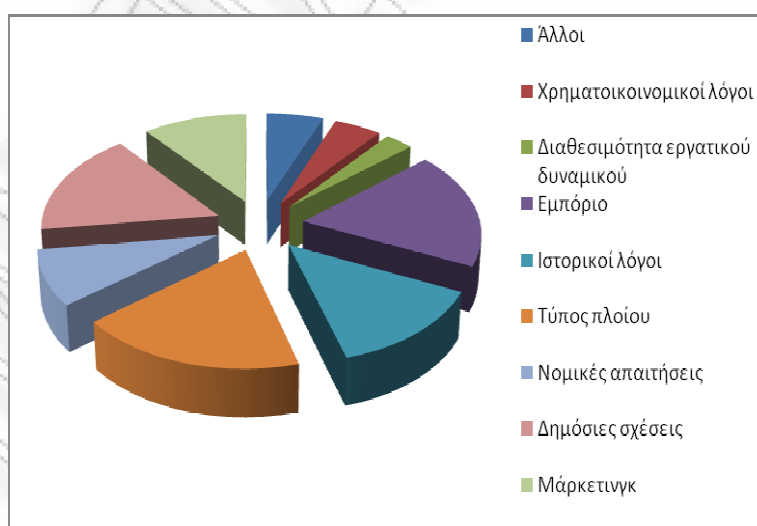
⁹ «Για παράδειγμα, η διαφορά μεταξύ του μηνιαίου κόστους επάνδρωσης ενός ελληνικού δεξαμενόπλοιοι σε σχέση με ένα παρόμοιο δεξαμενόπλοιο που έχει υψωμένη τη σημαία της Μάλτας ξεπερνά τα 50.000 δολάρια. Συγκεκριμένα ένα δεξαμενόπλοιο, κλάσης agramax, χωρητικότητας 96.000 τόνων dwt, κόστιζε τον Αύγουστο του 2005, 112.700 δολάρια τον μήνα σε απόλυτα πραγματικά νούμερα, ενώ ένα δεξαμενόπλοιο της ίδιας κλάσης, χωρητικότητας 86.000 τόνων dw, με σημαία Μάλτας, κόστιζε 56.643 δολάρια». Βλέπε

ανοικτών/ευκολίας νηολογίων έχουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι εκείνων που επιλέγουν εθνικές σημαίες, όπως χαμηλό επίπεδο μισθών, αυξημένες ώρες εργασίας, περιορισμένες επιβαρύνσεις για κοινωνική ασφάλιση και ελαστικές διατάξεις για ενδίαιτηση πληρωμάτων. [Γεωργαντόπουλος-Βλάχος, 2003]

Είναι γεγονός ότι εάν ο μόνος λόγος επιλογής σημαίας ήταν το κόστος επάνδρωσης τότε θα είχαμε καταλήξει σε μία μόνο σημαία, αυτή που θα έδινε δυνατότητα για χαμηλότερο κόστος επάνδρωσης [Thanopoulou, 1998]. Στην πραγματικότητα αυτό δε συμβαίνει αλλά υπάρχουν και άλλοι λόγοι που συνηγορούν στην απόφαση των πλοιοκτητών για απομάκρυνση από τη σημαία εθνικότητάς τους. Τέτοιοι είναι η μη-διαθεσιμότητα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, η αποφυγή των γραφειοκρατικών ελέγχων, το υψηλό κόστος συμμόρφωσης με τα πρότυπα της εθνικής σημαίας και διάφοροι άλλοι οικονομικοί λόγοι.

Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτες που επέλεξαν να χρησιμοποιήσουν την εθνική τους σημαία δήλωσαν ότι η απόφασή τους επηρεάστηκε, μεταξύ άλλων, πρώτα από τον τύπο του πλοίου. Άλλοι παράγοντες που επηρέασαν την απόφασή τους είναι οι δρόμοι εμπορίου, λόγοι δημοσίων σχέσεων, σκοπιμότητες μάρκετινγκ και ιστορικοί λόγοι όπως αποτυπώνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 1.15 : Σημαντικότητα κριτηρίων που επηρεάζουν την επιλογή εθνικής σημαίας



Πηγή: Bergantino *et al*, 1998

σχετικά: Πανέρη Ευανθία, Διπλωματική Εργασία με θέμα: «Οι εξελίξεις στη σύνθεση του κόστους της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας κ συγκρίσεις με τα αντίστοιχα κόστη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς Μ.Π.Σ. Ναυτιλίας, Πειραιάς 2009.

Σύμφωνα με τον κ. Βλάχο (2007) αλλά και πολλούς άλλους ναυτιλιακούς οικονομολόγους, η επιλογή της σημαίας νηολόγησης πλοίου αποτελεί στρατηγικής σημασίας απόφαση που επηρεάζεται από το διεθνοποιημένο περιβάλλον δράσης της ναυτιλιακής διαχειρίστριας εταιρείας, τους επιδιωκόμενους στόχους και τα συμφέροντά της. Από την ανάλυση που προηγήθηκε σε αυτό το κεφάλαιο προκύπτει ότι δεν υπάρχει μόνο ένας παράγοντας που συντείνει στην απόφαση των πλοιοκτητών/εφοπλιστών σχετικά με το να μείνουν ή να απομακρυνθούν από την εθνική τους σημαία αλλά είναι ένα μείγμα παραγόντων που τους επηρεάζουν.

Γεγονός όμως παραμένει ότι η απόφαση των πλοιοκτητών για απομάκρυνση από τη σημαία εθνικότητάς τους, αποτελεί τη λύση στις περισσότερες των περιπτώσεων για πολλά πλοία που δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν το έντονα ανταγωνιστικό ναυτιλιακό περιβάλλον κάτω από συγκεκριμένες –υψηλών απαιτήσεων παραδοσιακές ναυτικές σημαίες. Εν πολλοίς, η απόφαση επιλογής νηολογίου παραμένει μια πολύπλοκη διαδικασία. «Ορισμένες φορές βέβαια, το εύρος των επιλογών του περιορίζεται, λόγω κριτηρίων εθνικότητας ή ηλικίας πλοίου. Άλλες, όπως στην περίπτωση ενός γερασμένου πλοίου με μέτριο ή αρνητικό ιστορικό, ο πλοιοκτήτης θα βρει αρκετές κλειστές πόρτες, με τις πλέον ποιοτικές σημαίες να μην επιθυμούν το ρίσκο επιδείνωσης της απόδοσής τους που πιθανόν να επιφέρει η συγκεκριμένη νηολόγηση. Στην περίπτωση βεβαία ενός νέου πλοίου με καλό ιστορικό, αρκετές από τις προαναφερθείσες ποιοτικές σημαίες, παραδοσιακές ή ανοιχτές, θα είναι έτοιμες να το υποδεχθούν, δημιουργώντας ευχάριστους προβληματισμούς στον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου» [Θ. Πάλλης & Α. Κορρές, Ποιες είναι οι πραγματικά ποιοτικές σημαίες, ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Νοέμβρης 2007.].

Πάντως, το φαινόμενο του flagging out έχει επικριθεί έντονα, με επικεφαλής πάντοτε τη Διεθνή Συνομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Worker's Federation, ITF) και κυρίως σε ό,τι αφορά τις σημαίες ανοικτών νηολογίων. Οι σημαίες αυτές «έχουν ταυτιστεί με τις έννοιες του “υποβαθμισμένου”, του “πρόχειρου”, του “τυχοδιωκτικού” και έχουν δεχθεί βαριές κατηγορίες τόσο από το διεθνή τύπο, όσο και από διάφορες κυβερνήσεις, διεθνείς οργανισμούς, ενώσεις ναυτεργατών και πολλούς άλλους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο βαθμός αυτής της κριτικής, μάλιστα, παρουσίασε διαχρονικά αξιόλογες διακυμάνσεις και ακολούθησε την πορεία των ναυτιλιακών κύκλων, με πολύ έντονη την κριτική στις

περιόδους ύφεσης και με χαμηλούς τόνους όταν οι ναύλοι ακολουθούσαν ανοδική πορεία». [Πετρόπουλος, 2003].

Η αρνητική αυτή κριτική δεν ήταν αδικαιολόγητη, καθώς την περίοδο μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο, όλοι οι μελετητές αναφέρουν με έμφαση τη μεγάλη συμμετοχή των νηολογίων αυτών στην απώλεια ανθρωπίνων ζώων και το πολύ υψηλό κοινωνικό (περιβαλλοντολογικό κυρίως) κόστος που αυτά δημιουργούσαν. Όμως όπως θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο, στο οποίο εξετάζονται οι παράγοντες που καθιστούν ένα νηολόγιο ποιοτικό σε θέματα ασφάλειας, τα ανοικτού τύπου νηολόγια έχουν βελτιώσει τους διοικητικούς μηχανισμούς τους και την πολιτική τους σε ό,τι αφορά την προώθηση και τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και των άλλων σχετικών διεθνών συμβάσεων. Η συντριπτική πλειοψηφία δε των μεγαλύτερων ανοικτών νηολογίων συμπεριλαμβάνονται πλέον στη Λευκή Λίστα του PARIS MOU.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Ποιότητα Νηολογίων

2.1 Εισαγωγή

Η ασφάλεια στη θάλασσα για την προστασία των επιβατών και των μελών του πληρώματος, καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών συνιστά πρωταρχικό στόχο της διεθνούς και ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ποιότητα στη ναυτιλία είναι πλέον η αδήριτη ανάγκη ιδιαίτερα μετά τις ευαισθησίες που απέκτησε η κοινωνία παρακολουθώντας τις οικολογικές καταστροφές που αφήνουν πίσω τους τα ατυχήματα των μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Στο σχήμα/χάρτη που ακολουθεί εικονίζονται τα ατυχήματα που προκάλεσαν τις μεγαλύτερες 20 πετρελαιοκηλίδες από το 1967.

Σχήμα 2.1 : Οι μεγαλύτερες 20 πετρελαιοκηλίδες από το 1967

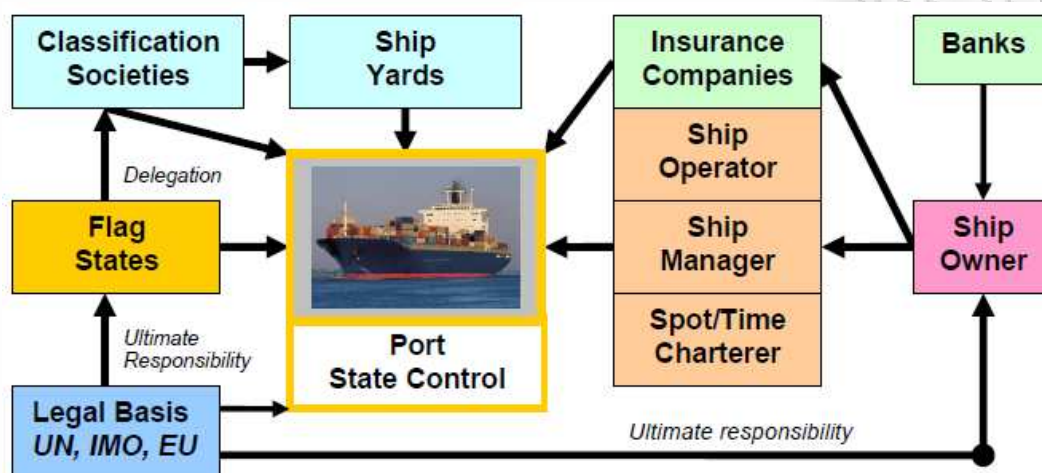


Πηγή : ITOFF

Στο σχήμα που ακολουθεί απεικονίζεται σε όσο το δυνατόν απλοποιημένη μορφή το πλέγμα των συμμετεχόντων φορέων στα θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Αυτοί οι φορείς είναι οι διεθνείς οργανισμοί που δημιουργούν το νομικό πλαίσιο (όπως ο IMO, ο ILO και ΕΕ), οι νηογνώμονες, τα κράτη σημαίας, τα κράτη των

λιμένων και ο ιδιοκτήτης του πλοίου/ διαχειριστής, οι ναυπηγικές εταιρείες, οι ασφαλιστικές εταιρείες και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.¹⁰

Σχήμα 2.2 : Το πλέγμα των συμμετεχόντων φορέων στα θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας



Οι παγκόσμιες διαστάσεις των θαλάσσιων μεταφορών καθιστούν αναγκαία την ανάπτυξη από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO, International Maritime Organization)¹¹ προτύπων ασφαλείας τα οποία θα πρέπει να είναι κατά το δυνατόν ενιαία και αναγνωρισμένα σε παγκόσμιο επίπεδο. Στις σημαντικότερες διεθνείς συμφωνίες περιλαμβάνεται η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (Marpol), η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW). Επίσης ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO, International Labour Organization), εξετάζει τα θέματα σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης εν πλω. Ενώ ο IMO και ο ILO

¹⁰ <http://people.few.eur.nl/knapp/EI%20Report%202007-52.pdf>

¹¹ Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) με έδρα το Λονδίνο, συστάθηκε με τη διεθνή σύμβαση, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ στη Γενεύη το 1948. Τα κράτη-σημαία που είναι μέλη του IMO ανέρχονται σε 166. Υπάρχουν ακόμα 30 συνεργαζόμενοι κυβερνητικοί οργανισμοί και 63 μη-κυβερνητικοί διεθνείς οργανισμοί (συμπεριλαμβανομένης της ΕΕ) με συμβουλευτική ιδιότητα. ιδρύθηκε αρχικά ως συμβουλευτικός οργανισμός σε τεχνικά θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, αλλά στην συνέχεια επικράτησε ο κύριος μηχανισμός προώθησης ρυθμίσεων για την θαλάσσια ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης των θαλασσών, την ποιότητα των πληρωμάτων των πλοίων, και τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τις ανεπιθύμητες περιβαλλοντικές επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Βλέπε σχετικά: Αθ. Πάλλης, «ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ» στη συλλογική έκδοση: Α. Γουλιέλμος, Μ. Λεκάκου, Αθ. Πάλλης, Κ. Χλωμούδης κ.ά. «Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής», Επιμελητής: Σωτήρης Θεοδωρόπουλος, Εκδόσεις: Gutenberg, Αθήνα, 2007.

θέτουν το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο για τα πλοία, κάθε κράτος μέλος φέρει την ευθύνη για την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων που έχει επικυρώσει στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982, στο άρθρο 94 ορίζει ότι το κράτος της σημαίας έχει την υποχρέωση "να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία του και τον έλεγχο του σε σχέση με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο που φέρει την σημαία του." Το ίδιο άρθρο ορίζει τέλος ότι "κάθε κράτος πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία του για να εξασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα αναφορικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλοϊμότητα, το πλήρωμα, τις συνθήκες εργασίας και την εκπαίδευση του πληρώματος."

Είναι καθήκον του κράτους σημαίας να λαμβάνει όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν στα πλοία που πλέουν με την σημαία του τον εναρμονισμό με όλους τους διεθνείς κανονισμούς και νομοθεσίες αλλά και την ικανότητα να πλέουν σε όλες τις θάλασσες και σε όλα τα λιμάνια. Αυτό το πετυχαίνει με τις τακτικές επιθεωρήσεις που κάνουν εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές σε όλα τα πλοία. Οι επιθεωρήσεις αυτές λέγονται «Επιθεωρήσεις Σημαίας».

Δεν ενεργούν όμως όλα τα κράτη σημαίας υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί και δεν ελέγχουν όλα τα πλοία τους ή κάνουν ελλιπής ελέγχους. Το γεγονός αυτό ανάγκασε πολλά κράτη να επιβάλλουν πρόσθετες επιθεωρήσεις στα πλοία που μπαίνουν στα λιμάνια τους πριν τα αφήσουν να αποπλεύσουν. Οι επιθεωρήσεις αυτές ονομάζονται «Επιθεωρήσεις των Λιμενικών Αρχών» (Port State Control) και ο αριθμός των κρατών που τις εφαρμόζουν συνεχώς αυξάνεται.

Στις ενότητες που ακολουθούν εξετάζονται οι ρόλοι του Κράτους Σημαίας και του Κράτους Λιμένα σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Επίσης εξετάζεται ο ρόλος του PARIS MOU στην ποιοτική κατάταξη των νηολογίων και τέλος, εξάγονται ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα αναφορικά με την ποιοτική απόδοση των διαφόρων τύπων νηολογίων.

2.2 Υποχρεώσεις του Κράτους της σημαίας¹²

Στο άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982, οι υποχρεώσεις του Κράτους της σημαίας ορίζονται ως εξής:

- 1. Κάθε Κράτος θα ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

- 2. Ειδικότερα, κάθε Κράτος θα πρέπει:

(α) να τηρεί νηολόγιο πλοίων που θα περιέχει τα ονόματα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, εκτός εκείνων που εξαιρούνται από τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς λόγω του μικρού τους μεγέθους και

(β) να ενασκει την δικαιοδοσία του, δυνάμει του εσωτερικού του δικαίου, επί κάθε πλοίου που φέρει τη σημαία του καθώς επίσης και του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος αυτού, αναφορικά με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο.

- 3. Κάθε Κράτος πρέπει να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαίτερα στους κατωτέρω τομείς:

(α) την κατασκευή, εξοπλισμό και πλοϊμότητα των πλοίων,

(β) την επάνδρωση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις συμβάσεις που εφαρμόζονται διεθνώς,

(γ) τη χρήση σημάτων, τη συντήρηση των μέσων επικοινωνίας και την αποφυγή των συγκρούσεων.

- 4. Στα μέτρα αυτά θα συμπεριλαμβάνονται και εκείνα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστεί ότι:

(α) κάθε πλοίο, πριν από την νηολόγηση του και στη συνέχεια σε εύλογα χρονικά διαστήματα, επιθεωρείται από διαθέτοντες τα κατάλληλα προσόντα επιθεωρητές πλοίων και φέρει χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, ναυτιλιακό εξοπλισμό και όργανα κατάλληλα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του.

(β) κάθε πλοίο τελεί υπό την ευθύνη πλοιάρχου και αξιωματικών οι οποίοι διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα, ιδιαίτερα στη ναυτική τέχνη, τη ναυσιπλοΐα,

¹² Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας - Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων.

τις τηλεπικοινωνίες και στο χειρισμό των μηχανών, ως επίσης, και ότι το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και είναι επαρκές σε αριθμό για τον τύπο, το μέγεθος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό του πλοίου.

(γ) ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο, το πλήρωμα να είναι πλήρως ενημερωμένοι και να τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς που ισχύουν και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την αποφυγή των συγκρούσεων, την πρόληψη, περιορισμό και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και τη συντήρηση των μέσων ραδιοεπικοινωνίας.

- 5. Κατά τη λήψη των μέτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4, κάθε Κράτος πρέπει να συμμορφώνεται προς τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και μεθόδους ενέργειας και να παίρνει όλα τα αναγκαία μέτρα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλίσουν την τήρηση τους.

- 6. Κράτος που έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι η αρμόζουσα δικαιοδοσία και έλεγχος επί ενός πλοίου δεν έχουν ασκηθεί, μπορεί να αναφέρει τα στοιχεία που κατέχει στο Κράτος της σημαίας. Μόλις λάβει μια τέτοια αναφορά, το Κράτος της σημαίας διερευνά το θέμα και, αν χρειαστεί, προβαίνει σε οποιαδήποτε απαραίτητη ενέργεια για να επανορθώσει την κατάσταση.

- 7. Κάθε Κράτος θα φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, για κάθε ναυτικό ατύχημα ή θαλάσσιο περιστατικό στην ανοικτή θάλασσα που αφορά πλοίο που φέρει τη σημαία του και το οποίο έχει προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε υπηκόους άλλου Κράτους ή σοβαρή ζημιά σε πλοίο ή εγκαταστάσεις άλλου Κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το Κράτος της σημαίας και το άλλο Κράτος συνεργάζονται κατά τη διεξαγωγή οποιασδήποτε έρευνας που πραγματοποιείται από το άλλο αυτό Κράτος, σχετικά με το ναυτικό ατύχημα ή το θαλάσσιο περιστατικό.

Μερικά κράτη σημαίας όμως έχουν λιγότερα μέτρα ασφάλειας για τα σκάφη που εισάγονται στον κατάλόγό τους από άλλα. Αυτό είναι ένα αποτέλεσμα διάφορων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένου ενός ανεπαρκούς αριθμού καταρτισμένων επιθεωρητών και σχετικής τεχνογνωσίας καθώς και μιας έλλειψης πολιτικής θέλησης να βελτιωθούν τα μέτρα ασφάλειας και νομοθεσίας. Επισημαίνεται ότι οι επιθεωρητές κράτους σημαίας πρέπει να έχουν μια άριστη εκπαίδευση, καθώς επίσης και τα κατάλληλα προσόντα και την εμπειρία.

Στο ψήφισμα A.739(18) του IMO ορίζεται ότι τα κράτη που δε διαθέτουν τον απαραίτητο αριθμό ικανών επιθεωρητών, πρέπει να εξουσιοδοτήσουν/μεταβιβάσουν την αρμοδιότητα διενέργειας δομικών ελέγχων ασφαλείας στα πλοία, σε αναγνωρισμένες οργανώσεις. Οι περισσότερες από αυτές τις εξουσιοδοτημένες οργανώσεις είναι Νηογνώμονες, οι οποίοι διαθέτουν την απαραίτητη τεχνική εμπειρογνομosύνη. Τέτοιοι είναι τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων.

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων, (International Association of Classification Societies - IACS) απαρτίζεται από δέκα διεθνείς ανεγνωρισμένους νηογνώμονες, με έδρα το Λονδίνο.

Τα μέλη της IACS κατά ελληνική αλφαβητική σειρά είναι:

1. Ο Αγγλικός Νηογνώμονας, (LR) [Register LLOYD'S]
2. Ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, (ABS) [American Bureau of Shipping].
3. Ο Γαλλικός Νηογνώμονας, (BV) [Bureau Veritas].
4. Ο Γερμανικός Νηογνώμονας, (GL) [Germanischer Lloyd].
5. Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, (NK) [Nippon Kaiji Kyokai] (Class NK).
6. Ο Ιταλικός Νηογνώμονας, (RINA) [Registro Italiano Navale].
7. Ο Κινεζικός Νηογνώμονας, CCS [China Classification Society].
8. Ο Κορεατικός Νηογνώμονας, (KR) [K. Register of Shipping].
9. Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV) [Det Norske Veritas], και
10. Ο Ρωσικός Νηογνώμονας, (RS) [R. Register of Shipping].

Παρατηρείται, όμως, σοβαρό κενό όσον αφορά την εφαρμογή και την επιβολή των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας από ένα σημαντικό αριθμό κρατών σημαίας. Έτσι, παρότι ο έλεγχος της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα, εμπίπτει κυρίως στο κράτος της σημαίας, αποφασίστηκε από τη διεθνή κοινότητα, ότι, ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, πρέπει επίσης να διασφαλίζεται από το κράτος του λιμένα.

2.3 Υποχρεώσεις του Κράτους Λιμένα¹³

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982 έχει επικυρωθεί από τουλάχιστον 130 Κράτη και διεθνείς οργανισμούς, εντούτοις δεν έχει διευθετηθεί το ζήτημα της επιβολής των κυρώσεων στις περιπτώσεις που ένα κράτος σημαίας δεν συμμορφώνεται με τα διεθνή νομικά καθήκοντά του. Οι συμβάσεις του IMO δεν παρέχουν επίσης κάποια καλύτερη πηγή επίλυσης των θεμάτων αυτών. Όλα τα βασικά άρθρα των SOLAS, MARPOL και STCW απαιτούν τα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόσουν τις σχετικές διατάξεις με νόμους, διατάγματα, εντολές και κανονισμούς και να λάβουν όλα τα άλλα μέτρα, τα οποία είναι απαραίτητα για να δώσουν στις Συνθήκες πλήρη και τέλεια αποτελεσματικότητα.¹⁴ Επίσης πρέπει να υποβάλουν στον IMO τα κείμενα των νόμων τους, των διαταγμάτων, των εντολών, των κανονισμών και άλλων οργάνων, αποδεικνύοντας ότι εφαρμόζουν πλήρως και τέλεια αυτές τις συμβάσεις. Στην πράξη όμως, υπάρχουν διαφοροποιήσεις στο βαθμό που τα κράτη-σημαίας, επιθυμούν ή έχουν την (τεχνική) δυνατότητα, να επιβάλουν την εφαρμογή των κανόνων στα νηολογημένα πλοία.

Ειδικότερα, τα παράκτια κράτη ασκούν ορισμένα συγκεκριμένα δικαιώματα στα πλοία μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων τους, ειδικά για την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέσα σε αυτήν την περιοχή, τα παράκτια κράτη έχουν τα κυρίαρχα δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πόρων διαβίωσης της θάλασσας και του βυθού.

Όταν ένα πλοίο είναι εντός της περιοχής αρμοδιότητας ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονη με αυτήν των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με τη Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982, ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαιών που βρίσκονται στην περιοχή αρμοδιότητάς του. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την UNCLOS, τα παράκτια κράτη εξουσιοδοτούνται μόνο για να επέμβουν στη λειτουργία ενός σκάφους όπου έχει ή είναι πιθανό να έχει, επίδραση στην προστασία και τη συντήρηση του θαλάσσιου

¹³ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

¹⁴ Στις συνθήκες του IMO (SOLAS art. I, STCW art. I, MARPOL art. I κ.α.) απαιτείται από τα μέλη να εφαρμόσουν τις διατάξεις και εκείνα τα κεφάλαια τα οποία τα αφορούν.

περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε τέτοια επέμβαση πρέπει να γίνεται με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα και τα καθήκοντα άλλων κρατών.

Εκτός από την εδαφική αρμοδιότητα, ο IMO και ο ILO παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να επιθεωρούν τα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Αυτές οι επιθεωρήσεις ονομάζονται επιθεωρήσεις Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (Port State Control, PSC). Έτσι, όταν οι πλοιοκτήτες, οι εταιρείες των νηογνομόνων και οι υπηρεσίες κράτους της σημαίας αποτύχουν να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων, ο Κρατικός Έλεγχος Λιμένων (PSC) τίθεται σε ισχύ. Οι επιθεωρήσεις του PSC διεξάγονται για να διασφαλίσουν ότι τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια τους είναι ασφαλή, δεν θέτουν το περιβάλλον σε κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τις σχετικές συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Διεθνούς Ένωσης Εργασίας.

Καθόσον η ρύπανση των θαλασσών είναι, εκ φύσεως, διασυνοριακό φαινόμενο υψίστης σημασίας, οι λιμενικές αρχές εφαρμόζουν τις συμβάσεις που έχουν τεθεί σε ισχύ και στα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν έχουν επικυρώσει μια σύμβαση. Οι επιθεωρητές χρησιμοποιούν έναν τυποποιημένο αρχικό πίνακα ελέγχου επιθεώρησης και επιθεωρούν διάφορες ουσιαστικές πτυχές του πλοίου για να βεβαιωθούν για την ασφαλή λειτουργία του σκάφους. Όπου η πιστοποίηση είναι άκυρη ή όπου υπάρχουν σαφείς λόγοι ή ακόμη και υποψίες ότι ένα πλοίο ή/ και ο εξοπλισμός ή το πλήρωμά του μπορούν να μην είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς και την απαιτούμενη συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων, ακολουθείται μία πιο λεπτομερής επιθεώρηση.

Τα κράτη έχουν χρησιμοποιήσει δύο επιχειρήματα για να δικαιολογήσουν την άσκηση του PSC :

- Το δικαίωμα self-protection για τους πολίτες του και το περιβάλλον ενάντια στους κινδύνους που παρουσιάζονται με τα κάτω του μετρίου πλοία.
- Διεθνής επιβολή των συμβάσεων που εξετάζουν την ασφάλεια εν πλω, με την παρεμπόδιση των αναξιόπλων σκαφών από την πλεύση τους στη θάλασσα.

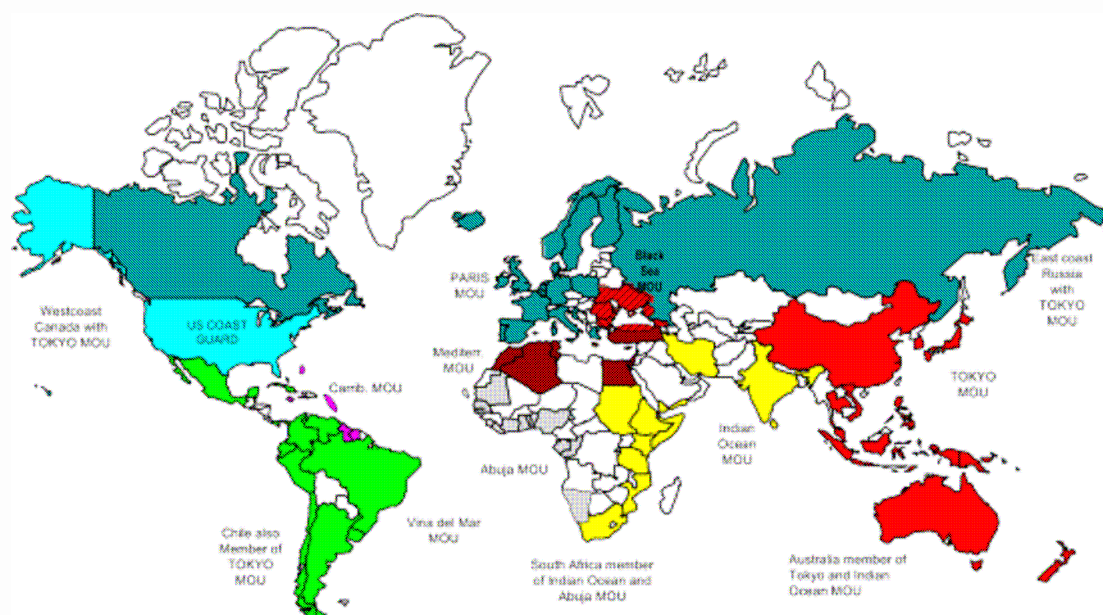
Παρά αυτή την αιτιολόγηση, ο UNCLOS έχει προσπαθήσει να περιορίσει την έκταση του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSC) προς τα ξένα σκάφη και να καθορίσει μερικές πολύ ακριβείς διαδικασίες. Οι αρμοδιότητες που χορηγούνται στις λιμενικές αρχές κάτω από τον UNCLOS περιορίζονται στην προστασία του θαλάσσιου

περιβάλλοντος και σε κανονισμούς για την ασφάλεια, οι οποίοι βρίσκονται σε μεμονωμένες συμβάσεις του IMO και του ILO. Αρχικά, το PSC περιορίστηκε κυρίως να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τις τεχνικές πτυχές των συμβάσεων του IMO. Εντούτοις, οι πρόσφατες αλλαγές της SOLAS '74 καθιστούν επιτρεπτό για τους ανώτερους υπαλλήλους του PSC να ελέγξουν τις λειτουργικές απαιτήσεις όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι ο καπετάνιος ή το πλήρωμα δεν εξοικειώνεται με τις ουσιαστικές διαδικασίες σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους. Παρόμοιες αλλαγές έχουν γίνει και στην MARPOL 73/78 καθώς και την STCW το 1978, όπως τροποποιήθηκαν το 1995. Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια σαφής προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα ένα πλοίο. Επιπλέον, τα σκάφη που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγούν κατά τρόπο μεροληπτικό.

Βασικός παράγοντας για την επιτυχία των PSC είναι ο συντονισμός, καθώς μία ασυντόνιστη προσπάθεια επιθεωρήσεων PSC μέσα σε μια περιοχή μπορεί να οδηγήσει στην επανάληψη του φαινομένου να πλέουν στις θάλασσες πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές. Εάν οι επόμενοι επιθεωρητές του PSC δεν έχουν καμία προγενέστερη γνώση των προηγούμενων επιθεωρήσεων, δεν μπορούν να ακολουθήσουν στη διόρθωση των ανεπαρειών ή των συνήθων παραβατών στόχων. Επίσης πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές θα επισκέπτονται λιμάνια όπου υπάρχει λιγότερο αυστηρές επιθεωρήσεις των PSC. Αυτό μπορεί να παρακωλύσει την οικονομική κατάσταση των λιμένων που πραγματοποιούν τις κατάλληλες επιθεωρήσεις. Για να αποφευχθούν τα παραπάνω, με βάση κυρίως τη γεωγραφική θέση των κρατών, έχουν δημιουργηθεί διάφορες περιφερειακές συμφωνίες, οι οποίες ορίζουν τους ελέγχους που θα γίνονται στις επιθεωρήσεις και δίνουν τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές τους.

Οι περιφερειακές συμφωνίες που έχουν τεθεί σε ισχύ είναι το PARIS MOU, το TOKYO MOU, το MEDITERRANEAN MOU, το ABUJA MOU, το INDIAN OCEAN MOU, το VINA DEL MAR MOU, το CARIBBEAN MOU, το BLACK SEA MOU και τέλος η USCG (ΗΠΑ) και η AMSA (Αυστραλία) που έχουν επιλέξει τα μείνουν έξω από τις παραπάνω περιφερειακές συμφωνίες. Στο σχήμα που ακολουθεί απεικονίζονται γεωγραφικά οι περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων ανά τον κόσμο.

Σχήμα 2.3 : Οι περιφερειακές συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων



Τα κράτη μέλη των διαφόρων Μνημονίων Συνεννόησης (MOU), έχουν αποκτήσει αξιόλογη εμπειρία και τεχνογνωσία με την συμμετοχή τους στο σύστημα επιθεωρήσεων και πολλά έχουν κερδηθεί από την περιφερειακή συνεργασία σχετικά με το κρατικό έλεγχο λιμένων. Οι αποφάσεις του IMO με το ψήφισμα A.682 (17) «Περιφερειακή συνεργασία στον έλεγχο των πλοίων» αναγνωρίζουν και ουσιαστικά ενθαρρύνουν αυτό το γεγονός. Οι σημαντικότερες λειτουργίες μέσα σε αυτές τις περιφερειακές συμφωνίες είναι ο σχηματισμός μιας γραμματείας και η καθιέρωση των κεντρικών βάσεων δεδομένων έτσι ώστε οι εθνικές λειτουργίες ελέγχου PSC να μπορούν να εκθέσουν τις πληροφορίες και όλα τα μέλη να μπορούν να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων και να εξετάσουν την ιστορία των PSC ενός σκάφους. Αυτό επιτρέπει στα μέλη να ανταλλάξουν τις πληροφορίες τους για τα σκάφη, τα αρχεία τους και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται. Αυτές οι πληροφορίες είναι σημαντικές δεδομένου ότι επιτρέπουν στους επόμενους λιμένες της κλήσης να στοχεύουν μόνο στα σκάφη που δεν έχουν επιθεωρηθεί πρόσφατα. Ο προσδιορισμός των υποβαθμισμένων πλοίων και η επιτακτική διόρθωση των σοβαρών ελλείψεων πριν την αναχώρησή τους από το λιμάνι έχει οδηγήσει σε μειωμένους κινδύνους και σε μείωση των ατυχημάτων.

Στόχος των Μνημονίων είναι να περιορίσουν ή ακόμη και να εξαλείψουν τα υποβαθμισμένα πλοία τα οποία όχι μόνον δημιουργούν στρεβλώσεις στην οικονομία αλλά και επιβαρύνουν σημαντικά το περιβάλλον. Έχει ουσιαστικά υιοθετηθεί ένα

σύστημα επισημάνσης και αξιολόγησης των πλοίων, ειδικά των υποβαθμισμένων πλοίων (αυτών που οι εκθέσεις των επιθεωρητών του PSC επισημαίνουν ότι δεν έχουν την ποιοτική κατάσταση που οι διεθνείς κανονισμοί για τη θαλάσσια ασφάλεια επιβάλλουν). Στη συνέχεια αξιολογούνται οι σχετικοί αριθμοί των επιθεωρήσεων και των κρατήσεων των πλοίων των διαφόρων ανά σημαία ανάλογα με το ποσοστό κρατήσεων που έχουν την κάθε χρονιά και αφού αυτό καταγράφεται και συνυπολογίζεται για την κάθε τρέχουσα τριετία. Τα πλοία τα οποία φέρουν σημαία, η οποία έχει ποσοστό κρατήσεων πάνω από το μέσο όρο όλων των σημαιών για την τρέχουσα τριετία αποτελούν στόχο προτεραιότητας για επιθεώρηση. Γίνεται φανερό, ότι η αναγκαιότητα του κράτους της σημαίας να διασφαλίσει την ποιότητα των νηολογημένων πλοίων, ώστε να αποφύγει να συμπεριληφθεί στην κατηγορία των σημαιών πρώτης προτεραιότητας είναι επιβεβλημένη. Σε αντίθετη περίπτωση, υφίστανται σημαντικό πλήγμα το οποίο επηρεάζει άμεσα την ανταγωνιστικότητα του πλοίου και της σημαίας. Οι «καλοί» πλοιοκτήτες, θα υποχρεωθούν να αποφύγουν τις σημαίες εκείνες των οποίων τα πλοία τους αποτελούν στόχους πρώτης προτεραιότητας, κάτι το οποίο θα σημαίνει επιπρόσθετα έξοδα και καθυστερήσεις κατά την είσοδο στα λιμάνια για φορτοεκφόρτωση.¹⁵

Ένα κράτος μπορεί επίσης να θεσπίσει εσωτερικούς νόμους και να επιβάλει πρόσθετους εθνικούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με τα ξένα πλοία που εισέρχονται στα ύδατά του. Για παράδειγμα, οι Ηνωμένες Πολιτείες, μετά το ατύχημα του EXXON VALDEZ που προκάλεσε μεγάλη οικολογική καταστροφή στην Αλάσκα, θέσπισαν το νόμο ρύπανσης πετρελαίου, OIL POLLUTION ACT of 1990 (OPA 90). Η νομοθετική πράξη της OPA 90 υπήρξε ένα από τα πιο κοσμογονικά ναυτικά νομοθετήματα στον κόσμο, καθώς αν και εθνική νομοθεσία των ΗΠΑ είχε παγκόσμια εμβέλεια. Προκάλεσε δραστικές επιπτώσεις στη σχεδίαση, στη λειτουργία και στα οικονομικά της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, όχι μόνο στις ΗΠΑ αλλά παγκόσμια. Μεταξύ άλλων, η OPA' 90 απαγορεύει στα δεξαμενόπλοια που δεν φέρουν διπλό τοίχωμα/περίβλημα σκάφους (double hull/double bottom) να προσεγγίζουν βορειο-Αμερικάνικα λιμάνια και καθιερώνει την Απεριόριστη Ευθύνη "unlimited liability" για τον πλοιοκτήτη και την οικονομική αποζημίωση των πληγέντων. [Βλάχος, 2007]

¹⁵ Αλκης Κορρές, & Θάνος Πάλλης (2008), «Ποιοτικά Νηολόγια: Εμπειρικά δεδομένα και Συμβατικές αντιλήψεις», *Economic Outlook*, Σεπτέμβριος 2008.

Επιπρόσθετα, ως αντίδραση στις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 θεσπίστηκε κατά τη διπλωματική διάσκεψη του IMO το 2002 ο αποκαλούμενος κώδικας ISPS, καθώς και διάφορες τροποποιήσεις άλλων διεθνών συμφωνιών. Ο στόχος είναι η βελτίωση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα έναντι τρομοκρατικών επιθέσεων. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 της 31ης Μαρτίου 2004 αποσκοπεί στη διασφάλιση της ενιαίας ερμηνείας και εφαρμογής των εν λόγω αποφάσεων του IMO. Ο κανονισμός απαιτεί από τα κράτη μέλη να διενεργούν, μεταξύ άλλων, αξιολογήσεις της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεών τους και να ελέγχουν τη συμμόρφωσή τους με τους κανονισμούς ασφαλείας.

2.4 Κοινοτική Νομοθεσία - PARIS MOU¹⁶

Δεδομένου ότι η ασφάλεια στη θάλασσα διέπεται κυρίως από διεθνείς κανόνες, η κύρια συμβολή της Κοινότητας συνίσταται στη μεταφορά τους στην κοινοτική νομοθεσία, για να τους προσδώσει νομική ισχύ και να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή τους σε όλα τα κράτη μέλη. Κατά τη δεκαετία του 1990 σημειώθηκε σημαντική πρόοδος προς αυτή την κατεύθυνση. Μετά τα ατυχήματα που συνέβησαν στα πλοία «Erika» και «Prestige», οι κοινοτικές προδιαγραφές ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές έγιναν πολύ αυστηρότερες. Τον Μάρτιο και τον Δεκέμβριο του 2000 η Επιτροπή κατέθεσε τις επονομαζόμενες δέσμες «Erika I» και «Erika II» με σκοπό την υλοποίηση των απαραίτητων βελτιώσεων. Στο πλαίσιο αυτών των δύο δεσμών για την ασφάλεια των πλοίων θεσπίστηκαν οι εξής διατάξεις:

- **Η δέσμη «Erika I»**

Η οδηγία 2001/105/ΕΚ της 19ης Δεκεμβρίου 2001 αναβάθμισε και ενοποίησε τις κοινοτικές διατάξεις της αρχικής οδηγίας σχετικά με τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (νηογνώμονες). Σκοπός της ήταν η ενιαία συμμόρφωση με τα πρότυπα, οι αυστηρότερες απαιτήσεις ποιότητας για τους νηογνώμονες, η μεγαλύτερη διαφάνεια των πορισμάτων και η μεγαλύτερη ανεξαρτησία των νηογνώμωνων από τους πλοιοκτήτες και τη ναυπηγική βιομηχανία. Η οδηγία προβλέπει την εποπτεία των νηογνώμωνων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Αν η απόδοσή τους αποδειχθεί ανεπαρκής, η αναγνώρισή τους μπορεί

¹⁶ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας. Επίσης επίσημη ιστοσελίδα της Ε.Ε.: eur-lex.europa.eu/el/index.htm - 16k

να ανασταλεί προσωρινά ή να αρθεί οριστικά. Σε περίπτωση που στοιχειοθετηθεί αμέλεια, ένας νηογνώμονας μπορεί υπό ορισμένες συνθήκες να θεωρηθεί υπεύθυνος για τις επιπτώσεις ενός ναυτικού ατυχήματος.

Η οδηγία 2001/106/ΕΚ της 19ης Δεκεμβρίου 2001 κατέστησε υποχρεωτικό τον έλεγχο του κράτους του λιμένα για ορισμένα εν δυνάμει επικίνδυνα πλοία. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διενεργούν συχνότερες και πιο ενδελεχείς επιθεωρήσεις και να πραγματοποιούν εκτενέστερες επιθεωρήσεις σε ορισμένα πλοία υψηλού κινδύνου όπως τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία που μεταφέρουν φυσικό αέριο και χημικές ουσίες. Επιπλέον, η οδηγία θέσπισε την επονομαζόμενη «μαύρη λίστα». Όταν πλοία ταξιδεύουν με σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στη μαύρη λίστα και προηγούμενες επιθεωρήσεις σε άλλους λιμένες έχουν καταδείξει ότι η ασφάλειά τους ήταν ανεπαρκής, θα είναι δυνατό να τους απαγορευθεί η πρόσβαση σε κοινοτικούς λιμένες.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 της 18ης Φεβρουαρίου 2002 καθόρισε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για τον σταδιακό τερματισμό της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και προέβλεψε την αντικατάστασή τους με ασφαλέστερα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους έως το 2015 το αργότερο, ενώ οι προθεσμίες εξαρτώνται από το μέγεθος, τον τύπο και την ηλικία του πλοίου. Μετά το ατύχημα του πετρελαιοφόρου «Prestige», το χρονοδιάγραμμα περιορίστηκε εκ νέου σημαντικά μέσω του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 της 22ας Ιουλίου 2003. Η χρήση πετρελαιοφόρων μονού κύτους για τη μεταφορά ιδιαίτερα τοξικού βαρέος πετρελαίου από και προς τους λιμένες της Κοινότητας απαγορεύθηκε αμέσως.

- **Η δέσμη «Erika II»**

Η οδηγία 2002/59/ΕΚ της 27ης Ιουνίου του 2002 θέσπισε ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (SafeSeaNet). Ο φορέας εκμετάλλευσης οποιουδήποτε πλοίου που επιθυμεί να καταπλεύσει σε λιμένα κράτους μέλους πρέπει να παράσχει, εκ των προτέρων, διάφορες πληροφορίες στην αρμόδια λιμενική αρχή, ιδιαίτερα όσον αφορά τυχόν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία. Το πλοίο πρέπει να διαθέτει σύστημα αυτόματου εντοπισμού (AIS) και η οδηγία καθορίζει επίσης ένα χρονοδιάγραμμα για τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των πλοίων με συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (συστήματα VDR ή «μαύρα κουτιά»). Η οδηγία παραχώρησε στα κράτη μέλη μεγαλύτερες αρμοδιότητες παρέμβασης και επέτρεψε στις αρμόδιες αρχές να απαγορεύουν την αναχώρηση πλοίων υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Υποχρέωσε

επίσης τα κράτη μέλη να εγκρίνουν σχέδια για τη δυνατότητα πρόσβασης των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο σε τόπους καταφυγής. Επίσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 της 27ης Ιουνίου 2002 συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Αποστολή του είναι η παροχή επιστημονικών και τεχνικών συμβουλών στην Επιτροπή και η παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.

2.3.5 Paris Memorandum of Understanding (PARIS MOU)

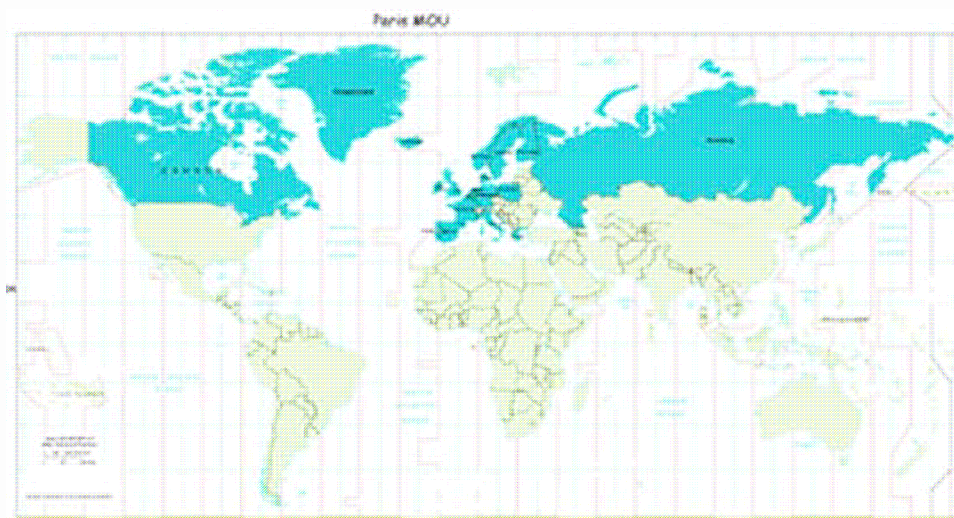
Για τον συντονισμό και την εναρμόνιση του συστήματος των επιθεωρήσεων PSC, τα ευρωπαϊκά κράτη δημιούργησαν μία περιφερειακή συμφωνία για τη σύσταση ενός συντονιστικού Οργάνου. Το νέο αυτό Όργανο γνωστό ως Μνημόνιο - Συνεννόησης των Παρισίων (Paris MOU) για το Port State Control τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1982. Η στρατηγική που ακολούθησε το Paris MOU το καθιέρωσε ως ένα από τα πλέον σημαντικά πρωτόκολλα συνεργασίας. Ο καθορισμός και η στοχοποίηση των υποβαθμισμένων πλοίων, η μεγαλύτερη διαφάνεια στον εξωτερικό κόσμο και ένα πιο υψηλό επίπεδο εναρμόνισης και ποιότητας αποτελούν τους στόχους του. Η πάγια πλέον πολιτική του καθορίζει ότι «οι πλοιοκτήτες, τα κράτη των εμπλεκομένων νηολογίων, οι νηογνώμονες και οι ναυλωτές θα είναι άμεσα υπεύθυνοι για την απόδοση και τη συμμετοχή τους, με αριθμό πλοίων τα οποία κρίνονται ως υποβαθμισμένα». Ενώ αφετέρου, «οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τα πλοία και οι σημαίες με καλά επίπεδα ασφάλειας θα καταγράφουν και θα ανταμειφθούν για την επένδυση και συμμετοχή τους στην ποιοτική ναυτιλία...».¹⁷

Το πρωτόκολλο σύμβασης των Παρισίων (PARIS MOU) καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και την περιοχή του Βόρειου Ατλαντικού. Δεν αποτελεί διεθνή σύμβαση, αλλά μάλλον μια διοικητική συμφωνία που χαρακτηρίζει το κοινό των υπογραφόντων του να επιβάλουν τις σχετικές συμβάσεις αυστηρά. Συμμετέχουν είκοσι χώρες: Βέλγιο - Καναδάς - Κροατία - Δανία - Ισλανδία - Φιλανδία - Γαλλία - Γερμανία - Ελλάδα - Ην.Βασίλειο - Ιρλανδία - Ιταλία - Ολλανδία - Νορβηγία - Πολωνία - Πορτογαλία - Ρωσία - Ισπανία - Σουηδία και Σλοβενία.

Στο σχήμα που ακολουθεί απεικονίζεται η γεωγραφική περιοχή που καλύπτει το PARIS MOU

¹⁷ <http://www.parismou.org>

Σχήμα 2.4 : Γεωγραφική περιοχή του PARIS MOU



Τα συμβαλλόμενα κράτη συμφώνησαν να επιθεωρούν το 25% των σκαφών ξένης σημαίας που επισκέπτονται τους λιμένες τους κάθε έτος. Εάν ένα σκάφος επιθεωρείται σε μια χώρα και βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με όλες τις Συνθήκες που καλύπτονται από το PARIS MOU, δεν υπάρχει καμία ανάγκη για το ίδιο σκάφος να επιθεωρηθεί πάλι στην επόμενη χώρα. Επιπλέον, θα πρέπει να αποτελεί κοινή πρακτική των κρατών μελών η εντατικοποίηση των ελέγχων των πλοίων και η απαγόρευση πρόσβασης στα κοινοτικά λιμάνια όλων των πλοίων που δεν τηρούν τα διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα. Αυτό σημαίνει πως οι πλοιοκτήτες που σέβονται τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας δεν θα τιμωρούνται με τον αθέμιτο ανταγωνισμό που προέρχεται από τα υποβαθμισμένου επιπέδου ασφάλειας πλοία, τα οποία ανταγωνίζονται με αθέμιτα πλεονεκτήματα εκείνα που έχουν επωμισθεί το αναγκαίο κόστος για την αναβάθμιση τους και την πιστή τήρηση των διεθνών κανονισμών και απαιτήσεων.[Βλάχος, 1999].

Προκειμένου για το συντονισμό και την αποτελεσματικότητα των ανωτέρω, το Paris MOU διαθέτει μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων, την επονομαζόμενη SIRENAC με έδρα το Saint Malo της Γαλλίας και στην οποία καταχωρούνται όλες οι επιθεωρήσεις, ενώ παράλληλα παρέχει πληροφορίες προς τους επιθεωρητές σχετικά με τα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια και τους συνδράμει ως προς την επιλογή για επιθεώρηση. Επισημαίνεται ότι σε ετήσια βάση επιθεωρούνται περί τα 15.000 πλοία. Όταν διαπιστώνονται σοβαρές ελλείψεις, σε ένα πλοίο τότε αυτό κρατείται και ο πλοίαρχος λαμβάνει οδηγίες για την αποκατάσταση των ελλείψεων πριν τον απόπλου.

2.3.6 Κατάταξη νηολογίων- *black, gray, white list*

Το PARIS MOU έχει δώσει ιδιαίτερο βάρος στην απόδοση των Κρατών των Σημαιοτών και για τον λόγο αυτό προβαίνει κάθε χρόνο στην έκδοση σχετικών στατιστικών στοιχείων. Από το 1999 η Επιτροπή του Μνημονίου των Παρισίων υιοθέτησε έναν νέο τρόπο υπολογισμού της απόδοσης των Σημαιοτών βάσει στατιστικού τύπου ο οποίος οδήγησε στην δημιουργία μαύρης, γκριζας και λευκής λίστας (*black, gray, white list*) καθιστώντας ακόμη αυστηρότερη την αξιολόγηση της απόδοσής τους. Η απόδοση κάθε κράτους σημαίας υπολογίζεται χρησιμοποιώντας έναν τυποποιημένο τύπο στον οποίο βαρύνουσα σημασία έχει ο αριθμός των κρατήσεων των πλοίων. Οι Σημαίες με αυξημένα ποσοστά κρατήσεων κατατάσσονται στη μαύρη λίστα, εκείνες με μέτρια ποσοστά κρατήσεων στη γκριζα και εκείνες με αποδεκτά όρια κρατήσεων στη λευκή. Προκειμένου η ανωτέρω διαβάθμιση να είναι πληρέστερη, το PARIS MOU έχει συμπεριλάβει δύο νέα όρια στη μαύρη λίστα. Το μαύρο προς γκρι και το γκρι προς άσπρο όριο.¹⁸

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της νέας κοινοτικής Οδηγίας 2009/16 της 23/4/2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, από την 1/1/2011 θα αρχίσει να εφαρμόζεται ένα αυστηρότερο καθεστώς ελέγχου πλοίων (*New Inspection Regime – NIR*) από το Paris MOU. Ουσιαστικά αλλάζει το καθεστώς απαγόρευσης πρόσβασης σε λιμάνια, καθώς το πλαίσιο του αυστηροποιείται αφού πλέον εντάσσονται και οι σημαίες που έχουν ενταχθεί στο γκριζό κατάλογο στις απαγορεύσεις αντίστοιχες με εκείνες του μαύρου καταλόγου. Ειδικότερα το μέτρο της απαγόρευσης πρόσβασης σε λιμάνια λόγω πολλαπλών κρατήσεων θα εφαρμοστεί σε όλους του τύπους πλοίων που φέρουν σημαία που έχει ενταχθεί στο γκριζό κατάλογο, όπως προαναφέρθηκε αντί του μαύρου, που ισχύει σήμερα. Εάν το πλοίο, φέρει σημαία του μαύρου καταλόγου θα του απαγορεύεται η πρόσβαση μετά από περισσότερες από δύο κρατήσεις τους τελευταίους 36 μήνες, ενώ εάν φέρει σημαία του γκριζου καταλόγου μετά από περισσότερες από δύο κρατήσεις τους τελευταίους 24 μήνες. Στο ίδιο πλαίσιο προβλέπεται ότι κράτηση από δεύτερη απαγόρευση θα έχει ως συνέπεια τη μόνιμη απαγόρευση ασχέτως σημαίας του πλοίου.¹⁹

¹⁸ <http://www.parismou.org>

¹⁹ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας. Επίσης επίσημη ιστοσελίδα της Ε.Ε.: eur-lex.europa.eu/el/index.htm - 16k

Εξετάζοντας τα δεκαπέντε μεγαλύτερα νηολόγια στα οποία είναι εγγεγραμμένα το 75% του παγκόσμιου στόλου και συγκρίνοντας τα στοιχεία του Annual Report 2008 του PARIS MOU, διαπιστώνουμε τα κάτωθι:

- Η ποιοτική απόδοση της σημαίας δεν συνδέεται απαραίτητα με το αν ανήκει σε παραδοσιακό ή άλλου τύπου νηολόγιο.
- Τα νηολόγια των κρατών μελών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (παραδοσιακά, ανοικτά, παράλληλα ή διεθνή) έχουν αυξημένη ποιοτικά απόδοση σημαίας και κατατάσσονται στη Λευκή Λίστα.

Ειδικότερα, από τα δεκαπέντε μεγαλύτερα νηολόγια παγκοσμίως, μόνο ο Παναμάς ανήκει στην black list και συγκεκριμένα στο γκρι προς το άσπρο όριο που αναφέρεται ως medium risk όριο. Κατά τα λοιπά το νηολόγιο της Νότιας Κορέας ανήκει στην gray list και όλα τα άλλα στη white list.

Πίνακας 2.1: Τα δεκαπέντε μεγαλύτερα νηολόγια και η κατάταξή τους στις λίστες του PARIS MOU

<i>A/A</i>	<i>ΣΗΜΑΙΕΣ²⁰</i>	<i>ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΗΜΑΙΑΣ²¹</i>
1	PANAMA	BLACK LIST
2	LIBERIA	WHITE LIST
3	BAHAMAS	WHITE LIST
4	SINGAPORE	WHITE LIST
5	MARSHALL ISLANDS	WHITE LIST
6	HONG KONG	WHITE LIST
7	GREECE	WHITE LIST
8	MALTA	WHITE LIST
9	CHINA	WHITE LIST
10	CYPRUS	WHITE LIST
11	NORWAY (NIS)	WHITE LIST
12	UNITED KINGDOM	WHITE LIST
13	KOREA SOUTH	GREY LIST
14	ITALY	WHITE LIST
15	GERMANY	WHITE LIST

²⁰ Annual report 2007 των Lloyd's Register - Fairplay / WORLD FLEET STATISTICS.

²¹ Annual Report 2008 του PARIS MOU

Προς επίρρωση των ανωτέρω, σε σχετική μελέτη τους οι ναυτιλιακοί οικονομολόγοι Άλκης Κορρές & Θάνος Πάλλης (2008)²², αναλύοντας στατιστικά στοιχεία σχετικά με την ποιοτική απόδοση των νηολογίων, αποδεικνύουν ότι τα κράτη μέλη του IMO με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εμφανίζουν πραγματικά μια εξαιρετική απόδοση στην ποιότητα του νηολογίου τους.²³ Το πλέον ενδιαφέρον στοιχείο της έρευνας αυτής είναι η εμπειρική αμφισβήτηση της συμβατικής αντίληψης ότι οι σημαίες όλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών είναι a priori ‘ποιοτικές’ και ότι όλες οι ‘ανοιχτές’ σημαίες (κατ’ άλλους ‘σημαίες ευκαιρίας’) είναι μη-ποιοτικές.

Κρίσιμο συμπέρασμα επίσης της εν λόγω έρευνας είναι το γεγονός ότι η ποιοτική απόδοση ενός νηολογίου συνδέεται με την ενεργό συμμετοχή στον IMO και όχι μόνο με καθεαυτή την συμμετοχή. Τα κράτη-σημαία που ενδιαφέρονται και συνδιαμορφώνουν τους διεθνείς κανονισμούς, διατηρούν, ή αποκτούν και κίνητρο για την καλύτερη διεθνή εφαρμογή τους και, κατ’ επέκταση για την προώθηση της ποιοτικής ναυτιλίας.²⁴ Το γεγονός αυτό, τονίζεται, δεν θα πρέπει να αγνοείται κατά την διαδικασία επιλογής σημαίας από τον πλοιοκτήτη, καθώς η καλύτερη δυνατή εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων συνεπάγεται σημαντικά μικρότερες πιθανότητες στοχευμένων ελέγχων και λιγότερες καθυστερήσεις στους λιμένες. Αρνητική απόδοση της σημαίας σημαίνει περισσότερες επιθεωρήσεις - και πιθανόν κρατήσεις - πλοίων, αυξάνοντας το κόστος. Οι ναυλομεσίτες δίνουν σημασία στην απόδοση της σημαίας των πλοίων που ναυλώνουν, επιδιώκοντας να αποφύγουν επαναλαμβανόμενες επιθεωρήσεις. Στον Ευρωπαϊκό χώρο επαναλαμβανόμενες κρατήσεις οδηγούν στην απαγόρευση εισόδου στους Ευρωπαϊκούς λιμένες.

Συνεπώς η ικανότητα εφαρμογής των διεθνών κανονισμών από το κράτος σημαίας αποτελεί τον κρισιμότερο παράγοντα ποιοτικής απόδοσης ενός νηολογίου. Το γεγονός αυτό τονίζεται στα αποτελέσματα το 2003, μιας τρίχρονης μελέτης που διενεργήθηκε από το πανεπιστήμιο του Κάρντιφ, σε συνεργασία με το Διεθνές

²² Άλκης Κορρές, & Θάνος Πάλλης (2008), «Ποιοτικά Νηολόγια: Εμπειρικά δεδομένα και Συμβατικές αντιλήψεις», Άρθρο Δημοσιευμένο στο: *Economic Outlook*, Σεπτέμβριος 2008

²³ Άλκης Κορρές, & Θάνος Πάλλης (2008), «Ποιοτικά Νηολόγια: Εμπειρικά δεδομένα και Συμβατικές αντιλήψεις», Άρθρο Δημοσιευμένο στο: *Economic Outlook*, Σεπτέμβριος 2008.

²⁴ Η Ελλάδα ανήκει στην κατηγορία αυτή και το Ελληνικό Νηολόγιο βρίσκεται στις κορυφαίες θέσεις των ‘άριστων’ σημαίων. Βλέπε σχετικά: ‘Ο.π.

Ερευνητικό Κέντρο Ναυτικών (Seamen International Research Centre (SIRC)).²⁵ Στην μελέτη αυτή εξετάστηκαν 37 νηολόγια (όλων των τύπων) και αξιολογήθηκε η ρυθμιστική ικανότητα των εξεταζόμενων κρατών σημαίας να εκδώσουν και να επιβάλουν τους κανόνες και τις διαδικασίες με συνέπεια και συμμόρφωση με το διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, τις διεθνείς συμβάσεις και την καλύτερη λειτουργική πρακτική. Σύμφωνα με την έρευνα αυτή ένα πρότυπο κράτους σημαίας πρέπει να παρουσιάσει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Επικύρωση μιας εκτενούς σειράς των διεθνών συμβάσεων IMO και ILO.
- Να διατηρεί τα πλήρη αρχεία με τα στοιχεία των πραγματικών ιδιοκτητών πλοιοκτητών και των πλοιοδιαχειριστών των εγγεγραμμένων πλοίων.
- Τη δυνατότητα να διεξαχθούν οι επιθεωρήσεις και οι έρευνες ατυχημάτων από λειτουργούς και συστήματα της ίδιας της σημαίας.
- Να μην καθορίζει την απόδοσή του από την άποψη της εισοδηματικής παραγωγής.
- Να διατηρεί τις αποτελεσματικές ρυθμίσεις πιστοποίησης των ικανοτήτων των ναυτικών και να έχει προβλέψεις για θέματα που αφορούν την ευημερία των ναυτικών.
- Να έχει ψηφίσει νομοθεσία που προστατεύει τα δικαιώματα των ναυτικών ανεξάρτητα από την υπηκοότητά και εθνικότητα τους.
- Να υπάρχουν αρκετά κεφάλαια διαθέσιμα κάθε χρόνο από το κρατικό προϋπολογισμό για να μπορεί το νηολόγιο να πραγματοποιεί τις ευθύνες και υποχρεώσεις που απορρέουν από το μέγεθος του εγγεγραμμένου εμπορικού στόλου.
- Διάθεση να επιβάλει όπου επιβάλλεται αλυσιδωτές ευθύνες στους πλοιοκτήτες και σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη που αλληλεπιδρούν ή που ενεργούν εξ ονόματος του κράτους σημαίας.

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί εξετάζονται τρία επιτυχημένα παραδείγματα μη παραδοσιακών εθνικών νηολογίων και εξάγονται ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα για τους λόγους της επιτυχίας τους.

²⁵ <http://www.sirc.cf.ac.uk/fsa.htm>. Επίσης Βλέπε σχετικά Δ. Πετρόπουλος, Ο ρόλος των ανοικτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Τα επιτυχημένα παραδείγματα των νηολογίων της Κύπρου, των Marshall Islands και του Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου (NIS)

3.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μία εκτενής αναφορά σε τρία επιτυχημένα παραδείγματα νηολογίων, η λειτουργία των οποίων θεμελιώνεται σε ένα συγκερασμό φτηνότερου κόστους και υψηλής ποιότητας, καθώς ανήκουν στη λευκή λίστα κατάταξης του PARIS MOU. Ειδικότερα θα αναφερθούν οι περιπτώσεις των Ανοικτών Νηολογίων της Κύπρου και των Marshall Islands καθώς και του Διεθνούς Νηολογίου της Νορβηγίας, τα οποία ανήκουν στα 12 μεγαλύτερα νηολόγια παγκοσμίως. Για την επιλογή των εν λόγω νηολογίων εξήφθησαν υπόψη τα κάτωθι:

- Στην περίπτωση της Κύπρου, το γεγονός ότι ανήκει στην Ε.Ε. και το νηολόγιό της παρουσιάζει μία αξιοσημείωτη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια παρά το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα πλοία υπό Κυπριακή Σημαία από το Τουρκικό Εμπάργκο.
- Στην περίπτωση των Marshall Islands, το γεγονός ότι το εν λόγω νηολόγιο τα τελευταία χρόνια φαίνεται ως το πλέον ανταγωνιστικό ανοικτό νηολόγιο καθώς αναπτύσσετε με ρυθμούς της τάξης του 30% και ήδη βρίσκεται στην 3^η θέση της παγκόσμιας κατάταξης.
- Στην περίπτωση της Νορβηγίας, το γεγονός ότι η Νορβηγία είναι μία από της μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις και ήταν η πρώτη χώρα που προέβη στην ίδρυση Διεθνούς Νηολογίου. Έκτοτε, Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο-NIS (Norwegian International Registry), υπήρξε το επιτυχημένο παράδειγμα για τη δημιουργία όλων των άλλων ευρωπαϊκών διεθνών νηολογίων.

Πίνακας 3.1 : Κυριότερα Χαρακτηριστικά των νηολογίων της Κύπρου, των Marshall Islands και του Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου (NIS)

<u>Ανοικτό Νηολόγιο Κύπρου</u>	<u>Ανοικτό Νηολόγιο Marshall Islands</u>	<u>Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο (NIS)</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Στο κυπριακό νηολόγιο έχουν δικαίωμα εγγραφής όλα τα πλοία ανεξάρτητα από την εθνικότητα των πλοιοκτητών/διαχειριστών/ναυλωτών και πληρωμάτων με την προϋπόθεση ότι η διαχείριση του πλοίου ασκείται σε ποσοστό άνω του 50% από κύπριους υπηκόους ή εταιρεία που έχει την έδρα της και λειτουργεί με βάση το κυπριακό δίκαιο ή εταιρεία η οποία αν και έχει συσταθεί στο εξωτερικό ενεργεί προς το συμφέρον της Κύπρου • Η νομοθεσία εμπορικής ναυτιλίας της Κύπρου επιτρέπει την προσωρινή εγγραφή ενός σκάφους. Οι περισσότεροι ιδιοκτήτες επιλέγουν να καταχωρήσουν το σκάφος τους σε πρώτο στάδιο, προσωρινά. Μέχρι να είναι σε θέση να ολοκληρώσουν τις διοικητικές διατυπώσεις για μόνιμη εγγραφή • Η κυπριακή νομοθεσία επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση πλοίου (νηολόγηση γυμνού πλοίου) • Η Κύπρος θεωρείται από τις πιο ανταγωνιστικές χώρες παγκοσμίως αναφορικά με τις αμοιβές εγγραφής και τους φόρους. Οι αμοιβές που απαριθμούνται πιο κάτω είναι χαμηλότερες και από τους κύριους ανταγωνιστές της Κύπρου 	<p>Η νηολόγηση στο Marshall Islands Registry παρέχει στους πλοιοκτήτες μία υψηλής ποιότητας υπηρεσιών νηολόγησης, καθώς η εταιρεία που διαχειρίζεται το εν λόγω νηολόγιο (Maritime Services Group) διαθέτει μία αποτελεσματική διοίκηση, ήτοι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαδικασία εγγραφής που είναι συμβατή με την εκμετάλλευση των πλοίων τους και χωρίς γραφειοκρατικές κωλυσιεργίες. Σημειώνεται ότι επιτρέπεται η παράλληλη νηολόγηση πλοίου (νηολόγηση γυμνού πλοίου) Parallel-in και Parallel-out. • Αξιόπιστο ρυθμιστικό περιβάλλον σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. • Ικανότητα και προθυμία για άμεση αποτελεσματική υποστήριξη όποτε και όπου αυτό είναι απαραίτητο, και επίσης • Επιλεκτικότητα ως προς την έγκριση νηολόγησης με ποιοτικά κριτήρια τόσο σε ό,τι αφορά τα πλοία, όσο και την ποιότητα των ιδιοκτητών και διαχειριστών πλοίων 	<ul style="list-style-type: none"> • Το NIS έκανε δεκτά πλοία όλων των κατηγοριών και όλων των εθνικοτήτων αφού μπορούν να εγγραφούν τόσο πλοία από τη Νορβηγία όσο και από αλλοδαπές χώρες • Ο πλοίαρχος θα πρέπει να είναι νορβηγός πολίτης ενώ δεν υπάρχουν περιορισμοί για το υπόλοιπο πλήρωμα μειώνοντας έτσι το κόστος επάνδρωσης του πληρώματος • Τα πλοία στο NIS δεν μπορούν να μεταφέρουν επιβάτες και εμπορεύματα ανάμεσα στα λιμάνια της Νορβηγίας ή να τηρούν προγραμματισμένες πλόες επιβατών μεταξύ νορβηγικών και άλλων λιμανιών • Το εισόδημα από κυριότητα, leasing, και διαχείριση των πλοίων απαλλάσσεται από φορολόγηση. Αυτό το εισόδημα, ωστόσο, φορολογείται όταν διανέμεται στους μετόχους • Τα τέλη νηολόγησης είναι όμοια με αυτά των σημαιών ευκολίας, χαμηλότερα δηλαδή από το εθνικό • Πολύ υψηλά επίπεδα ασφάλειας από τα πιο υψηλά στον κόσμο διατηρώντας τις περισσότερες από τις συμβάσεις IMO/ILO

3.2 Κύπρος

3.2.1 Γενικές παρατηρήσεις²⁶

Η Κύπρος είναι ένα από τα ελκυστικότερα κέντρα ναυτιλίας και εταιρειών ναυτιλίας στον κόσμο λόγω της ευνοϊκά ρυθμισμένης και ενήμερης ναυτιλιακής νομοθεσίας και του φορολογικού καθεστώτος το οποίο υφίσταται στην Κύπρο. Το γεγονός αυτό καθιστά τον κυπριακό στόλο ως τον τρίτο μεγαλύτερο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ένα ποσοστό 17% του συνολικού στόλου των 27 κρατών μελών της Ε.Ε. Η νομοθεσία, βασίζεται στις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις αλλά και στις υγιείς, υποστηρικτικές τραπεζικές εργασίες, τη χρηματοδότηση και τις ασφαλιστικές βιομηχανίες. Επίσης, η Κύπρος έχει συνάψει φορολογικές και διμερείς συμφωνίες με έναν μεγάλο αριθμό χωρών, για την αποφυγή διπλής φορολογίας και διεύρυνση της συνεργασίας στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει το Κυπριακό Νηολόγιο και γενικότερα η κυπριακή ναυτιλία είναι το Τουρκικό Εμπάργκο. Η Τουρκία επέβαλε από το 1987 απαγόρευση κατάπλου των υπό κυπριακή σημαία πλοίων στα λιμάνια της. Στις 25 Μαΐου 1997, η Τουρκία επέβαλε τη δεύτερη σειρά περιοριστικών μέτρων ενάντια στην κυπριακή ναυτιλία. Όπως και στην περίπτωση του Εμπάργκο του 1987, τα νέα μέτρα εφαρμόζονται επιλεκτικά και μεροληπτικά και επηρεάζουν τη ναυτιλία σε επίπεδο διεθνούς, εμπορίου. Τα μέτρα αυτά παραβιάζουν όλες τις αρχές που διέπουν το εμπόριο, όπως διατυπώνονται στους Κανονισμούς του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας EEC 4055/86²⁷ και EEC 4058/86²⁸, όπως η ελευθερία πλεύσης, η ελευθερία διαμετακόμισης, η ελευθερία πρόσβασης λιμένων καθώς και η ίση μεταχείριση.

Σε αντίθεση με τα περιοριστικά μέτρα του 1987, οι νέοι περιορισμοί δεν επηρεάζουν μόνο τα πλοία υπό κυπριακή σημαία αλλά θέτουν περιορισμούς και στη χρησιμοποίηση των κυπριακών λιμένων στη διαμετακόμιση των ακτοπλοϊκών γραμμών της Μεσογείου και έχουν αρνητικές συνέπειες για την ανάπτυξη των

²⁶ Κυπριακή Δημοκρατία/Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων/Τμήμα Εμπορικής, Ναυτιλίας <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f384e15451d73ab6c225753900256c7b?OpenDocument#>. Επίσης : Bizserve Consultants LTD, Ναυτιλιακές Υπηρεσίες, www.bizserve.eu/userfiles/ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ_ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.pdf

²⁷ Κανονισμός του Συμβουλίου EEC 4055/86, 22 Δεκεμβρίου 1986 που θέτει την αρχή της ελευθερίας στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

²⁸ Κανονισμός του Συμβουλίου EEC 4058/86, 22 Δεκεμβρίου 1986 που αφορά το συντονισμό δράσης για τη διαφύλαξη της ελεύθερης πρόσβασης σε ωκεανούς και στο εμπόριο.

κυπριακών λιμένων καθώς επίσης και για τις εμπορικές συναλλαγές. Με το Τουρκικό εμπάργκο σε ισχύ, τα συμφέροντα ενός πλοιοκτήτη/διαχειριστή πλοίου μπορούν ανά πάσα στιγμή να επηρεαστούν σοβαρά σε περίπτωση που υπάρχει οποιαδήποτε διασύνδεση με την Κύπρο, όσο μικρή κι αν είναι αυτή. Είναι φανερό ότι αυτή η πολιτική της Τουρκίας δημιουργεί μεγάλα εμπόδια στο εμπόριο μεταξύ των λιμανιών της ΕΕ και της Τουρκίας, επηρεάζοντας τον ιδιοκτήτη, τον ναυλωτή και όλα τα μέρη που εμπλέκονται στην μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης και όλες τις εργασίες που αφορούν την κανονική λειτουργία του σκάφους.²⁹

Παρά τις ανωτέρω αντιξοότητες όμως, η Κύπρος κατάφερε να σημειώσει μία αξιοσημείωτα επιτυχημένη πορεία στον τομέα των ναυτιλιακών οικονομικών δραστηριοτήτων. Η επιτυχία αυτή δεν εντοπίζεται μόνο στους μεγάλους αριθμούς σκαφών και στους μεγάλους όγκους του tonnage που προσέλκυσε το νηολόγιο. Σημαντικότερος παράγοντας αυτής της επιτυχημένης εξέλιξης είναι το γεγονός ότι η Κύπρος ανταποκρίθηκε με επιτυχία σε πολλές προκλήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως η τεχνολογική πρόοδος, η ζήτηση της αγοράς και ο ποιοτικός προσανατολισμός.

Η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση λειτούργησε καταλυτικά, στην αναβάθμιση του Κυπριακού Νηολογίου, καθώς επίσης και στην είσοδο της Κυπριακής σημαίας στην Λευκή Λίστα του PARIS MOU, με αποτέλεσμα την εξέλιξη της Κύπρου σε πλήρες ναυτιλιακό κέντρο. Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην διαμόρφωση του ΑΕΠ, ανέρχεται στο σημαντικό ποσοστό του 4%, που θεωρείται ένα από τα υψηλότερα στην Ε.Ε. Τα κρατικά έσοδα από τέλη εγγραφής, φόρους, κλπ., που καταβάλλουν οι ναυτιλιακές εταιρείες υπερβαίνουν τα 8 εκ. ευρώ ετησίως και οι άμεσα απασχολούμενοι στις χερσαίες εγκαταστάσεις των ναυτιλιακών εταιρειών ανέρχονται σε 4.000, ενώ πολλές άλλες θέσεις εργασίας έχουν δημιουργηθεί σε παράλληλες, με την ναυτιλία, δραστηριότητες. Η Κύπρος έχει καταστεί πλέον, σε παγκόσμια κλίμακα, ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διαχείρισης πλοίων και περισσότερες από 130 ναυτιλιακές εταιρείες διατηρούν μονάδες πλήρους δραστηριότητας. Η συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών αυτών έχει εγκατασταθεί στην πόλη της Λεμεσού και αρκετές από τις μεγαλύτερες, παγκοσμίως, ναυτιλιακές εταιρείες έχουν μεταφέρει τα Κεντρικά Γραφεία τους στην πόλη αυτή. Εκτιμάται ότι οι εγκατεστημένες στην Κύπρο ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται σήμερα το 4%

²⁹ http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17_gr/cyprus17_gr?opendocument

του παγκόσμιου στόλου, πράγμα που έχει πολλά οφέλη για την Κυπριακή οικονομία. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το σύνολο των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο, δηλαδή εταιρείες πλοιοκτησίας και διαχείρισης πλοίων, το 87% προέρχεται από τις χώρες της Ε.Ε.³⁰

3.2.2 Προϋποθέσεις νηολόγησης στο Κυπριακό Νηολόγιο³¹

«Στο κυπριακό νηολόγιο έχουν δικαίωμα εγγραφής όλα τα πλοία ανεξάρτητα από την εθνικότητα των πλοιοκτητών/διαχειριστών/ναυλωτών και πληρωμάτων με την προϋπόθεση ότι η διαχείριση του πλοίου ασκείται σε ποσοστό άνω του 50% από κύριους υπηκόους ή εταιρεία που έχει την έδρα της και λειτουργεί με βάση το κυπριακό δίκαιο ή εταιρεία η οποία αν και έχει συσταθεί στο εξωτερικό ενεργεί προς το συμφέρον της Κύπρου. Αλλοδαποί πλοιοκτήτες μπορούν να εγγράψουν τα πλοία τους στο νηολόγιο της Κύπρου με την προϋπόθεση ότι προηγουμένως έχουν συστήσει υπεράκτια εταιρεία στην Κύπρο, η οποία είτε θα αποκτήσει το πλοίο στο όνομά της είτε θα το ναυλώσει με ναύλωση πλοίου γυμνού» [Βλάχος, 2007].

Υπάρχουν ορισμένοι περιορισμοί στη δυνατότητα να καταχωρηθεί ένα σκάφος κάτω από τη σημαία της Κύπρου. Συγκεκριμένα οι περιορισμοί αυτοί είναι σε σχέση με την ηλικία του σκάφους, καθώς πλοία οποιουδήποτε τύπου και οποιασδήποτε χωρητικότητας ηλικίας άνω των 15 χρόνων, μπορούν να εγγραφούν στο Κυπριακό Νηολόγιο ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης μόνο κατόπιν ειδικής επιθεώρησης με ικανοποιητικά αποτελέσματα και εφόσον ικανοποιούν τις απαιτήσεις περί εμπορικής ναυτιλίας νομοθεσίας και τις εγκυκλίους του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.

Όλα τα σκάφη πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της νομοθεσίας της Εμπορικής Ναυτιλίας και τις Εγκυκλίους που εκδίδονται από το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας. Οποιοσδήποτε επιπρόσθετες έρευνες χρειάζονται να πραγματοποιηθούν από τους επιθεωρητές του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, γίνονται με προσωπικά έξοδα του ιδιοκτήτη. Η κυβέρνηση έχει εγκρίνει διάφορες γνωστές και

³⁰ www.seve.gr/inst/seve/gallery/seve/meletes/country/Cyprus/annual2008.doc

³¹ <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f384e15451d73ab6c225753900256c7b?OpenDocument#>.

Επίσης: Bizserve Consultants LTD, Ναυτιλιακές Υπηρεσίες,
www.bizserve.eu/userfiles/NAYTILIAKES_YPIHPRESIES.pdf

Επίσης: Γ. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα, 2007.

αναγνωρισμένες εταιρείες ταξινόμησης όπου πραγματοποιούνται έλεγχοι και εκδίδονται πιστοποιητικά.

Σε ό,τι αφορά την επάνδρωση των πλοίων το Κυπριακό Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο ορίζει ότι τα μέλη του πληρώματος μπορούν να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας. Η μοναδική προϋπόθεση που τίθεται ως προς την επάνδρωση είναι τα μέλη του πληρώματος να είναι κάτοχοι πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας που να τα αναγνωρίζει και να τα αποδέχεται το Κυπριακό κράτος.

3.2.3 Προσωρινή νηολόγηση³²

Η νομοθεσία εμπορικής ναυτιλίας της Κύπρου επιτρέπει την προσωρινή εγγραφή ενός σκάφους (εάν κατά την διάρκεια της εγγραφής το σκάφος είναι βρίσκεται σε ένα λιμάνι εκτός της Δημοκρατίας και υπό τον όρο ότι δεν ήταν προηγουμένως στο Κυπριακό Νηολόγιο). Οι περισσότεροι ιδιοκτήτες επιλέγουν να καταχωρήσουν το σκάφος τους σε πρώτο στάδιο, προσωρινά. Αυτό θα τους δώσει χρόνο (μέχρι 9 μήνες, συμπεριλαμβανομένης της τρίμηνης παράτασης) κατά τη διάρκεια της οποίας θα είναι σε θέση να ολοκληρώσουν τις διοικητικές διατυπώσεις για μόνιμη εγγραφή. Η αίτηση για την εγγραφή ενός σκάφους κάτω από τη σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας πρέπει να υποβληθεί από δικηγόρο στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων μέσω του Κυπριακού Νηολογίου.

Το Κυπριακό Νηολόγιο δέχεται επίσης την υποβολή των αιτήσεων για την εγγραφή των σκαφών εκ μέρους των εταιρειών που είναι ακόμα υπό εγγραφή, έτσι ώστε η ενσωμάτωση της εταιρείας και εγγραφή του σκάφους να προχωράνε ταυτόχρονα. Εντούτοις η εταιρεία πρέπει να διεκπεραιώσει όλες τις διαδικασίες της σύστασης της πριν την εγγραφή του σκάφους. Το σκάφος μπορεί να καταχωρηθεί προσωρινά κάτω από τη σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας είτε στην Λεμεσό από το Κυπριακό Νηολόγιο είτε σε πρεσβεία η οποία θα ενεργήσει με βάση τις οδηγίες που εκδίδονται από το Κυπριακό Νηολόγιο. Κατά την διάρκεια της προσωρινής εγγραφής το σκάφος πρέπει να είναι σε λιμάνι έτσι ώστε να μπορεί να ερευνηθεί και να πιστοποιηθεί εκ μέρους της Κυπριακής Κυβέρνησης. Η μόνιμη εγγραφή ενός προσωρινά καταχωρημένου σκάφους πρέπει να ολοκληρωθεί μέσα σε 6 μήνες (ή 9

³² «Η προσωρινή νηολόγηση αφορά σε πλοία που εγγράφονται σε προξενείο του εξωτερικού, χωρίς να είναι υποχρεωτική η παρουσία του πλοίου». Βλέπε σχετικά: Γ. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», ό.π. Επίσης : Bizserve Consultants LTD, Ναυτιλιακές Υπηρεσίες, www.bizserve.eu/userfiles/NAYTILIAKES_YPIHPESIEΣ.pdf

μήνες εάν εξασφαλίσει τρίμηνη παράταση) από την ημερομηνία κατά την οποία γράφηκε προσωρινά.

3.2.4 Παράλληλη νηολόγηση³³

Η κυπριακή νομοθεσία επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση πλοίου (νηολόγηση γυμνού πλοίου). Η νομοθεσία προνοεί για τα δύο είδη νηολόγησης γυμνού πλοίου τα οποία είναι αποδεκτά διεθνώς: Παράλληλη Νηολόγηση προς τα Μέσα (Parallel-in) και Παράλληλη Νηολόγηση προς τα Έξω (Parallel-out). Αυτές οι δύο επιλογές προσφέρουν πολύ ενδιαφέρουσες ευκαιρίες για εκμίσθωση, ενοικιαγορά και χρηματοδότηση.

Η πρακτική που ακολουθείται από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας καταδεικνύει ότι η παράλληλη νηολόγηση (νηολόγηση γυμνού πλοίου) κάτω από το καθεστώς της Κύπρου μπορεί να γίνει με περισσότερα από 20 κράτη, των οποίων η νομοθεσία είναι συμβατή με την Κυπριακή νομοθεσία.

3.2.4.1 Παράλληλη Νηολόγηση προς τα Μέσα (Parallel-in)

Αυτή η μορφή νηολόγησης προσφέρει τη δυνατότητα σε πλοίο ξένης σημαίας το οποίο είναι ναυλωμένο γυμνό από πρόσωπο (νομικό ή ιδιώτη, το οποίο νομιμοποιείται να έχει στην κυριότητά του Κυπριακό πλοίο) να νηολογηθεί «παράλληλα» υπό την Κυπριακή σημαία για καθορισμένη περίοδο, συνήθως 2 χρόνια, η οποία μπορεί να ανανεωθεί. Με αυτό τον τύπο νηολόγησης, δεν απαιτείται η διαγραφή του πλοίου από το αλλοδαπό νηολόγιο. Αντίθετα το καθεστώς νηολόγησης στο αλλοδαπό νηολόγιο αναστέλλεται εκτός σε ότι αφορά την ιδιοκτησία και τις επιβαρύνσεις του πλοίου. Η νομοθεσία της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου πρέπει να επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του.

³³<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f384e15451d73ab6c225753900256c7b?OpenDocument#>.

Επίσης: Bizserve Consultants LTD, Ναυτιλιακές Υπηρεσίες,
www.bizserve.eu/userfiles/NAYTILIAKES_YPIHPRESIES.pdf

Επίσης: Γ. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα, 2007.

3.2.4.1 Παράλληλη Νηολόγηση προς τα Έξω (Parallel-out)

Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης, Πώλησης και Υποθήκευσης Πλοίων) Νόμος, 45/63 όπως τροποποιήθηκε, επιτρέπει σε Κυπριακά πλοία που έχουν ναυλωθεί γυμνά σε αλλοδαπό νομικό πρόσωπο ή ιδιώτη, να νηολογηθούν παράλληλα σε αλλοδαπό νηολόγιο κατά τη διάρκεια της συμφωνίας ναύλωσης. Αυτού του είδους νηολόγηση ονομάζεται «παράλληλη νηολόγηση προς τα έξω» και επιτρέπει τη χρηματοδότηση και την υποθήκευση ενός πλοίου κάτω από την Κυπριακή σημαία και την νηολόγησή του σε αλλοδαπό νηολόγιο μέσω της ναύλωσης.

Η παράλληλη νηολόγηση προς τα έξω Κυπριακού πλοίου είναι δυνατή αν το πλοίο ναυλωθεί γυμνό σε αλλοδαπό ιδιώτη ή νομικό πρόσωπο και το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση πλοίων άλλου νηολογίου, κάτω από προϋποθέσεις παρόμοιες με αυτές που ισχύουν για την παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο.

Αυτού του είδους η νηολόγηση είναι δυνατή για Κυπριακά πλοία που είναι προσωρινά ή μόνιμα νηολογημένα στο Κυπριακό Νηολόγιο. Η παράλληλη προς τα έξω νηολόγηση Κυπριακού πλοίου πρέπει να εγκριθεί από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων.

3.2.5 Τέλη νηολόγησης και φορολογία

Η Κύπρος θεωρείται από τις πιο ανταγωνιστικές χώρες παγκοσμίως αναφορικά με τις αμοιβές εγγραφής και τους φόρους. Οι αμοιβές που απαριθμούνται πιο κάτω είναι χαμηλότερες και από τους κύριους ανταγωνιστές της Κύπρου.

I. Αμοιβή εγγραφής για σκάφη εκτός επιβατικών σκαφών

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΥΡΩ
Για κάθε μονάδα μέχρι 5.000	17,09 σεντ
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα μεταξύ 5.001-10.000	13,67 σεντ
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα πάνω από 10.000	6,83 σεντ
Η κατώτατη αμοιβή είναι €213,58 και η ανώτατη αμοιβή είναι €5.125,80	

II. Φόρος Χωρητικότητας: για σκάφη εκτός επιβατικών πλοίων η χωρητικότητα υπολογίζεται ως ακολούθως (ΒΑΣΙΚΗ ΧΡΕΩΣΗ + ΑΥΞΗΣΗ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)* ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΗ ΗΛΙΚΙΑΣ.

Η βασική χρέωση είναι €170,86 και η αύξηση ακαθάριστης χωρητικότητας υπολογίζεται ως ακολούθως :

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΥΡΩ
Για κάθε μονάδα μέχρι 1.600	44,42 σεντ
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα μεταξύ 1.601-10.000	27,34 σεντ
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα μεταξύ 10.001-50.000	10,25 σεντ
Για κάθε επιπρόσθετη μονάδα πάνω από 50.000	6,83 σεντ

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι οι Κυπριακές εταιρείες φορολογούνται 10% επί των κερδών τους. Οι ναυτιλιακές εταιρείες όμως απολαμβάνουν μια πιο ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση υπό τους πιο κάτω όρους. Οι πλοιοκτήτες φορολογούνται με βάση την χωρητικότητα των σκαφών, με την οποία παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες. Εντούτοις, έχουν την επιλογή να φορολογούνται 4.25% στο εισόδημα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, στο πλαίσιο των διατάξεων του Νόμου περί Φορολογικών Εσόδων.


3.2.6 Το μέγεθος του Κυπριακού Νηολογίου³⁴

Η ανάπτυξη του Κυπριακού Νηολογίου τα τελευταία είκοσι χρόνια ήταν εντυπωσιακή. Στις αρχές της δεκαετίας του ογδόντα, η Κύπρος ήταν τριακοστή δεύτερη στην παγκόσμια κατάταξη, ενώ τώρα βρίσκεται ανάμεσα στα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια παγκόσμια, και ο στόλος της υπερβαίνει τα 20 εκ. κόρους ολικής χωρητικότητας. Από την ανεξαρτησία της Κύπρου μέχρι και το 2000 περίπου ο αριθμός πλοίων που νηολογήθηκαν είχε αυξητικές τάσεις. Ανάλογη ήταν και η πορεία του συνολικού μεγέθους ΚΟΧ. Από τα παρακάτω γραφήματα και πίνακες φαίνεται ότι η καλύτερη χρονιά νηολόγησης κυπριακών πλοίων είναι το 1997 με συνολικό αριθμό πλοίων 2799 και με Κ.Ο.Χ 26.419.943 κόρους. Ενώ η καλύτερη χρονιά όσον αφορά την χωρητικότητα είναι το έτος 2000 με 28.373.441 κόρους με 2728 πλοία. Ορόσημο όμως για την κυπριακή ναυτιλία θεωρείται η 17η Μαΐου 2001, με την εναρμόνιση της με το κοινοτικό κεκτημένο. Το γεγονός αυτό είχε ιδιαίτερες προεκτάσεις σε τομείς ασφάλειας (επίπεδο επιθεωρήσεων), που καθάρισε το μελανό στίγμα περί σημαίας ευκαιρίας. Ως συνέπεια αυτής της αυστηρότερης πολιτικής νηολόγησης ήταν η σημαντική μείωση του νηολογίου μέχρι και το 2007. Όμως από το 2008 και μετά οι εγγραφές παρουσιάζουν αξιοσημείωτη ανάκαμψη.

³⁴ Κυπριακή Δημοκρατία/Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων/Τμήμα Εμπορικής, Ναυτιλίας.

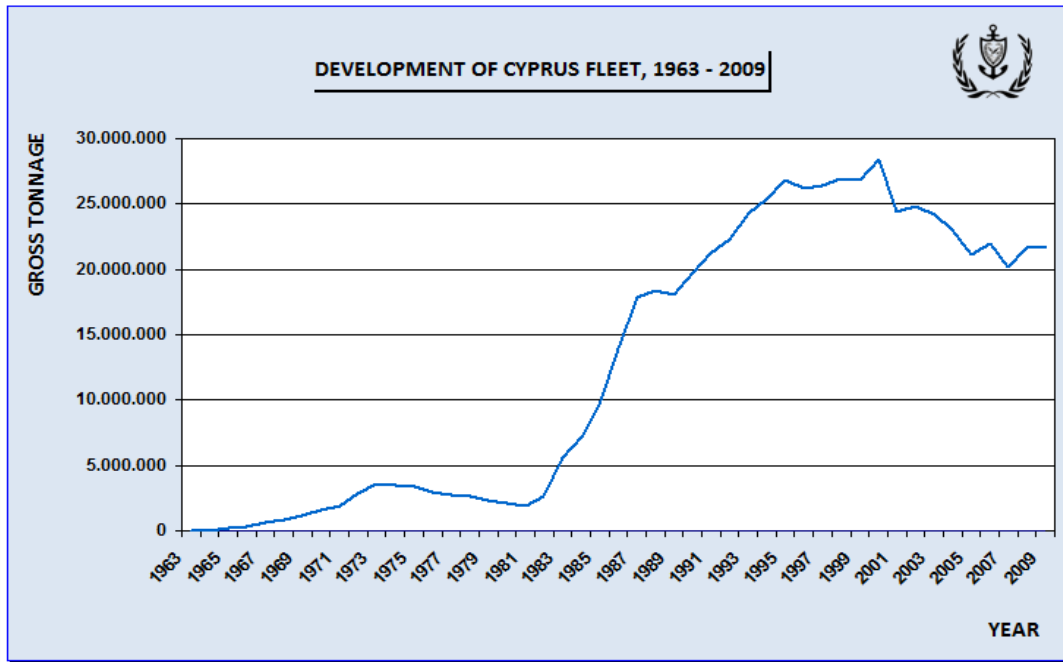
Πίνακας 3.2 : DEVELOPMENT OF CYPRUS FLEET, 1967-2009

DEVELOPMENT OF CYPRUS FLEET, 1967-2009

	No. of ships	Percentage increase	Tonnage (G.T.)	Percentage increase
1967	119	72,5%	638.510	86,6%
1968	154	29,4%	813.988	27,5%
1969	219	42,2%	1.149.330	41,2%
1970	314	43,4%	1.575.702	37,1%
1971	426	35,7%	1.933.332	22,7%
1972	659	54,7%	2.838.811	46,8%
1973	876	32,9%	3.637.679	28,1%
1974	907	3,5%	3.519.638	-3,2%
1975	930	2,5%	3.329.346	-5,4%
1976	1.006	8,2%	2.967.946	-10,9%
1977	1.190	18,3%	2.765.299	-6,8%
1978	1.244	4,5%	2.688.723	-2,8%
1979	1.215	-2,3%	2.306.493	-14,2%
1980	1.233	1,5%	2.098.392	-9,0%
1981	1.205	-2,3%	1.944.847	-7,3%
1982	1.338	11,0%	2.621.944	34,8%
1983	1.324	-1,0%	5.552.338	111,8%
1984	1.376	3,9%	7.227.418	30,2%
1985	1.487	8,1%	9.596.882	32,8%
1986	1.803	21,3%	13.948.452	45,3%
1987	1.981	9,9%	17.890.061	28,3%
1988	1.974	-0,4%	18.430.916	3,0%
1989	1.952	-1,1%	18.063.489	-2,0%
1990	2.075	6,3%	19.742.532	9,3%
1991	2.190	5,5%	21.192.821	7,3%
1992	2.316	5,8%	22.293.741	5,2%
1993	2.509	8,3%	24.266.001	8,8%
1994	2.641	5,3%	25.337.676	4,4%
1995	2.778	5,2%	26.842.573	5,9%
1996	2.733	-1,6%	26.154.012	-2,6%
1997	2.799	2,4%	26.419.943	1,0%
1998	2.673	-4,5%	26.916.960	1,9%
1999	2.686	0,5%	26.791.485	-0,5%
2000	2.728	1,6%	28.373.441	5,9%
2001	2.239	-17,9%	24.379.400	-14,1%
2002	2.153	-3,8%	24.860.060	2,0%
2003	2.031	-5,7%	24.232.757	-2,5%
2004	1.913	-5,8%	23.059.919	-4,8%
2005	1.802	-5,8%	21.094.415	-8,5%
2006	1.845	2,4%	21.994.770	4,3%
2007	1.789	-3,0%	20.196.441	-8,2%
2008	1.869	4,5%	21.626.432	7,1%
2009	1.853	-0,9%	21.715.158	0,4%

G.T.= Gross tonnage

COPYRIGHT ©: 2010, REPUBLIC OF CYPRUS, DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING



Πηγή: Κυπριακή Δημοκρατία/Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων/Τμήμα Εμπορικής, Ναυτιλίας.

Στον παρακάτω πίνακα και το γράφημα που ακολουθεί απεικονίζεται η παλαιότητα των πλοίων του Κυπριακού Νηολογίου με το 60% να αφορά πλοία μέχρι 9 ετών.

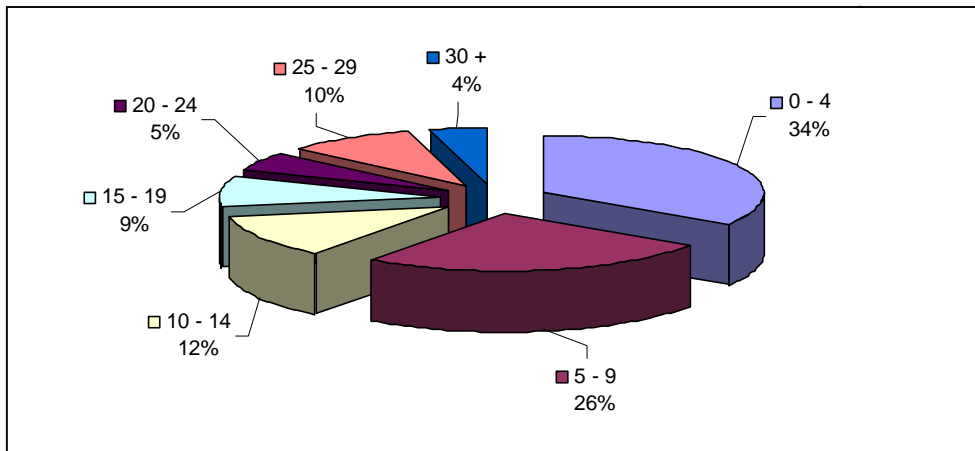
Πίνακας 3.3 : SIZE & AGE OF ALL CYPRUS STEAMSHIPS & MOTORSHIPS AS AT 31/12/2009

SIZE AND AGE OF ALL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS AS AT 31/12/2009

DIVISION OF TONNAGE	DIVISIONS OF AGE														TOTAL	
	0 - 4 YEARS		5 - 9 YEARS		10 - 14 YEARS		15 - 19 YEARS		20 - 24 YEARS		25 - 29 YEARS		30 YEARS AND ABOVE		No	Gross
	No	Gross	No	Gross	No	Gross	No	Gross	No	Gross	No	Gross				
Up to 99	101	2.438	84	2.006	78	2.301	63	1.907	82	2.264	58	1.482	137	4.584	603	16.982
100 - 499	37	10.422	25	5.425	24	6.070	19	4.166	8	1.856	11	2.302	39	9.197	163	39.438
500 - 999	1	981	5	4.525	1	571	4	2.731	9	7.288	6	3.666	15	10.765	41	30.527
1000 - 1599	9	11.238	2	2.114	1	1.566	16	20.630	3	3.902	4	5.452	16	20.270	51	65.172
1600 - 1999	4	7.504	1	1.860	4	7.168	8	15.119	9	16.251	2	3.546	6	11.350	34	62.798
2000 - 3999	34	96.542	13	38.365	38	115.321	41	110.296	19	55.567	10	28.449	12	36.144	167	480.684
4000 - 5999	34	180.246	4	20.279	9	41.455	9	41.478	4	17.183	6	30.031	7	32.720	73	363.392
6000 - 6999	9	59.239	8	52.798	3	19.102	3	19.414	5	31.777	2	12.536	3	19.773	33	214.639
7000 - 7999	11	81.957	24	182.591	3	21.393	1	7.300	0	0	1	7.936	1	7.662	41	308.839
8000 - 9999	19	179.682	25	247.124	15	137.635	1	9.601	1	8.864	3	28.573	8	69.995	72	681.474
10000 - 14999	11	149.075	6	79.546	17	223.257	8	105.313	9	118.418	15	202.654	17	207.642	83	1.085.905
15000 - 19999	31	562.095	17	318.125	20	345.982	13	220.985	5	85.552	20	343.303	13	232.711	119	2.108.753
20000 - 29999	44	1.135.097	36	888.107	28	689.996	11	269.775	2	46.498	13	306.624	2	40.670	136	3.376.767
30000 - 39999	17	621.692	29	1.047.216	15	519.117	14	484.783	14	505.214	19	674.287	3	106.989	111	3.959.298
40000 - 49999	19	849.787	28	1.167.453	2	80.930	3	144.851	4	180.003	0	0	0	0	56	2.423.024
50000 - 59999	2	105.908	4	221.642	6	342.888	3	155.513	1	53.569	1	56.456	0	0	17	935.976
60000 - 69999	12	731.501	4	249.986	0	0	0	0	0	0	0	0	1	67.488	17	1.048.975
70000 - 79999	0	0	1	73.157	0	0	2	157.066	0	0	4	298.968	0	0	7	529.191
80000 - 89999	3	266.922	5	437.456	1	87.614	0	0	0	0	0	0	0	0	9	791.992
90000 - 99999	0	0	2	181.290	0	0	1	91.651	0	0	1	90.831	0	0	4	363.772
100000 - 109999	2	216.138	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	216.138
110000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000 - 129999	4	493.603	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	493.603
130000 - 139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
140000 - 149999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
150000 and over	10	1.638.333	3	479.485	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	2.117.819
TOTAL	414	7.400.400	326	5.700.550	265	2.642.366	220	1.862.579	175	1.134.206	176	2.097.096	280	877.960	1.856	21.715.158

COPYRIGHT ©: 2010, REPUBLIC OF CYPRUS, DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING 18/03/2010

Διάγραμμα 3.1 : Ποσοστιαία κατηγοριοποίηση κυπριακού στόλου στις 31/12/2009 σύμφωνα με την παλαιότητα των πλοίων



Πηγή: Κυπριακή Δημοκρατία/Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων/Τμήμα Εμπορικής, Ναυτιλίας.

Συμπερασματικά, όπως τονίζεται και στην ιστοσελίδα της αρμόδιας Υπηρεσίας Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου, η επιτυχία του Κυπριακού Νηολογίου οφείλεται στα κάτωθι πλεονεκτήματα:³⁵

- Πλήρες Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Δημοκρατική χώρα με οικονομία ελεύθερης αγοράς
- Στρατηγική τοποθεσία στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων
- Προσφέρονται σύγχρονες και αποδοτικές νομικές, λογιστικές και τραπεζικές υπηρεσίες βασισμένες στις αγγλικές πρακτικές
- Καθεστώς ελεύθερης άμεσης ξένης επένδυσης που επιτρέπει μέχρι και 100% ξένη συμμετοχή στους περισσότερους τομείς της οικονομίας
- Δεν επιβάλλεται συναλλαγματικός έλεγχος και υπάρχει ελευθερία διακίνησης ξένου συναλλάγματος
- Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες
- Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο, ούτε και στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρία
- Μη επιβολή φόρου στα κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση ή μεταβίβαση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο, ούτε και σε κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση ή μεταβίβαση μετοχών πλοιοκτήτριας εταιρείας

³⁵<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f384e15451d73ab6c225753900256c7b?OpenDocument#>

- Μη επιβολή φόρου κληρονομιάς στις μετοχές πλοιοκτήτριας εταιρείας
- Μη επιβολή φόρου εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών
- Μη επιβολή τέλους χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις
- Συμβαλλόμενο μέρος σε πολυάριθμες Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις
- Έχουν υπογραφεί διμερείς συμφωνίες με 29 χώρες μέσω των οποίων τα Κυπριακά πλοία τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα λιμάνια των χωρών αυτών
- Ανταγωνιστικά τέλη εγγραφής πλοίων και ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας
- Πλήρης προστασία χρηματοδοτών και ενυπόθηκων δανειστών
- Ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς πλοιοδιαχείρισης
- Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιριών
- Άριστες τηλεπικοινωνίες και εύκολη πρόσβαση από αέρα και θάλασσα
- Διαθέσιμο προσοντούχο διευθυντικό, γραφειακό και τεχνικό προσωπικό.

3.3 Marshall Islands

3.3.1 Γενικές παρατηρήσεις

Η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ (Republic of the Marshall Islands) είναι αυτοδιοικούμενη δημοκρατία του κεντρικού Ειρηνικού. Οι Νήσοι Μάρσαλ βρίσκονται στον κεντρικό Ειρηνικό ωκεανό, μεταξύ της Χαβάης και της Παπούα-Νέας Γουινέας, και αποτελούν σύμπλεγμα από 29 κοραλλιογενείς ατόλες και πέντε νήσους, σύνολο 34, συνολικής έκτασης 70 τετραγωνικών μιλίων, από τις οποίες κατοικούνται οι 24. Βρίσκονται αμέσως ανατολικά των Μαριάνων νήσων και βορειοανατολικά της ομοσπονδίας της Μικρονησίας. Αποτελεί ανεξάρτητο κράτος από το 1986. Η συνολική έκταση της χώρας είναι 181,3 τετρ. χλμ. Επίσημη γλώσσα είναι η Μαρσαλέζικη γλώσσα, όπως και η αγγλική.

Η οικονομία βασίζεται κατά κύριο λόγο στην αμερικανική βοήθεια. Με βάση τους όρους του Συμφώνου Ελεύθερης Σύνδεσης, οι ΗΠΑ θα χορηγούν οικονομική βοήθεια στα νησιά Μάρσαλ μέχρι το 2023 και θα έχουν την αποκλειστική ευθύνη για άμυνα των Νήσων. Σύμφωνα με τους όρους του Συμφώνου, θεσπίζονται οικονομικά και τεχνικά προγράμματα ενίσχυσης και επιτρέπεται στους κατοίκους των να ζήσουν και να εργαστούν στις Ηνωμένες Πολιτείες. Νόμισμα είναι το Δολάριο ΗΠΑ ενώ το

κατά κεφαλήν ΑΕΠ ήταν 2.500 δολάρια ΗΠΑ το 2008. Οι περισσότεροι κάτοικοι ασχολούνται με τη γεωργία και με την αλιεία.

Το εκπληκτικό είναι ότι το φτωχό αυτό νησιωτικό κρατίδιο διαθέτει ένα από τα πλέον ανταγωνιστικά ανοικτά νηολόγια. Τα Marshall Islands έχουν χαρακτηριστεί από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α) ως φορολογικός παράδεισος (tax haven). Φορολογικοί παράδεισοι είναι όλες εκείνες οι χώρες που διαθέτουν ένα ειδικό ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για εταιρείες που ασκούν εμπορική ή επιχειρηματική δραστηριότητα έξω από την επικράτεια αυτής της χώρας. Το ιδιαίτερο αυτό φορολογικό καθεστώς διευκολύνει εταιρείες με διεθνείς δραστηριότητες, οι βασικοί μέτοχοι των οποίων δεν θέλουν να πληρώνουν φόρους για τα κέρδη που βγάζουν σε χώρες που έχουν την κύρια παραγωγική ή εμπορική δραστηριότητά τους. Βέβαια, με τον διεθνώς αποδιδόμενο χαρακτηρισμό του «φορολογικού παραδείσου» δεν σημαίνει κατ' ανάγκη φορολογική ασυλία για κάθε είδους οικονομική δραστηριότητα, ούτε ο χαρακτηρισμός εξομοιώνει όλες τις δικαιοδοσίες ως προς τη φορολογική τους πολιτική. Κάθε δικαιοδοσία έχει ορισμένα χαρακτηριστικά «φορολογικού παραδείσου». Άλλες προσφέρουν πλήρη φορολογική απαλλαγή και άλλες μειωμένη. Άλλες προσφέρουν φορολογική απαλλαγή σε ορισμένες μόνο δραστηριότητες και δίνουν πλεονεκτήματα σε επιχειρηματίες για να τις χρησιμοποιούν στο διεθνή φορολογικό σχεδιασμό με τελικό στόχο την αποφυγή ή τη μείωση των φορολογικών επιβαρύνσεων.³⁶

Σε ό,τι αφορά τα Marshall Islands, ο χαρακτηρισμός τους ως φορολογικός παράδεισος δε δημιουργεί αρνητικούς συνειρμούς σε ό,τι αφορά την ποιότητα του νηολογίου, καθώς είναι ένα αξιόπιστο σε θέματα ασφάλειας νηολόγιο και παράλληλα συνδυάζει ένα μεγάλο αριθμό θετικών χαρακτηριστικών σε ό,τι αφορά το διοικητικό μηχανισμό υποστήριξης. Άλλωστε η υψηλή ανταγωνιστικότητά απεικονίζεται στη ραγδαία ανάπτυξη που παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια.

3.3.2 Το Νηολόγιο των Marshall Islands³⁷

Με την επωνυμία International Registries, INC (IRI), The Marshall Islands Maritime and Corporate Administrations, το ανοικτό νηολόγιο των Marshall Islands έχει την έδρα του στο Reston, Virginia, των ΗΠΑ, με εύκολη πρόσβαση στην Ουάσινγκτον

³⁶ portal.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_mc3_1_03/12/2007_213952 - 64k

³⁷ <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=42&fromPage=5>

DC. Διαθέτει επίσης 20 περιφερειακά γραφεία στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά και χρηματοπιστωτικά κέντρα σε όλο τον κόσμο, όπως φαίνεται στον χάρτη που ακολουθεί:³⁸

Σχήμα 3.1 : Περιφερειακά γραφεία του ανοικτού νηολογίου των Marshall Islands



Η νηολόγηση στο Marshall Islands Registry παρέχει στους πλοιοκτήτες μία υψηλής ποιότητας υπηρεσιών νηολόγησης, καθώς η εταιρεία που διαχειρίζεται το εν λόγω νηολόγιο (Maritime Services Group) διαθέτει μία αποτελεσματική διοίκηση, ήτοι:

- Διαδικασία εγγραφής που είναι συμβατή με την εκμετάλλευση των πλοίων τους και χωρίς γραφειοκρατικές κωλυσιεργίες. Σημειώνεται ότι επιτρέπεται η παράλληλη νηολόγηση πλοίου (νηολόγηση γυμνού πλοίου) Parallel-in και Parallel-out.³⁹
- Αξιόπιστο ρυθμιστικό περιβάλλον σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Ικανότητα και προθυμία για άμεση αποτελεσματική υποστήριξη όποτε και όπου αυτό είναι απαραίτητο, και επίσης
- Επιλεκτικότητα ως προς την έγκριση νηολόγησης με ποιοτικά κριτήρια τόσο σε ό,τι αφορά τα πλοία, όσο και την ποιότητα των ιδιοκτητών και διαχειριστών πλοίων.

Τα ανωτέρω χαρακτηριστικά καθιστούν το νηολόγιο των Marshall Islands ένα ποιοτικό νηολόγιο, αναγνωρισμένο από την Αμερικανική Ακτοφυλακή αλλά και διεθνώς καθώς βρίσκεται στην λευκή λίστα τόσο του Paris MOU όσο και σε εκείνη

³⁸ <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=42&fromPage=5>

³⁹ http://www.ocramarine.com/jurisdictions/marshall_island.asp

του Tokyo MOU. Επίσης συμμετέχει ενεργά στις συσκέψεις του IMO. Εν πολλοίς στο εν λόγω νηολόγιο υπάρχει ένας συγκερασμός φτηνότερου κόστους και υψηλής ποιότητας που το καθιστά ένα από τα πλέον ανταγωνιστικά νηολόγια στον κόσμο. Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται το συγκριτικό πλεονέκτημα σε θέματα κόστους του νηολογίου των Marshall Islands σε σχέση με τα νηολόγια του Παναμά και της Λιβερίας.⁴⁰

Πίνακας 3.4 :

Registration Quotations									
	1 ST YEAR			2 ND YEAR			3 RD YEAR		
	MARSHALL	PANAMA	LIBERIA	MARSHALL	PANAMA	LIBERIA	MARSHALL	PANAMA	LIBERIA
1. REGISTRATION FEES	-	USD 4.700	-	-		-			-
ADMINISTRATION FEES	-	USD 1.200	-	-					
2. ANNUAL FEES									
a. Annual Tonnage Tax	USD 1.850	USD 7.105	USD 2825	USD 3700	USD 7.105	USD 5650	USD 3700	USD 7.105	USD 5650
b. Annual Marine Services fee	USD 2.000		USD 1500	USD 2000		USD 1500	USD 2000		USD 1500
c. Annual International Participation fees (MIIP)	USD 2.740		USD 2555	USD 2740		USD 2555	USD 2740		USD 2555
3. OTHER FEES									
a. Certification fees*	-	USD 300*		-					
b. Mortgage Instrument Recording Fees	-			-					
c. Legal fees	-	USD 1.250			USD 250			USD 250	
TOTAL COST	USD 6.590	USD 14.555	USD 6.880	USD 8440	USD 7.355	USD 9.705	USD 8440	USD 7.355	USD 9.705

FEES TO PAY			
	MARSHALL ISLANDS	PANAMA	LIBERIA
FOR 1 YEAR	USD 6.590	USD 14.555	USD 6.880
FOR 3 YEARS	USD 23.470	USD 29.265	USD 26.290
FOR 5 YEARS	USD 40.350	USD 43.975	USD 45.700

Πηγή: Ναυτιλιακή εταιρεία GLEAMRAY MARITIME INC

3.3.3 Το μέγεθος του Νηολογίου των Marshall Islands⁴¹

Το ανοικτό νηολόγιο των Marshall Islands βρίσκεται από τον Ιανουάριο του 2010 στην τρίτη θέση των μεγαλύτερων νηολογίων του κόσμου. Ο στόλος του αριθμεί 2.102 πλοία με περισσότερους από 52,3 εκατομμύρια κόρους που αποτελούν τον νεαρότερο στόλο μεταξύ των κορυφαίων 10 νηολογίων στον κόσμο. Σχετικό

⁴⁰ Ναυτιλιακή Εταιρεία GLEAMRAY MARITIME INC.

⁴¹ Υπηρεσία των Marshall Islands Registry στον Πειραιά.

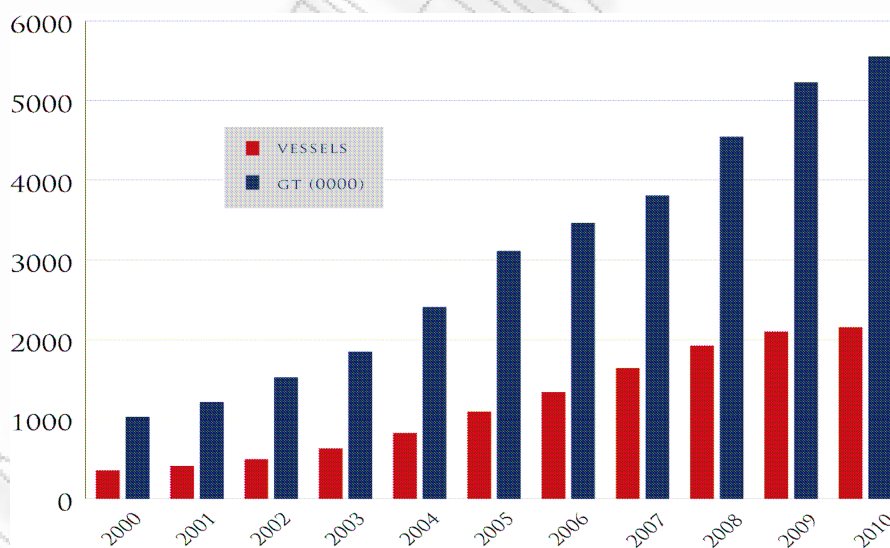
δημοσίευμα των Clarkson Research Services, αποδίδει αυτήν την επιτυχία στους εξής παράγοντες:

- Στη συνέχιση της διαδικασίας αποκέντρωσης των υπηρεσιών του νηολογίου με το 20 γραφεία ανά τον κόσμο που αποτελούν πλήρεις υπηρεσίες.
- Στο ήθος της υπηρεσίας και το γεγονός ότι συνεχίζει να παρουσιάζει κορυφαία ασφάλεια που αναγνωρίζεται από τις αρχές των Port State Control.

Ειδικότερα, το 2009 το 70% της χωρητικότητας των νέων εγγραφών στο νηολόγιο Marshall Islands αποτελείται από νεότευκτα πλοία και το ποσοστό αυτό το 2008 ήταν της τάξης του 50%. με αποτέλεσμα η μέση ηλικία του στόλου να βρίσκεται στα 10 έτη. Στα διαγράμματα και τους πίνακες που ακολουθούν απεικονίζεται παραστατικά αυτή η επιτυχία:⁴²

Διάγραμμα 3.2 :

FLEET GROWTH



As of 31 March 2010

⁴² Υπηρεσία των Marshall Islands Registry στον Πειραιά.

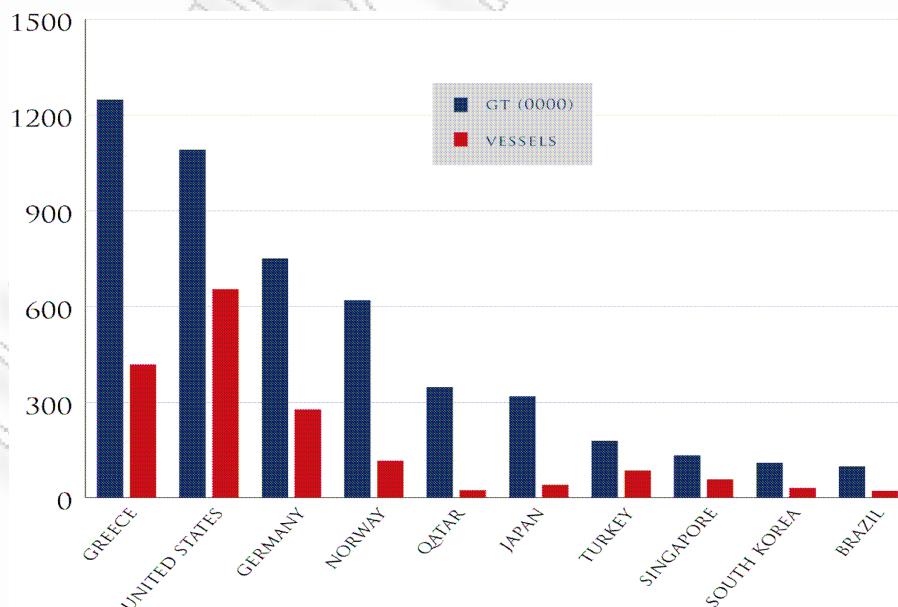
Πίνακας 3.5 :

FLEET TYPES

VESSEL TYPE	NO. OF VESSELS	% OF FLEET	GROSS TONS	% OF FLEET GROSS TONS
BULK CARRIER	370	17%	14,030,907	25%
CONTAINER	214	10%	4,812,787	9%
GAS CARRIER	85	4%	7,194,203	13%
GENERAL CARGO	81	4%	972,412	2%
MISCELLANEOUS	54	3%	604,491	1%
MODU	116	5%	2,059,475	4%
MOU	23	1%	1,507,458	3%
OSV	120	6%	223,153	0.40%
PASSENGER	8	0.37%	173,711	0.31%
TANKER	548	25%	23,897,245	43%
YACHT	537	25%	87,223	0.16%
TOTAL FLEET	2156		55,563,065	

Διάγραμμα 3.3 :

VESSELS REGISTERED BY NATIONALITY as of 31 March 2010



Πηγή: Υπηρεσία των Marshall Islands Registry στον Πειραιά.

3.4 Νορβηγία

3.4.1 Γενικές παρατηρήσεις

Η νορβηγική οικονομία είναι μία από τις δυναμικότερες παγκοσμίως. Οι κάτοικοι της χώρας έχουν, κατά πολλούς, το υψηλότερο επίπεδο διαβίωσης σε όλο τον κόσμο. Το κατά κεφαλήν εισόδημα της είναι το υψηλότερο μεταξύ των χωρών της Σκανδιναβίας και προσεγγίζει τα 42.300 \$ ΗΠΑ, κατατάσσοντάς την στη δεύτερη θέση παγκοσμίως. Οι δείκτες της χώρας κινούνται στα υψηλότερα επίπεδα παγκοσμίως στους τομείς της οικονομικής σταθερότητας, υγείας, ανώτατης εκπαίδευσης και χρήσης υψηλής τεχνολογίας. Η ανάπτυξη αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στην εκμετάλλευση των κοιτασμάτων φυσικού αερίου και αργού πετρελαίου αλλά και τη ναυτιλία. Ειδικότερα η Νορβηγία είναι ο έβδομος μεγαλύτερος εξαγωγέας αργού πετρελαίου και ο τρίτος μεγαλύτερος εξαγωγέας φυσικού αερίου παγκοσμίως, επίσης διαθέτει τον πέμπτο σε μέγεθος εμπορικό στόλο στον κόσμο.⁴³

Όπως χαρακτηριστικά τονίζει η Ένωση Νορβηγών Εφοπλιστών (Norwegian Shipowners' Association), πολλοί πιστεύουν ότι οι ανωτέρω σημαντικότερες βιομηχανίες της Νορβηγίας αφορούν διαφορετικούς επιχειρηματικούς τομείς. Στην πραγματικότητα όμως οι επιχειρήσεις του πετρελαίου και της ναυτιλίας είναι άμεσα συνδεδεμένες μεταξύ τους. Οι εφοπλιστές είδαν από την αρχή τη σύνδεση της ναυτιλίας με τις εξορύξεις πετρελαίου στη θάλασσα και καθόσον διέθεταν και την ανάλογη εμπορική πείρα συμμετείχαν από το πρώιμο στάδιο στις πετρελαϊκές επιχειρήσεις τόσο της Χώρας τους όσο και στο εξωτερικό. Ομοίως, πολλά νορβηγικά ναυπηγεία μετατράπηκαν σε υπεράκτιες επιχειρήσεις υλικών εφοδιασμού της βιομηχανίας εξορύξεων πετρελαίου ανοικτής θαλάσσης. Είναι σαφές λοιπόν ότι χωρίς τη μακροχρόνια ναυτιλιακή παράδοση η Νορβηγία δεν θα ήταν σε θέση να αναπτύξει το εύρος των υψηλών σε ποιότητα ναυτιλιακών υπηρεσιών και ναυτιλιακής τεχνολογίας που διαθέτουν σήμερα οι υπεράκτιες εταιρείες της.⁴⁴

Στο πλαίσιο αυτό η Νορβηγική Ναυτιλία και ειδικότερα η παράκτια (offshore) ναυτιλιακή βιομηχανία της Νορβηγίας έχει ως βασικό εταίρο τις επιχειρήσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Τα μέλη της Norwegian Shipowners' Association (NSA) εφαρμόζοντας επιχειρηματικές πρακτικές του «συν-εργατικού

⁴³ Η Νορβηγία μετά το 2007 ξεπέρασε της ΗΠΑ σε μέγεθος στόλου και κατατάσσεται πλέον στην 5^η θέση των μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών.

⁴⁴ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=6071

ανταγωνισμού»⁴⁵ έχουν επιτύχει να διαθέτουν υπεράκτιες δραστηριότητες πολύ πέρα από την υφαλοκρηπίδα της Νορβηγίας καθώς διαθέτουν τον έλεγχο των σκαφών εφοδιασμού σε πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου που λειτουργούν στη Βραζιλία, την Αργεντινή, τη Δυτική Αφρική, τον Κόλπο του Μεξικού και της Αυστραλίας. Μάλιστα η υπεράκτια αυτή δραστηριότητα των μελών της NSA αφορά το 55% του συνόλου των επιχειρήσεων που διαθέτουν.⁴⁶

Η αναπτυξιακή πορεία της νορβηγικής ναυτιλιακής βιομηχανίας είχε την ενεργή υποστήριξη του κρατικού μηχανισμού, καθώς οι Νορβηγικές Κυβερνήσεις πλαισίωσαν με καινοτόμες πρωτοβουλίες την ιδιωτική προσπάθεια των εφοπλιστών της Χώρας. Αναγνωρίζοντας η Κυβέρνηση ότι δεν μπορεί να συναγωνιστεί το φτηνό εργατικό δυναμικό που διέθεταν άλλες μη δυτικές χώρες επένδυσε σε καινοτόμες λύσεις δίνοντας έμφαση στο υψηλό μορφωτικό επίπεδο των εργαζομένων και στην προώθηση της ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον ναυτιλίας. Όπως χαρακτηριστικά τονίζεται στο κείμενο που εξέδωσε το 2007 το αρμόδιο για τη ναυτιλία Υπουργείο της Νορβηγίας για τη χάραξη της ναυτιλιακής στρατηγικής, «η κυβέρνηση επιθυμεί να δημιουργηθεί το κατάλληλο υποστηρικτικό πλαίσιο προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία θα συνεχίσει να επιλεγεί τη Νορβηγία ως χώρα εγκατάστασης των εταιρειών της».⁴⁷

Η δυναμική αυτή και καινοτόμος ναυτιλιακή πολιτική αυτή εκφράζεται και στον τομέα της νηολόγησης των πλοίων, καθώς η Νορβηγία υπήρξε η πρώτη Χώρα που ίδρυσε Διεθνές Νηολόγιο το οποίο λειτουργεί ως εναλλακτική/δεύτερη επιλογή με το παραδοσιακό εθνικό νηολόγιο.

⁴⁵ «Ένα χαρακτηριστικό του μεταφορντισμού είναι οι στενές σχέσεις διπλής κατεύθυνσης ανάμεσα σε πελάτες και προμηθευτές και ανάμεσα σε ειδικευμένους παραγωγούς του ίδιου κλάδου. Ο συν-εργατικός ανταγωνισμός αντικαθιστά τον ανταγωνισμό της ζούγκλας. Η συνεργασία μεταξύ του τριγώνου, προμηθευτές πρώτων υλών, μεταποιητικών επιχειρήσεων και πελατών, έγινε στενότερη. Δημιουργήθηκε έτσι η τάση ενός «συν-εργατικού ανταγωνισμού», είτε μέσω της ανάθεσης διαφόρων εργασιών και υπηρεσιών σε τρίτους με το σύστημα της υπεργολαβίας, είτε μέσω της οριζόντιας δικτύωσης ημι-ανεξάρτητων εταιρειών που αναλαμβάνουν τμήματα της παραγωγής». Βλέπε σχετικά : Hall Stuart-Held David-McGrew Anthony, «Η Νεωτερικότητα Σήμερα. Οικονομία, Κοινωνία, Πολιτική, Πολιτισμός», Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα, 2003, σ.320.

⁴⁶ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=6071

⁴⁷ <http://www.regjeringen.no/upload/NHD/steadyasshegoes.pdf>

3.4.2 Το Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο (NIS)⁴⁸

Το 1987, η Νορβηγική Κυβέρνηση ίδρυσε το Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο-NIS (Norwegian International Registry). Από τότε μέχρι και σήμερα παρέχει τη ναυτιλιακή βιομηχανία με την επιλογή εγγραφής σε ανταγωνιστικό και υψηλής ποιότητας νηολόγιο κάτω από τη σημαία ενός κράτους με μακροχρόνια ναυτιλιακή ικανότητα. Το NIS κατέχει το 2% του παγκόσμιου tonnage και είναι το 11^ο σε μέγεθος νηολόγιο παγκοσμίως.⁴⁹

Το NIS συνδυάζει το πλεονέκτημα του να είναι εγκατεστημένο σε μία βιομηχανοποιημένη χώρα με ανταγωνιστικούς όρους, κανόνες και κανονισμούς. Το νηολόγιο είναι εγκατεστημένο στη Μπέργκεν, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Νορβηγίας, υποστηρίζεται από υψηλή τεχνολογία επικοινωνίας και λειτουργεί με την υποστήριξη μικρής ομάδας ανθρώπινου δυναμικού.

Εγγραφή πλοίων

Το NIS έκανε δεκτά πλοία όλων των κατηγοριών και όλων των εθνικοτήτων αφού μπορούν να εγγραφούν τόσο πλοία από τη Νορβηγία όσο και από αλλοδαπές χώρες. Τα πλοία που εγγράφονται στο NIS χρησιμοποιούν τη νορβηγική σημαία και υπόκεινται στη δικαιοδοσία του νορβηγικού κράτους. Τα πλοία που ανήκουν σε αλλοδαπό πλοιοκτήτη πρέπει να εκμεταλλεύονται από νορβηγική ναυτιλιακή εταιρεία με τα κύρια γραφεία της στη Νορβηγία προκειμένου ο έλεγχος σε θέματα ασφάλειας και διαχείρισης να γίνονται από νορβηγικές εταιρείες.

Επάνδρωση πλοίων

Ο πλοίαρχος θα πρέπει να είναι νορβηγός πολίτης ενώ δεν υπάρχουν περιορισμοί για το υπόλοιπο πλήρωμα μειώνοντας έτσι το κόστος επάνδρωσης του πληρώματος. Οι ναυτικοί που απασχολούνται στα πλοία υπόκεινται στο νορβηγικό νόμο.

Περιορισμοί περιοχών εμπορίου

Περιορισμοί επιβάλλονται από το NIS σχετικά με τις περιοχές στις οποίες τα πλοία αυτά μπορούν να εμπορευούνται. Συγκεκριμένα, δεν μπορούν να μεταφέρουν

⁴⁸ Βλέπε σχετικά: Επίσημη ιστοσελίδα του Norwegian International Registry, <http://www.nis-nor.no/>

⁴⁹ Annual report 2007 των Lloyd's Register - Fairplay / WORLD FLEET STATISTICS.

επιβάτες και εμπόρευμα ανάμεσα στα λιμάνια της Νορβηγίας ή να τηρούν προγραμματισμένες πλώες επιβατών μεταξύ νορβηγικών και άλλων λιμανιών.

Φορολογία

Η Νορβηγία υιοθέτησε ένα νέο φορολογικό σύστημα το 1996 για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι εταιρείες πρέπει να ικανοποιούν μία σειρά από όρους προκειμένου να μπορούν να συμπεριληφθούν σε αυτό το σύστημα. Υπό αυτό το νέο σύστημα, το εισόδημα από κυριότητα, leasing, και διαχείριση των πλοίων απαλλάσσεται από φορολόγηση. Αυτό το εισόδημα, ωστόσο, φορολογείται όταν διανέμεται στους μετόχους. Υπό το νέο σύστημα, αντί για φορολόγηση στο εισόδημα, η εταιρεία φορολογείται επί του καθαρού τονάζ των πλοίων της. Για τα πλοία NIS που ανήκουν σε από κοινού αλλοδαπές και μη εταιρείες, οι αλλοδαπές απαλλάσσονται από το φόρο στη Νορβηγία ενώ οι νορβηγικές όχι.

Επίσης, λόγω μίας Ειδικής Φορολογικής Πράξης, για τους αλλοδαπούς ναυτικούς προβλέπεται φορολογική απαλλαγή στη Νορβηγία. Αντίστοιχη φοροαπαλλαγή δεν ισχύει για τους νορβηγούς ναυτικούς.

Τέλη νηολόγησης

Τα τέλη νηολόγησης είναι όμοια με αυτά των σημαίων ευκολίας, χαμηλότερα δηλαδή από το εθνικό.

Κανονισμοί Ασφάλειας

Παρά τις όποιες διευκολύνσεις που παρέχει το NIS, έχει διατηρήσει πολύ υψηλά επίπεδα ασφάλειας από τα πιο υψηλά στον κόσμο διατηρώντας τις περισσότερες από τις συμβάσεις IMO/ILO.

3.4.3 Το μέγεθος του Διεθνούς Νορβηγικού Νηολογίου (NIS)

Σύμφωνα με στοιχεία της Norwegian Shipowners' Association (NSA), την 1^η Οκτωβρίου 2009, ο υπό νορβηγικής διαχείρισης στόλος αποτελείτο από 1838 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 40.800.000 dwt και με μέση ηλικία πλοίων 12,6 έτη. Το διάστημα από την 1^η Ιανουαρίου 2009 μέχρι τον Οκτώβριο του ίδιου έτους σημειώθηκε μείωση του αριθμού των πλοίων κατά 38. Την ίδια περίοδο τα πλοία που φέρουν τη νορβηγική σημαία μειώθηκαν κατά 44 πλοία. Συνολικά, σύμφωνα με την

ίδια πηγή, το 46% του νορβηγικού στόλου φέρει τη νορβηγική σημαία. Το ποσοστό αυτό, όπως αναλυτικά φαίνεται στους πίνακες που ακολουθούν, είναι εγγεγραμμένο κατά το μεγαλύτερο μέρος του στο Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο - Norwegian International Ship Register (NIS) και σε μικρότερο στο Παραδοσιακό Νορβηγικό Νηολόγιο –Norwegian Ordinary Ship Register (NOR), ήτοι: 47,5% και 4,16% αντίστοιχα τον Οκτώβριο του 2009. Επισημαίνεται ότι ένα σημαντικό ποσοστό των εγγεγραμμένων στο NIS πλοίων αφορά εγγραφές αλλοδαπών πλοίων και ειδικότερα το 18%.⁵⁰

Πίνακας 3.6 :

NORWEGIAN-CONTROLLED FOREIGN-GOING FLEET

Norwegian-controlled foreign-going fleet - development

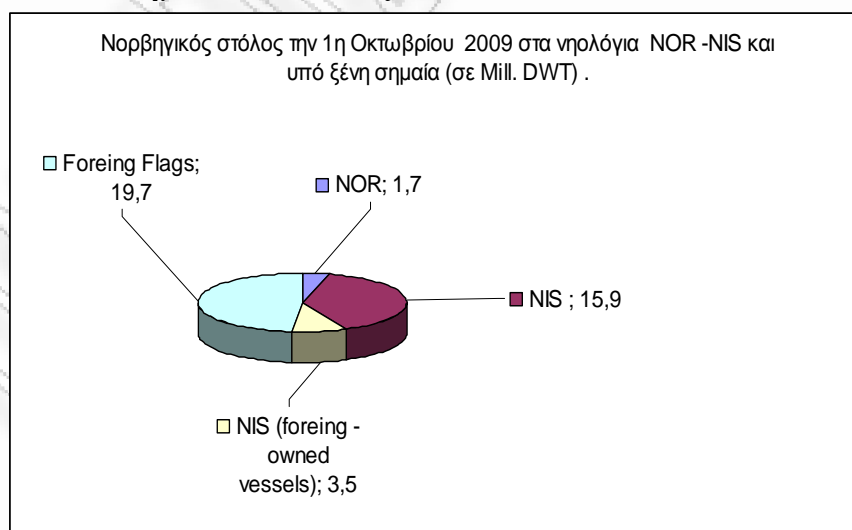
Ships over 100 gt

January 1	NOR		Norwegian flag		Total		Foreign flag		Total	
	No	Mill.dwt	No	Mill.dwt	No	Mill.dwt	No	Mill.dwt	No	Mill.dwt
2004	231	3.1	722	25.9	953	29.0	669	14.2	1 622	43.2
2005	225	3.1	692	22,6	917	25,7	697	15,2	1 614	40,9
2006	242	2.8	629	19.8	871	22.6	771	14.5	1 642	37.1
2007	259	2.8	637	20.8	896	23.6	878	16.4	1 774	40.0
2008	272	2.7	616	20.9	888	23.6	932	17.3	1 820	40.9
2009	271	2.5	621	20.7	892	23.2	984	18.5	1 876	41.7
2009, Oct 1	263	1.7	585 1)	19.4	848	21.1	990	19.7	1 838	40.8

1) Includes 72 foreign-owned vessels of 3.5 mill dwt.

Πηγή: Norwegian Shipowners' Association

Διάγραμμα 3.4 : Ποσοστά νορβηγικού στόλου υπό ξένη & υπό νορβηγική σημαία – ποσοστό ξένων πλοίων στο NIS



⁵⁰ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=6071

Πίνακας 3.7 :

Norwegian-controlled foreign-going fleet October 1 2009

Ships over 100 gt

	NOR		Norwegian flag NIS		Total		Foreign flag		Total	
	No 1000 dwt		No 1000 dwt		No 1000 dwt		No 1000 dwt		No 1000 dwt	
Passenger vessels/ferries ¹⁾	6	(248)	8	(88)	14	(336)	12	(191)	26	(527)
Gas tankers	-	-	55	2 252	55	2 252	67	1 588	122	3 840
Chemical tankers	1	3	140	3 192	141	3 195	167	3 036	308	6 231
Shuttle-/storage tankers	6	815	9	941	15	1 756	37	4 551	52	6 307
Other oil tankers	2	32	53	5 759	55	5 791	34	3 162	89	8 953
Combined carriers	-	-	12	1 340	12	1 340	-	-	12	1 340
Bulk carriers	-	-	56	3 282	56	3 282	94	3 213	150	6 495
Other dry cargo vessels	41	73	159	2 375	200	2 448	399	3 451	599	5 899
Offshore service	207	747	93	306	300	1 053	180	646	480	1 699
Total	263	1 670	585	19 447	848	21 117	990	19 647	1 838	40 764

1) Tonnage by 1000 gt.

2) Includes 72 foreign-owned vessels of 3.5 mill dwt.

Average age of vessels

Weighted by gt

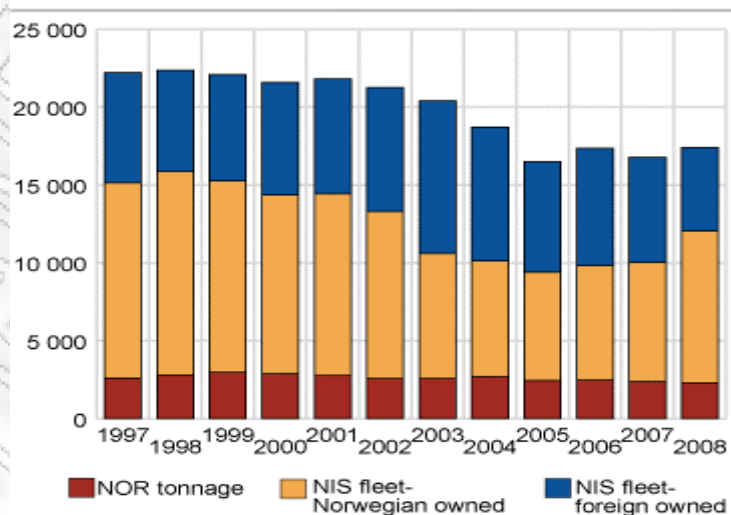
January 1	Norwegian flag		Total	Foreign flag	Total
	NOR	NIS			
2004	11.7	14.5	14.2	13.0	13.8
2005	12.0	14.3	14.0	13.9	14.0
2006	11.6	14.7	14.3	13.5	13.9
2007	12.4	14.2	14.0	13.6	13.8
2008	11.4	13.7	13.4	13.0	13.3
2009	10.0	13.2	12.8	13.3	13.1
2009, Oct 1	9.3	12.9	12.5	12.7	12.6

Πηγή: Norwegian Shipowners' Association

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται παραστατικά η εικόνα των νορβηγικών νηολογίων καθώς και οι εγγραφές αλλοδαπών πλοίων στο NIS κατά τα έτη 1997-2008.⁵¹

Διάγραμμα 3.5 :

Vessels in Norwegian Ship Registers. Tonnage in the merchant fleet. 1997-2008



Πηγή: Νορβηγική Στατιστική Υπηρεσία

⁵¹ http://www.ssb.no/handelsfl_en/

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το προαναφερόμενο κείμενο που εξέδωσε το 2007 το αρμόδιο για τη ναυτιλία Υπουργείο της Νορβηγίας για τη χάραξη της ναυτιλιακής στρατηγικής, η κυβέρνηση σχεδίασε την προώθηση μιας σειράς μέτρων τα οποία αντιμετωπίζουν με μία ολιστική προσέγγιση το ζήτημα της αναπτυξιακής ναυτιλιακής πολιτικής. Σε ό,τι αφορά τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των νορβηγικών νηολογίων, τα μέτρα αυτά καλύπτουν τόσο τα ζητήματα φορολογικών διευκολύνσεων και απαλλαγών,⁵² όσο και ζητήματα εύκολης πρόσβασης στις αγορές και φιλικής προς το περιβάλλον ανάπτυξης, αλλά και έμφασης στην εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού με στόχο τη διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας.⁵³

Συμπερασματικά, η Νορβηγία υιοθετώντας καινοτόμες πολιτικές λύσεις, αντιμετώπισε, σε σημαντικό βαθμό, μέσω της ίδρυσης του Διεθνούς/Δεύτερου νηολογίου της τη διαφυγή των πλοίων της προς τις ξένες σημαίες και παράλληλα προσέλκυσε ξένες πλοιοκτησίες στη νορβηγική σημαία. Τα κύρια πλεονεκτήματα αυτού τη νηολογίου επικεντρώνονται στην ανυπαρξία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα του πληρώματος, στην ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση, στην μη ύπαρξη περιορισμών σχετικά με τον τύπο ή την ελάχιστη χωρητικότητα πλοίων κ.α.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η περίπτωση της Ελλάδας καθώς είναι μία από τις χώρες που δεν υιοθέτησε ένα τέτοιου είδους νηολόγιο παρόλο που αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως. Σύμφωνα με μελέτη του καθηγητή κου. Γουλιέλμου (1998), η αιτία είναι ο Νόμος 3170/28-03-1955. Ο σχετικός Νόμος παρείχε τη δυνατότητα σε πλοία υπό «αλλοδαπή» σημαία να απασχολούν τόσους Έλληνες ναυτικούς όσους θα απασχολούνταν και σε ένα πλοίο εγγεγραμμένο στο ελληνικό ναυτικό απομαχικό ταμείο (NAT). Αυτό σημαίνει ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες μπορούσαν να λειτουργούν τα πλοία τους υπό «ξένες» σημαίες αλλά παράλληλα να απασχολούν Έλληνες ναυτικούς. Με αυτή την πρακτική και οι δύο πλευρές: Έλληνες πλοιοκτήτες και Έλληνες ναυτικοί ήταν ευχαριστημένοι. Σύμφωνα με τον κο. Γουλιέλμο, αυτή η πρακτική, έδινε την ευκαιρία στους Έλληνες πλοιοκτήτες να τηρούν ένα είδος “δεύτερου ελληνικού νηολογίου” [Γουλιέλμος,

⁵² Απόφαση της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ αριθ.356/08/COL, της 11ης Ιουνίου 2008 , σχετικά με το καθεστώς επιστροφής φόρου για ναυτικούς που απασχολούνται σε επιβατηγά πλοία εγγεγραμμένα στο τακτικό νορβηγικό νηολόγιο (NOR) (Νορβηγία). Διαθέσιμο στο: *EUR-Lex - - EL.mht*

⁵³ <http://www.regjeringen.no/upload/NHD/steadyasshegoes.pdf>

1998]. Οι μεν πλοιοκτήτες απολάμβαναν τα περισσότερα των ευκολιών των σημαιών ευκολίας και οι δε ναυτικοί είχαν απασχόληση και καλύπτονταν από το NAT. Απαραίτητος περιορισμός προκειμένου το ελληνικό πλήρωμα ξένων πλοίων να εγγραφεί στο NAT ήταν η εγγραφή πρώτα του πλοίου στο NAT. Αυτός ο περιορισμός έπαψε να ισχύει το 1983 με αποτέλεσμα τη μείωση του ελληνικού στόλου. Ακόμα και τότε όμως η Ελληνική Κυβέρνηση δεν υιοθέτησε ένα Διεθνές/Δεύτερο νηολόγιο ακολουθώντας το παράδειγμα άλλων επιτυχημένων ναυτιλιακών κρατών. Στη συνέχεια θα εξεταστεί η ιδιαίτερη περίπτωση της Ελλάδας προκειμένου να αναζητηθούν οι λόγοι για τους οποίους δεν υιοθετήθηκε ένα τέτοιο νηολόγιο και να διερευνηθεί η δυνατότητα ίδρυσής του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία

4.1 Γενικές Παρατηρήσεις

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, «η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου».⁵⁴

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Ωστόσο, η παράδοση και η βαθιά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να ευρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.⁵⁵

Το μυστικό της επιτυχίας των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι η συστηματική μέθοδος πωλήσεων και αγορών και συνδέεται με την ευστοχία τους στο να αγοράζουν τα πλοία φθηνά και να τα πωλούν ακριβά. Αυτό μπορεί να περιγραφεί απλά ως εξής: «αγόραζε όταν όλοι πουλάνε και πούλα όταν όλοι οι υπόλοιποι αγοράζουν». Έτσι, έχουν γράψει εντυπωσιακή ιστορία προβλέποντας τις επικείμενες μεταβολές, «τα πάνω και τα κάτω» της αγοράς. Αυτό έχει περιγραφεί διαφορετικά ως η «αντί-κυκλική μέθοδος των Ελλήνων πλοιοκτητών» οι οποίοι, ακολουθώντας το

⁵⁴ <http://www.mediashipping.gr/?q=node/4491>

⁵⁵ Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110.

χρυσό κανόνα, αγοράζουν όταν οι τιμές φορτίων και πλοίων είναι χαμηλές και πουλάνε όταν οι τιμές είναι ψηλά. Συνοψίζοντας, θα λέγαμε ότι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι τα εξής : (α) Επιχειρηματικότητα στραμμένη και προσαρμοσμένη στην παγκόσμια αγορά, (β) Διορατικότητα σε σχέση με τις τάσεις της αγοράς, (γ) Ευελιξία και ταχύτητα αντίδρασης (λήψη απόφασης) και (δ) Ανάλυση επιχειρηματικού κινδύνου.⁵⁶

Στις ενότητες που ακολουθούν γίνεται μία περιγραφή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας σε ότι αφορά τη θέση της στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο και τη συνεισφορά της στην οικονομία της Χώρας. Στο πλαίσιο αυτό γίνονται αναφορές στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου σε ό,τι αφορά το ποσοστό των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία.

4.2 Η δυναμική της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας

«Παρά την οικονομική αναταραχή στην πατρίδα τους, οι ναυτιλιακές εταιρείες φαίνεται ότι διανύουν μία δυνατή χρονιά», τονίζει η Wall Street Journal, σε σχετικό δημοσίευσμά της για την Ελλάδα και τη ναυτιλιακή της βιομηχανία. Όπως γράφει ο δημοσιογράφος της Wall Street Journal, τουλάχιστον ένα κομμάτι της ελληνικής οικονομίας έχει την ευκαιρία να ξεφύγει από την κρίση της χώρας, πρόκειται για τις μεγάλες ναυτιλιακές της εταιρείες.⁵⁷ Πραγματικά, όπως ήδη προαναφέρθηκε, στον κλάδο των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών ηγετικό ρόλο παίζει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία. Ο ελληνόκτητος στόλος ανέκαθεν ήταν από τους μεγαλύτερους διεθνώς με υψηλό ρυθμό μεγέθυνσης και ποιοτικής αναβάθμισης τα τελευταία χρόνια. Άλλωστε όπως διευκρινίζεται στο ανωτέρω δημοσίευμα, η ελληνική ναυτιλία παρότι υπέστη απώλειες από την οικονομική κρίση των δύο τελευταίων ετών, εντούτοις, καθώς δραστηριοποιείται κυρίως στην αγορά των tanker και των bulk carrier, δεν είναι εκτεθειμένη στην αγορά των container που έχει δεχθεί ισχυρό πλήγμα. Σε γενικές γραμμές η ελληνική ναυτιλία φάνηκε πιο έτοιμη για την κρίση και αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι πολλές από αυτές κατάφεραν να διατηρήσουν την ρευστότητα τους και να επανέλθουν σχετικά γρήγορα σε αναπτυξιακή πορεία, γεγονός που αντανακλάται στην πρόσφατη αύξηση των παραγγελιών.

⁵⁶ Παναγιώτης Διαμαντέας, «Επισκόπηση και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλιακής Αγοράς» Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, Επιβλέπων καθηγητής Δ. Λυρίδης, Αθήνα, 2007.

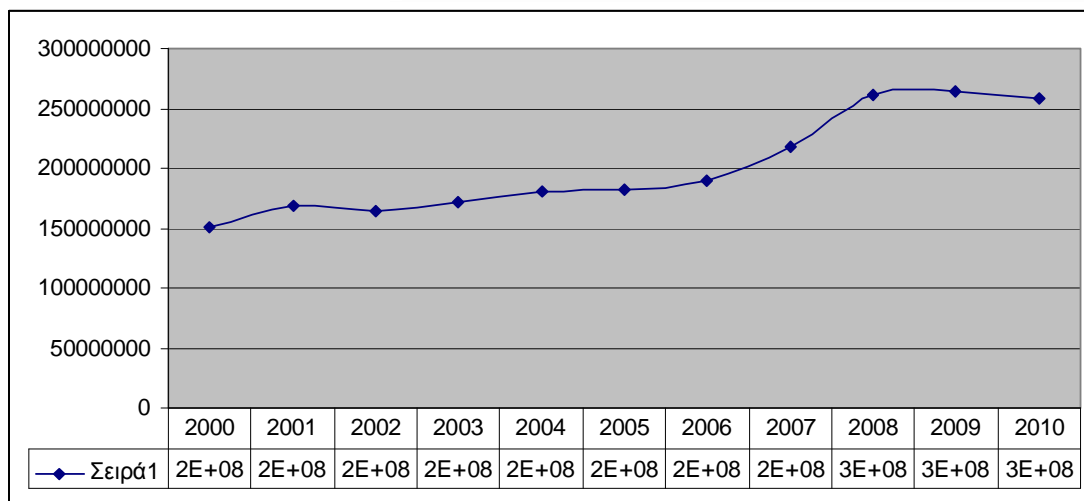
⁵⁷ <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12336&subid=2&pubid=29317150>

4.2.1 Το μέγεθος της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας

Σύμφωνα με τα στοιχεία τα οποία δημοσιοποίησε η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee) ο υπό ελληνική διαχείριση εμπορικός στόλος αποτελείται από 3.996 πλοία συνολικής χωρητικότητας 152,6 εκατ. κόρους, ενώ τον Φεβρουάριο του 2009 περιλάμβανε 4.161 πλοία συνολικής χωρητικότητας 165,2 εκατ. κόρους. Συγκρίνοντας με τον προηγούμενο χρόνο προκύπτει μία μείωση κατά 165 πλοία (3,9%), 543.885 dwt (2,6%) και 359,857 gt (2,30%). Οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν (σύμφωνα με στοιχεία Φεβρουαρίου 2010 του Committee) το 8% του παγκόσμιου στόλου μετρούμενου σε πλοία, το 14,9% με όρους dwt και το 13% με όρους gt, έναντι 8,2%, 15,2% και 13,2% αντιστοίχως το 2009. Η μείωση του ελληνόκτητου στόλου αποδίδεται στην παγκόσμια κρίση και όπως σημειώνεται από το Committee αν και είναι σημαντική ωστόσο τελικά δεν επαληθεύτηκαν οι φόβοι για μεγαλύτερη υποχώρηση των μεγεθών με δεδομένες και τις συνθήκες της αγοράς. Στον πίνακα και το διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου κατά την τελευταία δεκαετία.

Πίνακας 4.1 : Εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου κατά την τελευταία δεκαετία

Date		Ships	DW	GT
March	2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March	2001	3,618	168,434,370	100,220,348
March	2002	3,480	164,613,935	98,195,100
May	2003	3,355	171,593,487	103,807,860
March	2004	3,370	180,140,898	108,929,135
March	2005	3,338	182,540,868	109,377,819
March	2006	3,397	190,058,534	113,603,803
February	2007	3699	218,229,552	129,765,470
February	2008	4,173	260,929,221	154,599,274
February	2009	4, 161	263,560,741	156,214,619
February	2010	3,996	258,121,898	152,616,046



Πηγή : Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay)

Με βάση πάντοτε την ίδια πηγή, ο ελληνικός εφοπλισμός ναυπηγεί σήμερα 826 πλοία έναντι 1.072 το 2009 ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο ελέγχει:

- Στα δεξαμενόπλοια το 23,1% του παγκόσμιου στόλου έναντι 22,3% πέρσι, και το 20,9% της χωρητικότητας έναντι 20,4% το 2009.
- Στα πλοία μεταφοράς χημικών το 9,2% έναντι 9,4% πέρσι, ενώ στη χωρητικότητα το ποσοστό παραμένει το ίδιο, ήτοι: 13,3%.
- Στα πλοία μεταφοράς υγραερίου το 9,2% έναντι 9,4 % όσο αφορά στον αριθμό πλοίων, και το 6,4% από 6,9% όσο αφορά τη χωρητικότητα.
- Στα πλοία μεταφοράς συνδυασμένων φορτίων το 1,2% έναντι 5,6% το αντίστοιχο περσινό διάστημα, και η χωρητικότητά τους αντιπροσωπεύει το 1,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας έναντι 4,6% πέρσι.
- Στα Ore & Bulk Carriers το 17,4 % έναντι 18,1% πέρσι και σε χωρητικότητα 18,1% έναντι 19,1% το 2009.
- Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το 4,3% του παγκόσμιου στόλου έναντι 4,5% πέρσι, και το 5,6% της χωρητικότητας έναντι 5,7% το 2009.
- Στα Cargo το 1,5% έναντι 1,0 % και σε χωρητικότητα το 2,1 έναντι 1,9 το 2009.
- Τέλος, στα επιβατηγά πλοία, οι Έλληνες ελέγχουν το 6,6% έναντι 6,7% πέρσι, και το 6,1 % της παγκόσμιας χωρητικότητας έναντι 6,0% το 2009.

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει το γεγονός ότι ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια και είναι κατά 1,3 έτη νεώτερος από τον μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου. Ειδικότερα ο μέσος όρος

ηλικίας των ελληνικών πλοίων εμφανίζει μία καθοδική πορεία καθώς τον Φεβρουάριο του 2010 ήταν 11,6 έτη, έναντι 11,9 – 12,5 – 14,3 – 15,3 και 15,9 για τα έτη 2009 – 2005 αντίστοιχα.⁵⁸

4.2.2 Σημαίες/Νηολόγια της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας

Τα ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία είναι εγγεγραμμένα σε 47 διαφορετικά νηολόγια. Τα κυριότερα από αυτά είναι τα κάτωθι:

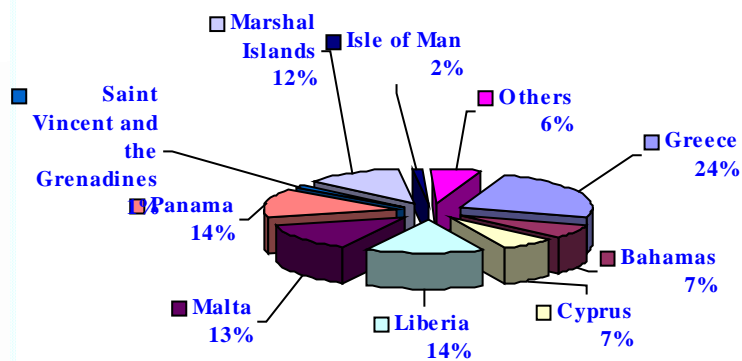
Πίνακας 4.2 : Οι κυριότερες σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων

A/A	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	DEADWEIGHT
1	Ελληνικό	969	80,502,206
2	Λιβερίας	581	38,700,989
3	Μάλτας	524	30,529,238
4	Marshall Islands	470	29,933,099
5	Παναμά	558	28,914,005
6	Κύπρου	271	17,016,688
7	Bahamas	279	15,408,842

Πηγή : Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay)

⁵⁸ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Main Registries in DW of Greek Controlled Ships



Σύμφωνα με τα ανωτέρω στοιχεία στο ελληνικό νηολόγιο είναι εγγεγραμμένο το 24.2% των πλοίων της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας. Το ποσοστό αυτό παρότι εμφανίζεται υψηλό συγκρινόμενο με τα ποσοστά των άλλων μεγάλων ναυτιλιακών χωρών σε ότι αφορά την προτίμηση των εθνικών παραδοσιακών τους νηολογίων, εντούτοις παρουσιάζει μείωση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Ειδικότερα τον Φεβρουάριο του 2010, όπως ήδη προαναφέρθηκε, ήταν εγγεγραμμένα 969 πλοία στα οποία συμπεριλαμβάνονται και 189 υπό κατασκευή. Όμως αντίστοιχα το 2009 ήταν εγγεγραμμένα 1.121 πλοία. Αυτό συνεπάγεται ότι από την ελληνική σημαία έφυγαν 152 ποντοπόρα πλοία, ήτοι: 13,55% και σε μεταφορική ικανότητα η μείωση αυτή είναι της τάξης των 9.029,035 DWT, ήτοι: 10,8%.⁵⁹

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), σχολιάζοντας την εν λόγω μείωση θεωρεί ότι ενδεχομένως να οφείλεται στις λιγότερες εγγραφές των πλοίων υπό κατασκευή, καθώς το 2009 έγιναν 356 τέτοιες εγγραφές, ενώ το 2010 μόνο 189.⁶⁰ Σχετικά δημοσιεύματα σχολιάζουν αρνητικά το ανωτέρω γεγονός. Χαρακτηριστικά σε δημοσίευμα της εφημερίδας «Ημερησίας» την 15/04/2010 αναφέρεται ότι παρατηρείται σαφής αποφυγή ύψωσης της ελληνικής σημαίας σε νέα ποντοπόρα πλοία παρά το γεγονός ότι η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία έχει εισέλθει στο στάδιο της ανάκαμψης. Ενώ από την αρχή του χρόνου ο ελληνικός εφοπλισμός έχει προσχωρήσει στην αγορά 68 πλοίων επενδύοντας περί τα 1,7 δισ. δολάρια, ωστόσο όπως φαίνεται το ελληνικό νηολόγιο κάθε άλλο παρά έχει ωφεληθεί από αυτές τις αγορές. Το ίδιο συμβαίνει και με τα νεότευκτα πλοία που

⁵⁹ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

⁶⁰ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

παραδίδονται από τα ναυπηγεία.⁶¹ Το ζήτημα του flagging out από την Ελληνική Σημαία θα αναλυθεί στο 5^ο και στο 6^ο Κεφάλαιο, όμως, στα πλαίσια της παρούσας ενότητας επισημαίνεται επιγραμματικά ότι η μείωση των εγγραφών στο ελληνικό νηολόγιο των ποντοπόρων πλοίων προκαλεί αρνητικές συνέπειες στην οικονομία της Χώρας.

4.3 Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της Χώρας

Για τη διαχείριση του ελληνόκτητου στόλου δραστηριοποιούνται μόνο στην Ελλάδα 1.300 περίπου ναυτιλιακές εταιρίες με 15.000 και πλέον εργαζόμενους, στην συντριπτική τους πλειονότητα Έλληνες και υψηλά αμειβόμενους, ενώ το πλέγμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων δημιουργεί στην χώρα κατ' εκτίμηση από 160.000 έως 200.000 θέσεις εργασίας (δηλ. το 4%-4,5% της συνολικής απασχόλησης). Η συνεισφορά γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνεκτιμηθούν και οι επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών (εκτός Ελλάδας) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (μη συνδεδεμένους με τη ναυτιλία) όπως οι επιχειρηματικές επενδύσεις παγίων (εκτός πλοίων) και η αγορά ακινήτων. Η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002. Στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ΑΠΑ του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η μεγάλη άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας σημειώθηκε μετά το 2002 και μπορεί να αποδοθεί στους ακόλουθους δύο σημαντικούς παράγοντες:

- στην θεσμοθέτηση με τον νόμο 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να (μετ)εγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρίες,
- στην περίοδο υψηλής ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.⁶²

⁶¹ <http://www.imerisia.gr>

⁶² Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

Πίνακας 4.3 :

**Συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική
ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της χώρας**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εκατ. Ευρώ, τρέχουσες τιμές	2.931,1	4.133,1	2.778,2	4.833,9	6.662,9	7.351,2	6.392,8	8.948,8	9.664,7
% ΑΕΠ	2,4	3,2	2,0	3,2	4,0	4,1	3,4	4,4	4,4

Πηγή: Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι και ότι στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα € 19,2δισ. (7,9% του ΑΕΠ).⁶³

**Πίνακας 4.4 : ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ 2002
ΕΩΣ ΤΟ 2008**

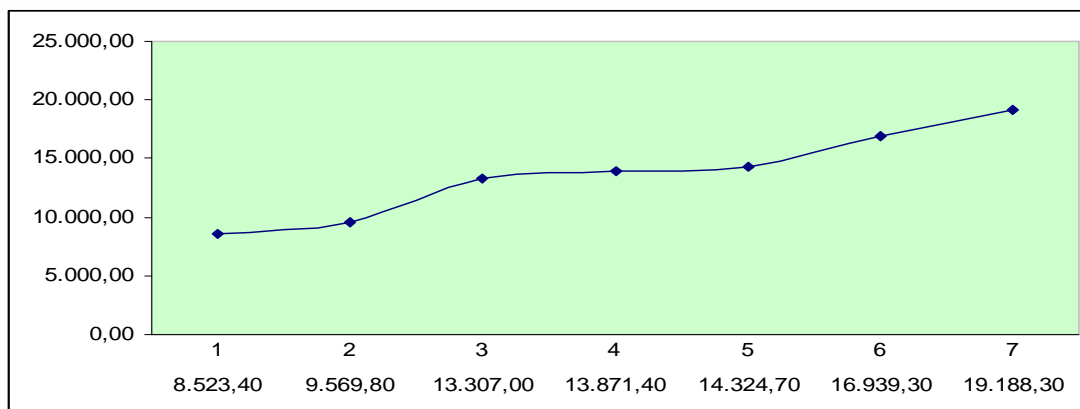
(Σε εκατομμύρια ευρώ)⁶⁴

2002	8.523,4
2003	9.569,8
2004	13.307,0
2005	13.871,4
2006	14.324,7
2007	16.939,3
2008	19.188,3

⁶³ «Βέβαια, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν και σημαντικές πληρωμές στο εξωτερικό, οι οποίες είχαν ανάλογη άνοδο στην ανωτέρω περίοδο (μέση ετήσια αύξηση 13,6%) για να διαμορφωθούν στα € 9,32δισ. το 2008. Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα € 9,87 δισ. (4,1% του ΑΕΠ)». Βλέπε σχετικά: Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110.

⁶⁴ Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής Πολιτικής/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (βασισμένα σε στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας).

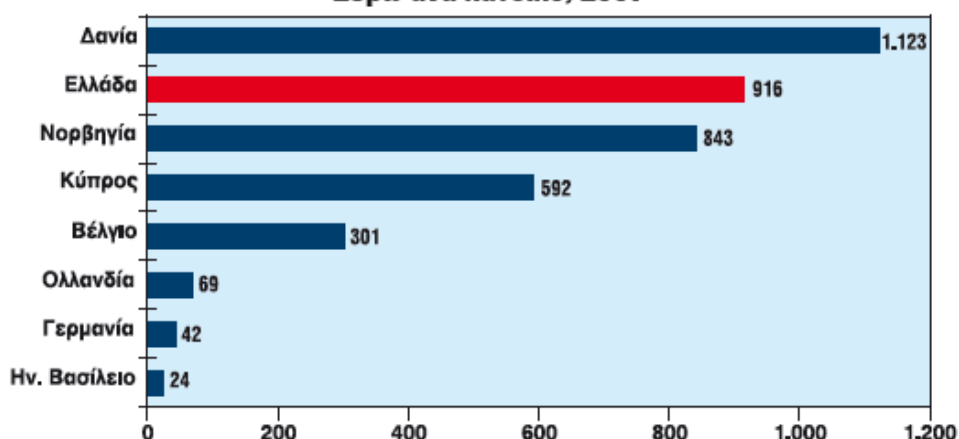
Διάγραμμα 4.2 : Διάγραμμα εξέλιξης εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος 2002-2008



πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Σημειώνεται ότι οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) μειώθηκαν το 2009 κατά 29,4% με συνέπεια οι καθαρές εισπράξεις να περιοριστούν κατά 3,4 δισεκ. ευρώ. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι το μέσο ετήσιο επίπεδο των ναύλων τόσο των πλοίων μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου όσο και των πετρελαιοφόρων κατέγραψε το 2009 πτώση κατά 60% περίπου σε σύγκριση με το 2008.⁶⁵ Σε κάθε περίπτωση όμως οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό ενώ η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2007 όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο.

Διάγραμμα 4.3 :
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές, Ευρώ ανά κάτοικο, 2007



Πηγή: Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

⁶⁵ Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2009.

Η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας ελληνικής οικονομίας αυξάνεται περισσότερο όταν περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα.⁶⁶ Το γεγονός αυτό εξετάζεται στην υποενότητα που ακολουθεί.

4.3.1 Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες⁶⁷

Για την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα και την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, θεσπίστηκαν αρχικά οι διατάξεις των ΑΝ 89/67 και μετέπειτα του Ν. 27/75 (άρθρο 25), με τις οποίες δόθηκε η δυνατότητα σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες να εγκαθιστούν γραφεία ή υποκαταστήματα στην Ελλάδα. Βασικές υποχρεώσεις των εταιρειών αυτών είναι:

- Να ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, διακανονισμό αβαριών και μεσιτεία ναυλώσεων, αγοραπωλησιών, ναυπηγήσεων, ασφαλίσεων πλοίων άνω των 500 κ.ο.χ.
- Να εισάγουν και δαπανούν για έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους ετησίως τουλάχιστον 50.000 δολ. ΗΠΑ ή ισόποσο σε Ευρώ.
- Να καλύπτουν τις πάσης φύσεως πληρωμές που κάνουν στην Ελλάδα με εισαγωγή συναλλάγματος ή Ευρώ.

Επισημαίνεται ότι για τις ανωτέρω δραστηριότητες δεν επιβάλλεται φόρος στις εταιρείες. Ο θεσμός των εταιρειών αυτών θεωρείται ότι έχει συμβάλει σημαντικά στην προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα καθώς και στην ανάδειξη του Πειραιά σε σημαντικό διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται τα σημαντικότερα μεγέθη της δραστηριότητας των εταιρειών αυτών (αριθμός εταιρειών, εισαγωγή συναλλάγματος και απασχόληση) για το έτος 2008, καθώς και τα αντίστοιχα μεγέθη και οι μεταβολές τους από το έτος 1983.

⁶⁶ Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

⁶⁷ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

**Πίνακας 4.5 : ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΕΤΩΝ 2004 ΕΩΣ 2008**

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	ΕΙΣΑΧΘΕΝ ΣΥΝ/ΓΜΑ ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΑΣΧ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2004	1075	2.018.987.701	13,8%	11041	0,1%
2005	1153	2.227.505.233	10,3%	11764	6,6%
2006	1189	2.252.607.625	1,1%	12348	5,0%
2007	1241	2.805.542.395	24,5%	13349	7,9%
2008	1304	3.440.950.204	22,6%	14163	6,0%

Πηγή: Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

Από τα στοιχεία του 2008 προέκυψε ότι κατά το έτος αυτό υπήρξε σημαντική αύξηση στον αριθμό των εταιρειών (63 εταιρείες) και στο εισαγόμενο συνάλλαγμα (22,6%).

Από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα γίνεται εμφανής η σημαντική συμβολή των εταιρειών αυτών στην εθνική οικονομία με την εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος και τη συμβολή στην μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, την ενίσχυση της απασχόλησης, καθώς και την υποβοήθηση της ανάπτυξης άλλων παράπλευρων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία (ασφάλιση, χρηματοδότηση, νομική υποστήριξη, επισκευές, τροφοδοσία κ.λ.π.).

II. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ - ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ.⁶⁸

Το έτος 2008 δραστηριοποιήθηκαν στην Ελλάδα 1.304 εταιρείες του Νόμου 27/75 (άρθρο 25). Από τα στοιχεία δραστηριότητας των εταιρειών προκύπτει ότι:

- **743** εταιρείες δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της **διαχείρισης πλοίων,**
- **561** εταιρείες δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα των **ναυλώσεων και άλλων ναυτιλιακών εργασιών.**

Πηγή: Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

⁶⁸ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

III. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Οι εταιρείες αυτές κατά το 2008, εισήγαγαν και μετέτρεψαν σε εθνικό νόμισμα 3.440.950.204 δολ. ΗΠΑ, έναντι 2.805.542.395 δολ. ΗΠΑ που είχαν εισαχθεί και μετατραπεί σε εθνικό νόμισμα το έτος 2007.

Παρουσιάστηκε δηλαδή κατά το έτος 2008, αύξηση 22,6% στο σύνολο του εισαχθέντος συναλλάγματος σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Πηγή: Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

IV. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

Από το προαναφερόμενο συνολικό ποσό εισαχθέντος συναλλάγματος, για τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους (ενοίκια, μισθούς υπαλλήλων κ.λ.π.), το 2008 οι ναυτιλιακές εταιρείες δαπάνησαν **1.066.273.622 δολ. ΗΠΑ**, έναντι των **835.549.364 δολ. ΗΠΑ** που είχαν δαπανήσει το 2007, δηλαδή παρουσιάστηκε **αύξηση λειτουργικών δαπανών κατά 27,5% περίπου.**

V. ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ⁶⁹

Από το συνολικό ποσό εισαχθέντος συναλλάγματος, για την κάλυψη άλλων υποχρεώσεων των γραφείων που σχετίζονται με τις δαπάνες των υπό την διαχείρισή τους πλοίων (φόροι, μισθοί πληρωμάτων, εφοδιασμός, συντήρηση πλοίων κ.λ.π.), δαπανήθηκαν κατά το έτος 2008 2.211.099.595 δολ. ΗΠΑ. Σε σύγκριση με το ποσό των 1.822.550.944 δολ. ΗΠΑ που είχε δαπανηθεί το έτος 2007, παρουσιάστηκε αύξηση 21% περίπου.

VI. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Το προσωπικό που απασχολήθηκε το έτος 2008 στις παραπάνω εταιρείες ανήλθε στα 14.163 άτομα εκ των οποίων 12.381 Έλληνες και 1.782 αλλοδαποί. Αντίστοιχα το έτος 2007 είχαν απασχοληθεί 13.349 άτομα, εκ των οποίων 11.675 Έλληνες και 1.674 αλλοδαποί.

⁶⁹ Αφορά μόνο τις διαχειρίστριες εταιρείες.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι κατά το έτος 2008 υπήρξε αύξηση στην απασχόληση κατά 814 άτομα (706 Έλληνες και 108 αλλοδαποί).

Σημειώνεται ότι στον παραπάνω αριθμό των 14.163 εργαζομένων στα γραφεία των εταιρειών του Νόμου 27/75, περιλαμβάνονται αρχιπλοίαρχοι, αρχιμηχανικοί, λογιστές, ναυπηγοί, ηλεκτρολόγοι μηχανολόγοι, δικηγόροι κ.λ.π. Πρόκειται δηλαδή για ένα εξειδικευμένο στη ναυτιλιακή βιομηχανία ανθρώπινο δυναμικό, που αναδεικνύει τη χώρα μας και ιδιαίτερα τον Πειραιά ως ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διεθνούς ναυτιλιακής τεχνογνωσίας.

Από το σύνολο των 905 Ευρωπαϊών υπαλλήλων διαπιστώθηκε ότι 416 προέρχονται από χώρες της Ε.Ε. Απ' αυτούς 174 είναι υπήκοοι Μ. Βρετανίας γεγονός που φανερώνει την άμεση σύνδεση του Πειραιά με το ναυτιλιακό κέντρο του Λονδίνου.

Γενικά, από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις υποστηρίζεται ότι «η καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας χτυπά στον Πειραιά». Επιπλέον, τα τελευταία έτη ο Πειραιάς προσελκύει και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, π.χ., ναυτιλιακά γραφεία από τις χώρες που προσφέρουν «σημαίες ευκαιρίας» στους Έλληνες πλοιοκτήτες, και ενισχύει σταδιακά τη θέση του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο (cluster). Ειδικότερα, η τάση ανάδειξης του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο επιδιώκεται να ενισχυθεί περαιτέρω με την πρόσφατη κατάργηση του φόρου 1,0% επί της συγκεντρώσεως κεφαλαίων, βάσει του ν. 3763/2009, όσον αφορά και τις ναυτιλιακές εταιρίες.⁷⁰

⁷⁰ «Η Ελλάδα ακολούθησε την διεθνή τάση εξαλείψεως του φόρου εισφοράς, σύμφωνα και με τις σχετικές Οδηγίες της ΕΕ-27. Η τάση αυτή ξεκίνησε το 1988, όταν το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησε στην κατάργηση του φόρου σε πάσης φύσεως συγκεντρώσεις κεφαλαίων. Έτσι, το 2008, μόνο 7 κράτη-μέλη (η Ελλάδα, η Ισπανία, η Κύπρος, το Λουξεμβούργο, η Αυστρία, η Πολωνία και η Πορτογαλία) από την ΕΕ-27 εξακολουθούσαν να επιβάλλουν αυτόν τον φόρο εισφοράς. Ειδικότερα, στην Κύπρο ο συντελεστής του φόρου είναι 0,6%, στην Πολωνία και την Πορτογαλία 0,5% ή μικρότερο και μόνο στα υπόλοιπα τρία κράτη-μέλη ο συντελεστής εξακολουθεί να είναι 1%, μετά την κατάργησή του από την Ελλάδα». Βλέπε σχετικά: Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110.

4.3.2 Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες Διαχείρισης Πλοίων⁷¹

Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, 743 εταιρείες το 2008 δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της διαχείρισης πλοίων. Από την επεξεργασία και ανάλυση των στοιχείων αυτών συνάγονται σημαντικά συμπεράσματα για την κατανομή ανά σημαία και χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου. Συγκεκριμένα:

1.- Τα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών του ν. 27/75 που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα διαχειρίζονταν την 31/12/2008, 3.373 πλοία άνω των 500 κοχ. (Δεν περιλαμβάνονται τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά και τα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, διότι δεν επιτρέπεται από το νόμο η διαχείριση αυτών των πλοίων από τις παραπάνω εταιρείες).

2.- Σε σύγκριση με τα αντίστοιχα στοιχεία των Lloyd's προκύπτει ότι η διαχείριση σχεδόν του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου γίνεται από γραφεία εταιρειών που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα.

Αυτό σημαίνει, ότι με τις διατάξεις του ν. 27/75 έχει επιτευχθεί η προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στον Πειραιά και έχουν εκμηδενισθεί οι τυχόν απώλειες στον τομέα της απασχόλησης στη στεριά από την αλλαγή σημαίας των πλοίων.

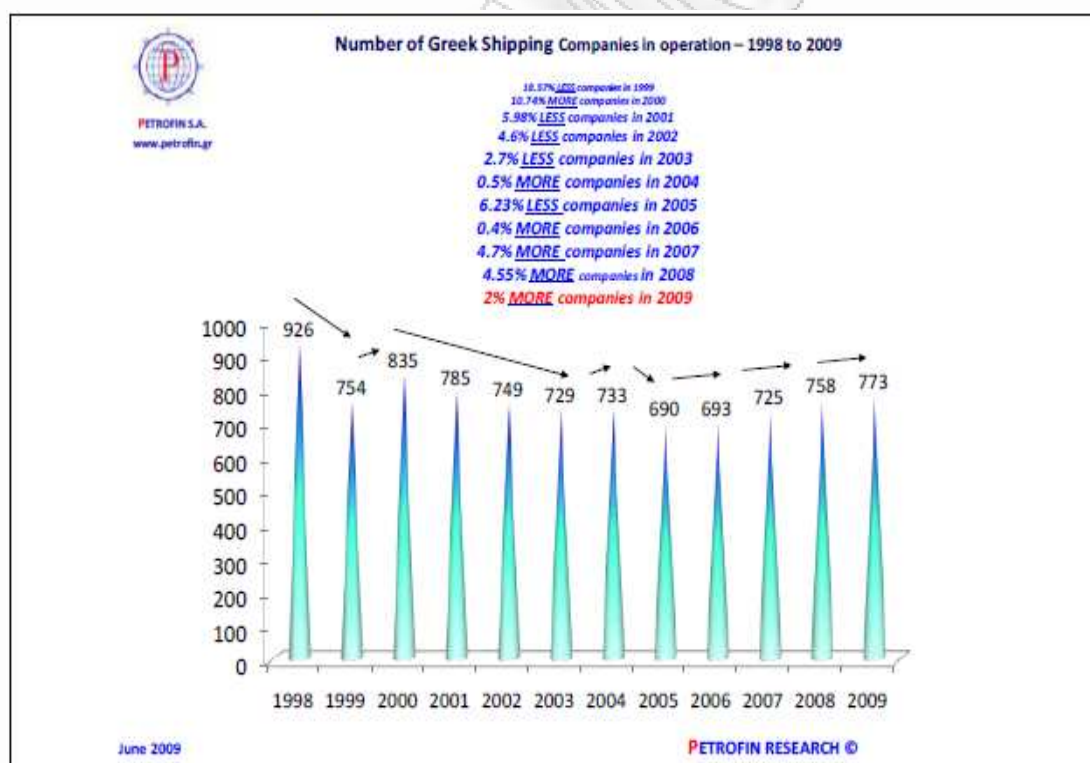
3.- Στην - κατά σημαία - κατανομή του διαχειριζόμενου στόλου, από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πλην της Ελλάδας, σημαντικό μερίδιο έχουν μόνο η Μάλτα και η Κύπρος, οι οποίες σχετικά πρόσφατα εντάχθηκαν στην Ε.Ε.
Το ανωτέρω γεγονός επιβεβαιώνει για μια ακόμη φορά ότι ο ανταγωνισμός στην προσέλκυση πλοίων προέρχεται κυρίως από τα ανοικτά νηολόγια.

⁷¹ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Petrofin Research το 2009 υπήρξε νέα αύξηση στον αριθμό των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες ανήλθαν στις 773. Στο πρώτο γράφημα που ακολουθεί απεικονίζεται η πορεία ανάπτυξης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών διαχείρισης πλοίων από το 1998 έως το 2009. Επίσης στο δεύτερο γράφημα που μπορούμε να παρατηρήσουμε τη σύνθεση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, σύμφωνα με δύο βασικά κριτήρια: την ηλικία και το μέγεθος του στόλου τους. Ειδικότερα τα 6 διαφορετικά διαγράμματα (πίτες) αντιπροσωπεύουν το μέγεθος του στόλου και την παλαιότητα των σκαφών.

Για να διευκολυνθεί η ανάλυση, παρακαλούμε να σημειώσετε ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις χωρίζονται στις ακόλουθες σύμφωνα με το μέγεθός τους ομάδες: Ομάδα Α (25 + σκάφη), Ομάδα Β (16-24 σκάφη), Ομάδα Γ (9-15 σκάφη), Ομάδας Δ (5-8 πλοία), Ομάδα Ε (3-4 πλοία) και Ομάδα ΣΤ (1-2 πλοία).⁷²

Διάγραμμα 4.4 :



Πηγή: Petrofin Research

Διάγραμμα 4.5 : Number of Greek Shipping Companies in terms of their fleet age and size, 2009

⁷²

<http://www.petrofin.gr/en-gb/mNews.aspx?ElementId=9a27528b-4100-427a-b0f3-185fcac00bd6>

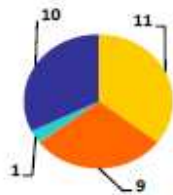


2009

PETROFIN RESEARCH ©

NUMBER OF GREEK SHIPPING COMPANIES IN TERMS OF THEIR FLEET AGE AND SIZE

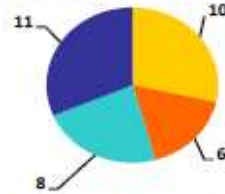
773 Greek shipping companies currently operating



Fleet size : 25+ vessels - Group A

No of companies : 31 (down from 32 last year)

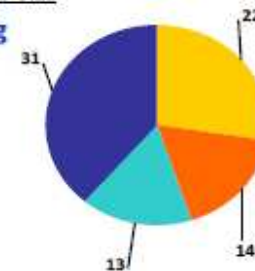
% of total of Greek companies : 4.01%



Fleet size : 16 -24 vessels - Group B

No of companies : 35 (up from 32 last year)

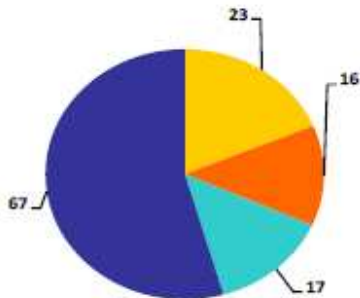
% of total of Greek companies : 4.53%



Fleet size : 9 - 15 vessels - Group C

No of companies : 80 (up from 70 last year)

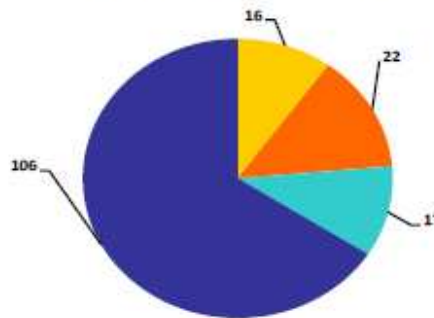
% of total of Greek companies : 10.35%



Fleet size : 5 - 8 vessels - Group D

No of companies : 123 (down from 125 last year)

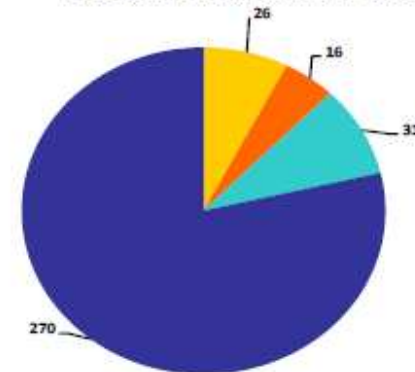
% of total of Greek companies : 15.91%



Fleet size : 3 - 4 vessels - Group E

No of companies : 161 (up from 159 last year)

% of total of Greek companies : 20.83%



Fleet size : 1 -2 vessels - Group F

No of companies : 343 (up from 340 last year)

% of total of Greek companies : 44.37%



June 2009

Initially based on the Greek Shipping Directory cross referenced with market reports

Εξετάζοντας τα στοιχεία του ανωτέρω γραφήματος παρατηρούμε ότι:

- Σε αριθμητικούς όρους οι εταιρείες με μικρούς στόλους αντιστοιχούν στο 65% του συνόλου, αλλά μόνο 11,33% του συνολικού ελληνικού DWT.
- Οι μεγαλύτερες εταιρείες κατέχουν και μεγαλύτερο ποσοστό νεότερων πλοίων.
- Επίσης οι εταιρείες με 9 έως 15 σκάφη παρουσίασαν και τη μεγαλύτερη ανάπτυξη.

Σύμφωνα επίσης με στοιχεία της Petrofin Research οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες είναι εκείνες που σημείωσαν και τη μεγαλύτερη ανανέωση του στόλου τους με νεότερα ή νεότευκτα πλοία.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αυξάνεται με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου που συνεπάγεται και την προσέλκυση περισσότερων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας στην ελληνική σημαία. Το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου εξετάζεται διεξοδικά στα κεφάλαια που ακολουθούν.

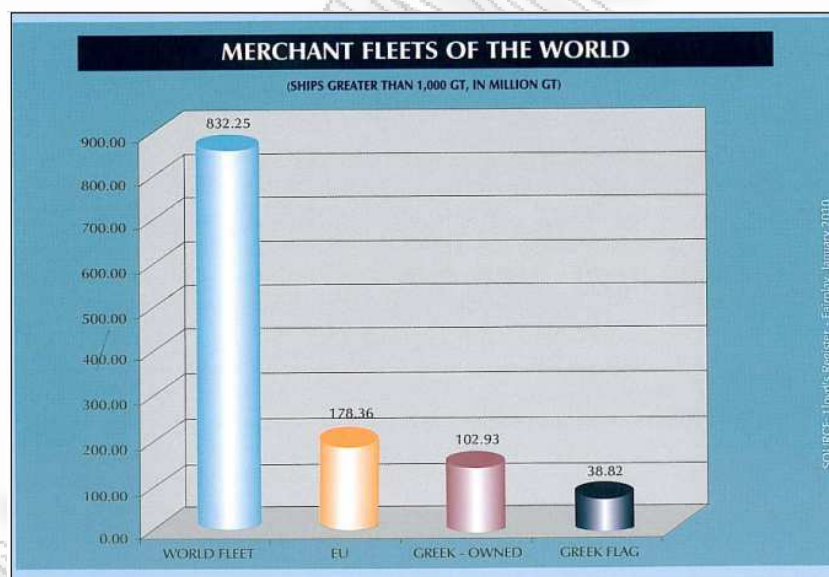
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Το ελληνικό νηολόγιο

5.1 Γενικές Παρατηρήσεις

Η Ελλάδα εκτός από μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη αποτελεί και Χώρα ευθύνης για την παγκόσμια ναυτιλία. Συμμετέχει ενεργά σε όλους τους Διεθνείς Οργανισμούς, διαθέτει 23 προξενικά λιμεναρχεία σε όλα τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου και το Ελληνικό Νηολόγιο βρίσκεται στις κορυφαίες θέσεις των 'άριστων' σημαιών.⁷³ Τα εγγεγραμμένα σε Ελληνικό Νηολόγιο πλοία κατατάσσουν την Ελληνική Σημαία στην 5^η θέση παγκοσμίως και στην 1^η θέση στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στα διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζονται παραστατικά οι εν λόγω θέσεις που καταλαμβάνει ο υπό ελληνική σημαία ποντοπόρος εμπορικός στόλος τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε επίπεδο Ε.Ε.

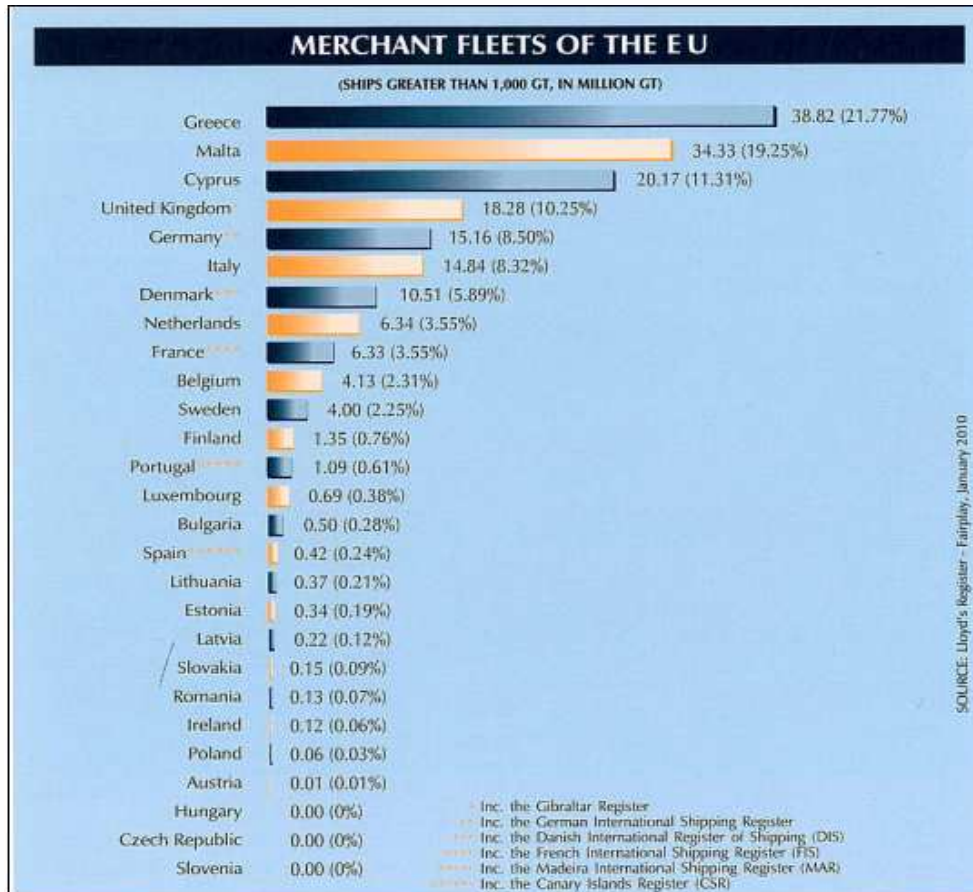
Διάγραμμα 5.1 :



Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (βασισόμενο σε στοιχεία Ιανουαρίου 2010 των Lloyd's Register – Fairplay)

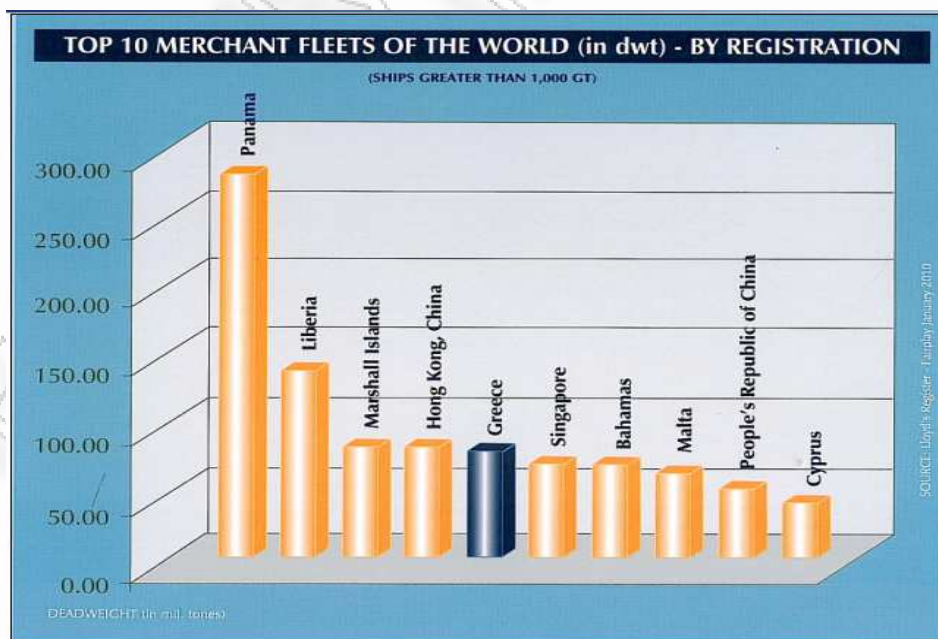
⁷³ Αλκης Κορρές, & Θάνος Πάλλης, «Ποιοτικά Νηολόγια: Εμπειρικά δεδομένα και Συμβατικές αντιλήψεις», Άρθρο Δημοσιευμένο στο: *Economic Outlook*, Σεπτέμβριος 2008.

Διάγραμμα 5.2 :



Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (βασίζόμενο σε στοιχεία Ιανουαρίου 2010 των Lloyd's Register – Fairplay)

Διάγραμμα 5.3 :



Σε ότι αφορά δε το συνολικό μέγεθος των εγγεγραμμένων στην ελληνική σημαία πλοίων (100 gt και άνω), αυτό παρουσιάζει μία συνεχή και αξιοσημείωτη αύξηση τα τελευταία χρόνια.

Πίνακας 5.1 : ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1999-2009

Ships in the Greek national registry (ships over 100 gt)

Ημερομηνία	Number Of Ships	Gross Tons
31 Δεκέμβριος 2009	2,112	41,358,711
31 Δεκέμβριος 2008	2,082	39,156,211
31 Δεκέμβριος 2007	1,916	36,239,543
31 Δεκέμβριος 2006	1,874	32,765,042
31 Δεκέμβριος 2005	1,901	31,444,245
31 Δεκέμβριος 2004	1,972	32,769,792
31 Δεκέμβριος 2003	1,974	31,915,727
31 Δεκέμβριος 2002	1,965	29,204,859
31 Δεκέμβριος 2001	1,959	29,257,366
31 Δεκέμβριος 2000	1,902	26,895,376
31 Δεκέμβριος 1999	1,850	25,002,463

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Όμως, το εθνικό νηολόγιο χάνει συνεχώς ανταγωνιστικότητα σε ότι αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία έναντι των ανοικτών νηολογίων όπως ήδη επισημάνθηκε στην ενότητα 4.2.2 «Σημαίες/Νηολόγια της Ελληνικής Ποντοπόρου Ναυτιλίας». Το ίδιο συμβαίνει και στα φορτηγά πλοία μικρών αποστάσεων για τα οποία παρατηρείται μία στροφή προς το νηολόγιο πρωτίστως της Μάλτα αλλά και της Κύπρου. Το αρνητικό αυτό γεγονός έχει επιπτώσεις στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, καθώς όπως τονίζεται και στην ετήσια έκθεση της Alpha Bank «οι εισροές εισοδηματικών πόρων στην εγχώρια οικονομία μπορεί να αυξηθούν εάν το ποσοστό των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία αυξηθεί σημαντικά».⁷⁴ Στις ενότητες που ακολουθούν εξετάζεται το νομοθετικό πλαίσιο του Ελληνικού Νηολογίου, κυρίως σε ό,τι αφορά το φορολογικό καθεστώς και τις οργανικές συνθέσεις των πληρωμάτων και εντοπίζονται τα σημεία εκείνα που λειτουργούν αποτρεπτικά στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του.

⁷⁴ Βλέπε σχετικά: Alpha Bank ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110.

5.2 Νομοθετικό πλαίσιο Ελληνικού Νηολογίου⁷⁵

Η νηολόγηση των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο,⁷⁶ σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, διενεργείται βάσει των παγίων διατάξεων του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) και βάσει του άρθρου 13 του αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος Νομοθετικού Διατάγματος 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

Στις ρυθμίσεις του Ν.Δ. 2687/53 δύνανται να υπαχθούν πλοία άνω των 1.500 κ.ο.χ. με ειδικούς όρους νηολόγησης. Ιδιαίτερα σημαντικοί είναι οι όροι που αφορούν τη φορολόγηση και κυρίως οι όροι επάνδρωσης των πλοίων, καθώς για τα πλοία, κυρίως εκείνα άνω των 3.000 κ.ο.χ., που υπάγονται στις ρυθμίσεις του άρθρου 13 επιτρέπεται στη σύνθεση του πληρώματος να ναυτολογούνται και ξένοι –εκτός Ε.Ε. ναυτικοί. Η ευελιξία αυτή στις συνθέσεις δεν υφίσταται για τα φορτηγά πλοία που νηολογούνται με τις πάγιες διατάξεις, γεγονός που στην ουσία δημιουργεί, όπως και θα αναφερθεί στη συνέχεια του κειμένου, δύο διαφορετικούς τρόπους νηολόγησης στην ελληνική σημαία. Η νηολόγηση σύμφωνα με τις πάγιες διατάξεις και εκείνη σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53. Επισημαίνεται ότι με βάσει τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53, οι όροι και τα προνόμια που παρέχονται στα πλοία υπερισχύουν κάθε αντίθετης διάταξης της νομοθεσίας που υπάρχει και μπορούν να αναφέρονται σε οποιαδήποτε θέμα, και δεν μπορεί το κράτος μονομερώς να τις μεταβάλει σε όλη την διάρκεια παραμονής του πλοίου κάτω από την ελληνική σημαία με συνταγματική γι αυτό εγγύηση.

Δικαίωμα εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ, έχουν τα πλοία:

- που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε Εταιρείες των λοιπών κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους, η οποία συνοδεύεται από το σχετικό τίτλο κτήσης κυριότητας.
- προκειμένου περί εταιρειών των λοιπών Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αναγνώριση του εμπορικού πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η εγκατάστασή τους στην Ελλάδα, ενώ για τα φυσικά πρόσωπα των λοιπών

⁷⁵ Πηγή: Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής Πολιτικής/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής.

⁷⁶ Χρησιμοποιείται και η έκφραση «ελληνικά νηολόγια» καθόσον εγγραφές πλοίων στην ελληνική σημαία διενεργούνται σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της Χώρας από τα οικεία λιμεναρχεία και επομένως υφίσταται το νηολόγιο λιμένα Πειραιά, το νηολόγιο λιμένα Πάτρας κλπ.

Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης η απαίτηση εγκατάστασης πρέπει να εκπληρωθεί μέχρι τη στιγμή της νηολόγησης του πλοίου. Στο πλαίσιο αυτό η διαχείριση του πλοίου απαιτείται να ασκείται από την Ελλάδα. Ο οριζόμενος κατά τη νηολόγηση του πλοίου εκπρόσωπος ή εγγυητής καθώς επίσης το φυσικό πρόσωπο ή ο εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, το οποίο ασκεί τη διαχείριση, θα είναι εγκατεστημένος στην Ελλάδα.

Οι ανωτέρω διατάξεις έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους υπηκόους ή τις εταιρείες των Κρατών - Μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ).

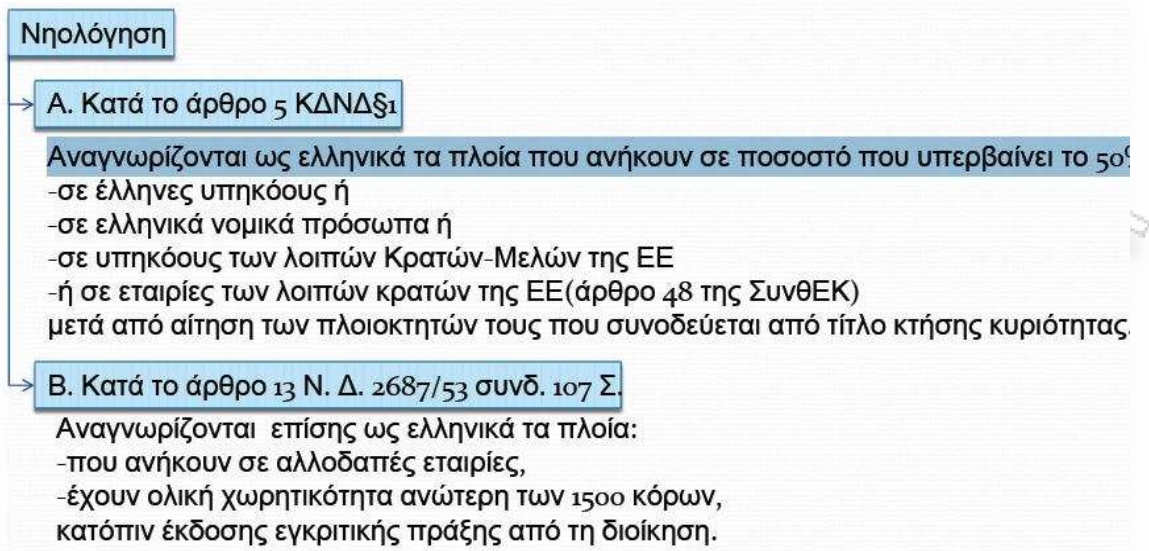
Δικαίωμα εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Α. 2687/53, έχουν τα πλοία:

- τα νηολογούμενα υπό Ελληνική σημαία πλοία άνω των 1.500 κοχ ακόμη και αν ανήκουν σε αλλοδαπούς. Ειδικότερα για να εφαρμοσθούν οι ανωτέρω δ/ξεις μεταξύ των άλλων θα πρέπει τα εν λόγω πλοία να ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες ή σε αλλοδαπές εταιρείες που καλύπτουν Ελληνικά συμφέροντα κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50%.⁷⁷ Ο ανωτέρω περιορισμός είναι σύμφωνος με το σκοπό του νόμου, όπως σαφώς τούτος περιγράφεται στις ακροτελεύτιες παραγράφους της από 9.10.53 Εισηγητικής του Έκθεσης δηλ. η προσέλκυση υπό Ελληνική σημαία πλοίων των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι Έλληνες και δραστηριοποιούνται υπό ξένη σημαία.⁷⁸

⁷⁷ Αποφ. ΥΕΝ 54004/20/70/27.11.75 που τηρήθηκε σε ισχύ με άρθρο. 4 της ΚΥΑ 145002/11/86/11.12.86 (ΦΕΚ 868 Β' /86).

⁷⁸ Κοινοτικός πλοιοκτήτης, φυσικό ή νομικό πρόσωπο που επιθυμεί να νηολογήσει το πλοίο του μπορεί να εγγράψει αυτό στα ελληνικά νηολόγια σύμφωνα με τις πάγιες διατάξεις (άρθρο 5).

Σχήμα 5.1 : ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ⁷⁹



Κατά την νηολόγηση του πλοίου οι ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης επιπροσθέτως των συνήθως προβλεπόμενων. Αυτοί οι όροι δύνανται να αναφέρονται στην ηλικία των πλοίων ή στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του εμπορικού και αστικού Κώδικα, καθώς επίσης και στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων.

Σημειώνεται επίσης ότι δεν επιτρέπεται η παράλληλη νηολόγηση (Parallel-in, Parallel-out Registration) πλοίων που τελούν υπό καθεστώς Bareboat charter, καθώς αυτό αντίκειται στις διατάξεις του ΚΔΝΔ και του ΚΙΝΔ.

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι η Ελληνική Νομοθεσία δεν προβλέπει κανένα έξοδο και τέλη νηολόγησης για την νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από την ελληνική σημαία.

5.2.1 Φορολογικό καθεστώς⁸⁰

I. Γενικές Παρατηρήσεις

Το κύριο χαρακτηριστικό του ελληνικού φορολογικού συστήματος για τα εισοδήματα της εμπορικής ναυτιλίας είναι το λεγόμενο στοιχείο «φόρου επί της χωρητικότητας» (tonnage tax). Πρόκειται για ένα σύστημα φορολογίας κατ' αποκοπή και όχι με βάση το πραγματικό εισόδημα του φορολογούμενου. Η εισαγωγή του

⁷⁹ <http://emporiko.law.uoa.gr/Niologisiploionoskefalaioneksoterikou.pdf>

⁸⁰ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης. Επίσης: Γουλιέλμος Αλέξανδρος, «Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις», εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2001.

συστήματος αυτού προκρίθηκε αρχικά από τις ελληνικές φορολογικές αρχές για λόγους πρακτικής ανάγκης, ώστε να καταστεί δυνατή η άμεση είσπραξη κάποιων φόρων και όχι ως κίνητρο προς τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Οι ελληνικές φορολογικές αρχές είχαν με χαρακτηριστική ειλικρίνεια παραδεχθεί ότι δεν ήταν σε θέση να συλλάβουν το πραγματικό καθαρό εισόδημα των Ελλήνων πλοιοκτητών. Έτσι προκρίθηκε η φορολόγηση με βάση ένα αντικειμενικό και ανεπίδεκτο αμφισβητήσεων κριτήριο (χωρητικότητα) ως το πλέον πρακτικό από ένα πιο περίπλοκο σύστημα που μπορεί να μην απέδιδε τελικά κανένα φορολογικό έσοδο.

Το σύστημα στον πυρήνα του είναι απλό. Ο πλοιοκτήτης καταβάλλει έναν ετήσιο φόρο που υπολογίζεται με βάση τη χωρητικότητα (για το λόγο αυτό και ονομάζεται στη διεθνή πρακτική «φόρος επί της χωρητικότητας» - tonnage tax) και ο φόρος αυτός «εξαντλεί» κάθε φορολογική υποχρέωση για το σχετικό εισόδημα.

Όταν η Ελλάδα προσχώρησε στις Ευρωπαϊκές Οικονομικές Κοινότητες (όπως ονομαζόταν τότε), το σύστημα είχε θεωρηθεί μία από τις πολλές «ιδιαιτερότητες» του ελληνικού νομικού περιβάλλοντος, το οποίο επρόκειτο να εκλείψει με την εναρμόνιση του ελληνικού νομικού και φορολογικού συστήματος με το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Στις αρχές όμως της δεκαετίας του 1980, συγκριτικές μελέτες της φορολογίας πλοίων στις κύριες ευρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες (τόσο εντός όσο και εκτός ΕΟΚ) έδειξαν ότι, λόγω περίπλοκων κανόνων με επίσπευση αποσβέσεων και άλλες αντίστοιχες φορολογικές ρυθμίσεις, κανένας σοβαρός Ευρωπαϊκός πλοιοκτήτης δεν πλήρωνε ουσιαστικά περισσότερους φόρους από τους Έλληνες συναδέλφους του.

Από τότε, και κατά την τελευταία εικοσαετία, η διεθνής εξέλιξη κινήθηκε προς την αντίθετη ακριβώς κατεύθυνση από εκείνη που πολλοί προέβλεπαν πριν από 20 χρόνια, όχι όμως για τους λόγους φοροεισπρακτικής ευκολίας που προκάλεσαν την εισαγωγή του συστήματος φορολογίας επί της χωρητικότητας αρχικά στη χώρα μας. Έτσι, για τον καθαρά οικονομικό λόγο της διατήρησης της απασχόλησης των ναυτικών κάθε χώρας και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της εθνικής της σημαίας, συστήματα φορολογίας επί της χωρητικότητας (σε διάφορες μορφές) εφαρμόζονται σήμερα και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Ολλανδία, Δανία, Γερμανία, Ισπανία, Γαλλία, Κύπρος και Μάλτα. Αλλά και εκτός Ε.Ε. έχουν υιοθετηθεί ανάλογες εφαρμογές του εν λόγω συστήματος, ενώ όπως αναφέρθηκε πρόσφατα στον ναυτιλιακό τύπο προωθείται η εφαρμογή τους και στην Ιαπωνία. Έτσι, τουλάχιστον στον ειδικό αυτό τομέα, η χώρα μας μπορεί να καυχηθεί ότι, σε τελική κατάληξη, δεν είναι η Ελλάδα που

προσαρμόστηκε προς τους ευρωπαϊκούς κανόνες, αλλά ακριβώς το αντίστροφο, καθώς σε παγκόσμιο επίπεδο το σύστημα φορολόγησης με βάση τη χωρητικότητα λειτουργεί πλέον για το 70% του παγκόσμιου ποντοπόρου στόλου (Peter Marlow & Kyriaki Mitroussi, 2008).

II. Νομικό πλαίσιο φορολόγησης πλοίων

Η φορολογία των υπό ελληνική σημαία πλοίων ρυθμίζεται από τις διατάξεις του Ν.27/75 (Α' 77) όπως κάθε φορά ισχύουν. Ο φόρος που επιβάλλεται στα πλοία που νηολογούνται υπό ελληνική σημαία υπολογίζεται με κριτήριο την ηλικία και την ολική χωρητικότητα σε κόρους (άρθρο 6).

Με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 27/1975 ορίζεται ότι, ο φόρος που επιβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οποιουδήποτε τύπου από φόρο εισοδήματος, καθόσον αφορά στα κέρδη τα οποία προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων. Οι ρυθμίσεις αυτές ενσωματώθηκαν και στο νέο φορολογικό νομοσχέδιο 3842/2010 στο οποίο ορίζεται ότι ο Ειδικός φόρος επί των υπό ελληνική σημαία πλοίων (tonnage tax) εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη αλλά και του μετόχου ή εταίρου από φόρο εισοδήματος στο επίπεδο της εταιρείας αλλά και του μετόχου στα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίου. Απαλλαγή προβλέπεται και από κάθε φόρο, τέλος και οποιασδήποτε άλλης επιβάρυνσης υπέρ του Δημοσίου. Επίσης προβλέπεται απαλλαγή στις ναυτιλιακές εταιρείες από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου για το εισόδημα που αποκτάται από εργασίες διαχείρισης, εκμετάλλευσης, ναύλωσης κτλ. πλοίων υπό αλλοδαπή σημαία.

Τα πλοία βάσει του Νόμου 27/1975 (άρθρο 3) κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες (Α και Β) και ανάλογα με την κατηγορία που ανήκουν εφαρμόζονται διαφορετικές φορολογικές ρυθμίσεις. Τα εμπορικά πλοία από 500 κόρους και άνω ανήκουν στην κατηγορία Α' και ο φόρος υπολογίζεται σε δολάρια με βάση την ηλικία του πλοίου και την ολική του χωρητικότητα σε κόρους. Στον εν λόγω νόμο προβλέπονται τόσο απαλλαγές όσο και μειώσεις του φόρου (άρθρο 7). Οι φοροαπαλλαγές αυτές υπερβαίνουν τις 35 περιπτώσεις και στόχο έχουν κίνητρα για εισροή συναλλάγματος αλλά και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία στόλου. Οι κυριότερες απαλλαγές αφορούν στις κάτωθι περιπτώσεις:

- Σε πλοία που ναυπηγούνται στην Ελλάδα, ή υφίστανται επισκευές και οι δαπάνες καλύπτονται με εισαγωγή συναλλάγματος (μέχρι 50%).
- Απαλλάσσονται από τη φορολόγηση τα εμπορικά πλοία μικρότερα των 10 ετών.
- Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία-ψυγεία ηλικίας ανώτερης των δέκα και μικρότερης των 20 ετών που τίθενται για πρώτη φορά υπό ελληνική σημαία, φορολογούνται κατά το ήμισυ για μία πενταετία.

Επιπρόσθετα ο φόρος που αναλογεί στο πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις του 27/75 μειώνεται κατά 50% για την κλίμακα χωρητικότητας από 40.001 έως 80.000 κ.ο.χ. και κατά 75% για την κλίμακα χωρητικότητας από 80.001 κ.ο.χ. και άνω. Στο σημείο αυτό τονίζεται ότι για πλοία νηολογημένα με τις διατάξεις άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 δύνανται να υφίστανται περαιτέρω φορολογικές απαλλαγές σύμφωνα με τους σχετικούς όρους των οικείων εγκριτικών πράξεων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με τον όρο 12 των εγκριτικών πράξεων, εάν το πλοίο προμηθεύεται εφόδια σε ελληνικά λιμάνια, εκτός από πετρέλαιο και λιπαντικά, η δαπάνη αγοράς των οποίων υπερβαίνει το 30.000 δολάρια ΗΠΑ ετησίως και καλύπτεται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσεται από φόρο σύμφωνα με τα κατωτέρω κλιμάκια:

- Για δαπάνες έως 60.000 δολάρια ποσοστό απαλλαγής 10%
- Από 60.001 έως 100.000 δολάρια ποσοστό απαλλαγής 15%
- Από 100.001 έως 150.000 δολάρια ποσοστό απαλλαγής 20%

III. Άρθρο 13 του του ΝΔ 2687/53

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας καθορίστηκε το 1953 με τον αναπτυξιακό νόμο 2687/53 περί «προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων» και ιδιαίτερα με το άρθρο 13, που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού. Ως επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού θεωρούνται όλα τα πλοία από 1500 κόρους και άνω που επιλέγουν τη νηολόγηση στην ελληνική σημαία και ιδρύουν εταιρεία για το σκοπό αυτό στην Ελλάδα.

Ο νόμος παρέχει νομοθετική εξουσιοδότηση προς τη διοίκηση (δηλ. τον αρμόδιο για την Εμπορική Ναυτιλία Υπουργό και τον Υπουργό Οικονομικών), να εγκρίνει την κάθε επένδυση με ατομική διοικητική πράξη⁸¹ (διάταγμα ή κοινή υπουργική απόφαση των αρμόδιων υπουργών) και να παρέχει προνόμια και

⁸¹ Εγκριτική καλείται η διοικητική πράξη με την οποία το Κράτος αποδέχεται την εισαγωγή των ξένων κεφαλαίων στις ελληνικές επενδύσεις. Η πράξη αυτή αποτελεί (α) τυπική προϋπόθεση για την εγγραφή του πλοίου σε ελληνικό νηολόγιο και (β) θεμέλιο του προνομιακού καθεστώτος που διέπει το πλοίο.

απαλλαγές, κατά παρέκκλιση της ισχύουσας νομοθεσίας. Τα σχετικά προνόμια και απαλλαγές που χορηγούνται σε κάθε επένδυση αναφέρονται αναλυτικά στην ατομική διοικητική πράξη που εκδίδεται για την κάθε επένδυση και αποτελεί την εγκριτική πράξη της επένδυσης. Αυτό συμβαίνει γιατί ο ΝΔ 2687/1953 απλά και μόνο απαριθμεί συνοπτικά τα προνόμια που μπορεί να δοθούν. Η ειδική εγκριτική πράξη αποτελεί κανονιστική διοικητική πράξη, δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και έχει ισχύ «ουσιαστικού» νόμου, όπως γίνεται πάγια δεκτό από τη νομολογία του Αρείου Πάγου.

Για να διαλυθεί κάθε αμφιβολία ή αμφισβήτηση για τον χαρακτηρισμό των πλοίων ως «επενδύσεων κεφαλαίων από το εξωτερικό», οι συντάκτες του ΝΔ 2687/1953 περιέλαβαν ειδική διάταξη στο άρθρο 13, η οποία στη συνέχεια έτυχε αυθεντικής ερμηνείας με το ΝΔ 2928/1953, ώστε να μην μπορεί να υπάρξει καμία αμφισβήτηση, ως προς την έκταση της εξουσιοδότησης που χορηγείται στη Διοίκηση, για το περιεχόμενο των εγκριτικών πράξεων αναφορικά με τη νηολόγηση πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Η κατάρτιση της Εγκριτικής Πράξης αποτελεί ειδικό νομοθετικό έργο των Υπουργών και δεν δύνανται να καταργηθεί πλην μέσα από μια τροποποίηση του ελληνικού Συντάγματος. Οιοσδήποτε όρος είναι δυνατός στην εγκριτική πράξη αρκεί να είναι εξυπηρετικός του άρθρου 13 και γενικότερα του ΝΔ 2687/53, που ανάγεται στην ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας με την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και την παροχή σχετικών φορολογικών και άλλων επιχειρηματικών διευκολύνσεων.

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

IV. Η ανταγωνιστικότητα του φορολογικού καθεστώτος

Από τα προαναφερόμενα είναι σαφές ότι με την πρόβλεψη σχετικών φοροαπαλλαγών στο Ν. 27/1975 αλλά κυρίως με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 το ελληνικό κράτος προσπάθησε να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία στην ελληνική

σημαία. Η προσπάθεια αυτή επικεντρώθηκε στην προσέλκυση των ποντοπόρων πλοίων, καθώς το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 αφορά πλοία από 1500 κόρους και άνω, ενώ όπως τονίστηκε ανωτέρω υπάρχει περαιτέρω μέριμνα για μείωση της φορολογίας κατά 50% για την κλίμακα χωρητικότητας από 40.001 έως 80.000 κ.ο.χ. και κατά 75% για την κλίμακα χωρητικότητας από 80.001 κ.ο.χ. και άνω.

Σύμφωνα με τους Peter Marlow και Κυριακής Μητρούση (2008),⁸² οι φοροαπαλλαγές που προβλέπονται σε νεώτερα πλοία φαίνεται να δικαιολογούν το γεγονός ότι η ελληνική σημαία εμφανίζει πολύ χαμηλότερο μέσο όρο ηλικίας στα ποντοπόρα πλοία της σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο. Σε ό,τι αφορά δε την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού φορολογικού συστήματος έναντι άλλων, στο εν λόγω άρθρο μελετήθηκαν πέντε παραδείγματα πραγματικών πλοίων διαφόρων τύπων και σύμφωνα με το ύψος των πληρωμών φόρου σε πέντε διαφορετικές σημαίες – Ελλάδα, Ηνωμένου Βασιλείου, Ολλανδίας, Λιβερίας και Παναμά, διαπιστώθηκαν τα κάτωθι:

- Για πλοία μεγαλύτερα των 80.000 κοχ, καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές μπορούν να έχουν μείωση κατά 75% της φορολογικής επιβάρυνσης, το φορολογικό σύστημα είναι ευμενέστερο ακόμα και εκείνου της Λιβερίας και μόνο ο Παναμάς προσφέρει καλύτερους όρους.
- Για πλοία μικρότερα των 40.000 κοχ καθώς δεν προβλέπεται μείωση των φορολογικών επιβαρύνσεων, το ελληνικό φορολογικό σύστημα είναι ακριβότερο έναντι εκείνων των άλλων τεσσάρων χωρών.
- Για πλοία από 40.000 κοχ και μέχρι 80.000 το ελληνικό φορολογικό σύστημα είναι ακριβότερο εκείνων του Παναμά και της Λιβερίας αλλά πιο φθηνό σε σχέση με του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ολλανδίας.

5.2.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος⁸³

Η Ελληνική Πολιτεία, ήδη από τη δεκαετία του 1980, προκειμένου αφενός για τη βελτίωση του λειτουργικού κόστους του υπό ελληνική σημαία ποντοπόρου πλοίου και αφετέρου για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου, θεσμοθέτησε μειώσεις στη συμμετοχή των Ελλήνων ναυτικών στις οργανικές συνθέσεις των υπό ελληνική σημαία ποντοπόρων πλοίων. Επετράπη έτσι στα

⁸² PETER MARLOW & KYRIAKI MITROUSSI (2008), EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping. *Maritime Economics & Logistics*, 2008, 10, (185–207)

⁸³ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης & Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας.

φορτηγά πλοία άνω των 3.000 κοχ που υπάγονται στις διατάξεις του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53, να προσλαμβάνουν κατά ένα σημαντικό ποσοστό και ξένους ναυτικούς. Οι ρυθμίσεις αυτές επεκτάθηκαν και κατά ένα μέρος και για τα πλοία από 1.500 έως 3.000 κοχ, όμως επί τις ουσίας οι προβλεπόμενοι περιορισμοί λειτουργούν αποτρεπτικά για την πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών στα εν λόγω πλοία. Ειδικότερα, οι οργανικές συνθέσεις των πλοίων ανάλογα με την κατηγορία που ανήκουν έχουν ως κατώτερο:

I. Για εμπορικά πλοία από 3.000 κοχ και άνω

Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη (Ιανουάριος 2007) ρύθμιση του όρου 8 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53,⁸⁴ η οργανική σύνθεση πληρώματος των πλοίων υπό ελληνική σημαία ορίζει ότι το σύνολο των αξιωματικών που απαιτούνται για την επάνδρωση ενός ελληνικού εμπορικού πλοίου πρέπει να είναι υπήκοοι της Ε.Ε. Ειδικότερα σε ότι αφορά τους Έλληνες ναυτικούς προβλέπονται τα κάτωθι:

- “Φ/Γ – Δ/Ξ πλοία από 3.000 μέχρι 30.000 κοχ

Τουλάχιστον τέσσερις (4) ναυτικοί θα είναι Έλληνες συμπεριλαμβανομένου και του πλοιάρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας. Επιπλέον των ανωτέρω ναυτολογείται και ένας σπουδαστής ΑΕΝ πλοίαρχος ή μηχανικός, εφόσον προσφέρεται. Εφόσον ναυτολογείται σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικός, όπως προβλέπεται εναλλακτικά στην οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου, ικανοποιείται και η πιο πάνω απαίτηση.

- “Φ/Γ – Δ/Ξ πλοία από 30.001 μέχρι 80.000 κοχ

Τουλάχιστον πέντε (5) ναυτικοί θα είναι Έλληνες συμπεριλαμβανομένου και του πλοιάρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας. Επιπλέον των ανωτέρω ναυτολογείται και ένας σπουδαστής ΑΕΝ πλοίαρχος ή μηχανικός, εφόσον προσφέρεται. Εφόσον ναυτολογείται σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικός, όπως προβλέπεται εναλλακτικά στην οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου, ικανοποιείται και η πιο πάνω απαίτηση.

⁸⁴ Σημειώνεται ότι η λόγω ρύθμιση του όρου 8, γνωστή και ως «μέτρα Κεφαλογιάννη», από το όνομα του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, θεσμοθέτησε την περαιτέρω μείωση της συμμετοχής των Ελλήνων ναυτικών στις οργανικές συνθέσεις των υπό ελληνική σημαία ποντοπόρων πλοίων. Τα μέτρα αυτά είχαν ως στόχο την επιστροφή 1.000 ποντοπόρων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Ο στόχος αυτός όμως ουδέποτε επιτευχθεί.

- “Φ/Γ – Δ/Ξ πλοία από 80.001 κοχ και άνω

Τουλάχιστον έξι (6) ναυτικοί θα είναι Έλληνες συμπεριλαμβανομένου και του πλοίαρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας. Επιπλέον των ανωτέρω ναυτολογείται και ένας σπουδαστής ΑΕΝ πλοίαρχος ή μηχανικός, εφόσον προσφέρεται. Εφόσον ναυτολογείται σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικός, όπως προβλέπεται εναλλακτικά στην οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου, ικανοποιείται και η πιο πάνω απαίτηση.

Επίσης επιτρέπεται η ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών πέρα από την οργανική σύνθεση του πληρώματος του πλοίου, χωρίς υποχρέωση καταβολής από αυτούς ή τους πλοιοκτήτες εισφορών προς το ΝΑΤ, το ΤΠΑΕΝ, το ΤΠΚΠΕΝ, το ΚΕΑΝ, τον ΕΛΟΕΝ και την ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται αναλυτικά οι ισχύουσες οργανικές συνθέσεις πληρωμάτων στα υπό ελληνική σημαία πλοία.⁸⁵

⁸⁵ Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

Πίνακας 5.2 : ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ		
	3.000 έως 20.000	20.001 έως 45.000	45.001 και άνω
Πλοίαρχος	1	1	1
Υποπλοίαρχος	1	1	1
Ανθυποπλοίαρχος	1*	2	2
Ναύκληρος	1	1	1
Ναύτες	3	3	4
Μηχανικός Α΄	1	1	1
Μηχανικός Β΄	1	1	1
Μηχανικός Γ΄	1	1	1
Ηλεκτρολόγος ή Σπουδαστής Μηχανικός ΑΕΝ	0	1	0
Ηλεκτρολόγος ή Γ΄Μηχανικός	0	0	1
Λιπαντής	3	3	3
Μάγειρος	1	1	1
Θαλαμηπόλος	0	1	1
Βοηθός Θαλαμηπόλου	1	0	0
Σύνολο	15/16*	17	20

*Σε πλοία από 10.001 έως 20.000 κοχ προστίθεται ένας Ανθ/ρχος.

1. Στα Δ/Ξ προστίθεται ένας (1) Αντλιορός
2. Αν από ΓΕΝΕ δεν προσφέρεται προσοντούχος Θαλαμηπόλος ναυτολογείται Βοηθός Θαλαμηπόλου

Πίνακας 5.3 : ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΛΗΡΩΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ		
	3.000 έως 20.000	20.001 έως 45.000	45.001 και άνω
Πλοίαρχος	1	1	1
Υποπλοίαρχος	1	1	1
Ανθυποπλοίαρχος	1*	2	2
Ναύκληρος	1	1	1
Ναύτες	3	3	4
Μηχανικός Α΄	1	1	1
Μηχανικός Β΄	1	1	1
Μηχανικός Γ΄	0	1	1
Ηλεκτρολόγος ή Σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικός	0	1	1
Καθαριστής	0	0	1
Μάγειρος	1	1	1
Θαλαμηπόλος	0	0	1
Βοηθός Θαλαμηπόλου	1	1	
Σύνολο	11/12*	14	16

*Σε πλοία από 10.001 έως 20.000 κοχ προστίθεται ένας Ανθ/ρχος

1. Στα Δ/Ξ προστίθεται ένας (1) Αντλιορός. Δεν είναι υποχρεωτική η πρόσληψη του όταν το πλοίο έχει Κεντρικό Σταθμό Φορτοεκφορτώσεως (CENTRALIZED CARGO CONTROL ROOM)
2. Αν από ΓΕΝΕ δεν προσφέρεται προσοντούχος Θαλαμηπόλος ναυτολογείται Βοηθός Θαλαμηπόλου.

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι η προϋπόθεση που αναφέρει ότι ο πλοίαρχος σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να είναι Έλληνας θεωρήθηκε αντίθετη με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε προσφυγή της στο Δικαστήριο ζήτησε τη συμμόρφωση της Ελλάδας. Η Ελληνική πλευρά ως κύριο επιχείρημα υποστήριξε ότι οι αρμοδιότητες του πλοίαρχου, αλλά και του

αντικαταστάτη του υποπλοιάρχου, πρέπει να ασκούνται από Έλληνες υπηκόους καθόσον συμπεριλαμβάνουν σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία δημόσιες εξουσίες για τη διαφύλαξη των γενικών συμφερόντων της Χώρας. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο σε πρόσφατη απόφασή του στις 10/12/2009 δεν έκανε δεκτά τα επιχειρήματα της Ελλάδας και αποφάσισε ότι η Ελληνική Δημοκρατία διατηρώντας στην νομοθεσία της την απαίτηση της ελληνικής ιθαγένειας για την θέση του Πλοιάρχου και του αντικαταστάτη του υποπλοιάρχου σε όλα τα ελληνικά πλοία παρέβη τις υποχρεώσεις της έναντι του άρθρου 39 ΕΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των κοινοτικών εργαζομένων και της απαγόρευσης των διακρίσεων. Συνεπώς η Χώρα μας οφείλει πλέον να προβεί στις απαραίτητες νομοθετικές τροποποιήσεις και να απάλειψη την προϋπόθεση της Ελληνικής ιθαγένειας από τον Πλοίαρχο και τον Υποπλοίαρχο.⁸⁶

II. Για πλοία από 500 έως 3.000 κοχ

Η οργανική σύνθεση πληρώματος των πλοίων από 500 έως 1.500 δεν συμπεριλαμβάνεται στις ανωτέρω ρυθμίσεις του όρου 8 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 και ως εκ τούτου δεν προβλέπεται η ναυτολόγηση μη κοινοτικών -αλλοδαπών ναυτικών. Για τα πλοία μεγαλύτερα των 1.500 κοχ και μέχρι 3.000 κοχ, εφόσον τα πλοία αυτά υπάγονται στις διατάξεις του ανωτέρω άρθρου, δύνανται να ναυτολογούν αλλοδαπούς ναυτικούς κατά ποσοστό μέχρι και 40% του αριθμού της οργανικής σύνθεσης, μόνο όμως στην περίπτωση που δεν προσφέρονται Έλληνες ναυτικοί για ναυτολόγηση. Επιπρόσθετα οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν στο Ν.Α.Τ. τις σχετικές εισφορές για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης πληρώματος του πλοίου, περιλαμβανομένων και των ναυτολογημένων αλλοδαπών ναυτικών. Αναλυτικά η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων αυτής της κατηγορίας από 500 έως 3.000 κοχ έχει ως κατωτέρω:

⁸⁶ <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?lang=el&num=79908789C19080460>

**Πίνακας 5.4 : ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ
500 ΕΩΣ 3.000 κοχ**

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ				
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	500,01- 1000	1000,01-1599,9	1600-2000	2000,01- 3000
Πλοίαρχος	-	1	1	1
Υποπλοίαρχος	1	Δεύτερος Αξ/κος	Δεύτερος Αξ/κος	1
Ανθυποπλοίαρχος	1	Καταστρώματος	Καταστρώματος	1
Δοκ. Πλοίαρχος	-	-	1	-
Ναύκληρος	1	1	1	1
Ναύτες	2	3	3	3
Μηχανικός Α΄	-	1	1	1
Μηχανικός Β΄	1	1	-	-
Μηχανικός Γ΄	1	1	-	1
Δόκ. Μηχανικός	-	-	-	1
Μηχανοδηγός Α΄	1	1	1	-
Μάγειρος	-	-	1	1
Βοηθός Μαγείρου	1	1	1	-
Θαλαμηπόλος	-	-	-	1
Βοηθός Θαλαμηπόλου	-	1	-	-
Σύνολο	8	10	12	13

5.3 Προβληματισμοί για την ενίσχυση του Ελληνικού Νηολογίου

Ο στόχος της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε ό,τι αφορά το ελληνικό νηολόγιο έχει διττή προοπτική. Αφενός αποσκοπεί στην προσέλευση ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και αφετέρου στη διασφάλιση των θέσεων απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού της Χώρας. Αυτό είναι εμφανές και από το γεγονός ότι δεν έχει τεθεί μέχρι σήμερα ζήτημα δημιουργίας Δεύτερου Ελληνικού Νηολογίου, καθώς η υιοθέτηση ενός τέτοιου θεσμού θα έθετε σε κίνδυνο τις θέσεις απασχόλησης.

Η μέριμνα για τη διασφάλιση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών είναι εμφανής και στο νόμο 3170/28-3-1955 (ΦΕΚ Α' 76) με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα –με αίτηση του πλοιοκτήτη– τα πλοία αυτά να είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, ώστε το ελληνικό πλήρωμα να εφοδιάζεται με ναυτολόγιο όμοιο με εκείνο των πλοίων Ελληνικής σημαίας και να γράφονται οι Έλληνες ναυτικοί που εργάζονται πάνω στο πλοίο. Αυτή η ρύθμιση θεωρήθηκε ως το “δεύτερο ελληνικό νηολόγιο” (βλ. σχετική αναφορά σελ. 81,82), «στο οποίο λέγεται ότι όλα είναι ακριβότερα σε σχέση με την Ελληνική σημαία, πλην ότι οι πλοιοκτήτες επιλέγουν τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών» [Γουλιέλμος, 2001].

Από τα ανωτέρω είναι σαφές ότι η Ελληνική Πολιτεία, προκειμένου να διασφαλίσει τις θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, δεν υιοθετεί μέτρα που θα δημιουργήσουν περαιτέρω προβλήματα στην απασχόληση. Η πολιτική αυτή έρχεται σε αντίθεση με το κυριότερο αίτημα των Ελλήνων εφοπλιστών, που είναι η μείωση των συνθέσεων των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Συγκεκριμένα ζητούν πιο ευέλικτες συνθήκες επάνδρωσης για τα κατώτερα πληρώματα των πλοίων καθώς αυτό θα τους έδινε την δυνατότητα να μειώσουν το υψηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων με ελληνική σημαία. Το κόστος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), με τη απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότερο, σε σχέση με εκείνο που συνεπάγεται η χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους. Και όπως επισημαίνεται στην ετήσια έκθεση της Alpha Bank για τη Ναυτιλία, «τότε ο οιοσδήποτε περιορισμός για ενίσχυση της χρήσεως ελληνικών πληρωμάτων μειώνει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες οι ναύλοι διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα».⁸⁷

⁸⁷ Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

5.3.1 Αιτήματα Πλοιοκτητών αναφορικά με τις συνθέσεις

Όπως τονίζεται σε σχετικό υπόμνημα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας το 2006, το κυριότερο πρόβλημα της Ελληνικής σημαίας είναι ότι η Ελληνική νομοθεσία ορίζει τον ελάχιστο αριθμό Ελλήνων στη σύνθεση κάνοντας τη ναυτική εργασία “κλειστό επάγγελμα”, πράγμα που στρεβλώνει το ύψος των μισθών οι οποίοι είναι πολύ μεγαλύτεροι αυτών των συλλογικών συμβάσεων. Αυτό τελικά ορίζει την διαφορά τού λειτουργικού κόστους του Ελληνικού πλοίου. Τονίζεται δε ότι για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας θα πρέπει αφενός το Ελληνικό πλοίο να έχει ελαστική σύνθεση (απελευθέρωση των συνθέσεων) και αφετέρου να γίνει απορρόφηση ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία.⁸⁸

Το κόστος επάνδρωσης παρουσιάζει μεγαλύτερο πρόβλημα στα πλοία κάτω των 3.000 κοχ, καθώς όπως ήδη προαναφέρθηκε στην περίπτωση αυτή δεν υφίσταται ένα κατώτερο όριο στελέχωσης από ελληνικά πληρώματα όπως στην περίπτωση των ποντοπόρων. Σε σχετικό υπόμνημα της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων,⁸⁹ τονίζεται ότι το Μεσογειακό πλοίο έχει μεγαλύτερη επιβάρυνση, από ένα VLCC ή ένα μεγάλο BULK CARRIER, ως προς τους Έλληνες ναυτικούς που απασχολεί. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι και μετά τα μέτρα του Ιανουαρίου 2007, πλοίο χωρητικότητας 19.999 κοχ, έχει συνολική σύνθεση 12 άτομα με 4 Έλληνες συμπεριλαμβανομένου του Πλοιάρχου, ενώ δεν απαιτείται οι υπόλοιποι ναυτικοί να είναι Έλληνες, ενώ πλοίο χωρητικότητας 2.999 κοχ, έχει συνολική σύνθεση 13 άτομα και όλους Έλληνες (συμπεριλαμβανομένων των αξ/κών). Επιπλέον, ο κλάδος, των Μεσογειακών πλοίων εξακολουθεί να επιβαρύνεται με τις εισφορές των αλλοδαπών ναυτικών στο NAT, επειδή πληρώνει για όλη την οργανική σύνθεση και όχι μόνο για τους Έλληνες, όπως ισχύει για τα ποντοπόρα πλοία. Το εν λόγω υπόμνημα καταλήγει με το αίτημα να επεκταθούν τα μέτρα του 2007 και στα πλοία κάτω των 3.000 κοχ, τονίζοντας επίσης ότι τα Μεσογειακά πλοία, αντιμετωπίζουν μεγαλύτερες δυσκολίες από τα ποντοπόρα στην εξεύρεση κατάλληλων και ικανών Ελλήνων Αξιωματικών και ναυτικών, λόγω της προτίμησης των ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία, στα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία.

⁸⁸ www.nee.gr

⁸⁹ <http://www.shortsea.gr/pub/grafioprothesis.asp>

Προβλήματα στη στελέχωση των πλοίων με Έλληνες ναυτικούς και κυρίως Έλληνες Αξιωματικούς εκφράζουν και οι πλοιοκτήτες των ποντοπόρων πλοίων. Το θέμα αυτό αναλύεται στο κεφάλαιο που ακολουθεί στο οποίο εξετάζονται θέματα που αφορούν το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Το πρόβλημα της μείωσης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού

6.1 Γενικές Παρατηρήσεις

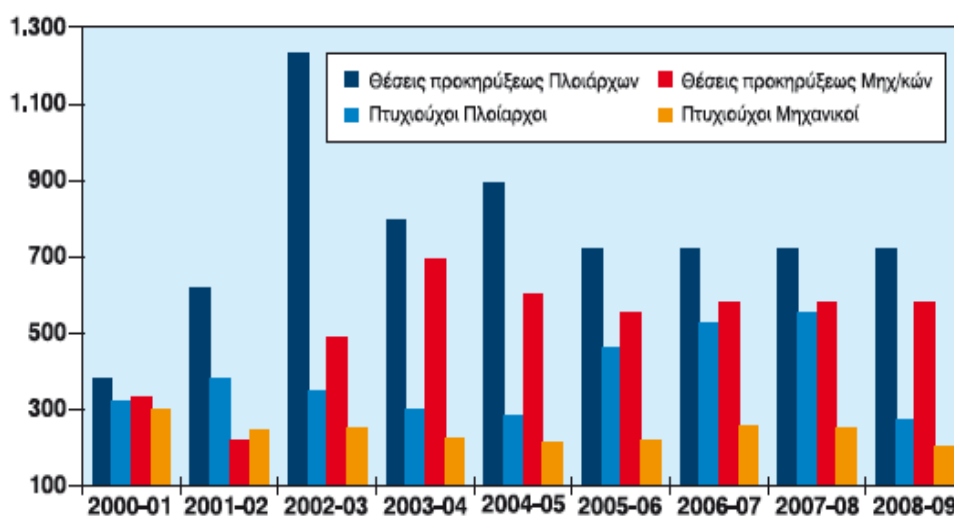
Σύμφωνα με μελέτη της Drewry Publishing⁹⁰, το έλλειμμα σε πλοιάρχους και μηχανικούς στον παγκόσμιο στόλο ανέρχεται σε 33.000 το 2009 (παρά την παγκόσμια κρίση) και αναμένεται να ανέλθει στους 42.700 μέχρι το 2013. Η έλλειψη αυτή δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα για την ικανοποιητική στελέχωση όχι μόνο της ελληνικής, αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας και αυξάνει σημαντικά το κόστος λειτουργίας των πλοίων. Όσον αφορά την Ελλάδα, έχει εκτιμηθεί ότι οι κενές θέσεις πλοιάρχων και μηχανικών στα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας ανέρχονται στις 4.000-5.000. Ειδικά δε για τα υπό ελληνική σημαία πλοία απαιτούνται περί τους 1.200 νέους πλοιάρχους και μηχανικούς, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι στην ελληνική αγορά. Ο ελληνόκτητος στόλος θα μπορούσε να καλύψει πλήρως τις ανάγκες του σε πλοιάρχους και μηχανικούς εάν κάθε χρόνο για την επόμενη δεκαετία ο αριθμός των αποφοίτων από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της χώρας μας ήταν σημαντικά αυξημένος.⁹¹ Το πρόβλημα αυτό απεικονίζεται παραστατικά στο διάγραμμα που ακολουθεί και στο οποίο φαίνεται ότι οι θέσεις που προκηρύσσονται για πλοιάρχους ή μηχανικούς είναι συνήθως πολύ περισσότερες από τον αριθμό αυτών που αποφοιτούν από τις σχολές εμπορικού ναυτικού.

⁹⁰ Drewry Annual Report: Manning 2009, Drewry Publishing

⁹¹ Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

Διάγραμμα 6.1 :

Έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς



Πηγή: Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110

6.2 Τα αίτια της μείωσης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία συνεχής συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού. Το φαινόμενο αυτό λαμβάνει ανησυχητικές διαστάσεις παρότι οι αποδοχές που λαμβάνουν οι Έλληνες ναυτικοί και κυρίως οι αξιωματικοί της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι πολύ υψηλές. Τα αίτια του εν λόγω φαινομένου εντοπίζονται, σύμφωνα με σχετικά δημοσιεύματα, αφενός στο γεγονός ότι το ναυτικό επάγγελμα δεν προτιμείται από τους νέους και αφετέρου στις επιπτώσεις που έχουν οι συνεχείς μειώσεις των οργανικών συνθέσεων (περίπου 10 από το 1981 και μετά), σε συνδυασμό με τη μείωση του υπό ελληνική σημαίας στόλου εξαιτίας της προτίμησης που επέδειξαν κυρίως οι ποντοπόροι εφοπλιστές σε ξένες σημαίες.

Σύμφωνα με στοιχεία της τελευταίας απογραφής του ναυτεργατικού δυναμικού που πραγματοποίησε η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας, προκύπτει ότι τα τελευταία μέτρα μείωσης των συνθέσεων τον Ιανουάριο του 2007 είχαν ως αποτέλεσμα να μειωθούν κατά 2,6% οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά πλοία κατά τη διετία 2006 – 2008.⁹² Συγκεκριμένα, στα υπό ελληνική σημαία και στα πλοία που ήταν συμβεβλημένα με το NAT οι ναυτολογημένοι Έλληνες το 2008 ήταν 15.721 από 16.182 το 2006, επομένως χάθηκαν στη διετία 461 θέσεις εργασίας.

⁹² <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12333&subid=2&pubid=10681118>

Συνολικά την ημέρα της τελευταίας απογραφής (20/9/2008) η εικόνα έχει ως εξής:⁹³

- 26.983 ναυτικοί υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία. Οι 15.721 ήταν Έλληνες και 11.172 αλλοδαποί.
- Σε 6.780 ανέρχονταν οι Έλληνες αξιωματικοί (6.703 στην απογραφή του 2006), σε 7.692 τα κατώτερα πληρώματα (ήταν 8.147) και 1.240 οι δόκιμοι, το υγειονομικό προσωπικό και το προσωπικό χωρίς ειδικότητα.
- Το 32,5% των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτεργατών είναι ηλικίας 41 - 50 ετών, το 24,6% ηλικίας 31 - 40 ετών, το 19,9% ηλικίας 21 - 30 ετών και το 18,3% από 51 - 60 ετών.
- Το 52,1% των Ελλήνων ναυτεργατών εργάζεται σε επιβατηγά και λοιπά πλοία και το 47,9% σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Το 2006 τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 49,9% και 50,1%, αντίστοιχα.

Σημειώνεται ότι η απογραφή του 2008 έγινε μετά τα τελευταία μέτρα μείωσης της συμμετοχής των Ελλήνων ναυτικών στις οργανικές συνθέσεις των υπό ελληνική σημαία ποντοπόρων πλοίων του Ιανουαρίου 2007, ενώ το 2005 είχε προηγηθεί η μείωση κατά 30% της συμμετοχής των Ελλήνων στο ξενοδοχειακό προσωπικό των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων.

Στα παρακάτω διαγράμματα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδας αποτυπώνεται παραστατικά η εικόνα της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών στα υπό Ελληνική σημαία πλοία και γενικότερα στα ελληνικών συμφερόντων πλοία.

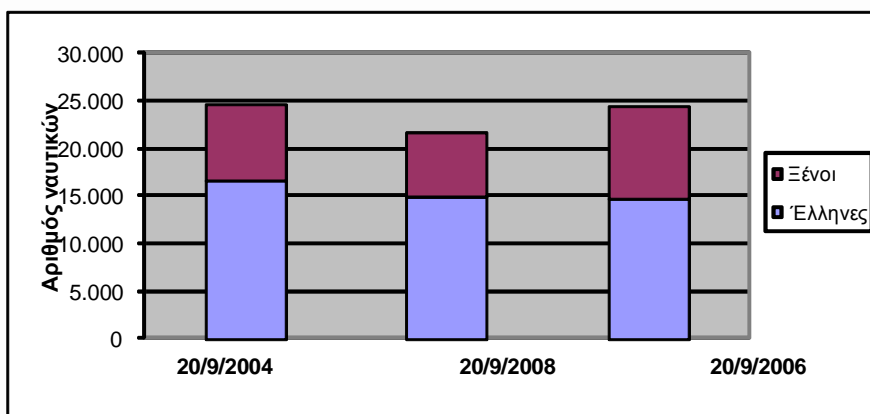
Διάγραμμα 6.2 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν στο σύνολο των πλοίων (ελληνικά και ελληνόκτητα)



Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

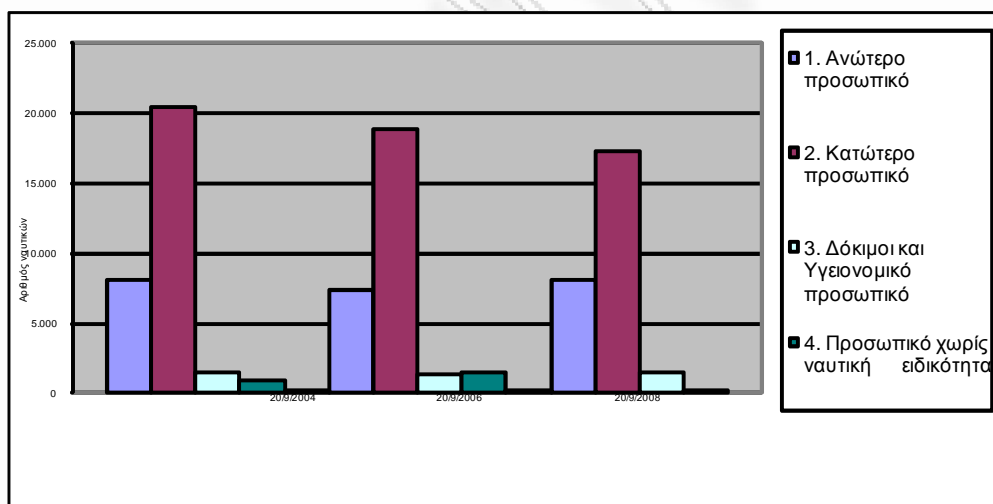
⁹³ <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11424&subid=2&tag=8334&pubid>

Διάγραμμα 6.3 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία



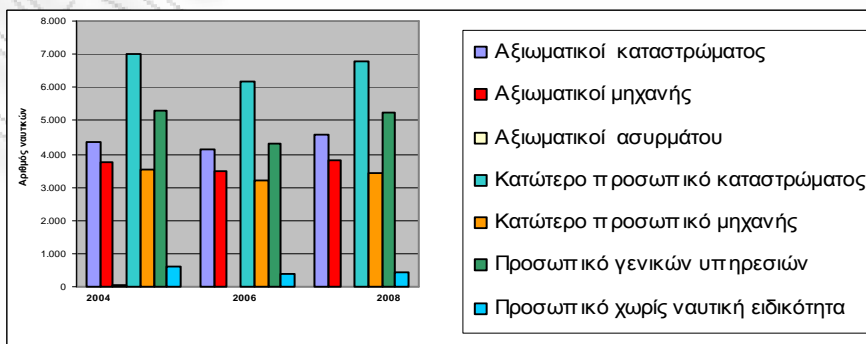
Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Διάγραμμα 6.4 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω (κατά μεγάλες κατηγορίες προσωπικού)



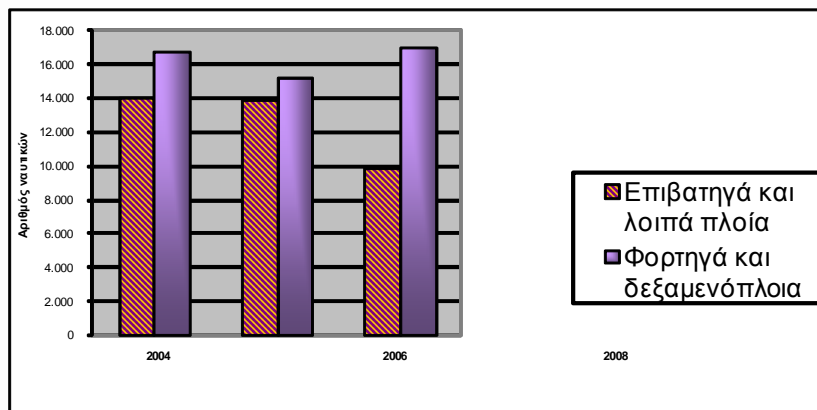
Πηγή : Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Διάγραμμα 6.5 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω (κατά μεγάλες κατηγορίες ειδικοτήτων)



Πηγή : Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Διάγραμμα 6.6 : Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω (κατά κατηγορία πλοίων)



Πηγή : Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Σε ό,τι αφορά τα προβλήματα που προκύπτουν από τη μείωση των ναυτικών, σε μελέτη του 2005 για τον εντοπισμό των επιπτώσεων της ποντοπόρου ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία που ανατέθηκε από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος στο Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, διαπιστώνεται ότι: «Με τις παρούσες διατάξεις περί συνθέσεως πληρωμάτων που επιτρέπουν τη ναυτολόγηση ορισμένου αριθμού ξένων ναυτικών, τα ελληνικά πλοία έχουν έλλειμμα ανταγωνιστικότητας σε όρους οικονομικού κόστους ανά μήνα από περίπου 20.000 μέχρι 25.000 ευρώ. Η ούτως ή άλλως μείωση στην προσφορά Ελλήνων ναυτικών, ιδιαίτερα μάλιστα όταν με τις προβλέψεις φαίνεται ότι η τάση δεν θα αντιστραφεί εύκολα, επιτρέπει στην Ελληνική Πολιτεία να λάβει ελαστικότερα μέτρα για τις συνθέσεις πληρωμάτων. Τυχόν τέτοια μέτρα όμως, θα έχουν δύο αμφίδρομα αποτελέσματα: τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας από την μία, αλλά στη μείωση της προσφοράς Ελλήνων ναυτικών με απώτερες συνέπειες τη μείωση των εσόδων του NAT και την απώλεια της ναυτικής εμπειρίας και την αδυναμία μεταφοράς τεχνογνωσίας στα γραφεία διοικήσεως. Το γεγονός αυτό είναι δυνατόν υπό προϋποθέσεις να ωθήσει ορισμένα γραφεία στη μετακίνηση των εργατών τους σε χώρες όπου εδρεύει το ναυτεργατικό δυναμικό. Τυχόν τέτοια εξέλιξη θα έχει πολλαπλές απώλειες για την Ελλάδα και σε συνάλλαγμα και σε περιορισμό των προσφερόμενων θέσεων εργασίας στα γραφεία διοίκησης. Η μακροπρόθεσμη απώλεια της ναυτικής τεχνογνωσίας (ναυτοσύνης) είναι δυνατόν να οδηγήσει σε μείωση της παραγωγικότητας του κλάδου. Σε ένα διεθνοποιημένο κλάδο όπως η ναυτιλία τέτοια εξέλιξη θα οδηγήσει σε συρρίκνωση του κλάδου στην

Ελλάδα. Υπό το ανωτέρω πρίσμα οποιαδήποτε απόφαση για ελαστικότερες απαιτήσεις στη σύνθεση πληρωμάτων απαιτεί ιδιαίτερη μελέτη και ανάλυση ώστε και να επιτευχθεί ο στόχος της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων αλλά και να αποφευχθεί η επιτάχυνση της μείωσης προσφοράς Ελλήνων ναυτικών και κατάρρευσης των εσόδων του ΝΑΤ». ⁹⁴

6.3 Η ναυτική εκπαίδευση ως παράγοντας ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να τονιστεί ότι η επιλογή από τον πλοιοκτήτη της σημαίας που ένα πλοίο του θα φέρει είναι μία απόφαση που λαμβάνεται με κριτήρια καθαρά οικονομικά και στην περίπτωση της Ελληνικής σημαίας το κόστος επάνδρωσης είναι ο πλέον καθοριστικός παράγοντας για φυγή των Ελλήνων πλοιοκτητών. Οι Έλληνες εφοπλιστές αποχωρώντας από την εθνική σημαία στρέφονται σε πιο «φθηνές» σημαίες που προσφέρουν δυνατότητες για ευέλικτες συνθέσεις του πληρώματος των πλοίων τους. Τα τελευταία χρόνια, λόγω της προσπάθειας για περαιτέρω μείωση του λειτουργικού κόστους στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία (υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία), απασχολούνται κυρίως Φιλιππινέζοι καθώς και ναυτεργάτες που προέρχονται από το χώρο της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης.

Όμως, η ασφαλής και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου εξαρτάται από τις τεχνικές ικανότητας και την ικανότητα για ομαδική εργασία του συνόλου του πληρώματος. Μια ανταγωνιστική επάνδρωση πρέπει να αξιολογείται ως παρεχόμενες υπηρεσίες και όχι ως μηνιαίο έξοδο της επιχείρησης. Αν οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι χαμηλού επιπέδου, είναι βέβαιο ότι το τελικό κόστος για την επιχείρηση θα είναι υψηλότερο από το κόστος μιας σύνθεσης που θα ικανοποιούσε τις απαιτήσεις των νόμων. Σε σχετική μελέτη (2006)⁹⁵, επισημαίνεται ότι προτιμούνται οι Έλληνες για την κάλυψη των σημαντικότερων εκ των θέσεων ειδίκευσης στο πλοίο, αρχίζοντας από τις θέσεις αξιωματικών και κατευθύνεται προς τους αλλοδαπούς σε θέσεις θεωρούμενες, μη κρίσιμες που αφορούν στο κατώτερο πλήρωμα. Στις θέσεις αυτές, ο πλοιοκτήτης επιλέγει να θυσιάσει την επιπλέον παραγωγικότητα που θα προσφέρει ένας Έλληνας ναυτικός για να κερδίσει περιορισμό των δαπανών του πλοίου μέσω της πρόσληψης ξένων ναυτικών. Όσο μεγαλύτερη θα είναι η διαφορά

⁹⁴ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

⁹⁵ «Ελληνική Ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα» (2006), ερευνητική ομάδα Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

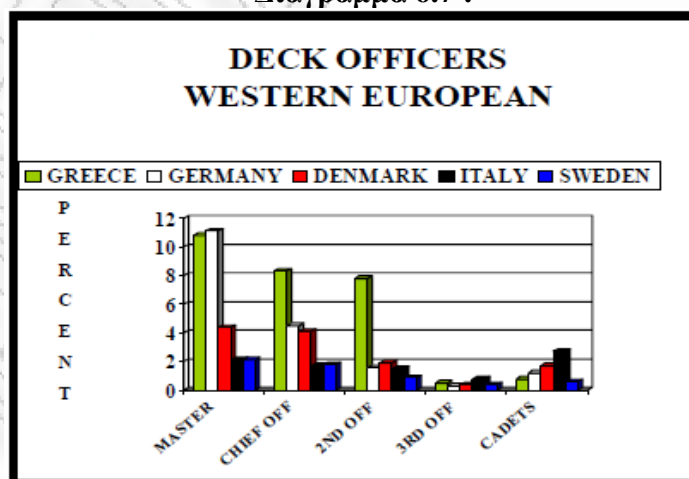
αμοιβών και όσο μικρότερη η διαφορά παραγωγικότητας Ελλήνων και αλλοδαπών, τόσο περισσότερο θα επιλέγονται οι δεύτεροι⁹⁶.

Στην ανωτέρω μελέτη τονίζεται ότι ο χαμηλά αμειβόμενος εργαζόμενος είναι στην πραγματικότητα ακριβός εάν δεν έχει τη γνώση, την εμπειρία ή τη δέσμευση που απαιτείται ώστε να συμβάλει στη δημιουργία διατηρήσιμου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και την βελτίωση της κερδοφορίας της επιχείρησης. Η διαπίστωση αυτή εξηγεί σε σημαντικό βαθμό:

- Τη χρήση της ελληνικής σημαίας από το 30% περίπου των ελληνόκτητων πλοίων, στο βαθμό που αυτή συνδέεται και με τη δυνατότητα πρόσβασης στα ελληνικά πληρώματα.
- Το γεγονός ότι, στην πλειοψηφία των ελληνόκτητων πλοίων που φέρουν ξένες σημαίες απασχολείται ένας αριθμός Ελλήνων αξιωματικών, σε κάποιες περιπτώσεις δε και κατωτέρων πληρωμάτων, παρά το υψηλότερο κόστος μισθοδοσίας τους σε σύγκριση με τους αλλοδαπούς ναυτικούς από τις χώρες χαμηλού κόστους.

Οι ανωτέρω διαπιστώσεις συμφωνούν και με σχετική μελέτη που διεξήγαγε το 2006 το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ σχετικά με τη στελέχωση των πληρωμάτων των πλοίων που καταπλέουν σε λιμάνια των ΗΠΑ. Συγκεκριμένα, διαπιστώθηκε ότι σε θέσεις ευθύνης τα ελληνόκτητα πλοία στελεχώνονται στην πλειοψηφία τους από Έλληνες αξιωματικούς, όπως παραστατικά περιγράφεται στο σχετικό διάγραμμα που ακολουθεί.⁹⁷

Διάγραμμα 6.7 :



Πηγή U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, A Review of Crewing Practices in U.S. – Foreign Ocean Cargo Shipping, November 2006

⁹⁶ Πανελλήνια Ομοσπονδία Ναυτικών.

⁹⁷ http://www.marad.dot.gov/documents/Crewing_Report_Internet_Version_in_Word-update-Jan_final.pdf

Οι Έλληνες ναυτικοί, είναι φορείς τεχνογνωσίας, η οποία έχει συμβάλει στη σύγχρονη πορεία της ελληνικής ναυτιλίας στην ανώτερη απόδοση των πλοίων. Η διατήρηση και ο εμπλουτισμός της τεχνογνωσίας αποτελεί προϋπόθεση για τη διατήρηση και ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των Ελλήνων στη ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης των Ελλήνων ναυτικών συνδέεται άμεσα με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού Νηολογίου.

Όπως επισημαίνεται άλλωστε και στην προαναφερόμενη μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά είναι απαραίτητη η υιοθέτηση μέτρων για την αντιμετώπιση του ελλείμματος ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής σημαίας, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να ενισχυθούν τα μέτρα κατάρτισης των Ελλήνων αξιωματικών, καθώς ο συνδυασμός των μέτρων αυτών θα επιφέρει αύξηση της απασχόλησης αλλά και της ανταγωνιστικότητας του Ελληνόκτητου πλοίου.⁹⁸ Στο πλαίσιο αυτό σε σχετικό υπόμνημα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας το 2006,⁹⁹ τονίζεται ότι οι ζημιές και οι καθυστερήσεις κοστίζουν πολύ και, όταν συμβαίνουν, κάνουν την λειτουργία του πλοίου μη ανταγωνιστική. Η λύση είναι:

- Καλά εκπαιδευμένοι και με επικαιροποιημένες γνώσεις ναυτικοί.
- Προβολή της ναυτιλίας για την προσέλκυση των καλύτερων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Συνεχίζοντας την ανάπτυξη του ανωτέρω ζητήματος το ΝΕΕ επισημαίνει ότι σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία οι υπηρεσίες διαπραγματεύονται διεθνώς (tradable services). Όταν επιλέγεις μεταξύ ίδιας ποιότητας το βασικό κριτήριο είναι το κόστος. Η καλύτερη ποιότητα, όπως αυτή κρίνεται από την αγορά, δικαιολογεί μεγαλύτερες αποδοχές. Τούτων δοθέντων είναι φανερό ότι η ύπαρξη ικανού, κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού είναι βασικό στοιχείο το οποίο βοηθά την ανταγωνιστικότητα. Έτσι μόνο δικαιολογούνται οι υψηλότεροι μισθοί. Εφ' όσον οι Έλληνες ναυτικοί είναι καλά εκπαιδευμένοι και παραγωγικοί θα είναι περιζήτητοι διεθνώς.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και οι ελληνικές κυβερνήσεις έχουν αναγνωρίσει το πρόβλημα της έλλειψης ναυτικών και έχουν προχωρήσει σε ειδικές ενημερωτικές εκστρατείες για την προσέλκυση των νέων στο επάγγελμα αυτό. Σε πρόσφατο άρθρο

⁹⁸ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

⁹⁹ www.nee.gr

της, η Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κα Κατσέλη τονίζει, ότι η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης αποτελούν κύριους στρατηγικούς άξονες της ναυτιλιακής πολιτικής.¹⁰⁰ Στο πλαίσιο αυτό σημαντική είναι και η σχετική αναφορά του κ. Επαμεινώνδα Εμπειρικού, ο οποίος στις 25 Μαΐου 2010, στην αποχαιρετιστήρια ομιλία του από την προεδρία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), τόνισε «ότι ένας εμπορικός στόλος υπό ελληνική σημαία οφείλει να εκπαιδεύσει τους μελλοντικούς αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίοι θα επανδρώνουν τόσο τα πλοία όσο και τα γραφεία στη στεριά. Αν δεν υπάρχει ικανός αριθμός νέων αξιωματικών, σταδιακά η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα χάσει τον εθνικό της χαρακτήρα με πολύ σοβαρές συνέπειες για το μέλλον».¹⁰¹

Συμπερασματικά, μπορούμε να επισημάνουμε ότι η “φυγή” των πλοίων από τη σημαία οδηγεί σε απώλεια θέσεων εργασίας, δημοσίου εισοδήματος, τεχνογνωσίας και θέσεων απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, η ανάγκη για μια 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 ελληνόκτητου στόλου. Σημαντικό ρόλο σε αυτή την προσπάθεια αποτελεί η αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης προκειμένου η σχέση κόστους-ποιότητας-απόδοσης να αποτελεί κίνητρο για την απασχόληση ελλήνων ναυτικών.

¹⁰⁰ Ειδική Έκδοση της Ναυτεμπορικής για την έκθεση «Ποσειδώνια», Ιούνιος 2010.

¹⁰¹ http://ellhnikhaktofylakh.blogspot.com/2010/05/blog-post_7438.html

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Διερεύνηση ίδρυσης ενός Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου – ανάλυση ερωτηματολογίου

7.1 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο 7 αποτελεί την έναρξη του τρίτου καθώς και του τέταρτου και τελευταίου μέρους αυτής της έρευνας. Συγκεκριμένα το κεφάλαιο χωρίζεται σε 2 μέρη: την ανάλυση του ερωτηματολογίου και την πρόταση για ένα Διεθνές Ελληνικό Νηολόγιο.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάζονται τα στοιχεία από την έρευνα πεδίου αναφορικά με την ίδρυση ενός Διεθνούς/Δεύτερου Ελληνικού Νηολογίου. Η ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου αφορά αλλά και επηρεάζει άμεσα τους έλληνες πλοιοκτήτες/εφοπλιστές. Για το λόγο αυτό έπρεπε να βρεθεί μία αποτελεσματική μέθοδος συλλογής των απόψεων των ελλήνων πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Για τις ανάγκες της εν λόγω έρευνας επιλέχθηκε η μέθοδος των γραπτών ερωτηματολογίων ανάμεσα από μία σειρά άλλων μεθόδων. Η μεθοδολογία των ερωτηματολογίων αντιμετωπίστηκε στην εν λόγω έρευνα ως μία πολυ-επίπεδη (multi-stage) διαδικασία, πέντε επιπέδων, η οποία σχεδιάστηκε προσεκτικά προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Τα βήματα που ακολουθήθηκαν είναι τα εξής:

1. Ορισμός του(ων) στόχου(ων) της έρευνας
2. Καθορισμός του δείγματος
3. Σχεδιασμός και γράψιμο του ερωτηματολογίου
4. Συλλογή των στοιχείων και απαντήσεων των ερωτηματολογίων και
5. Επεξεργασία των απαντήσεων και αποτελεσμάτων.

Βάσει των ανωτέρω, το σχετικό ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με στόχο την αποτύπωση και ανάλυση των απόψεων ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος ελλήνων πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Υπό αυτό το πρίσμα, το δείγμα καθορίστηκε ως οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγγεγραμμένες στην ελληνική ή σε ξένες σημαίες νηολόγησης. Το ερωτηματολόγιο, σχεδιάστηκε έτσι ώστε τα πεδία

ερωτήσεων να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων σε ό,τι αφορά τους λόγους που επιλέγεται η ελληνική ή μία ξένη σημαία νηολόγησης, και στην καταγραφή των προβλημάτων του υφιστάμενου ελληνικού νηολογίου (σχέδιο των ερωτηματολογίων βρίσκεται στο παράρτημα). Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε είτε με φαξ είτε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο σε ανώτερα στελέχη 120 ναυτιλιακών εταιρειών καθώς κρίθηκε ότι αυτοί γνωρίζουν και αντιπροσωπεύουν την άποψη των πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Από αυτές τις εταιρείες απάντησαν οι 32. Το δείγμα κρίνεται στατιστικά αντιπροσωπευτικό καθώς οι εν λόγω ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται, όπως αναφέρεται παρακάτω, το 12% του ελληνόκτητου ποντοπόρου στόλου και επιπρόσθετα 93 πλοία μικρών αποστάσεων και 13 επιβατηγά-οχηματαγωγά.

Στη συνέχεια και από την επεξεργασία ερωτηματολογίων και λαμβάνοντας υπόψη τις επιτυχημένες περιπτώσεις των νηολογίων της Κύπρου, των Marshall Islands και της Νορβηγίας, διατυπώνεται μία πρόταση ίδρυσης Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου με παράλληλη αναφορά των απαραίτητων προϋποθέσεων για την επιτυχή λειτουργία του.

7.2 Ανάλυση Απαντήσεων Ερωτηματολογίων

Τα ερωτηματολόγια αποτελούνται από 5 μέρη:

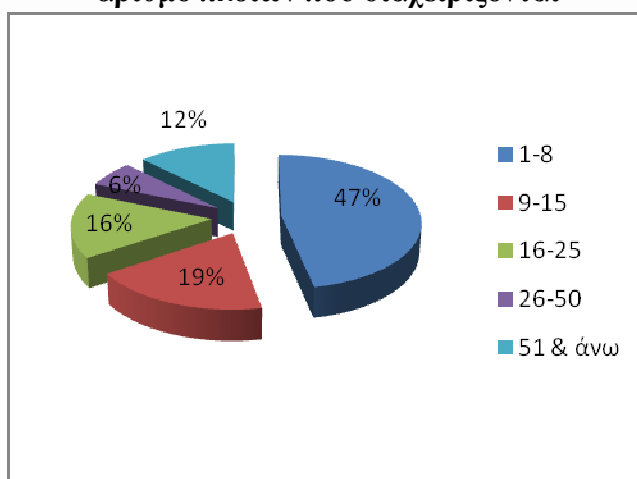
- A) Στοιχεία ερωτώμενου και εταιρείας που αντιπροσωπεύει
- B) Στοιχεία στόλου της αντίστοιχης εταιρείας
- Γ) Λόγοι επιλογής Ελληνικού Νηολογίου
- Δ) Λόγοι επιλογής ξένου Νηολογίου και
- Ε) Άποψη ερωτώμενου για την ίδρυση Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου.

7.2.1 Σχετικά με τα στοιχεία ερωτωμένου, εταιρείας που αντιπροσωπεύει και στόλου της αντίστοιχης εταιρείας

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή, το δείγμα αποτελείται από 32 ναυτιλιακές εταιρείες εκ των οποίων:

- 15 έχουν στην κατοχή τους 1-8 πλοία
- 6 έχουν στην κατοχή τους 9-15 πλοία
- 5 έχουν στην κατοχή τους 16-25 πλοία
- 2 έχουν στην κατοχή τους 26-50 πλοία
- και οι υπόλοιπες 4 έχουν 51 πλοία και άνω.

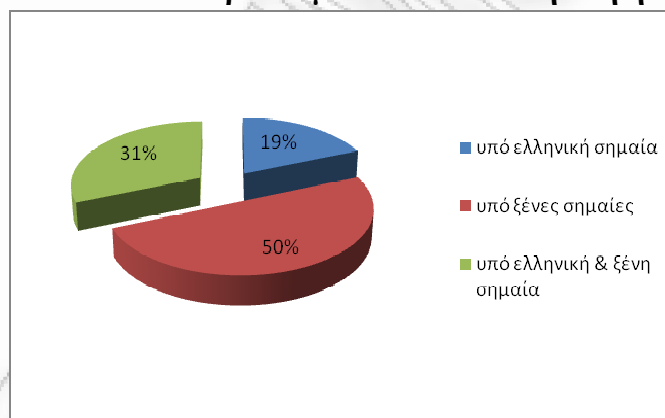
Διάγραμμα 7.1 : Κατανομή εταιρειών με βάση τον αριθμό πλοίων που διαχειρίζονται



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

Από τις εταιρείες του δείγματος, 6 έχουν τα πλοία τους μόνο σε ελληνική σημαία, 16 τα έχουν μόνο σε ξένη σημαία και 10 τα έχουν σε ελληνική και σε ξένη σημαία.

Διάγραμμα 7.2 : Ποσοστό εταιρειών με πλοία υπό ελληνική ή/και ξένη σημαία

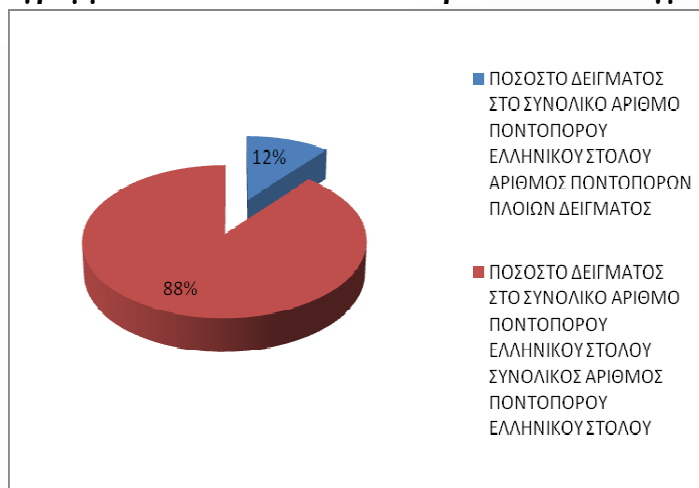


Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

Το δείγμα αφορά 591 σκάφη από τα οποία 485 είναι ποντοπόρα πλοία, 93 πλοία μικρών αποστάσεων και 13 επιβατηγά-οχηματαγωγά. Τα ποντοπόρα πλοία αντιπροσωπεύουν περίπου το 12% του ελληνικού ποντοπόρου στόλου (3.996¹⁰² πλοία).

¹⁰² Αφορά το συνολικό αριθμό των ελληνικών ποντοπόρων πλοίων συμπεριλαμβανομένων και των υπό κατασκευή.

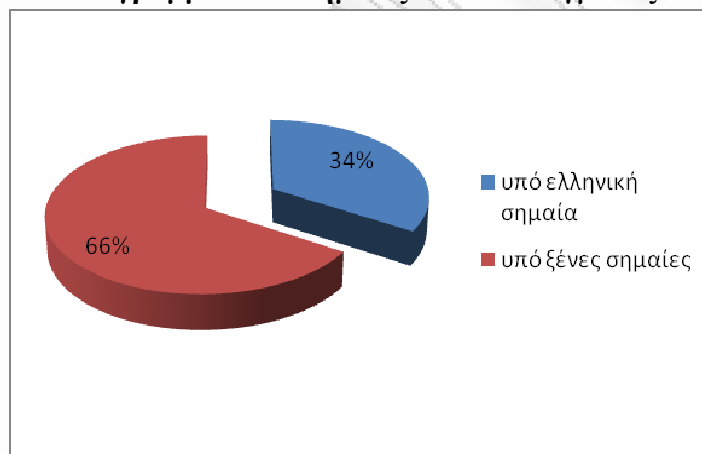
Διάγραμμα 7.3 : Ποσοστό ποντοπόρων πλοίων δείγματος



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

Από τα 591 πλοία του δείγματος, τα 201 είναι υπό ελληνική σημαία ενώ 390 είναι υπό ξένες σημαίες.

Διάγραμμα 7.4 : Σημαίες πλοίων δείγματος

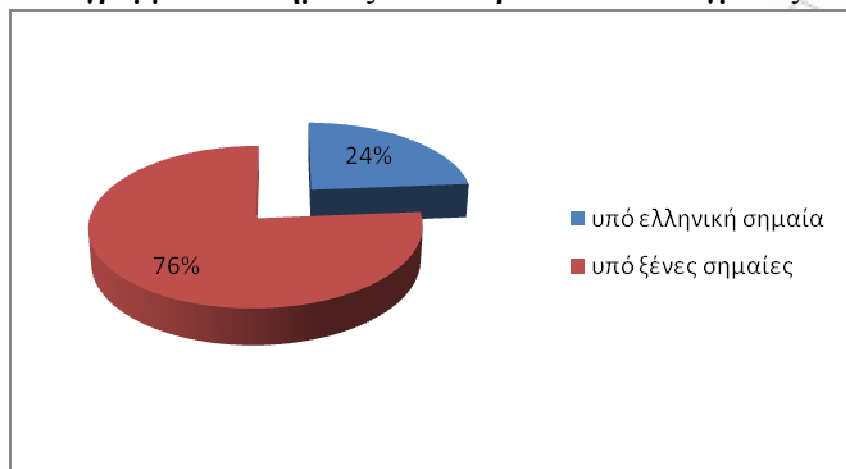


Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τα ποντοπόρα πλοία του δείγματος, μόνο 115 ποντοπόρα πλοία είναι υπό ελληνική σημαία εκ των οποίων τα 74 Δ/Ξ 64,3% ενώ 370 είναι υπό ξένη. Το γεγονός ότι από τα 115 ποντοπόρα πλοία του δείγματος τα 74 (ήτοι 64,3%) είναι δεξαμενόπλοια, αποδεικνύει ότι το Ελληνικό Νηολόγιο βρίσκεται στις κορυφαίες θέσεις των 'άριστων' σημαιών. Σε αντίθετη περίπτωση, δεν θα προσέλκυε πλοία τα οποία δέχονται τις περισσότερες λόγω επικινδυνότητας του φορτίου τους επιθεωρήσεις από τα Port State Controls. Η ίδια διαπίστωση: «It is quite obvious that the Greek flag attracts a lot of the more specialised and high-risk vessels» αναφέρεται και σε άρθρο των Peter Marlow & Kyriaki Mitroussi (2008), ενώ παρόμοιες αναφορές καταγράφονται στα ερωτηματολόγια της έρευνας και

χαρακτηριστικά παραθέτουμε σχετικό σχολιασμό: «κυρίως για τα tankers οι “oil majors” προτιμούν τις σημαίες υψηλού κύρους από τις σημαίες ευκαιρίας».

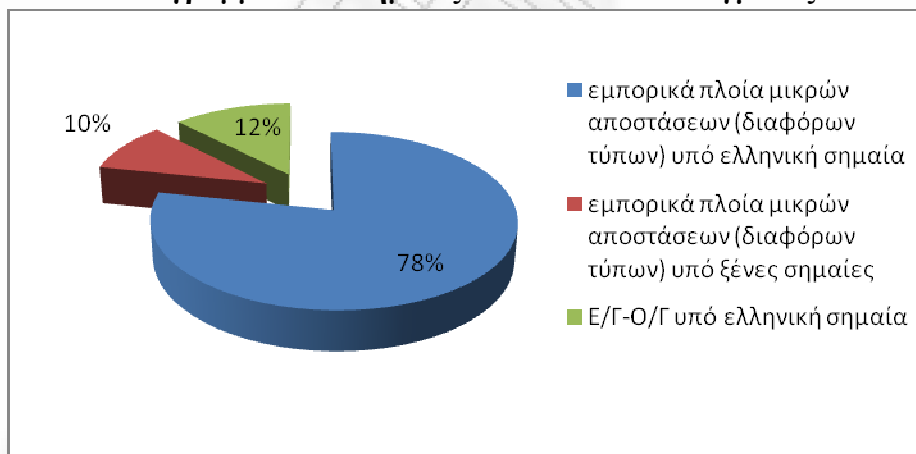
Διάγραμμα 7.5 : Σημαίες ποντοπόρων πλοίων δείγματος¹⁰³



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

Όσον αφορά τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων, 83 πλοία μικρών αποστάσεων (διαφόρων τύπων) είναι υπό ελληνική σημαία, 10 πλοία μικρών αποστάσεων (διαφόρων τύπων) είναι υπό ξένη σημαία και 13 Ε/Γ-Ο/Γ με ελληνική σημαία.

Διάγραμμα 7.6 : Σημαίες λοιπών πλοίων δείγματος



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

¹⁰³ Σημειώνεται ότι τα ποσοστά του υπό ελληνικής και ξένης σημαίας ποντοπόρων πλοίων του δείγματος συμφωνούν με τα ποσοστά του συνόλου του ελληνόκτητου ποντοπόρου στόλου (969 στο ελληνική νηολόγιο & 3.027 σε ξένα νηολόγια, ήτοι: 24,2 % υπό ελληνική σημαία και 75,8% υπό ξένες σημαίες).

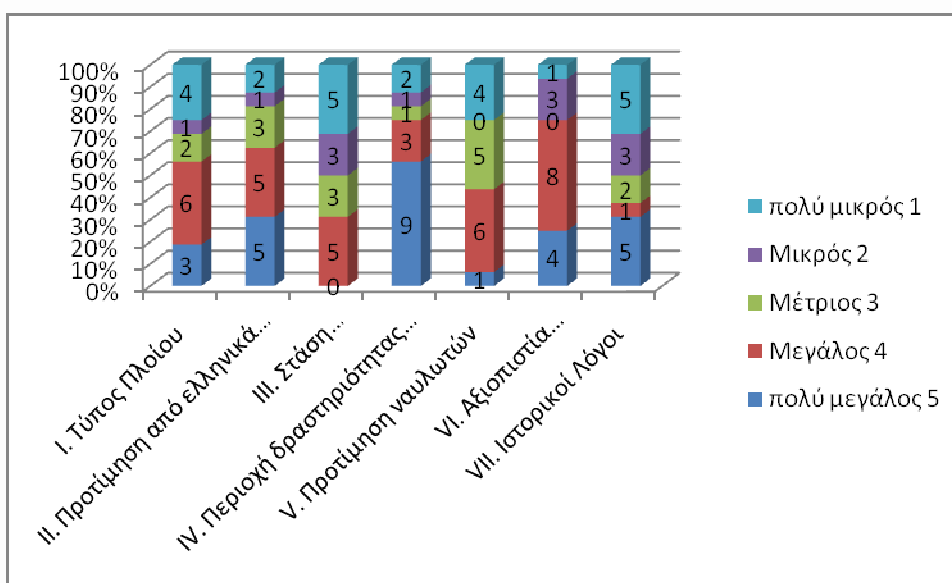
7.2.2 Σχετικά με τους λόγους επιλογής ελληνικού νηολογίου

Οι απαντήσεις των 16 εταιρειών που έχουν πλοία στο ελληνικό νηολόγιο συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.¹⁰⁴ Σύμφωνα με αυτόν, οι κυριότεροι λόγοι για τους οποίους επιλέξαν το ελληνικό νηολόγιο είναι ο τύπος πλοίου, η προτίμηση του ελληνικού νηολογίου από ελληνικά πληρώματα, η στάση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, ασφαλιστών κλπ., η περιοχή δραστηριότητας του πλοίου και η αξιοπιστία της ελληνικής σημαίας δίνοντας σε αυτά σημαντική βαρύτητα. Οι ιστορικοί λόγοι φαίνεται να μπερδεύει τους πλοιοκτήτες, με 5 εταιρείες να επηρεάζονται από ιστορικούς λόγους σε μεγάλο βαθμό και 5 να επηρεάζονται σε πολύ μικρό βαθμό.

<i>Σημειώστε με ένα X τον αντίστοιχο αριθμό στην κλίμακα από 1 έως 5</i>	πολύ μεγάλος 5	Μεγάλος 4	Μέτριος 3	Μικρός 2	πολύ μικρός 1
I. Τύπος Πλοίου	3	6	2	1	4
II. Προτίμηση από ελληνικά πληρώματα	5	5	3	1	2
III. Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων, Ασφαλιστών κλπ	0	5	3	3	5
IV. Περιοχή δραστηριότητας πλοίου	9	3	1	1	2
V. Προτίμηση ναυλωτών	1	6	5	0	4
VI. Αξιοπιστία σημαίας/στάση port state Control	4	8	0	3	1
VII. Ιστορικοί Λόγοι	5	1	2	3	5

¹⁰⁴ Έξι (6) έχουν τα πλοία τους μόνο σε ελληνική σημαία και δέκα (10) τα έχουν σε ελληνική και σε ξένη σημαία.

Διάγραμμα 7.7 : Λόγοι επιλογής Ελληνικού Νηολογίου



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

II. Προτίμηση από ελληνικά πληρώματα

Η μεγάλη βαθμολογία που έλαβε συμφωνεί με τις διαπιστώσεις της προαναφερόμενης μελέτης που διεξήγαγε το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ ότι σε θέσεις ευθύνης τα ελληνόκτητα πλοία στελεχώνονται στην πλειοψηφία τους από Έλληνες αξιωματικούς.¹⁰⁵ Στο πλαίσιο αυτό αξιοσημείωτη είναι και η σχετική αναφορά του Προέδρου της Ένωσης Ελλήνων κ. Βενιάμη, ότι «το 2009 η ναυτιλία, υπήρξε ο μόνος κλάδος της παραγωγής και των υπηρεσιών που δεν τροφοδότησε ούτε με ένα εργαζόμενο, την ανεργία».¹⁰⁶

IV. Περιοχή δραστηριότητας πλοίου

Σε ό,τι αφορά την πρώτη σε βαρύτητα επιλογή «IV. Περιοχή δραστηριότητας πλοίου» (9 απαντήσεις με συντελεστή 5-πολύ μεγάλος λόγος και 3 με συντελεστή 4 – μεγάλος λόγος), επισημαίνεται ότι η πλειονότητα αυτών των απαντήσεων προήλθε από εταιρείες που έχουν πλοία επιβατηγά-οχηματαγωγά ή Φ/Γ-Δ/Ξ μικρών αποστάσεων που εκτελούν και εσωτερικούς πλόες. Αναφορικά με το νομικό

¹⁰⁵ http://www.marad.dot.gov/documents/Crewing_Report_Internet_Version_in_Word-update-Jan_final.pdf

¹⁰⁶ http://www.energia.gr/article.asp?art_id=34606

καθεστώς πλοίων που δραστηριοποιούνται μεταξύ των Ελληνικών λιμένων (Ηπειρωτικών και νησιωτικών), σημειώνονται τα κάτωθι:

- Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο,¹⁰⁷ από 1-1-2004 μπορούν να δραστηριοποιηθούν μεταξύ των Ελληνικών λιμένων (Ηπειρωτικών και νησιωτικών), όλα τα πλοία¹⁰⁸ που είναι εγγεγραμμένα σε κύριο νηολόγιο Κράτους Μέλους της ΕΕ και των χωρών εοχ/εζες¹⁰⁹ δηλ Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν.
- Για τη στελέχωση των Φ/Γ-Δ/Ξ πλοίων ανεξαρτήτου χωρητικότητας που μπορούν να εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, εφαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία (Νομοθεσία του Κράτους υποδοχής - *Host State Regime*).

Συνεπώς, στην περίπτωση των Φ/Γ-Δ/Ξ μικρών αποστάσεων, η ανωτέρω ρύθμιση περί στελέχωσης πλοίων λειτουργεί αποτρεπτικά στην επιλογή ανοικτών νηολογίων όπως Μάλτας και Κύπρου, καθώς, εφόσον εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, θα πρέπει σε θέματα στελέχωσης να εφαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία και δεν τους παρέχεται η δυνατότητα ελευθερίας επιλογής πληρώματος και μείωσης των λειτουργικών εξόδων τους. Για την άρση της εν λόγω ρύθμισης υπάρχει πάγιο αίτημα της Ένωσης Εφοπλιστών Πλοίων Μικρών Αποστάσεων, που δια στόματος του προέδρου της κ. Βαρβατέ κατακρίνει τη διάκριση ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων και ζητά να εφαρμόζεται η νομοθεσία του Κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο (Flag State Regime).¹¹⁰

Τα ανωτέρω συμφωνούν και με τη συνέχεια του πεδίου των ερωτήσεων: «*Λόγοι για τους οποίους επιλέξατε το ελληνικό νηολόγιο*», καθώς από τις απαντήσεις των εταιρειών φαίνεται ως επιπρόσθετος λόγος που τις οδήγησε στο ελληνικό νηολόγιο η απασχόληση των πλοίων σε γραμμές εσωτερικού.

¹⁰⁷ Κατ' εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου (Κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου της Ευρ. Ένωσης) δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στη χώρα μας, Φ/Γ & Δ/Ξ πλοία υπό κοινοτική σημαία ή των χωρών ΕΟΧ/ΕΖΕΣ είναι ελεύθερα να μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ όλων ανεξαιρέτως των ελληνικών λιμένων, ανεξαρτήτως είδους εμπορευμάτων και χωρητικότητας, υπό τον όρο ότι απολαμβάνουν αντίστοιχου δικαιώματος στη χώρα νηολόγησής τους.

¹⁰⁸ Κατηγορίες : Φορτηγά, δεξαμενόπλοια, κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά-τουριστικά πλοία

¹⁰⁹ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών

¹¹⁰ http://www.express.gr/afieroma/posidonia/38189oz_2008060938189.php3

Αξιοσημείωτο είναι ότι από τις απαντήσεις ως επιπρόσθετος λόγος επιλογής του ελληνικού νηολογίου φαίνεται να είναι και η στήριξη της τοπικής και της εθνικής οικονομίας. Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η ελληνική σημαία κατατάσσεται στη white list of flags από τα port state controls γεγονός το οποίο αποτελεί ένα πλεονέκτημα και κίνητρο για τους έλληνες πλοιοκτήτες να την επιλέξουν.

Ως κρισιμότερα κριτήρια επιλογής από τα ανωτέρω για την επιλογή της ελληνικής σημαίας φαίνεται να είναι τα εξής:

- προτίμηση ναυλωτών (2)
- τύπος πλοίου (2)
- περιοχή δραστηριότητας λόγωμποϊκοτάζ για ορισμένες σημαίες (τουρκίας/κύπρος-Αμερική/Κούβα-Ισραήλ/Αραβικά Εμιράτα) (3)
- Προτίμηση από ελληνικά πληρώματα (2)
- Απασχόληση πλοίων σε γραμμές εσωτερικού (ακτοπλοΐα) (1)
- Προτιμήσεις “oil majors” (κυρίως για τα tankers, οι οποίοι προτιμούν σημαίες υψηλού κύρους από τις σημαίες ευκαιρίας) (1)
- Αξιοπιστία σημαίας/στάση port state control (2)
- Ιστορικοί λόγοι (2).

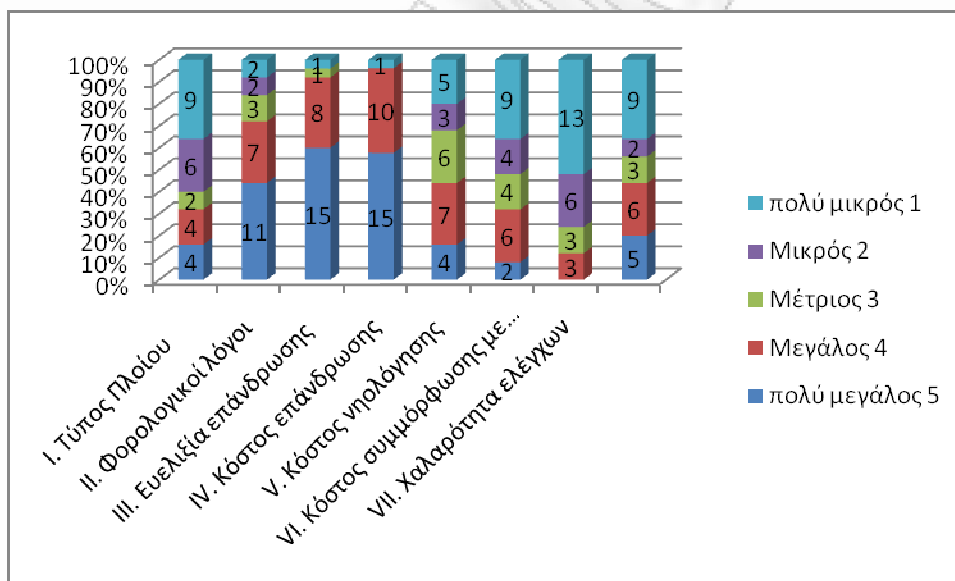
7.2.3 Σχετικά με τους λόγους επιλογής ξένου νηολογίου

Από τις απαντήσεις των 26 εταιρειών¹¹¹ που έχουν πλοία σε ξένα νηολόγια συνεπάγεται ότι η ευελιξία και το κόστος επάνδρωσης καθώς και φορολογικοί λόγοι παίζουν σημαντικό ρόλο στην απόφασή τους αυτή δίνοντας μεγάλη βαρύτητα (5 ή 4) σε αυτές τις παραμέτρους. Σχετικά σημαντικές παράμετροι φαίνεται να είναι το κόστος νηολόγησης. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το κριτήριο του κόστους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις/κανονισμούς σημαίας το οποίο έχει βαθμολογηθεί από 6 εταιρείες με μεγάλο βαθμό (4) και επίσης από 6 εταιρείες με πολύ μικρό (1). Μάλλον αδιάφορη είναι η περιοχή δραστηριότητας του πλοίου αφού 7 εταιρείες τη βαθμολόγησαν με πολύ μικρό βαθμό (1).

¹¹¹ Δέκα (10) εταιρείες έχουν πλοία σε ελληνική και σε ξένη σημαία και δεκαέξι (16) εταιρείες έχουν πλοία μόνο σε ξένη σημαία

Σημειώστε με ένα X τον αντίστοιχο αριθμό στην κλίμακα από 1 έως 5	πολύ μεγάλος 5	Μεγάλος 4	Μέτριος 3	Μικρός 2	πολύ μικρός 1
I. Τύπος Πλοίου	4	4	2	6	9
II. Φορολογικοί λόγοι	11	7	3	2	2
III. Ευελιξία επάνδρωσης	15	8	1		1
IV. Κόστος επάνδρωσης	15	10 ¹¹²			1
V. Κόστος νηολόγησης	4	7	6	3	5
VI. Κόστος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις/κανονισμούς της σημαίας	2	6	4	4	9
VII. Χαλαρότητα ελέγχων		3	3	6	13
VIII. Περιοχή δραστηριότητας πλοίου	5	6	3	2	9

Διάγραμμα 7.8 : Λόγοι επιλογής Ξένου Νηολογίου



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

Έξι από τις 26 εταιρείες, στους λοιπούς λόγους που τις οδήγησαν σε ξένες σημαίες, σημείωσαν ως σημαντικούς τους κάτωθι:

- Την ανώτατη ηλικία του εν λόγω πλοίου -για παράδειγμα η σημαία του Παναμά δεν έχει ανώτατο όριο ενώ η σημαία της Κύπρου έχει 20-25 έτη (πολύ μεγάλος λόγος)
- Έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών (πολύ μεγάλος λόγος)

¹¹² Μία εταιρεία απάντησε μόνο σε αυτό το πεδίο

- Έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών (μεγάλος λόγος)
- Άμεση επικοινωνία με νηολόγιο (πολύ μεγάλος λόγος)
- Νηολόγιο μέλος της Ε.Ε. –π.χ. Μάλτας, Κύπρου (πολύ μεγάλος λόγος)
- Την ευκολία στην επικοινωνία και εξυπηρέτηση με γραφεία των σημαίων στις αντίστοιχες χώρες για συντονισμό των διαφόρων ελέγχων και αποριών (μεγάλος λόγος).

Ως μέτριο λόγο αναγνώρισαν τη σύνδεση της σημαίας εγγραφής με τη Classification Society.

Τέσσερις από τις 26 εταιρείες τόνισαν ότι όλα τα παραπάνω κριτήρια συνολικά, αλλά και το καθένα ανεξάρτητα, αποτελούν πολύ μεγάλους παράγοντες επιλογής ξένου νηολογίου. Επίσης, επισήμαναν ότι η συνεχής μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών προξενεί δυσκολίες στην επάνδρωση των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Τέλος, αποφεύγεται η ελληνική γραφειοκρατία, τα αίτια της οποίας σε σχετική απάντηση εντοπίζονται στην έλλειψη επαρκούς τεχνογνωσίας του προσωπικού, καθώς εργάζονται για την ναυτιλία χωρίς να έχουν την κατάλληλη γνώση ώστε να εξυπηρετήσουν και συγχρόνως να εφαρμόζουν τα υπαγόμενα από τις διεθνείς συμβάσεις.

Ως κρισιμότερα κριτήρια επιλογής από τα ανωτέρω, 15 από 26 εταιρείες με πλοία σε ξένες σημαίες απάντησαν ως εξής:

- Η υψηλή υπόληψη της σημαίας από τον International Maritime Organization
- Ευελιξία στους πλοιοκτήτες (π.χ. γραφειοκρατικός χρόνος ανταπόκρισης)
- White list of MOU (2)
- Ευελιξία Επάνδρωσης (5)
- Κόστος Επάνδρωσης (7)
- Φορολογία (5)
- Αποφυγή γραφειοκρατίας (2)
- Η αποδοχή πλοίων πάνω από 25 έτη
- Έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών (3)
- Κόστος νηολόγησης (2)
- Τύπος πλοίου
- Κόστος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις /κανονισμούς της σημαίας και
- Περιοχή δραστηριότητας πλοίου
- Αναποτελεσματικότητα στην εξυπηρέτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας

- Για τον τύπο πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία μας υπάρχει εξοικείωση του ξένου (Κυπριακού) νηολογίου, με αποτέλεσμα να δίνονται άμεσα λύσεις ή και απαντήσεις σε θέματα που αφορούν τα πλοία.

Η ανάλυση των ανωτέρω απαντήσεων καταδεικνύει ότι παρότι για την επιλογή ξένης σημαίας το κόστος επάνδρωσης είναι το σημαντικότερο κριτήριο, εντούτοις υπάρχει και μία ποικιλία άλλων λόγων που συνηγορούν στην απόφαση αυτή και δεν είναι μόνο οικονομικοί. Από τις απαντήσεις στο επόμενο πεδίο ερωτήσεων: «Αναφέρατε κατά την άποψή σας τα τρία βασικότερα προβλήματα του ελληνικού νηολογίου», προκύπτει το μείγμα των παραγόντων που συντείνει στην απομάκρυνση των Ελλήνων εφοπλιστών από το ελληνικό νηολόγιο.

Εικοσιπέντε από τις τριανταμία εταιρείες θεωρούν ως βασικότερα προβλήματα του ελληνικού νηολογίου τα εξής:

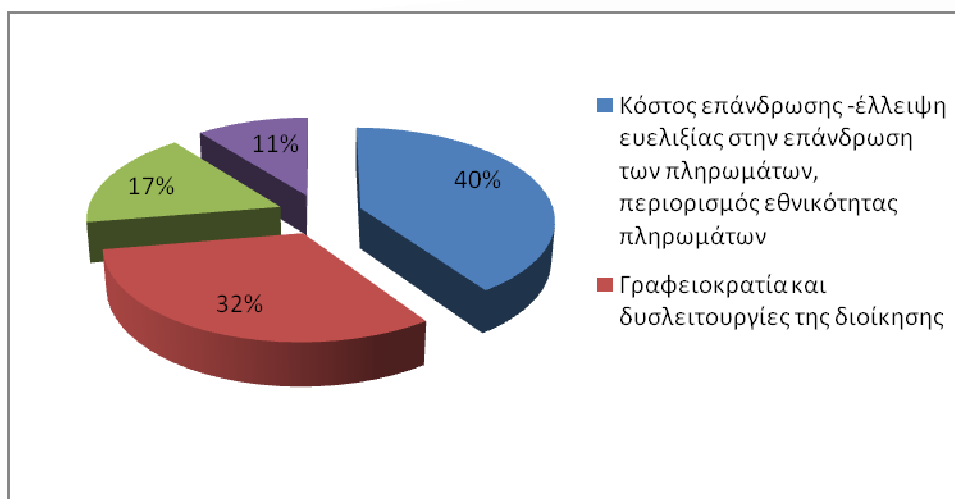
- 19 Κόστος επάνδρωσης -έλλειψη ευελιξίας στην επάνδρωση των πληρωμάτων, περιορισμός εθνικότητας πληρωμάτων.
- 15 Γραφειοκρατία και δυσλειτουργίες της διοίκησης
- 8 Φορολογία
- 5 Ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών/έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών
- Άλλοι λόγοι.

Φαίνεται λοιπόν ότι εκτός από τους λόγους που συνδέονται με το κόστος επάνδρωσης και τα ζητήματα φορολογίας που συγκεντρώνουν το 40% και το 17% των απαντήσεων αντίστοιχα, σημαντικότεροι επίσης λόγοι είναι:

(α) η γραφειοκρατία και οι λοιπές δυσλειτουργίες του διοικητικού μηχανισμού του ελληνικού νηολογίου (32%) και

(β) τα προβλήματα της ναυτικής εκπαίδευσης και η έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών (11%).

Διάγραμμα 7.9 : Βασικότερα προβλήματα του ελληνικού νηολογίου



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

7.2.3 Σχετικά με την ίδρυση Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου

Οι περισσότερες εταιρείες είναι θετικές προς την ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου. Συγκεκριμένα, 23 από τις 32 εταιρείες που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο, δήλωσαν ως θετικά στοιχεία της ίδρυσης ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου τα εξής:

- Θα βοηθούσε στην ανταγωνιστικότητα
- Η ίδρυση Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου που θα λειτουργεί παράλληλα με το υφιστάμενο θα αποτελούσε πόλο έλξης των ελλήνων πλοιοκτητών αλλά και των αλλοδαπών καθιστώντας την Ελλάδα πιο ανταγωνιστική σε σχέση με άλλες χώρες
- Θα βοηθούσε στη θέσπιση καθεστώτος ανάλογου των ανοικτών νηολογίων σε επίπεδο κόστους επάνδρωσης, φορολογίας κλπ.

Από την έρευνα, φαίνεται ότι υπάρχουν αρκετοί που είναι σκεπτικοί στην ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου. Ιδιαίτερα τονίστηκε ότι το Διεθνές Ελληνικό Νηολόγιο αν δε διαφοροποιηθεί ως προς τα οικονομικά κίνητρα και τις γραφειοκρατικές διαδικασίες δεν θα μπορέσει να ανταγωνιστεί τα υφιστάμενα ξένα νηολόγια. Σε αντίθετη περίπτωση, δύσκολα θα μπορούσε να απορροφήσει/εντάξει πλοία που είναι τώρα σε ανοικτά νηολόγια ή σημαίες ευκαιρίας. Προκειμένου να γίνει ανταγωνιστικό είναι αναγκαίο να δομηθεί σωστά έτσι ώστε να καταστεί ανταγωνιστικό και να προσελκύσει πλοία.

Ως προς την τελευταία παρατήρηση εκφράστηκαν πολλές αμφιβολίες για την ικανότητα της ελληνικής γραφειοκρατικής διοίκησης να σχεδιάσει και να λειτουργήσει ένα ανταγωνιστικό/επιτυχημένο Διεθνές Νηολόγιο. Στο πλαίσιο αυτό και κυρίως εξ' αιτίας των αμφιβολιών για την επιτυχία ενός τέτοιου εγχειρήματος, εκφράστηκαν απόψεις ότι θα πρέπει καταρχήν η Ελλάδα, ως χώρα ναυτιλίας, να επενδύσει στην εξυγίανση του υφιστάμενου ελληνικού νηολογίου ώστε να γίνει πιο ελκυστικό για τις ναυτιλιακές εταιρείες (ευέλικτο και οικονομικότερο). Προς αυτή την κατεύθυνση, υποστηρίχθηκε ότι χρειάζεται να δοθούν οικονομικά κίνητρα και να γίνει ουσιαστική διαφοροποίηση από την υπάρχουσα κατάσταση και να παρακαμφθούν τα προβλήματα της ελληνικής διοίκησης ώστε να γίνει πιο ελκυστικό για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Από το ερωτηματολόγιο δεν έλειψαν και οι αρνητικές απόψεις για την ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου. Ειδικότερα μία εταιρεία υποστήριξε ότι: «Παρότι η ίδρυση ανάλογων νηολογίων φέρουν κάποια πλεονεκτήματα, ωστόσο το καλύτερο είναι να διερευνηθεί η δυνατότητα αναμόρφωσης του νομικού πλαισίου του υπάρχοντος νηολογίου. Προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να ληφθούν υπόψη το γενικότερο κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο, ο παλμός του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου σε συνδυασμό με την προστασία του επαγγέλματος του Έλληνα ναυτικού ο οποίος με τη ναυτοσύνη του ανέδειξε τη ναυτική τέχνη σε εθνική «ευρεσιτεχνία» και το συνολικό συμφέρον της εθνικής ναυτιλίας».

Επίσης δύο εταιρείες διαφώνησαν ως προς την ίδρυση Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου εκφράζοντας την άποψη, ότι η μόνη λύση για τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων είναι ο σχεδιασμός και η υλοποίηση μίας πολιτική αξιοποίησης και εκσυγχρονισμού του υπάρχοντος νηολογίου.

Αναφορικά με τις πιθανές ωφέλειες από την ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου, οι απαντήσεις συνοψίζονται στις εξής:

- Προσέλκυση πλοίων από ξένες σημαίες στο Διεθνές Ελληνικό Νηολόγιο
- Έσοδα στην οικονομία λόγω φόρων
- Απλοποίηση της διαδικασίας νηολόγησης, ελευθερία σύστασης πληρώματος και ευμενής φορολογική πολιτική

- Εισροή ξένου κεφαλαίου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί προκειμένου να βελτιωθεί το δημοσιοοικονομικό
- Αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων του υφιστάμενου ελληνικού νηολογίου
- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας
- Πιθανή αύξηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων που θα φέρει εισόδημα στη χώρα, μεγαλύτερη ευελιξία των εταιρειών στην επιλογή σημαίας, αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ διάφορων νηολογίων καθώς και νέες θέσεις εργασίας στην Ελλάδα
- Βελτίωση της ελληνικής ναυτοσύνης και αύξηση της ανταγωνιστικότητας του επαγγέλματος του ναυτικού και
- Αύξηση του υπό ελληνική σημαία στόλου.

Και σε αυτή την περίπτωση, υπήρχαν σκεπτικιστικές απαντήσεις που συνοψίζονται στις κάτωθι:

- Στην περίπτωση που το νηολόγιο προσφέρει τις ίδιες υπηρεσίες με τα υφιστάμενα ξένα νηολόγια, δεν θα υπάρξει όφελος για τους πλοιοκτήτες
- Θα μπορούσε να ωφελήσει το Κράτος με την αύξηση των φορολογικών εισφορών, την προσέλκυση νέων πλοίων και τη λειτουργία πλοίων υπό την εθνική σημαία με οικονομικότερη σύσταση πληρωμάτων και χαλαρότερους κανόνες ασφαλείας έχοντας ωστόσο ως επακόλουθο κοινωνικοπολιτικές επιπτώσεις από τη μείωση των μισθών των ναυτικών
- Εφόσον διατηρηθεί ένα καλό αποδεκτό επίπεδο όσον αφορά τις υπηρεσίες που θα προσφέρουν τα πλοία αλλά και τις υπηρεσίες που θα πρέπει να προσφέρουν στα πλοία, πιθανόν να υπάρχει επιστροφή στο Διεθνές Νηολόγιο πλοίων με σημαία Κύπρου, Μάλτας, Λιβερίας και Παναμά που αποτελούν σημαίες που συντηρούνται από την ελληνική πλοιοκτησία και
- Πιθανή αποχώρηση πλοίων από το υφιστάμενο Ελληνικό Νηολόγιο.

Το τελευταίο επιχείρημα, χρησιμοποιείται και από τις εταιρείες που είναι αρνητικές ως προς τα οφέλη από την ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου

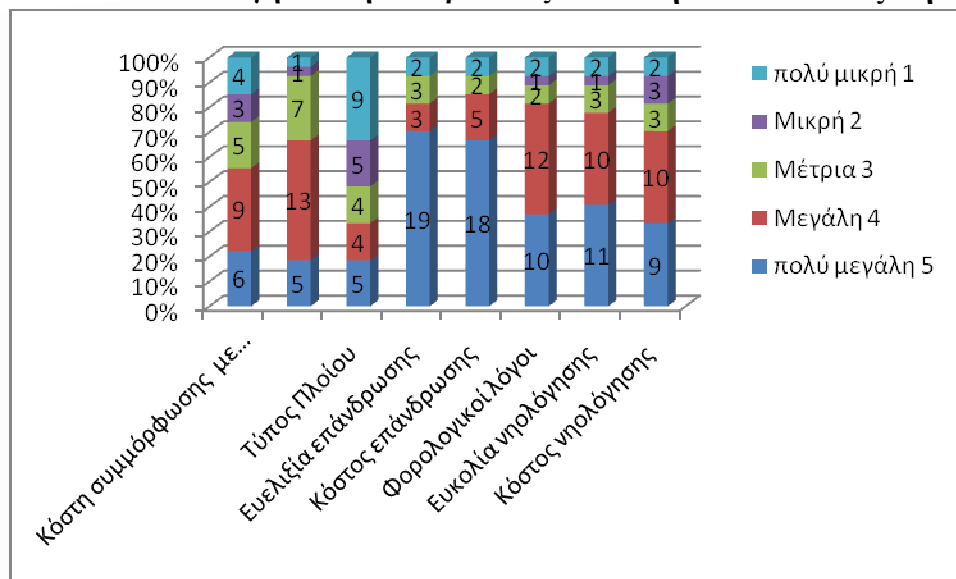
υποστηρίζοντας ότι η ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου θα έβλαπτε το ήδη υπάρχον Ελληνικό λόγω εκροής από το αυτό. Για το λόγο αυτό υποστηρίχθηκε ότι η μόνη λύση είναι ο εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου νηολογίου.

Από τις 32 εταιρείες, 27 απάντησαν ως εξής αναφορικά με τους παράγοντες που θα λειτουργούσαν θετικά για τη νηολόγηση των πλοίων τους στο Ελληνικό Διεθνές Νηολόγιο:

- Σημαντικότετοι παράγοντες για την επιλογή ενός Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου θα ήταν η ευελιξία και το κόστος επάνδρωσης, με το 90% των απαντήσεων να δίνουν πολύ μεγάλη βαρύτητα στους εν λόγω παράγοντες.
- Επίσης, σημαντική βαρύτητα σε αυτή την απόφαση φαίνεται να δίνεται στη στάση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων/ασφαλιστών κλπ. και σε φορολογικούς λόγους. Μάλλον αδιάφορος φαίνεται να είναι ο τύπος πλοίου με βαρύτητα που μοιράζεται σε όλες τις κατηγορίες.

Ποια η βαρύτητα καθενός από τους παρακάτω παράγοντες για την επιλογή από την εταιρεία σας του Ελληνικού Διεθνούς νηολογίου;					
	πολύ μεγάλη 5	Μεγάλη 4	Μέτρια 3	Μικρή 2	πολύ μικρή 1
Κόστη συμμόρφωσης με απαιτήσεις/κανονισμούς της σημαίας	6	9	5	3	4
Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων/ασφαλιστών κλπ	5	13	7	1	1
Τύπος Πλοίου	5	4	4	5	9
Ευελιξία επάνδρωσης	19	3	3		2
Κόστος επάνδρωσης	18	5	2		2
Φορολογικοί λόγοι	10	12	2	1	2
Ευκολία νηολόγησης	11	10	3	1	2
Κόστος νηολόγησης	9	10	3	3	2

Διάγραμμα 7.10 : Βαρύτητα καθενός από τους παρακάτω παράγοντες για την επιλογή από την εταιρεία σας του Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου



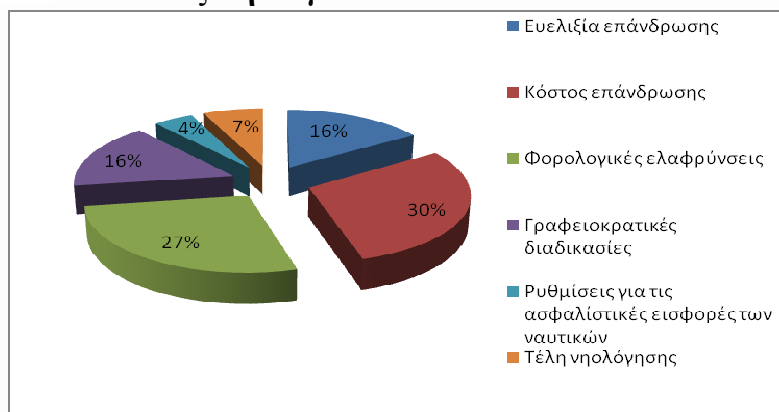
Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

Σημαντικό είναι να αναφερθεί η παρατήρηση μίας εταιρείας που τόνισε ότι με τα ελληνικά δεδομένα γραφειοκρατίας και διαφθοράς ίσως να μην είναι εύκολη η επιλογή του ελληνικού διεθνούς νηολογίου.

Τέλος, στην ερώτηση: «Αναφέρατε κατά την άποψή σας τα τρία βασικότερα σημεία που θα επιτρέψουν να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου (πχ φορολογία, τέλη νηολόγησης, κόστος επάνδρωσης κλπ)» Είκοσι δύο από τις εταιρείες απάντησαν ότι υπάρχουν μία σειρά από λόγοι που θα επέτρεπαν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου, όπως:

- Ευελιξία επάνδρωσης (7)
- Κόστος επάνδρωσης (13)
- Φορολογικές ελαφρύνσεις (12)
- Γραφειοκρατικές διαδικασίες (7)
- Ρυθμίσεις για τις ασφαλιστικές εισφορές των ναυτικών (2)
- Τέλη Νηολόγησης (3)
- Άλλοι λόγοι.

Διάγραμμα 7.11 : Λόγοι ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου



Πηγή: Σοφία Γιαλούτση

7.3 Σενάριο υλοποίησης ίδρυσης Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου

Οι απαντήσεις που συλλέχθηκαν από τα ερωτηματολόγια αποδεικνύουν ότι η ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου δεν αποτελεί σενάριο επιστημονικής φαντασίας για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αλλά μία πραγματικότητα που είναι έως ένα βαθμό επιθυμητή υπό περιορισμούς και προϋποθέσεις. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι ένας μεγάλος αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών του δείγματος είναι θετικός στη δημιουργία ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου αλλά μόνο στην περίπτωση που:

- (1) ληφθούν σοβαρά υπόψη τα προβλήματα του ελληνικού νηολογίου και ακολουθηθούν βήματα που θα αποτρέψουν τη δημιουργία ενός νηολογίου που αναπαράγει τα προβλήματα του ήδη υπάρχοντος ελληνικού και
- (2) βρεθεί μία ενδιάμεση λύση που εξυπηρετεί τόσο τα συμφέροντα της πλοιοκτησίας όσο και τα συμφέροντα των εργαζομένων στα πλοία.

Από τις απαντήσεις δεν έχουν λήψει και οι αρνητικές απόψεις ή οι απόψεις που βλέπουν τη δημιουργία ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου με καχυποψία. Στο σύνολό τους όμως είναι λιγότερες από τις θετικές και πιστεύουμε ότι εάν εφαρμοστούν οι ανωτέρω περιορισμοί και προϋποθέσεις, οι αρνητικές ή διστακτικές απόψεις θα μειωθούν ακόμα περισσότερο.

Χρησιμοποιώντας ως βάση τη μελέτη που έγινε σε αυτή την έρευνα σε συνδυασμό με τις απαντήσεις των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών καταλήγουμε

στο συμπέρασμα ότι η δημιουργία ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί ακολουθώντας 2 στάδια. Το πρώτο στάδιο θα αφορά την προετοιμασία της όλης διαδικασίας ενώ το δεύτερο στάδιο θα αφορά την υλοποίηση αυτής.

Στάδιο πρώτο

Η διαδικασία δημιουργίας ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου απαιτεί αρχικά μία διαδικασία διαβούλευσης στην οποία λόγο θα έχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς/παράγοντες συμπεριλαμβανομένου και των ναυτεργατικών ενώσεων. Μέσα από έναν ανοικτό και ουσιαστικό διάλογο θα είναι πιο εύκολο να ληφθούν αποφάσεις για το θεσμικό και οργανωτικό μοντέλο του νέου αυτού Νηολογίου.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί ότι στην ανωτέρω διαδικασία, καθοριστικός παράγοντας επιτυχίας της ίδρυσης Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου, τόσο στο στάδιο του σχεδιασμού όσο και της υλοποίησης του εγχειρήματος, είναι η πολιτική βούληση και η συνεπής πολιτική καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας. Στο πλαίσιο αυτό σημαντικότερος παράγοντας είναι η προσέγγιση του στόχου αυτού να γίνει μέσα από μία ολιστική αντιμετώπιση του τομέα της ναυτιλίας. Όπως με σαφήνεια κατέδειξε η ανάλυση της έρευνας, αλλά και τα θέματα που διερευνήθηκαν στα κεφάλαια που προηγήθηκαν, θα πρέπει να υπάρξει ο συγκερασμός των αιτημάτων της πλοιοκτησίας με την παράλληλη αποφυγή της απώλειας θέσεων εργασίας και κοινωνικών εντάσεων.

Συνεπώς οι απαιτήσεις και οι προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν είναι πολλές. Σε κάθε περίπτωση όμως οι επιτυχημένες περιπτώσεις των νηολογίων της Κύπρου, των Marshal Islands και της Νορβηγίας, αποτελούν παραδείγματα για μίμηση σε ότι αφορά την οργάνωση του πλαισίου λειτουργίας του νέου νηολογίου. Παράλληλα θα πρέπει να προωθηθούν πολιτικές για τη διαμόρφωση/οικοδόμηση απόψεων συναίνεσης στα στρατηγικά εργασιακά ζητήματα όπως είναι το θέμα της επάνδρωσης των πλοίων. Προς την κατεύθυνση αυτή θα συμβάλει καθοριστικά η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας μέσα από την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Άλλωστε όπως προκύπτει από την έρευνα που έγινε, αλλά και από τις λοιπές σχετικές αναφορές, οι Έλληνες ναυτικοί και κυρίως οι αξιωματικοί προτιμούνται στη στελέχωση θέσεων ευθύνης στα ελληνόκτητα πλοία.

Δεύτερο στάδιο

Εφόσον η διαδικασία της διαβούλευσης και της κατάλληλης ναυτιλιακής πολιτικής στρατηγικής οδηγήσει στο σχεδιασμό και αποδοχή του σχεδίου ίδρυσης του Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου, η «ωρίμανση» αυτού του σχεδίου πρέπει να ολοκληρωθεί με την προώθηση σχετικού νομοθετικού πλαισίου που θα ρυθμίζει θέματα σχετικά με:

- το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του νέου νηολογίου
- την οργανωτική μορφή του
- την έδρα του, δηλαδή τον λιμένα νηολόγησης, κλπ.

Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να τονιστεί για άλλη μια φορά ότι η οργανωτική διάθρωση του διοικητικού μηχανισμού των υπηρεσιών νηολόγησης θα πρέπει να βασιστεί στις αρχές της προαγωγής της ευελιξίας και της αποφυγής γραφειοκρατικών παρακωλύσεων και δυσλειτουργιών.

Συμπεράσματα

Η ναυτιλία και ειδικότερα η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί ίσως την πιο διεθνοποιημένη επιχειρηματική δραστηριότητα και ιδίως για την Ελλάδα μία από τις μεγαλύτερες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Τα πλοία έχουν την επιλογή να εγγράφονται οπουδήποτε στον κόσμο ενώ η ύπαρξη διαφόρων νηολογίων ανοίγει επιλογές για τους πλοιοκτήτες/εφοπλιστές. Το Ελληνικό Νηολόγιο κατέχει πολύ υψηλή θέση στην κατηγορία των «άριστων» σημαίων με τόσα εγγεγραμμένα πλοία στο Ελληνικό Νηολόγιο που κατατάσσουν την Ελληνική Σημαία στην 5^η θέση παγκοσμίως και στην 1^η θέση στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δυστυχώς όμως, τα τελευταία χρόνια, έχει παρατηρηθεί ότι το εθνικό νηολόγιο χάνει συνεχώς έδαφος καθώς δέχεται έντονο ανταγωνισμό σε ό,τι αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία από τα ανοικτά νηολόγια. Το ίδιο συμβαίνει και στα εμπορικά πλοία μικρών αποστάσεων για τα οποία παρατηρείται μία στροφή προς το νηολόγιο πρωτίστως της Μάλτα αλλά και της Κύπρου.

Οι αρνητικές επιπτώσεις είναι πολλές με άμεση και έμμεση επίπτωση στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Η Ελληνική Πολιτεία, προκειμένου να διασφαλίσει τις θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, δεν υιοθετεί μέτρα που θα μπορούσαν ενδεχομένως να δημιουργήσουν περαιτέρω προβλήματα στην απασχόληση γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με το κυριότερο αίτημα των Ελλήνων εφοπλιστών, που είναι η απελευθέρωση των συνθέσεων των πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Σε αυτή τη μελέτη και προκειμένου να εξεταστούν και να αναλυθούν οι απόψεις ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος ελλήνων εφοπλιστών επιλέχθηκε και ακολουθήθηκε η μέθοδος των γραπτών ερωτηματολογίων. Προς αυτή την κατεύθυνση ακολουθήθηκε μία πολυ-επίπεδη (multi-stage) διαδικασία, πέντε επιπέδων, η οποία σχεδιάστηκε προσεκτικά προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Το σχετικό ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με στόχο την αποτύπωση και ανάλυση των απόψεων ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος ελλήνων πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε με φαξ και με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο σε ανώτερα στελέχη 120 ναυτιλιακών εταιρειών από τις οποίες απάντησαν οι 32. Το δείγμα κρίνεται στατιστικά αντιπροσωπευτικό καθώς οι εν λόγω ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται, όπως αναφέρεται ανωτέρω, το 12% του ελληνόκτητου ποντοπόρου στόλου.

Στη συνέχεια, έγινε η επεξεργασία των ερωτηματολογίων βάσει των απαντήσεων των στελεχών των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Από τις απαντήσεις συμπεραίνεται ότι οι περισσότεροι έλληνες πλοιοκτήτες είναι θετικοί προς την ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου πιστεύοντας ότι ένα Διεθνές Ελληνικό Νηολόγιο που θα λειτουργεί παράλληλα με το ήδη υπάρχον, θα μπορούσε να συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας καθώς θα αποτελούσε πόλο έλξης των ελλήνων πλοιοκτητών αλλά και των αλλοδαπών καθιστώντας την Ελλάδα πιο ανταγωνιστική σε σχέση με άλλες χώρες με την προϋπόθεση πάντα ότι θα συντελούσε στη θέσπιση καθεστώτος ανάλογου των ανοικτών νηολογίων σε επίπεδο κόστους επάνδρωσης, φορολογίας κλπ.

Η επιτυχία ενός τέτοιου εγχειρήματος στηρίζεται αποκλειστικά στην μεθοδική εφαρμογή ενός τέτοιου φιλόδοξου σχεδίου με προσεκτικές κινήσεις από πλευράς ελληνικού Κράτους. Ένα Διεθνές Ελληνικό Νηολόγιο πρέπει ήδη από το στάδιο σχεδιασμού να χαρτογραφηθεί και να δομηθεί σωστά προκειμένου αφενός να μην επηρεάσει αρνητικά τα ζητήματα απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών και αφετέρου να είναι ανταγωνιστικό προς τα λοιπά ανοικτά νηολόγια. Απαραίτητη προϋπόθεση η διαφοροποίηση από την υπάρχουσα κατάσταση και η δημιουργία ενός νηολογίου που θα δώσει οικονομικά κίνητρα στους πλοιοκτήτες προκειμένου να κερδίσει μερίδιο αγοράς. Σημαντικό επίσης είναι να παρακαμφθούν τα χρόνια και ανυπέρβλητα προβλήματα της ελληνικής γραφειοκρατικής διοίκησης με την ίδρυση ενός ευέλικτου νηολογίου, το οποίο θα γίνει ελκυστικό για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους πλοιοκτήτες. Επίσης θα πρέπει να προωθηθούν μέτρα αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης, προκειμένου η σχέση κόστους-ποιότητας-απόδοσης να αποτελεί κίνητρο για τη διατήρηση των θέσεων εργασίας των ελλήνων ναυτικών.

Χρησιμοποιώντας ως βάση τη μελέτη που έγινε σε αυτή την έρευνα σε συνδυασμό με την επεξεργασία των ερωτηματολογίων καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η δημιουργία ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου είναι επιθυμητή από τους έλληνες πλοιοκτήτες/εφοπλιστές υπό περιορισμούς και προϋποθέσεις. Υποστηρίζουμε ότι μία τέτοια πρωτοβουλία είναι εφικτή να πραγματοποιηθεί με περισσότερες πιθανότητας επιτυχίας εφόσον ακολουθηθούν 2 στάδια εφαρμογής: το πρώτο στάδιο θα αφορά την προετοιμασία της όλης διαδικασίας ενώ το δεύτερο στάδιο θα αφορά την υλοποίηση αυτής.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Βλάχος Γ., «Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο Περιβάλλον», Εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα 1999
- Βλάχος Γ., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα, 2007
- Γεωργαντόπουλος Ε. – Βλάχος Γ., «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις J & J HELLAS, Πειραιάς, 2003
- Γουλιέλμος Αλέξανδρος, «Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις», εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα, 2001
- Διαμαντέας Παναγιώτης, «Επισκόπηση και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλιακής Αγοράς» Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, Αθήνα, 2009
- Κορρές Άλκης - Πάλλης Θάνος, «Ποιοτικά Νηολόγια: Εμπειρικά δεδομένα και Συμβατικές αντιλήψεις», *Economic Outlook*, Σεπτέμβριος 2008
- Πάλλης Αθ., «ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ» στη συλλογική έκδοση: Α. Γουλιέλμος, Μ. Λεκάκου, Αθ. Πάλλης, Κ. Χλωμούδης κ.ά. «Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής», Επιμελητής: Σωτήρης Θεοδωρόπουλος, Εκδόσεις: Gutenberg, Αθήνα, 2007
- Πάλλης Θάνος - Κορρές Άλκης, Άρθρο με θέμα: «Ποιες είναι οι πραγματικά ποιοτικές σημαίες;», *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, Νοέμβρης 2007
- Πανέρη Ευανθία, Διπλωματική Εργασία με θέμα: «Οι εξελίξεις στη σύνθεση του κόστους της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και συγκρίσεις με τα αντίστοιχα κόστη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών», Πανεπιστήμιο Πειραιώς Μ.Π.Σ. Ναυτιλίας, Πειραιάς, 2009
- Πετρόπουλος Δ., «Ο ρόλος των ανοικτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία», Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς, 2003
- Hall Stuart-Held David-McGrew Anthony, «Η Νεωτερικότητα Σήμερα. Οικονομία, Κοινωνία, Πολιτική, Πολιτισμός», Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα, 2003

Ξενόγλωσση

- Bergantino, A. & Marlow, P. (1998), Factors influencing the choice of flag, *Maritime Policy & Management*, 25 (2): 157-174
- Goulielmos A.M. (1998), Flagging out & the need for a new Green maritime policy, *Transport Policy*, 5: 115-125
- Marlow Peter & Mitroussi Kyriaki, «EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping», *Maritime Economics & Logistics*, 2008, 10, (185–207)
- Ready N.P. (1994), Ship registration, LLP, 2nd edition, pp x-xi, 17-19, 26-29
- Sletmo, G.K. & Holste, S. (1993), Shipping and the competitive advantage of nations: the role of international ship registers, *Maritime Policy & Management*, 20 (3): 243-255
- Thanopoulou, H.A. (1998), What price the flag? The terms of competitiveness in shipping, *Marine Policy*, 22 (4-5): 359-374

Διαδίκτυο

- <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?lang=el&num=79908789C19080460>
- www.seve.gr/inst/seve/gallery/seve/meletes/country/Cyprus/annual2008.doc
- <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11424&subid=2&tag=8334&pubid>
- portal.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_mc3_1_03/12/2007_213952 - 64k
- <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12336&subid=2&pubid=29317150>
- <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12333&subid=2&pubid=10681118>
- www.yen.gr
- http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17_gr/cyprus17_gr?opendocument
- <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f384e15451d73ab6c225753900256c7b?OpenDocument#>
- http://www.marad.dot.gov/documents/Crewing_Report_Internet_Version_in_Word-update-Jan_final.pdf
- www.nee.gr
- www.bizserve.eu/userfiles/ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ_ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.pdf

- http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.php?id=341
- http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=6071
- eur-lex.europa.eu/el/index.htm - 16k
- people.few.eur.nl/knapp/Erasmus Thesis Knapp final.pdf
- <http://www.mediashipping.gr/?q=node/4491>
- <http://www.itopf.com/>
- <http://www.westiom.com/index.php?categoryid=65>
- <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=42&fromPage=5>
- <http://www.regjeringen.no/upload/NHD/steadyasshegoes.pdf>
- www.nis-nor.no/upload/nis_brosjyre.pdf
- http://www.ssb.no/handelsfl_en/
- Jean-Paul Rodrigue & Michael Browne, Chapter 10 «International Maritime Freight Transport and Logistics», a Department of Economics & Geography, Hofstra University, Hempstead, New York 11549, USA School of Architecture and the Built Environment, University of Westminster, UK For TRANSPORT GEOGRAPHIES: AN INTRODUCTION, Blackwell Publishing Edited by Richard Knowles, Jon Shaw and Iain Docherty.
http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/International%20Maritime%20Logistics.pdf
- <http://www.parismou.org>
- <http://www.petrofin.gr/en-gb/mNews.aspx?ElementId=9a27528b-4100-427a-b0f3-185fcac00bd6>
- <http://www.sirc.cf.ac.uk/fsa.htm>
- http://ellhnikhaktofylakh.blogspot.com/2010/05/blog-post_7438.html
- <http://www.industrynews.gr>

Άλλες πηγές / Πρωτότυπες πηγές

- Alpha Bank, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009, ΤΕΥΧΟΣ 110
- Απόφαση της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ αριθ. 356/08/COL, της 11ης Ιουνίου 2008, σχετικά με το καθεστώς επιστροφής φόρου για ναυτικούς που απασχολούνται σε επιβατηγά πλοία εγγεγραμμένα στο τακτικό νορβηγικό νηολόγιο (NOR) (Νορβηγία)
- Γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού προς την Επιτροπή Αλιείας σχετικά με το ρόλο των σημαίων

ευκαιρίας στον τομέα της αλιείας (2000/2302 (INI)) Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 15 Οκτωβρίου 2001

- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Έγγραφο συνόδου A5-0413/2003, επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη μετανολόγηση φορτηγών και επιβατικών πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας, 26/11/2003.
- Ειδική Έκδοση της Ναυτεμπορικής για την έκθεση «Ποσειδώνια», Ιούνιος 2010
- Έρευνα της Σοφίας Γιαλούτση με τη μέθοδο των ερωτηματολογίων σε ναυτιλιακές εταιρείες
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών Μικρών Αποστάσεων
- Κυπριακή Δημοκρατία/Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων/Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας
- Μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου (2006) «Ελληνική Ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα», (μελέτη ερευνητικής ομάδας Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, μετά από ανάθεση της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ναυτικών), Σεπτέμβριος 2006
- Μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς (2005) «Έντοπισμός των επιπτώσεων της ποντοπόρου ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία», (μελέτη του Κέντρου Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς -Ερευνητικό Εργαστήριο Ναυτιλιακής Οικονομίας, Διοίκησης και Ναυτιλιακών Ατυχημάτων, μετά από ανάθεση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος), Νοέμβριος 2005
- Ναυτιλιακή εταιρεία GLEAMRAY MARITIME INC
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος
- Πανελλήνια Ομοσπονδία Ναυτικών
- Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
- Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2009
- Υπηρεσία των Marshall Islands Registry στον Πειραιά
- Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
- Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων
- ISL Market Analysis 2009
- Lloyd's Register - Fairplay / WORLD FLEET STATISTICS 2007

Παράρτημα – Φόρμα Ερωτηματολογίου

Έρευνα σε ναυτιλιακές εταιρείες για την εκπόνηση διπλωματικής εργασίας με θέμα: «Τα Νηολόγια και η διερεύνηση της ίδρυσης ενός Ελληνικού Διεθνούς Νηολογίου»

Ημερομηνία

--	--	--	--	--	--	--

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ

Επωνυμία και έδρα της εταιρείας που αντιπροσωπεύετε

.....

.....

Στοιχεία ερωτώμενου

Όνοματεπώνυμο

Θέση στην εταιρεία

Τηλέφωνα επικοινωνίας

.....

.....

.....

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1) Από πόσα πλοία αριθμείται ο στόλος της εταιρείας σας

.....

.....

.....

2) Ποίοι οι τύποι, τα νηολόγια και η μεταφορική ικανότητα των πλοίων αυτών;

(μπορείτε να επισυνάψετε σχετικό πίνακα, εφόσον είναι διαθέσιμος)

.....

.....

.....

.....

3) Περιοχές δραστηριότητας πλοίων με ελληνικό νηολόγιο

I. Ελλάδα

.....
.....

II. Μεσόγειος

.....
.....

III. World wide (διευκρινίστε περιοχή)

.....
.....

Τυχόν παρατηρήσεις για ότι άλλο κρίνετε απαραίτητο:

.....
.....

4) Περιοχές δραστηριότητας πλοίων με ξένο νηολόγιο

I. Ελλάδα

.....
.....

II. Μεσόγειος

.....
.....

III. World wide (διευκρινίστε περιοχή)

.....
.....

Τυχόν παρατηρήσεις για ότι άλλο κρίνετε απαραίτητο:

.....
.....

Λόγοι για τους οποίους επιλέξατε το ελληνικό νηολόγιο

Σημειώστε με ένα X τον αντίστοιχο αριθμό στην κλίμακα από 1 έως 5	πολύ μεγάλος 5	μεγάλος 4	μέτριος 3	μικρός 2	πολύ μικρός 1
I. Τύπος Πλοίου					
II. Προτίμηση από ελληνικά πληρώματα					
III. Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων, Ασφαλιστών κλπ					
IV. Περιοχή δραστηριότητας πλοίου					
V. Προτίμηση ναυλωτών					
VI. Αξιοπιστία σημαίας/στάση port state Control					
VII. Ιστορικοί Λόγοι					
VIII. Άλλοι λόγοι (διευκρινίστε) π.χ. παρεχόμενες υπηρεσίες					
A).....					
B).....					
Γ).....					

Τυχόν παρατηρήσεις για ότι άλλο κρίνετε απαραίτητο:

.....

.....

ΚΡΙΣΙΜΟΤΕΡΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ:

.....

.....

Λόγοι για τους οποίους επιλέξατε ξένο νηολόγιο

<i>Σημειώστε με ένα X τον αντίστοιχο αριθμό στην κλίμακα από 1 έως 5</i>	πολύ μεγάλος 5	μεγάλος 4	Μέτριος 3	Μικρός 2	πολύ μικρός 1
I. Τύπος Πλοίου					
II. Φορολογικοί λόγοι					
III. Ευελιξία επάνδρωσης					
IV. Κόστος επάνδρωσης					
V. Κόστος νηολόγησης					
VI. Κόστος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις/κανονισμούς της σημαίας					
VII. Χαλαρότητα ελέγχων					
VIII. Περιοχή δραστηριότητας πλοίου					
VIII. Άλλοι λόγοι (διευκρινίστε)					
A)..... .					
B)..... .					
Γ).....					

Τυχόν παρατηρήσεις για ότι άλλο κρίνετε απαραίτητο:

.....

.....

.....

ΚΡΙΣΙΜΟΤΕΡΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ:

.....

.....

.....

.....

.....

Αναφέρατε κατά την άποψή σας τα τρία βασικότερα προβλήματα του ελληνικού νηολογίου

1)

.....

.....

.....

2)

.....

.....

.....

3)

.....

.....

I. Ποια είναι η άποψή σας για την ίδρυση Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου,¹¹³ που θα λειτουργεί παράλληλα με το υφιστάμενο.

.....

.....

.....

II. Σε τι νομίζετε ότι θα ωφελήσει η ίδρυση Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου ?

.....

.....

.....

.....

Ποια η βαρύτητα καθενός από τους παρακάτω παράγοντες για την επιλογή από την εταιρεία σας του Ελληνικού Διεθνούς νηολογίου;					
	πολύ μεγάλη 5	μεγάλη 4	μέτρια 3	μικρή 2	πολύ μικρή 1
Κόστη συμμόρφωσης με απαιτήσεις/κανονισμούς της σημαίας					
Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων/ασφαλιστών κλπ					
Τύπος Πλοίου					
Ευελιξία επάνδρωσης					
Κόστος επάνδρωσης					
Φορολογικοί λόγοι					
Ευκολία νηολόγησης					
Κόστος νηολόγησης					
Τυχόν παρατηρήσεις για ότι άλλο κρίνετε απαραίτητο:					
.....					
.....					
.....					

¹¹³ Ένα Διεθνές Νηολόγιο δεν αναφέρεται σε πλοία που εκτελούν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες

Αναφέρατε κατά την άποψή σας τα τρία βασικότερα σημεία που θα επιτρέψουν να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά του (πχ φορολογία, τέλη νηολόγησης, κόστος επάνδρωσης κλπ)

1.

.....

2.

.....

3.

.....

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΛΙΑ