

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ & ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ**

**ΣΗΜΑΙΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ»**

**Αγνή Ζαρογιαννοπούλου**

**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

Μάιος 2015

## **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

Αγνή Ζαρογιαννοπούλου

## 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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Πελαγίδης Θεόδωρος
- Σαμιώτης Γεώργιος

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

## Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θεοδωρόπουλο Σωτήριο 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.κ. Πελαγίδα Θεόδωρο και Σαμιώτη Γεώργιο για τη συνεργασία και τις χρήσιμες συμβουλές τους.

Θα ήθελα ακόμη να ευχαριστήσω 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.

Τέλος, επιθυμώ να ευχαριστήσω το «Ίδρυμα Προποντίς» που μου χορήγησε υποτροφία, χάριν της οποίας έγινε δυνατή η ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

## Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη .....	8
Abstract .....	9
Λέξεις κλειδιά – Keywords .....	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ .....	14
1.1. Έννοια και αναγκαιότητα νηολόγησης πλοίων .....	14
1.2. Τύποι νηολογίων .....	16
1.2.1. Παραδοσιακά Εθνικά .....	16
1.2.2. Ανοιχτά νηολόγια ή Σημαίες ευκαιρίας ή Σημαίες ευκολίας (Open Registries) .....	16
1.2.3. Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια (Offshore Registries) .....	18
1.2.4. Διεθνή ή Δεύτερα Νηολόγια (International Registries) .....	19
1.3. Τα μεγαλύτερα νηολόγια διεθνώς .....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ & ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΝΟΗΛΟΓΗΣΗΣ .....	23
2.1. Επιλογή σημαίας νηολόγησης .....	23
2.2. Βασικά κριτήρια για την επιλογή της σημαίας .....	27
2.3. Τρόπος επηρεασμού των παραγόντων επιλογής σημαίας στα εξής τρία νηολόγια που θα μελετήσουμε: .....	29
❖ Ελληνικό .....	29
❖ Λιβερίας .....	29
❖ Κύπρου .....	29
2.3.1. Κόστος Νηολόγησης .....	29
2.3.2. Ευκολία Νηολόγησης .....	36
2.3.3. Περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (ηλικία, τύπος, μέγεθος) ...	43
2.3.4. Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης .....	50
2.3.5. Ταχύτητα και κόστος σύστασης μιας εταιρείας .....	53
2.3.6. Περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων .....	55
2.3.7. Φορολογικό καθεστώς .....	59
2.3.8. Κόστος και ευελιξία επάνδρωσης .....	67
2.3.9. Αξιοπιστία σημαίας και κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς .....	72
2.3.10. Paris Memorandum of Agreement (Paris MoU) .....	74
2.3.11. Περιοχή δραστηριότητας του πλοίου .....	79

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ .....	81
3.1. Εισαγωγή.....	81
3.2. Ανάλυση Απαντήσεων Ερωτηματολογίων .....	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	90
4.1. Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία .....	90
4.2. Τα κυριότερα νηολόγια της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας .....	91
4.3 Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας .....	93
Συμπεράσματα .....	96
Βιβλιογραφία.....	98
Ελληνική .....	98
Ξενόγλωσση.....	99
Διαδίκτυο .....	100
Παράρτημα (Φόρμα Ερωτηματολογίου).....	101

## Κατάλογος εικόνων, διαγραμμάτων & πινάκων

<u>Εικόνες</u>	Σελ.
Εικόνα 1.1: Τα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια διεθνώς	20
Εικόνα 1.2: Flag State: The TOP 10 ship registries	21
Εικόνα 1.3: Οι top 10 σημαίες σε χωρητικότητα	22
Εικόνα 2.1: Κριτήρια των πλοιοκτητών για επιλογής σημαίας	25
Εικόνα 2.2: Παράδειγμα υπολογισμού ετήσιου φόρου χωρητικότητας	66
<u>Διαγράμματα</u>	
Διάγραμμα 2.1: Παράγοντες που επηρεάζουν την εκλογή σημαίας από τον πλοιοκτήτη	28
Διάγραμμα 3.1: Αριθμός πλοίων	82
Διάγραμμα 3.2: Τύπος πλοίων	83
Διάγραμμα 3.3: Σημαία νηολόγησης	84
Διάγραμμα 3.4: Κρισιμότεροι παράγοντες	86
Διάγραμμα 3.5: Παράγοντες υψηλής σημασίας	87
Διάγραμμα 3.6: Παράγοντες χαμηλής σημασίας	88
Διάγραμμα 3.7: Βαρύτητα κατηγοριοποιημένων παραγόντων	89
Διάγραμμα 4.1: Τα κυριότερα νηολόγια πλοίων Ελληνικών συμφερόντων	91
<u>Πίνακες</u>	
Πίνακας 2.1: Τέλη νηολόγησης σε ευρώ για πλοία εκτός επιβατηγών	36
Πίνακας 2.2: Τέλη νηολόγησης σε ευρώ για επιβατηγά πλοία	36
Πίνακας 2.3: Δολάρια ανά κ.ο.χ. με βάση την ηλικία του πλοίου	60
Πίνακας 2.4: Συντελεστές για κλιμάκια ολικής χωρητικότητας	60
Πίνακας 2.5: Δολάρια ανά κ.ο.χ. με βάση την ηλικία του πλοίου	64
Πίνακας 2.6: Συντελεστές υπολογισμού φόρου χωρητικότητας στο νηολόγιο Κύπρου	66
Πίνακας 4.1: Ανάλυση σημαίων ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων	92
Πίνακας 4.2: Πλοία ελληνικών συμφερόντων με ελληνική και ξένη σημαία 2008-2013	93

## Περίληψη

Κάθε πλοίο, κατά την έναρξη της οικονομικής του ζωής, υποχρεούται να έχει ταυτότητα, δηλαδή σημαία. Εγγράφεται στο νηολόγιο μίας χώρας και αποκτά εθνικότητα. Ο ρόλος της σημαίας είναι καθοριστικός καθώς επηρεάζει την ασφάλεια του πληρώματος, του φορτίου, τη διαμόρφωση ασφαλιστρών για κάθε ταξίδι και πολλά άλλα.

Ποιός διαλέγει όμως τη σημαία που θα υψώσει κάθε πλοίο και πώς; Στην παρούσα διπλωματική θα αναλυθούν οι παράγοντες και τα κριτήρια που καθορίζουν την επιλογή σημαίας νηολόγησης. Σαν τέτοιοι θα αναφερθούν το φορολογικό καθεστώς, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο, άλλοι οικονομικοί παράγοντες όπως το κόστος στελέχωσης πλοίων, πολιτικοί καθώς και νομικοί. Θα μελετηθεί ο τρόπος που επηρεάζει κάθε παράγοντας το Ελληνικό, το Κυπριακό και το νηολόγιο της Λιβερίας προκειμένου να συγκριθούν τα τρία νηολόγια μεταξύ τους.

Πρόκειται να αξιολογηθεί η βαρύτητα κάθε παράγοντα στην επιλογή σημαίας νηολόγησης. Στο τέλος, θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα μιας εμπειρικής έρευνας με σχετικό ερωτηματολόγιο για τη σημασία των παραγόντων που θα έχουν αναλυθεί, από πλευράς των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών.



## Abstract

Each vessel is registered by its owners under a Ship Registry of their choice, reflecting their policy, goals and interests. A maritime flag is considered important at sea and the rules and regulations for the flying of flags are strictly enforced. The flag flown is related to the country of registration: so much so that the word "flag" is often used symbolically as a synonym for "country of registration".<sup>1</sup>

Many choose to register their vessel in the Ship Registry of their native country, however, quite often a flag of a foreign State is chosen. Although the flag is an enduring symbol of the nationality of a ship and it is conferred upon a ship under international law, in many cases it has very little relevance, significance, or association from a nationality or patriotic perspective to the owners and crew of the ship. There is, in today's global shipping world, very often no contact at all between the flag State, the ship-owner, and polyglot crews of modern merchant ships and their ship will normally never trade to that State. This discussion on choice of flag State commences with an examination of the motives of ship-owners in making the decision to flag out (Mansell J., 2009).

The competitiveness of the global market has made the so called Flags of Convenience very popular. Such Flag States are more tolerant in registering vessels of lower standards therefore decreasing the operational costs in favor of profit. The Flag State is one of the factors that determines the level of seaworthiness of a vessel, depending on the standards its sets. High standards lead to high level of seaworthiness.

The aim of this thesis is to evaluate the factors that affect the choice of flag, from the part of the ship owners, not only by examining the 3 successful case studies of the Greek, Cypriot and Liberian Registry, but also analyzing the responses of numerous shipping companies to a questionnaire.

---

<sup>1</sup> <http://en.wikipedia.org>

## Λέξεις κλειδιά – Keywords

Νηολόγια

Ανοικτά Νηολόγια

Σημαίες ευκαιρίας

Λιμάνι Νηολόγησης

Ποντοπόρος Ναυτιλία

Open Registries

National Registries

Flags of Convenience

Port of registry

Merchant Shipping

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο αντικειμενικός σκοπός της ύπαρξης ναυτιλιακών βιομηχανιών οφείλει να είναι η παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών στο ελάχιστο δυνατό κόστος και προς όφελος της ευημερίας, τόσο των ναυτιλιακών χωρών όσο και της παγκόσμιας κοινότητας των εθνών ( Μεταξάς Β., 1985).

Η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί μια ιδιαίτερα 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 Φιλιππινέζους 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 (Kumar, S. & J. Hoffmann, 2002).

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 συχνό φαινόμενο.

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.

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.

## **Μεθοδολογία**

Η παρούσα εργασία αναπτύσσεται σε τέσσερα μέρη:

### Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> - Νηολόγηση Πλοίων

Στο πρώτο μέρος γίνεται μία γενική εισαγωγή στην αναγκαιότητα νηολόγησης των πλοίων κάτω από μία σημαία, μία περιγραφή των κύριων τύπων νηολογίων και στη συνέχεια μια αναφορά στα κυριότερα νηολόγια διεθνώς.

### Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> – Παράγοντες & Κριτήρια επιλογής σημαίας νηολόγησης

Στο δεύτερο μέρος παρουσιάζονται τα κριτήρια βάσει των οποίων οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν για το νηολόγιο που θα προτιμήσουν. Ακολουθεί μία εκτενής αναφορά στις περιπτώσεις των νηολογίων της Ελλάδας, της Λιβερίας και της Κύπρου και στον τρόπο που επηρεάζει κάθε παράγοντας τα υπό μελέτη νηολόγια.

### Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> - Αξιολόγηση βαρύτητας παραγόντων με βάση τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου

Στο τρίτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται τα στοιχεία και τα αποτελέσματα από την έρευνα πεδίου αναφορικά με την αξιολόγηση των παραγόντων επιλογής σημαίας

νηολόγησης. 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 σε ό,τι αφορά τους λόγους που επιλέγεται η σημαία νηολόγησης. Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε σε 20 ναυτιλιακές εταιρείες από τις οποίες απάντησαν οι 12. Το δείγμα αυτό κρίνεται στατιστικά αντιπροσωπευτικό καθώς οι εν λόγω ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται συνολικά 215 πλοία του ελληνόκτητου ποντοπόρου στόλου.

#### Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> - Η Περίπτωση της Ελλάδας

Στο τέταρτο μέρος εξετάζεται η περίπτωση της Ελλάδας. Αρχικά γίνεται μία περιγραφή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας κυρίως σε ό,τι αφορά το μέγεθός της και τη συμβολή της στην οικονομία της χώρας και αναφέρονται τα κυριότερα νηολόγια που προτιμούν οι Έλληνες εφοπλιστές. Τέλος, εντοπίζονται τα σημεία εκείνα που λειτουργούν αποτρεπτικά στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του ελληνικού νηολογίου και λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων καθώς και τα συμπεράσματα από τη μελέτη περίπτωσης των νηολογίων της Κύπρου και της Λιβερίας, διατυπώνεται μία πρόταση βελτίωσης του Ελληνικού Νηολογίου με παράλληλη αναφορά των απαραίτητων προϋποθέσεων για την επιτυχή λειτουργία του και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής σημαίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

### 1.1. Έννοια και αναγκαιότητα νηολόγησης πλοίων

Πλοίο θεωρείται κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων το οποίο προορίζεται να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα<sup>2</sup>. Κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους και κατά συνέπεια την εθνικότητα αυτού, διαφορετικά δεν θα έχει καμία προστασία σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Πλοία χωρίς σημαία, δεν μπορούν να συμμετάσχουν σε νόμιμο εμπόριο και τα λιμάνια δεν τους επιτρέπουν την είσοδο (κατάπλους). Η ελεύθερη ναυσιπλοΐα σε ανοικτές θάλασσες είναι αποκλειστικό δικαίωμα των πλοίων που ναυσιπλοούν με τη σημαία κάποιας χώρας (Γουλιέλμος Α, 1996). Με σκοπό να αποκτήσει λοιπόν ένα πλοίο εθνικότητα, εγγράφεται και καταχωρείται στα δημόσια μητρώα (νηολόγια) τους κράτους του οποίου θα φέρει τη σημαία. Με τον τρόπο αυτό, υπόκειται στους νόμους της χώρας στην οποία έχει νηολογηθεί.

Η αρχή της ελευθερίας των ανοιχτών θαλασσών προϋποθέτει την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων που ανήκουν σε κάποιο κράτος (και αυτών που δεν βρέχονται από θάλασσα) σε όλα τα μέρη της θάλασσας εξαιρουμένων των χωρικών υδάτων ενός κράτους ή εσωτερικών νερών. Ένα πλοίο χωρίς σημαία, που δεν ανήκει σε κάποιο κράτος, υπόκειται σε απαγόρευση απόπλου (Γουλιέλμος Α, 1996).

Όπως τα φυσικά πρόσωπα έτσι και το πλοίο έχει κάποια μόνιμη κατοικία. Ο τόπος αυτός για τα πλοία είναι ο λιμένας νηολόγησης, που επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη, που χρησιμεύει όχι μόνο ως χαρακτηριστικό στοιχείο του πλοίου, αλλά και ως τόπος στον οποίο πραγματοποιούνται όλες οι πράξεις που αφορούν υποθήκευση, παραχώρηση, δικαστική εκποίηση αυτού κλπ.

Η νηολόγηση του πλοίου αποτελεί την θεμελιώδη πράξη για την απόκτηση εθνικότητας και ύψωση της σημαίας του.

---

<sup>2</sup> Ν.Δ.187/1973 (ΚΑΝΔ)

Το λόγο για την επιλογή της σημαίας έχει ο πλοιοκτήτης, η διαχειρίστρια εταιρεία ή ο ναυλωτής μόνο σε περίπτωση ναύλωσης γυμνού πλοίου.

Νηολόγηση (registration) καλείται η (υποχρεωτική) εγγραφή του πλοίου σε ειδικό βιβλίο Νηολόγιο (registry) που τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές, από ειδικό αξιωματικό νηολόγιο (registrar) σε κάθε λιμένα. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται τα στοιχεία (ταυτότητας) του πλοίου δηλ. όνομα, διεθνές διακριτικό σήμα, διαστάσεις, χωρητικότητα πλοίου, μέσο πρόωσης και ιπποδύναμη, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (ονοματεπώνυμο, ιθαγένεια κλπ.) καθώς και ο τίτλος κυριότητας.

Βάσει της εγγραφής αυτής χορηγείται το "Πιστοποιητικό νηολόγησης (ship's certificate of registry) αντίγραφο του οποίου πρέπει να φέρεται υποχρεωτικά επί του σκάφους για κάθε ζήτησή του από τις Αρχές. Το Έγγραφο Εθνικότητας (Certificate of Registry), εκδίδεται από το νηολόγιο και αναγράφει τα γενικά χαρακτηριστικά του πλοίου (όνομα, χωρητικότητα, αριθμό και λιμάνι νηολόγησης), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και διάφορα τεχνικά χαρακτηριστικά. Ο λιμένας νηολόγησης (port of registry) αναγράφεται κάτω από το όνομα του πλοίου στη πρύμνη (μόνο για τα εμπορικά).

Κατά το άρθ.6 του Κ.Δ.Ν.Δ. η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού συντελείται με την εγγραφή του σε Νηολόγιο λιμενικής αρχής εσωτερικού (ελληνικό λιμένα) ή σε Νηολόγιο ελληνικής προξενικής λιμενικής αρχής υπό τον όρο ότι εντός του έτους θα γίνει μετανηολόγηση σε λιμένα εσωτερικού.

Το κάθε πλοίο που φέρει τη σημαία ενός κράτους θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους του και άρα υπόκειται στους κανόνες του Εσωτερικού και τους Διεθνούς Δικαίου. Η επιλογή της σημαίας θεωρείται σημαντικό στοιχείο από τη διαχειρίστρια εταιρεία διότι επηρεάζεται και από τις χώρες στις οποίες ταξιδεύει το πλοίο αλλά και από τα συμφέροντα που έχει η εταιρεία από τη σημαία που χρησιμοποιεί.

## **1.2. Τύποι νηολογίων**

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

### **1.2.1. Παραδοσιακά Εθνικά**

Ο πλοιοκτήτης έχει την υπηκοότητα του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο του. Το Διεθνές δίκαιο στηρίζεται στο δόγμα της ύπαρξης γνήσιου δεσμού ανάμεσα στο πλοίο και στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.

### **1.2.2. Ανοιχτά νηολόγια ή Σημαίες ευκαιρίας ή Σημαίες ευκολίας (Open Registries)**

Ως σημαίες ανοικτών νηολογίων θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των χωρών των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται υπό τη σημαία τους πλοία αλλοδαπής πλοιοκτησίας, σε αντίθεση με όσα ισχύουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται κάτω από αυστηρούς περιορισμούς και με ανελαστικές υποχρεώσεις.

Έχουν στόχο να προσφέρουν ευελιξία στη νομοθεσία, στα χρηματοοικονομικά σχήματα, αποφυγή καταστάσεων πολιτικής αστάθειας και κινδύνου εθnikοποίησης στη χώρα της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης και επίσης την αποφυγή πολιτικών περιορισμών και διακρίσεων, που αφορούν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας (Μεταξάς, Β., 1985). Επιπλέον, σκοπός των ανοικτών νηολογίων αποτελεί η ύπαρξη ευελιξίας στην εθνικότητα των πληρωμάτων και στα προσόντα τους, στις ανάγκες των στελεχών των πλοίων, αποφυγή εφαρμογής εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με τους όρους απασχόλησης εργατικού δυναμικού, αποφυγή πληρωμής μισθών με βάση τις υπάρχουσες εθνικές



συλλογικές συμφωνίες. Επιπρόσθετα, η αποφυγή φορολογικών υποχρεώσεων και δημοσιονομικών ελέγχων (Γουλιέλμος Α., 1996).

Οι ακόλουθες 34 χώρες έχουν χαρακτηριστεί από την Επιτροπή Δίκαιης μεταχείρισης (Fair Practices Committee) της ITF ως FOC (Flags of Convenience)<sup>3</sup>:

1. Antigua and Barbuda
2. Bahamas
3. Barbados
4. Belize
5. Bermuda (UK)
6. Bolivia
7. Burma
8. Cambodia
9. Cayman Islands
10. Comoros
11. Cyprus
12. Equatorial Guinea
13. Faroe Islands (FAS)
14. French International Ship Register (FIS)
15. German International Ship Register (GIS)
16. Georgia
17. Gibraltar (UK)
18. Honduras
19. Jamaica
20. Lebanon
21. Liberia
22. Malta
23. Marshall Islands (USA)
24. Mauritius
25. Moldova

---

<sup>3</sup> <http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm>

26. Mongolia
27. Netherlands Antilles
28. North Korea
29. Panama
30. Sao Tome and Principe
31. St Vincent
32. Sri Lanka
33. Tonga
34. Vanuatu

### **1.2.3. Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια (Offshore Registries)**

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

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

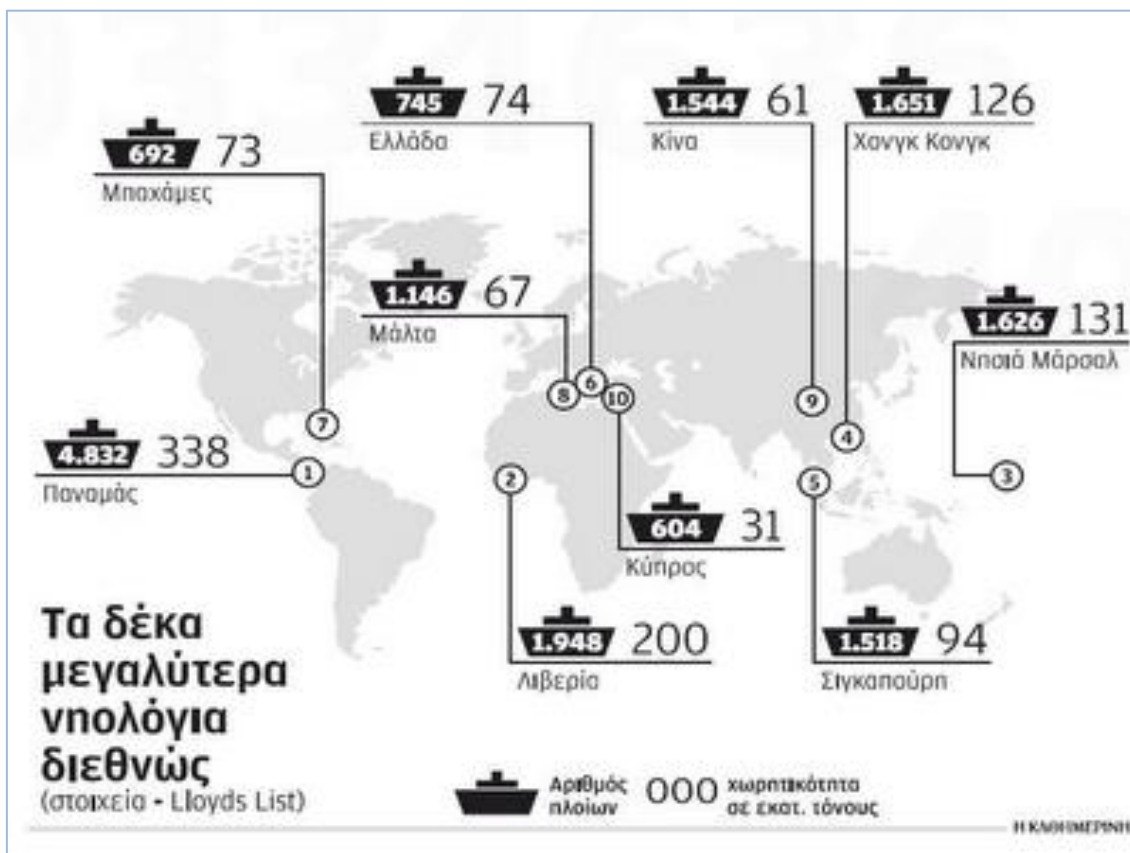
Η νηολόγηση πλοίου σε ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat charter) είναι η πρακτική όπου το πλοίο που έχει νηολογηθεί σε μία σημαία, παίρνει την άδεια να υψώσει τη σημαία ενός δεύτερου κράτους για ορισμένη περίοδο. Ένα πλοίο νηολογημένο στη χώρα Α ναυλώνεται για καθορισμένη περίοδο σε ναυλωτές της χώρας Β, οι οποίοι στη διάρκεια της ναύλωσης διαχειρίζονται το πλοίο κάτω από τη σημαία του κράτους Β. Στη διάρκεια της περιόδου της ναύλωσης, η κύρια νηολόγηση αναστέλλεται και έχει πάλι πλήρη ισχύ με τη λήξη της ναύλωσης. Το σύστημα της νηολόγησης πλοίου γυμνού

χαρακτηρίζεται και από τους όρους «παράλληλη νηολόγηση» (parallel registration) ή «διπλή νηολόγηση» (dual registration) ( Γουλιέλμος Α., 1996).

#### **1.2.4. Διεθνή ή Δεύτερα Νηολόγια (International Registries)**

Προκειμένου να αντιμετωπίσουν την φυγή από τα εθνικά νηολόγια, ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διεθνή νηολόγια κύριο χαρακτηριστικό, των οποίων είναι ότι αποτελούν δεύτερα εθνικά νηολόγια με αυστηρές μεν προβλέψεις όσον αφορά στην διαχείριση και το πλήρωμα, αλλά όχι τόσο αυστηρές όπως οι αντίστοιχες του αρχικού εθνικού νηολογίου. Τα παράλληλα νηολόγια ήταν ένα φαινόμενο που εμφανίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του '80. Το πρώτο νηολόγιο τέτοιου είδους δημιουργήθηκε το 1986 από τη Γαλλία. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο δανικό διεθνές νηολόγιο υπάγεται το 92% του εθνικού στόλου, ενώ στο αντίστοιχο γερμανικό το 76%.

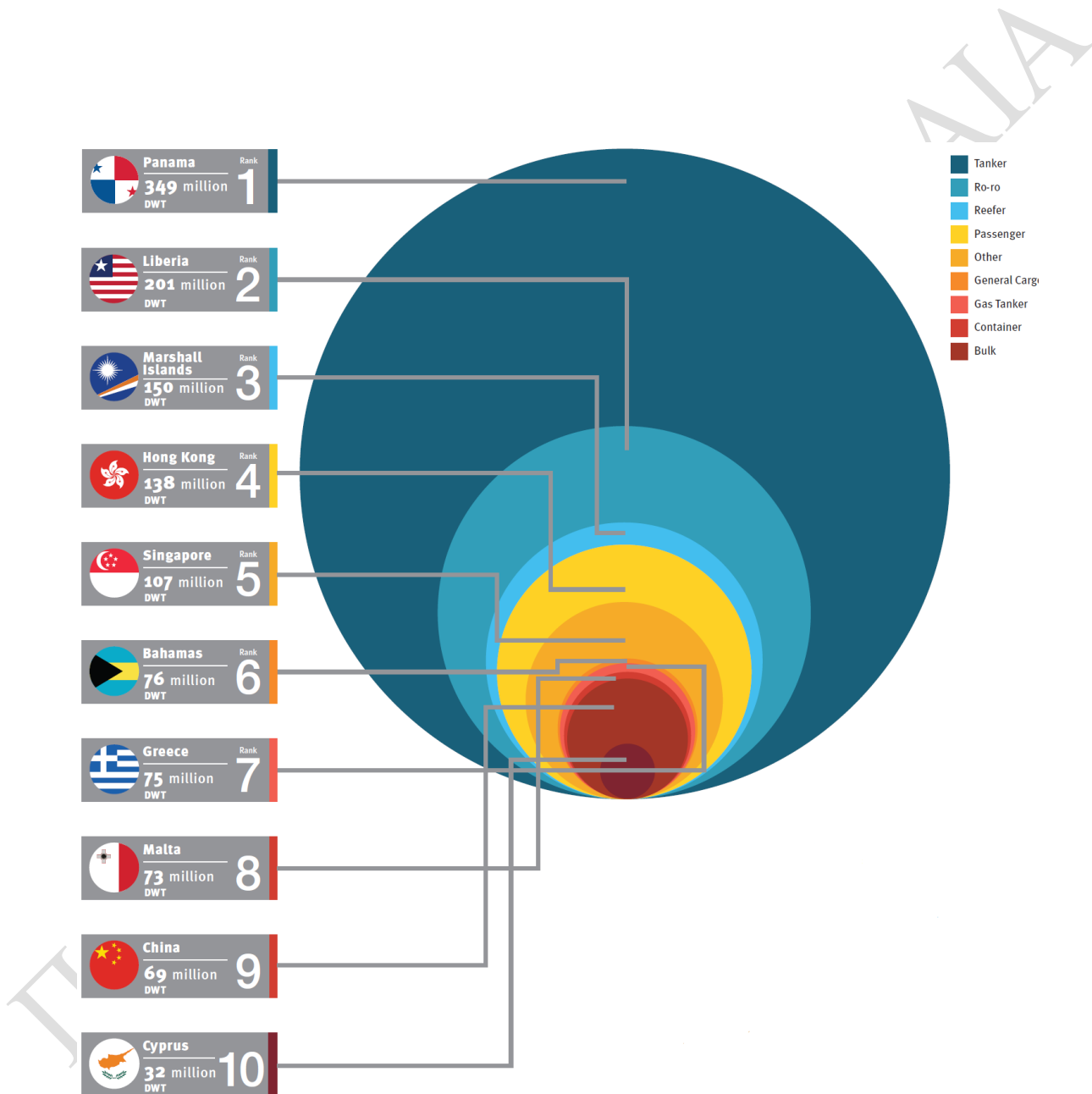
### 1.3. Τα μεγαλύτερα νηολόγια διεθνώς



Εικόνα 1.1: Τα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια διεθνώς  
Πηγή: [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

Το έκτο μεγαλύτερο νηολόγιο στον κόσμο «στεγάζει» η Ελλάδα, σύμφωνα με ειδικό αφιέρωμα της Lloyd's List για τα δέκα ισχυρότερα νηολόγια στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Την ελληνική σημαία φέρουν 745 ποντοπόρα πλοία από τα οποία τα 459 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, τα 251 τάνκερ και τα 35 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ο ελληνικός στόλος έχει μεταφορική ικανότητα 74 εκατ. τόνων. Το ισχυρότερο νηολόγιο στην παγκόσμια ναυτιλία είναι αυτό του Παναμά με 4.832 πλοία (εκ των οποίων σημαντικός αριθμός είναι και πλοία ελληνικών συμφερόντων) και μεταφορικής ικανότητας 338 εκατ. τόνων. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Λιβερία με 1.948 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 200 εκατ. τόνων, ενώ στην τρίτη θέση έρχονται τα Νησιά Μάρσαλ με 1.626 πλοία συνολικής χωρητικότητας 131 εκατ. τόνων. Ακολουθούν το Χονγκ Κονγκ με 1.651 πλοία και χωρητικότητα 126 εκατ. τόνων, η Σιγκαπούρη με 1.518 πλοία και χωρητικότητα 94 εκατ. τόνων, η Ελλάδα με 745 πλοία

και χωρητικότητα 74 εκατ. τόνων, οι Μπαχάμες με 692 πλοία και χωρητικότητα 73 εκατ. τόνων, η Μάλτα με 1.146 πλοία και χωρητικότητα 67 εκατ. τόνων, η Κίνα με 1.544 πλοία και χωρητικότητα 61 εκατ. τόνων, ενώ η ισχυρότερη δεκάδα της παγκόσμιας ναυτιλίας κλείνει με την Κύπρο, η οποία έχει στο νηολόγιό της 604 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 31 εκατ. τόνων.



Εικόνα 1.2: Flag State: The TOP 10 ship registries  
 Πηγή: Lloyd's List Intelligence, 2013



Εικόνα 1.3: Οι top 10 σημαίες σε χωρητικότητα  
 Πηγή: [www.capital.gr](http://www.capital.gr)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ & ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΝΟΗΛΟΓΗΣΗΣ**

### **2.1. Επιλογή σημαίας νηολόγησης**

Η επιλογή της σημαίας νηολόγησης του πλοίου (registration of ship) αποτελεί στρατηγικής σημασίας απόφαση, που επηρεάζεται από το διεθνοποιημένο περιβάλλον δράσης της ναυτιλιακής διαχειρίστριας εταιρείας καθώς και από τους επιδιωκόμενους στόχους και τα συμφέροντα της. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υφίστανται ειδικοί Κοινοτικοί κανόνες νηολόγησης, αλλά οι γενικοί κανόνες εφαρμόζονται με τις απαραίτητες τροποποιήσεις.

Η κοινή επιδίωξη σχεδόν όλων των πλοιοκτητών είναι η αποφυγή ρυθμίσεων οποιουδήποτε είδους, η μεγιστοποίηση του ιδιωτικού τους κέρδους και η ελαχιστοποίηση του ιδιωτικού τους κόστους καθώς και του επιπέδου της φορολογίας (Βλάχος Γ., 2007).

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

Οι εφοπλιστές είναι επιχειρηματίες που βασικό στόχο στην επιχειρηματική τους ζωή έχουν την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών με τον πιο αποδοτικό και επικερδή τρόπο (Μεταξάς, Β., 1985). Κάθε Μάνατζερ διαχειρίστριας εταιρείας οφείλει να συνυπολογίσει όλους τους παρακάτω παράγοντες με σκοπό να επιλέξει ποιά σημαία θα φέρει το πλοίο του:

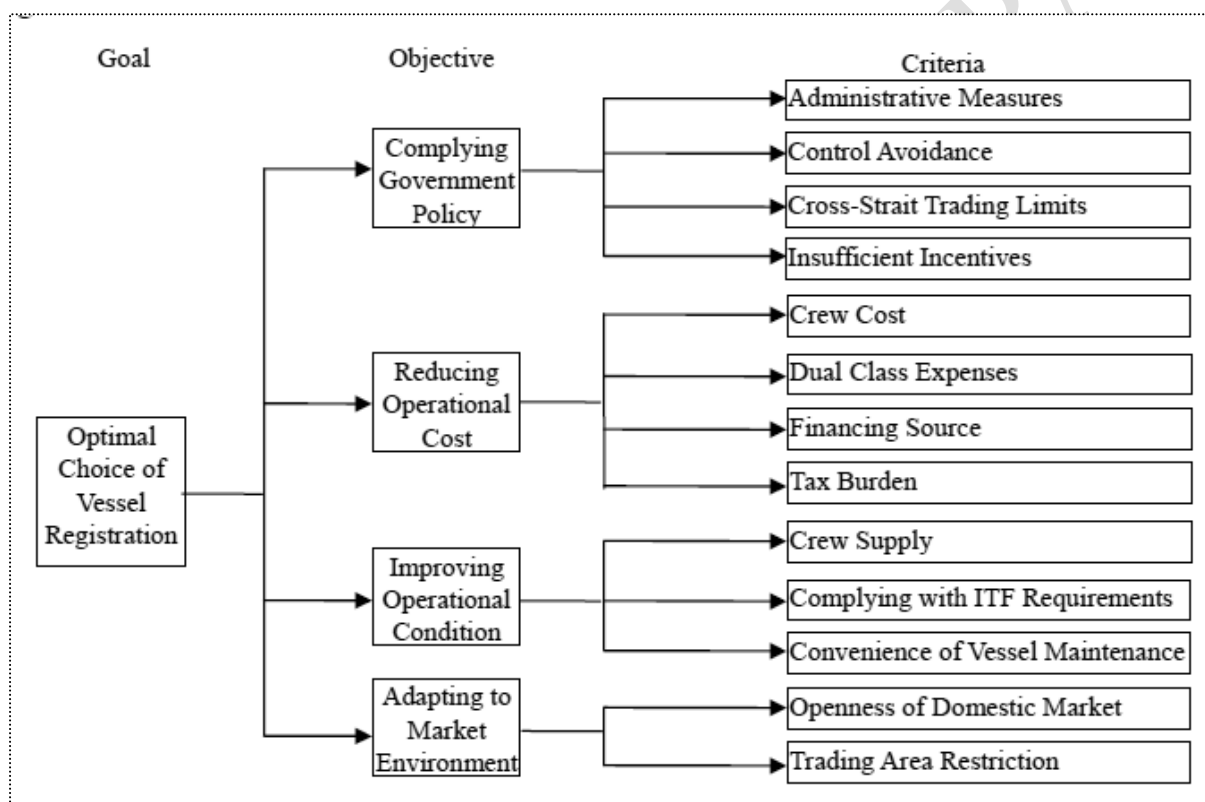
- Κόστος Νηολόγησης
- Ευκολία Νηολόγησης/Γρήγορες διαδικασίες νηολόγησης
- Άμεση επικοινωνία με νηολόγιο

- Αποφυγή γραφειοκρατίας & δυσλειτουργιών της διοίκησης
- Ανώτατο όριο ηλικίας πλοίου από τη σημαία/αποδοχή πλοίου άνω των 25 ετών
- Περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (ηλικία, τύπος, μέγεθος)
- Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης
- Ταχύτητα στη σύσταση μιας εταιρείας με ταυτόχρονα χαμηλό κόστος
- Νομικά & θεσμικά ζητήματα (υποθήκευση του πλοίου)
- Περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων
- Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο και ποσοστό που πρέπει να καταβληθεί
- Φορολογικό καθεστώς
- Ευελιξία Επάνδρωσης/ Περιορισμός Εθνικότητας Πληρωμάτων/ Ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών
- Επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά
- Εργασιακές σχέσεις
- Προτίμηση Ελλήνων ναυτικών
- Έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών
- Κόστος Επάνδρωσης
- Κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της σημαίας
- Χαλαρότητα ελέγχων/ επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας
- Αξιοπιστία σημαίας
- Στάση Port State Control
- White list of Paris MoU
- Νηολόγιο μέλος E.E.
- Υπόληψη σημαίας από τον IMO
- Να μην έχει χαρακτηριστεί σημαία ευκολίας
- Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων/ Τραπεζών/ Ασφαλιστών
- Προτίμηση ναυλωτών
- Προτίμηση “oil majors”
- Τύπος πλοίου
- Περιοχή δραστηριότητας του πλοίου
- Εμπορικοί Περιορισμοί
- Απασχόληση πλοίου σε γραμμές εσωτερικού



- Καθεστώς ελευθερίας εμπορίου σε περίοδο πολέμου
- Κυβερνητική/ Πολιτική σταθερότητα
- Ιστορικοί λόγοι

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται, τα κριτήρια που πρέπει να ληφθούν υπόψη, σύμφωνα με τους Veenstra & Bergantino, για τον βέλτιστο τρόπο επιλογής σημαίας νηολόγησης.



Εικόνα 2.1: Κριτήρια των πλοιοκτητών για επιλογής σημαίας  
 Πηγή: Veenstra & Bergantino, 2000

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

Λόγου χάρη, ένα πλοίο με Κυπριακή σημαία που πρόκειται να πάει για δεξαμενισμό ή επισκευές σε ναυπηγείο ή επισκευαστική μονάδα στην Τουρκία λόγω χαμηλού κόστους, απαγορεύεται να προσεγγίσει τούρκικο λιμάνι και άρα αλλάζει σημαία.

Ακόμα, μέχρι πριν κάποιο διάστημα η ελληνική σημαία δεν επέτρεπε την παρουσία εν πλω των ένοπλων φρουρών για την καταπολέμηση της πειρατείας το οποίο αποτελούσε αιτία αλλαγής σημαίας σε περίπτωση που το πλοίο ναυσιπλοούσε σε επικίνδυνα μέρη όπως π.χ. η Σομαλία.

Ακόμα, πλοία υπό ελληνική σημαία που καταπλέουν σε λιμένες των Η.Π.Α. απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου.

## 2.2. Βασικά κριτήρια για την επιλογή της σημαίας

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

**Πρότυπα ασφάλειας:** Υπάρχει μια ευρεία ποικιλία νηολογίων που διαφοροποιούνται ανάλογα με τον βαθμό αποτελεσματικότητας στην επιβολή των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων.

**Επιβολή νόμων:** Μερικά κράτη σημαίες είναι πιο ελαστικά στην επιβολή των σχετικών νόμων που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία για τα πλοία που απαρτίζουν το νηολόγιο.

**Port State Control:** Ορισμένες σημαίες είναι σημαίες στόχοι για τα μνημόνια συνεννόησης (Paris MoU, Tokio MoU) και τις τοπικές λιμενικές αρχές με συνέπεια να προκαλούνται και άλλα σχετικά προβλήματα.

**Οργανώσεις και απασχόληση:** Οι νομοί που προβλέπονται σε σχέση με την απασχόληση στην χώρα νηολόγησης έχουν αντίκτυπο στην λειτουργία του πλοίου, όπως είναι η εθνικότητα του πληρώματος, οι εργασιακές συμβάσεις κ.τ.λ.

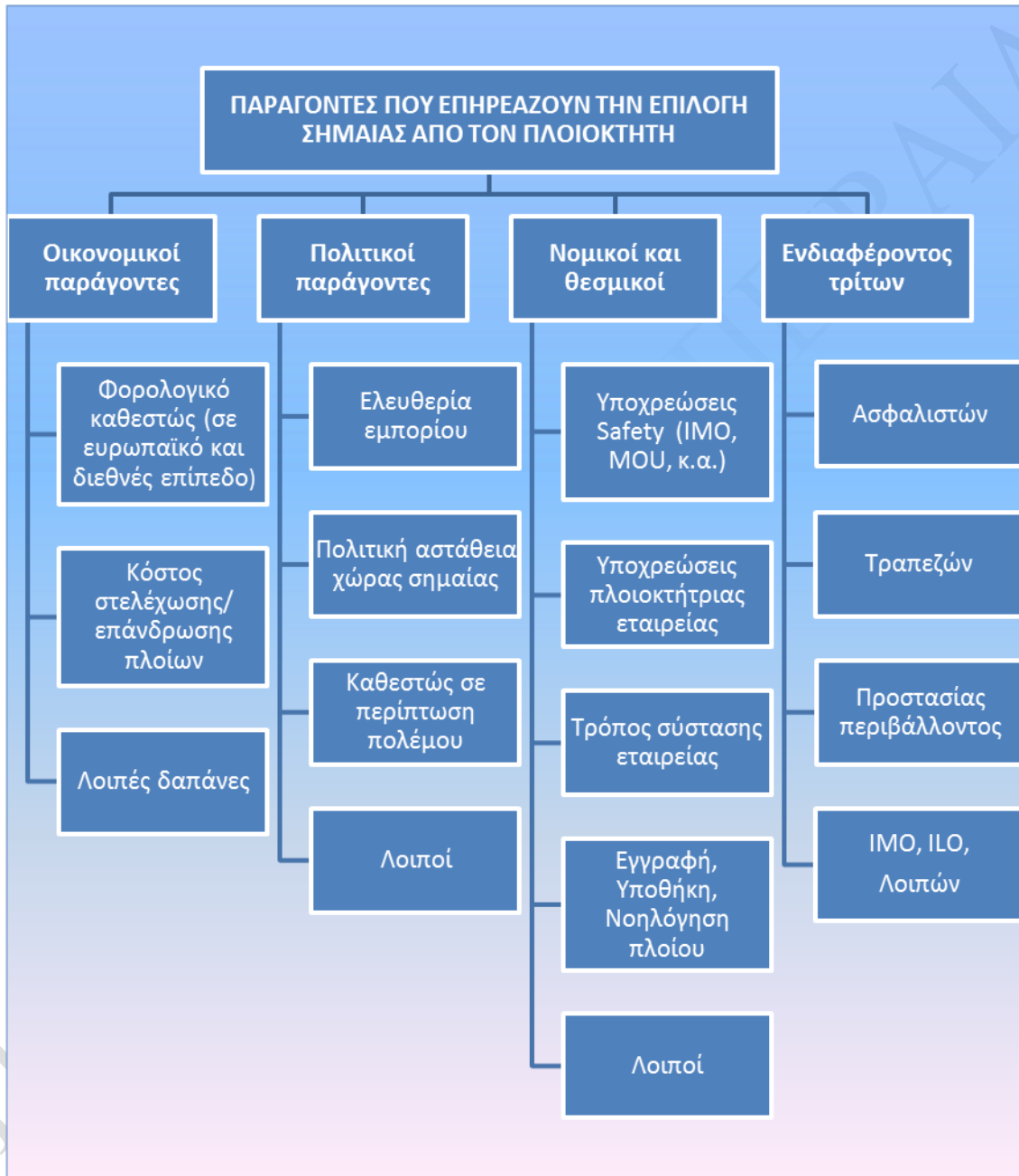
**Κόστος:** Οι πλοιοκτήτες προφανώς επιλέγουν την σημαία που θα ελαχιστοποιήσει τα έξοδα νηολόγησης, τις αμοιβές του πληρώματος, τις φορολογικές επιβαρύνσεις κ.τ.λ.

**Περιορισμοί:** Μπορεί να υπάρξουν περιορισμοί, όπως η απαίτηση για σύνδεση του πλοίου ή του πλοιοκτήτη με το κράτος σημαίας.

**Ασφάλεια:** Οι ασφαλιστές μπορεί να προβάλουν αντιρρήσεις στην επιλογή συγκεκριμένων σημαιών.

**Χρηματοδότηση:** Η επιλογή συγκεκριμένων νηολογίων σημαίνει πιο εύκολη πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό και το αντίθετο ( Jan Hoffmann, et al, 2003)

Οι παράγοντες για την εκλογή μιας σημαίας μπορούν να καταταγούν σε τέσσερις κατηγορίες: Οικονομικούς, Πολιτικούς, Νομικούς και Ενδιαφέροντος Τρίτων. Αυτό παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα 2.1.



Διάγραμμα 2.1: Παράγοντες που επηρεάζουν την εκλογή σημαίας από τον πλοιοκτήτη  
 Πηγή: Γουλιέλμος Α, 1996

### **2.3. Τρόπος επηρεασμού των παραγόντων επιλογής σημαίας στα εξής τρία νηολόγια που θα μελετήσουμε:**

- ❖ **Ελληνικό**
- ❖ **Λιβερίας**
- ❖ **Κύπρου**

#### **2.3.1. Κόστος Νηολόγησης**

Τα αρχικά τέλη νηολόγησης για το πρώτο έτος σε σχέση με τα επόμενα χρόνια, διαφέρουν από σημαία σε σημαία και ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.

##### Ελληνική σημαία

Η νηολόγηση ενός πλοίου υπό Ελληνική σημαία δεν έχει οικονομικές επιβαρύνσεις ούτε επιβάλλει τέλη νηολόγησης η Ελληνική Νομοθεσία.

Η νηολόγηση πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53. Συνήθως οι πλοιοκτήτες είναι αλλοδαπές offshore εταιρείες Ελληνικών όμως συμφερόντων.

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

Απαραίτητη προϋπόθεση της νηολόγησης είναι η έκδοση σχετικής εγκριτικής πράξης από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Τα έξοδα της νηολόγησης είναι τα απαιτούμενα χαρτόσημα (Γουλιέλμος Α., 1996).

Η αξία του εγγράφου εθνικότητας, το οποίο είναι διατιμημένο έγγραφο του NAT, και που είναι της τάξης των πενήντα ευρώ για πλοία που είναι καταμετρημένα με τη Διεθνή Σύμβαση Καταμέτρησης (1969), και για πλοία με εθνική καταμέτρηση. Όλα τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, από τον Ιούνιο του 1994, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό καταμέτρησης και κατ' επέκταση, με το σχετικό έγγραφο εθνικότητας.

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

Η πράξη νηολόγησης ενός πλοίου της κατηγορίας αυτής και ο εφοδιασμός του με τα έγγραφα που εκδίδει το YEN (έγγραφο εθνικότητας, πιστοποιητικό καταμέτρησης και προσωρινή άδεια ασυρμάτου), γίνεται την ίδια ημέρα ακόμα και σε περιπτώσεις που η παράδοση του πλοίου γίνεται σε χώρα που η διαφορά της ώρας δημιουργεί την υποχρέωση στην υπηρεσία νηολογίων να λειτουργήσει πολύ πέρα της 15:00 ώρας.

Όλα τα δάνεια των Ελληνικών πλοίων πρέπει να καταχωρούνται στα βιβλία Υποθηκών που τηρούνται στα Ελληνικά Νηολόγια, χωρίς να πληρώνεται χαρτόσημο στα ναυτικά συμβόλαια των δανείων. Η καταχώρηση ναυτική Υποθήκης στα βιβλία Υποθηκών δεν επιβαρύνεται με τέλη εγγραφής (άρθρο 5-1, ΝΔ 4419/64 ΦΕΚ 204Α).

Τα πλοία άνω των 500 κ.ο.χ. που εκτελούν διεθνείς πλόες και καταπλέουν σε λιμένες αλλοδαπής, όπου ευρίσκονται Ελληνικές Προξενικές Αρχές, επιβαρύνονται με ετήσια καταβολή Προξενικών Ναυτιλιακών Τελών (ΝΔ 952/71), που υπολογίζεται: Καθαρή χωρητικότητα Χ συντελεστή σε δολ. 0,042 και μέχρι 1050,00 δολ. το ανώτερο.

Δικαιολογητικά - προϋποθέσεις για τη νηολόγηση πλοίων κοινών διατάξεων – πλοιαρίων- φορτηγίδων και πλωτών ναυπηγημάτων σύμφωνα με το κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, τμήμα νηολογίων<sup>4</sup>:

**1. Τίτλος Κυριότητας μεταξύ των συμβαλλομένων και θεώρηση γνησίου υπογραφής τους:**

---

<sup>4</sup> <http://www.yen.gr>

α) Εφόσον ο τίτλος συντάχθηκε στην αλλοδαπή απαιτείται θεώρηση από Ελληνική Προξενική Αρχή ή θεώρηση σύμφωνα με σύμβαση ΧΑΓΗΣ 1961 (APOSTILLE),

β) Αν ο Τίτλος Κυριότητας συντάχθηκε στην Ελλάδα η θεώρηση πρέπει να γίνει από οποιαδήποτε Δημόσια Αρχή.

**2.** Πιστ/κό Δήμου ή Κοινότητας ή φωτοτυπία ταυτότητας του αγοραστή (για απόδειξη της Ελληνικής υπηκοότητας εφόσον πρόκειται για φυσικό πρόσωπο).

**3.** Υπεύθυνη δήλωση πλοιοκτητών και, εφόσον πρόκειται για εταιρεία, του νομίμου εκπροσώπου – διαχειριστή της περι:

α) Πλοιοκτησίας και εάν το πλοίο έχει επιδοτηθεί με το Ν. 1262/82 ή όχι.

β) Του ότι το πλοίο δεν έχει νηολογηθεί σε νηολόγια άλλου Ελληνικού Λιμένα, ούτε έχει λάβει Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα και ότι έχει καταμετρηθεί με το αριθμ..... πιστοποιητικό καταμέτρησης Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ή αναγνωρισμένου Νηογνώμονα.

γ) Εάν φέρει ή δεν φέρει συσκευή V.H.F.

δ) Το πλοίο δεν προϋπήρξε Ελληνικό. Εάν ναι όνομα και αριθμό νηολογίου

**4.** Οριστικό πιστοποιητικό καταμέτρησης.

Τούτο εκδίδεται από τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων/ Ναυπηγικό ή τους αναγνωριζόμενους Νηογνώμονες . Είναι δυνατό να εκδοθεί Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης, κατόπιν διαταγής Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης Τμήμα δ' (ΔΝΠΙΑ δ') εφόσον προσκομισθούν:

Αντίγραφα των ναυτιλιακών εγγράφων σε ισχύ (έγγραφο εθνικότητας, πιστοποιητικό καταμέτρησης ή πιστοποιητικό καταμέτρησης εγκεκριμένου νηογνώμονα) συνοδευόμενα με δήλωση Ν. 1599/86 ότι το πλοίο δεν έχει καμία μετασκευή ή διαφοροποίηση των τεχνικών στοιχείων. (Το προσωρινό πιστοποιητικό καταμέτρησης δεν ισχύει για τα πλοίαρια - φορτηγίδες και πλωτά ναυπηγήματα, τα οποία κατά την νηολόγησή τους πρέπει να έχουν οριστικό).

**5.** Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο πριν νηολογηθεί έφερε σημαία ΡΩΣΙΑΣ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΙΤΑΛΙΑΣ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ, ΚΥΠΡΟΥ, ΑΛΒΑΝΙΑΣ, ΑΙΓΥΠΤΟΥ,

ΓΕΩΡΓΙΑΣ, ΕΣΘΟΝΙΑΣ, ΙΟΡΔΑΝΙΑΣ, ΚΙΝΑΣ, ΚΡΟΑΤΙΑΣ, Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ, ΤΥΝΗΣΙΑΣ, ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ, ΣΥΡΙΑΣ, ΛΕΤΟΝΙΑΣ και ΤΟΥΡΚΙΑΣ απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από το οικείο νηολόγιο. Σε διαφορετική περίπτωση απαιτείται πιστοποιητικό κυριότητας και ελεύθερο βαρών καθώς και έγγραφη δέσμευση (letter of undertaking) ότι θα προσκομιστεί πιστοποιητικό διαγραφής εντός μηνός.

**6.** Στην περίπτωση κατά την οποία το σκάφος αγοράστηκε από αλλοδαπούς και συγκεκριμένα από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) απαιτείται διασάφηση εισαγωγής από Τελωνιακή Αρχή. Για πλοία - πλοιάρια προερχόμενα από χώρες Ευρωπαϊκής Ένωσης απαιτείται θεώρηση του τίτλου κυριότητας από Εφορία ή Διασάφηση Τελωνιακής Αρχής.

**7.** Για όλα τα πλοία, τριπλότυπο αποδείξεως από Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.4512/66) ότι κατεβλήθη η εφ' άπαξ εισφορά υπέρ αυτού.

**8.** Εφόσον το νηολογούμενο πλοίο έχει κατασκευασθεί στην Ελλάδα, απαιτείται πλην του ιδιωτικού συμφωνητικού πωλήσεως και το τιμολόγιο αγοράς του σκάφους και της μηχανής.

**9.** Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Επιβατηγό - Δρομολογιακό (Ε/Γ-Δ/Ρ), Επιβατηγό-Οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), Φορτηγό – Οχηματαγωγό (Φ/Γ- Ο/Γ) ή άνω των εξήντα (60) κόρων καθαρής χωρητικότητας Επιβατηγό – Τουριστικό (Ε/Γ-Τ/Ρ) απαιτείται έγκριση της ονομασίας του από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας /Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης.

**10.** Έγγραφο Εθνικότητας (από Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) "μεγάλο" για τα φέροντα συσκευή VHF, "μικρό" για τα μη φέροντα συσκευή VHF και "διεθνές" για τα έχοντα καταμετρηθεί με την Διεθνή Σύμβαση ΧΑΓΗΣ (1969).

**11.** Αίτηση με θεώρηση γνησίου υπογραφής του αιτούντος και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης, εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο, η οποία παραλαμβάνεται από την Γραμματεία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς



/Νηολόγια. Ειδικά για τα αναψυχής πλοία, η αίτηση είναι συγκεκριμένου τύπου και υποβάλλεται εις διπλούν (σχετ. η υπ' αριθμόν 1037940/2340/0009α/16-4-92 Κοινή απόφαση Υπουργών Οικονομικών- Εμπορικής Ναυτιλίας).

**12.** Παράβολο χαρτοσήμου 30 ΕΥΡΩ από Δ.Ο.Υ. και 30 ΕΥΡΩ υπέρ Μ.Τ.Ν. από Κ.Λ.Π./ Νηολόγια για το προς έκδοση έγγραφο εθνικότητας και αντίστοιχα για το προς έκδοση Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης και για την προς έκδοση Προσωρινή Άδεια Ασυρμάτου.

**13.** Παράβολο νηολόγησης υπέρ ΕΚΟΕΜΝ<sup>5</sup>

α) 10 Ευρώ για Πλοία<sup>6</sup> (κάτω των 10 κόρων καθαρής χωρητικότητας).

β) 50 Ευρώ για Πλοία Α' Κλάσης (άνω των 10 κόρων καθαρής χωρητικότητας).

γ) 120 Ευρώ για Πλοία Β' Κλάσης (άνω των 60 κόρων καθαρής χωρητικότητας).

**14.** Για νηολόγηση Αλιευτικών σκαφών απαιτείται έγκριση από την αρμόδια κατά περίπτωση Εποπτεία Αλιείας

**15.** Για νηολόγηση σκαφών αναψυχής μήκους μέχρι 24 μ. απαιτείται πιστοποιητικό σήμανσης πιστότητας (CE) (οδηγία 94/25/ΕΚ)».

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:**

**Α)** Εφόσον ο ιδιοκτήτης είναι εταιρεία απαιτούνται επιπλέον τα παρακάτω δικαιολογητικά:

**1.-** Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων με προσκόμιση όλων των τυχόν τροποποιήσεων, από: α) Πρωτοδικείο για τις Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ), Ομόρρυθμες Εταιρείες (Ο.Ε.), Ετερόρρυθμες Εταιρείες (Ε.Ε.), β) Νομαρχία για τις Ανώνυμες Εταιρείες (Α.Ε.), γ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών (ΥΜΝΕ) για τις εταιρείες του Ν.959/79 δ) Υπουργείο Εμπορικής

<sup>5</sup> Τα ανωτέρω ποσά έχουν αυξηθεί σε σχέση με τα αναρτημέσα στο διαδίκτυο (επίσκεψη στο νηολόγιο1/4/2015).

<sup>6</sup> Στα πλοία περιλαμβάνεται κάθε σκάφος, ανεξαρτήτως υλικού κατασκευής, καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων, ολικού μήκους άνω των: (α) επτά μέτρων για επαγγελματικό μεταφοράς επιβατών, (β) δέκα μέτρων προκειμένου για ερασιτεχνικό ή επαγγελματικό αλιευτικό ή φορτηγό.

Ναυτιλίας/ Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής για τις εταιρείες Ν. 3182/03.

**2.-**Πρακτικό εταιρών για αγορά του πλοίου, εφόσον πρόκειται για Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ), Ομόρρυθμη Εταιρεία (Ο.Ε.), Ετερόρρυθμη Εταιρεία (Ε.Ε.), και από το Διοικητικό Συμβούλιο όταν πρόκειται για Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.), Ναυτική Εταιρεία (Ν.Ε.) και Ν.Ε.Π.Α. καθώς και για την εκπροσώπησή της.

**3.-**Υπεύθυνη Δήλωση εκπροσώπου-διαχειριστή της αγοράστριας εταιρείας (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) με το παρακάτω κείμενο: " Αντίκλητος της εταιρείας .....για το πλοίο .....είναι ο .....Δ/νση..... τηλ. ....".

Σε περίπτωση που αντίκλητος οριστεί άλλος πλην του παραπάνω δηλούντος, απαιτείται και Υπεύθυνη Δήλωση περί αποδοχής του ως αντικλήτου.

**Β)** Εφόσον ο πωλητής είναι αλλοδαπή εταιρεία απαιτούνται:

**1.-**Good Standing (πιστοποιητικό "καλώς έχειν") στο οποίο θα αναφέρονται και οι αξιωματούχοι που δεσμεύουν την εταιρεία, θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

**2.-**Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου για την πώληση θεωρημένα από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

**3.-**Πληρεξούσιο για τη συγκεκριμένη πράξη θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με επισημείωση/ Apostille της Δ.Σ. Χάγης 1961.

Ειδικά για τις εταιρείες εθνικότητας Λιβερίας απαιτείται πιστοποιητικό Αξιωματούχων (CERTIFICATE OF INCUMBENCY).

Χρόνος οριστικής απάντησης ή διεκπεραίωσης της υπόθεσης: 1-3 ημέρες από την κατάθεση.

## Σημαία Λιβερίας

Στο νηολόγιο τη Λιβερίας το αρχικό τέλος νηολόγησης:

-Για πλοία κάτω των 14,000 κ.κ.χ. είναι Δολ.Η.Π.Α.2,500.

-Για πλοία άνω των 14,000 κ.κ.χ..... \$0.13/NRT

(να μην υπερβαίνει τα \$3,900) πλέον..... \$1,500.00

-Διοικητικό τέλος νηολόγησης (Registration Administrative Fee): Δολ.Η.Π.Α.\$6,500.00

Επιπρόσθετα, το νηολόγιο επιβαρύνει τα πλοία και με άλλες χρεώσεις που αφορούν συνήθως στην έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών και στη διενέργεια των υποχρεωτικών ελέγχων και επιθεωρήσεων.

Στο δικτυακό ιστότοπο του νηολογίου της Λιβερίας υπάρχει υπολογιστής του κόστους συμπληρώνοντας μόνο την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου.

## Κυπριακή σημαία

Τα τέλη Εγγραφής (προσωρινά ή μόνιμα) ενός πλοίου κυμαίνονται από €213,58 μέχρι €5.125,80, ανάλογα με την Ολική Χωρητικότητα του και υπολογίζονται ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτυακού ιστότοπου:

<http://tax.shipping.gov.cy/RegFee.aspx>

Τα τέλη διαφέρουν για τα επιβατικά σκάφη. Κανένα τέλος δεν επιβάλλεται για μόνιμη εγγραφή πλοίων που έχουν προηγουμένως εγγραφεί προσωρινά, νοουμένου ότι αυτή πραγματοποιείται προτού να λήξει η προσωρινή εγγραφή.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup><http://www.mcw.gov.cy>

Τα τέλη νηολόγησης εκφράζονται σε ευρώ και υπολογίζονται ως εξής:

Για πλοία εκτός επιβατηγών:

ΜΕΙΚΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΤΕΛΗ (€)
Για κάθε κ.ο.χ. μέχρι 5.000	0,170860
Για κάθε κ.ο.χ. από 5.001-10.000	0,136688
Για κάθε κ.ο.χ. πάνω από 10.000	0,068344
Το ελάχιστο τέλος είναι €213,58 και το μέγιστο €5.125,80	

Πίνακας 2.1: Τέλη νηολόγησης σε ευρώ για πλοία εκτός επιβατηγών

Για επιβατηγά πλοία:

ΜΕΙΚΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΤΕΛΗ (€)
Για κάθε κόρο ολικής χωρητικότητας	0,256290
Ελάχιστο τέλος	427,15

Πίνακας 2.2: Τέλη νηολόγησης σε ευρώ για επιβατηγά πλοία

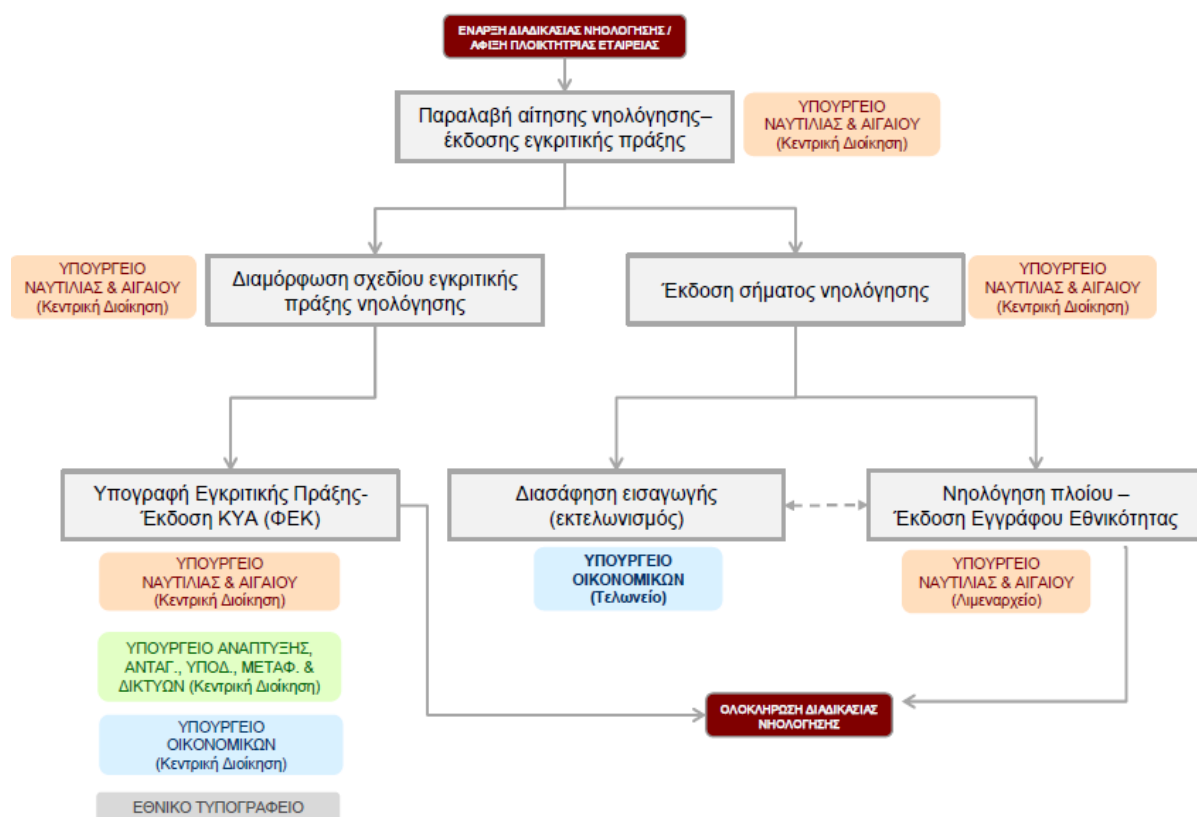
### 2.3.2. Ευκολία Νηολόγησης

Η ευκολία εγγραφής σε ένα νηολόγιο μπορεί να προσελκύσει πλοία δίνοντας το πλεονέκτημα της άμεσης επικοινωνίας με το νηολόγιο, την αποφυγή γραφειοκρατίας καθώς και των δυσλειτουργιών της διοίκησης.

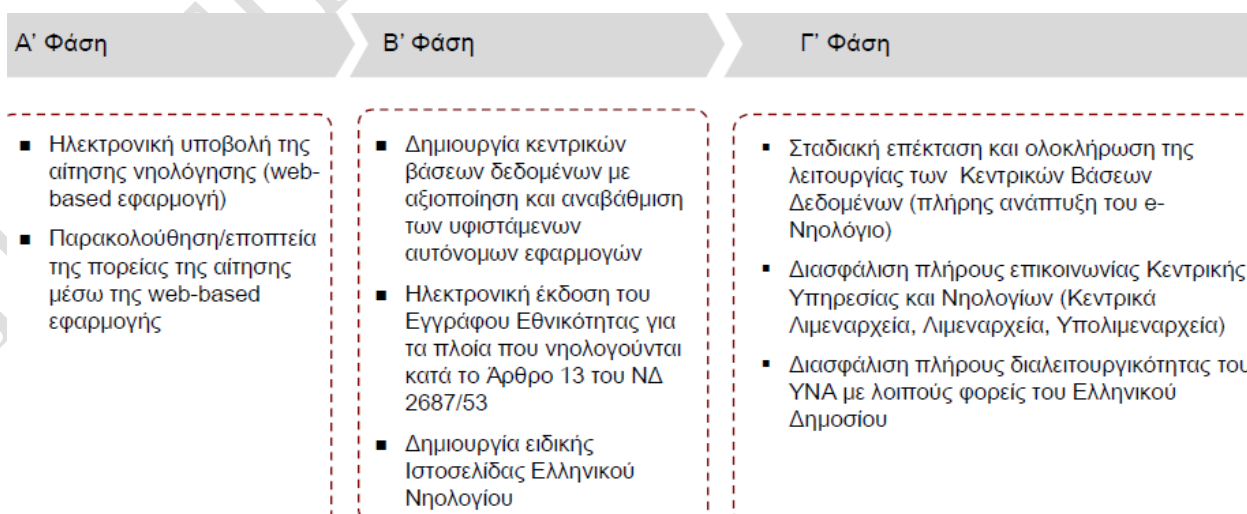
#### Ελληνική σημαία

Το Φεβρουάριο του 2013 ξεκίνησαν να εφαρμόζονται ενέργειες για την απλοποίηση, την βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της διαδικασίας νηολόγησης πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

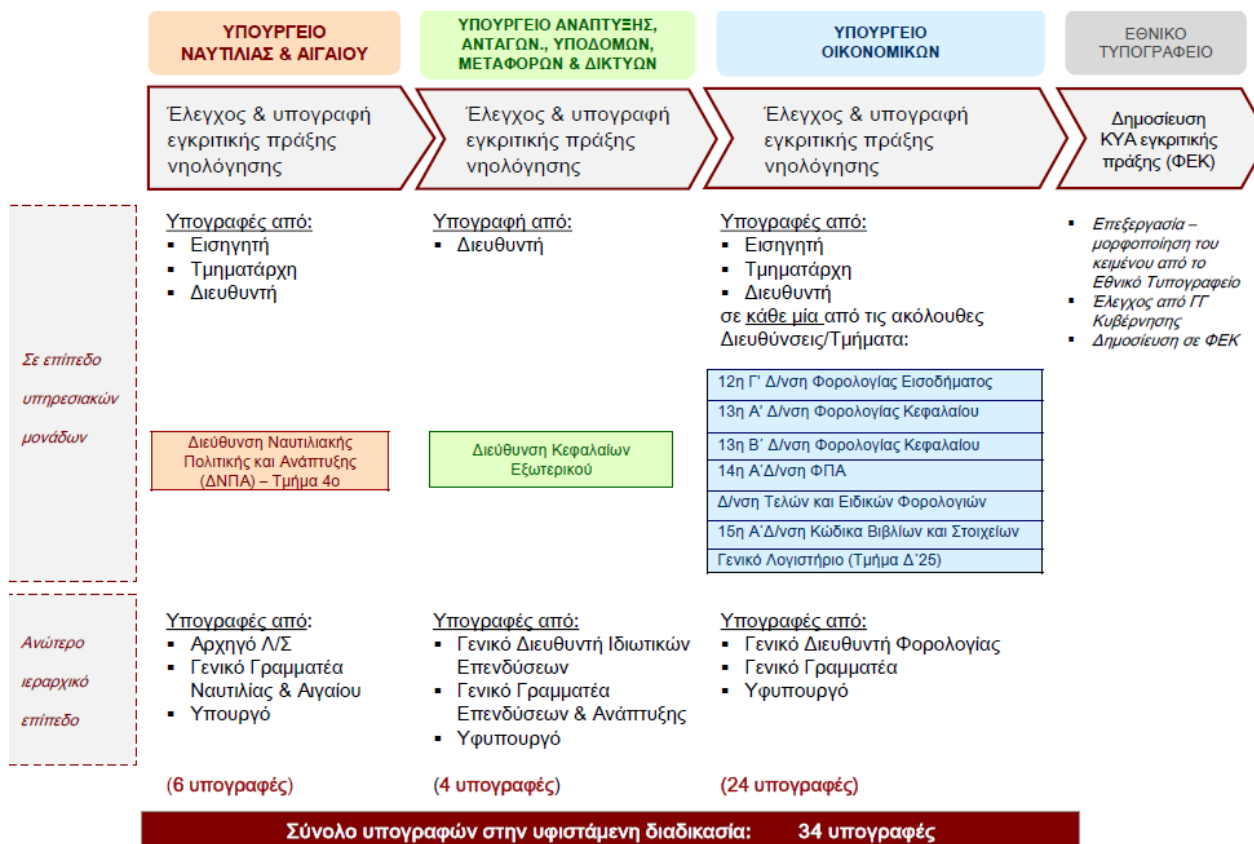
Αποτύπωση της υφιστάμενης διαδικασίας εγγραφής πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Ελληνικό Νηολόγιο:



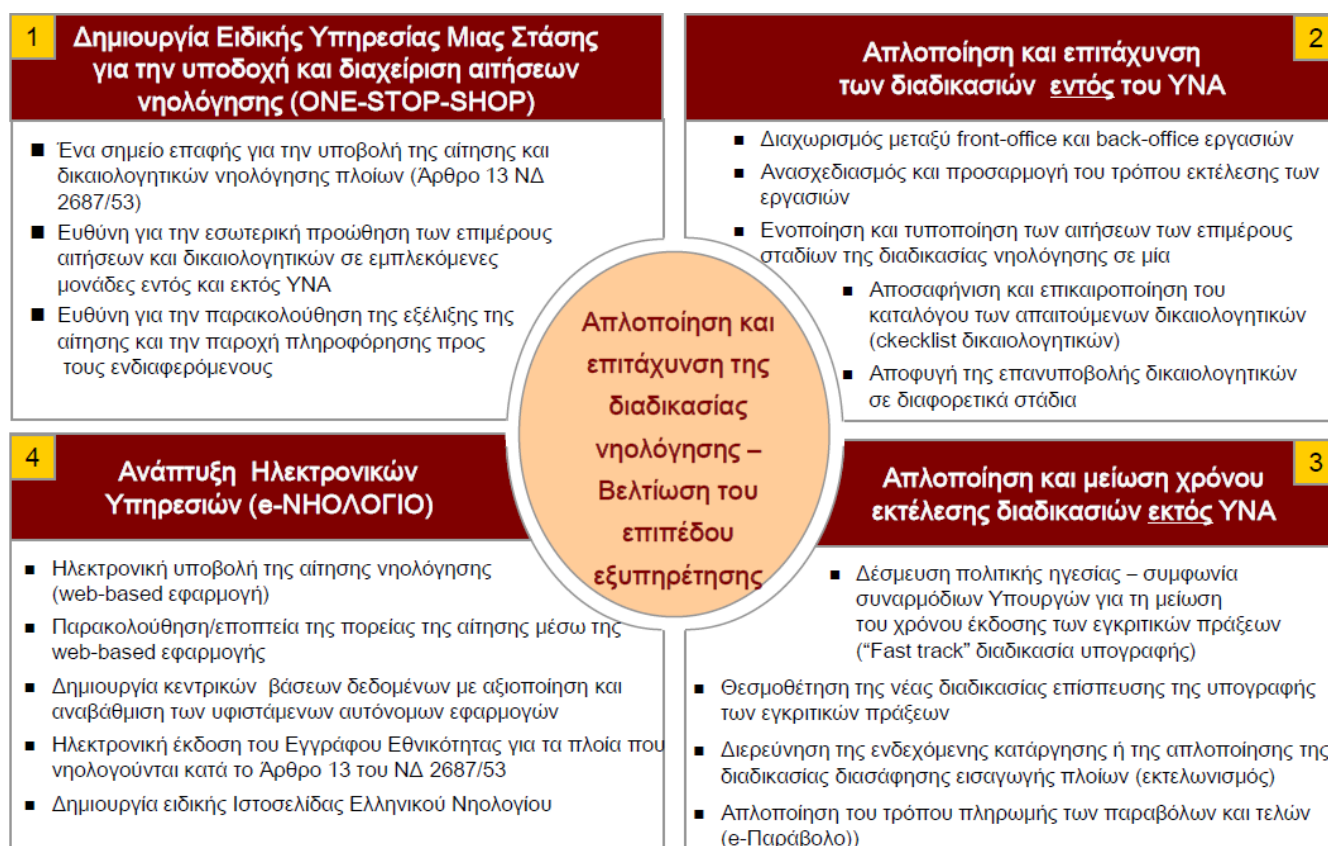
Ανάπτυξη ηλεκτρονικών υπηρεσιών (e-ΝΗΟΛΟΓΙΟ):



Έκδοση εγκριτικής πράξης νηολόγησης πλοίου κατά το Άρθρο 13 του Ν.Δ.2687/53:



Εκσυγχρονισμός του ελληνικού νηολογίου. Πλέγμα δράσεων που υλοποιούνται από το Υ.Ν.Α., οι οποίες αλληλεξαρτώνται και συνδυαστικά μεγιστοποιούν το όφελος:



### Σημαία Λιβερίας

Στο νηολόγιο της Λιβερίας οι διαδικασίες εγγραφής είναι φιλικές προς τον χρήστη, με σκοπό να ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια και την τεκμηρίωση, αλλά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις. Υπάλληλοι του μητρώου είναι διαθέσιμοι για να βοηθήσουν με τη νηολόγηση και να εξηγήσουν τις διαδικασίες. Επιτρέπεται η νηολόγηση γυμνού πλοίου καθώς και η διαγραφή του ενώ επίσης, δεν υπόκειται σε περιορισμούς ένα πλοίο που πρόκειται να νηολογηθεί υπό άλλη σημαία.

Το νηολόγιο της Λιβερίας διοικείται από μια αμερικάνικων συμφερόντων επιχείρηση και λειτουργεί και διαχειρίζεται από τους επαγγελματίες του κλάδου οι οποίοι έχουν

γνώσεις και κατανοούν τη ναυτιλία. Στοχεύοντας στην εξάλειψη της γραφειοκρατίας, το μητρώο επιτυγχάνει να δίνει την απαιτούμενη προσοχή στον πελάτη και ταυτόχρονα διαφυλάττει την πολιτική. Επιπρόσθετα, γίνονται σημαντικές επενδύσεις στην τεχνολογία για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και άνεσης. Εκτός από τα γραφεία του μητρώου που βρίσκονται στα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα, υπάρχει επίσης ένα δίκτυο από πάνω από 220 επιθεωρητές πλοίων, οι οποίοι είναι διαθέσιμοι να παρευρεθούν εν πλω όποτε απαιτηθεί.

Η αίτηση νηολόγησης είναι ένα έγγραφο δύο σελίδων. Η διαδικασία νηολόγησης ξεκινάει με την υποβολή αυτής της αίτησης μαζί με τα ακόλουθα υποστηρικτικά έγγραφα:

1. Αποδεικτικό κυριότητας (Proof of Ownership):

- Για υπάρχων πλοίο: Proof of ownership είναι συνήθως το Συμφωνητικό Πώλησης (Bill of Sale) με το οποίο γίνεται η μεταβίβαση στο νέο πλοιοκτήτη. Τρία αντίτυπα αυτού πρέπει να υποβληθούν.

- Για νεότευκτο πλοίο (Newbuilding): απαιτείται η υποβολή εις τριπλούν του Builder's Certificate ή Master Carpenter's Certificate.

Σημείωση: Αποδεικτικό κυριότητας απαιτείται να υποβληθεί όταν ένα πλοίο εγγράφεται ή επανεγγράφεται στο νηολόγιο της Λιβερίας ακόμα και αν δεν αλλάζει κυριότητα.

Αν το Συμφωνητικό Πώλησης, Πιστοποιητικό ναυπήγησης (Builder's Certificate) ή το Πιστοποιητικό «Master Carpenter's Certificate» καταγράφεται, τότε μόνο δύο πρωτότυπα χρειάζεται να κατατεθούν.

2. Authority of Agent or Officer: Συνήθως αυτό το έγγραφο υποβάλλεται σε μορφή πληρεξουσίου ή Πιστοποιητικό Αξιωματούχων ή Πρακτικού, με το οποίο εξουσιοδοτείται ένα ή περισσότερα άτομα να ενεργήσουν για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και να υποβάλλουν την αίτηση νηολόγησης και να πραγματοποιήσουν τυχόν άλλες ενέργειες για την ολοκλήρωση της νηολόγησης.



3. Oath of Owner (Ορκος του πλοιοκτήτη): Αν το πλοίο δεν ανήκει σε εταιρεία που έχει συσταθεί, πρέπει να συνυποβληθεί μία ένορκη βεβαίωση του διαχειριστή ή του πράκτορα του πλοιοκτήτη.

4. Confirmation of Class: Ένα πιστοποιητικό επιβεβαίωσης της κλάσης για ένα υπάρχων πλοίο ή πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή προσωρινό πιστοποιητικό κλάσης για νεότευκτα πλοία που να χρονολογείται το πολύ δέκα ημέρες πριν τη νηολόγηση, απαιτείται να υποβληθεί κατά τη νηολόγηση.

5. Δήλωση ή Ένορκη Βεβαίωση: Αυτή η δήλωση ή η ένορκη βεβαίωση πρέπει να υποβληθεί επιπρόσθετα με την επιβεβαίωση της κλάσης και δίνεται από τον νηογνώμονα, με την οποία το πλοίο ταξινομείται κατά την ημερομηνία της νηολόγησης. Η δήλωση αυτή πρέπει να αναφέρει:

(α) όλους τους όρους της κατάταξης, προτάσεις ταξινόμησης που εκκρεμούν και / ή εκκρεμούσες ελλείψεις,

(β) τα σχετικά θεσμοθετημένα πιστοποιητικά, τα οποία ο νηογνώμονας είναι έτοιμος να εκδώσει εκ μέρους της Διοίκησης, όταν όλοι οι θεσμοθετημένοι έλεγχοι έχουν διεξαχθεί ικανοποιητικά,

(γ) την τρέχουσα κατάσταση της γενικής κατάταξης και σχετικές θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις εκθέτοντας τις ημερομηνίες ολοκλήρωσης της κάθε μίας ,

(δ) στο βαθμό που είναι γνωστοί στον Νηογνώμονα, κάποιιοι λόγοι για τους οποίους το πλοίο δεν είναι επί του παρόντος κατάλληλο για ναυσιπλοΐα χωρίς την τακτοποίηση των προαναφερθέντων εκκρεμοτήτων.

6. Survey Reports: Πλοία από 15 ετών και πάνω οφείλουν να υποβάλλουν αντίγραφα των αναφορών από τις ακόλουθες πιο πρόσφατες έρευνες:

(a) Classification Special Survey, Hull;

(b) Classification Special Survey, Machinery and Electrical Equipment;

(c) Classification Dry-docking Survey or Underwater Examination in Lieu of Dry-docking;

(d) Load Line Survey;

(e) Safety Construction Survey;

- (f) Safety Radio Survey;
- (g) Safety Equipment Survey; and
- (h) International Oil Pollution Prevention (IOPP) Survey.

Ο συντονισμός για τη νηολόγηση γίνεται μέσω οποιουδήποτε γραφείου της LISCR, όπου και αν αυτό βρίσκεται. Η καταγραφή των ενυπόθηκων δανείων, Συμφωνητικών Πώλησης και άλλων μέσων πρέπει να πραγματοποιηθεί στο γραφείο της Νέας Υόρκης της LISCR. Νηολογήσεις και καταχωρήσεις υποθηκών απαιτούν επαρκές χρόνο προειδοποίησης, συνήθως σαράντα οκτώ (48) ωρών (δύο εργασίμων ημερών). Ο χρόνος ειδοποίησης είναι απαραίτητος προκειμένου όλα τα απαιτούμενα έγγραφα να εκδοθούν για κάθε εμπλεκόμενο μέλος τη σωστή χρονική στιγμή.

Νηολογήσεις πλοίων μπορούν να πραγματοποιηθούν σε διάφορα λιμάνια παγκοσμίως. Κανονίζεται επικοινωνώντας με το γραφείο της Νέας Υόρκης τουλάχιστον μία εβδομάδα πριν την αναμενόμενη ημερομηνία κλεισίματος. Ο χρόνος αυτός προβλέπεται προκειμένου να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα κάποιου ναυτικού επιθεωρητή συνεργαζόμενου με τη LISCR. Πρόσθετα τέλη και χρεώσεις θα επιβληθούν για τις υπηρεσίες του ναυτικού επιθεωρητή σχετικά με τη νηολόγηση. Τα έντυπα που απαιτούνται για την αίτηση νηολόγησης στο νηολόγιο Λιβερίας είναι διαθέσιμα σε όλα τα γραφεία της LISCR καθώς και στο δικτυακό ιστότοπό της.

Το πιστοποιητικό αστικής ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης πρέπει να φυλάσσεται εν πλω σε όλα τα πλοία άνω των 1,000 κ.ο.χ. τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγια χωρών που είναι μέλη της Σύμβασης αυτής ή που προσεγγίζουν λιμένες χωρών μελών της εν λόγω σύμβασης.

#### Κυπριακή σημαία

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. 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 Γ., 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 αναγνωρισμένες εταιρείες ταξινόμησης όπου πραγματοποιούνται έλεγχοι και εκδίδονται πιστοποιητικά.

### **2.3.3. Περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (ηλικία, τύπος, μέγεθος)**

#### **2.3.3.1. Ανώτατο όριο ηλικίας πλοίου από τη σημαία/αποδοχή πλοίου άνω των 25 ετών**

##### Ελληνική σημαία

Δεν υπάρχει περιορισμός σχετικά με το όριο ηλικίας για την νηολόγηση πλοίων στην ελληνική σημαία.

## Σημαία Λιβερίας

Για να επιτρέπεται η νηολόγηση ενός πλοίου στο νηολόγιο τη Λιβερίας πρέπει να είναι κάτω των 20 ετών την στιγμή της νηολόγησης. Το νηολόγιο της Λιβερίας δέχεται πλοιοκτήτες από όλο τον κόσμο ανεξαρτήτως του τύπου του πλοίου με δεδομένο όμως να πληρούνται οι προϋποθέσεις του μητρώου. Για πλοία άνω των 20 ετών μπορεί να γίνει ειδική αίτηση από τον πλοιοκτήτη για ένσταση, «Application for Waiver of Age Requirement», όπου συνοδεύεται από επιβεβαίωση της κλάσης ότι το πλοίο είναι εγγεγραμμένο σε κάποιο νηογνώμονα –Classification Society- που είναι πρόθυμος να εκδώσει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά για το πλοίο και έτσι νηολογείται κανονικά.

Τα πλοία άνω των 500 κ.κ.χ. που εμπλέκονται σε διεθνές εμπόριο είναι ευέλικτα να νηολογηθούν υπό σημαία Λιβερίας (βλ. Maritime Law '51- 2). Οι αιτήσεις νηολόγησης για πλοία από 15 χρονών και πάνω απαιτείται να υποβάλλονται συνοδευόμενες από ένα Status Report της ειδικής έρευνας του πλοίου (Special Survey) για έλεγχο από τη Ναυτική Ασφάλεια (Marine Safety).

## Κυπριακή σημαία

Για τους σκοπούς της Πολιτικής "ηλικία" σημαίνει την ηλικία του πλοίου η οποία υπολογίζεται με την αφαίρεση του έτους κατά το οποίο είχε τεθεί η τρόπιδα του πλοίου, από το έτος κατά το οποίο η αίτηση για την εγγραφή είχε υποβληθεί στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων, νοουμένου ότι η προσωρινή, απευθείας μόνιμη ή παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση πρόκειται να λάβει χώρα κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους. Διαφορετικά, η ηλικία του πλοίου θα υπολογίζεται από το έτος κατά το οποίο η προσωρινή, απευθείας μόνιμη ή παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση πρόκειται να λάβει χώρα.

Σε περίπτωση που το πλοίο έχει υποστεί ουσιαστική μετατροπή ή ανακατασκευή, το έτος κατά το οποίο η ουσιαστική μετατροπή ή ανακατασκευή έχει αρχίσει μπορεί να

ληφθεί υπόψη (αντί του έτους κατά το οποίο η τρόπιδα του είχε τεθεί) για τον υπολογισμό της ηλικίας του πλοίου, νοουμένου ότι το πλοίο, κατά το τέλος της ουσιαστικής μετατροπής ή ανακατασκευής, συμμορφώθηκε με όλες τις απαιτήσεις των σχετικών διεθνών συνθηκών στις οποίες η Κύπρος είναι Συμβαλλόμενο Μέρος, σαν να επρόκειτο για ένα νέο πλοίο του οποίου η τρόπιδα τέθηκε το έτος κατά το οποίο η ουσιαστική μετατροπή ή ανακατασκευή είχε αρχίσει. Στην περίπτωση αυτή η αίτηση για την εγγραφή του πλοίου θα πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα αναγνωρισμένου οργανισμού ο οποίος επιθεωρεί και πιστοποιεί το πλοίο για λογαριασμό του Κράτους της σημαίας ή από το ίδιο το Κράτος της σημαίας.

Πλοία οποιουδήποτε τύπου και οποιασδήποτε χωρητικότητας ηλικίας άνω των 15 χρόνων, μπορούν να εγγραφούν στο Κυπριακό Νηολόγιο ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης νοουμένου ότι συμμορφώνονται με τις πρόνοιες της περί εμπορικής ναυτιλίας νομοθεσίας και τις εγκυκλίους του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, υποβληθούν σε ειδική επιθεώρηση με ικανοποιητικά αποτελέσματα και ικανοποιούν άλλες συγκεκριμένες απαιτήσεις.

#### **2.3.3.2. Τύπος πλοίου**

Είδος πλοίου (Επιβατηγά, M/Y, M/V, M/T, Container, LNG/ LPG)

#### **Ελληνική σημαία**

Στο πεδίο είδος πλοίου της ηλεκτρονικής αίτησης νηολόγησης υπάρχουν οι εξής επιλογές:

- Φ/Γ
- Δ/Ξ
- Κρουαζιερόπλοια
- Άλλο (προσδιορίστε)

### Σημαία Λιβερίας

Η Λιβερία αποδέχεται την εγγραφή στο νηολόγιό της, όλων των πλοίων ελάχιστης χωρητικότητας 1600 κ.κ.χ. των οποίων η διαχείριση πραγματοποιείται από εθνική ή ξένη εταιρεία που ανήκει όμως σε υπήκοο της Λιβερίας ή των Νησιών Μάρσαλ (Βλάχος Γ., 2007).

### Κυπριακή σημαία

Πλοία κάθε τύπου και μεγέθους, εκτός αυτών που καθορίζονται πιο κάτω, μπορούν να εγγραφούν στο Νηολόγιο Κυπριακών πλοίων ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης, νοουμένου ότι τηρούνται οι ηλικιακές απαιτήσεις και οι απαιτήσεις σχετικές με τον τύπο του πλοίου.

#### *Πλοία που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για εγγραφή*

Ο Νηολόγος Κυπριακών Πλοίων δεν θα εξετάζει αιτήσεις για εγγραφή πλοίων στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης που:

1. κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης για την εγγραφή τους, υπήρχε απαγόρευση της εισόδου τους στους λιμένες Κρατών μελών οποιωνδήποτε από τα Μνημόνια Συνεννόησης για τον έλεγχο του Κράτους του λιμένα ή που τους έχει απαγορευθεί η είσοδος από Κράτος, στους λιμένες του για λόγους ελέγχου του Κράτους του λιμένα,
2. κατακρατήθηκαν για λόγους ελέγχου του κράτους του λιμένα σε τρεις (3) ή περισσότερες περιπτώσεις κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου δύο (2) χρόνων πριν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης νηολόγησης, από Κράτη μέλη των Μνημονίων Συνεργασίας του Παρισιού ή του Τόκουου ή της Μεσογείου για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, ή από την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών, και
3. έχουν κατασκευαστεί για αποκλειστική χρήση στην εσωτερική ναυσιπλοΐα ή που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για εσωτερική ναυσιπλοΐα (π.χ. σε εσωτερικά ύδατα, ποτάμια, εσωτερικές πλωτές οδούς, κανάλια, φυσικές ή τεχνητές λίμνες, δεξαμενές νερού ή φράγματα).

Η εγγραφή στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων ή στο Ειδικό Βιβλίο της Παράλληλης Νηολόγησης των πλοίων μπορεί να επιτραπεί νοουμένου ότι οι απαιτήσεις που τίθενται στην παρούσα παράγραφο, η οποία συνδέεται με τον τύπο του πλοίου, τηρούνται.

#### *Επιβατηγά και φορτηγά πλοία*

"Φορτηγό πλοίο" σημαίνει πλοίο το οποίο έχει κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί για μεταφορά φορτίων σε οποιαδήποτε μορφή.

"Επιβατηγό πλοίο", σημαίνει πλοίο το οποίο έχει κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί για μεταφορά επιβατών επί πληρωμή.

Επιβατηγά πλοία, ταχύπλοα επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία και ταχύπλοα φορτηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, συμπεριλαμβανομένων βραχέων διεθνών πλόων, θα πρέπει να εργοδοτούν για θαλάσσια εκπαίδευση, δόκιμους, που είναι μόνιμοι κάτοικοι της Κυπριακής Δημοκρατίας, εφόσον ζητηθεί από το Διευθυντή.

#### *Αλιευτικά σκάφη*

Για τους σκοπούς της Πολιτικής "αλιευτικά σκάφη" σημαίνει πλοία, τα οποία απασχολούνται σε αλιευτικές δραστηριότητες ή με την επεξεργασία, αποθήκευση ή μεταφορά ιχθύων (ιχθύς χρησιμοποιείται ως συλλογικός όρος και περιλαμβάνει οστρακόδερμα, καρκινοειδή και οποιοδήποτε θαλάσσιο οργανισμό που συλλέγεται) ή σε οποιοδήποτε δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένης της μεταφόρτωσης των ιχθύων) που είναι παρεμφερείς, αλλά δεν περιλαμβάνει τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ιχθύων ή αλιευτικών προϊόντων ως μέρος ενός γενικού φορτίου.

Ο Νηολόγος δεν θα εξετάζει αιτήσεις για εγγραφή αλιευτικών σκαφών, εκτός αν συνοδεύονται από επίσημη ενημέρωση από το Διευθυντή του Τμήματος Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, ενημερώνοντας το Νηολόγο Κυπριακών Πλοίων ότι η εγγραφή του εν λόγω αλιευτικού σκάφους επιτρέπεται.

Ο Διευθυντής δύναται, ανάλογα με την περίπτωση, να καθορίσει όπως, τα αλιευτικά σκάφη τα οποία, σύμφωνα με το Άρθρο 1(1) της Οδηγίας του Συμβουλίου 97/70/ΕΚ, της 11ης Δεκεμβρίου 1997 για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω, όπως τροποποιήθηκε και όπως μπορεί να τροποποιηθεί και ισχύει κατά τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας:

1. ταξινομηθούν σε έναν από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς,
2. συμμορφωθούν με τους κώδικες, τις κατευθυντήριες γραμμές, τις συστάσεις και τα πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και/ή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και/ή του Οργανισμού Τροφίμων και Γεωργίας και/ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που σχετίζονται με τον τύπο τους και να επιθεωρούνται και πιστοποιούνται για το σκοπό αυτό από έναν από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς.

#### *Άλλοι τύποι*

Ο Διευθυντής δύναται, ανάλογα με την περίπτωση, να καθορίσει όπως, πλοία, εκτός εκείνων που απαιτείται να επιθεωρούνται και πιστοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις των διεθνών συνθηκών στις οποίες η Κύπρος είναι Συμβαλλόμενο Μέρος, ή τα επιβατηγά πλοία ή επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικούς πλόες εντός της επικράτειας της Κύπρου ή αλιευτικά πλοία ή σκάφη αναψυχής:

1. ταξινομηθούν σε έναν από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς,
2. συμμορφωθούν με τους κώδικες, τις κατευθυντήριες γραμμές, τις συστάσεις και τα πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και/ή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και/ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σχετίζονται με τον τύπο τους και να επιθεωρούνται και πιστοποιούνται για το σκοπό αυτό από έναν από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς.

Η ειδική επιθεώρηση και ο πρόσθετος έλεγχος που καθορίζονται στον πιο κάτω πίνακα απαιτείται να διενεργούνται σε περίπτωση που η ηλικία του πλοίου είναι ίση ή μεγαλύτερη από τον αριθμό των ετών που αναφέρεται στον πίνακα των σχετικών συνθηκών που αντιστοιχεί στον τύπο του πλοίου.



Είδος πλοίου	Μέγιστη Ηλικία	Σχετικοί όροι	
		Απαίτηση Ειδικής Επιθεώρησης	Απαίτηση Πρόσθετου Έλεγχου
Φορτηγά πλοία και Φορτηγά ταχύπλοα	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Ανω ≥ 15 ετών	Όχι
Επιβατηγά πλοία και Επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν διεθνείς ή βραχείς διεθνείς πλόες	Όχι	Ναι Αν ≥ 30 ετών	Ναι Αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής Αν ηλικία ≥ 10 ετών Ετήσιος
Επιβατηγά πλοία και Επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν εσωτερικούς πλόες στην επικράτεια Κράτους, άλλου από την Κύπρο	Όχι	Ναι Αν ≥ 25 ετών	Ναι Αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής Αν ηλικία ≥ 10 ετών Ετήσιος
Επιβατηγά πλοία και Επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν εσωτερικούς πλόες εντός της επικράτειας της Κύπρου	Όχι	Ναι Αν ≥ 20 ετών	Όχι Απαιτείται ετήσια επιθεώρηση και πιστοποίηση για τη λειτουργία τους
Αλιευτικά σκάφη	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 20 ετών	Όχι
Πλωτές Μονάδες Αποθήκευσης και Επεξεργασίας (FPSO), Πλωτές Μονάδες Αποθήκευσης (FSO) και Κινητές υπεράκτιες πλατφόρμες εξόρυξης (MODU)	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 15 ετών	Όχι
Πλοία τύπων διαφορετικών από αυτά που αναφέρονται παραπάνω	Ναι ≤ 35 ετών	Ναι Αν ≥ 20 ετών	Ναι Σε περίπτωση μεταφοράς βιομηχανικού προσωπικού ή προσωπικού ειδικών καθηκόντων και Αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής Αν ηλικία ≥ 10 ετών Ετήσιος

#### 2.3.4. Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης

##### Ελληνική σημαία

Επιτρέπεται η προσωρινή νηολόγηση στην ελληνική σημαία. 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 ΚΑΝΔ και του ΚΙΝΔ.

##### Σημαία Λιβερίας

Η Λιβερία όπως και πολλά άλλα ανοικτά νηολόγια επιτρέπουν πριν από την έκδοση του μόνιμου πιστοποιητικού νηολόγησης την προσωρινή νηολόγηση των πλοίων με την υποβολή των ακόλουθων εγγράφων:

- Προσωρινή Νηολόγηση
- Πιστοποιητικό ναυπήγησης ή αποδεικτικό πώλησης
- Πληρεξούσιο εκπροσώπησης και ανάληψης υποχρεώσεων εκ μέρους του νόμιμου πλοιοκτήτη
- Πιστοποιητικό Ταξινόμησης πλοίου
- Ασφαλιστήριο συμβόλαιο
- Αποδεικτικό μη κατάσχεσης του πλοίου
- Πιστοποιητικό εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης CLC για τα πετρελαιοφόρα

Η Λιβερία επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση (parallel-in και parallel-out) πλοίων κατόπιν σχετικής αίτησης του ενδιαφερόμενου φορέα.

##### Κυπριακή σημαία

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

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.

### *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.<sup>8</sup>

### *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

---

<sup>8</sup> <http://www.mcw.gov.cy>

νηολόγηση Κυπριακού πλοίου πρέπει να εγκριθεί από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων.

### **2.3.5. Ταχύτητα και κόστος σύστασης μιας εταιρείας**

Είναι σημαντικός παράγοντας η σύσταση της πλοιοκτήτριας εταιρείας να γίνεται σε σύντομο χρονικό διάστημα και με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος σύστασης αλλά και τυχόν ετήσια τέλη (annual fees). Κάποιες φορές σε περιπτώσεις αγοράς second hand πλοίου δεν υπάρχει η πολυτέλεια του χρόνου

#### Ελληνική σημαία

Η πλοιοκτήτρια μπορεί να είναι «Ειδική Ναυτική Επιχείρηση», λεγόμενη ENE (σε αυτή τη περίπτωση γίνεται καταβολή πάγιου τέλους από ευρώ 650,00 σε Διπλότυπο της ΔΟΥ) ή offshore εταιρεία όπως για παράδειγμα Liberian ή Marshall Islands.

#### Σημαία Λιβερίας

Ένα πλοίο για να νηολογηθεί υπό σημαία Λιβερίας πρέπει να ανήκει σε Λιβεριανή εταιρεία, εγγεγραμμένη επιχείρηση, εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ή LLC, ή από ένα αλλοδαπό ναυτιλιακό νομικό πρόσωπο/Foreign Maritime Entity (FME) (μια οντότητα που υπάγεται σε δικαιοδοσία άλλου κράτους αλλά εγγεγραμμένη στη Λιβερία, με σκοπό την πλοιοκτησία ή τη διαχείριση ενός πλοίου). Η διαθεσιμότητα του ονόματος προτίμησης της εταιρείας θα πρέπει να διασφαλιστεί πριν ετοιμαστούν οποιαδήποτε έγγραφα, ιδίως έγγραφα υποθηκών (είτε ο πλοιοκτήτης πρόκειται να είναι Λιβεριανή εταιρεία είτε foreign maritime entity). Το μητρώο δεν είναι σε θέση να δεχθεί δύο οντότητες οποιουδήποτε είδους με το ίδιο ή παρόμοιο όνομα. Προκειμένου να διασφαλιστεί η έγκαιρη εγγραφή ενός σκάφους υπό Λιβεριανή σημαία, είναι σκόπιμο να ολοκληρωθεί η εγγραφή της πλοιοκτήτριας εταιρείας τουλάχιστον τρεις (3) ημέρες πριν από την προγραμματισμένη νηολόγηση του πλοίου.

## **Εταιρικά τέλη**

### *Αρχικά τέλη σύστασης*

Τα ακόλουθα κόστη καταβάλλονται στο Corporate department της LISCRC πριν την ολοκλήρωση της εγγραφής της πλοιοκτητικής εταιρείας στη Λιβερία. Το τέλος συμπεριλαμβάνει το κόστος του ετήσιου τέλους για το πρώτο χρόνο της εταιρείας.

-Liberian Corporation, LLC	\$713.50.00
-Foreign Maritime Entity (FME)	\$1,525.00
-Limited Partnership	\$1,225.00

### *Ετήσιο τέλος:*

-Liberian Corporation, LLC	\$450.00
-Foreign Maritime Entity (FME), Limited Partnership	\$500.00

## Κυπριακή σημαία

Αρχικά, η διαδικασία εγγραφής μιας εταιρείας περιλαμβάνει την συμπλήρωση και παράδοση στα γραφεία του Εφόρου Εταιρειών και Επίσημου Παραλήπτη αίτησης για έγκριση του ονόματος της επιχείρησης μαζί με την αμοιβή €8,54 (£5) ή €25,36 (£15) για επίσπευση των διαδικασιών. Η αίτηση μπορεί να υποβληθεί προσωπικά, μέσω ενός δικηγόρου ή με ταχυδρομείο (να συνοδεύεται με επιταγή στο όνομα Εφόρου Εταιρειών και Επίσημου Παραλήπτη με την προαναφερθείσα αμοιβή). Εναλλακτικά, η αίτηση μπορεί να υποβληθεί στην Υπηρεσία Μονοθυριδικής Πρόσβασης (One Stop Shop) η οποία δημιουργήθηκε με σκοπό τον περιορισμό της γραφειοκρατίας και τη σημαντική μείωση του μέσου χρόνου σύστασης και εγκαθίδρυσης μιας εταιρείας.

Τα ονόματα επιχειρήσεων που καταχωρήθηκαν ήδη στην Κύπρο και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άλλες εταιρείες μπορείτε να τα δείτε εδώ.

Μετά από την εξασφάλιση του ονόματος της επιχείρησης, τα σχετικά έγγραφα για την εγγραφή της επιχείρησης (Καταστατικό της Εταιρείας, Ιδρυτικό Έγγραφο κ.α.) θα

πρέπει να υποβληθούν μέσω ενός δικηγόρου στον Έφορο Εταιρειών. Το σχετικό κόστος περιλαμβάνει €102,52 (£60), φόρο συνδρομής στο ονομαστικό κεφάλαιο 0,6% και €25,36 (£15) για την κάλυψη του σχετικού κόστους δικηγορικών εγγράφων. Για περαιτέρω πληροφορίες, οι ενδιαφερόμενοι παραπέμπονται στην ιστοσελίδα του Κυπριακού Οργανισμού Προσέλκυσης Επενδύσεων κάτω από τον τίτλο "Διαδικασία Εγκατάστασης".

### **2.3.6. Περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων**

Νομικά & θεσμικά ζητήματα (υποθήκευση του πλοίου), ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο και ποσοστό που πρέπει να καταβληθεί.

#### Ελληνική σημαία

Η πλοιοκτήτρια του πλοίου πρέπει να καλύπτει Ελληνικά συμφέροντα κατά ποσοστό άνω του ημίσεως (50%) του Κεφαλαίου της.

Επιτρέπεται σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες (κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου).

Δικαίωμα εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 5 του ΚΑΝΔ, 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 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 (EOX).

Δικαίωμα εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 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 διατάξεις 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%.

### Σημαία Λιβερίας

Προστασία της Περιουσίας/ Ευελιξία κυριότητας - Σε αντίθεση με πολλά εθνικά νηολόγια, της Λιβερίας αναγνωρίζει την ανάγκη και προστατεύει ενεργά τις ευκαιρίες για την προστασία των περιουσιακών στοιχείων. Το μητρώο εταιρειών επιτρέπει τη χρήση του και διατηρεί την ακεραιότητα των εταιρειών με ένα μοναδικό σκοπό. Ομοίως, πρέπει να συνεχίσει να προσφέρει ευέλικτες μορφές εταιρειών για να εξασφαλιστεί ότι συγκεκριμένες επιλογές κτήσης είναι διαθέσιμες για να καλύψουν τις ανάγκες των ποικιλόμορφων ναυτιλιακών δομών.



## Κυπριακή σημαία

Ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί στο Κυπριακό Νηολόγιο μόνο εάν πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις κυριότητας:

(Α) Πέραν των πενήντα εκατοστών (50%) των μεριδίων του πλοίου ανήκουν κατά κυριότητα:

-σε Κύπριους πολίτες, ή

-σε πολίτες άλλων Κρατών Μελών. Κράτη Μέλη σημαίνει Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ή άλλων συμβαλλόμενων μερών στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) οι οποίοι, στην περίπτωση που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της Δημοκρατίας, θα πρέπει να έχουν διορίσει και να διατηρούν ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στη Δημοκρατία, ή

(Β) Το σύνολο (100%) των μεριδίων του πλοίου ανήκουν κατά κυριότητα σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα, τα οποία έχουν συσταθεί και λειτουργούν:

-σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας και έχουν το εγγεγραμμένο γραφείο τους εντός της Δημοκρατίας, ή

-σύμφωνα με τους νόμους άλλου Κράτους Μέλους και έχουν το εγγεγραμμένο τους γραφείο, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια τους εγκατάσταση εντός του ΕΟΧ και είτε έχουν διορίσει και διατηρούν έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στη Δημοκρατία, είτε έχουν αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου εξ ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων η οποία έχει την κύρια εγκατάστασή της στην Κύπρο, ή

-εκτός της επικράτειας της Δημοκρατίας ή άλλου Κράτους Μέλους αλλά που ελέγχονται από Κύπριους πολίτες ή από φυσικά πρόσωπα που είναι πολίτες άλλου Κράτους Μέλους και είτε έχουν διορίσει και διατηρούν έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στη Δημοκρατία, είτε έχουν αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου εξ ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων η οποία έχει την κύρια εγκατάστασή της στην Κύπρο. Το νομικό πρόσωπο θεωρείται ότι ελέγχεται από Κύπριους πολίτες ή πολίτες άλλων Κρατών Μελών όταν πέραν των πενήντα εκατοστών (50%) των μετοχών του ανήκουν κατά κυριότητα σε Κύπριους πολίτες ή πολίτες άλλων

Κρατών Μελών ή όταν η πλειοψηφία των Διευθυντών του νομικού προσώπου είναι Κύπριοι πολίτες ή πολίτες άλλων Κρατών Μελών.

Ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος μπορεί να είναι Κύπριος πολίτης ή πολίτης οποιουδήποτε Κράτους Μέλους, ο οποίος είναι κάτοικος της Δημοκρατίας, ή ένας συνεταιρισμός/νομικό πρόσωπο/υποκατάστημα που συστάθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου, που έχει ως βάση των δραστηριοτήτων του τη Δημοκρατία και που διαθέτει μόνιμο προσωπικό στη Δημοκρατία.

Έχοντας υπόψη τις πιο πάνω απαιτήσεις, όλοι οι μη-Ευρωπαίοι ιδιοκτήτες που δεν εμπίπτουν σε μία από τις πιο πάνω περιπτώσεις και που επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους στην κυπριακή σημαία, μπορούν να εγγράψουν μία εταιρεία στην Κύπρο η οποία είτε θα θέσει το πλοίο υπό την κυριότητά της, είτε θα ναυλώσει το πλοίο με τη μέθοδο της ναύλωσης γυμνού πλοίου.

Για καθαρά πρακτικούς λόγους, έχει δημιουργηθεί μία συγκεκριμένη μορφή κυπριακής πλοιοκτήτριας εταιρείας (θα αναφέρεται ως «εταιρεία») η οποία αποτελείται συνήθως από ονομαστικό κεφάλαιο €1.000 διαιρεμένο σε 1.000 μετοχές του €1 έκαστη.

Σύμφωνα με τους περί Δικηγόρων νόμους, μόνο δικηγόροι που ασκούν τη δικηγορία στην κυπριακή επικράτεια μπορούν να ετοιμάσουν τα απαιτούμενα έγγραφα για την εγγραφή εταιρειών στην Κύπρο και να διεκπεραιώσουν τις διαδικασίες εγγραφής. Συνεπώς, το πρώτο βήμα που πρέπει να κάνουν όσοι ενδιαφέρονται να νηολογήσουν πλοίο στην κυπριακή σημαία είναι να αποταθούν σε ένα δικηγόρο στην Κύπρο (για περισσότερες πληροφορίες επισκεφτείτε την ιστοσελίδα του Παγκύπριου Δικηγορικού Συλλόγου).

### 2.3.7. Φορολογικό καθεστώς

#### Ελληνική σημαία

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. 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.

*- Δήλωση φορολογίας πλοίων πρώτης κατηγορίας που νηολογούνται με ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975 και φορολογούνται με τις διατάξεις του νόμου αυτού και τις πράξεις νηολόγησης με βάση το άρθρο 13 του Ν.2687/1953.*

Ο πλοιοκτήτης ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία που είναι γραμμένη στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα ημερολογιακού έτους, ανεξάρτητα με την κατοικία, διαμονή ή έδρα αυτής στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή υποχρεούται να υποβάλλει δήλωση. Ομοίως σε υποβολή δηλώσεως υποχρεούται και ο πλοιοκτήτης πλοίου που θέτεται σε ελληνική σημαία μετά την πρώτη Ιανουαρίου κάθε ημερολογιακού έτους, γιατί το πλοίο αυτό υπόκειται σε φορολογία από τον επόμενο μήνα αφότου ύψωσε την ελληνική σημαία.

Ο φορολογικός συντελεστής καθορίζεται σε δολάρια Η.Π.Α. κατά κόρο ολικής χωρητικότητας των πλοίων και ανάλογα με την ηλικία αυτών. Ο φόρος υπολογίζεται με συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975 και τις εκδιδόμενες, δυνάμει του άρθρου 13 του Ν.2687/1953 πράξεις, για τα πλοία που νηολογούνται με ελληνική σημαία.

Ο φόρος καταβάλλεται σε δολάρια Η.Π.Α. ή λίρες Αγγλίας, με επιλογή του υπόχρεου και με βάση την επίσημη ισοτιμία μεταξύ των νομισμάτων τούτων κατά το χρόνο

υποβολής της δήλωσης. Η καταβολή μπορεί να γίνει και σε ευρώ που προέρχονται αποδεδειγμένα από την εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Για τον προσδιορισμό του φόρου πολλαπλασιάζονται οι κόροι ολικής χωρητικότητας του πλοίου με τους συντελεστές του Πίνακα 2.4, βάσει κλιμακωτής προόδου και το αποτέλεσμα που βρίσκεται πολλαπλασιάζεται με το συντελεστή σε δολάρια του Πίνακα 2.3 του αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου.

<b>Ηλικία πλοίου</b> <b>Έτη</b>	<b>Συντελεστές</b> <b>Δολάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ.</b>
1. Από 0-4 ετών	0,420
2. Από 5-9 ετών	0,752
3. Από 10-19 ετών	0,737
4. Από 20-29 ετών	0,697
5. Από 30 και άνω	0,539

Πίνακας 2.3: Δολάρια ανά κ.ο.χ. με βάση την ηλικία του πλοίου

<b>Κλιμάκια Ολικής</b> <b>Χωρητικότητας</b> <b>σε κόρους</b>	<b>Συντελεστές</b>
1. 100-10.000	1,2
2. 10.001-20.000	1,1
3. 20.001-40.000	1
4. 40.001-80.000	0,45
5. 80.001- και άνω	0,2

Πίνακας 2.4: Συντελεστές για κλιμάκια ολικής χωρητικότητας

Παρατηρούμε ότι τα μικρότερα πλοία φορολογούνται περισσότερο λόγω του ότι έχουν μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους.

*-Δήλωση φορολογίας πλοίων με ξένη σημαία που διαχειρίζονται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν.27/1975 και φορολογούνται με τις διατάξεις φορολογίας πλοίων του νόμου αυτού και τις πράξεις με βάση το άρθρο 13 του Ν.267/1953.*

Επιβάλλεται φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν.27/1975. Η επιβολή του φόρου γίνεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, όπως εκάστοτε ισχύει, που προβλέπουν την υπαγωγή σε φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη (ΦΕΚ 550/ 7.3.2013).

Ο φόρος βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν.27/1975.

Οι ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες είναι αλληλέγγυα υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή του φόρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του εν λόγω νόμου, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εξ ολοκλήρου για την καταβολή του φόρου. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση πλοίου της υπό ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα, ο φόρος βαρύνει το νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εξ ολοκλήρου υπόχρεος με

τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης.

Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975 και τις εκδιδόμενες δυνάμει του άρθρου 13 του Ν. 2687/1953 πράξεις, για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του παρόντος άρθρου.

Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου, οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία υπό ξένη σημαία και είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν ετησίως, εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους, συγκεντρωτική δήλωση στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων, με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία θα πρέπει να αναφέρεται το όνομα, η σημαία, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.), ο αριθμός IMO, η ολική χωρητικότητα και η ηλικία των πλοίων υπό ξένη σημαία που διαχειρίζονται κατά την 1η Ιανουαρίου του ίδιου έτους, στην οποία θα επισυνάπτονται τα αντίστοιχα έγγραφα εθνικότητας των πλοίων. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατίθεται στη διαχειρίστρια εταιρεία μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, υποβάλλεται συμπληρωματική δήλωση από τη διαχειρίστρια εταιρεία, εντός μηνός από την ανάληψη της διαχείρισης. Οι ανωτέρω δηλώσεις υπέχουν θέση υπεύθυνης δήλωσης του Ν.1599/1986.

Η δήλωση και η καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου γίνεται κατ' ανάλογη εφαρμογή των προβλεπόμενων στον παρόντα νόμο για το φόρο που επιβάλλεται στα πλοία υπό ελληνική σημαία. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατεθεί σε διαχειρίστρια εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, οφείλεται φόρος από την επόμενη ημέρα της ανάθεσης της διαχείρισης σε τόσα δωδέκατα, όσοι οι μήνες μέχρι το τέλος του έτους. Η δήλωση και καταβολή του φόρου διενεργείται από την διαχειρίστρια εταιρεία στο όνομα και για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Από το ποσό του φόρου του παρόντος άρθρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε

για το πλοίο υπό ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

Για την παραλαβή των δηλώσεων και τη βεβαίωση του φόρου του παρόντος άρθρου αρμόδιος είναι ο προϊστάμενος της Δ.Ο.Υ. Πλοίων.

Η κοινοποίηση όλων των εγγράφων που αφορούν στο φόρο του παρόντος άρθρου ενεργείται στην αντίστοιχη διαχειρίστρια εταιρεία.

Για την επιβολή των πρόσθετων φόρων και προστίμων εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 2523/1997, όπως ισχύουν.

Το δικαίωμα του Δημοσίου για τη βεβαίωση του, κατά το παρόν άρθρο, φόρου παραγράφεται μετά την πάροδο πενταετίας από τη λήξη του έτους στο οποίο ο φόρος αναφέρεται.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης του φόρου του παρόντος άρθρου, η διαδικασία επιβολής του φόρου στο όνομα της πλοιοκτήτριας εταιρείας και καταβολής αυτού, και η με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η διαδικασία υποβολής της ετήσιας συγκεντρωτικής δήλωσης και των συμπληρωματικών δηλώσεων της διαχειρίστριας εταιρείας στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Η ισχύς των διατάξεων των παραγράφων 1 - 8 του παρόντος άρθρου αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2013 για πλοία υπό ξένη σημαία των οποίων κατά την ημερομηνία αυτή η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

Ο κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση της αλλοδαπής εταιρείας πλοιοκτήτριας πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο τελεί υπό την εκμετάλλευση ή διαχείριση ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας, εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος

νόμου, έναντι οποιουδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια.

Η ίδια απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε από εταιρείες χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιρειών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του τελικού μετόχου ή εταίρου. Περαιτέρω, απαλλάσσεται από κάθε φόρο ή μεταβίβαση από οποιαδήποτε αιτία μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα, τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών. Επίσης απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη ναυτικής εταιρείας του Ν. 959/1979 (Α' 192), καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον έχει υπαχθεί στο άρθρο 25 του παρόντος νόμου και εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία».<sup>9</sup>

Οι συντελεστές για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας είναι ίδιοι ενώ για την ηλικία εμφανίζονται στο πίνακα 2.5.

<b>Ηλικία πλοίου</b>	<b>Συντελεστές</b>
<b>Έτη</b>	<b>Δολάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ.</b>
1. Από 0-4 ετών	0,407
2. Από 5-9 ετών	0,730
3. Από 10-19 ετών	0,714
4. Από 20-29 ετών	0,676
5. Από 30 και άνω	0,522

Πίνακας 2.5: Δολάρια ανά κ.ο.χ. με βάση την ηλικία του πλοίου

<sup>9</sup> <http://www.e-forologia.gr>



## Σημαίας Λιβερίας

Πλοία εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της Λιβερίας φορολογούνται ετησίως με ένα σταθερό ποσό που υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου. Ομοίως, οι Λιβεριανές εταιρείες υποχρεούνται να καταβάλουν ένα σταθερό ετήσιο τέλος. Φόροι επί της διαχείρισης και της κερδοφορίας δεν αξιολογούνται.<sup>10</sup>

Ο υπολογισμός του φόρου χωρητικότητας γίνεται μέσω της κάτωθι ιστοσελίδας του νηολογίου, εισάγοντας μονάχα τους τόνους καθαρής χωρητικότητας του πλοίου που θέλεις.

<http://www.liscr.com/liscr/toncalc.html?pageSection=maritime&pageSubSection=pricing>

Αναλυτικότερα, ο υπολογισμός για το ετήσιο τέλος κάθε πλοίου γίνεται ως εξής<sup>11</sup>:

-Για πλοία 14,000 κόρων καθαρής χωρητικότητας και άνω:

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας..... Δολ. Η.Π.Α. \$0.10/K.K.X.

Πλέον..... Δολ. Η.Π.Α. \$3,800

-Για πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των 14,000 κόρων:

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας..... Δολ. Η.Π.Α. \$0.40/K.K.X.

(άλλα όχι λιγότερο από Δολ. Η.Π.Α. \$880.00)

Από 1/7/2000 μειώθηκαν οι φορολογικές επιβαρύνσεις χωρητικότητας στη Λιβερία και έτσι το νηολόγιο παρέχει δύο επιλογές τιμολόγησης:

-Για πλοία άνω των 14,000 τόνων, οι φορολογικές επιβαρύνσεις χωρητικότητας μειώθηκαν κατά 75% σε Δολ.Η.Π.Α.10,00/τόνο, με μία πρόσθετη επιβάρυνση Δολ.Η.Π.Α. 3,800 ανά πλοίο.

-Για πλοία κάτω των 14,000 τόνων, η χρέωση είναι Δολ. Η.Π.Α.40,00/τόνο, με μία πρόσθετη επιβάρυνση Δολ. Η.Π.Α. 1,200 για την επιθεώρηση του πλοίου.

<sup>10</sup> <http://www.liscr.com>

<sup>11</sup> Marine Notice: Consolidated List of Fees and Charges for Official Documents and Services, ADM-003, Rev. 01/12 THE REPUBLIC OF LIBERIA, LIBERIA MARITIME AUTHORITY

-Για κάθε σκάφος ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, ετήσιο τέλος επιθεώρησης προβλέπεται από τον ναυτιλιακό κανονισμό 7.191 ..... \$1, 750

### Κυπριακή σημαία

Η Κύπρος θεωρείται από τις πιο ανταγωνιστικές χώρες παγκοσμίως αναφορικά με τις αμοιβές εγγραφής και τους φόρους. Ο σχετικός με τη φορολογία Κυπριακός νόμος προβλέπει την επιβολή φόρου χωρητικότητας επί των επιλέξιμων πλοιοκτητών, ναυλωτών και διαχειριστών πλοίων, ο οποίος υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που κατέχουν, ναυλώνουν ή διαχειρίζονται αντίστοιχα.

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τους συντελεστές που εφαρμόζονται για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας:

Καθαρή Χωρητικότητα (NT)				
0 - 1.000	1.001 - 10.000	10.001 - 25.000	25.001 - 40.000	> 40.000
€ 36,50 ανά 100 NT	€ 31,03 ανά 100 NT	€ 20,08 ανά 100 NT	€ 12,78 ανά 100 NT	€ 7,30 ανά 100 NT

Πίνακας 2.6: Συντελεστές υπολογισμού φόρου χωρητικότητας στο νηολόγιο Κύπρου

Πηγή: <http://www.mcw.gov.cy>

Σημείωση: Στους διαχειριστές πλοίων οι συντελεστές που εφαρμόζονται είναι το 25% των ανωτέρω.

Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου χωρητικότητας ενός πλοίου με καθαρή χωρητικότητα 19.538 τόνους:

$$1.000 \text{ NT} : 1000/100 = 10 \times € 36,50 = € 365,00$$

$$9.000 \text{ NT} : 9000/100 = 90 \times € 31,03 = € 2792,70$$

$$9.500 \text{ NT} : 9500/100 = 95 \times € 20,08 = € 1907,60$$

$$38 \text{ NT} : 38/100 = 0,38 \times € 20,08 = € 7,63$$

$$\text{Ετήσιος φόρος χωρητικότητας} = \overline{€ 5072,93}$$

Εικόνα 2.2: Παράδειγμα υπολογισμού ετήσιου φόρου χωρητικότητας.

Πηγή: <http://www.mcw.gov.cy>

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.

### **2.3.8. Κόστος και ευελιξία επάνδρωσης**

Στην εποχή που διανύουμε που οι ναύλοι είναι χαμηλοί, οι μισθοί των πληρωμάτων είναι ένα σημαντικό κόστος για το πλοίο. Στην προσπάθειά τους, λοιπόν, οι πλοιοκτήτες να περιορίσουν τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου εξετάζουν τους τρόπους μείωσης του κόστους επάνδρωσης όταν πρόκειται να επιλέξουν σημαίας νηολόγησης.

Η στροφή προς τα Ανοικτά Νηολόγια και η έξοδος από τις Εθνικές Σημαίες υπήρξε για αρκετούς πλοιοκτήτες μονόδρομος, αφού έτσι εξασφαλίστηκαν χαμηλότερα κόστη επάνδρωσης των πλοίων, ενώ παράλληλα εξασφαλίστηκε πίεση πάνω στα ναυτεργατικά σωματεία των εθνικών σημαιών με άμεσο αποτέλεσμα να περιορίζεται συνεχώς το μέγεθος των ναυτεργατικών διεκδικήσεων. Σαν αποτέλεσμα, οι μισθολογικές συμβάσεις κυμάνθηκαν σε χαμηλότερα από τα αναμενόμενα για τους ναυτεργάτες επίπεδα, καθώς η προσφορά εργασίας διευρύνεται με την έξοδο από τα αυστηρά ή μερικώς καθορισμένα εθνικά πλαίσια.

Αποτέλεσμα ήταν ο περιορισμός των εξόδων επάνδρωσης σε όλα τα πλοία και εξασφαλίστηκαν με αυτόν τον τρόπο, χαμηλότερα συνολικά κόστη λειτουργίας, περιορίζοντας σημαντικά το τελικό κόστος των θαλάσσιων μεταφορών, το οποίο όπως εκτιμούμε καταλήγει τις περισσότερες φορές στο καταναλωτή. Η ύπαρξη χαμηλότερων τιμών κόστους στις μεταφορές, είναι παράγοντας σημαντικός για την αύξηση του εμπορίου και ταυτόχρονα, παράγοντας που από μόνος του δημιουργεί αύξηση στο μέγεθος των μεταφερομένων φορτίων και επομένως, οδηγεί παράλληλα σε αύξηση της

ζήτησης, η οποία με την σειρά της οδηγεί στην ναυπήγηση νέων πλοίων, για να δημιουργήσουν τέτοια προσφορά, που να ικανοποιεί τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση (Πετρόπουλος Δ., 2003)

Ένα από τα πλεονέκτημα των ανοικτών νηολογίων είναι ότι υπάρχει ευελιξία επάνδρωσης ενώ δεν υπάρχει περιορισμός εθνικότητας πληρωμάτων. Άλλο ένα θέμα που μπορεί να οδηγήσει τους εφοπλιστές στην φυγή από την ελληνική σημαία παρά την προτίμηση κάποιων σε Έλληνες ναυτικούς, είναι η έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών. Ταυτόχρονα, πρόβλημα μπορεί να αποτελέσει η ελλιπής εκπαίδευση τους αλλά και οι εργασιακές σχέσεις μεταξύ του πληρώματος σε περίπτωση που συνύπαρξης πολλών εθνικοτήτων μαζί.

### Ελληνική σημαία

Σχετικά με τη σύνθεση του πληρώματος, υπάρχει η δυνατότητα, υπό προϋποθέσεις, ναυτολόγησης αλλοδαπών (κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων που επιβάλλουν τη ναυτολόγηση Ελλήνων μόνο). Η νομοθεσία προβλέπει πόσοι Έλληνες και αλλοδαποί θα υπηρετούν, ανάλογα με τη χωρητικότητα, στις οργανικές θέσεις των πλοίων με ελληνική σημαία (το ελάχιστο τρεις και το μέγιστο πέντε Έλληνες εργαζόμενοι, και ένας δόκιμος).

Παρουσιάζεται αυξημένος ανταγωνισμός για θέσεις εργασίας στα ελληνόκτητα πλοία, λόγω του χαμηλότερου κόστους ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών, ειδικά εκείνων από αναπτυσσόμενες χώρες, όπως οι Φιλιππίνες, η Ινδία, κ.ά.

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

Ο στόλος της ΕΕ μειώθηκε τα τελευταία χρόνια, ενώ ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε. Αυτό είναι κατανοητό εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ποσοστά ναύλων της ΕΕ παρέμειναν στάσιμα μετά την παγκόσμια οικονομική ύφεση της δεκαετίας του '90, ενώ τα ποσοστά των διεθνών ναύλων ανέκαμψαν πολύ γρήγορα. Σε μια απόπειρά τους να αντιδράσουν στην οικονομική πίεση που αντιμετώπιζαν από την υπερπροσφορά χωρητικότητας στην παγκόσμια αγορά και από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό από τα σκάφη τρίτων χωρών, ορισμένοι πλοιοκτήτες της ΕΕ αποφάσισαν να μειώσουν το κόστος τους νηολογώντας τα πλοία τους υπό σημαία χωρών εκτός της ΕΕ ή σε δεύτερα εθνικά νηολόγια.

Κατά τον τρόπο αυτό, οι πλοιοκτήτες της ΕΕ είχαν την ευκαιρία να αντικαταστήσουν τους ναυτικούς της ΕΕ με εργατικό δυναμικό από χώρες εκτός ΕΕ και κατά συνέπεια, μεταξύ άλλων, να μειώσουν το κόστος μισθοδοσίας. Η ουσιαστική διαφορά των μισθών μεταξύ ναυτικών της ΕΕ και εκτός ΕΕ είναι οπωσδήποτε βασικό στοιχείο της πολιτικής των πλοιοκτητών στο θέμα της απασχόλησης. Υπολογίζεται ότι ο μεγαλύτερος μισθός ενός ειδικευμένου ναυτικού είναι 15 φορές υψηλότερος από εκείνον ενός ναυτικού εκτός ΕΕ (και στους δύο μισθούς περιλαμβάνονται οι κοινωνικές κρατήσεις) και κατά 5,6 φορές υψηλότερος για τους πλοιάρχους. Αυτές οι μισθοδοτικές διαφορές είναι ακόμη σοβαρότερες εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το κόστος των μισθών αποτελεί το 40% του κόστους ημερήσιας εκμετάλλευσης ενός πλοίου και αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μεταβλητό κόστος από όλα τα υπόλοιπα στην εκμετάλλευση των πλοίων.

Ωστόσο, είναι αναγκαίο να γίνεται διαχωρισμός μεταξύ κατώτερων ναυτικών και αξιωματικών. Παρά τη διαφορά μισθού, φαίνεται ότι οι πλοιοκτήτες προτιμούν να προσλαμβάνουν αξιωματικούς από την ΕΕ για διάφορους λόγους μεταξύ των οποίων είναι τα θέματα ασφαλείας, ο τύπος του πλοίου και τα τεχνικά πρότυπα πλοήγησης (οι πλέον ακριβοί αξιωματικοί τείνουν να είναι οι καλύτερα εκπαιδευμένοι και εξασκημένοι), καθώς και οι πολιτιστικοί δεσμοί.

Μολονότι υπάρχει έλλειψη ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα, όλο και λιγότεροι νέοι στην Ευρώπη επιλέγουν τη σταδιοδρομία στη θάλασσα. Οι νέοι κρίνουν ότι η σταδιοδρομία αυτή δεν είναι ελκυστική εάν συγκριθεί κοινωνικά και οικονομικά με την

αντίστοιχη στην ξηρά. Ακόμη και τα υψηλά επίπεδα ανεργίας των νέων στην ΕΕ δεν φαίνεται να έχουν αντιστρέψει την τάση αυτή. Οι νέοι δυσκολεύονται όλο και περισσότερο να παραμείνουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα στη θάλασσα μακριά από τους συγγενείς, τα παιδιά και τους φίλους τους. Ακόμη και οι ελκυστικές πλευρές της δουλειάς τους, όπως η δυνατότητα να εξερευνούν τον κόσμο και να επισκέπτονται εξωτικά μέρη, έχουν μάλλον εκλείψει με τις σύγχρονες μεθόδους πλοήγησης, τα δε πλοία παραμένουν στα λιμάνια για τις εμπορικές τους δραστηριότητες είτε για πολύ λίγο είτε μένουν έξω από το λιμάνι. Επίσης, τα σύγχρονα πλοία έχουν ολιγάριθμο πλήρωμα, πολύ συχνά διαφόρων εθνικοτήτων και διαφορετικών γλωσσών, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε κοινωνική απομόνωση. Σημαντική ένδειξη του γεγονότος ότι οι νέοι δεν θεωρούν ενδιαφέρουσα απασχόληση τις θέσεις εργασίας στη θάλασσα είναι η απότομη πτώση στη ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση: το μέσο ποσοστό πτώσης στην ΕΕ είναι από 22% έως 32%, αλλά σε ορισμένα κράτη μέλη φθάνει το 60% ή το 70%.

Η Επιτροπή κρίνει ότι είναι βασικό να τεθούν σε εφαρμογή δράσεις για να ανατραπεί η κατάσταση. Ανάμεσα σε όλες τις δυνατές λύσεις που περιγράφονται στη συνέχεια, εκείνη που επείγει περισσότερο είναι να δημιουργηθεί νέα εικόνα για την απασχόληση στη θάλασσα ειδικότερα, και για το ναυτιλιακό κλάδο γενικά. Οι δημόσιες αρχές και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να συνεργασθούν έτσι ώστε η απασχόληση στη θάλασσα να προσφέρει ελκυστική σταδιοδρομία και να τραβήξει έτσι η θάλασσα νέους ευρωπαίους. Η έλλειψη ναυτικών από την ΕΕ σήμερα μπορεί να έχει δραματικά αποτελέσματα. Καλά εξασκημένοι ναυτικοί σημαίνει ασφαλή πλοήγηση, αποτελεσματική λειτουργία, καλή συντήρηση του πλοίου και μείωση των ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης (το 80% του συνολικού αριθμού ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα). Τα μέλη πληρώματος από ορισμένες χώρες εκτός Κοινότητας, που προσφέρουν εργαζόμενο δυναμικό δεν είναι, σε γενικές γραμμές, τόσο καλά εκπαιδευμένα όπως τα πληρώματα της ΕΕ (παραδείγματος χάριν, ναυτικοί κάτοχοι πιστοποιητικών από τρίτες χώρες τα οποία δεν είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW) και δεν αναγνωρίζονται από τα κράτη- μέλη). Εάν ληφθεί υπόψη πόσο ζωτική είναι η ναυτιλία για την ΕΕ και ότι το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και περισσότερο από το 35% του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της πραγματοποιείται από θαλάσσης,

η ΕΕ δεν μπορεί να αφήσει να απολεσθεί αυτή η θεμελιώδης πείρα εάν δεν θέλει να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια και το περιβάλλον και να διακυβεύσει την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου της και των συναφών δραστηριοτήτων. Είναι σημαντικό να διευκρινισθεί ότι αυτά ισχύουν και για τους αξιωματικούς και για τους κατώτερους ναυτικούς, καθόσον η ασφαλής και αποδοτική εκμετάλλευση των πλοίων εξαρτάται από τα τεχνικά προσόντα και την ομαδική εργασία όλου του πληρώματος, ανεξαρτήτως βαθμού.

### Σημαία Λιβερίας

Οι απαιτήσεις επάνδρωσης που θέτει το νηολόγιο Λιβερίας βασίζονται ολοκληρωτικά στην ανταγωνιστικότητα, διεθνή αναγνώριση και ασφαλή διαχείριση. Πολλά νηολόγια απαιτούν τα πλοία υπό τη σημαία τους να επανδρώνονται με πολίτες της χώρας του νηολογίου, το οποίο προάγει την αύξηση των μισθών, το αυξημένο κόστος εργασίας και γενικών εξόδων, την υπερβολική γραφειοκρατία, και το ενδεχόμενο παρεμβολών από το οργανωμένο εργατικό δυναμικό. Η μοναδική προϋπόθεση που θέτει είναι η ναυτολόγηση ατόμων άνω των 18 ετών.

Η Λιβερία δεν θέτει περιορισμούς στην εθνικότητα των απασχολούμενων ναυτικών και αξιωματικών.<sup>12</sup> Η σύνθεση του πληρώματος διέπεται από το ναυτικό δίκαιο της Λιβερίας σύμφωνα με το οποίο οι αξιωματικοί θα πρέπει να κατέχουν δίπλωμα από τη Λιβερία που να έχει ισχύ για 5 έτη, οι ναυτικοί θα πρέπει να κατέχουν το «Seaman's Identification and Record Book», και ο πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός θα πρέπει να κατέχουν διπλώματα αντίστοιχα της θέσης τους (Βλάχος Γ., 2007).

Κάθε μέλος του πληρώματος πρέπει να ξεκουράζεται δέκα ώρες ημερησίως κατ' ελάχιστο, το οποίο μπορεί να χωριστεί και σε δύο μέρη, ένα εκ των οποίων όμως οφείλει να έχει διάρκεια τουλάχιστον έξι ωρών και ο χρόνος ανάμεσα στις δύο περιόδους να μην ξεπερνάει τις 14 ώρες. Τα μικρά διαλείμματα δεν θεωρούνται ξεκούραση.

---

<sup>12</sup><http://www.liscr.com>

## Κυπριακή σημαία

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.

### **2.3.9. Αξιοπιστία σημαίας και κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς**

Το κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της σημαίας, η χαλαρότητα ελέγχων και επιθεωρήσεων από τις αρμοδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας, η αξιοπιστία της σημαίας, η στάση του Port state control, αν το νηολόγιο είναι μέλος E.E., η υπόληψη της σημαίας από τον IMO, το να μα μην έχει χαρακτηριστεί σημαία ευκολίας, η στάση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και τραπεζών, το πώς αντιμετωπίζουν οι ασφαλιστές κάθε σημαία καθώς και η προτίμηση των ναυλωτών αλλά και των “oil majors” αποτελούν ακόμα μερικά κριτήρια που απασχολούν τους πλοιοκτήτες προκειμένου να επιλέξουν σημαία νηολόγησης.

Η ποιοτική απόδοση ενός νηολογίου συνδέεται με την ενεργό συμμετοχή στον IMO και όχι μόνο με καθαυτή τη συμμετοχή. Τα κράτη σημαίας 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. Το γεγονός αυτό, δεν θα πρέπει να αγνοείται κατά τη 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 έτσι 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.

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 επιτυγχάνεται με τις τακτικές επιθεωρήσεις και τον έλεγχο των πλοίων που ανήκουν στη σημαία τον οποίο πραγματοποιούν εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές. Οι επιθεωρήσεις αυτές λέγονται «Επιθεωρήσεις Σημαίας» (Flag State Control).

Δεν ενεργούν όμως όλα τα κράτη σημαίας υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί, ούτε ελέγχουν όλα τα πλοία τους ή κάνουν ελλιπείς 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.

Η ικανότητα εφαρμογής των διεθνών κανονισμών από το κράτος σημαίας αποτελεί τον κρισιμότερο παράγοντα ποιοτικής απόδοσης ενός νηολογίου. Η ποιότητα μιας σημαίας καθορίζεται από τους ελέγχους των λιμενικών αρχών και μεταφράζεται σε αριθμό κρατήσεων. Όταν μια σημαία συμπεριλαμβάνεται στη λευκή λίστα του Paris MOU χαρακτηρίζεται ως ποιοτική.

Είναι δικαίωμα κάθε χώρας αλλά και ταυτόχρονα υποχρέωσή της να ασκεί έλεγχο στα πλοία ξένων χωρών που προσεγγίζουν τα σημαντικά λιμάνια της. Διάφορες διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις που υιοθετήθηκαν με πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και από την Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO) παρέχουν στις χώρες μέλη των δύο πιο πάνω Οργανισμών την τεχνογνωσία, για να μπορούν ομοιόμορφα και αποτελεσματικά να επιθεωρούν τα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους (Port State Control- PSC).

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 PCS 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.

Οι επιθεωρητές χρησιμοποιούν έναν τυποποιημένο αρχικό πίνακα ελέγχου επιθεώρησης και επιθεωρούν διάφορες ουσιαστικές πτυχές του πλοίου για να βεβαιωθούν για την ασφαλή λειτουργία του. Η πιστοποίηση θεωρείται άκυρη όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι, ή υποψίες ότι ένα πλοίο ή ο εξοπλισμός του ή το πλήρωμα δεν είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς και την απαιτούμενη συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων, τότε ακολουθεί μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση (Πετρόπουλος Δ., 2003).

#### **2.3.10. Paris Memorandum of Agreement (Paris MoU)**

Για το συντονισμό και την εναρμόνιση του συστήματος των επιθεωρήσεων Port State Control, τα ευρωπαϊκά κράτη δημιούργησαν μία περιφερειακή συμφωνία για τη σύσταση ενός συντονιστικού Οργάνου. Το νέο αυτό Όργανο γνωστό ως Μνημόνιο Κατανόησης των Παρισίων (Paris MOU) για τον έλεγχο των πλοίων από τα παραλιμένα κράτη, το οποίο 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 (sub-standard vessels), 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 εμπλεκόμενων 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 καταγράψουν και θα ανταμειφθούν για την επένδυση και συμμετοχή τους στην ποιοτική ναυτιλία.<sup>13</sup>

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 επτά χώρες: Βέλγιο – Βουλγαρία – Εσθονία- Καναδάς - Κροατία – Κύπρος – Λιθουανία – Λετονία- Δανία - Ισλανδία - Φιλανδία - Γαλλία - Γερμανία - Ελλάδα - Ην. Βασίλειο - Ιρλανδία - Ιταλία - Ολλανδία- - Μάλτα- Νορβηγία - Πολωνία - Πορτογαλία - Ρωσία –Ρουμανία- Ισπανία - Σουηδία και Σλοβενία.

Η ελληνική σημαία κατατάσσεται στις ποιοτικές σημαίες για τη ναυτιλία («Λευκή Λίστα») βάσει των ετήσιων ελέγχων που γίνονται από τον διεθνή Οργανισμό Paris MOU. Η αμερικανική ακτοφυλακή συνεχίζει να διατηρεί την ελληνική σημαία στον κατάλογο με τα ποιοτικά κράτη σημαίας (Quality Flag States) που συμμετέχουν στην QUALSHIP 21. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία υπό ελληνική σημαία θα συνεχίσουν να απολαμβάνουν των προνομίων που τους παρέχονται -μειωμένες επιθεωρήσεις PSC, εφοδιασμός με πιστοποιητικό ποιότητας κλπ.- κατά τις προσεγγίσεις τους στα λιμάνια των ΗΠΑ.<sup>14</sup>

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

---

<sup>13</sup> <http://www.parismou.org>

<sup>14</sup> <http://www.kathimerini.gr>

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 Γ., 2007).

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.

#### **2.3.10.1. Κατάταξη νηολογίων- *black, grey, white list***

Το PARIS MOU έχει δώσει ιδιαίτερο βάρος στην απόδοση των Κρατών των Σημαιών 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 Σημαιών βάσει στατιστικού τύπου, ο οποίος οδήγησε στη δημιουργία μαύρης, γκριζας και λευκής λίστας (*black, gray, white list*) καθιστώντας ακόμη αυστηρότερη την αξιολόγηση της απόδοσής τους. Η απόδοση της σημαίας κάθε κράτους (FLAG STATE) υπολογίζεται με τυποποιημένη μέθοδο (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.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> <http://www.parismou.org>

## White – Grey – Black Lists

Valid 1st July 2014, Paris MoU

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>White List 2011 - 2013</b>						
1	France	278	0	27	12	-1,92
2	Norway	1470	16	119	86	-1,79
3	Sweden	476	4	43	24	-1,69
4	Denmark	1,099	14	91	63	-1,68
5	Italy	1243	17	102	72	-1,66
6	Hong Kong, China	1583	23	128	94	-1,66
7	United Kingdom	1513	23	123	89	-1,62
8	Finland	421	4	39	20	-1,61
9	Germany	881	12	75	49	-1,61
10	Croatia	147	0	16	5	-1,59
11	Bahamas	2414	42	190	148	-1,59
12	Isle of Man, UK	677	9	59	36	-1,57
13	Liberia	4046	82	310	256	-1,53
14	Singapore	1367	26	112	80	-1,46
15	Belgium	235	2	23	10	-1,42
16	Greece	966	19	81	54	-1,38
17	Marshall Islands	2521	63	198	155	-1,31
18	China	202	2	21	8	-1,26
19	Netherlands	3083	83	240	192	-1,26
20	Iran, Islamic Republic of	92	0	11	2	-1,07
21	Gibraltar, UK	885	24	75	49	-1,06
22	Malta	4426	149	338	281	-1,05
23	Cyprus	1940	64	155	117	-0,98
24	Cayman Islands, UK	332	8	31	15	-0,87
25	Barbados	356	9	33	17	-0,85
26	United States of America	269	6	26	11	-0,84
27	Latvia	75	0	9	1	-0,79
28	Russian Federation	1390	51	113	81	-0,79
29	Estonia	74	0	9	1	-0,77
30	Bermuda, UK	254	6	25	11	-0,76
31	Japan	71	0	9	1	-0,71
32	Korea, Republic of	103	1	12	2	-0,69
33	Kazakhstan	69	0	9	1	-0,67
34	Turkey	1650	69	133	98	-0,64
35	Saudi Arabia	65	0	8	1	-0,57
36	Panama	6238	305	470	403	-0,55
37	Antigua and Barbuda	3746	178	288	236	-0,55
38	Faroe Islands, DK	241	7	24	10	-0,50
39	Ireland	88	1	11	2	-0,42
40	Philippines	198	6	20	7	-0,32

41	Spain	210	7	21	8	-0,23
42	Luxembourg	185	6	19	7	-0,18
43	Poland	162	5	17	5	-0,14
44	Switzerland	99	2	12	2	-0,13
45	Lithuania	176	6	18	6	-0,06
46	Thailand	48	0	7	0	0,00

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>Grey List 2011-2013</b>						
47	India	106	3	12	3	0,04
48	Tunisia	48	1	7	0	0,15
49	Portugal	366	20	34	17	0,17
50	Vanuatu	236	12	23	10	0,17
51	Malaysia	61	2	8	0	0,20
52	Bulgaria	58	2	8	0	0,22
53	Curacao	262	16	26	11	0,34
54	Syrian Arab Republic	42	2	6	0	0,35
55	Egypt	69	4	9	1	0,40
56	Morocco	65	4	8	1	0,43
57	Ukraine	237	17	24	10	0,53
58	Algeria	79	6	10	1	0,56
59	Georgia	160	13	17	5	0,65
60	Lebanon	81	7	10	1	0,66
61	Saint Kitts and Nevis	307	24	29	14	0,66
62	Libya	44	5	6	0	0,79
63	Tuvalu	42	5	6	0	0,82
64	Albania	117	13	13	3	0,98
65	Belize	570	50	50	29	0,98

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>Black List 2011 - 2013</b>						
66	Cambodia	526	47	47	Medium Risk	1,00
67	Saint Vincent and the Grenadines	1004	87	84		1,09
68	Comoros	350	37	33		1,35
69	Cook Islands	240	29	24		1,62
70	Sierra Leone	355	42	33		1,73
71	Moldova, Republic of	611	73	54		1,96
72	Togo	282	37	27	Medium to High Risk	2,00
73	Dominica	103	18	12		2,59
74	Honduras	30	7	5		2,65
75	Tanzania, United Republic of	289	53	28	High Risk	3,58

### 2.3.11. Περιοχή δραστηριότητας του πλοίου

Η περιοχή δραστηριότητας του πλοίου, όπως για παράδειγμα σε γραμμές εσωτερικού, εξαρτάται μεταξύ άλλων και από τον τύπο του, τις ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου και τη ναύλωση. Τυχόν εμπορικοί περιορισμοί, το καθεστώς ελευθερίας εμπορίου σε περίοδο πολέμου, η κυβερνητική και πολιτική σταθερότητα αλλά και ιστορικοί λόγοι μπορούν τέλος να επηρεάσουν την επιλογή της σημαίας.

#### Κυπριακή σημαία

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 4055/86 και EEC 4058/86, 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 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.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> <http://www.mcw.gov.cy>



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ**

### **3.1. Εισαγωγή**

Το κεφάλαιο αυτό αποτελεί την έναρξη του τελευταίου μέρους αυτής της έρευνας. Παρουσιάζονται τα στοιχεία από την έρευνα πεδίου αναφορικά με την βαρύτητα των παραγόντων επιλογής σημαίας νηολόγησης.

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 σημαία νηολόγησης (σχέδιο των ερωτηματολογίων βρίσκεται στο Παράρτημα). Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο σε ανώτερα στελέχη 20 ναυτιλιακών εταιρειών καθώς κρίθηκε ότι αυτοί γνωρίζουν και

αντιπροσωπεύουν την άποψη των πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Από αυτές τις εταιρείες απάντησαν οι 12. Το δείγμα κρίνεται στατιστικά αντιπροσωπευτικό καθώς οι εν λόγω ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται, όπως αναφέρεται παρακάτω, 215 πλοία.

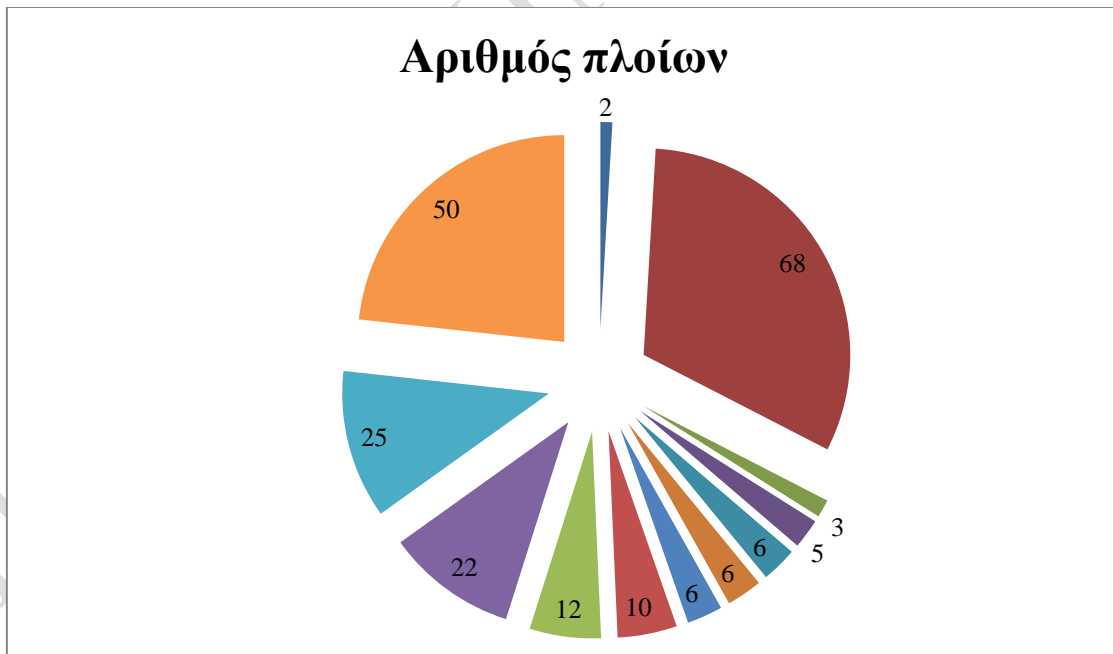
### 3.2. Ανάλυση Απαντήσεων Ερωτηματολογίων

Τα ερωτηματολόγια αποτελούνται από 3 μέρη:

- A) Στοιχεία ερωτώμενου και εταιρείας που αντιπροσωπεύει
- B) Στοιχεία στόλου της αντίστοιχης εταιρείας
- Γ) Λόγοι επιλογής Νηολογίου

Σχετικά με τα στοιχεία ερωτώμενου, εταιρείας που αντιπροσωπεύει και στόλου της αντίστοιχης εταιρείας:

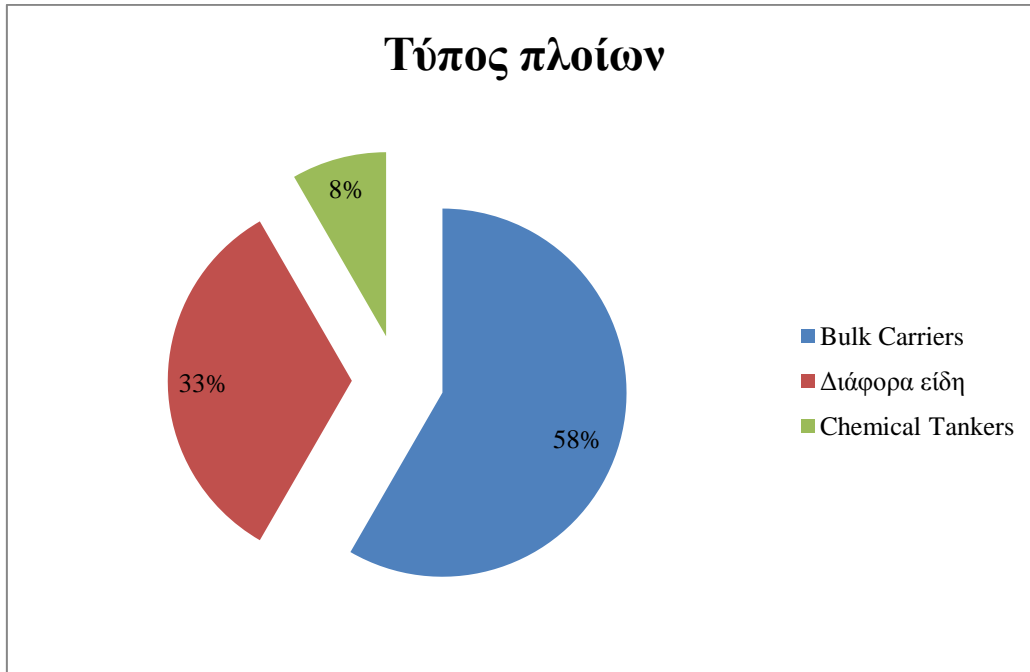
Όπως αναφέρθηκε στην αρχή, το δείγμα αποτελείται από 12 ναυτιλιακές εταιρείες εκ των οποίων:



Διάγραμμα 3.1. Αριθμός πλοίων

Σχετικά με τον αριθμό πλοίων,

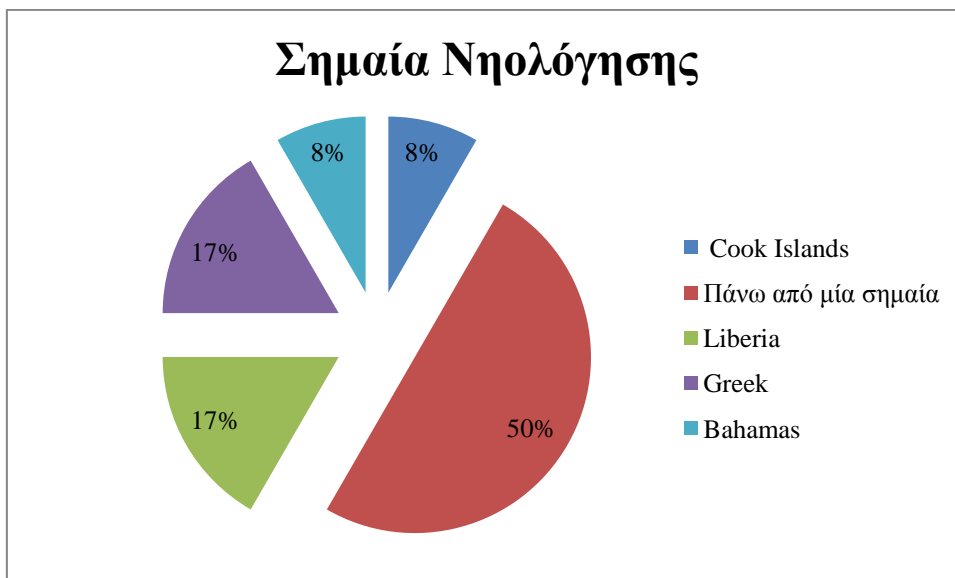
- 6 έχουν στην κατοχή τους 1-8 πλοία
- 2 έχουν στην κατοχή τους 9-15 πλοία
- 4 έχουν στην κατοχή τους πάνω από 15 πλοία



Διάγραμμα 3.2. Τύπος πλοίων

Σχετικά με τον τύπο πλοίων,

- 7 έχουν στην κατοχή τους bulk carriers
- 4 έχουν στην κατοχή τους διάφορα είδη πλοίων
- 1 έχει στην κατοχή της chemical tankers



Διάγραμμα 3.3. Σημαία νηολόγησης

Σχετικά με τη σημαία νηολόγησης,

- 6 έχουν τα πλοία τους εγγεγραμμένα σε περισσότερα από ένα νηολόγια
- 2 έχουν τα πλοία τους εγγεγραμμένα στο Ελληνικό νηολόγιο
- 2 έχουν τα πλοία τους εγγεγραμμένα στο νηολόγιο Λιβερίας
- 1 έχει τα πλοία της εγγεγραμμένα στο νηολόγιο Cook Islands
- 1 έχει τα πλοία της εγγεγραμμένα στο νηολόγιο Bahamas

Σχετικά με την περιοχή δραστηριότητας, όλα τα πλοία υπό μελέτη εκτελούν πλόες παγκοσμίως.

Με βάση τη θεωρία που αναπτύχθηκε στην παρούσα εργασία, επιλέχθηκαν και ενσωματώθηκαν ως ερωτήσεις στο ερωτηματολόγιο της έρευνας, οι παρακάτω πιθανοί παράγοντες-κριτήρια επιλογής της σημαίας νηολόγησης. Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάλυση και η παρουσίαση των αποτελεσμάτων, οι παράγοντες παρατίθενται παρακάτω με μια γενική ομαδοποίηση.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

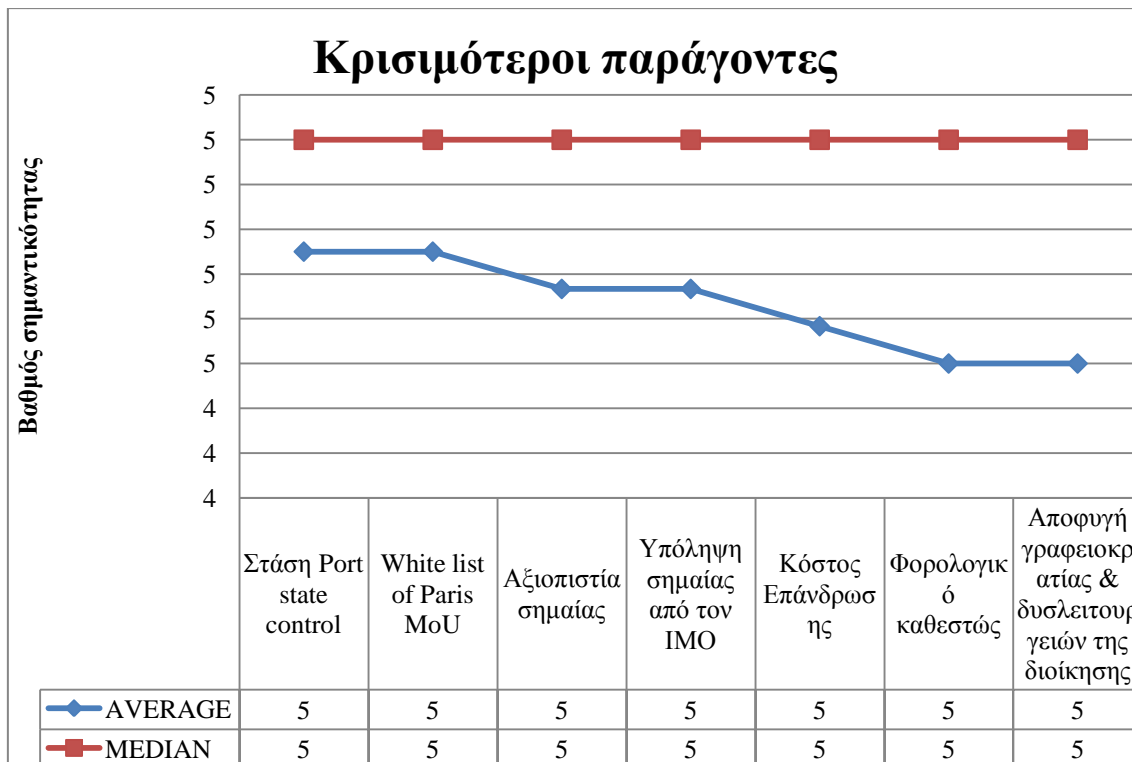
- Κόστος Νηολόγησης, Φορολογικό καθεστώς
- Κόστος Επάνδρωσης, Ευελιξία Επάνδρωσης/ Περιορισμός Εθνικότητας Πληρωμάτων/ Ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών, Επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά, Εργασιακές σχέσεις, Προτίμηση Ελλήνων ναυτικών, Έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών

## ΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

- Νομικά & θεσμικά ζητήματα (υποθήκευση του πλοίου), Περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων, Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο και ποσοστό που πρέπει να καταβληθεί, Ταχύτητα στη σύσταση μιας εταιρείας με ταυτόχρονα χαμηλό κόστος
- Ευκολία Νηολόγησης/Γρήγορες διαδικασίες νηολόγησης, Άμεση επικοινωνία με νηολόγιο, Αποφυγή γραφειοκρατίας & δυσλειτουργιών της διοίκησης, Ανώτατο όριο ηλικίας πλοίου από τη σημαία/αποδοχή πλοίου άνω των 25 ετών, Περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (ηλικία, τύπος, μέγεθος), Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης, Τύπος πλοίου
- Κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της σημαίας, Χαλαρότητα ελέγχων/ επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας, Αξιοπιστία σημαίας, Στάση Port state control, White list of Paris MoU, Νηολόγιο μέλος E.E., Υπόληψη σημαίας από τον IMO, Να μην έχει χαρακτηριστεί σημαία ευκολίας,
- Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων/ Τραπεζών/ Ασφαλιστών, Προτίμηση ναυλωτών, Προτίμηση “oil majors”

## ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

- Περιοχή δραστηριότητας του πλοίου, Εμπορικοί Περιορισμοί, Απασχόληση πλοίου σε γραμμές εσωτερικού, Καθεστώς ελευθερίας εμπορίου σε περίοδο πολέμου, Κυβερνητική/ Πολιτική σταθερότητα, Ιστορικοί λόγοι

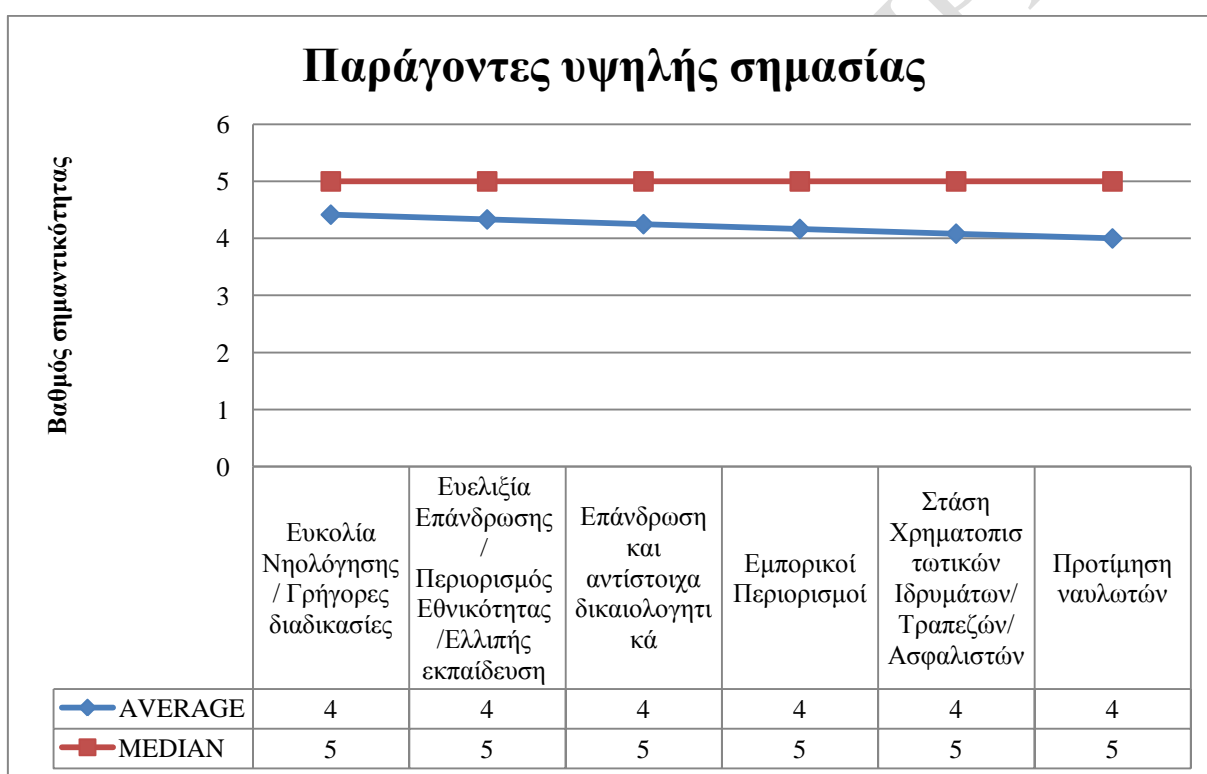


Διάγραμμα 3.4. Κρισιμότεροι παράγοντες

Ως **κρισιμότερα κριτήρια επιλογής** (υψηλότερης βαρύτητας) από τα ανωτέρω για την επιλογή της σημαίας φαίνεται να σχετίζονται με την στάση Port State Control και γενικότερα την ποιότητα και αξιοπιστία της σημαίας. Στη συνέχεια το κόστος επάνδρωσης, το φορολογικό καθεστώς και την αποφυγή γραφειοκρατίας κατά τη νηολόγηση. Αναλυτικότερα, τα κυριότερα κριτήρια επιλογής φαίνεται να είναι, με σειρά προτεραιότητας:

- I. Η στάση του Port State Control
- II. Το White list of Paris MoU
- III. Η αξιοπιστία σημαίας
- IV. Η υπόληψη σημαίας από τον IMO
- V. Το κόστος επάνδρωσης, που αποτελεί σημαντικό κομμάτι των λειτουργικών εξόδων του πλοίου, είναι επίσης εξαιρετικά σημαντικός παράγοντας σύμφωνα με την έρευνα.

- VI. Το φορολογικό καθεστώς που διέπει την κάθε υποψήφια χώρα σημαίας νηολόγησης. Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων στην παρούσα έρευνα, έρχεται να επιβεβαιώσει τη σημαντικότητα του κόστους φορολόγησης, όπως αυτό αναφέρθηκε και στο βιβλιογραφικό κομμάτι της παρούσας εργασίας, ότι δηλαδή οι πλοιοκτήτες προφανώς επιλέγουν την σημαία που θα ελαχιστοποιήσει τα έξοδα και τις φορολογικές επιβαρύνσεις.
- VII. Η αποφυγή γραφειοκρατίας και δυσλειτουργιών της διοίκησης

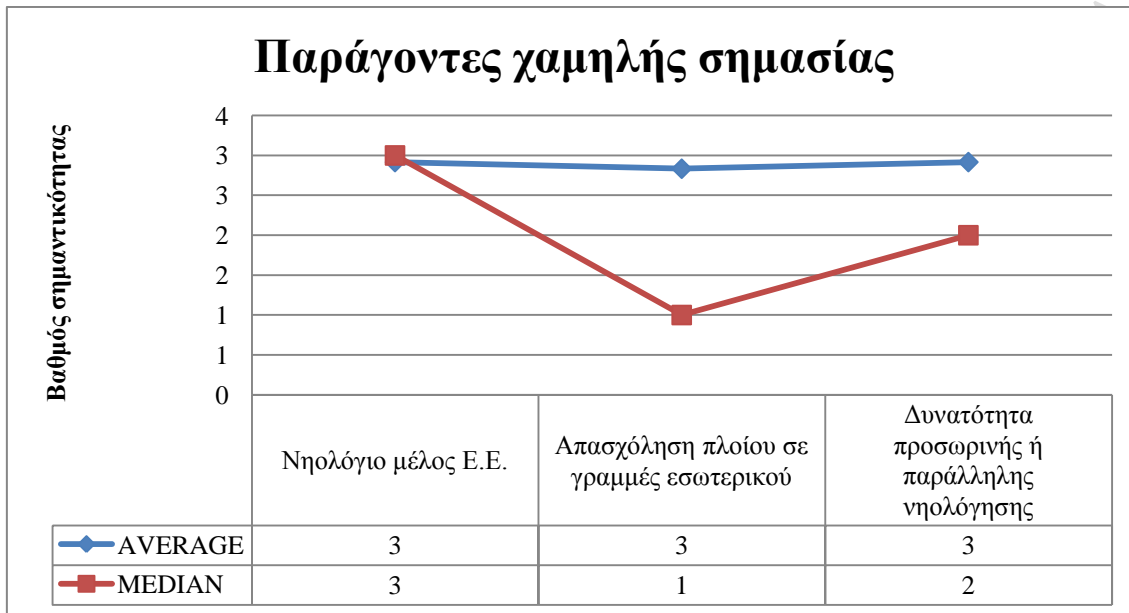


Διάγραμμα 3.5. Παράγοντες υψηλής σημασίας

Ως υψηλής βαρύτητας παράγοντες αναγνώρισαν ακόμα, με σειρά προτεραιότητας:

- I. Η Ευκολία Νηολόγησης/Γρήγορες διαδικασίες νηολόγησης
- II. Ευελιξία Επάνδρωσης/ Περιορισμός Εθνικότητας Πληρωμάτων/Ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών
- III. Επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά

- IV. Εμπορικοί Περιορισμοί
- V. Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων/ Τραπεζών/ Ασφαλιστών
- VI. Προτίμηση ναυλωτών



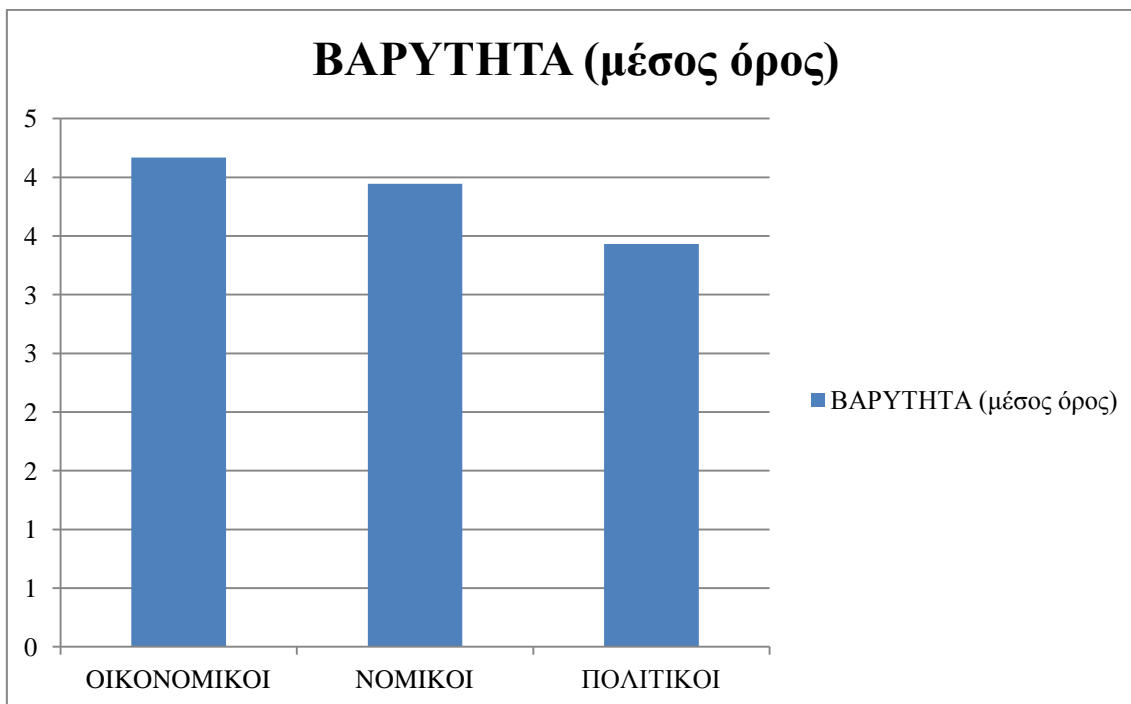
Διάγραμμα 3.6. Παράγοντες χαμηλής σημασίας

Αντιθέτως, ως **χαμηλής βαρύτητας παράγοντες** αναγνώρισαν τους εξής:

- I. Απασχόληση πλοίου σε γραμμές εσωτερικού
- II. Νηολόγιο μέλος E.E.
- III. Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης

Οι ιστορικοί λόγοι φαίνεται να μπερδεύουν τους πλοιοκτήτες, με 7 εταιρείες να επηρεάζονται από ιστορικούς λόγους σε χαμηλό ως αδιάφορο βαθμό και 5 να επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό.





Διάγραμμα 3.7. Βαρύτητα κατηγοριοποιημένων παραγόντων

Με βάση την κατηγοριοποίηση των παραγόντων που κάναμε παραπάνω, παρατηρούμε στο διάγραμμα 3.7 ότι τα οικονομικά κριτήρια έχουν τη μεγαλύτερη βαρύτητα κατά την επιλογή σημαίας νηολόγησης, με τα νομικά και θεσμικά να ακολουθούν με μικρή σχετικά διαφορά. Οι πολιτικοί παράγοντες παίζουν και αυτοί σημαντικό ρόλο σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

### 4.1. Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία

Τα παρακάτω βασικά μεγέθη - στοιχεία αναδεικνύουν τα σημαντικά οφέλη που αποκομίζει η ελληνική οικονομία από την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο<sup>17</sup>:

- Ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την 1<sup>η</sup> θέση παγκοσμίως με 3,760 πλοία ελληνικών συμφερόντων (άνω των 1000 κοχ), αντιπροσωπεύουν το 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας (DWT)
- Το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα δύο μεγαλύτερα χρηματιστήρια του κόσμου –NYSE και NASDAQ- είναι ελληνικών συμφερόντων (πηγή IOBE)
- Από τα 3,760 πλοία ελληνικών συμφερόντων άνω των 1000 κοχ, μόνο τα 862 πλοία (περίπου 23%) φέρουν την Ελληνική σημαία (2012)
- Δραστηριοποιούνται συνολικά 718 ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα (σύμφωνα με έρευνα της Petrofin SA το 2012)
- Το ελληνικό νηολόγιο είναι το 7<sup>ο</sup> μεγαλύτερο στον κόσμο ως προς τη μεταφορική ικανότητα (σύμφωνα με τη HIS Fairplay), κατατάσσεται στις ποιοτικές σημαίες για τη ναυτιλία (λευκή ζώνη του Paris MOU) και συμμετέχει στην QUALSHIP 21. Τέλος, είναι κλειστό νηολόγιο, δηλαδή υπάρχει δεσμός μεταξύ του πλοιοκτήτη και της σημαίας.

Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία:

- 4,3% επί του ΑΕΠ το 2010 από 2,4% το 2000
- Εκτιμάται ότι περίπου 60,000 εργαζόμενοι απασχολούνται σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και έως 140,000 εργαζόμενοι σε παραναυτιλιακούς κλάδους

---

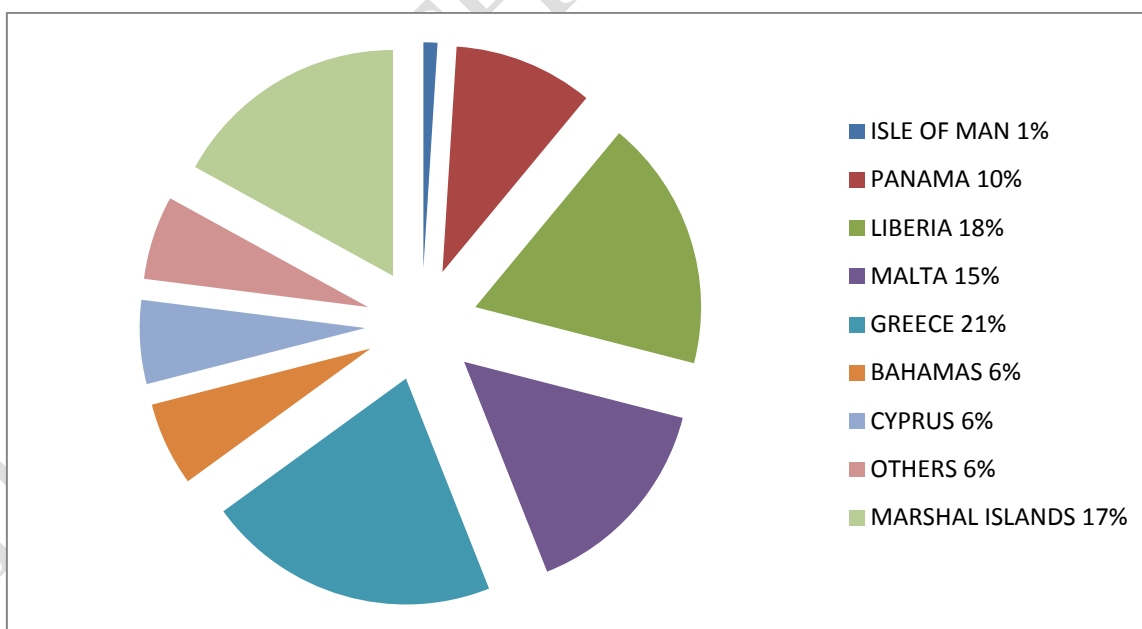
<sup>17</sup> <https://niologio.hcg.gr>

- 14 δις ευρώ ναυτιλιακό συνάλλαγμα εισάχθηκε το 2011 (έναντι 15,4 δις ευρώ το 2010), εκ των οποίων καθαρές εισροές 6,8 δις ευρώ το 2011 (έναντι 7,2 δις ευρώ το 2010)<sup>18</sup>
- Το 2011 οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρέθηκαν στην κορυφή των νέων παραγγελιών παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας (9.215 τόνοι), επενδύοντας κεφάλαια της τάξης των 13 δις δολαρίων
- Το πλεόνασμα στο ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών κάλυπτε πάνω από 25% του ελλείματος εμπορικού ισοζυγίου το διάστημα 2005- 2009

#### 4.2. Τα κυριότερα νηολόγια της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας

Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο έχουν αυξηθεί σε όρους DWT, ολικής χωρητικότητας καθώς και σε αριθμό και είναι 839 πλοία, 47,185,619 O.X. και 80,472,189 DWT.

Τα πλοία ελληνικών συμφερόντων είναι νηολογημένα υπό 46 σημαίες, οι κυριότερες εκ των οποίων παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα.



Διάγραμμα 4.1: Τα κυριότερα νηολόγια πλοίων Ελληνικών συμφερόντων  
Πηγή: GSCC, 2015

<sup>18</sup> <http://www.yen.gr>

Αναλύοντας τα κυριότερα νηολόγια που προτιμούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, παρατηρήθηκε ότι συγκριτικά με πέρυσι δεν σημειώθηκαν σημαντικές απώλειες. Αντίθετα, η Λιβερία προσέλκυσε 61 πλοία επιπλέον, το νηολόγιο των Marshall Islands 55, η Ελλάδα 20, οι Bahamas 12, η Μάλτα 14, η Κύπρος 11 και η Σιγκαπούρη 6.

Ο κάτωθι πίνακας παρουσιάζει τις μεγαλύτερες αυξήσεις σε αριθμό πλοίων, συνολικό GT και συνολικό DW.

Country	Number of ships lost/gained	DW gained	GT lost/gained
Marshall Islands	55	7,232,214	3,915,289
Liberia	61	4,981,046	2,263,422
Malta	14	4,463,890	2,068,640
Greece	20	4,364,272	2,994,826
Panama	5	1,875,193	912,189
Singapore	6	1,685,951	1,833,498
Cyprus	11	1,091,613	520,671

Πίνακας 4.1: Ανάλυση σημαίων ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων  
Πηγή: Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC), Μάρτιος 2015

Την ελληνική σημαία με 839 πλοία 80,472,189 DW (πάνω από το 25% του συνολικού DWT του ελληνόκτητου στόλου) στο νηολόγιό της, ακολουθούν η Λιβερία με 739 πλοία ελληνικών συμφερόντων 54,034,080 DW, το νηολόγιο των Marshall Islands με 697 πλοία 54,806,342 DW, η Μάλτα με 606 πλοία 48,550,930 DW, ο Παναμάς με 398 πλοία 25,210,082 DW, η Κύπρος με 253 πλοία 17,689,741 DW και οι Bahamas με 243 πλοία 17,527,315 DW (GSCC, 2015)

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική και ξένη σημαία και παρατηρούμε ότι ούτε το ένα τέταρτο του ελληνόκτητου στόλου δεν είναι νηολογημένο υπό ελληνική σημαία.

ΕΤΟΣ	2013	2012	2011	2010	2009	2008
ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ	3.677	3.591	3.848	3.996	4.161	4.173
ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	829	862	917	969	1.121	980

Πίνακας 4.2: Πλοία ελληνικών συμφερόντων με ελληνική και ξένη σημαία 2008-2013

Πηγή: Lloyds Register- Fairplay, Greek shipping Cooperation Committee

#### 4.3 Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας

Παρότι ο αριθμός παραγγελιών για νεότευκτα πλοία από Έλληνες εφοπλιστές συνεχώς αυξάνεται, παρατηρείται ταυτόχρονα μείωση του στόλου υπό ελληνική σημαία, γεγονός που μας κάνει να αναρωτηθούμε τι όφελος αποκομίζει τελικά η οικονομία της χώρας μας από τα πλοία ελληνικών συμφερόντων. Παρά τις προσπάθειες για αναβάθμιση του ελληνικού νηολογίου μέσω της ηλεκτρονικής υποβολής της αίτησης και άλλων μέτρων που αναφέρθηκαν στην ενότητα 2.2.2, το ελληνικό νηολόγιο παρουσιάζει κάποια τρωτά σημεία που επιδέχονται βελτίωση και συναινούν στην αποχώρηση από την εθνική σημαία.

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

Οι κυριότερες αιτίες που ωθούν τους πλοιοκτήτες στην φυγή από το εθνικό νηολόγιο είναι:

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

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. Είναι γεγονός εξάλλου, ότι οι Έλληνες αξιωματικοί προτιμούνται στη στελέχωση θέσεων ευθύνης στα ελληνόκτητα πλοία.

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

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

- ✓ Κανόνες επάνδρωσης βασισμένους στην πολιτική ασφάλειας και όχι στην απασχόληση
- ✓ Οργανωτική διάρθρωση του διοικητικού μηχανισμού των υπηρεσιών νηολόγησης που να βασίζεται στις αρχές της προαγωγής της ευελιξίας και της αποφυγής γραφειοκρατικών παρακωλύσεων και δυσλειτουργιών.

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

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας θα δώσει το έναυσμα για τον επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του ελληνόκτητου στόλου. Αυτό το γεγονός είναι βέβαιο ότι θα δώσει πολλαπλά οικονομικά οφέλη στην χώρα, αλλά κυρίως θα προσφέρει ανάταση του εθνικού γοήτρου.

## Συμπεράσματα

Η ναυτιλία αποτελεί 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 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 7<sup>η</sup> θέση παγκοσμίως και στην 1η 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.

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 ηλεκτρονικό ταχυδρομείο σε ανώτερα στελέχη 20 ναυτιλιακών εταιρειών από τις οποίες απάντησαν οι 12. Στη συνέχεια, έγινε η επεξεργασία των ερωτηματολογίων βάσει των απαντήσεων των στελεχών των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών.



Συμπερασματικά, όπως με σαφήνεια κατέδειξε η ανάλυση της έρευνας, αλλά και τα θέματα που διερευνήθηκαν στα κεφάλαια που προηγήθηκαν, θα λέγαμε ότι η απόφαση για την επιλογή της πιο κατάλληλης σημαίας δεν εξαρτάται αποκλειστικά από το φορολογικό πλαίσιο, αλλά πρόκειται για ένα συνδυασμό της αξιοπιστίας που προσφέρει η καθεμία, τις απαιτήσεις πληρώματος που έχει και συνεπώς και του κόστους επάνδρωσης του πλοίου.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνική

- Βλάχος Γ., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα, 2007
- Βλάχος Γ., «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007
- Γεωργαντόπουλος Ε. – Βλάχος Γ., «Ναυτιλιακή Οικονομική», εκδόσεις J&J Hellas, 2003
- Γουλιέλμος Α., «Διοίκηση Παράκτιων και Θαλάσσιων Βιομηχανιών», Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα, 1996
- Γουλιέλμος Α., «Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις», Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα, 2001
- Γουλιέλμος Α., «Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς, 1996
- Θανοπούλου Ε., «Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία», εκδόσεις Παπαζήση, 1994
- Θεοδωρόπουλος Σ. – Λεκάκου Μ.- Πάλλης Α., «Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις Τυπωθήτω, 2006
- Μεταξάς, Β., «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», εκδόσεις Παπαζήση, 1985
- Πετρόπουλος Δ., «Ο ρόλος των ανοιχτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία», Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2003.

## Ξενόγλωσση

- Martin Stopford, *Maritime Economics, Second Edition*, Routledge, London 2007
- Jan Hoffmann, Ricardo J. Sanchez and Wayne K. Talley, «Determinants of vessel flag», Elsevier Ltd. 2005 (<http://trid.trb.org/view.aspx?id=763615>)
- Bergantino, A., & Marlow, P. B. (1999). An econometric analysis of the decision to flag out. Cardiff: SIRC.
- Bergantino, A., & Marlow, P. B. (1998). Factors influencing the choice of Flag: Empirical Evidence *Maritime Policy & Management*, 25 (2), p.p. 157-174
- Bergstrand S.J., “Buy the Flag, Developments in the Open Registry Debate”, Polytechnic of Central London, 1983
- Doganis R.S. & Metaxas B.N., “The Impact of Flags of Convenience”, Polytechnic of Central London, 1976
- Thanopoulou, H. A. (1998). What price the flag? The terms of competitiveness in shipping. *Marine Policy*, 22, 359–374.
- Article, Meifeng Luo, Lixian Fan & Kevin Li, Flag choice behavior in the world merchant fleet
- «Determinants of a vessels flag», presented at the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists, Pusan south Korea, 3rd September 2003
- Ali Cemal Toz & A. Guldem Cerit, «Flag Choices of Turkish Shipowners and the Impact on Fleet Structure», International Conference IMLA 19 Opatija, 2011
- Yannopoulos, G.N. (1998). The Economics of “Flagging out”. *Journal of Transport Economics and Policy* 22, (1998) 197\_208.
- Kumar, S. and J. Hoffmann, Globalization: The Maritime Nexus”, in C. Grammenos (ed) *The Handbook of Maritime Economics and Business*, London: Lloyd’s, 2002
- Mansell, John N.K., «Flag State Responsibility», 2009
- N.P. Ready, “Ship Registration”, LLP., 1991

## Διαδίκτυο

- <http://www.nee.gr/default.asp?t=MaritimeLegislation>
- <http://www.ships-register.com/>
- <http://202.114.89.60/resource/pdf/2291.pdf>
- <http://front.cc.nctu.edu.tw/Richfiles/15619-631.pdf>
- <http://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=169436>
- <http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm>
- <http://www.ecsa.eu/>
- [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.htm)
- <http://www.liscr.com/liscr/>
- <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25204>
- [http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerhips\\_en/registerhips\\_en?OpenDocument](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerhips_en/registerhips_en?OpenDocument)
- <http://www.lr.org/en/marine/compliance/port-state-control/index.aspx>
- <https://www.parismou.org>
- <https://niologio.hcg.gr/>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Maritime\\_flag](http://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_flag)
- <http://www.kathimerini.gr>
- <http://www.capital.gr>
- [http://www.maritimes.gr/news/uploads/greek\\_controlled\\_shipping\\_2015\\_.pdf](http://www.maritimes.gr/news/uploads/greek_controlled_shipping_2015_.pdf)
- <http://www.tradewindsnews.com/shipsales/335552/greeks-steaming-ahead>
- [http://people.hofstra.edu/jean-paul\\_rodrigue/downloads/International%20Maritime%20Logistics.pdf](http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/International%20Maritime%20Logistics.pdf)
- <http://www.clarksons.com>
- <https://www.bimco.org>
- <http://www.nautilia.gr>
- <http://www.hellenicshippingnews.com/>
- <http://info.lloydslistintelligence.com/wp-content/uploads/2013/08/Top-10-Ship-Reg.pdf>

## Ερωτηματολόγιο

Έρευνα σε ναυτιλιακές εταιρείες για την εκπόνηση διπλωματικής εργασίας  
με θέμα:  
«ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ & ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ»

Ημερομηνία:

### Στοιχεία ερωτώμενου

Επωνυμία και έδρα της εταιρείας την οποία αντιπροσωπεύετε:

Όνοματεπώνυμο:

Θέση στην εταιρεία:

Τηλέφωνο επικοινωνίας:

### Ερωτηματολόγιο

1. Από πόσα πλοία αριθμείτε ο στόλος της εταιρείας σας;
2. Ποιοί είναι οι τύποι, τα νηολόγια και η μεταφορική ικανότητα των πλοίων σας;  
(μπορείτε να επισυνάψετε σχετικό πίνακα εφόσον είναι διαθέσιμος)
3. Περιοχές δραστηριότητας (Ελλάδα, Μεσόγειος, Παγκοσμίως):

## Αξιολόγηση παραγόντων επιλογής σημαίας νηολόγησης

(Ποιά η βαρύτητα καθενός από τους παρακάτω παράγοντες για την επιλογή από την εταιρεία σας σημαίας νηολόγησης;)

<b>Πίνακας Αξιολόγησης Παραγόντων Επιλογής Σημαίας Νηολόγησης</b>					
<b>Σημειώστε X στο αντίστοιχο πεδίο (κελί) κατάδειξης σημαντικότητας</b>	<b>Ασήμαντος 1</b>	<b>Λίγο Σημαντικός 2</b>	<b>Μέτριος 3</b>	<b>Σημαντικός 4</b>	<b>Πολύ Σημαντικός 5</b>
1. Τύπος πλοίου					
2. Περιοχή δραστηριότητας του πλοίου					
3. Εμπορικοί Περιορισμοί					
4. Απασχόληση πλοίου σε γραμμές εσωτερικού					
5. Φορολογικό καθεστώς					
6. Ευελιξία Επάνδρωσης/ Περιορισμός Εθνικότητας Πληρωμάτων/ Ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών					
7. Επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά					

<b>Σημειώστε X στο αντίστοιχο πεδίο (κελί) κατάδειξης σημαντικότητας</b>	<b>Ασήμαντος 1</b>	<b>Λίγο Σημαντικός 2</b>	<b>Μέτριος 3</b>	<b>Σημαντικός 4</b>	<b>Πολύ Σημαντικός 5</b>
8. Εργασιακές σχέσεις					
9. Προτίμηση Ελλήνων ναυτικών					
10. Έλλειψη Ελλήνων Αξιωματικών					
11. Κόστος Επάνδρωσης					
12. Ευκολία Νηολόγησης/Γρήγορες διαδικασίες νηολόγησης					
13. Αποφυγή γραφειοκρατίας & δυσλειτουργιών της διοίκησης					
14. Ταχύτητα στη σύσταση μιας εταιρείας με ταυτόχρονα χαμηλό κόστος					
15. Νομικά & θεσμικά ζητήματα (υποθήκευση του πλοίου)					
16. Περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων					

Σημειώστε <b>X</b> στο αντίστοιχο πεδίο (κελί) κατάδειξης σημαντικότητας	Ασήμαντος <b>1</b>	Λίγο Σημαντικός <b>2</b>	Μέτριος <b>3</b>	Σημαντικός <b>4</b>	Πολύ Σημαντικός <b>5</b>
17. Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο και ποσοστό που πρέπει να καταβληθεί					
18. Νηολόγιο μέλος Ε.Ε.					
19. Άμεση επικοινωνία με νηολόγιο					
20. Κόστος Νηολόγησης					
21. Κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της σημαίας					
22. Χαλαρότητα ελέγχων/ επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας					
23. Καθεστώς ελευθερίας εμπορίου σε περίοδο πολέμου					
24. Αξιοπιστία σημαίας					
25. Στάση Port state control					



Σημειώστε <b>X</b> στο αντίστοιχο πεδίο (κελί) κατάδειξης σημαντικότητας	Ασήμαντος <b>1</b>	Λίγο Σημαντικός <b>2</b>	Μέτριος <b>3</b>	Σημαντικός <b>4</b>	Πολύ Σημαντικός <b>5</b>
26. White list of Paris MoU					
27. Υπόληψη σημαίας από τον IMO					
28. Να μην έχει χαρακτηριστεί σημαία ευκολίας					
29. Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων/ Τραπεζών/ Ασφαλιστών					
30. Ιστορικοί λόγοι					
31. Προτίμηση ναυλωτών					
32. Προτίμηση “oil majors”					
33. Ανώτατο όριο ηλικίας πλοίου από τη σημαία/αποδοχή πλοίου άνω των 25 ετών					
34. Περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (ηλικία, τύπος, μέγεθος)					

<b>Σημειώστε X</b> <b>στο αντίστοιχο πεδίο (κελί)</b> <b>κατάδειξης σημαντικότητας</b>	<b>Ασήμαντος</b> <b>1</b>	<b>Λίγο</b> <b>Σημαντικός</b> <b>2</b>	<b>Μέτριος</b> <b>3</b>	<b>Σημαντικός</b> <b>4</b>	<b>Πολύ</b> <b>Σημαντικός</b> <b>5</b>
35. Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης					
36. Κυβερνητική/ Πολιτική σταθερότητα					