

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΣΩΦΡΟΝΙΟΥ

Α.Γ.Μ: 4522

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 06 – 02 – 2021

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 25 – 01 – 2022

Ο ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΟΥΦΙΑΣ

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
1.				
2.				
3.				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΥ ΣΩΦΡΟΝΙΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΟΥΦΙΑΣ

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ 2022

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	iv
Εισαγωγή	v
Κεφάλαιο 1. Νηολόγηση – Σημαίες Νηολόγησης – Τύποι Νηολόγησης	1
1.1 Ανάγκη Νηολόγησης Πλοίων	1
1.2 Επιλογή Σημαίας Νηολόγησης	2
1.3 Τύποι Νηολογίων	4
1.3.1 Παραδοσιακά Εθνικά	4
1.3.2 Ανοικτά Νηολόγια	4
1.3.3 Παράλληλα/Διπλά Νηολόγια	6
1.3.4 Διεθνή Νηολόγια	6
1.4 Σημαντικοί παράγοντες επιλογής σημαίας νηολόγησης	6
Κεφάλαιο 2. Σημαίες ευκαιρίας	9
2.1 Ορισμός σημαίας ευκαιρίας	9
2.2 Τι είναι η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF)	10
2.3 Μερικές πληροφορίες χωρών που ανακηρύχθηκαν ως σημαίες ευκαιρίας από τον ITF	11
2.3.1 Παναμάς	11
2.3.2 Λιβερία	12
2.3.3 Μάλτα	13
2.3.4 Νήσοι Μάρσαλ	13
2.3.5 Αντίγκουα και Μπαρμπούντα	14
2.3.6 Μπαχάμες	14
2.3.7 Κύπρος	15
2.3.8 Καμπότζη	16
2.3.9 Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες	17
2.3.10 Γιβραλτάρ	17

2.3.11 Μπελίτζ	18
Κεφάλαιο 3. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των σημαιών ευκαιρίας - Προβλήματα που δημιουργηθήκαν	19
3.1 Πλεονεκτήματα σημαιών ευκαιρίας	19
3.2 Μειονεκτήματα σημαιών ευκαιρίας	19
3.3 Προβλήματα που δημιουργηθήκαν από τις σημαίες ευκαιρίας	20
3.3.1 Θαλάσσια ρύπανση	22
3.3.2 Ναυτικά ατυχήματα	22
3.3.3 Ναυτεργατικά ατυχήματα και απώλεια ζωής	24
3.3.4 Ναυταπάτες	24
3.3.4.1 Ναυταπάτες από Πλαστά έγγραφα	25
3.3.4.2 Ναυταπάτες από Ναυάγια	25
3.3.4.3 Ναυταπάτες από Εμπρησμούς	26
3.3.4.4 Ναυταπάτες από Ναυλώσεις	26
3.3.4.5 Ναυταπάτες Ασφάλισης Εμπορευμάτων και Πλοίου	26
3.3.4.6 Ναυταπάτες από/προς το προσωπικό μιας ναυτιλιακής εταιρίας	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΦΕΡΟΥΝ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ	27
4.1 Αξιολογήσεις πλοίων που φέρουν σημαίες ευκαιρίας	27
4.2 Η WGB List και ποιος είναι ο ρόλος της	27
4.2.1 White List (Λευκή Λίστα)	28

4.2.2 Grey List (Γκριζα Λίστα)	28
4.2.3 Black List (Μαύρη Λίστα)	28
4.3 United States Coastal Guard Qualship Programme 21 και Paris MoU	28
4.4 Αξιολογήσεις σημαιών από Paris MoU και USCG	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	32
Κατάλογος πινάκων	33
Κατάλογος εικόνων	33
Βιβλιογραφία	34

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ένα πλοίο μετά από την ναυπήγηση του, είναι επακόλουθο να ξεκινήσει η οικονομική του εκμετάλλευση. Για να γίνει αυτό θα πρέπει να εγγραφεί σε ένα νηολόγιο, δηλαδή να αποκτήσει τη δική του ταυτότητα, να αποκτήσει το δικό του λιμάνι νηολόγησης άρα και τη δική του σημαία, που αυτό καθορίζει και την εθνικότητα του.

Η σημαντικότητα μίας σημαίας νηολόγησης παίζει τεράστιο ρόλο καθώς αυτό επηρεάζει το προσωπικό επάνδρωσης του τυχόν ναυπηγήματος στο θέμα της ασφάλειας τους, του τυχόν φορτίου που θα μεταφέρει, την ασφάλεια του φυσικού περιβάλλοντος στο οποίο θα απασχολείτε όπως και άλλα. Μέσα σε αυτά θα δούμε και τους διάφορους τύπους νηολογίων όπως τα νηολόγιο ευκολίας όπου και θα επικεντρωθούμε.

Σε αυτήν τη διπλωματική θα αναλύσουμε τους παράγοντες στους οποίους θα επιλεγεί μία σημαία νηολόγησης καθώς και κριτήρια που καθορίζουν την επιλογή αυτής. Παράγοντες και κριτήρια όπως είναι τα φορολογικά καθεστώτα κάθε σημαίας, οι οικονομικοί παράγοντες που σχετίζονται με κόστη νηολόγησης και στελέχωσης. Επίσης θα μελετηθούν μερικές σημαίες ευκαιρίας που έχουν την πρωτιά τα τελευταία χρόνια.

Πρόκειται να δούμε και να ασχοληθούμε με τα διάφορα πλεονεκτήματα που επιφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας καθώς και τα μειονεκτήματα τους, τα σημαντικά προβλήματα που ανακύπτουν καθώς και τις αξιολογήσεις αυτών των νηολογίων από διεθνής οργανισμούς που καθιστούν την ποιότητα και την αξιοπιστία της κάθε σημαίας βάση των κριτηρίων που θέτουν.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορούμε να πούμε με σιγουριά πως αποτελεί και κατέχει το μεγαλύτερο κομμάτι του παγκόσμιου εμπορίου. Με τον όρο ναυτιλιακή βιομηχανία δεν εννοούμε μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα που σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και όχι μόνο. Στον όρο ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκουμε την πλοιοκτησία και τον εφοπλισμός. Οι ναυτικές ασφάλισεις, οι ασφαλειομεσίτες, οι ναυλώσεις, οι ναυλομεσίτες, ναυπηγήσεις, επισκευές και μετασκευές πλοίων, βρίσκονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία όπως και οι νηολογήσεις πλοίων.

Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι μία διεθνοποιημένη βιομηχανία καθώς η επιχειρηματική της δραστηριότητα απασχολεί εκατομμύρια ανθρώπους ανά το παγκόσμιο. Έχει πολυπολιτισμικό φόντο καθώς σε μία ναυτιλιακή πράξη μπορεί να δραστηριοποιηθούν διάφοροι παράγοντες διαφόρων εθνικοτήτων. Για παράδειγμα μπορούμε να δούμε ένα Έλληνα πλοιοκτήτη να νηολογεί το πλοίο του σε μία χώρα της Λατινικής Αμερικής, να το ασφαλίσει σε χώρα της Ευρώπης και να το επανδρώνει με αξιωματικούς και πληρώματα από διαφορετικές χώρες όπως Φιλιπίνες, Ινδία, Ελλάδα, Ουκρανία, Ρωσία. Με αυτό τον τρόπο αποδεικνύεται πως η ναυτιλία αποτελεί μέρος μίας παγκόσμιας βιομηχανίας όπου τα κεφάλαια και το εργατικό δυναμικό μεταβάλλεται και μετακινείται συνεχώς ανάλογα με τα οικονομικά συμφέροντα αλλά και σε σχέση με την παγκόσμια οικονομία.

Με τα δεδομένα αυτά μεταβάλλονται και οι αξίες των πλοίων, οι μισθοί, τα λειτουργικά κόστη των πλοίων. Οι πλοιοκτήτες με τη σειρά τους προσπαθούν να ελαχιστοποιήσουν τα κόστη αυτά με διάφορους τρόπους. Οι πλοιοκτήτες είναι επιχειρηματίες και ο βασικός τους στόχος είναι να παρέχουν υπηρεσίες με αποτέλεσμα το κέρδος. Ο κάθε πλοιοκτήτης που διευθύνει μία ναυτιλιακής εταιρίας οφείλει να δει το συμφέρον του αλλά και της επιχείρησής του με πρωταρχικό σκοπό την ανάπτυξη της επιχείρησής του όπως αλλά και οι υπηρεσίες που παρέχει να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ - ΣΗΜΑΙΕΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ - ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΝΗΟΛΟΓΙΣΗΣ

1.1 Ανάγκη νηολόγησης πλοίων

Πλοίο θεωρείται παν σκάφος χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων το οποίο προορίζεται για να κινείται αυτόνομα στη θάλασσα.¹ Κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο να έχει εθνικότητα, δηλαδή να είναι εγγεγραμμένο σε κάποιο νηολόγιο κάποιας χώρας. Τα πλοία χωρίς σημαία δεν έχουν καμία νομική υπόσταση όπως επίσης δεν έχουν καμία νομική προστασία με βάση του Διεθνές Δικαίου.

Για να αποκτήσει εθνικότητα ένα πλοίο, θα πρέπει να καταχωρηθεί στο νηολόγιο του κράτους που θα επιλέξει μια ναυτιλιακή εταιρία. Παράλληλα υπόκειται στους νόμους αυτής της χώρας που έχει νηολογηθεί. Πλοίο χωρίς σημαία συνεπάγεται με πλοίο χωρίς εθνικότητα και κράτος, και λόγο αυτού υπόκειται σε απαγόρευση απόπλου.

Τα λιμάνια νηολόγησης διαλέγονται ελευθέρως από τον πλοιοκτήτη όπου εκεί πραγματοποιούνται όλες οι συναλλαγές που αφορούν το πλοίο. Η νηολόγηση ονομάζεται η διαδικασία που περνάει ένα πλοίο για να αποκτήσει την εθνικότητα του όπως και παράλληλα την ύψωση της σημαίας του. Επίσης κατά την νηολόγηση, στο νηολόγιο αναγράφονται τα στοιχεία του πλοιοκτήτη όπως και τα γενικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου από τις λιμενικές αρχές. Τα νηολογημένα πλοία θα πρέπει να φέρουν στο πρυμναίο μέρος τους τον λιμένα νηολόγησης όπως επίσης και την σημαία της χώρας νηολόγησης.

Η εθνικότητα του πλοίου έχει μεγάλη σημασία σε θέματα όπως το Διεθνές Δίκαιο αλλά και για το εσωτερικό δίκαιο κάθε χώρας. Βάση της εθνικότητας του πλοίου καθορίζεται ποιο δίκαιο θα εφαρμοστεί και αυτό γίνεται επειδή σαν ναυπήγημα θεωρείται πλωτό τμήμα και προέκταση του εδάφους του κράτους που φέρει την σημαία

¹ Ν.Δ 187/1973 (Κώδικας Δημόσιους Ναυτικού Δικαίου- ΚΔΝΔ)

Σε διεθνή ύδατα δεν υψώνεται πάντα η σημαία ενώ σε ξένα χωρικά ύδατα τα πλοία θα πρέπει να φέρουν τη σημαία εθνικότητας τους.



Εικόνα 1.1. Πλοίο που φέρει την σημαία νηολόγησης του στο πρυμναίο ιστό κατά την παραμονή του στο λιμάνι.

1.2 Επιλογή σημαίας νηολόγησης

Στο κλάδο της ναυτιλίας με το διεθνοποιημένο περιβάλλον και παγκόσμιο φάσμα που έχει, βρίσκονται και απασχολούνται πολλές πλοιοκτήτριες εταιρίες οι οποίες συμπεριλαμβανόμενων των στόχων που έχουν ήδη καθορίσει για την πρόοδο και την οικονομική άνοδο τους, επηρεάζεται κατά μεγάλο βαθμό από την απόφαση επιλογής εθνικότητας που θα φέρουν τα πλοία τους. Για αυτό το λόγο μεγάλη έμφαση δίνεται στην επιλογή σημαίας νηολόγησης ενός πλοίο από μια ναυτιλιακή εταιρία καθώς η επιλογή αυτή είναι στρατηγικής και οικονομικής σημασίας για αυτή.

Προσπάθεια όλων των πλοιοκτητών είναι να μπορέσουν να αποφύγουν ρυθμίσεις σε οποιοδήποτε κομμάτι, να μεγιστοποιήσουν το κέρδος τους όπως και επίσης να μπορέσουν να ελαχιστοποιήσουν το κόστος τους καθώς και το κόστος φορολόγησης τους. Με αυτό τον τρόπο, το να επιλέξει ένας πλοιοκτήτης, ή οι προϊστάμενοι μιας ναυτιλιακής εταιρίας, τι σημαία θα υψώσει ένα πλοίο της, είναι μια απόφαση που θα παρθεί με βάση πάρα πολλών παραγόντων. Ο πιο καθοριστικός παράγοντας σε μια επιλογή σημαίας είναι το κόστος, όμως λαμβάνονται υπόψη όλες οι παράμετροι

που έχουν να κάνουν με τη λειτουργία του πλοίου καθώς επηρεάζεται το πλοίο δραστικά με την απόφαση αυτή.

Οι πλοιοκτήτες είναι επιχειρηματίες και ο βασικός τους στόχος είναι να παρέχουν υπηρεσίες με αποτέλεσμα το κέρδος. Ο κάθε γενικός διευθυντής ναυτιλιακής εταιρίας οφείλει να λάβει υπόψη του κάποιους παράγοντες προτού επιλέξει την σημαία ενός πλοίου του.²

Μερικοί από αυτούς τους σημαντικούς παράγοντες είναι το χαμηλό κόστος νηολόγησης καθώς και η ευκολία νηολόγησης. Επίσης ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που λαμβάνεται περισσότερο υπόψη είναι η φορολογία και το καθεστώς φορολογίας της σημαίας όπως και το καθεστώς επάνδρωσης και το κόστος επάνδρωσης. Επιπλέον σημαντικοί παράγοντες που δεν γίνεται να μην αναφερθούν είναι η αξιοπιστία της σημαίας, η προτίμηση ναυλωτών, περιοχή δραστηριότητας των πλοίων όπως και ο τύπος του πλοίου, αλλά και η ευκολία νηολόγησης.

Σημαντικό να αναφερθεί πως ένα πλοίο από την ναυπήγηση του και μετέπειτα μπορεί να εγγραφεί στο νηολόγιο της χώρας της πλοιοκτήτριας εταιρίας ή και σε ξένο νηολόγιο καθώς μπορεί επίσης να αλλάξει περισσότερες φορές τη σημαία του κατά την διάρκεια της ζωής του.³



² Μεταξάς Β. «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα (1994) σελ. 95-100

³ Μεταξάς Β. «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα (1994) σελ. 110

1.3 Τύποι νηολογίων

Για την επιλογή σημαίας νηολόγησης μπορούμε να πούμε πως γίνεται μεταξύ εθνικής ή άλλων. Ο όρος flagging out έχει καθιερωθεί όταν ένα πλοίο αλλάξει σημαία από εθνική σε κάποια άλλη ξένη σημαία. Το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο έχει κατηγοριοποιήσει την νηολόγηση σε τέσσερις επιλογές νηολόγησης, που αυτές είναι:

1.3.1 Παραδοσιακά Εθνικά

Τα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια είναι πλοία τα οποία φέρουν την σημαία υπηκοότητας του ίδιου του πλοιοκτήτη.

1.3.2 Ανοικτά νηολόγια

Τα ανοικτά νηολόγια ή σημαίες ευκαιρίας/ευκολίας είναι οι σημαίες των χωρών εκείνων που οι νόμοι είναι πιο ελαστικοί σε σχέση με τους νόμους του παραδοσιακού εθνικού νηολογίου της χώρας του πλοιοκτήτη.

Στόχος των νηολογίων αυτών είναι να μπορούν να προσφέρουν ευελιξία σε νομικό πλαίσιο καθώς και σε διάφορους σημαντικούς οικονομικούς παράγοντες.

Επίσης, σκοπός τους είναι να υπάρχει μια ευελιξία στην εθνικότητα των πληρωμάτων, στις ανάγκες των στελεχών των πλοίων καθώς και αποφυγές ρυθμίσεων των όρων του εργατικού δυναμικού αλλά και στην αποφυγή πληρωμή μισθών βάση των εθνικών συλλογικών συμβάσεων. Επιπλέον σημαντική είναι και η αποφυγή φόρων και ελέγχων.

Οι πιο κάτω χώρες είναι οι χώρες που έχουν ανακηρυχτεί από τον ITF ως σημαίες ανοιχτού νηολογίου:⁴

- Παναμάς
- Λιβερία
- Μάλτα

⁴ <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>

- Νήσοι Μάρσαλ
- Αντίγκουα και Μπαρμπούντα
- Μπαχάμες
- Κύπρος
- Καμπότζη
- Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες
- Γιβραλτάρ
- Μπελίτζ
- Γαλλία
- Γερμανία
- Βόρειος Κορέα
- Κομόρες
- Γεωργία
- Βερμούδα (Ηνωμένο Βασίλειο)
- Μολδαβία
- Νήσοι Κέιμαν
- Μπαρμπάντος
- Μαδέρα
- Ονδούρα
- Βανουάτου
- Μογγολία
- Νήσοι Φερόες
- Λίβανος
- Μιανμάρ (Βιρμανία)
- Σρι Λάνκα
- Βολιβία
- Τζαμάικα
- Τόνγκα
- Ισημερινή Γουινέα
- Μαυρίκιος
- Σάο Τομέ και Πρινσίπε
- Τόγκο

- Τανζανία
- Σιέρρα Λεόνε
- Άγιος Χριστόφορος και Νέβις
- Καμερούν
- Παλάου
- Νήσοι Κουκ
- Κουρασάο

1.3.3 Παράλληλα/Διπλά νηολόγια

Τα παράλληλα ή διπλά νηολόγια δίνουν την δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να εγγράψουν τα πλοία τους στα νηολόγια της εθνικότητας τους ενώ παράλληλα οι όροι απασχόλησης των πληρωμάτων να έχουν ένα μεγάλο βαθμό ελαστικότητας. Βασικά χαρακτηριστικά αυτού του τρόπου νηολόγησης είναι οι μειωμένες απαιτήσεις νηολόγησης και επάνδρωσης των πλοίων όπως και οι φορολογικές διευκολύνσεις.

1.3.4 Διεθνής νηολόγια

Τα διεθνής νηολόγια ή δεύτερα νηολόγια είναι νηολόγια τα οποία αποτελούν δεύτερα εθνικά νηολόγια με αυστηρές προβλέψεις περί διαχείρισης και πληρωμάτων αλλά όχι τόσο αυστηρές όσο του αρχικού νηολογίου ενός πλοίου.

1.4 Σημαντικοί παράγοντες επιλογής σημαίας νηολόγησης

Προτού επιλέξει ένας πλοιοκτήτης σημαία για τα πλοία του θα πρέπει να λάβει υπόψη μερικούς σημαντικούς παράγοντες. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να γνωρίζει ότι υπάρχουν νηολόγια που βάση την επιβολή των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων, διαφοροποιούνται σε σχέση με κάποια αλλά νηολόγια.

Η επιβολή νόμων ενός κράτους είναι ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας για ένα πλοιοκτήτη για να γνωρίζει προτού επιλέξει σημαία επειδή μερικά κράτη είναι πιο ελαστικά στην τήρηση σχετικών νόμων. Επίσης τα πρότυπα ασφαλείας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη καθώς η ασφάλεια είναι ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια για

το πλοιοκτήτη, λόγο του ότι μερικοί ασφαλιστές προφανώς να μην είναι σύμφωνοι με την επιλογή κάποιων σημαιών.

Άξιο αναφοράς είναι επίσης ότι κάποιες σημαίες νηολόγησης είναι σημαίες στόχοι από κάποιους οργανισμούς με αποτέλεσμα να υπάρχουν συνεχώς έλεγχοι από κρατικές αρχές λιμένων, το οποίο μπορεί να θεωρηθεί σοβαρό πρόβλημα για ένα πλοιοκτήτη, επειδή πιθανό αυτό να τα επιφέρει επιπρόσθετα έξοδα στην εταιρία του.

Σημαντικό επίσης είναι οι περιορισμοί που μπορεί να υπάρξουν από το κράτος νηολογίου, για παράδειγμα, να έχουν απαίτηση από τον πλοιοκτήτη να συνδεθεί το πλοίο του με το κράτος, όπως και οι νομοθεσίες της σημαίας αυτής να φέρει ως αντίκτυπο τον επηρεασμό στη λειτουργία του πλοίου, όπως για παράδειγμα στα μέλη του πληρώματος καθώς και στις συμβάσεις τους.

Μπορούμε να διαχωρίσουμε τους παράγοντες αυτούς σε τέσσερις κατηγορίες, οι οποίες είναι: Οικονομικοί παράγοντες, Πολιτικοί παράγοντες, Ενδιαφέροντος τρίτων και Νομικοί - Θεσμικοί .

Οι Φορολογικοί παράγοντες που περιλαμβάνουν:

- Φορολογικό καθεστώς σημαίας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.
- Κόστος στελέχωσης πλοίων
- Άλλες δαπάνες

Οι Πολιτικοί παράγοντες που περιλαμβάνουν:

- Ελευθερία εμπορίου
- Την πολιτική αστάθεια κάποιας χώρας σημαίας
- Το καθεστώς που θα υπάρξει σε περίπτωση πολέμου

Οι Νομικοί και θεσμικοί που περιλαμβάνουν:

- Υποχρεώσεις ασφαλείας βάση οργανισμών (ΙΜΟ κ.α)
- Συστάσεις εταιρίας
- Νηολόγηση πλοίου

Οι ενδιαφέροντος τρίτων που συμπεριλαμβάνουν τους:

- Ασφαλιστές
- Τράπεζες
- Την προστασία του περιβάλλοντος
- Οργανισμούς ναυτιλίας (IMO, ILO)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ - ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1 Ορισμός σημαίας ευκαιρίας

Σημαίες ευκαιρίας θεωρούνται οι εθνικές σημαίες των κρατών εκείνων που οι ναυτιλιακές εταιρίες νηολογούν τα πλοία τους με απώτερο σκοπό την αύξηση των ιδιωτικών κερδών καθώς και την μείωση του κόστους τους, το οποίο επιτυγχάνεται με την αποφυγή διαφόρων οικονομικών παραμέτρων που θα εφαρμόζονταν αν τα πλοία εγγράφονταν στα νηολόγια της εθνικότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Όπως αναφέρει ο N.P. Ready, ο Boczak, υποστηρίζει ότι οποιασδήποτε χώρας που επιτρέπει την εγγραφή πλοίων στα νηολόγια της υπό ξένη ιδιοκτησία και ξένο έλεγχο με συνθήκες που είναι υπέρ για το πρόσωπο που εγγράφει το πλοίο, μπορεί να ορισθεί ως σημαία ευκαιρίας.⁵

Επίσης στη διεθνή βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών, υπάρχουν σχετικά λίγοι ρυθμιστικοί περιορισμοί, άρα κάθε πλοιοκτήτης μπορεί να παρέχει οπουδήποτε τις υπηρεσίες που μπορεί να παρέχει, ανεξάρτητα από την εθνικότητα του, αλλά και την έδρα της ναυτιλιακής του εταιρίας.

Η ιδιομορφία της ναυτιλίας σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς, είναι ότι ο χώρος αυτός βρίσκεται περισσότερο σε διεθνές και παγκόσμιο επίπεδο, με αποτέλεσμα να ακολουθεί διεθνείς κανονισμούς περί ασφάλειας και εργασίας αλλά και ευθύνης⁶, σε αντίθεση με άλλους χώρους που δεν απασχολούνται σε διεθνοποιημένο επίπεδο. Η χρήση σημαιών ευκαιρίας φαίνεται να διευκολύνει την επιχειρηματική δραστηριότητα του πλοιοκτήτη αν ληφθούν τα παραπάνω υπόψη.

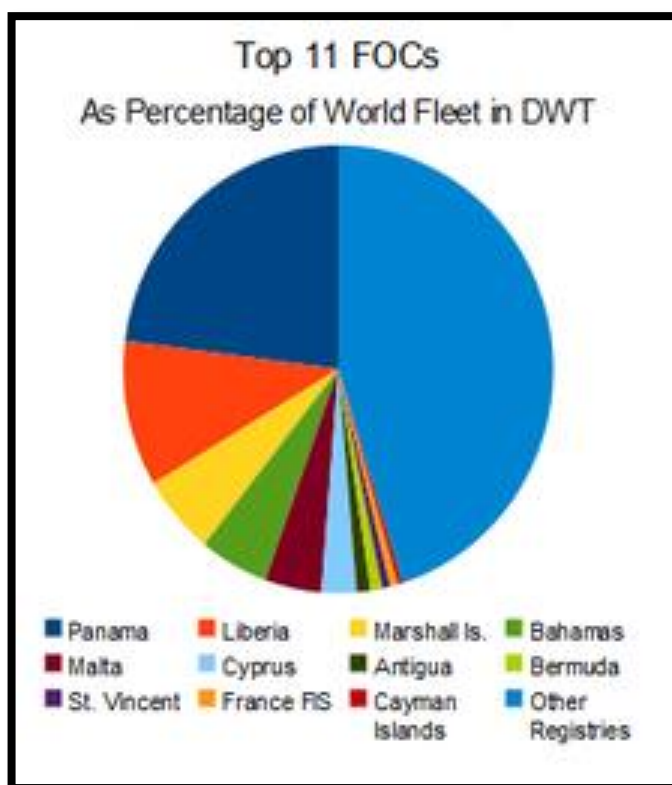
Μπορεί επίσης να ορισθεί μια σημαία, ως σημαία ευκαιρίας όταν έχει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Ένα από αυτά τα χαρακτηριστικά είναι μια χώρα σημαίας ευκαιρίας να επιτρέπει σε μη πολίτες της, την ιδιοκτησία αλλά και τον έλεγχο

⁵ N.P. Ready. «Ship registration», Lloyd's of London Press Ltd, Second Edition (1994)

⁶ Βλάχος Γεώργιος Π. «Σημειώσεις Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής», Πειραιάς 1999

των πλοίων της. Επιπλέον χαρακτηριστικό επίσης είναι η ευκολία στη πρόσβαση του νηολογίου καθώς και η ελαστικότητα σε περίπτωση αποχώρησης από αυτό βάσει απόφαση του πλοιοκτήτη. Σημαντικό προς αναφορά είναι και οι φόροι των εισοδημάτων του πλοίου κάθε σημαίας ευκαιρίας, καθώς μπορεί να μην επιβάλλονται από το κράτος του νηολογίου ή αν υπάρχουν να είναι συνήθως πολύ χαμηλοί.

Μια χώρα σημαίας ευκαιρίας δεν έχει καμία δύναμη και δεν μπορεί να επιβάλει κυβερνητικούς ή διεθνές κανονισμούς σε εταιρίες που έχουν εγγράψει τα πλοία τους σε αυτή. Τέλος η στελέχωση από μη πολίτες του κράτους της εθνικότητας του πλοιοκτήτη είναι σημαντικό προς αναφορά όπως και η ευελιξίας πρόσληψης διαφόρων εθνικοτήτων σε αυτές.



Εικόνα 2.1 Τα μεγαλύτερα νηολόγια παγκοσμίως σε DWT

2.2 Τι είναι η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF)

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Workers Federation) ή αλλιώς ITF είναι μια διεθνής ομοσπονδία από οργανώσεις για τους εργαζόμενους στο κλάδο των μεταφορών που εδρεύετε στο Λονδίνο. Σκοπός του σχετικά με τις σημαίες ευκαιρίας, ο ITF στοχεύει να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί,

που βρίσκονται σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας, προστατεύονται από τυχών εκμετάλλευση από τους πλοιοκτήτες.

Αυτό το κατάφεραν σε μεγάλο βαθμό, θεσπίζοντας κάποιες πολιτικές αρχές για τα ελάχιστα πρότυπα των ναυτικών που βρίσκονται σε πλοία σημαίων ευκαιρίας. Πρότυπα σαν αυτά είναι η ανάπτυξη των συλλογικών συμβάσεων που αναπτύχθηκαν βάση των αρχών αυτών.

Η συλλογική σύμβαση που ανέπτυξε ο ITF όριζε τους μισθούς των ναυτικών και τις συνθήκες εργασίας των πληρωμάτων για όλα τα πλοία σημαίας ευκαιρίας, ανεξάρτητα από την εθνικότητα των πληρωμάτων. Επίσης ο ITF ορίζει ποιες σημαίες θα είναι σημαίες ευκαιρίας και με ποια κριτήρια γίνεται μια σημαία, σημαία ευκαιρίας.

2.3 Μερικές πληροφορίες χωρών που ανακηρύχθηκαν ως σημαίες ευκαιρίας από τον ITF ^{7 8}

2.3.1 Παναμάς:

Το νηολόγιο του Παναμά είναι το μεγαλύτερο νηολόγιο σε εγγραφές από άλλα νηολόγια σε όλο τον κόσμο από το 1993. Επίσης το νηολόγιο του Παναμά έχει ιστορία πάνω από 100 χρόνια. Το νηολόγιο του Παναμά μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 6413 εγγραφές πλοίων καθώς οι 5157 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά το κόσμο.

Το νηολόγιο του Παναμά αποδέχεται όλα τα πλοία ανεξαρτήτως ηλικίας καθώς θα πρέπει να πληρούν σημαντικά κριτήρια όπως, την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την ασφάλεια πλοήγησης αλλά και την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας. Πλοία άνω των 20 ετών θα πρέπει να τους διενεργηθούν περαιτέρω έλεγχοι από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές για να τους εκδοθεί το πιστοποιητικό νηολόγησης.

⁷ <https://opensea.pro/blog/flags-of-convenience>

⁸ LSM, International Ship Registers Directory

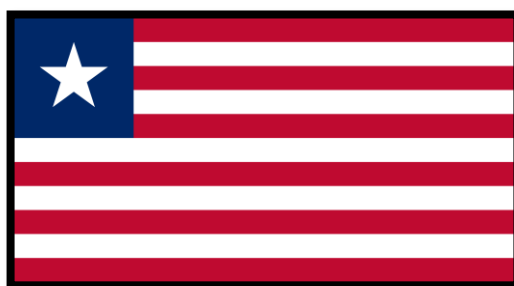
Πλεονεκτήματα που έχει το νηολόγιο του Παναμά για παράδειγμα είναι οι εκπτώσεις που γίνονται σχετικά με νηολογήσεις πλοίων κάποιας χωρητικότητας και άνω, να παίρνει ποσοστά έκπτωσης στους τελωνιακούς φόρους.



Εικόνα 2.2 Σημαία Παναμά

2.3.2 Λιβερία:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 2771 εγγραφές πλοίων καθώς οι 2559 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Το συγκεκριμένο νηολόγιο δέχεται πλοία μέχρι 20 ετών και με ελάχιστη χωρητικότητα τους 1600 NRT (Net Register Tonnage). Η Λιβερία δεν βάζει κανένα περιορισμό σχετικά με την εθνικότητα των ναυτικών που θα απασχολούνται. Κίνητρα για νηολόγηση είναι το χαμηλό κόστος εγγραφής, η απαλλαγή ετήσιων φόρων και η αποδοχή πλοιοκτήτη οποιασδήποτε εθνικότητας.



Εικόνα 2.3 Σημαία Λιβερίας

2.3.3 Μάλτα:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 1650 εγγραφές πλοίων καθώς οι 1437 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Η Μάλτα ορίζει ότι πλοία άνω των 20 ετών μέχρι 25 ετών θα πρέπει να υποβληθούν σε επιθεώρηση πριν ή κατά τον πρώτο μήνα της προσωρινής τους νηολόγησης ενώ πλοία άνω των 25 ετών θα πρέπει να υποβάλλονται σε ειδική επιθεώρηση πρώτα και μετέπειτα να τους παραχωρείται το πιστοποιητικό. Σε περίπτωση που ένας ξένος πλοιοκτήτης θα ήθελε να νηολογήσει το πλοίο του στο μαλτέζικο νηολόγιο θα πρέπει να ιδρύσει παράρτημα της εταιρίας του στη Μάλτα. Η Μάλτα δεν θέτει περιορισμούς στην εθνικότητα των πληρωμάτων. Κίνητρα για νηολόγηση είναι η πλήρης φορολογική απαλλαγή, και η ελευθερία διακίνησης πόρων μέσω τράπεζας.



Εικόνα 2.4 Σημαία Μάλτας

2.3.4 Νήσοι Μάρσαλ:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 1593 εγγραφές πλοίων καθώς οι 1465 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Δέχεται εγγραφές σε πλοία κάτω των 20 ετών ενώ ενέχονται και εξαιρέσεις όταν τα πλοία πληρούν προϋποθέσεις που ορίζονται από το νηολόγιο. Όπως και στο νηολόγιο της Μάλτας έτσι και σε αυτό οι ξένοι πλοιοκτήτες απαιτείτε να ιδρύσουν παράρτημα της εταιρίας στα Νησιά Μάρσαλ για να μπορέσουν να νηολογήσουν τα πλοία τους στο νηολόγιο αυτό . Οι αρχικοί αλλά και οι ετήσιοι φόροι δεν εξαιρούνται στην σημαία αυτή. Επίσης αρκετοί πλοιοκτήτες ανά τον κόσμο

προτιμούν το νηολόγιο αυτό καθώς στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής υπάρχει νομοθεσία σχετικά με εταιρίες που βρίσκονται στα εδάφη της, να εισάγονται στο διεθνές χρηματιστήριο.



Εικόνα 2.5 Σημαία Νήσοι Μάρσαλ

2.3.5 Αντίγκουα και Μπαρμπούντα:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 1257 εγγραφές πλοίων καθώς οι 1215 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Διαφέρει από άλλα νηολόγια καθώς έχει υπογράψει εμπορικές συμφωνίες με τα κυριότερα εμπορικά κράτη αλλά και κάποιες συμβάσεις του IMO. Οι συμβάσεις αυτές έχουν να κάνουν περισσότερο με περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, επέμβασης στην ανοικτής θάλασσας σε περίπτωση ρύπανσης, σε αποζημίωσης σε περίπτωση ρύπανσης, συνέπιες ζημιών σε περίπτωση ρύπανσης, καθώς και κανονισμούς αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα όπως και την σύμβαση της SOLAS 1974.



Εικόνα 2.6 Σημαία Αντίγκουα και Μπαρμπούντα

2.3.6 Μπαχάμες:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 1160 εγγραφές πλοίων καθώς οι 1069 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Δέχεται πλοία άνω των 1600 GRT καθώς και πλοία μέχρι 12 ετών. Επίσης δέχεται αλλοδαπούς πλοιοκτήτες όπως και το πλήρωμα, αρκεί οι αξιωματικοί να έχουν τα κατάλληλα διπλώματα από τις Μπαχάμες ισχύς 5 ετών. Πλεονεκτήματα που προσφέρουν είναι οικονομικής φύσεως, όπως και της Μάλτας, πλήρη φορολογική απαλλαγή, διακίνηση χρηματοοικονομικών πόρων, απαλλαγή ξένων πλοίων από τελωνιακές επεμβάσεις αλλά και διεκπεραίωση διαφόρων εργασιών.



Εικόνα 2.7 Σημαία Μπαχάμες

2.3.7 Κύπρος:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 838 εγγραφές πλοίων καθώς οι 622 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Για την νηολόγηση πλοίου ή σκάφους στο κυπριακό νηολόγιο ο αλλοδαπός πλοιοκτήτης μαζί με την αίτηση νηολόγηση θα πρέπει να προσκομίσει και ένα μεγάλο αριθμό πιστοποιητικών όπως πιστοποιητικά σχετικά με πρόληψη ρύπανσης, πιστοποιητικά ασφαλείας⁹ κ.α. Ακολούθως ο αλλοδαπός πλοιοκτήτης θα πρέπει να έχει ένα παράρτημα της εταιρίας του ή γραφείο της εταιρίας, εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας. Τα πλοία που θα νηολογηθούν δεν θα πρέπει να ξεπερνούν τα 15 χρόνια από την ναυπήγηση τους ενώ αν ξεπερνούν αυτή την ηλικία θα

⁹<https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/647691C3F1FDF4E3C225834E003C660B?OpenDocument>

περνούν από ειδική επιθεώρηση. Ένα μειονέκτημα για κάποιο πλοιοκτήτη που θέλει να εγγράψει επιβατικά πλοία στο νηολόγιο της Κύπρου είναι πως το Κυπριακό νηολόγιο ζητά στα επιβατικά πλοία να πληρώνουν διπλά τέλη χωρητικότητας σε σχέση με τα υπόλοιπα είδη πλοίων.



Εικόνα 2.8 Σημαία Κύπρος

2.3.8 Καμπότζης :

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 544 εγγραφές πλοίων καθώς οι 352 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Βασικό πλεονέκτημα είναι η χαμηλή φορολογία καθώς και το χαμηλό κόστος νηολόγησης. Δεν υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη όπως και για το πλήρωμα που θα επανδρώνει το πλοίο. επίσης δεν υπάρχει περιορισμός στο μέγεθος του πλοίο που θα νηολογηθεί αλλά και για την ηλικία του.



Εικόνα 2.9 Σημαία Καμπότζης

2.3.9 Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 412 εγγραφές πλοίων καθώς οι 325 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Για να μπορεί ένα πλοίο να νηολογηθεί θα πρέπει να είναι 25 ετών και κάτω ενώ μπορούν και πλοία 25 και άνω μόνο αν εκδοθεί ειδική άδεια από επιθεωρητή. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να είναι πολίτης του κράτους ή να έχει κάποιο γραφείο της πλοιοκτήτριας εταιρίας με πράκτορα διορισμένο από το κράτος του άγιου Βικεντίου.



Εικόνα 2.10 Σημαία Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες

2.3.10 Γιβραλτάρ:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 267 εγγραφές πλοίων καθώς οι 254 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Ισχυρό νηολόγιο καθώς υπάρχουν εγγραφές από πυραυλοκίνητα αλλά και πλοία που δεν έχουν κλάση από αναγνωρισμένους νηογνώμονες.



Εικόνα 2.11 Σημαία Γιβραλτάρ

2.3.11 Μπελίζ:

Το νηολόγιο αυτό μέχρι και τον Ιανουάριο το 2017 αποτελούταν από 247 εγγραφές πλοίων καθώς οι 152 από αυτές ήταν ξένες εγγραφές από διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες ανά τον κόσμο. Προσφέρει οικονομικά κίνητρα σε εταιρίες που έχουν έδρα το Μπελίζ. Δεν ενδιαφέρεται για την εθνικότητα του πλοιοκτήτη αλλά ούτε για χωρητικότητα ή τύπο πλοίων.



Εικόνα 2.12 Σημαία Μπελίζ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΘΗΚΑΝ

3.1 Πλεονεκτήματα σημαιών ευκαιρίας

Οι σημαίες ευκαιρίας επιλέγονται καθώς προσφέρουν αρκετά στο διεθνή εφοπλισμό. Πιο αναλυτικά μπορούμε να επικεντρωθούμε στα πιο σημαντικά όπως θα δούμε παρακάτω.

Όπως αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η αποφυγή φορολογίας όπως και αποφυγή δημοσιονομικού ελέγχου μπορούμε να το χαρακτηρίσουμε ως ένα τεράστιο πλεονέκτημα για ένα κερδοσκοπικό οργανισμό που στη προκειμένη περίπτωση είναι μια ναυτιλιακή εταιρία. Αυτό αφορά φορολογίες σε σχέση με τα κέρδη της εταιρίας, φόρους πωλήσεων, νηολογήσεις ή διαγραφές πλοίων από νηολόγια.

Τα μειωμένα έξοδα στελέχωσης επίσης φαίνεται να βρίσκουν τον πλοιοκτήτη ευνοούμενο σε νηολόγηση πλοίου υπό σημαία ευκαιρίας. Αυτό γίνεται καθώς δεν θα είναι αναγκασμένος να επιλέξει από συγκεκριμένες χώρες τα πληρώματα που θα στελεχώσει τα πλοία του, αλλά θα μπορεί να επιλέξει χωρίς περιορισμούς από την διεθνή αγορά, άρα πιθανόν και επιλογή πρόσληψη πληρωμάτων με χαμηλότερες αμοιβές.

Ο πλοιοκτήτης με αυτό τον τρόπο δεν οφείλει πλέον να πληρώνει βαρύ εθνικό μισθολόγιο καθώς δεν τον αφορά τίποτα σχετικό με τις εθνικές συλλογικές συμβάσεις καθώς και άλλες εθνικές ρυθμίσεις, όπως και η εθνική ασφάλιση των πληρωμάτων του. Αν επίσης το εθνικό νόμισμα έχει μεγάλη αξία στη διεθνή χρηματαγορά, τότε ευνοούμενος είναι και σε αυτό το σημείο ο πλοιοκτήτης καθώς θα κάνει την αποπληρωμή των συντελεστών παραγωγής με ξένο νόμισμα και όχι με εγχώριο.

Αξιοσημείωτος είναι και ο περιορισμός της γραφειοκρατίας, αλλά και του γραφειοκρατικού ελέγχου. Αυτό δίνει την δυνατότητα σε μια ναυτιλιακή εταιρία να κινη-

θεί αυτόνομα σε επενδυτικά ζητήματα αλλά και σε ζητήματα διαχείρισεως πλοίων. Μια εταιρία που δεν έχει κάποιο άλλο περιουσιακό στοιχείο αλλά μόνο το πλοίο, το οποίο αντιπροσωπεύεται από πολλούς μετόχους μπορεί να θεωρηθεί και ανώνυμο. Ο λόγος που γίνεται αυτό είναι ότι δεν μπορεί να γίνει εξακρίβωση στο ποιος είναι ο πραγματικός πλοιοκτήτης κάτω από αυτές τις συνθήκες μιας και μπορεί να βρίσκεται πίσω από ένα μεγάλο αριθμό νομικών προσώπων.¹⁰

Ευεργετική τακτική για πλοιοκτήτη όπως και η ίδρυση ξεχωριστών εταιριών η οποία εξασφαλίζει σε τυχόν ναυτικού ατυχήματος να μην απειληθεί η εταιρία στο σύνολο της. Με τους παραπάνω λόγους μπορεί να λεχθεί πως η ναυτιλία έχει πλέον μετατραπεί σε μια βιομηχανία που δεν υπάρχουν πρόσωπα, όπως και με τις σημαίες ευκαιρίας έχουν απλοποιηθεί οι επιθεωρήσεις και έχουν λιγότερο αυστηρές. Τα ζητήματα ασφαλείας επίσης έχουν γίνει και αυτά πιο χαλαρά σε θέμα ελέγχων πράγμα που κάνει τις συνθήκες ευνοϊκές πάλι για τους πλοιοκτήτες διότι με αυτό τον τρόπο αποφεύγονται κρατικοί έλεγχοι όπως και άλλα θέματα ίδιας φύσεως. Πλέον μπορούμε να πούμε πως η απουσία σημαίων ευκαιρίας, θα δημιουργούσε προβλήματα στους πλοιοκτήτες καθώς θα έχαναν την ευνοϊκή θέση που έχουν με την υιοθέτηση των σημαίων ευκαιρίας.

3.2 Μειονεκτήματα σημαίων ευκαιρίας

Όπως κάθε τι έχει τα πλεονεκτήματά του, έχει και τα μειονεκτήματά του. Οι σημαίες ευκαιρίας από τότε που πρωτοεμφανίστηκαν στην ναυτιλία, δέχθηκαν έντονη κριτική για διάφορους λόγους. Έχουν δεχθεί κριτικές από χώρες της δύσης οι οποίες ήταν εναντιωμένες με τη φύση των σημαίων με αφορμή πολλών μη αναστρέψιμων καταστροφών που είχαν συμβεί στο παρελθόν, όπως για παράδειγμα η μεγάλη καταστροφή που έγινε από το πλοίο Sinclair Petroleum που βυθίστηκε στη Βραζιλία στις 06/12/1960, με σημαία Λιβερίας, αφήνοντας περίπου 55,000 τόνους αργού πετρελαίου.

Η ευκολία νηολόγησης λοιπών, έφερε σε απρόσμενη κατάσταση πολλές βιομηχανικές χώρες, που δεν είχαν καταλάβει έγκαιρα την εξέλιξη της ναυτιλίας με τις σημαίες ευκαιρίας, χάνοντας πολλά έσοδα από τον τομέα της ναυτιλίας. Παρακάτω

¹⁰ N.P.Ready. «Ship registration», Lloyd's of London Press Ltd, Second Edition (1994)

όπως θα δούμε, τα μειονεκτήματα χωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες για την ναυτιλία και για το χώρο της ναυτιλίας. Κατηγοριοποιούνται σε Ασφάλεια, Απασχόληση και Ανταγωνισμό.

Συνήθως σε έτσι περιπτώσεις η ασφάλεια και οι οικονομικοί στόχοι που έχει θέσει μία ναυτιλιακή εταιρία δεν συμβαδίζουν όταν μιλάμε για σημαίες ευκαιρίας. Αυτό έχει αποδειχθεί στο παρελθόν από τον αριθμό των ναυτικών ατυχημάτων που ακολούθησαν με πλοία εγγεγραμμένα σε ανοικτά νηολόγια. Επίσης πέρα από τις περιβαλλοντικές ρυπάνσεις που ακολούθησαν, εμφανίστηκαν οι ανταγωνιστικοί πόλεμοι μεταξύ των σημαίων ευκαιρίας. Πλέον γνωστό ότι τα μέτρα και οι συνθήκες ασφαλείας σε μία σημαίας ευκαιρίας είναι πολύ πιο χαλαρά σε σχέση με μία σημαία χώρα όπως η Ελλάδα που έχει γνήσια οικονομική σχέση με την ναυτιλία.

Υπάρχει ανωνυμία και δεν μπορούν να προσδιοριστούν οι πραγματικοί ιδιοκτήτες πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, άρα βρίσκονται στην ευνόητη θέση οι πλοιοκτήτες να μην αποκομίζονται αυτοί τους κινδύνους και τα προβλήματα που μπορεί να ανακύψουν, σε αντίθεση με πλοιοκτήτες που έχουν εγγράψει τα πλοία τους σε κανονικά νηολόγια που βρίσκονται κάτω από έλεγχο της ναυτιλιακής διοίκησης.

Δεν γίνεται να παραλείψουμε το γεγονός ότι οι πραγματικοί ιδιοκτήτες έχουν την ευκαιρία να χρησιμοποιούν άλλες εταιρίες σφραγίδες με αποτέλεσμα να αλλάζουν της ταυτότητες τους, με αποτέλεσμα να αποφεύγουν την αποκόμιση του τίτλου “διαχειριστή” υποβαθμισμένων πλοίων.

Το πλήρωμα ενός πλοίου σημαίας ευκαιρίας που δεν έχουν την εθνικότητα της σημαίας μπορούν να αποφύγουν νομικές διαδικασίες και αποφάσεις όπως επίσης δεν έχουν καμία ανάγκη να επισπευτούν αυτές τις χώρες για τους ίδιους λόγους.

Οι ιδιοκτήτες μπορούν κάλλιστα να αποφύγουν οποιαδήποτε δίωξη, λόγω του ότι διαμένουν εκτός της χώρας που έχει δικαιοδοσία καθώς μπορούν επίσης να αφηφούν ανακριτικές διαδικασίες της χώρας αυτής. Μάλιστα οι ιδιοκτήτες πλοιοκτητριών εταιριών δεν δείχνουν το ίδιο ενδιαφέρον, στις χώρες που έχουν εγγράψει τα πλοία τους, στη τήρηση των καλών σχέσεων μεταξύ τους, άρα και να μην θέλουν να συνεργαστούν με τους επιθεωρητές της σημαίας.

Υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στους κανονισμούς σχετικά με τα πλοία που φέρουν σημαία ευκαιρίας καθώς η επιβολή κανόνων δεν μπορεί να γίνει. Ο λόγος που δεν

μπορεί να γίνει η επιβολή αυτή είναι διότι δύσκολα μπορεί να ασκηθεί έλεγχος στον ιδιοκτήτη από το κράτος της σημαίας που φέρει ένα πλοίο σε περίπτωση αναφοράς ενός πλοίου από τις λιμενικές αρχές.

Τεράστιο πρόβλημα που δεν γίνεται να μην αναφερθεί είναι σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης του προσωπικού στο πλοίο. Οι ιδιοκτήτες με ευκολία μπορούν να πιέσουν τον πλοίαρχο αλλά παράλληλα τους αξιωματικούς, να πάρουν ριψοκίνδυνες αποφάσεις, ρισκάροντας την θέση τους αλλά και την καριέρα τους. Με την σειρά τους το πλήρωμα δεν θα μπορούσε να διαμαρτυρηθεί πρώτον γιατί δεν υφίσταται αρμόδια κυβέρνηση¹¹ και δεύτερων οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν με ευκολία να αντικαταστήσουν μέλη του πληρώματος που βρίσκονται σε αντίθεση με τις απαιτήσεις του πλοιοκτήτη καθώς υπάρχει η ελευθερία να αλλάζει εθνικότητες του πληρώματος όπως επιθυμεί ο ίδιος.

Μείζων ζήτημα είναι επίσης η άποψη που υποστηρίζεται, πως με την εμφάνιση των σημαιών ευκαιρίας, παράλληλα βρέθηκε η ναυτιλία αντιμέτωπη με ένα τεράστιο πρόβλημα, την ρύπανση του περιβάλλοντος, όπως και αντίθετα αν δεν υπήρχαν οι σημαίες ευκαιρίας, το περιβάλλον θα ήταν σε καλύτερη κατάσταση όπως και τα ναυτικά ατυχήματα που θα ήταν αριθμητικά λιγότερα.

Η σύγκριση αυτή γίνεται με το κοινωνικό κόστος που επέφερε σε άλλες βιομηχανίες, συγκριτικά στο πριν και στο μετά από την εμφάνιση των σημαιών ευκαιρίας σε σχέση με τα εθνικά νηολόγια κάθε κράτους.

3.3 Προβλήματα που δημιουργήθηκαν από τις σημαίες ευκαιρίας

Η ραγδαία αύξηση εγγραφής πλοίων σε ανοικτά νηολόγια στην ναυτιλιακή βιομηχανία έφερε επίσης και τα συνεπακόλουθα προβλήματα, όπως ρύπανση, ναυτικά ατυχήματα, ναυτεργατικά ατυχήματα και ανθρώπινες απώλειες αλλά και ναυταπάτες.

3.3.1 Θαλάσσια ρύπανση

Η θαλάσσια ρύπανση είναι ένα από τα μεγαλύτερα θέματα που έχει να αντιμετωπίσει η ναυτιλία τον τελευταίο αιώνα. Παρατηρείται να συμβαίνουν πολλά περι-

¹¹ N.P.Ready. «Ship registration» , Lloyd's of London PressLtd, Second Edition (1994)

στατικά θαλάσσιας ρύπανσης με τεράστιες ποσότητες πετρελαιοειδών να καταλήγουν στη θάλασσα από ναυτιλιακά ατυχήματα. Αυτές οι οικολογικές καταστροφές φέρνουν ως αποτέλεσμα τον επηρεασμό αρκετό θαλάσσιων περιοχών ανά το παγκόσμιο. Υπάρχει αλυσιδωτή αντίδραση μιας οικολογικής καταστροφής από ναυτιλιακό ατύχημα.

Η μόλυνση των υδροβιότοπων θα επηρεάσει και θα δημιουργήσει προβλήματα στη δημόσια υγεία καθώς και την υποθαλάσσια χλωρίδα και πανίδα των κοντινών περιοχών που έγινε το ατύχημα, με αποτέλεσμα να επηρεαστούν άλλες θαλάσσιες και μη βιομηχανίες, βιομηχανίες όπως η αλιεία και ο τουρισμός. Έτσι θα επηρέαζε τη ποιότητα ζωής των ανθρώπων των περιοχών που θα βρίσκονταν κοντά σε μια τέτοιου είδους καταστροφής.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι του πλοίου τον Μάρτιο του 1978 που έφερε σημαία Λιβερίας το οποίο εξαιτίας ισχυρών ανέμων προσάραξε 2 χιλιόμετρα έξω από τις Γαλλικές ακτές της Βρέστης, εξαπολύοντας 220.000 τόνους αργού πετρελαίου. Η πετρελαιοκηλίδα ήταν μεγαλύτερη των 300 χιλιομέτρων ενώ εξαιτίας της επηρέασε δεκάδες παραλίες της περιοχής¹².



Εικόνα 3.1 Ναυάγιο Amoco Cadiz με σημαία Λιβερίας, Μάρτιος 1978.

¹² Μεταξάς Β. «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα (1994) σελ. 228

3.3.2 Ναυτικά ατυχήματα ¹³

Ο μέσος όρος ατυχημάτων που συμβαίνουν σε στόλους σημαίες ευκαιρίας φαίνεται να ξεπερνά κατά πολύ το μέσο όρο ατυχημάτων που συμβαίνουν σε άλλους στόλους. Υπάρχουν πολλές αιτίες για το αποτέλεσμα ενός ναυτικού ατυχήματος, για παράδειγμα όπως αναφέραμε πιο πάνω, η άσκηση πίεση στον πλοίαρχο ή στους αξιωματικούς έτσι ώστε να ρισκάρουν. Σε περίπτωση ρίσκου βρίσκεται παράλληλα σε κίνδυνο και το πλοίο αλλά και το προσωπικό. Τα ναυτικά ατυχήματα μπορεί να κατηγοριοποιηθούν από απλές υλικές ζημιές μέχρι και ολικής απώλειας του πλοίου.



Εικόνα 3.2 Πλοίο που υπέστη σοβαρή ζημιά στη πλώρη.

3.3.3 Ναυτεργατικά ατυχήματα και απώλεια ζωής ¹⁴

Η ναυτιλία πάντα ήταν ένα επικίνδυνο επάγγελμα, που σε πολλές περιπτώσεις υπήρξαν απώλειες ανθρώπινης ζωής. Όπως και στα ναυτικά ατυχήματα έτσι και εδώ φαίνεται να ξεπερνά το μέσο όρο ναυτεργατικών ατυχημάτων αλλά και απώλειας ανθρώπινης ζωής σε σχέση με στόλους που δεν φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι διότι σε πλοία που φέρουν σημαία ευκαιρίας γίνονται σε αυτά, λιγότεροι έλεγχοι σε αντίθεση πλοίων εθνικών νηολογίων. Αυτό σαν αποτέλεσμα δί-

¹³ Μεταξάς Β. «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα (1994) σελ. 221-225

¹⁴ Μεταξάς Β. «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας», Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα (1994) σελ. 233-235

νει μια χαλαρότητα στα μέλη ενός πληρώματος, που αυτό συνεπάγεται με αύξηση των πιθανοτήτων ατυχημάτων σε επικίνδυνο βαθμό.

3.3.4 Ναυταπάτες

Μπορούμε να ισχυριστούμε πως το φαινόμενο των ναυταπατών, από στατιστικές που έχουν γίνει στο παρελθόν, φάνηκε να έχουν σχέση και με τις σημαίες ευκαιρίας καθώς όπως είπαμε ξανά δεν υπάρχει τόσος έλεγχος σε σημαίες ευκαιρίας. Εν συνεχεία λόγω του ελάχιστου ελέγχου στις σημαίες ευκαιρίας, υπάρχουν αρκετοί τρόποι διάπραξης μιας ναυταπάτης, σε διάφορους τομείς αλλά και διάφορες κατηγορίες απατών.¹⁵

Μερικές από αυτές είναι:

3.3.4.1 Ναυταπάτες από Πλαστά έγγραφα ¹⁶

Ναυταπάτες στηριζόμενες σε ναυτιλιακά έγγραφα που συνήθως αποδεικνύονται πλαστά. Κύριος λόγος είναι ότι οι αρμόδιοι φορείς στα λιμάνια δεν κάνουν σωστά τους ελέγχους.

3.3.4.2 Ναυταπάτες από Ναυάγια ¹⁷

Διαδεδομένη μορφή ναυταπάτης πολλών δεκαετιών ήταν και είναι η πρόκληση ναυαγίου. Αυτό γίνεται για να πάρουν αποζημιώσεις η πλοιοκτήτες από ασφαλιστικούς φορείς. Αυτή η απάτη κυρίως αφορά πλοία που είναι νηολογημένα από κράτη σημαίων ευκαιρίας.¹⁸ Τα περισσότερα περιστατικά τέτοιου είδους απάτης γίνονται σε περιόδους υφέσεων.

¹⁵ Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 209-231

¹⁶ Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 210

¹⁷ Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 213-215

¹⁸ Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 213

3.3.4.3 Ναυταπάτες από Εμπρησμούς¹⁹

Ο εμπρησμός ενός πλοίου συνήθως καταλήγει σε ολική απώλεια του πλοίου. Με αυτό τον τρόπο πάλι ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαιτήσει από τις ασφαλιστικές εταιρίες αποζημιώσεις.

3.3.4.4 Ναυταπάτες από Ναυλώσεις²⁰

Αυτού του είδους ναυταπάτες χωρίζονται σε δύο όπου στην μία περίπτωση έχουμε στις χρονοναυλώσεις και χρονοναυλώσεις ορισμένου ταξιδιού.

3.3.4.5 Ναυταπάτες Ασφάλισης Εμπορευμάτων και Πλοίου²¹

Η ναυταπάτη αυτή γίνεται όταν ασφαρίζονται τα εμπορεύματα ή/και το πλοίο σε μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με την αξία τους.

3.3.4.6 Ναυταπάτες από/προς το προσωπικό μιας ναυτιλιακής εταιρίας²²

Χωρίζεται σε δύο διαφορετικές απάτες. Η πρώτη περίπτωση είναι όταν ανώτερα στελέχη μιας ναυτιλιακής εταιρίας εκμεταλλεύονται προς όφελος τους τεράστια χρηματικά ποσά και στην άλλη περίπτωση όταν μια ναυτιλιακή εταιρία μεταβιβάζει το πλοίο της σε άλλο ιδιοκτήτη με αποτέλεσμα το προσωπικό του πλοίου να μην πάρει της απολαβές του και τις ανάλογες αποζημιώσεις που το αντιστοιχούν. Τα συγκεκριμένα φαινόμενα γίνονται συνήθως σε κράτη ανοικτών νηολογίων.

¹⁹ Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 216

²⁰ Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 217-218

²¹ Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 218

²² Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα (2011), σελ. 221-222

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΦΕΡΟΥΝ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

4.1 Αξιολογήσεις πλοίων που φέρουν σημαίες ευκαιρίας

Οι σημαίες ευκαιρίας θεωρούνται γενικότερα ως νηολόγια χαμηλότερης ποιότητας από άλλα είδη νηολογίων. Αυτό οφείλεται στις χαλαρές απαιτήσεις που έχει κάθε σημαία ανεξάρτητα καθώς και στην ελαστικότητα που δίνουν στους πλοιοκτήτες να απασχολούν ναυτικούς διαφόρων εθνικοτήτων. Στο παρελθόν το χάσμα στη ποιότητα σημαίας ευκαιρίας ήταν υψηλότερο αφού ο έλεγχος αν εφαρμόζονται οι διεθνής κανονισμοί βασιζόταν κυρίως στο κράτος της σημαίας που έφερε το πλοίο και μόνο, άρα και με αυτό τον τρόπο οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να επωφελούνται τη χαλαρή προσέγγιση των σημαιών αφού ήταν πασιφανές πως σε σχέση με πιο παραδοσιακά νηολόγια, τα ανοικτά νηολόγια δεν ήταν καθόλου αυστηρά.

Τις τελευταίες δεκαετίες άλλαξε ριζικά το καθεστώς ελέγχου στα πλοία καθώς τα κράτη λιμένα ανέλαβαν την εξουσία να μπορούν να επιθεωρούν και να ελέγχουν τα ξένα πλοία που φθάνουν στα λιμάνια τους, να ελέγχουν αν ακολουθούν τους διεθνής κανόνες και τα πρότυπα της ναυτιλίας. Επιπλέον από τους ελέγχους που έκαναν στα ξένα πλοία, τα αποτελέσματα από κάθε έλεγχο επιθεώρησης, μοιράζονταν σε άλλες λιμενικές αρχές άλλων κρατών καθώς και σε άλλα κράτη άλλων σημαιών, σε ναυλωτές, σε νηογνώμονες όπως και σε ναυτιλιακούς οργανισμούς όπως τον οργανισμό Paris MoU κυρίως Ευρώπη, αλλά και τον USCG των ΗΠΑ. Κάθε χρόνο βγαίνει μια εκτίμηση για το κάθε νηολόγιο ανά τον κόσμο, από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν και βάση των αποτελεσμάτων κατηγοριοποιούνται όλες οι σημαίες, στη White, Grey, Black List (WGB)

4.2 Η WGB List και ποιος είναι ο ρόλος της

Η λίστα WGB παρουσιάζει όλο το φάσμα των σημαιών, από ποιοτικές σημαίες μέχρι σημαίες με χαμηλή απόδοση με βάση τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που

είχαν γίνει. Βασίζεται στον συνολικό αριθμό των επιθεωρήσεων (inspections) και κρατήσεων (detentions) πλοίων που έχουν γίνει κατά το διάστημα τριών ετών σε συγκεκριμένη σημαία. Άρα η WGB List είναι μια λίστα που δείχνει σε τι κατηγορία βρίσκεται κάθε σημαία βάση των επιθεωρήσεων που έχουν γίνει σε αυτές σε διάρκεια τριών ετών.

4.2.1 White List (Λευκή Λίστα)

Η Λευκή Λίστα αντιπροσωπεύει ποιοτικές σημαίες με σταθερά χαμηλό ιστορικό κράτησης (detentions) σε λιμάνια από τις λιμενικές αρχές, καθώς τα πορίσματα επιθεωρήσεων καθιστούσαν το πλοίο της σημαίας που έφερε, αξιόπλοο.

4.2.2 Grey List (Γκριζα Λίστα)

Η Γκριζα Λίστα αντιπροσωπεύει σημαίες μεσαίας απόδοσης που δεν έχουν σταθερό ιστορικό κράτησης σε λιμάνια από τις λιμενικές αρχές και επίσης κινδυνεύουν να καταλήξουν στη Μαύρη Λίστα.

4.2.3 Black List (Μαύρη Λίστα)

Η Μαύρη Λίστα αντιπροσωπεύει σημαίες χαμηλής ποιότητας και απόδοσης, έχουν ιστορικό κράτησης σε λιμάνια από τις λιμενικές αρχές, καθώς τα πορισμάτων επιθεωρήσεων καθιστούσαν το πλοίο της σημαίας που έφερε, μη αξιόπλοο.

4.3 United States Costal Guard Qualship Programme 21 και Paris MoU

Σκοπός του USCG QUALSHIP PROGRAMME 21 στοχεύει να εξαλείψει την υποβαθμισμένη ναυτιλία παρέχοντας κίνητρα σε πλοία υψηλής ποιότητας όπως και την βελτίωση των μεθόδων εντοπισμού σκαφών κακής ποιότητας. Όπως ο USCG QUALSHIP PROGRAMME 21 έτσι και ο Paris MoU έχει σαν σκοπό να εξαλείψει την λειτουργία πλοίων που δεν πληρούν της κατάλληλες προδιαγραφές και τα πρότυπα ναυσιπλοΐας. Αυτό το καταφέρνει μέσω ενός συστήματος που δημιουργήθηκε σε συνεργασία λιμενικών αρχών από 27 χώρες μέλη.

Μέλη αυτής της συμφωνίας είναι:

- Βέλγιο
- Βουλγαρία
- Καναδάς
- Κροατία
- Κύπρος
- Δανία
- Εσθονία
- Φιλανδία
- Γαλλία
- Γερμανία
- Ελλάδα
- Γροιλανδία
- Ισλανδία
- Ιταλία
- Λετονία
- Λιθουανία
- Μάλτα
- Ολλανδία
- Νορβηγία
- Πολωνία
- Πορτογαλία
- Ρουμανία
- Ρωσία
- Σλοβενία
- Ισπανία
- Σουηδία
- Η. Βασίλειο

4.4 Αξιολογήσεις σημαιών από Paris MoU και USCG

Στον παρακάτω πίνακα θα δούμε με βάση το Paris MoU αλλά και το USCG QUALSHIP PROGRAMME 21 πως αξιολογούν μερικές σημαίες ευκαιρίας.

Flag	Paris MOU list (White, Grey, Black)	USCG Qualship21	Flag	Paris MOU list (White, Grey, Black)	USCG Qualship21
Antigua & Barbuda	White	NO	Panama	White	NO
Bahamas	White	YES	Lebanon	Grey	NO
Barbados	White	YES	Vanuatu	Grey	NO
Bermuda (UK)	White	YES	Belize	Black	NO
Cayman Islands	White	YES	Cambodia	Black	NO
Cyprus	White	NO	Comoros	Black	NO
Faroe Islands	White	NO	Moldova	Black	-
French International Ship Register (FIS)	White	NO	St. Vincent	Black	NO
German International Ship Register (GIS)	White	NO	Bolivia	-	NO
Gibraltar	White	YES	Equatorial Guinea	-	-
Liberia	White	YES	Georgia	-	NO
Malta	White	NO	Honduras	-	NO
Marshall Islands	White	YES	Jamaica	-	NO

Πίνακας 1.1 WGB List σημαιών ευκαιρίας

Όπως μπορούμε να δούμε στο παραπάνω πίνακα κάποιες σημαίες ευκαιρίας συγκαταλέγονται και στο White list του Paris MoU αλλά και στο high-quality list του USCG ενώ μπορούμε να δούμε και κάποιες διαφορές σε κάποιες σημαίες ευκαιρίας από αυτούς τους δύο οργανισμούς όπως την σημαία της Αντίγκουα και Μπαρμπούντα αλλά και της Κύπρου. Επίσης μπορούμε να δούμε πως σε κάποιες χώρες ο Paris MoU δεν αξιολόγησε καθόλου τη σημαία ευκαιρία όπως και ο USCG κάποιες άλλες. Αυτό γίνεται λόγω του ότι αυτοί οι δύο οργανισμοί δεν έχουν καμία σχέση μεταξύ τους και δρουν ανεξάρτητα.

Σχετικά με την διενέργεια επιθεωρήσεων σε κλειστά νηολόγια και σε νηολόγια σημαίων ευκαιρίας στο παρακάτω πίνακα θα δούμε διαφορές μεταξύ αυτού του είδους νηολογίων .

Flag	Type	Registered vessels	Inspections
Greece	Closed	860	902
Cyprus	FOC	838	2,008
Singapore	Closed	1,599	1,644
Malta	FOC	1,650	4,453
Marshall Islands	FOC	1,593	3,248
Norway	Closed	585	1,440
Gibraltar	FOC	267	814

Πίνακας 1.2 Σύγκριση επιθεωρήσεων μεταξύ κλειστών και ανοικτών νηολογίων

Όπως βλέπουμε η σημαία της Ελλάδας με την σημαία της Κύπρου έχουν αριθμητικά σχεδόν τα ίδια πλοία. Στην περίοδο 3 ετών πλοία που έφεραν τη σημαία της Κύπρου είχαν 2,008 ελέγχους στα πλοία της καθώς πλοία που έφεραν Ελληνική σημαία είχαν διενεργηθεί μόλις 902 έλεγχοι. Το ίδιο παρατηρούμε και στα υπόλοιπα νηολόγια του πίνακα, που κλειστά νηολόγια έχουν περίπου ποσοστό έλεγχου ίδιο με

τον αριθμό των πλοίων τους, καθώς τα ανοικτά νηολόγια έχουν τριπλάσιο ποσοστό ελέγχου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Βλέπουμε πως η σημαίες επιλέγονται και χρησιμοποιούνται κατά πλειοψηφία και παίζουν σημαντικό ρόλο στη παγκόσμια οικονομία και στην παγκόσμια ναυτιλία. Αναμφισβήτητο γεγονός ότι τα νηολόγια ευκολίας δεν έχουν τεράστιες απαιτήσεις για την νηολόγηση πλοίων, και για αυτό επιλέγονται από τους πλοιοκτήτες. Πασιφανές είναι και τα προβλήματα που ακολουθούν με τα νηολόγια αυτά καθώς οι απαιτήσεις σε θέματα ασφάλεια, σε περιβαλλοντικής φύσης θέματα αλλά και θέματα επάνδρωσης των πλοίων δεν είναι επαρκείς.

Οι ευκολίες που επιφέρουν όμως σε ένα πλοιοκτήτη είναι αρκετές για την επιλογή μίας σημαία ευκαιρίας. Οι ευκολίες και τα πλεονεκτήματα όπως η γρήγορη νηολόγηση των πλοίων του, τα χαμηλά κόστη νηολόγησης αλλά και τα φορολογικά καθεστώτα είναι οι πιο βασικοί για να στραφεί σε αυτές.

Παράλληλα όμως του δίνεται και η ευκαιρία να επανδρώσει τα πλοία του με χαμηλόμισθο προσωπικό, γεγονός που καταλήγει να τους βοηθάει στη μείωση των εξόδων του από το λειτουργικό κόστος. Ευκαιρία για αυτούς είναι να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στην παγκόσμια αγορά και να γίνουν παράλληλα ανταγωνιστικότεροι, το οποίο το επιτυγχάνουν με την μη συμμόρφωση στους παγκόσμιους κανόνες ασφαλείας λόγω των λιγότερων απαιτήσεων της σημαίας που επέλεξαν σε σχέση με άλλη σημαία που δεν θεωρείται σημαία ευκαιρίας. Έτσι με αυτόν τον τρόπο οι σημαίες αυτές έχουν κατηγορηθεί, και όχι άδικα για θαλάσσια ατυχήματα, για θαλάσσιες ρυπάνσεις, για ναυταπάτες.

Λόγο των πολλών προβλημάτων που ακολούθησαν με τις σημαίες ευκαιρίας, τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος είναι η αξιολόγηση των σημαίων από διεθνής οργανισμούς όπως ο USCG QUALSHIP PROGRAMME 21 της Αμερικής αλλά και ο Paris MoU της Ευρώπης. Με την αξιολόγηση κάθε σημαίας, πλέον οι πιο “επικίνδυνες” σημαίες έρχονται αντιμέτωπες με διάφορους ελέγχους και επιθεωρήσεις που αν τα κριθούν ακατάλληλα για ναυσιπλοΐα τα ακινητοποιούν μέχρι να κριθούν πάλι άξια για να πλεύσουν.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	
Εικόνα 1.1 Πλοίο που φέρει την σημαία νηολόγησης του στο πρυμναίο ιστό κατά την παραμονή του στο λιμάνι.	2
Εικόνα 2.1 Τα μεγαλύτερα νηολόγια παγκοσμίως σε DWT	10
Εικόνα 2.2 Σημαία Παναμά	12
Εικόνα 2.3 Σημαία Λιβερίας	12
Εικόνα 2.4 Σημαία Μάλτας	13
Εικόνα 2.5 Σημαία Νήσοι Μάρσαλ	14
Εικόνα 2.6 Σημαία Αντίγκουα και Μπαρμπούντα	14
Εικόνα 2.7 Σημαία Μπαχάμες	15
Εικόνα 2.8 Σημαία Κύπρος	16
Εικόνα 2.9 Σημαία Καμπότζης	16
Εικόνα 2.10 Σημαία Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες	17
Εικόνα 2.11 Σημαία Γιβραλτάρ	17
Εικόνα 2.12 Σημαία Μπελίζ	18
Εικόνα 3.1 Ναυάγιο Amoco Cadiz με σημαία Λιβερίας, Μάρτιος 1978	23
Εικόνα 3.2 Πλοίο που υπέστη σοβαρή ζημιά στη πλώρη	24

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	
Πίνακας 1.1 WGB List σημαιών ευκαιρίας	29
Πίνακας 1.2 Σύγκριση επιθεωρήσεων μεταξύ κλειστών και ανοικτών νηολογιών	30

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1	Κώδικας Δημόσιους Ναυτικού Δικαίου- ΚΔΝΔ
2	https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience
3	Μεταξάς Β. «Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας» , Εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα 1994
4	N.P.Ready. «Ship registration» , Lloyd’s of London PressLtd, Second Edition 1994
5	Βλάχος Γεώργιος Π. «Σημειώσεις Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής» , Πειραιάς 1999
6	https://opensea.pro/blog/flags-of-convenience
7	LSM, International Ship Registers Directory
8	Βλάχος Γεώργιος Π. «Ναυτιλιακή Οικονομία» , Εκδόσεις: Σταμούλης ΑΕ, Αθήνα 2011
9	https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/647691C3F1FDF4E3C225834E003C660B?OpenDocument