

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ
ΜΕ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ**

ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ

*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 2016

Δήλωση αυθεντικότητας

Εγώ η Χριστιάνα Ιωαννίδου όπου εκπονώ την Διπλωματική εργασία φέρω 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 και 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 της αγοράς ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή

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 :

1. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
2. Βαλμά Ερασμία
3. Πελαγίδης Θεόδωρος

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

Πίνακας περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	9
1.1 Εισαγωγή.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	10
2.1 Ελλάδα η αφετηρία του πλοίου	10
2.2 Ο ρόλος της ναυτιλίας για την Ελλάδα και η διεθνής εικόνα της Ελληνόκτητης ναυτιλίας	10
2.3 Ευρωπαϊκή ναυτιλία.....	11
2.4 Ιστορική αναδρομή	13
2.4.1 Ρυθμιστικό πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων.....	15
2.4.2 Εφαρμογή και στόχοι των κατευθυντήριων γραμμών των κρατικών ενισχύσεων....	16
2.4.3 Το πρόβλημα της φορολογικής μεταχείρισης των πλοιοκτητριών εταιρειών	17
2.4.5 Φορολογικά μέτρα	17
2.4.6 Οι κρατικές ενισχύσεις που αφορούν την μείωση του κόστους εργασίας, της αντικατάστασης και της κατάρτισης του πληρώματος.....	18
2.4.7 Επενδυτικές ενισχύσεις	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	20
3.1 Η ποντοπόρος ναυτιλία στην Ελλάδα	20
3.2 Τα τρία συστήματα φορολογίας των πλοίων	20
3.3 Ν.2687/1953 Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού	22
3.4 Φορολογία στο επίπεδο του μετόχου	23
3.5 Γενικές αρχές του νόμου 27/1975 << Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων >>.....	24
3.6 Υπολογισμός φόρου των πλοίων της πρώτης κατηγορίας των νηολογημένων υπό Ελληνική σημαία μετά την 22/4/1975	27
3.6.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου που αφορούν τα πλοία της πρώτης κατηγορίας. ..	29
3.6.2 Φορολογία πλοίων που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία και έχουν νηολογηθεί πριν της 22/4/1975.....	30
3.6.3 Φορολογία πλοίων που ανήκουν στην Β` κατηγορία	33
3.7 Σκάφοι με ξένη σημαία.....	34
3.7.1 Φορολογικοί συντελεστές για σκάφη υπό ξένη σημαία	35
3.7.2 Εξαιρέσεις που αφορούν τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία	36
3.8 Εγκατάσταση αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα	37
3.9 Ετήσια συνδρομή των ναυτιλιακών γραφείων.....	38
3.10 Πρόσθετη εθελοντική εισφορά.....	39

3.11 Τα προνόμια που παρέχονται από τον νόμο 89/1967	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	40
Φορολογικό καθεστώς άλλων Ευρωπαϊκών Χωρών	40
4.1 Η Κύπρος ως ναυτιλιακό κέντρο	40
4.1.1 Προϋποθέσεις κυριότητας για την εγγραφή ενός πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο ..	41
4.1.2 Η κυβερνητική πολιτική στην εγγραφή των πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο.....	44
4.1.3 Διαδικασία νηολόγησης στην Κύπρο	47
4.1.4 Νομοθεσία	47
4.1.5 Το φορολογικό καθεστώς που αφορά την ναυτιλία στην Κύπρο	51
4.1.6 Απαλλαγές φορολογίας.....	53
4.1.7 Πλεονεκτήματα κυπριακού φορολογικού συστήματος	54
4.1.8 Άλλα πλεονεκτήματα του Κυπριακού νηολογίου	54
4.2 Η ναυτιλία στην Μάλτα	55
4.2.1 Νηολόγηση των πλοίων στην Μάλτα	56
4.2.2 Διαδικασία εγγραφής πλοίων στο νηολόγιο της Μάλτας	57
4.2.3 Φορολογία στην Μάλτα	59
4.2.4 Απαλλαγές από την φορολογικό καθεστώς της Μάλτας	61
4.2.5 Τα πλεονεκτήματα του Μαλτέζικου νηολογίου.....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	63
5.1 Σημαίες ευκαιρίας.....	63
5.2 Οι κυριότερες χώρες με σημαίες ευκαιρίας.....	66
5.3 Τα πλεονεκτήματα των σημαιών ευκαιρίας για τους πλοιοκτήτες	74
5.4 Προβλήματα που αναπτύσσονται από την ύπαρξη των ανοικτών νηολογίων	75
5.5 Φορολογική ανάλυση των 3 μεγαλύτερων ανοικτών νηολογίων	76
5.5.1 Παναμάς.....	76
5.5.2 Διαδικασία εγγραφής πλοίων στο νηολόγιο του Παναμά	78
5.5.3 Φόροι	79
5.5.4 Πλεονεκτήματα του Παναμέζικου ανοικτού νηολογίου	80
5.5.5 Γιατί τόσοι πλοιοκτήτες βρίσκουν την σημαία του Παναμά ως σημαία ευκαιρίας ..	82
5.6 Ιστορία του ναυτικού προγράμματος της Λιβερίας.....	85
5.6.1 Το νηολόγιο της Λιβερίας	86
5.6.2 Διαδικασία νηολόγησης πλοίου στην Λιβερία	86
5.6.3 Το φορολογικό καθεστώς στην Λιβερία στην ναυτιλία	89
5.6.4 Πλεονεκτήματα του νηολογίου της Λιβερίας	89

5.6.5 Η σημαία της Λιβερίας στο υψηλότερο κατάρτι του ελληνικού στόλου	91
5.7 Marshall Islands.....	92
5.7.1 Το νηολόγιο των Marshall Islands	92
5.7.2 Νηολόγηση πλοίων στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ	94
5.7.3 Ετήσιος φόρος χωρητικότητας για το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ	97
5.7.4 Το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ στο δρόμο για την κατάκτηση της δεύτερου μεγαλύτερου νηολογίου	98
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	101
6.1 Σύντομη σύγκριση των ευρωπαϊκών σημαιών με αυτών των τρίτων χωρών	101
6.2 Παράδειγμα του κόστους νηολόγησης ενός πλοίου υπό τις σημαίες του Παναμά, της Λιβερίας, των νήσων Μάρσαλ και της Ελλάδας	102
6.3 Συμπεράσματα Παραδείγματος.....	105
Κεφάλαιο 7	107
7.1 Συμπεράσματα	107
Βιβλιογραφία.....	110

Περίληψη

Σκοπός της εργασίας είναι η ανάλυση των φορολογικών καθεστώτων που ακολουθεί η Ελλάδα και οι χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρίας και στην συνέχεια να γίνει η σύγκριση του Ελληνικού φορολογικού καθεστώτος με τις τρεις χώρες που διαθέτουν τα μεγαλύτερα νηολόγια (Παναμάς, Λιβερία και νησιά Μάρσαλ).

Η εργασία παρουσιάζει το φορολογικό θεσμικό πλαίσιο της Ελλάδας. Παρουσιάζονται οι σημαίες ευκαιρίας και κατόπιν επιλογής των τριών μεγαλύτερων νηολογίων που προσφέρουν σημαίες ευκαιρίας αναλύεται το φορολογικό θεσμικό πλαίσιο τους. Τέλος γίνεται σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα και τις τρίτες χώρες (Παναμάς, Λιβερία και νησιά Μάρσαλ).

Σκοπός όλων των χωρών είναι να αυξήσουν όσο περισσότερο γίνεται το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα. Έχουμε από την μια πλευρά τις τρίτες χώρες που προσφέρουν σημαίες ευκαιρίας με χαμηλό κόστος εγγραφής και συντήρησης, δεν επιβάλλουν φόρο εισοδήματος και προσφέρουν πολλές διευκολύνσεις και απαλλαγές αλλά η ποιότητα στις υπηρεσίες τους αντιμετωπίζουν προβλήματα και από την άλλη έχουμε τις ευρωπαϊκές χώρες που προσπαθούν να μειώσουν την φορολογία τους και να προφέρουν κάποιες διευκολύνσεις για να προσελκύσουν περισσότερες νηολογήσεις χωρίς να μειώσουν όμως την υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν.

Μετά από την ανάλυση και την σύγκριση που γίνεται διατυπώνονται τα συμπεράσματα.

Abstract

The aim of this paper is to analyze the tax regimes followed by Greece and the countries that issue flag of convenience and then make a comparison of the Greek tax system with the three largest open registries (Panama, Liberia and Marshall islands).

The paper presents the fiscal institutional framework in Greece, Malta and Cyprus from European countries and from third countries presents Panama, Liberia and Marshall islands. Finally the paper shows a comparison between Greece and third countries.

The aim of all countries is to increase as much as possible their competitive advantage. We have on the one hand the third countries which offer low fee registries and maintenance costs, also they don't impose income tax, provide many exemptions and tax concessions but the quality of their services faces many problems and on the other hand are the European countries which try to reduce their taxes and offer some incentives to attract more registrations but without reducing the high quality of the services they offer.

Having made the analysis and the comparison, the conclusions are reached.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Εισαγωγή

Στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία η Ελληνική ναυτιλία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Παρ' όλο που οι ναυτιλιακές εταιρείες πλήττονται από την οικονομική κρίση που επικρατεί αυτή τη στιγμή σχεδόν σε όλο τον κόσμο, είναι απαραίτητο να διατηρήσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων χωρών για να εξασφαλίσουν ότι θα επιβιώσουν. Από την άλλη μεριά οι τρίτε χώρες που προσφέρουν τις σημαίες ευκαιρίας κερδίζουν συνεχώς έδαφος και οι νηολογήσεις αυξάνονται συνεχώς λόγω των διευκολύνσεων και των φοροαπαλλαγών που προσφέρουν. Με αυτή την εργασία επιδιώκουμε α μελετήσουμε το φορολογικό πλαίσιο της Ελλάδας και ενδεικτικά άλλων δύο Ευρωπαϊκών χωρών (Μάλτα και Κύπρου) όσο και των τρίτων χωρών και να καταλήξουμε σε μια σύγκριση των φορολογικών θεσμικών πλαισίων.

Επιγραμματικά η εργασία χωρίζεται σε επτά κεφάλαια. Στο πρώτο γίνεται η εισαγωγή, στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται μια παρουσίαση από το ρόλο της ναυτιλίας στην Ελλάδα και ευρύτερα στην Ευρώπη. Στην συνέχεια γίνεται μια ανάλυση των κρατικών ενισχύσεων, αναλύετε η εφαρμογή τους, οι στόχοι των κατευθυντήριων γραμμών και τέλος γίνεται αναφορά στις επενδυτικές ενισχύσεις. Στο κεφάλαιο 3 πραγματοποιείται εκτενής ανάλυση της ναυτιλίας στην Ελλάδα και στο φορολογικό θεσμικό πλαίσιο που ακολουθεί.

Το 4ο κεφάλαιο ασχολείται με τα φορολογικά καθεστάτα άλλων Ευρωπαϊκών χωρών. Ξεκινάμε με την Κύπρο ως ναυτιλιακό κέντρο και τις προϋποθέσεις που έχει θέσει για να εγγραφεί ένα πλοίο στο νηολόγιο της για να καταλήξουμε στο φορολογικό καθεστώς που αφορά την ναυτιλία στην Κύπρο και τις απαλλαγές που προσφέρει. Την ίδια ακριβώς ανάλυση κάναμε και στην Μάλτα. Στη συνέχεια προχωράμε στο 5ο κεφάλαιο όπου ασχοληθήκαμε με τις σημαίες ευκαιρίας δίνετε ο ορισμός τους και παρουσιάζονται οι κυριότερες χώρες με σημαίες ευκαιρίας, αναφερόμαστε στα πλεονεκτήματα που δίνουν στους πλοιοκτήτες και στα προβλήματα που αναπτύσσονται με την ύπαρξή τους, για να καταλήξουμε στην ανάλυση των εκείνων των χωρών που προτιμώνται περισσότερο από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Και αυτές δεν είναι άλλες από τον Παναμά, την Λιβερία και τα νησιά Μάρσαλ.

Τέλος έχουμε το 6ο και το 7ο κεφάλαιο όπου στο έκτο γίνεται μια σύγκριση του φορολογικού συστήματος στην Ελλάδα με τα τρία μεγαλύτερα νηολόγια που αναφέραμε πιο πάνω παραθέτοντας ένα παράδειγμα και τέλος στο έβδομο γίνεται μια

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Ελλάδα η αφετηρία του πλοίου

Η έκταση που είχαν τα παράλια και το πλήθος των νησιών της Ελλάδας είχαν προδιαγράψει από την αρχή τον ρόλο που θα έπαιζε η θάλασσα σε όλες τις περιόδους της ελληνικής ιστορίας. Η θάλασσα είναι αυτή που δημιούργησε όλες τις προϋποθέσεις ώστε να εξαπλωθεί ο Ελληνισμός. Όπως μπορούμε να καταλάβουμε από τα αρχαιολογικά ευρήματα, τους μύθους και τους αρχαίους συγγραφείς η ναυπηγική τέχνη έχει ως αφετηρία τους την Ελλάδα. Και όπως αναφέραμε και πιο πάνω η αιτία γι' αυτό είναι ότι στην Ελληνική θάλασσα υπάρχουν πάρα πολλά νησιά όπου φαινότουσαν από την ξηρά με αποτέλεσμα να προκληθεί η επιθυμία να κατασκευάσουν κάποιους είδους πλεούμενο για να φτάσουν εκεί.

Από τα αρχαιολογικά ευρήματα μπορούμε να πούμε ότι στην Ελληνική θάλασσα κυκλοφορούσαν μορφές πλοίων από πολύ παλιά, 14 με 17 αιώνα π.χ. Ο

Απολλόδωρος αναφέρει ότι ο πρώτος που έφτιαξε μεγάλο πλοίο ήταν ο Δαναός και με αυτό ήρθε από την Αίγυπτο και αρχικά πήγε στην Ρόδο και ύστερα στο Άργος.

2.2 Ο ρόλος της ναυτιλίας για την Ελλάδα και η διεθνής εικόνα της Ελληνόκτητης ναυτιλίας

Το Αιγαίο και το Ιόνιο πέλαγος είναι ο λόγος που ζει και αναπνέει η Ελλάδα και άρα η ύπαρξη και το μέλλον της είναι συνδεδεμένα με το υγρό στοιχείο. Από την θέση που κατέχουν αυτά τα δύο πελάγη ελέγχονται μεγάλης σημασίας θαλάσσιοι δρόμοι κάτι το οποίο δίνει στην Ελλάδα ιδιαίτερη στρατηγική αξία. Το Αιγαίο και το Ιόνιο πέλαγος είναι οι αφετηρίες της μεγαλύτερης στον κόσμο ναυτικής ιστορίας, της ελληνικής. Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη που διεξήχθη από τον ναυλομεσιτικό οίκο Clarkson και παρουσιάστηκε στις Βρυξέλες για λογαριασμό της European Community Ship-owners` Associations η Ελλάδα βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας και το 2015.

Επιπρόσθετα σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd`s register - fairplay και του committee (ελληνική επιτροπή ναυτιλιακής συνεργασίας) ο ελληνικών συμφερόντων στόλος έφθασε τα 4057 πλοία συνολικής χωρητικότητας 314,40 εκατομμύρια τόνων.

Είναι αξιοσημείωτο να αναφερθεί ότι οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2013 σημείωσαν ρεκόρ που αντιστοιχεί στο 25% του συνόλου των νέων ναυπηγήσεων παγκοσμίως. Συγκεκριμένα επένδυσαν 4,5 δις δολάρια σε φορτηγά πλοία καταλαμβάνοντας την κορυφή στην αντίστοιχη κατηγορία με 134 παραγγελίες και παράλληλα επένδυσε άλλα 4 δις δολάρια σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG) και υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) παραγγέλλοντας

συνολικά 51 πλοία. Επιπρόσθετα ο κατάλογος περιείχε 65 δεξαμενόπλοια αξίας 3 δις δολάρια και 2 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αξίας 1,6 δις δολάρια.

Αυτό το επενδυτικό πρόγραμμα έχει επίδραση στην στρατηγική της Ελληνικής ναυτιλίας που φροντίζει να μοιράζει τις επενδύσεις της τόσο στους παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς όσο και στους περισσότερο ελκυστικούς νέους τομείς όπως είναι τα εξειδικευμένα δεξαμενόπλοια LNG και LPG.

Οι παραγγελίες ενίσχυσαν τους ισχυρούς δεσμούς μεταξύ Ελλήνων πλοιοκτητών και ασιατικών ναυπηγείων καθώς και η Κίνα ανέλαβε το 72% των παραγγελιών των φορτηγών πλοίων από την Ελλάδα, η Ν. Κορέα εξασφάλισε περισσότερο από το 1/3 των παραγγελιών των Ελληνικών πλοίων μεταφοράς αερίου αλλά και η Ιαπωνία εξασφάλισε μεγάλο αριθμό παραγγελιών.

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών, αυτό αποτελεί υψίστης σημασίας για την επαγγελματική αποκατάσταση των ναυτικών διότι απασχολούνται πάνω από 25.000 ναυτικοί.

Κατά το έτος 2013 οι εισροές του ναυτικού συναλλάγματος έκαναν βουτιά όπου σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδα ανήλθε στα 12.089,90 εκατομμύρια που αποτελεί αρνητικό ρεκόρ δεκαετίας ενώ το 2012 είχαν εισρεύσει 13.287,4 εκατομμύρια.

Στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας αρκετά σημαντικό ρόλο παίζει και η προσπάθεια που γίνεται από το κράτος ώστε να αναδειχθεί ο Πειραιάς ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Για να κατανοήσουμε την σημαντικότητα του Πειραιά σας παραθέτω μερικά στοιχεία. Αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο όπου το επιλέγουν πολλές αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες για να ασκήσουν τις δραστηριότητες τους. Περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο στην Ελλάδα απασχολώντας χιλιάδες υπαλλήλους. Κάτι το οποίο είναι εξίσου σημαντικό είναι το εξής, λόγω των πιο πάνω εταιρειών που αναφέραμε στην Ελλάδα υπάρχουν και ένας πολύ σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων που είναι σχετικές με την ναυτιλία, όπως είναι οι νηογνώμονες, εταιρείες ναυτασφαλίσεων, γνωστά P&I Clubs, φημισμένοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων. Επιπλέον υπάρχει και ένα μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που αποτελούν το ναυτικό πλέγμα όπως είναι τα ναυτικά πρακτορεία, οι ναυλωτές, τα ναυτικά δικαστήρια, οι εταιρείες που επισκευάζουν πλοία, τα ναυπηγεία, οι ναυλομεσίτες και οι επιχειρήσεις τροφοδοσίας και πετραίλευσης πλοίων.

2.3 Ευρωπαϊκή ναυτιλία

Σύμφωνα με μελέτες το 80-85% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται με πλοία. Το 40% του συνόλου του παγκόσμιου στόλου σε μεταφορική ικανότητα αποτελείται από Ευρωπαϊκές χώρες, άρα όπως μπορούμε να αντιληφθούμε η Ευρώπη έχει ισχυρό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία.

Σύμφωνα με τους ειδικούς αναλυτές του ναυτιλιακού κλάδου βασιζόμενοι στα παρουσιασθέντα στις αρχές του Μαρτίου του 2015 αποτελέσματα της Oxford

Economics Study αναφορικά με την οικονομική αξία του ναυτιλιακού κλάδου θα είναι θεαματική η αύξηση της συνεισφοράς της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή οικονομία που θα αποτυπωθεί στην διετία 2014-2015.

Πιο αναλυτικά η συνολική συμβολή του κλάδου στο Ευρωπαϊκό ΑΕΠ το 2013 εκτιμάται στα 147 δις Ευρώ. Επίσης για κάθε εκατομμύριο Ευρώ που συνείσφερε η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία στο ΑΕΠ δημιουργεί άλλο 1,6 δις Ευρώ αλλού στην Ευρωπαϊκή οικονομία και αυτό γιατί η ναυτιλία είναι άρετα συνδεδεμένη με πολλές επιχειρήσεις σχετικές με την ναυτιλία. Από εργασιακής άποψης η βιομηχανία απασχολεί περίπου 2,2 εκατομμύρια εργαζομένους τόσο στα πλοία όσο και στην ξηρά αλλά και στο ευρύτερο ναυτιλιακό κλάδο.

Μεταξύ 2004 και 2013 η άμεση απασχόληση στον κλάδο της ναυτιλίας αυξήθηκε κατά 25%. Ο γενικός γραμματέας της ECSA, Patrick Verhoeven επεσήμανε ότι η Ευρώπη διαχειρίζεται τον μεγαλύτερο και πλέον καινοτόμο στόλο σε παγκόσμιο επίπεδο και συμπλήρωσε με το ότι αυτό το ιδιαίτερος σημαντικό γεγονός συχνά παραβλέπεται παρά το ότι διαδραματίζει ρόλο κλειδί στην οικονομική επίπτωση της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή οικονομία.

Τέλος από την αρχή του 2005 μέχρι της αρχές του 2014 ο Ευρωπαϊκός στόλος αυξήθηκε περισσότερο από 74% σε χωρητικότητα και κατά 72% σε dwt.

Λόγω διαφόρων αλλαγών που γίνονται κατά καιρούς όπως είναι η παγκοσμιοποίηση, η ανάπτυξη της ποιοτικής ναυτιλίας αλλά και η ανάγκη που δημιουργήθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση να αναπτύξει στρατηγικές και πολιτικές ώστε να διατηρήσει την πρωτιά στο παγκόσμιο εμπόριο.

Έτσι λοιπόν οι βασικοί στόχοι του θεσμικού πλαισίου που δημιούργησε είναι:

- Η προσέλκυση νέων ατόμων στο ναυτικό επάγγελμα
- Να διασφαλιστεί η ναυτική τεχνογνωσία
- Μέσω διαφόρων οικονομικών μέτρων, να ενισχυθεί η ανταγωνιστική θέση της ναυτιλίας στις παγκόσμιες αγορές.
- Η ύπαρξη ποιοτικής ναυτιλίας
- Η πλήρης αξιοποίηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων για επιχειρήσεις και πολίτες στην Ευρώπη
- Η ύπαρξη παγκόσμιας πρωτοπορίας της Ευρώπης στην ναυτιλιακή έρευνα και καινοτομία σε ότι αφορά τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, την μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και τη μείωση όσο το δυνατόν γίνεται των ατυχημάτων

Άλλος ένας παράγοντας για τον οποίο είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν οι παραπάνω στόχοι είναι ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή κομισιόν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα αυξηθούν. Φυσικά και η κρίση έχει επηρεάσει σημαντικά την ναυτιλία όμως υπάρχει φως στο τούνελ βέβαια με δεδομένο την αβεβαιότητα που επικρατεί σε διεθνές επίπεδο δεν μπορούμε να προβλέψουμε με ακρίβεια πότε θα ανακάμψει πλήρως η παγκόσμια ναυτιλία.

Κρατικές ενισχύσεις¹

2.4 Ιστορική αναδρομή

Από το 1970 ο αριθμός των πλοίων που αποτελούσαν τον στόλο της Ευρώπης άρχισε να μειώνεται επειδή δεν μπορούσε να ανταγωνιστεί την νηολόγηση πλοίων από τρίτες χώρες. Έτσι λοιπόν αποφασίζετε να δημιουργηθούν Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία και η Ιστορική τους αναδρομή χωρίζεται σε 3 περιόδους.

Η πρώτη περίοδος ξεκινάει από τα τέλη του 1986 έως τις αρχές του 1990. Το Δεκέμβριο του 1986 υιοθετήθηκαν οι 4 κανονισμοί όπου θεωρήθηκαν ότι ήταν και η αφετηρία της συστηματικής συμμετοχής της Ευρωπαϊκής ένωσης στις θαλάσσιες υποθέσεις. Αυτοί οι 4 κανονισμοί απαντούσαν σε θέματα εξωτερικών ναυτικών σχέσεων και ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, έδιναν τα μέσα για τον συντονισμό των πολιτικών των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έναντι στις πρακτικές των τρίτων χωρών καθώς και την τάση που είχαν οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες να νηολογούν τα πλοία τους σε σημαίες τρίτων χωρών.

Οι στόχοι των πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν:

1. Η εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (Κανονισμός 4055/86)
2. Να διασφαλιστούν οι όροι εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού, σύμφωνα με την Συνθήκη της Ρώμης, στις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών (Κανονισμός 4056/86)
3. Να δημιουργηθεί πλαίσιο με βάση το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων στην ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών (κανονισμός 4057/86).
4. Να καθορισθούν ο τρόπος και η διαδικασία για την λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από τα κράτη μέλη και την κοινότητα κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά κοινοτικών εφοπλιστών, εταιρειών και πλοίων, ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων (Κανονισμός 4058/86)

Αυτές οι πολιτικές είχαν ως στόχο την εξασφάλιση ενός καθεστώτος όπου θα ενίσχυε τις Ευρωπαϊκές σημαίες και θα προστάτευε τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες και την οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή οικονομία. Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι όλοι συμφώνησαν με τις προτάσεις της Επιτροπής, σε αντίθεση όμως με τους εκπροσώπους των ναυτεργατών όπου θεώρησαν ότι δεν υπήρχε επαρκή πολιτική βούληση για τον περιορισμό της απώλειας θέσεων εργασίας ή την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και του βιοτικού επιπέδου των Ευρωπαίων ναυτικών και από την άλλη πλευρά οι ιδιοκτήτες των φορτίων που είναι για μεταφορά επέκριναν την διάθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ενισχύει τη συγκέντρωση στον κλάδο της ναυτιλίας.

¹ Θεοδωρόπουλος Σ. - Λεκάκου Μ. - Πάλλης Α., <<Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία>>, εκδόσεις Τυπωθήτω, 2006

Από την ίδια την Ευρωπαϊκή επιτροπή λίγο πριν τελειώσει η δεκαετία του 1980 αναγνωρίστηκε ότι η πρώτη δέσμη μέτρων δεν ήταν επιτυχής όσο αφορά την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί. Ο στόλος που κατείχε σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνέχιζε να μειώνεται από την άλλη η ηλικία του Ευρωπαϊκού στόλου μεγάλωνε. Το 1989 η επιτροπή επέβαλε μια δεύτερη δέσμη προτάσεων που είχαν ως στόχο να δοθούν στους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες κίνητρα για να επιλέγουν να νηολογούν τα πλοία τους σε σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς η επιλογή αυτή να οδηγεί σε σημαντικά υψηλότερα κόστη. Το επίκεντρο αυτής της στρατηγικής ήταν η δημιουργία του Euros ενός Ευρωπαϊκού νηολογίου που θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια και θα πρόσφερε οικονομικά και πρακτικά οφέλη και ταυτόχρονα θα επιδιωκόταν και η απασχόληση των υπηκόων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ναυτιλία.

Η δεύτερη περίοδος εμπεριέχει την δεκαετία του 1990 με την προώθηση μιας οριζόντιας κοινοτικής δράσης το 1991 όπου σημείο αναφοράς θα ήταν το σύνολο του θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος. Όλες οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα έπρεπε να ενσωματωθούν σε ευρύτερες ολοκληρωμένες στρατηγικές για τη βελτίωση του θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος. Η αλληλεξάρτηση σημαντικών θαλάσσιων υπηρεσιών και το μεγάλο μέγεθος των βιομηχανιών που τις παρέχουν, επέβαλε να δοθεί έμφαση σε μια κοινοτική στρατηγική ενιαίας αντιμετώπισης προβλημάτων παραγωγικής δυναμικότητας και ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών αυτών. Παράλληλα με αυτή την αλλαγή επανεκτιμήθηκε και η φιλοσοφία της κοινής πολιτικής μεταφορών και κατά πόσο μπορεί να ανταποκριθεί η πολιτική αυτή μετά την ενιαία Ευρωπαϊκή αγορά που δημιουργήθηκε το 1992. Τα θέματα μεταφορών, ύστερα από την ιδιαίτερη σημασία που δόθηκε στην περιβαλλοντική διάσταση, μετατράπηκαν σε βασική προτεραιότητα των περιβαλλοντολογικών προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όλα αυτά τα γεγονότα συνέβαλαν στο να δοθεί ιδιαίτερη σημασία σε κάποια θέματα όπου σήμερα αποτελούν το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την ναυτιλία. Το 1996 προσπάθησαν να επανεκτιμήσουν της κοινοτικές πολιτικές για την Ευρωπαϊκή ναυτιλία και για την διαμόρφωση του μέλλοντος της ναυτιλίας και των θαλάσσιων βιομηχανιών. Έτσι κατατέθηκε ένα τρίπτυχο στρατηγικών προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη των πολιτικών θαλάσσιων μεταφορών:

- Την διατήρηση των ανοικτών αγορών
- Την εξασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας
- Την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας

Το περιεχόμενο του οποίου αποτελεί μέχρι και σήμερα τη βάση ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών πολιτικών της ναυτιλίας.

Η τρίτη περίοδο αρχίζει από το έτος 2000. Καθώς η Ευρώπη είχε ανταποκριθεί θετικά στην στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης, το 2001 η Ευρωπαϊκή επιτροπή παρουσίασε την Λευκή Βίβλο, η οποία πρότεινε 60 μέτρα, ώστε να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών το οποίο θα επιτρέπει την εξισορρόπηση της ανάπτυξης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στο εσωτερικό της κοινότητας.

Οι κύριοι στόχοι της Λευκής Βίβλου είναι :

- Η ανάπτυξη υποδομών
- Η απλουστοποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου με την δημιουργία κοινών θυρίδων
- Η ενσωμάτωση κοινωνικών κανόνων έτσι ώστε να δημιουργηθούν πραγματικές θαλάσσιες αρτηρίες.

Επιπρόσθετα η Λευκή Βίβλος δίνει ιδιαίτερη σημασία στην προώθηση της χρήσης πολλών τρόπων μεταφοράς (διατροφικότητας) και αυτό γίνεται διότι η ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς πάσχει από έλλειψη στενής σύνδεσης μεταξύ θαλάσσιων μεταφορών, πλωτών οδών και σιδηρόδρομων, έτσι λοιπόν ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη ειδικά κοινοτικά προγράμματα που υποστηρίζουν την προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών.

2.4.1 Ρυθμιστικό πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος ο οποίος αντιμετωπίζει τον εντονότατο ανταγωνισμό που αναπτύσσεται σε μια πλήρως απελευθερωμένη αγορά χωρίς να λαμβάνει καμία βοήθεια έξω από τα κοινοτικά σύνορα ή να επωφελείται από άλλα μέτρα της κοινής πολιτικής για το εξωτερικό εμπόριο κάτι το οποίο συμβαίνει σε όλους τους άλλους τομείς της οικονομίας. Στη δεκαετία του 1980 η χωρητικότητα του Ευρωπαϊκού στόλου μειώθηκε κατά πολύ διότι ο ανταγωνισμός που αναπτύχθηκε οδήγησε στην απώλεια του πλεονεκτήματος που κατείχε που ήταν τα πλέον εξελιγμένα τεχνολογικά πλοία. Έτσι λοιπόν οι Ευρωπαϊκές πολιτικές για την ναυτιλία θέσπισαν μια σειρά από μέτρα και παρεμβάσεις για να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας που ήταν και ο κύριος στόχος τους ώστε να αντιμετωπίσουν το θέμα του ανταγωνισμού. Ο κύριος στόχος των Ευρωπαϊκών πολιτικών για να καταφέρουν να αντιστρέψουν την τάση για εγκατάλειψη από του Ευρωπαίους πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής σημαίας είναι : ένας ασφαλής και ανταγωνιστικός κοινοτικός στόλος, φιλικός προς το περιβάλλον με ευρύ φάσμα ποιοτικών επιλογών σε ναυτιλιακές υπηρεσίες για τους καταναλωτές στον οποίο θα απασχολείται ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός Ευρωπαίων ναυτικών.

Το κόστος λειτουργίας του πλοίου καθώς και οι δραστηριότητες οι οποίες συνδέονται με την διαχείριση του είναι ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που συνθέτουν το Ευρωπαϊκό ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σύγκριση με τις τρίτες χώρες. Τα στοιχεία που συνθέτουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου είναι το κόστος εργασίας και το φορολογικό κόστος.

Το κυριότερο ανταγωνιστικό μειονέκτημα του Ευρωπαϊκού στόλου έναντι του στόλου των τρίτων χωρών είναι το κόστος εργασίας όπου περιλαμβάνει το μισθό που καταβάλλεται, το φόρο εισοδήματος, τις ασφαλιστικές εισφορές όπως και το κόστος επαναπατριsmού και εκπαίδευσης των ναυτικών. Μία λύση για την μείωση του κόστους είναι η προμήθεια συνεχώς εξελιγμένων πλοίων που απαιτούν όλο και λιγότερο πλήρωμα.

Ένας άλλος εξίσου σημαντικός παράγοντας είναι το φορολογικό κόστος των εταιρειών και των συναφών με την μισθοδοσία υποχρεώσεων για τους ναυτικούς.

Αυτό το φορολογικό βάρος ήταν και ο κύριος λόγος για την φυγή των πλοιοκτητών από την Ευρωπαϊκή σημαία σε σημαίες τρίτων χωρών.

Λόγω των παραπάνω οι κοινοτικές πολιτικές ενισχύσεις της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας από τα τέλη του 1980 είχαν ως κύρια μέριμνα την θέσπιση μέτρων παροχής ενισχύσεων. Όπου με αυτά επιδιώκεται να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα του κόστους χωρίς οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες να προβούν σε μεγάλες περικοπές κόστους οι οποίες θα υποβαθμίσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους, ένα άλλο θέμα που επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί είναι η τάση μεταφοράς της έδρας των βοηθητικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε τρίτες χώρες.

2.4.2 Εφαρμογή και στόχοι των κατευθυντήριων γραμμών των κρατικών ενισχύσεων.

Στο πρόβλημα που έχει παρουσιαστεί λόγω του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος το οποίο δημιουργείται λόγω του κόστους, αρχικά η κάθε χώρα αντέδρασε με διαφορετικά μέτρα στήριξης της ναυτιλίας της σε σχέση με τις υπόλοιπες. Για να μπορέσει να υπάρξει εναρμόνιση στις ενισχύσεις αυτές το 1989 η Επιτροπή καθόρισε τις γενικές αρχές και κατευθυντήριες γραμμές παροχής των ενισχύσεων στη ναυτιλία. Αυτές οι γενικές αρχές αναθεωρήθηκαν το 1997 και έπειτα έγιναν κάποιες μικρές αναθεωρήσεις το 2004. Με τα άρθρα 92 και 93 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης τίθεται το θεσμικό πλαίσιο αξιολόγησης των κρατικών ενισχύσεων.

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που έχουν θέσει τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των άλλων κρατών - μελών και επίσης πρέπει να αποδεικνύει ότι δεν επιφέρει στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών - μελών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

Κάθε μορφής φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα τα οποία προέρχονται από δημόσιες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο περιλαμβάνονται στις κρατικές ενισχύσεις.

Δεν είναι επιτρεπτό να γίνεται καμία διάκριση στους δικαιούχους των κρατικών ενισχύσεων ή διαχωρισμός μεταξύ των εταιρειών που αφορά την νομική τους μορφή ή να γίνεται διάκριση που να αφορά την χώρα από την οποία προέρχεται η τη μορφή της ιδιοκτησίας τους. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να παρέχονται με διαφανή τρόπο και να περιορίζονται στην έκταση και το βαθμό που πρέπει ώστε να πετύχουν το σκοπό τους. Η ενίσχυση δεν μπορεί να είναι δυσανάλογη με το μέγεθος του προβλήματος που καλείται να αντιμετωπίσει. Ένα άλλο πράγμα που πρέπει να τηρείται είναι ότι ανά τακτά διαστήματα οι ενισχύσεις πρέπει να αναθεωρούνται ανάλογα με τα αποτελέσματα και το μέγεθος του προβλήματος ενώ βασική επιδίωξη είναι να έχει χαρακτήρα προσωρινό.

Τα πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε Ευρωπαϊκά νηολόγια επιτρέπεται να τους παρέχονται κρατικές ενισχύσεις. Στόχοι των κρατικών ενισχύσεων είναι να διασφαλιστεί η απασχόληση προσωπικού σε ξηρά και θάλασσα, να βελτιωθεί η ασφάλεια, να διατηρηθεί και να βελτιωθεί η τεχνογνωσία στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Υπάρχουν όμως και εξαιρέσεις όπου χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε παράλληλα νηολόγια σύμφωνα με

τον κατάλογο της Επιτροπής και εφόσον αυτά συμβάλλουν στην επίτευξη των παραπάνω στόχων.

Όλες οι παραπάνω κατευθυντήριες γραμμές δεν ισχύουν στις ενισχύσεις που αφορούν την ναυπηγική βιομηχανία, ενώ στις ενισχύσεις δεν υπολογίζονται τα έργα υποδομής. Επίσης για να υλοποιηθεί κάθε πρόγραμμα κρατικών ενισχύσεων πρέπει πρώτα να εγκριθεί από την Επιτροπή.

2.4.3 Το πρόβλημα της φορολογικής μεταχείρισης των πλοιοκτητριών εταιρειών

Για να λειτουργήσουν σωστά οι διεθνείς υπηρεσίες θα πρέπει να υπάρχουν αποτελεσματικές υποδομές κάτι το οποίο ανέπτυξαν οι περισσότερες τρίτες χώρες με σκοπό να δημιουργήσουν αξιοσέβαστα νηολόγια και με το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που κατέχουν σε σχέση με αυτό που έχουν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες να εγκαταλείψουν τα Ευρωπαϊκά νηολόγια αλλά και να μεταφέρουν την έδρα τους στις χώρες αυτές. Αυτό το σκοπό τους το πέτυχαν, καθώς μεγάλο ποσοστό πλοιοκτητών εγκατέλειψαν την Ευρωπαϊκή σημαία και μετέφεραν την έδρα τους σε κάποιες από τις τρίτες χώρες.

Αυτός λοιπόν ο φορολογικός ανταγωνισμός των τρίτων χωρών έφερε τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής ένωσης σε μειονεκτική θέση και έπρεπε άμεσα να αντιμετωπίσουν ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα. Για να μπορέσει να αντιμετωπιστεί απαιτούσε την επιλογή θεμιτών όρων φορολογικού ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας, το οποίο σημαίνει τη δημιουργία κατάλληλων μέτρων στο πεδίο αυτό. Έτσι λοιπόν αρκετά κράτη-μέλη αποφάσισαν να θεσπίσουν ειδικά μέτρα ώστε να βελτιώσουν το καθεστώς φορολόγησης των πλοιοκτητριών εταιρειών, όπως η δυνατότητα των επιταχυνόμενων αποσβέσεων των επενδύσεων που κάνανε για αγορές πλοίων και το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών τα οποία προέρχονται από πώληση πλοίων και με την προϋπόθεση ότι θα ξανά επενδυθούν σε αγορές άλλων πλοίων.

2.4.5 Φορολογικά μέτρα

Οι φορολογικές ελαφρύνσεις που υιοθετούν τα κράτη- μέλη αποτελούν ένα νέο είδος κρατικών ενισχύσεων. Ένα φορολογικό μέτρο που υποκαθιστά τι ισχύον φορολογικό καθεστώς είναι ο φόρος χωρητικότητας. Με το φόρο χωρητικότητας ο πλοιοκτήτης καταβάλλει ένα ποσό φόρου που συνδέεται άμεσα με την χωρητικότητα που βρίσκεται σε λειτουργία και χρησιμοποιείται. Είναι πληρωτέος και ανεξάρτητος από τις πραγματικές εισπράξεις της εταιρείας, τα κέρδη της ή της ζημιάς της.

Τώρα ας περιγράψουμε τον τρόπο που προσδιορίζεται ο φόρος χωρητικότητας. Υπολογίζεται ένα πραγματικό κέρδος το οποίο προκύπτει καθώς εφαρμόζουμε ένα ενδεικτικό ποσοστό κέρδους πάνω στην χωρητικότητα. Στο ποσό του κέρδους που προκύπτει εφαρμόζεται ο κανονικός φορολογικός συντελεστής και έτσι καταλήγουμε στο ποσό του φόρου που θα πρέπει να καταβληθεί.

Επίσης ένα άλλο πρόβλημα που απασχολεί την Επιτροπή είναι το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες αντλούν τα έσοδα τους από λειτουργία ή εκμετάλλευση πλοίων που

κατέχουν σημαία τρίτων χωρών. Ένα άλλο θέμα είναι ότι αν οι πλοιοκτήτες έχουν την δυνατότητα να αποκτούν κάποιο όφελος από την διατήρηση διαφορετικών εδρών και από την τήρηση χωριστών λογιστικών λογαριασμών για τα ποσά που θα εισπράττουν από τις σημαίες των τρίτων χωρών τότε θα υπήρχαν κίνητρα ώστε οι διευθυντικές και βοηθητικές δραστηριότητες να επέστρεφαν στην χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δραστηριοποιείται. Αυτό θα μπορούσε να γίνει πραγματικότητα αν οι εισπράξεις από τα πλοία με ξένες σημαίες υπόκεινται στον κανονικό συντελεστή φορολογίας των εταιρειών ή σε χαμηλότερο ποσοστό υπερπόντιας φορολογίας αλλά να μπορεί με κάποιο τρόπο να αποδειχτεί η υπερπόντια δράση της.

Όλα τα προγράμματα φορολογικών ελαφρύνσεων που περιγράψαμε παραπάνω μπορούν να εφαρμοσθούν σε συνδυασμό με ότι το πλοίο κατέχει Ευρωπαϊκή σημαία, όμως θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν με εξαίρεση για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια εταιρεία η οποία έχει την έδρα της σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η οποία υπόκειται σε φόρο εταιρειών. Όμως για να της δοθούν οι φορολογικές ελαφρύνσεις θα πρέπει να αποδείξει ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση των πλοίων της πραγματοποιείται από το εσωτερικό της χώρας μέλους, ότι οι παραπάνω δραστηριότητες της συμβάλλουν στην βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και στην αύξηση της απασχόλησης, στην προώθηση του επαναπατρισμού των προαναφερθέντων δραστηριοτήτων και ότι τηρούνται τα διεθνή Ευρωπαϊκά πρότυπα ασφάλειας και συνθηκών εργασίας σε αυτή.

Σε περίπτωση που η επιτροπή εγκρίνει κάποιο τέτοιο πρόγραμμα για μια τέτοια πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει ανά τακτά χρονικά διαστήματα η εταιρεία να υποβάλει εκθέσεις όπου θα αποδεικνύεται η τήρηση όσον αναφέραμε παραπάνω καθώς επίσης και ότι τα κέρδη από τα προγράμματα χρησιμοποιούνται με σκοπό την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου.

2.4.6 Οι κρατικές ενισχύσεις που αφορούν την μείωση του κόστους εργασίας, της αντικατάστασης και της κατάρτισης του πληρώματος.

Άλλο ένα εξίσου πολύ σημαντικό θέμα με το οποίο ασχολείται η Ευρωπαϊκή επιτροπή είναι η μείωση του κόστους εργασίας μέσω των κρατικών ενισχύσεων. Η μείωση αυτή είναι μείζων ζήτημα διότι έχει παρατηρηθεί μεγάλη αύξηση απώλειας θέσεων των Ευρωπαίων ναυτικών λόγω της αλλαγής σημαίας από τους πλοιοκτήτες, της μείωσης του στόλου καθώς και του συνεχόμενου μειούμενου αριθμού πληρώματος ανά πλοίο.

Οι κρατικές ενισχύσεις που αφορούν το εργατικό κόστος έχουν ως στόχο να μειώσουν το ύψος του ποσού που αφορά την ασφαλιστική κάλυψη των Ευρωπαίων ναυτικών οι οποίοι απασχολούνται σε πλοία που κατέχουν Ευρωπαϊκή σημαία. Αυτή η μείωση βέβαια δεν θα αγγίξει καθόλου το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών. Ο δεύτερος στόχος είναι η μείωση του φόρου εισοδήματος για τους Ευρωπαίους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία τα οποία είναι γραμμένα σε Ευρωπαϊκό νηολόγιο και αυτό επιδιώκει την εξομοίωση τους με αυτά που ισχύουν σε τρίτες χώρες.

Είναι φυσικό επακόλουθο βέβαια οι ναυτικοί των τρίτων χωρών, οι οποίοι έχουν χαμηλότερους μισθούς από τους Ευρωπαίους ναυτικούς να έχουν πάντα το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Όμως αυτό μπορεί να αντιμετωπισθεί ως ένα βαθμό με την ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών παραγωγής, καινοτομιών, ποιότητας και μέτρων κατάρτισης.

Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1989 καθιέρωσαν ένα μέτρο όπου χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις για την αντικατάσταση του πληρώματος. Σκοπός αυτών των ενισχύσεων είναι η μείωση του κόστους απασχόλησης. Αυτή η ενίσχυση δίνεται με την μορφή πληρωμής ή επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία. Είχε τεθεί όμως ένας περιορισμός ο οποίος από το 1997 δεν ισχύει πλέον ότι αυτή η ενίσχυση θα περιοριζόταν στο 50% του κόστους.

Τα προγράμματα κατάρτισης που έχουν γενικό περιεχόμενο και υποστηρίζονται από το κράτος δεν θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Κρατικές ενισχύσεις κατάρτισης θεωρούνται όταν το πρόγραμμα πραγματοποιείται πάνω στο πλοίο και τα οικονομικά οφέλη της ενίσχυσης περιέρχονται είτε στον φορέα κατάρτισης είτε στους εκπαιδευόμενους ναυτικούς ή στους πλοιοκτήτες. Η έγκριση της ενίσχυσης κατάρτισης από την επιτροπή απαιτεί να τηρηθούν μερικές αρχές οι οποίες είναι αναλογικότητα, διαφάνεια, να μην γίνονται διακρίσεις και να γίνεται συσχετισμός της ενίσχυσης με μέτρα που ήδη έχουν εγκριθεί για πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε Ευρωπαϊκά νηολόγια.

2.4.7 Επενδυτικές ενισχύσεις

Η επιτροπή δεν συνηθίζει να εγκρίνει ενισχύσεις για την ανανέωση πλοίων του στόλου διότι κάτι τέτοιο οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού. Τις μοναδικές ενισχύσεις που εγκρίνει είναι εκείνες οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι διαρθρωτικών αλλαγών και αυτές οι αλλαγές και με την σειρά τους οδηγούν σε μείωση της υπερβάλλουσας χωρητικότητας. Οι επενδύσεις που χορηγούνται για νέα πλοία θα πρέπει οπωσδήποτε να τηρούν τον Ευρωπαϊκό κανονισμό με αριθμό 1540/98 η οποιαδήποτε νομοθεσία εκδοθεί σαν αντικατάσταση του.

Ένα άλλο είδος ενισχύσεων που μπορεί να εγκριθεί είναι εκείνες που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα όπου σε κάποιες περιπτώσεις ο εξοπλισμός των πλοίων που εγγράφονται στα Ευρωπαϊκά νηολόγια επιδέχεται βελτιώσεις ή προωθούν την χρήση καθαρών και ασφαλών πλοίων. Αυτές οι ενισχύσεις δίνουν ένα πολύ μεγάλο πλεονέκτημα διότι αναβαθμίζουν την ασφάλεια των πλοίων και αυξάνουν τους περιβαλλοντικούς όρους.

Ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας είναι η μεγάλη κινητικότητα, η έγκριση ενισχύσεων που έχουν ως σκοπό την περιφερειακή ανάπτυξη σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν ως έδρα τους κάποια υποβαθμισμένη χώρα και επενδύουν σε αυτές μπορεί να δοθεί μόνο όταν αποδεικνύεται ότι θα δημιουργηθούν οφέλη στην περιοχή για κάποιο χρονικό διάστημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Η ποντοπόρος ναυτιλία στην Ελλάδα

Στον τομέα της ναυτιλίας ήδη από το 1967 η Ελλάδα κατείχε πολύ σημαντικό ρόλο, συμβάλλοντας είτε έμμεσα είτε άμεσα με ποσοστό 6% στην ελληνική οικονομική δραστηριότητα. Περισσότερες από 700 επιχειρήσεις απαριθμούν την ελληνόκτητη ναυτιλία και στον ναυτιλιακό κλάδο απασχολούνται 160.000 εργαζόμενοι είτε άμεσα είτε έμμεσα.

Σήμερα το 2015 όπου η Ελλάδα περνάει μια πολύ δύσκολη περίοδο λόγω της οικονομικής κρίσης ο ελληνόκτητος ποντοπόρος στόλος παραμένει στην πρώτη θέση με τις εκτιμήσεις να δίνουν αξία ύψους 106 δις δολάρια, δηλαδή μια αύξηση που αγγίζει το 4,5% σε σχέση με το 2014. Στις αμέσως επόμενες θέσεις βρίσκονται η Ιαπωνία (89 δις δολάρια), η Κίνα (71 δις δολάρια), η Γερμανία (50 δις δολάρια), η Σιγκαπούρη (38 δις δολάρια) και η ΗΠΑ (34,5 δις δολάρια). Την δεκάδα συμπληρώνουν η Νορβηγία, η Κορέα, η Βρετανία και η Δανία. Η παραπάνω δεκάδα σύμφωνα με την Vessels Value καταλαμβάνουν το 71,7% της αξίας του παγκόσμιου στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς με ποσοστό 15,5%. Αξίζει να σημειωθεί ότι το δυνατό σημείο του ελληνικού στόλου είναι τα δεξαμενόπλοια όπου η αξία τους φθάνει τα 41,7 δις δολάρια.

Οι έλληνες εφοπλιστές το 2014 δαπάνησαν για επενδύσεις 19,2 δις δολάρια, από τα οποία τα 11,7 ήταν για παραγγελίες νέων πλοίων και τα υπόλοιπα 8,5 δις δολάρια για αγορές μεταχειρισμένων πλοίων. Συγκεκριμένα το Μάρτιο του 2015 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήλεγχαν 4057 πλοία με συνολική χωρητικότητα 184 εκατομμύρια τόνους dwt. Ο ετήσιος ρυθμός μείωσης της τραπεζικής χρηματοδότησης ξεπερνά το 6% στις αρχές του 2015. Παράλληλα υπάρχει ύφεση στην ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου καθώς υπάρχει υπερπροσφορά μεταφορικής δυναμικότητας και χαμηλή σχετικά ζήτηση όπου αυτός ο συνδυασμός διατηρεί τα ημερήσια έσοδα σε αρκετά χαμηλά επίπεδα.

Η Goldman Sachs (μια από τις μεγαλύτερες στον κόσμο διεθνή τράπεζα) προέβλεψε ότι μέχρι το 2020 τα ημερήσια έσοδα των πλοίων θα κινηθούν σε χαμηλά επίπεδα λόγω της υπερπροσφοράς τονάζ αλλά και των χαμηλών τιμών του πετρελαίου.

3.2 Τα τρία συστήματα φορολογίας των πλοίων

Τα διεθνή συστήματα τα οποία υιοθετούνται ώστε να προσδιοριστεί ο φόρος που θα επιβληθεί στα πλοία για την εκμετάλλευσή τους είναι τρία και παρακάτω θα σας παραθέσω μια μικρή ανάλυση αυτών.

Στο πρώτο φορολογικό σύστημα² τα ακαθάριστα έσοδα του πλοίου είναι αυτά που υπόκεινται σε φόρο. Ο φόρος υπολογίζεται εφαρμόζοντας κάποιο συντελεστή στα ακαθάριστα έσοδα. Αυτοί οι φορολογικοί συντελεστές είναι πολύ πιθανόν να

² Αντάπασης Αντώνης, Το σύστημα φορολογίας των Ελληνικών πλοίων, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας 2001

διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία που ανήκει το πλοίο όπως και το είδος της μίσθωσης.

Αυτό το σύστημα φορολόγησης έχει πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα. Ένα από τα σημαντικότερα θετικά αυτού του συστήματος είναι ότι είναι σχετικά εύκολη η εφαρμογή του και αυτό έχει ως συνέπεια να αποφεύγονται προστριβές μεταξύ πλοιοκτητών και της φορολογικής διοίκησης. Επίσης ένα ακόμα θετικό είναι ότι ο φόρος που επιβάλλεται ακολουθεί τις διακυμάνσεις των τιμών της ναυλαγοράς. Όπως αναφέραμε όμως υπάρχουν και σοβαρά μειονεκτήματα όπου το κυριότερο αυτών είναι ότι από την υιοθέτηση αυτού του συστήματος μπορεί να προκύψουν στρεβλώσεις του φόρου διότι ο φόρος που προκύπτει από τα ακαθάριστα έσοδα και όχι από το καθαρό εισόδημα.

Στο δεύτερο σύστημα φορολογούνται τα καθαρά κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Τα καθαρά κέρδη προκύπτουν αν από τα ακαθάριστα έσοδα αφαιρέσουμε τις δαπάνες όπως είναι οι αμοιβές προσωπικού, το κόστος καυσίμων, οι αποσβέσεις του πλοίου, τα τέλη ελλιμενισμού και τα κόστη επισκευών και συντηρήσεως του πλοίου. Πρέπει να σημειωθεί ότι αν ένα έτος προκύψει ζημιά είναι καθαρά στη διακριτική ευχέρεια του νομοθέτη πως θα αντιμετωπιστεί δηλαδή μπορεί να ορίσει ότι αυτή η ζημιά θα μεταφερθεί για συμψηφισμό από τα πιθανά κέρδη του επόμενου έτους με συνέπεια την συνολικά μικρότερη φορολογική επιβάρυνση.

Το πλεονέκτημα του δεύτερου συστήματος είναι ότι φορολογείται το πραγματικό οικονομικό αποτέλεσμα του πλοίου και από αυτό μπορούμε να συμπεράνουμε ότι είναι το πλέον δίκαιο σύστημα. Επίσης η φορολογική διοίκηση που έχει υιοθετήσει αυτό το σύστημα πρέπει να διαθέτει εξειδικευμένο και πολύ ικανό προσωπικό που μπορεί να ανταπεξέλθει στις ανάγκες του ελέγχου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διότι ο προσδιορισμός των καθαρών κερδών και κυρίως των εξόδων είναι ένα δύσκολο ζήτημα.

Το τρίτο και τελευταίο φορολογικό σύστημα είναι εκείνο που φορολογείται το πλοίο κατά κόρο ολικής ή καθαρής χωρητικότητας ή κατά τόνο μεταφορικής ικανότητας. Είναι πολύ πιθανό ο φόρος να διαφοροποιηθεί εφόσον λαμβάνουμε υπόψη μας και άλλους παράγοντες όπως είναι η ηλικία ή η κατηγορία του πλοίου.

Το μειονέκτημα αυτού του συστήματος είναι ότι ο φόρος που προκύπτει παραμένει σταθερός και δεν ακολουθεί τις τιμές της ναυλαγοράς κάτι το οποίο όμως είναι θετικό για το Δημόσιο διότι έχει έσοδα και στην περίοδο μειωμένων εργασιών στην ναυλαγορά. Ένα από τα βασικότερα πλεονεκτήματα του είναι η απλότητα αυτού του συστήματος, διότι για να εφαρμοστεί αυτό το σύστημα δεν είναι αναγκαίο να υπάρχει μεγάλος μηχανισμός ελέγχου του φόρου. Κάτι ακόμα πολύ σημαντικό είναι ότι με αυτό το σύστημα οι πλοιοκτήτες μπορούν εύκολα να προγραμματίσουν τις μελλοντικές φορολογικές τους υποχρεώσεις και έτσι δεν αφήνεται κανένα περιθώριο για αβεβαιότητα σε σχέση με την φορολογική αντιμετώπιση της εκμετάλλευσης του πλοίου.

Στην Ελλάδα έχουν εφαρμοστεί όλα τα συστήματα φορολογίας, στο σήμερα όμως εφαρμόζεται το τρίτο σύστημα φορολογίας που φορολογεί το πλοίο κατά κόρο ολικής χωρητικότητας.

3.3 Ν.2687/1953 Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού
Με το νομοθετικό διάταγμα 2687/53 ο νομοθέτης κάνει μια προσπάθεια να
συμπεριλάβει θέματα που αφορούν την ναυτιλία στην διευθέτηση ευρύτερων
θεμάτων προσελκύσεως και προστασίας του ξένου κεφαλαίου στην Ελλάδα. Από
αυτό το νομοθετικό διάταγμα την ναυτιλία την αφορά το άρθρο 13 όπου ορίζει ότι τα
κεφάλαια εξωτερικού είναι τα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 1500 κόρων τα
οποία κατέχουν Ελληνική σημαία.

Ο σκοπός με τον οποίο δημιουργήθηκε αυτό το διάταγμα ήταν να διευκολυνθεί η
προσέλκυση πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια όπου οι πλοιοκτήτες είναι Έλληνες και
στα πλοία τους κυματίζει ξένη σημαία, ώστε να βελτιωθεί το ισοζύγιο των εξωτερικών
λογαριασμών της χώρας, αφού εκείνη την εποχή η Ελλάδα είχε υποστεί μεγάλη
ζημιά, μεγάλο ποσοστό του στόλου είχε βουλιάξει και εκατοντάδες ναυτικοί είχαν
χάσει την ζωή τους.

Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 13 με μια εγκριτική πράξη η οποία εκδιδόταν από τους
αρμόδιους υπουργούς για κάθε ένα πλοίο ξεχωριστά, θεωρούνταν ως ξένα κεφάλαια
και προστατεύονται ως τέτοια τα πλοία άνω των 1500 κόρων ολικής χωρητικότητας
εφόσον έχουν Ελληνική σημαία. Αυτές οι εγκριτικές πράξεις που αφορούν την
νηολόγηση πλοίων ρυθμίζουν θέματα όπως την ελεύθερη πώληση ή υποθήκευση ενός
πλοίου σε αλλοδαπούς χωρίς να χρειάζεται άδεια της Διοίκησης, την ελεύθερη
διάθεση του χρηματικού ποσού από την πώληση του πλοίου, την ελεύθερη διαχείριση
των εσόδων, την αναγνώριση ως Ελληνικών πλοίων τα οποία ανήκουν σε
αλλοδαπούς, το ποσό του φόρου και των τελών μεταβίβασης με βάση τη
χωρητικότητα του πλοίου, την αποζημίωση αν γίνει επίταξη, την επίλυση των τυχόν
διαφορών με διατησία και άλλα.

Τα γενικότερα προνόμια τα οποία προβλέπονται στο Νομοθετικό διάταγμα
2687/1953 είναι τα εξής:

1. Ευνοϊκότερες φορολογικές διευκολύνσεις των κοινών διατάξεων: καθορισμός
φόρων και τελών μεταβίβασης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφο 2
περίπτωση στ.
2. Ευχέρεια ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών σε ποσοστό μεγαλύτερο από
αυτό που οι κοινές διατάξεις επιτρέπουν (άρθρο 7)
3. Σε περίπτωση επίταξης να υπάρχει καθορισμός αποζημίωσης άρθρο 13
παράγραφος 2 περίπτωση ζ και σύμφωνα με το άρθρο 11 να υπάρχει εξαίρεση
από κάθε είδους αναγκαστική απαλλοτρίωση
4. Να υπάρχει η ίδια ευνοϊκή μεταχείριση με τις εγχώριες ομοειδείς επιχειρήσεις
(άρθρο 10)
5. Να υπάρχει η δυνατότητα έκφρασης της αξίας των εισαγόμενων κεφαλαίων
σε ξένο νόμισμα (άρθρο 9)

Με αυτό το νομοθετικό διάταγμα αναγνωρίζονται πλοία αλλοδαπών εταιρειών ως
Ελληνικά. Ο κύριος σκοπός ήταν πλοία Ελληνικών συμφερόντων τα οποία είχαν ξένη
σημαία να τα προσελκύσουν όμως πρέπει να διευκρινιστεί ότι δεν είχαν σκοπό να
προσελκύσουν κάθε πλοίο που είχε ξένη σημαία. Έτσι λοιπόν οι εγκριτικές πράξεις
δίνονται μόνο σε πλοία ή σε αλλοδαπές εταιρείες όπου το 50% ή και παραπάνω των

κεφαλαίων τους ήταν Ελληνικών συμφερόντων όπου ο μοναδικός περιορισμός που υπάρχει είναι αυτός της χωρητικότητας που πρέπει να είναι άνω των 1500κόνων.

3.4 Φορολογία στο επίπεδο του μετόχου

Ο φόρος χωρητικότητας στην Ελλάδα απαλλάσσει τους πλοιοκτήτες είτε είναι άτομα είτε εταιρεία από φορολογικές υποχρεώσεις επί των κερδών, τα οποία προέρχονται από την λειτουργία των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Έτσι οι πλοιοκτήτες σε καμιά περίπτωση δεν υπόκεινται σε προσωπικό ή εταιρικό φόρο εισοδήματος για τα κέρδη τους που προέρχονται από τα παραπάνω σκάφη. Επίσης οι μέτοχοι ελληνικών ή ξένων πλοιοκτητριών εταιρειών δεν υπόκεινται σε ελληνικό φόρο στα μερίσματα που προκύπτουν από την συμμετοχή τους σε αυτές τις εταιρείες (στο βαθμό που τα μερίσματα αυτά προκύπτουν από την κατανομή των ναυτιλιακών κερδών της εταιρείας και όχι από άλλη επιχειρηματική δραστηριότητα). Επιπλέον ημεδαποί και αλλοδαποί πλοιοκτήτες απαλλάσσονται από την ελληνική φορολογία για τυχόν υπεραξίες που προκύπτουν από την πώληση οποιουδήποτε ελληνικού πλοίου ή από την είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης σε σχέση με τα εν λόγω σκάφη.

Εξαιρούνται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή παρακράτηση στην Ελλάδα το εισόδημα που λήφθηκε από τους μετόχους ή από τους εταίρους από μια εταιρεία χαρτοφυλακίου ή από μια διαμεσολαβητική εταιρεία για χάρη της εταιρείας χαρτοφυλακίου όπου κατέχουν μετοχές πλοιοκτητριών εταιρειών με πλοία υπό ελληνική σημαία (ή με ξένη σημαία υπό την προϋπόθεση ότι είναι νηολογημένα με NAT για σκοπούς κοινωνικής ασφάλισης)

Από το φόρο εισοδήματος επί των κερδών απαλλάσσονται επίσης και τα άτομα ή οι εταιρείες όπου τα κέρδη προκύπτουν από την λειτουργία πλοίων υπό ξένη σημαία. Πιο συγκεκριμένα ξένες εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους σκάφη υπό ξένη σημαία αλλά η διαχείριση τους έχει ανατεθεί στον ελληνικό νόμο 89/67 ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, με τα ίδια ποσοστά και την ίδια κλίμακα όπως στην περίπτωση των σκαφών υπό ελληνική σημαία. Ο φόρος χωρητικότητας εξαντλεί την φορολογική υποχρέωση για οποιοδήποτε φόρο, τέλος, εισφορά ή παρακράτηση φόρου για εισοδήματα αλλοδαπής προέλευσης που προκύπτουν από την διαχείριση του σκάφους που φέρει ξένη σημαία. Στο επίπεδο των μετόχων όμως απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος στα μερίσματα και στα κέρδη που διανέμονται από τις εταιρείες αυτές. Θα πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι στους μεμονωμένους έλληνας μετόχους υπάρχει η επιβολή φόρου αλληλεγγύης για τα μερίσματα. Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι ένας έλληνας μέτοχος στην φορολογική του δήλωση θα πρέπει να αναφέρει οποιοδήποτε εισόδημα/μέρισμα προκύπτει από τις δραστηριότητες των πλοίων του.

Απαλλαγή από τον φόρο χορηγείται επίσης και στα κέρδη από την μεταφορά των μετοχών της εγχώριας ή ξένης πλοιοκτητριας εταιρείας καθώς και στην μεταβίβαση των μετοχών της σε οποιοδήποτε ενδιάμεσο φορέα εκμετάλλευσης.

Τέλος θα πρέπει να αναφέρουμε ότι δεν ισχύει η ίδια μεταχείριση για τα εισοδήματα / μερίσματα που λαμβάνουν οι μέτοχοι / εταίροι από άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες δηλαδή να μην είναι πλοιοκτήτριες εταιρείες ακόμα και αν αυτές οι εταιρείες

ιδρύθηκαν στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 25 του νόμου 27/197. Υπάρχει όμως η εξής εξαίρεση ότι απαλλάσσονται από το φόρο αλληλεγγύης τα μερίσματα που λαμβάνονται από Έλληνες μετόχους των ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 25 του νόμου 27/1975 και ασχολούνται με την ναύλωση, ασφάλιση και / ή μεσιτεία των σκαφών που φέρουν ελληνική ή ξένη σημαία και η ολική χωρητικότητα του πλοίου υπερβαίνει τους 500 κόρους.

3.5 Γενικές αρχές του νόμου 27/1975 << Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων >>

Με το Ν. 27/1975 τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία φορολογούνται με βάση την ηλικία και την χωρητικότητά τους.

Υπόχρεος του φόρου είναι ο κύριος του πλοίου, δηλαδή ο πλοιοκτήτης είτε αυτός είναι φυσικό είτε νομικό πρόσωπο. Πιο συγκεκριμένα με το φόρο βαρύνεται αυτός που αναφέρεται ως κύριος του πλοίου, την πρώτη μέρα κάθε ημερολογιακού έτους, στην μερίδα που τηρείται για κάθε πλοίο στο νηολόγιο που είναι εγγεγραμμένο. Σε περίπτωση που ο κύριος του πλοίου έχει αποφασίσει να μισθώσει το πλοίο, υπόχρεος του φόρου συνεχίζει να είναι ο πλοιοκτήτης και όχι ο μισθωτής. Σύμφωνα με το άρθρο 1 αυτού του νόμου υπόκεινται σε φόρο όλα τα πλοία που διαθέτουν ελληνική σημαία. Τα πλοία θεωρούνται ότι είναι υπό ελληνική σημαία από την χρονική στιγμή που εγγράφονται σε ελληνικό νηολόγιο ή σε νηολόγιο το οποίο υπάρχει σε προξενικό λιμενικό γραφείο. Ο νόμος 27/1975 θεωρεί πλοίο κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, το οποίο είναι προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα όπως δηλαδή ορίζεται η έννοια του πλοίου στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

Για να επιβληθεί ο φόρος και η εισφορά ο νόμος κατατάσσει τα υποκείμενα σε αυτόν πλοία στις ακόλουθες δύο κατηγορίες:³

1. Πρώτη κατηγορία

- I. Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω.
- II. Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων και μέχρι 3.000 κόρων τα οποία αναλαμβάνουν ταξίδια σε λιμάνια εξωτερικού ή πλοηγούνται μεταξύ λιμένων εξωτερικού.
- III. Επιβατηγά πλοία που αναλαμβάνουν ταξίδια σε λιμάνια εξωτερικού και μεταξύ λιμανιών εξωτερικού.
- IV. Επιβατηγά πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας που έχουν αναλάβει κατά το προηγούμενο έτος για περίοδο τουλάχιστον ενός εξαμήνου να διενεργούν κατά

³ Χρήστου Ν. Τότση, <<Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων>>, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα, 2007

αποκλειστικότητα ταξίδια μεταξύ λιμανιών εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού με σκοπό την αναψυχή των επιβαινόντων, κατόπιν δημοσίας εξαγγελίας των πλόων αυτών.

- V. Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος άνω των 5.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, επίσης τα πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίου, με ολική χωρητικότητα πάνω από 15.000 κόρους, τα οποία χρησιμοποιούνται για την κατασκευή ή μετασκευή της εξεύρεσης και άντλησης από την θάλασσα διύλισης και αποθήκευσης πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

2. Δεύτερη κατηγορία

- I. Επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν πλόας μεταξύ εσωτερικών λιμανιών και μόνον, με μοναδική εξαίρεση αυτά που αναφέραμε στην πρώτη κατηγορία.
- II. Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 500 κόρων
- III. Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία όπου έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 500 αλλά μέχρι των 3.000 κόρων και εκτελούν τα πλόας τους μεταξύ λιμανιών εσωτερικού.
- IV. Αλιευτικά ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά, ανεξαρτήτως χωρητικότητας.
- V. Τα πλοία γενικώς σύμφωνα με την Υπ. Οικ. Εγκ 32/1975
- VI. Δεξαμενόπλοια με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων και κάτω των 3.000 κόρων.

Από τις περιπτώσεις που αναλύσαμε παραπάνω τα πλοία που ανήκουν στην Α` κατηγορία, τα οποία όμως είναι νηολογημένα πριν την ισχύος αυτού του νόμου έχουν διαφορετική φορολογική αντιμετώπιση. Η διαφορετικότητα είναι ότι σε αυτά τα πλοία τους επιβάλλεται εκτός του φόρου και μια έκτακτη εισφορά. Αυτή η έκτακτη εισφορά επιβάλλεται διότι τα πλοία της Α` κατηγορίας που είχαν νηολογηθεί μέχρι της 22/4/1975 είχαν υπαχθεί στις ευνοϊκότερες διατάξεις του Ν.Δ. 2687/1953. Λόγω της συνταγματικής κατοχύρωσης των διατάξεων του Ν.Δ 2687/1953 δεν υπήρχε δυνατότητα να μεταβληθούν αυτές οι διατάξεις ώστε να γίνουν δυσμενέστερες, με αποτέλεσμα να μεταφερθούν αυτούσιες στον νόμο 27/1975. Όπως μπορούμε να αντιληφθούμε τα πλοία που είναι νηολογημένα πριν της 22/4/1975 είχαν ευνοϊκότερη φορολογική αντιμετώπιση άρα βρισκότουσαν και σε πλεονεκτικότερη θέση από τα πλοία που νηολογήθηκαν μετά την έναρξη αυτού του νόμου. Λόγω του ότι χωρίς καμία αμφιβολία θα υπήρχαν πολλές εντάσεις με την πλεονεκτική θέση που κατείχαν τα παραπάνω πλοία και επειδή ο Ν. 2687/1953 απαγόρευε οποιαδήποτε μελλοντική αύξηση των φορολογικών επιβαρύνσεων ο νομοθέτης αποφάσισε να επιβάλλει εκτός του φόρου και μια έκτακτη εισφορά στα πλοία που ήταν νηολογημένα πριν της 22/4/1975.

Ο φόρος και η εισφορά για τα πλοία υπολογίζεται για κάθε πλοίο ξεχωριστά ανάλογα με την ηλικία και την χωρητικότητα του, υπόχρεος εμφανίζεται ο ιδιοκτήτης του πλοίου όπου εμφανίζεται στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη μέρα κάθε ημερολογιακού έτους ανεξάρτητα αν η έδρα ή η κατοικία του είναι εντός ή εκτός της

χώρας. Επιπρόσθετα αλληλέγγυος υπεύθυνος είναι και όποιος είτε κάποιας άλλης αρχής που διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους από την εκμετάλλευση του πλοίου. Σε περίπτωση όπου το πλοίο μεταβιβαστεί, αυτός που θα του ανήκει είναι και υπεύθυνος για τον φόρο και την εισφορά όπου προκύπτει για το πλοίο κατά την ημέρα όπου πραγματοποιείται η μεταβίβαση.

Κάτι άλλο που πρέπει να προσθέσουμε οπωσδήποτε είναι η περίπτωση όπου ο πλοιοκτήτης αποδείξει εγγράφως ότι το πλοίο βρίσκεται σε αργία⁴. Σε αυτή την περίπτωση επειδή ο φόρος και η εισφορά υπολογίζεται με βάση την δωδεκάμηνη περίοδο, ο τρόπος υπολογισμού τους αλλάζει. Ο φόρος και η εισφορά μειώνονται ανάλογα με τις ημέρες αργίας του πλοίου. Βέβαια υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις οι οποίες είναι οι εξής i) όταν αφορά πλοία που ανήκουν στην Α' κατηγορία τότε η αργία πρέπει να υπερβαίνει τους 2 συνεχόμενους μήνες κατά το τρέχον ή το προηγούμενο φορολογικό έτος και ii) όσο αφορά πλοία της Β' κατηγορίας οι μέρες της αργίας πρέπει να υπερβαίνουν τις 20 συνεχόμενες μέρες κατά το τρέχον φορολογικό έτος. Αυτή η μείωση βέβαια για να μπορέσει να δοθεί πρέπει ο πλοιοκτήτης να υποβάλλει αίτηση μαζί με την δήλωση ή μετά από την υποβολή αυτής αλλά εντός του έτους μαζί με τα έγγραφα που αποδεικνύουν την αργία και στην συνέχεια να εγκριθεί από τον Προϊστάμενο της οικείας Δημόσιας οικονομικής Υπηρεσίας.

Για τα πλοία που ανήκουν στην Α' κατηγορία η δήλωση πρέπει να κατατεθεί στον αρμόδιο έφορο μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου του έτους καταβάλλοντας μαζί και το $\frac{1}{4}$ του φόρου και της εισφοράς που οφείλουν, τα υπόλοιπα $\frac{3}{4}$ τα καταβάλλουν σε τρεις ισόποσες δόσεις εντός των μηνών Ιουνίου, Σεπτεμβρίου και Δεκεμβρίου του έτους που υποβλήθηκε η δήλωση. Η μη ταυτόχρονη καταβολή του $\frac{1}{4}$ του ποσού και της εισφοράς καθιστά την δήλωση απαράδεκτη. Επίσης εκτός από τον ιδιοκτήτη την δήλωση μπορεί να την υποβάλλει είτε από τον διαχειριστή του πλοίου είτε από κάποιο πρόσωπο το οποίο είναι νόμιμα εξουσιοδοτημένο. Το ποσό του φόρου και της εισφοράς μετά από επιλογή του πλοιοκτήτη καταβάλλεται σε δολάρια ΗΠΑ ή σε λίρες Αγγλίας με βάση την ισοτιμία αυτών των νομισμάτων κατά τον χρόνο που υποβάλλεται η δήλωση. Φυσικά μπορούν να καταβληθούν σε ευρώ τα οποία όμως προέρχονται από αποδεδειγμένη μετατροπή εισαγόμενου συναλλάγματος στην Ελλάδα στο όνομα του ιδιοκτήτη ή του ατόμου που διαχειρίζεται το πλοίο.

Τώρα στην περίπτωση που μιλάμε για πλοία που ανήκουν στην Β' κατηγορία δεν υποβάλλεται δήλωση αλλά ο φόρος βεβαιώνεται από τον προϊστάμενο της εφορίας που ανήκει και σύμφωνα με την ηλικία και την χωρητικότητα του πλοίου. Εάν προκύψει κάποια διαφορά τότε ο προϊστάμενος εκδίδει μια σχετική πράξη όπου βεβαιώνεται το επιπλέον ποσό του φόρου ή η διαγραφή κάποιου φόρου. Στη συνέχεια η εφορία που είναι αρμόδια στέλνει ειδοποίηση στον πλοιοκτήτη για την καταβολή του φόρου. Το ποσό του φόρου καταβάλλεται σε τέσσερις ισόποσες τριμηνιαίες δόσεις εντός των μηνών Απριλίου, Ιουλίου, Οκτωβρίου και Ιανουαρίου του εκάστοτε έτους.

⁴ Κουτρομπής Ηλίας, Σημειώσεις Φορολογίας Πλοίων με Ελληνική σημαία, Κ.Ε. Ο.Π.Α 2008

Όταν ο πλοιοκτήτης καταβάλει το ποσό του φόρου επέρχεται εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης για τα κέρδη που έχουν προκύψει από την εκμετάλλευση του πλοίου. Δηλαδή ο πλοιοκτήτης είτε είναι φυσικό πρόσωπο είτε είναι ημεδαπή ή αλλοδαπή εταιρεία εξαντλεί κάθε φορολογική υποχρέωση. Η εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης είναι μόνο για την εκμετάλλευση πλοίων που διαθέτουν ελληνική σημαία.

Τέλος θα πρέπει να μιλήσουμε για τους πρόσθετους φόρους που επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη όταν καταθέσει εκπρόθεσμη δήλωση ή ανακριβή δήλωση ή όταν δεν υποβάλει καθόλου δήλωση. Σε περίπτωση που ο υπόχρεος υποβάλει εκπρόθεσμη δήλωση υπόκειται σε πρόσθετο φόρο 1% επί του ποσού που οφείλει για κάθε μήνα καθυστέρησης. Σε περίπτωση ανακριβής δήλωσης υπόκειται σε πρόσθετο φόρο 2% επί του φόρου που χρωστάει για κάθε μήνα καθυστέρησης. Και τρίτη και τελευταία περίπτωση είναι αυτή που ο πλοιοκτήτης δεν υποβάλει καθόλου δήλωση υπόκειται σε πρόσθετο φόρο 2,5% επί του φόρου που οφείλει για κάθε μήνα καθυστέρησης.

3.6 Υπολογισμός φόρου των πλοίων της πρώτης κατηγορίας των νηολογημένων υπό Ελληνική σημαία μετά την 22/4/1975

Ο φόρος στα πλοία που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία υπολογίζεται με βάση την ηλικία και εις κόρους ολικής χωρητικότητας των πλοίων αυτών και υπολογίζεται σε δολάρια ΗΠΑ.

Η ηλικία των πλοίων υπολογίζεται από την 1 Ιανουαρίου του επόμενου έτους του οποίου το πλοίο παραδοθεί στον πλοιοκτήτη και ως ολική χωρητικότητα λαμβάνεται υπόψη αυτή που αναφέρεται στο νηολόγιο που είναι εγγεγραμμένα.

Οι βασικές τιμές είναι οι ακόλουθες:⁵

3.1 Δολάρια ανά κόρο με βάση την ηλικία του πλοίου

Φόρος πλοίου Α` κατηγορίας που νηολογήθηκε μετά την 22/4/1975	
Ηλικία σε έτη	Συντελεστές Δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ
Από 0 έως 4 έτη	0,53
Από 5 έως 9 έτη	0,95
Από 10 έως 19 έτη	0,93
Από 20 έως 29 έτη	0,88
Από 30 και άνω έτη	0,68

Αυτές οι τιμές αυξάνονται κατά 4% για κάθε χρόνο από το 1975 και μετά.

Βασίζόμενοι στο τελευταίο κανονισμό αυτή η κλίμακα συνεχίζεται να λαμβάνει την αύξηση του 4% έως το 2020. Για το έτος 2015 οι τιμές είναι οι ακόλουθες

⁵ Χρήστου Ν. Τότση, <<Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων>>, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα, 2007

3.1.1 Δολάρια ανά κόρο με βάση την ηλικία του πλοίου

Φόρος πλοίου Α' κατηγορίας που νηολογήθηκε μετά την 22/4/1975	
Ηλικία σε έτη	Συντελεστές Δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ
Από 0 έως 4 έτη	1,378
Από 5 έως 9 έτη	2,470
Από 10 έως 19 έτη	2,418
Από 20 έως 29 έτη	2,288
Από 30 και άνω έτη	1,768

Οι συντελεστές ανά κόρο ολικής χωρητικότητας πολλαπλασιάζονται με τους συντελεστές για τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους που παρατίθενται στον πίνακα 3.2.

3.2 Συντελεστές για κλιμάκια ολικής χωρητικότητας

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους	Συντελεστής
100 - 10.000	1,2
10.0001 - 20.000	1,1
20.001 - 40.000	1
40.001 - 80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

Τώρα που παραθέσαμε και τους δύο πίνακες με τους συντελεστές μπορούμε να επεξηγήσουμε τον τρόπο υπολογισμού του φόρου. Για κάθε πλοίο χωριστά πολλαπλασιάζονται οι κόροι ολικής χωρητικότητας με κλιμακωτή πρόοδο με τους συντελεστές που εμφανίζονται στον πίνακα 3.2 και το αποτέλεσμα που προκύπτει το πολλαπλασιάζουμε με τον συντελεστή σε δολάρια ο οποίος αντιστοιχεί στην ηλικία που έχει το πλοίο. Ως χωρητικότητα του πλοίου λαμβάνουμε υπόψη μας αυτή που είναι δηλωμένη στο οικείο νηολόγιο και ως ηλικία παίρνουμε τα συμπληρωμένα έτη του πλοίου. Σημειωτέων ότι θα τα πλοία που ανήκουν στην Α' κατηγορία η ηλικία του πλοίου δεν αρχίζει να μετρείται από τη στιγμή που παραδόθηκε το πλοίο από το ναυπηγείο στον πλοιοκτήτη έτοιμο αλλά από την 1^η Ιανουαρίου του επόμενου έτους. Για μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα σας παραθέτω πιο κάτω ένα παράδειγμα.

Παράδειγμα Υπολογισμού φόρου

Ας υποθέσουμε ότι έχουμε ένα Capesize dry bulk carrier με ολική χωρητικότητα 175.000 κόρων το οποίο κατέχει ελληνική σημαία και παραδόθηκε έτοιμο προς εκμετάλλευση στις 06/09/2006 και πρέπει να φορολογηθεί το έτος 2015.

Μέχρι το τέλος του 2006 όπως αναφέραμε και στην θεωρία πιο πάνω η ηλικία του πλοίου θεωρείται μηδενική. Από 1/1/2007 αρχίζουμε να υπολογίζουμε την ηλικία του πλοίου. Επομένως το πλοίο σήμερα όπου έχουμε έτος 2015 έχει ηλικία 9 ετών.

Ο υπολογισμός του φόρου γίνεται ως εξής:

Με βάση τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας έχουμε:

$$10.000 * 1,2 = 12.000$$

$$\begin{array}{r}
10.000 * 1,1 = 11.000 \\
20.000 * 1 = 20.000 \\
40.000 * 0,9 = 36.000 \\
95.000 * 0,8 = 76.000 \\
\hline
155.000
\end{array}$$

Το 155.000 είναι το ποσό που προκύπτει με βάση τους συντελεστές χωρητικότητας. Όσο αφορά το ποσό φόρου που προκύπτει με βάση την ηλικία του πλοίου είναι το εξής. Ο συντελεστής που αντιστοιχεί στην ηλικία του είναι 2,470. Έτσι έχουμε οφειλόμενο φόρο για το έτος 2015 $155.000 * 2,470 = 382.850$ δολάρια

Ας υποθέσουμε ότι μαζί με την δήλωση ο πλοιοκτήτης υποβάλλει και τα απαραίτητα δικαιολογητικά με την αίτηση μείωσης φόρου λόγω αργίας του πλοίου εντός του 2015. Μετά από τον σχετικό έλεγχο προκύπτει ότι οι μέρες αργίας του πλοίου ήταν 90 μέρες εντός του 2015. Τότε ο φόρος προσαρμόζεται ως εξής:

Μείωση φόρου που προκύπτει από την αργία: $382.850 * (90/365) = 94.401,36$
Φόρος που αναλογεί : $382.850 - 94.401,36 = 288.448,64$ δολάρια

3.6.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου που αφορούν τα πλοία της πρώτης κατηγορίας.⁶

Ο νόμος 27/1975 αναγνωρίζει τις εξής απαλλαγές και μειώσεις όσο αφορά τα πλοία που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία:

1. Απαλλάσσονται από τον φόρο τα πλοία που είναι ναυπηγημένα στην Ελλάδα, διαθέτουν ελληνική σημαία και έως ότου συμπληρώσουν την ηλικία των 6 ετών.
2. Μείωση φόρου κατά 50% έχουν τα πλοία τα οποία κάνουν τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνον μεταξύ ξένων λιμανιών όπως επίσης και τα κρουαζιερόπλοια.
3. Πλοία τα οποία έχουν ηλικία κάτω των 20 ετών και σε αυτά έχει πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε ανακατασκευή, μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος πρόωσης ή άλλων μηχανημάτων στην Ελλάδα και οι δαπάνες γι' αυτές τις βελτιώσεις καλύπτονται με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται από τον φόρο κατ' αντιστοιχία ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη 100.000 δολαρίων. Αυτή η απαλλαγή ξεκινάει από το επόμενο έτος που έγιναν αυτές οι εργασίες και το απαλλασσόμενο ποσό δεν μπορεί να είναι πάνω από το 50% της δαπάνης και μέχρι 6 έτη.

Όλες οι παραπάνω μειώσεις ή απαλλαγές από τον φόρο εκχωρούνται σε πλοία όπου έχουν για πρώτη φορά ελληνική σημαία.

⁶ Χρήστου Ν. Τότση, <<Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων>>, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα, 2007

3.6.2 Φορολογία πλοίων που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία και έχουν νηολογηθεί πριν της 22/4/1975⁷

Το φορολογικό καθεστώς των πλοίων που έχουν νηολογηθεί πριν της 22/4/1975 και ανήκουν στην πρώτη κατηγορία είχε διαμορφωθεί σε προηγούμενο νόμο, ο οποίος μεταφέρθηκε αυτούσιος στον Ν. 27/1975. Για να προσδιορίσουμε την φορολογική επιβάρυνση των πλοίων αυτής της κατηγορίας λαμβάνουμε υπόψη μας κατά κύριο λόγο την ηλικία των πλοίων.

Έτσι λοιπόν ισχύουν τα παρακάτω:

- ✚ Τα πλοία που έχουν ηλικία πάνω από 10 έτη και αλλά κάτω από 20 υπόκεινται σε φόρο ο οποίος υπολογίζεται με 0,20 του Αμερικάνικου δολαρίου ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- ✚ Τα πλοία που έχουν ηλικία πάνω από 20 έτη αλλά κάτω από 25 υπόκεινται σε φόρο ο οποίος υπολογίζεται με 0,30 του Αμερικάνικου δολαρίου ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- ✚ Τα πλοία που έχουν ηλικία πάνω από 25 έτη υπόκεινται σε φόρο ο οποίος υπολογίζεται με 0,40 του Αμερικάνικου δολαρίου ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.

Όσο αφορά τα πλωτά γεωτρύπανα τα οποία εντάσσονται σε αυτή την κατηγορία ισχύει η ίδια ρύθμιση με αυτά που έχουν νηολογηθεί μετά της 22/4/75, δηλαδή το εκτόπισμα αυτών εξομοιώνεται με τους κόρους χωρητικότητας για τις ανάγκες της φορολογίας. Επιπρόσθετα ότι ισχύει για τον προσδιορισμό της ηλικίας για τα πλοία της Α` κατηγορίας που νηολογήθηκαν μετά της 22/4/75 ισχύει και γι` αυτή την κατηγορία.

Αυτά που αναφέραμε ως τώρα αφορούν το φόρο ο οποίος είναι μικρότερος γι` αυτή την κατηγορία πλοίων και γι` αυτό το λόγω υπόκεινται και σε έκτακτη εισφορά ώστε να μην έχουν φορολογικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα πλοία της Α` κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί μετά της 22/4/75

Οι βασικές USD τιμές για τον υπολογισμό της συνεισφοράς έχουν ως εξής:

3.3 Δολάρια ανά κόρο ολικής χωρητικότητας με βάση την ηλικία του πλοίου

Φόρος πλοίου Α` κατηγορίας που νηολογήθηκε μετά την 22/4/1975	
Ηλικία σε έτη	Συντελεστές Δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ
Από 0 έως 4 έτη	0,53
Από 5 έως 9 έτη	0,95
Από 10 έως 19 έτη	0,80
Από 20 έως 29 έτη	0,75
Από 30 και άνω έτη	0,50

Αυτές οι τιμές αυξάνονται 4% για κάθε χρόνο από το 1975 και μετά. Η ετήσια αύξηση του 4% θα εξακολουθήσει να ισχύει μέχρι το 2020. Μειωμένους συντελεστές μπορούν να εφαρμοστούν σύμφωνα με την έγκριση που εκδίδονται με το 2687/1953

⁷ Χρήστου Ν. Τότση, <<Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων>>, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα, 2007

(ρύθμιση ξένου κεφαλαίου). Η συνεισφορά για το οικονομικό έτος 2015 είναι το ακόλουθες τιμές:

3.3.1 Δολάρια ανά κόρο ολικής χωρητικότητας με βάση την ηλικία του πλοίου

Ηλικία του πλοίου	Συντελεστές Δολάρια ΗΠΑ ανά κόρο ολικής χωρητικότητας
0-4 έτη	1,378
5-9 έτη	2,470
10-19 έτη	2,080
20-29 έτη	1,950
30 και άνω έτη	1,300

Στον παραπάνω πίνακα οι συντελεστές που εμφανίζονται έχουν διαμορφωθεί μετά το άρθρο 22 του νόμου 3943/11 και την Πολ. 1083/11 του Υπουργείου οικονομικών που εκδόθηκε σύμφωνα με τις μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν. Οι παραπάνω συντελεστές πολλαπλασιάζονται με τους συντελεστές για τα κλιμάκια της ολικής χωρητικότητας σε κόρους τους οποίους θα τους παραθέσουμε στον παρακάτω πίνακα.

3.4 Συντελεστές για κλιμάκια ολικής χωρητικότητας

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1,0
40.001-80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

Για να υπολογίσουμε την έκτακτη εισφορά για κάθε πλοίο πολλαπλασιάζουμε τους κόρους ολικής χωρητικότητας κλιμακωτά με τους συντελεστές που παραθέσαμε στον πίνακα 3.4 και στην συνέχεια το αποτέλεσμα που προκύπτει το πολλαπλασιάζουμε τον συντελεστή σε δολάρια που παίρνουμε από τον πίνακα 3.3 που αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου.

Για καλύτερη επεξήγηση σας παραθέτω ένα παράδειγμα για τον υπολογισμό του φόρου και της έκτακτης εισφοράς για ένα πλοίο που ανήκει στην Α` κατηγορία και έχει νηολογηθεί πριν της 22/4/75.

2ο Παράδειγμα

Έχουμε ένα δεξαμενόπλοιο το οποίο νηολογήθηκε με ελληνική σημαία στις 15/9/1972 δηλαδή η ηλικία του είναι 42 ετών και η ολικής χωρητικότητας είναι 46.000 κόρων.

Ο φόρος για αυτό το πλοίο για το έτος 2015 είναι :

Φόρος = 46.000*0,40 = 18.400 δολάρια

Η έκτακτη εισφορά για το πλοίο για το έτος 2015 είναι:

$$(10.000 * 1,2) + (10.000 * 1,1) + (20.000 * 1,0) + (6.000 * 0,9) = 48.400 \text{ δολάρια}$$

Το πλοίο έχει ηλικία 42 ετών άρα θα χρησιμοποιήσουμε τον συντελεστή 1,220 άρα έχουμε:

$$\text{Έκτακτη εισφορά που αναλογεί σε δολάρια ΗΠΑ} = 48.400 * 1,300 = 62.920$$

Άρα για το 2015 η συνολική επιβάρυνση για το συγκεκριμένο πλοίο είναι :

$$48.400 + 62.920 = 111.320 \text{ δολάρια ΗΠΑ}$$

Και σε αυτή την περίπτωση υπάρχουν μειώσεις και απαλλαγές από τον οφειλόμενο φόρο οι οποίες είναι οι εξής:

1. Τα πλοία που η ηλικία τους είναι μικρότερη των 10 ετών απαλλάσσονται από την φορολογία μέχρι να συμπληρώσουν το δέκατο έτος τους.
2. Τα πλοία που έχουν ηλικία μικρότερη των 30 και διαθέτουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται από τον φόρο για πέντε χρόνια, για αυτό το χρονικό διάστημα της πενταετίας ανήκουν στις τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών.
3. Το ήμισυ του φόρου καταβάλλουν τα πλοία που ανήκουν στις τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή και μόνον ξένων λιμανιών σε αυτή την μείωση ανήκουν και τα κρουαζιερόπλοια.
4. Τα πλοία τα οποία είναι ναυπηγημένα στην Ελλάδα και κατέχουν Ελληνική σημαία δεν υπόκεινται σε φόρο μέχρι να συμπληρώσουν το δωδέκατο έτος τους.
5. Πλοία τα οποία έχουν ηλικία κάτω των 20 ετών και σε αυτά έχει πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε ανακατασκευή, μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος πρόωσης ή άλλων μηχανημάτων στην Ελλάδα και οι δαπάνες γι' αυτές τις βελτιώσεις καλύπτονται με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται από τον φόρο κατ' αντιστοιχία ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη 100.000 δολαρίων. Αυτή η απαλλαγή ξεκινάει από το επόμενο έτος που έγιναν αυτές οι εργασίες και δεν μπορεί να υπερβεί τα δέκα έτη.

3.6.3 Φορολογία πλοίων που ανήκουν στην Β` κατηγορία

Για τα πλοία της Β` κατηγορίας του άρθρου 3 του νόμου 27/1975 ο φόρος υπολογίζεται σε ετήσια βάση και λαμβάνουμε υπόψη μας την ολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους. Ο φόρος προκύπτει σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Κλιμάκιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά κόρο ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλιμακίου σε ευρώ	Χωρητικότητα σε κόρους	Σύνολο Ετήσιου φόρου σε ευρώ
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Αν ένα πλοίο έχει ολική χωρητικότητα άνω των 100 κόρων ο φόρος υπολογίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο.

Στο φόρο που υπολογίζουμε με την παραπάνω κλίμακα χορηγούνται κάποιες μειώσεις στις εξής περιπτώσεις:

- I. Στα πλοία τα οποία είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών ο φόρος μειώνεται στο ήμισυ.
- II. Για επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής τους ο φόρος μειώνεται κατά 60%
- III. και τέλος για τα αλιευτικά ο φόρος μειώνεται κατά 75%

Σε περίπτωση που ένα πλοίο εμπίπτει σε παραπάνω από μία από τις παραπάνω κατηγορίες τότε ο ιδιοκτήτης του πλοίου επιλέγει πια μείωση τελικά θα εφαρμοστεί.

3ο Παράδειγμα

Έστω ότι έχουμε ένα αλιευτικό με ολική χωρητικότητα 50 κόρων.

Ο φόρος των 50 κόρων είναι: 33,00 ευρώ
Μείωση φόρου κατά 75% ($33,00 * 0,75$): 24,75 ευρώ
Τελικό καταβαλλόμενο ποσό φόρου: 8,25 ευρώ

4ο Παράδειγμα

Έστω ότι έχουμε ένα φορτηγό πλοίο με ολική χωρητικότητα 600 κόρων.

Ο φόρος των 100 πρώτων κόρων είναι: 71,00 ευρώ
Φόρος των επόμενων 500 κόρων ($500 * 1,00$): 500,00 ευρώ
Σύνολο καταβαλλόμενου φόρου: 571,00 ευρώ

Όπως και στα πλοία της Α` κατηγορίας έτσι και στα πλοία της Β` κατηγορίας παρέχονται κάποιες απαλλαγές και μειώσεις στο φόρο σύμφωνα με το άρθρο 13.

1. Τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία τα οποία η ηλικία τους είναι πάνω των 10 ετών αλλά μικρότερη των 20 ετών ο φόρος τους μειώνεται για μια πενταετία στο ήμισυ για την πρώτη φορά που τίθενται σε ελληνική σημαία.
2. Τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία όπου η ηλικία τους είναι μικρότερη των 20 ετών και δέχονται ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος πρόωσης και η δαπάνη τους είναι μικρότερη του διπλασίου της αξίας αγοράς του, την οποία είχαν αμέσως πριν αρχίσουν οι εργασίες απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν δέκα χρόνια που πραγματοποιήσει τις ανωτέρω εργασίες.
3. Πλοία τα οποία έχουν ηλικία από 10 έως 15 ετών τα οποία νηολογούνται υπό ελληνική σημαία και έχουν ως ιδιοκτήτες άτομα που έχουν ελληνική ιθαγένεια ή στην περίπτωση που εμφανίζεται ότι η νηολόγηση γίνεται στο όνομα κάποιας εταιρείας όπου έχουν ιδρυθεί σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο ή η εταιρεία αυτή πρέπει να ανήκει σε πρόσωπα όπου το τουλάχιστον το ήμισυ αυτών έχει ελληνική ιθαγένεια, με σκοπό την αντικατάσταση παλαιών πλοίων με ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών, όπου τα νέα πλοία πρέπει να έχουν ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη από τα 2/3 των παλαιών απαλλάσσονται για μια πενταετία από τα 2/3 του φόρου εφόσον όμως στη διάρκεια αυτής της πενταετίας παραμένει η κυριότητα του πλοίου στα ίδια πρόσωπα με τα αντικαθιστάμενα.
4. Πλοία τα οποία έχουν ηλικία μικρότερη των 10 ετών και φορτηγά πλοία τα οποία έχουν ηλικία μικρότερη των 30 ετών την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται εξ' ολοκλήρου του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν τα 10 έτη και όσο αφορά τα φορτηγά πλοία απαλλάσσονται από τον φόρο για μια πενταετία για όσο διάστημα δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών.
5. Τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται από τον φόρο μέχρι να συμπληρώσουν τα 12 έτη της ηλικίας τους.

Τώρα σε περίπτωση που ένα πλοίο emπίπτει σε περισσότερες από μια από τις παραπάνω περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης αποφασίζει σε ποια θα υπαχθεί.

3.7 Σκάφοι με ξένη σημαία

Από το 2013, ο φόρος χωρητικότητας επιβάλλεται και στους ιδιοκτήτες πλοίων υπό ξένη σημαία υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη λειτουργούν / διαχειρίζονται από γραφεία όπου έχουν ιδρυθεί σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν. 27/1975.

Αρχικά ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια ακριβώς κριτήρια, ποσοστά και κλίμακες που ισχύουν για τα σκάφη που φέρουν την ελληνική σημαία και του άρθρου 13 του νόμου 2687/1953 χωρίς επιφύλαξη των διατάξεων του φορολογικού κώδικα εισοδήματος που προβλέπει τη φορολογία εισοδήματος για τα κέρδη που προκύπτουν

στην Ελλάδα ως αποτέλεσμα της διαχείρισης / λειτουργίας σκαφών που φέρουν ξένες σημαίες και τις σχετικές φορολογικές συνθήκες.

Για την καταβολή του φόρου χωρητικότητας η εταιρεία διαχείρισης είναι συνυπεύθυνη με τον πλοιοκτήτη. Εάν το σκάφος διοικείται από περισσότερες από μια εταιρεία ευθύνονται όλες οι διαχειριστικές εταιρείες εις ολόκληρων. Η ευθύνη της διαχειρίστριας εταιρείας είναι σε αναλογία με το χρόνο όπου διαχειρίζεται το πλοίο. Επίσης σε περίπτωση όπου έχει καταβληθεί στο εξωτερικό κάποιος ξένος φόρος χωρητικότητας ή κάποια παρόμοια επιβάρυνση τότε μπορεί να πιστωθεί έναντι του ελληνικού φόρου χωρητικότητας. Η υποβολή της φορολογικής δήλωσης του φόρου χωρητικότητας βαρύνει τον πλοιοκτήτη, την διαχειρίστρια εταιρεία, τους εκπροσώπους του καθώς και τους δικηγόρους αν υπάρχουν. Το 25% του φόρου αποδίδεται την ώρα της υποβολής της δήλωσης και το υπόλοιπο καταβάλλεται κατά την διάρκεια του έτους σε 3 ισόποσες δόσεις τον Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο. Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι με τον φόρο χωρητικότητας εξαντλείται κάθε υποχρέωση για οποιοδήποτε φόρο, τέλος, εισφορά ή παρακράτηση φόρου επί των εισοδημάτων αλλοδαπής πηγής του ιδιοκτήτη ξένων πλοίων που προκύπτουν από την διαχείριση του σκάφους που φέρει την ξένη σημαία ή διανεμόμενων κερδών / μερισμάτων.

Τέλος στην περίπτωση της πώλησης ενός σκάφους, ο νέος ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την φόρο της χωρητικότητας από την ημερομηνία της μεταβίβασης. Ο πρώην ιδιοκτήτης και το γραφείο διαχείρισης παραμένουν συνυπεύθυνοι για τους προηγούμενους φόρους. Όταν ένα γραφείο διαχείρισης διορίζεται κατά την διάρκεια του ημερολογιακού έτους, για την τροποποίηση του καταλόγου πρέπει να υποβληθεί μέσα σε ένα μήνα από την νέα εντολή και υπόκεινται σε φόρο από την ημέρα διορισμού του και μετά.

3.7.1 Φορολογικοί συντελεστές για σκάφη υπό ξένη σημαία

Για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας για τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία οι φορολογικοί συντελεστές είναι οι επιπλέον μειωμένοι που προβλέπονται στο πλαίσιο υπουργικών εγκρίσεων που εκδόθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 13 του Νόμου 2687/1953.

Σύμφωνα με το σχέδιο του φόρου χωρητικότητας τα ποσοστά έχουν ως εξής:

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1,0
40.001-80.000	0,45
80.001 και άνω	0,2

Στη συνέχεια το ποσό της ακαθάριστης φορολογητέας χωρητικότητας πολλαπλασιάζεται με τον αντίστοιχο φορολογικό συντελεστή που αντιστοιχεί στην ηλικία του σκάφους.

Δηλαδή :

Ηλικία του πλοίου	Συντελεστές Δολάρια ΗΠΑ ανά κόρο ολικής χωρητικότητας
0-4 έτη	0,407
5-9 έτη	0,730
10-19 έτη	0,714
20-29 έτη	0,676
30 και άνω έτη	0,522

Ο υπολογισμός της ηλικίας του σκάφους αρχίζει από 1/1 του έτους που έπεται του έτους που το σκάφος παραδόθηκε για εμπορική χρήση.

3.7.2 Εξαιρέσεις που αφορούν τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία

Περαιτέρω μείωση μπορεί να δεχτεί το ποσό του φόρου χωρητικότητας για τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία στις εξής περιπτώσεις:

- Σε περίπτωση που τα σκάφη δεν χρησιμοποιούνται προσωρινά λόγω εργασίας επισκευών, έλλειψης εργασίας ή οποιοδήποτε άλλο λόγο για περίοδο τουλάχιστον 2 συνεχόμενων μηνών κατά το ποσό που αντιστοιχεί στις μέρες που το σκάφος έπαυσε την εργασία.
- Πλοία οποιασδήποτε ηλικίας, στα πλαίσια των τακτικών δρομολογίων κατά 50%

Επίσης ο φόρος χωρητικότητας μπορεί να μειωθεί και άλλο εκτός από τις παραπάνω μειώσεις σε περίπτωση όπου έχει καταβληθεί κάποιος φόρος χωρητικότητας ή κάποια παρόμοια επιβάρυνση σε αλλοδαπή χώρα για το εν λόγω σκάφος όπου το ποσό πιστώνεται στο φόρο χωρητικότητας που οφείλει το σκάφος.

Η δήλωση του φόρου χωρητικότητας πρέπει να συνοδεύετε από τα ακόλουθα:

- Βεβαίωση από το ναυπηγείο αναφέροντας την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου για εμπορική χρήση (σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμο, η ηλικία του πλοίου πρέπει να επαληθευτεί μέσω του εγγράφου εθνικότητας που εκδίδεται από το αρμόδιο νηολόγιο)
- Έγγραφο εθνικότητας του αρμόδιου νηολογίου, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος του λιμανιού, του αριθμού νηολόγησης, το διεθνές εμπορικό σήμα, ο αριθμός IMO, η ηλικία του σκάφους και η ολική χωρητικότητα.
- Πιστοποίηση από τον ξένο ιδιοκτήτη του πλοίου για τον διορισμό του γραφείου διαχείρισης
- Ένορκη βεβαίωση από τον νόμιμο εκπρόσωπο του γραφείου διαχείρισης που θα δηλώνει ότι αποδέχονται τον διορισμό τους
- Βεβαίωση από την αρμόδια ελληνική προξενική ή άλλη αρχή στην περίπτωση που το πλοίο είναι αγκυροβολημένο λόγω μη προσωρινής χρήσης
- Πιστοποίηση του υπολογισμού που αφορά την ολική χωρητικότητα των πλοίων.

3.8 Εγκατάσταση αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα

Αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να εγκαταστήσουν και να λειτουργήσουν γραφεία και υποκαταστήματα τους στην Ελλάδα. Όμως θα πρέπει να έχουν αποκλειστικό σκοπό να παρέχουν στα κεντρικά τους καταστήματα ή σε εταιρείες που είναι συνδεδεμένες με αυτές να παρέχουν υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα, λογιστική υποστήριξη, έλεγχο ποιότητας στην παραγωγή προϊόντων, διαδικασιών ή υπηρεσιών, κατάρτιση μελετών, σχεδίων και συμβάσεων, υπηρεσίες διαφήμισης και marketing, λήψη και παροχή πληροφοριών, έρευνας και ανάπτυξης. Για να μπορέσουν αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες να εγκατασταθούν στην Ελλάδα πρέπει να υποβάλλουν σχετική αίτηση όπου θα περιλαμβάνει επακριβώς το αντικείμενο ενασχόλησης τους.

Στη συνέχεια τους χορηγείται άδεια από το Υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας. Στην απόφαση που εκδίδεται ώστε να δοθεί η άδεια καθορίζεται με λεπτομέρεια το είδος των εργασιών τους και οι όροι λειτουργίας τους. Σε περίπτωση όπου διαπιστωθούν παραβάσεις αυτών η διοίκηση οφείλει να καλέσει την εταιρεία με γραπτή ειδοποίηση ώστε να έχει την δυνατότητα η εταιρεία να παραθέσει εγγράφως τις απόψεις της σχετικά με τις παραβάσεις που κατηγορείται μέσα σε 15 μέρες από την πρόσκληση. Σε περίπτωση που αποδειχθούν οι παραβάσεις αναιρούνται όλες οι χορηγούμενες απαλλαγές από το χρονικό της παράβασης και μετά και ανακαλείται και η άδεια που τους έχει χορηγηθεί.

Όταν προκύπτει οποιαδήποτε διαφορά, που σχετίζεται με την ερμηνεία των όρων που αναγράφονται στην άδεια εγκατάστασης ή διαφορές για την λειτουργία της αλλοδαπής επιχείρησης στην Ελλάδα, μεταξύ της αλλοδαπής επιχείρησης που έχει εγκατασταθεί στην Ελλάδα και στο Ελληνικό δημόσιο λύνονται ενώπιον δύο διαιτητών όπου ο ένας ορίζεται από το Ελληνικό δημόσιο και ο άλλος από την αλλοδαπή επιχείρηση. Αν και οι διαιτητές δεν συμφωνήσουν τότε ορίζεται ένας επιδιαιτητής ο οποίος είναι και αυτός που τελικά θα πάρει την τελική απόφαση. Όπως αναφέραμε και πιο πάνω για να πάρει την άδεια η εταιρεία ώστε να εγκατασταθεί στην Ελλάδα θα πρέπει να υποβάλλει μια αίτηση όπου θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- I. Την ακριβή επωνυμία της εταιρείας
- II. Την Έδρα της εταιρείας
- III. Τον τύπο υπό τον οποίο λειτουργεί
- IV. Δραστηριότητα της εταιρείας στη χώρα που δηλώνει την έδρα της
- V. Αν η εταιρεία θα λειτουργήσει με την μορφή του γραφείου ή του υποκαταστήματος
- VI. Ποιο θα είναι το αντικείμενο εργασιών της εταιρείας στην Ελλάδα
- VII. Τα πλήρη στοιχεία του γραφείου ή του υποκαταστήματος της εταιρείας στην Ελλάδα
- VIII. και τέλος τα πλήρη στοιχεία του προσώπου που την εκπροσωπεί

Επιπρόσθετα στην αίτηση πρέπει να αναφέρονται τα πιο κάτω:

1. Η εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη να εισάγει στην Ελλάδα κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον 50.000 δολαρίων ΗΠΑ, για να καλύπτουν τα λειτουργικά έξοδα του γραφείου ή του υποκαταστήματος της εταιρείας που θα

εγκατασταθεί στην Ελλάδα. Τέτοια έξοδα είναι οι μισθοί του προσωπικού, τα ενοίκια και λοιπά γενικά έξοδα. Στα γενικά έξοδα δεν περιλαμβάνονται οποιεσδήποτε δαπάνες που αφορούν τα πλοία ή το προσωπικό των πλοίων.

2. Και επίσης ότι η εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταθέσει στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών εγγυητική επιστολή Τραπέζης ύψους 10.000 δολάρια ΗΠΑ

Μαζί με την αίτηση η εταιρεία οφείλει να προσκομίσει και τα παρακάτω δικαιολογητικά:

- Ένα γνήσιο ή ένα επικυρωμένο καταστατικό της εταιρείας καθώς επίσης και επίσης θα πρέπει να έχουν και ένα επίσημο μεταφρασμένο καταστατικό στα Ελληνικά. Από αυτό προκύπτει το αντικείμενο με το οποίο ασχολείται η εταιρεία.
- Το πρακτικό συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας καθώς και το Πρακτικό νομιμοποίησης αυτού το οποίο θα είναι θεωρημένο για το γνήσιο της υπογραφής από οποιαδήποτε Δημόσια Αρχή, στα οποία θα αναφέρεται η απόφαση της εγκατάστασης του γραφείου ή του υποκαταστήματος της εταιρείας στην Ελλάδα και το ποιος θα είναι ο εκπρόσωπος της.
- Βεβαίωση, όπου η ημερομηνία της δεν θα έχει περάσει το δίμηνο, του οικείου Προξενείου στην Ελλάδα όπου θα διαβεβαιώνει την ύπαρξη και την νόμιμη λειτουργία της αιτούσας εταιρείας στην χώρα της.
- Υπεύθυνη δήλωση του νόμου 1599/86 του νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας στην Ελλάδα όπου θα είναι θεωρημένη με το γνήσιο της υπογραφής από Δημόσια αρχή από την οποία θα προκύπτει η αποδοχή του διορισμού του εκπροσώπου του γραφείου της εταιρείας στην Ελλάδα, το αντικείμενο εργασιών της στην Ελλάδα, ότι το αντικείμενο εργασιών της εταιρείας περιορίζεται μόνο σε πλοία με Ελληνική ή ξένη σημαία όπου έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 κόρων και αποκλείονται τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία καθώς και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν εσωτερικές πλώες και τέλος θα προκύπτει το όνομα, ο αριθμός νηολογίου, η σημαία, το είδος του πλοίου, το Διεθνές διακριτικό σήμα και η χωρητικότητα των πλοίων τα οποία διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται καθώς και αν πρόκειται για διαχειρίστρια εταιρεία τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που εκπροσωπεί.

3.9 Ετήσια συνδρομή των ναυτιλιακών γραφείων

Ο νόμος 4111/2013 όπως τροποποιήθηκε από τον νόμο 4336/2015 εισήγαγε την προσωρινή ετήσια συνεισφορά για 8 χρόνια για τα γραφεία και τα υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων εγκατεστημένων στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 25 του νόμου 27/1975 και ασχολούνται με την ναύλωση, ασφάλιση ή / και τη μεσιτεία των σκαφών που φέρουν ελληνική ή ξένη σημαία όπου η ολική χωρητικότητα του πλοίου είναι πάνω από 500 κόρους. Η συνεισφορά η οποία επιβάλλεται για τα ημερολογιακά έτη 2012-2015 ισχύει και για την εκπροσώπηση των ξένων πλοιοκτητριών εταιρειών. Εγχώριες και ξένες εταιρείες που έχουν άδεια

λειτουργίας, η οποία περιλαμβάνει τις παραπάνω δραστηριότητες μαζί με την διαχείριση των πλοίων που φέρουν ελληνική ή ξένη σημαία απαλλάσσονται από την εισφορά.

Η εισφορά επιβάλλεται στο συνολικό ποσό του ξένου νομίσματος που μετατρέπεται έπειτα σε ευρώ ετησίως, το ελάχιστο ύψος κρίνεται σε 50.000 δολάρια. Για τα χρόνια 2012-2015 η εισφορά υπολογίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα

Ποσό του ετήσιου εισαγόμενου συναλλάγματος (δολάρια)	Ποσοστό (%)	Ποσό εισφοράς	Συνολικό ποσό εισαγόμενου συναλλάγματος (δολάρια)	Συνολικό ποσό εισφοράς (δολάρια)
200.000	5	10.000	200.000	10.000
200.000	4	8.000	400.000	18.000
Υπέρβαση	3			

Για τα χρόνια 2016-2019, η εισφορά υπολογίζεται βάση του ακόλουθου πίνακα

Ποσό του ετήσιου εισαγόμενου συναλλάγματος (δολάρια)	Ποσοστό (%)	Ποσό εισφοράς	Συνολικό ποσό εισαγόμενου συναλλάγματος (δολάρια)	Συνολικό ποσό εισφοράς (δολάρια)
200.000	7	14.000	200.000	14.000
200.000	6	12.000	400.000	26.000
Υπέρβαση	5			

3.10 Πρόσθετη εθελοντική εισφορά

Πρόσφατα επισυνάφθηκε μια συμφωνία μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ναυτιλιακής κοινότητας η οποία σχετίζεται με την πληρωμή μιας επιπρόσθετης εισφοράς από τις ελληνικές και ξένες πλοιοκτήτριες εταιρείες (δηλαδή των εταιρειών που ιδρύθηκαν στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 25 του νόμου 27/1975). Αυτή η εισφορά έχει χαρακτήρα "εθελοντικό" και υπεύθυνοι φορείς για την πληρωμή του είναι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες που περιλαμβάνονται στο παράστημα της εν λόγω συμφωνίας. Οποιοδήποτε παλιό ή νέο μέλος της ναυτικής κοινότητας επιθυμεί να συμμετέχει στην "επιπρόσθετη εθελοντική εισφορά" μπορεί να δηλώσει την πρόθεση του στο Υπουργείο θαλάσσιων υποθέσεων και να λάβει μέρος σε αυτή την συμφωνία.

3.11 Τα προνόμια που παρέχονται από τον νόμο 89/1967⁸

Τα πλοία κάθε κατηγορίας που έχουν ξένη σημαία τα οποία διαχειρίζονται, πρακτορεύονται ή αντιπροσωπεύονται από εταιρείες που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα με βάση τον Ν.89/1967 έχουν απαλλαγεί από τον φόρο εισοδήματος, από οποιοδήποτε τέλος, φόρο, εισφορά ή δασμό που έχει ήδη επιβληθεί ή θα τους επιβληθεί στο μέλλον για εισοδήματα που έχουν προκύψει από την εκμετάλλευση

⁸<https://www.eforologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=6590DDEF669F9A0.1D031AEA53&version=1967/08/01>

πλοίων. Επίσης πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές οι οποίοι εκμεταλλεύονται πλοία που έχουν ξένη σημαία μέσω αλλοδαπών επιχειρήσεων η οποίες είναι εγκαταστημένες στην Ελλάδα απαλλάσσονται και αυτοί από κάθε φόρο εισοδήματος, τέλος, φόρο και εισφορά ή δασμό.

Σύμφωνα με το Ν.9708/3968/81 έχει γίνει δεκτό ότι όλες οι αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα και έχουν υπαχθεί στον 89/1967 μπορούν αν επιθυμούν να αγοράσουν ή να κτίσουν με σκοπό την ιδιοχρησιμοποίηση. Σε περίπτωση που αποκαλυφθεί ότι η εταιρεία εκμεταλλεύεται το ακίνητο δηλαδή για παράδειγμα το νοικιάζει τότε αυτό θεωρείται ξένη δραστηριότητα σε σχέση με το αντικείμενο που της έχει χορηγηθεί η άδεια λειτουργίας στην Ελλάδα. Αν αποδεικτεί κάτι τέτοιο τότε μπορεί ακόμα και να αφαιρεθεί η άδεια που τους έχει χορηγηθεί. Όσο αφορά τα πιο πάνω ακίνητα τίθεται το θέμα το πώς θα αντιμετωπίζεται το τεκμαρτό εισόδημα το οποίο προκύπτει από την ιδιοχρησιμοποίηση τους. Το τεκμαρτό εισόδημα που προκύπτει από την ιδιοχρησιμοποίηση ακινήτου θεωρείται ως εισόδημα που προέκυψε από ακίνητα και φορολογείται με τις γενικές διατάξεις. Βέβαια για τις αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εγκαθίστανται στην Ελλάδα σύμφωνα με τον 89/1967 με την υπ' αριθμόν 2009/26-05-1993 εγκύκλιο το υπουργείο οικονομικών δέχεται ότι το τεκμαρτό εισόδημα απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος. Πρέπει όμως οπωσδήποτε να διευκρινίσουμε και την περίπτωση όπου η αλλοδαπή επιχείρηση χρειάζεται μεγαλύτερο ακίνητο. Σε αυτή την περίπτωση η αλλοδαπή επιχείρηση νοικιάζει τι δικό της κτίριο και εκείνη νοικιάζει ένα μεγαλύτερο, αν αυτό γίνει μόνο μια φορά τότε δεν θεωρείται κάτι ξένο προς την δραστηριότητα για την οποία της χορηγήθηκε η άδεια. Το ενοίκιο που λαμβάνει από την ενοικίαση του κτιρίου που της ανήκει δεν απαλλάσσεται από τον φόρο και φορολογείται κανονικά από τις γενικές διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Φορολογικό καθεστώς άλλων Ευρωπαϊκών Χωρών

4.1 Η Κύπρος ως ναυτιλιακό κέντρο⁹

Η Κύπρος είχε αναγνωρίσει την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σημαντικότητα της ναυτιλίας από το 1963. Από τότε εφαρμόζοντας την σωστή πολιτική οι κυβερνήσεις κατάφεραν να προσελκύσουν στο νησί πολλούς επιχειρηματίες που δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της ναυτιλίας. Με το πέρασμα των χρόνων η Κύπρος εξελίχθηκε σε ναυτιλιακό κέντρο το οποίο είναι πλήρως ανεπτυγμένο και διαθέτει μια σημαία με κύρος και αξιοπιστία και μια εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία η οποία είναι φημισμένη για την άριστη ποιότητα που διαθέτει στις υπηρεσίες της και τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας και σημειωτέον ότι όλα αυτά επετεύχθησαν παρά την πολιτική αναταραχή που υπάρχει.

⁹ http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre_gr/cypmarcentre_gr?OpenDocument

Ένας εξίσου σημαντικό λόγος όπου έπαιξε ρόλο για την επιτυχία της σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο ήταν η στρατηγική γεωγραφική της θέση, η οποία βρίσκεται στο σταυροδρόμι 3 ηπείρων της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής.

Η Κύπρος συνδυάζει πολλά πλεονεκτήματα τα οποία αποτελούν και πολύ ισχυρά κίνητρα για τους επιχειρηματίες να ιδρύσουν τις εταιρείες τους στο νησί. Τα πλεονεκτήματα είναι το νομικό σύστημα της που βασίζεται σε αγγλικές πρακτικές, η αποδοτική δημόσια υπηρεσία, οι καλές εργασιακές σχέσεις, το εξαιρετικά υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού στο νομικό και λογιστικό τομέα, το άριστο τραπεζικό σύστημα και οι αεροπορικές συνδέσεις με όλους τους σημαντικούς προορισμούς.

Ένα επίσης σημαντικό κίνητρο είναι ο μεγάλος αριθμός των χρηματικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων που προσφέρει η Κύπρος. Πολλοί Ευρωπαίοι επιχειρηματίες εξαιτίας αυτών των πλεονεκτημάτων ίδρυσαν τοπικές εταιρείες με πλήρως ανεπτυγμένα γραφεία που εδρεύουν στο νησί. Τα βασικότερα πλεονεκτήματα είναι οι ανταγωνιστικές δαπάνες για την εγγραφή των πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο, οι ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας, το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που αφορά τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων και τα χαμηλά κατασκευαστικά και λειτουργικά έξοδα.

Σήμερα το Κυπριακό νηολόγιο βρίσκεται στην 10η θέση του παγκόσμιου στόλου με 1.857 εγγεγραμμένα πλοία όπου η ολική τους χωρητικότητα ξεπερνά τους 21 εκατομμύρια κόρους. Η εικόνα που έχει η Κυπριακή σημαία ως <<Σημαία Ποιότητας>> ενδυναμώνεται συνεχώς με την αναβάθμιση του στόλου και των υπηρεσιών που προσφέρουν.

Ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως είναι και η Κύπρος. Στην Κύπρο έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν πάνω από 60 εταιρείες διαχείρισης πλοίων πολλές από τις οποίες συγκαταλέγονται στις μεγαλύτερες παγκοσμίως. Αυτό αυτομάτως την κατατάσσει στις πέντε πρώτες χώρες παγκοσμίως με το μεγαλύτερο αριθμό εταιρειών διαχείρισης πλοίων.

Το 87% των εταιρειών αυτών ελέγχονται από Κυπριακά και Ευρωπαϊκά συμφέροντα και σε αυτές εργάζονται περίπου 40.000 ναυτικοί από τους οποίους οι 5.000 είναι Ευρωπαίοι. Τέλος το ποσοστό του στόλου όπου η διαχείριση γίνεται από την Κύπρο αποτελεί το 20% του παγκόσμιου στόλου διαχείρισης πλοίων σύμφωνα με υπολογισμούς που έγιναν από την κυβέρνηση.

4.1.1 Προϋποθέσεις κυριότητας για την εγγραφή ενός πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο

Στο Κυπριακό νηολόγιο μπορεί να εγγραφεί ένα πλοίο αν:¹⁰

1. Τουλάχιστον το 50% των μεριδίων των πλοίων πρέπει να ανήκει σε Κύπριους πολίτες ή σε πολίτες άλλων κρατών μελών. Όταν λέμε κράτη μέλη εννοούμε κράτη που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή ένωση ή άλλων συμβαλλόμενων μερών στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο οι οποίοι αν δεν είναι

¹⁰ http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerhips_gr/registerhips_gr?OpenDocument

μόνιμοι κάτοικοι σε κάποιο κράτος μέλος θα πρέπει να έχουν διορίσει ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό τους.

2. Το 100% των μεριδίων του πλοίου ανήκουν στην κυριότητα σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα τα οποία έχουν συσταθεί και λειτουργούν σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου και έχουν το εγγεγραμμένο γραφείο τους εντός της Κύπρου ή σύμφωνα με τους νόμους κάποιου άλλου κράτους μέλους και έχουν το εγγεγραμμένο τους γραφείο την κεντρική διοίκηση ή την κύρια τους εγκατάσταση εντός του Ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου και έχουν διορίσει ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στην Κύπρο ή διαφορετικά έχουν αναθέσει την διαχείριση του πλοίου εξ ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων η οποία είναι εγκατεστημένη στην Κύπρο ή εκτός της επικράτειας της Κύπρου ή άλλου κράτους μέλους αλλά με τον όρο ότι ελέγχονται από Κύπριους πολίτες ή από φυσικά πρόσωπα που είναι πολίτες άλλου κράτους μέλους και έχουν διορίσει έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στην Κύπρο ή έχουν αναθέσει την διαχείριση του πλοίου εξ' ολοκλήρου σε Κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων η οποία είναι εγκατεστημένη στην Κύπρο. Το νομικό πρόσωπο θεωρείται ότι ελέγχεται από Κύπριους πολίτες ή πολίτες άλλων κρατών μελών όταν τουλάχιστον το 50% των μετοχών του ανήκουν 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.

Σημειωτέον ότι ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος μπορεί να είναι Κύπριος πολίτης ή πολίτης οποιουδήποτε κράτους μέλους, ο οποίος κατοικεί στην Κύπρο, ή ακόμα και ένας συνεταιρισμός, νομικό πρόσωπο, υποκατάστημα που συστάθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου, που η δραστηριότητές του έχουν ως βάση την Κύπρο και που διαθέτει μόνιμο προσωπικό στην Κύπρο.

Λαμβάνοντας υπόψη μας ότι αναφέραμε πιο πάνω, όσοι ιδιοκτήτες είναι μη Ευρωπαίοι και δεν εμπίπτουν σε καμιά από τις παραπάνω περιπτώσεις αλλά επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους στο Κυπριακό νηολόγιο, μπορούν να εγγράψουν μια εταιρεία στην Κύπρο η οποία θα θέσει το πλοίο στην κυριότητα της ή θα το ναυλώσει με τη μέθοδο της ναύλωσης του γυμνού πλοίου.

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τους νόμους των δικηγόρων, μόνο δικηγόροι που ασκούν την δικηγορία στην Κύπρο μπορούν να ετοιμάσουν τα απαιτούμενα έγγραφα για την εγγραφή εταιρειών στην Κύπρο και να διεκπεραιώσουν τις διαδικασίες εγγραφής.

Υπάρχουν όμως και κάποιες ειδικές προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται οι οποίες είναι:

1. Τα έγγραφα που αφορούν τα κυπριακά πλοία συμπεριλαμβανομένου και αυτά της νηολόγησης θα πρέπει να είναι γραμμένα σε γλώσσα κατανοητή από τους αρμόδιους λειτουργούς του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας για να είναι αποδεκτά. Στην πράξη τα περισσότερα έγγραφα είναι αποδεκτά στην αγγλική γλώσσα. Αυτό γίνεται για να αποφεύγονται τα έξοδα μετάφρασης και για να γίνονται γρήγορα οι διαδικασίες που αφορούν την νηολόγηση.

2. Μαζί με την αίτηση νηολόγησης του πλοίου θα υποβάλλονται μαζί έγγραφα που θα αποδεικνύουν την κυριότητα και τη συμμόρφωση με τους όρους που θα πρέπει να ικανοποιηθούν κατά το χρόνο της προσωρινής νηολόγησης, της μόνιμης ή της παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης ανάλογα με την περίπτωση
3. Η ειδική ή έκτακτη επιθεώρηση γίνεται από το τμήμα εμπορικής ναυτιλίας με έξοδα που καλύπτει ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου. Αυτή θα πρέπει να γίνεται το αργότερο 3 μήνες από την ημερομηνία της προσωρινής ή παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης ή εντός ενός μήνα από την ημερομηνία της μόνιμης νηολόγησης. Η ετήσια επιθεώρηση επιβατηγών πλοίων θα πρέπει να γίνεται εντός 3 μηνών πριν ή μετά από την συμπλήρωση ενός έτους από την ημερομηνία νηολόγησης εκτός αν κριθεί αναγκαίο και γίνει κατά τον δεξαμενισμό ή πριν την επαναλειτουργία, μετά τον χειμερινό παροπλισμό.
4. Η διαχείριση και η λειτουργία του πλοίου θα αποδεικνύεται από τη δήλωση στοιχείων πλοιοδιαχειρίστριας εταιρείας (ISM 01/Revision 03). Η διαχείριση και η λειτουργία του πλοίου γίνεται από μια διαχειρίστρια εταιρεία πλοίων και θα χορηγήσει στο πλοίο από ή για λογαριασμό της Κύπρου πιστοποιητικό διαχείρισης ασφάλειας ή προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης ασφάλειας που θα αποδεικνύει ότι αυτή η εταιρεία διαχειρίζεται το πλοίο. Διαφορετικά η διαχείριση του πλοίου αποδεικνύεται μετά από σχετικό έλεγχο της διαχειρίστριας εταιρείας προς ικανοποίηση του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας.
5. Αίτηση για αξιολόγηση και πιστοποίηση σύμφωνα με τις πρόνοιες της σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Από την 1 Ιουλίου του 2002 τέθηκε σε ισχύ το κεφάλαιο IX της SOLAS 74, η χρήση του διεθνούς κώδικα διαχείρισης ασφάλειας είναι υποχρεωτική για όλους τους τύπους πλοίων τα οποία έχουν χωρητικότητα πάνω από 500 κόρους. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων πρέπει να έχουν κατοχή τους ένα έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης και κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των 500 θα πρέπει να προμηθευτούν ένα έγκυρο πιστοποιητικό διαχείρισης ασφάλειας.
6. Κάθε πλοίο επιθυμεί να εγγραφεί στο κυπριακό νηολόγιο θα πρέπει να κατέχει ένα έγκυρο πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης το οποίο θα καθορίζει τον αριθμό και την σύνθεση του πληρώματος του. Η έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού γίνεται από το τμήμα εμπορικής ναυτιλίας. Σε περίπτωση που το πλοίο είναι κατασκευασμένο με μη επανδρωμένα μηχανοστάσια ή με οποιαδήποτε άλλα αυτοματοποιημένα μηχανήματα που ελέγχονται με τηλεχειριστήρια ή αν το πλοίο θα απασχολείται σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και ο ιδιοκτήτης του επιδιώκει μειωμένη επάνδρωση τότε θα πρέπει αυτά να δηλωθούν στην αίτηση και ο νηογνώμονας του πλοίου θα πρέπει να ενημερώσει το τμήμα για αυτά.

4.1.2 Η κυβερνητική πολιτική στην εγγραφή των πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο¹¹

Η πολιτική αναφέρει τις πρόσθετες απαιτήσεις ή προϋποθέσεις για την εγγραφή των πλοίων οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτύχουμε μια ναυτιλία η οποία θα είναι ασφαλή, προστατευόμενη και αποτελεσματική σε καθαρούς ωκεανούς και θα πρέπει πάντα να διαβάζεται σε συνδυασμό με τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της Δημοκρατίας της Κύπρου.

Η ερμηνεία της πολιτικής είναι στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Διευθυντή του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας και του νηολόγου Κυπριακών πλοίων, ανάλογα με την περίπτωση που μπορεί να είναι.

Ο καθορισμός της ηλικίας και του τύπου του πλοίου για τους σκοπούς της εφαρμογής των διατάξεων της πολιτικής είναι και παραμένει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του διευθυντή και του νηολόγου, ανάλογα με την περίπτωση που μπορεί να είναι.

Το πλήρες κείμενο της πολιτικής της κυβέρνησης σχετικά με την εγγραφή των πλοίων είναι διαθέσιμο στην εγκύκλιο 12/2012. Οι κύριες διατάξεις της κυβερνητικής πολιτικής θα αναλυθούν εν συντομία.

- Καταλληλότητα για εγγραφή και σχετικές απαιτήσεις
Πλοία οποιουδήποτε τύπου και μεγέθους, εκτός από εκείνα όπου θα αναφέρουμε παρακάτω μπορούν να εγγραφούν στο νηολόγιο της Κύπρου ή στο ειδικό βιβλίο παράλληλου νηολογίου, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι ηλικιακές απαιτήσεις και εκείνες που αφορούν τον τύπο του πλοίου.
Πλοία τα οποία δεν τηρούν τις προϋποθέσεις να νηολογηθούν είναι :
 - ✚ Κατά τον χρόνο που έχουν υποβάλλει την αίτηση εγγραφής έχει απαγορευθεί η είσοδος 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 το κράτος στους λιμένες του για λόγους ελέγχου του κράτους του λιμένα.
 - ✚ Έχουν τεθεί υπό κράτηση, για λόγους ελέγχου του κράτους του λιμένα τρεις ή περισσότερες φορές κατά την διάρκεια της περιόδου των δύο ετών πριν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης νηολόγησης, από κράτη μέλη των Μνημονίων Συνεργασίας του Παρισιού ή του Τόκου ή της Μεσογείου για τον έλεγχο του κράτους λιμένα ή από την ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών.
 - ✚ Έχουν κατασκευαστεί για την αποκλειστική χρήση στην εσωτερική ναυσιπλοΐα ή που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν μόνο στην εσωτερική ναυσιπλοΐα.
- Απαιτήσεις σχετικές με την ηλικία
Για το σκοπό της πολιτικής ηλικία σημαίνει η ηλικία του πλοίου όπου υπολογίζεται με την αφαίρεση του έτους κατά το οποίο είχε τοποθετηθεί η τροπίδα του πλοίου από το έτος το οποίο η αίτηση για την εγγραφή του

¹¹ http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpolicy_gr?OpenDocument

πλοίου κατατέθηκε στο νηολόγο της Κύπρου, νοουμένη ότι η προσωρινή, άμεση, μόνιμη ή παράλληλη προς τα μέσα εγγραφή που πρόκειται να λάβει μέρος κατά τη διάρκεια της ίδιας χρονιάς. Αντίθετα η ηλικία του πλοίου θα υπολογιζόταν από το έτος το οποίο η προσωρινή, άμεση, μόνιμη ή παράλληλη εγγραφή λάμβανε χώρα.

Αν έχουμε ένα πλοίο όπου έχει υποστεί μεγάλες μετατροπές ή ανακατασκευή τότε το έτος το οποίο ξεκίνησαν οι μετατροπές ή η ανακατασκευή μπορεί να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό της ηλικίας του πλοίου, υπό τον όρο ότι μετά το τέλος των μετατροπών ή της ανακατασκευής θα συμμορφωθεί με όλες τις απαιτήσεις των ισχυόντων διεθνών συνθηκών στις οποίες η Κύπρος είναι συμβαλλόμενο κράτος σαν να ήταν ένα νέο πλοίο όπου η τροπίδα τέθηκε το έτος το οποίο η μετατροπή ή ανακατασκευή είχε αρχίσει. Σε τέτοιες περιπτώσεις η αίτηση εγγραφής θα πρέπει να συνοδεύεται από τεκμήρια (έγγραφα) από αναγνωρισμένο οργανισμό που εποπτεύει και πιστοποιεί το πλοίο για λογαριασμό του κράτους της σημαίας του ή από το ίδιο το κράτος της σημαίας.

Η εγγραφή στο Κυπριακό νηολόγιο ή στο ειδικό βιβλίο παράλληλου νηολογίου των πλοίων, των τύπων καθορίζονται στον παρακάτω πίνακα και επιτρέπεται υπό τους εξής όρους:

- ✚ Η ηλικία του πλοίου να μην υπερβαίνει το μέγιστο όριο ηλικίας που αντιστοιχεί στον τύπο του πλοίου
- ✚ Οι συναφείς όροι που αντιστοιχούν στον τύπο του πλοίου τηρούνται

- Απαιτήσεις που σχετίζονται με τον τύπο του πλοίου

Η εγγραφή στο Κυπριακό νηολόγιο ή στο ειδικό βιβλίο των παράλληλων νηολογίων των πλοίων μπορεί να επιτραπεί εφόσον τηρούνται τα απαιτούμενα που ορίζονται στο παρόν για τον τύπο των πλοίων.

Όσο αφορά τα επιβατηγά πλοία, επιβατηγά ταχύπλοα, φορτηγά πλοία και πλοία υψηλής ταχύτητας που εκτελούν διεθνείς πλόες συμπεριλαμβανομένων και τις βραχείς διεθνείς πλόες, θα πρέπει να απασχολούν για θαλάσσια εκπαίδευση, δόκιμους οι οποίοι να είναι μόνιμοι κάτοικοι της Κύπρου, εφόσον το ζητήσει ο διευθυντής.

Όσο αφορά τα αλιευτικά σκάφη ο νηολόγος δεν θα εξετάζει τις αιτήσεις για την εγγραφή τους εκτός και αν συνοδεύονται από επίσημη ενημέρωση από τον διευθυντή του τμήματος αλιείας και θαλάσσιων ερευνών του υπουργείου γεωργίας, φυσικών πόρων και περιβάλλοντος, ενημερώνοντας τον νηολόγο επιτρέπεται η εγγραφή του συγκεκριμένου αλιευτικού σκάφους.

Τέλος για άλλους τύπους πλοίων ο διευθυντής μπορεί ανάλογα με την περίπτωση να καθορίσει 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 εσωτερικά δρομολόγια εντός της επικράτειας της Κύπρου ή αλιευτικά πλοία ή σκάφη αναψυχής:

- I. να ταξινομηθούν σε κάποιον από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς

- II. να συμμορφωθούν με τους κώδικες, τις κατευθυντήριες γραμμές, τις συστάσεις και τα πρότυπα του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού και \ ή της διεθνούς οργάνωσης εργασίας και \ η της Ευρωπαϊκής ένωσης που σχετίζονται με τον τύπο των πλοίων και να επιθεωρούνται και πιστοποιούνται για το σκοπό αυτό από έναν από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς

Η επιθεώρηση και ο πρόσθετος έλεγχος που ορίζονται στον κατωτέρω πίνακα απαιτείται να διεξάγεται σε περίπτωση που η ηλικία του πλοίου είναι ίση ή μεγαλύτερη από τον αριθμό των ετών που αναφέρεται υπό τις σχετικές προϋποθέσεις που αντιστοιχούν στον τύπο του πλοίου.

<u>Είδος Πλοίου</u>	<u>ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ</u>		
	<u>Μεγαλύτερο Όριο Ηλικίας</u>	<u>Απαίτηση Επιθεώρησης</u>	<u>Επιπρόσθετες Απαιτήσεις Επιθεώρησης</u>
Φορτηγά πλοία και φορτηγά ταχύπλοα	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 15 ετών	Όχι
Επιβατηγά πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν διεθνείς ή βραχείς διεθνή πλόες	Όχι	Ναι Αν ≥ 30 ετών	Ναι Αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής Αν ηλικία > 10 ετών Ετήσια
Επιβατηγά πλοία και επιβατηγά πλοία 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 Ετήσια
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, πλωτές μονάδες αποθήκευσης και κινητές υπεράκτιες πλατφόρμες εξόρυξης	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 15 ετών	Όχι
Πλοία άλλου τύπου που δεν συμπεριλαμβάνονται σε αυτή την λίστα	Ναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν ≥ 20 ετών	Ναι Σε περίπτωση μεταφοράς βιομηχανικού προσωπικού ή προσωπικού ειδικών καθηκόντων και αν 2 ετών ≤ ηλικία ≤ 10 ετών Διετής ηλικία > 10 ετών Ετήσια

4.1.3 Διαδικασία νηολόγησης στην Κύπρο

Με την υποβολή της αίτησης νηολόγησης από τον ιδιοκτήτη ή το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο που εκπροσωπεί τον ιδιοκτήτη ξεκινάει η διαδικασία εγγραφής του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο. Μαζί με την αίτηση εγγραφής θα πρέπει να υποβάλλεται μαζί και η δήλωση κυριότητας του πλοίου στην οποία θα αναφέρεται η ικανότητα του φυσικού προσώπου ή νομικού προσώπου να αποκτήσει την κυριότητα του Κυπριακού πλοίου, επίσης θα γίνεται αναφορά στον τόπο και στο χρόνο ναυπήγησης του πλοίου και αν έχει ναυπηγηθεί σε αλλοδαπή χώρα σε άγνωστο χρόνο όπως και το όνομα που είχε το πλοίο στην αλλοδαπή υπό την προηγούμενη πλοιοκτησία, το όνομα του πλοιάρχου και τέλος να αναφέρονται τα ποσοστά κυριότητας του πλοίου στην περίπτωση που υπάρχουν πολλοί ιδιοκτήτες. Πέρα από την δήλωση κυριότητας η αίτηση εγγραφής θα πρέπει να συνοδεύεται και από τα εξής:

- Πιστοποιητικό ναυπηγήσεως και στην περίπτωση που έχει ναυπηγηθεί στην Κύπρο αλλά και σε κάποια αλλοδαπή χώρα. Το πιστοποιητικό ναυπηγήσεως υπογράφεται από τον ναυπηγό του πλοίου και αναγράφει το είδος του πλοίου, την μεταφορική του ικανότητα, το χρόνο και τον τόπο ναυπηγήσεως και το όνομα του πλοιοκτήτη.
- Δικαστική απόφαση σε περίπτωση δήμευσης του πλοίου
- Αν έχει γίνει αγορά του πλοίου από την αλλοδαπή χώρα πρέπει να προσκομιστεί έγγραφο των αρχών της χώρας στην οποία το πλοίο ήταν νηολογημένο όπου φαίνεται ότι η πώληση και η διαγραφή του πλοίου γίνεται με κανένα βάρος και υποχρέωση.

Αφού τηρηθούν όλα τα παραπάνω το πλοίο εγγράφεται στο Κυπριακό νηολόγιο και του χορηγείτε πιστοποιητικό νηολογήσεως.

Όσο αφορά την προσωρινή νηολόγηση όπου γίνεται όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι αλλοδαπής και ο πλοιοκτήτης έχει την ικανότητα να νηολογήσει πλοίο με Κυπριακή σημαία. Τότε μετά από αίτηση ο προξενικός υπάλληλος εκδίδει προσωρινό πιστοποιητικό όπου έχει διάρκεια 6 μήνες μέχρι να μπορέσει να εκδοθεί το κανονικό πιστοποιητικό. Σημειωτέον ότι το προσωρινό πιστοποιητικό μπορεί να παραταθεί άλλους 3 μήνες από τον αρμόδιο Υπουργό.

Τέλος όσο αφορά την παράλληλη νηολόγηση η οποία γίνεται υπό ορισμένες προϋποθέσεις και δίνεται για ορισμένο χρονικό διάστημα σε πλοία όπου είναι νηολογημένα σε άλλο νηολόγιο και επιθυμούν να εγγραφούν και στο Κυπριακό. Η παράλληλη νηολόγηση επιτρέπεται όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο με ναύλωση γυμνού πλοίου και δεν απαιτείται η διαγραφή του από το άλλο νηολόγιο όσο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό νηολόγιο παρά μόνο η αναστολή της νηολόγησης του στην αλλοδαπή χώρα.

4.1.4 Νομοθεσία

Στις 24 Μαρτίου του 2010 (υπόθεση Ν.27/2010) εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή επιτροπή ως συμβατό με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο και τις σχετικές κατευθυντήριες

γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές το νέο φορολογικό σύστημα που αφορούσε την Εμπορική ναυτιλία της Κύπρου.

Ο νέος νόμος περί εμπορικής ναυτιλίας ο οποίος ίσχυε αναδρομικά από 1 Ιανουαρίου του 2010 αλλά τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 2010, διευρύνει σημαντικά το πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος του φόρου χωρητικότητας και ενισχύει την θέση της Κύπρου σαν ναυτιλιακό κέντρο.

Η κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρωπαϊκή ένωση και 10η παγκοσμίως. Επιπρόσθετα είναι το 3ο μεγαλύτερο κέντρο διαχείρισης πλοίων στην Ευρώπη.

Το συγκεκριμένο φορολογικό καθεστώς έγινε δεκτό μέχρι της 31 Δεκεμβρίου του 2019. Αποσκοπεί στην υποστήριξη του ναυτιλιακού τομέα στην Κύπρο και στις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, με ισχυρό ναυτιλιακό τομέα, παροχή κινήτρων για την απασχόληση Ευρωπαίων ναυτικών και την εγγραφή των σκαφών στην Ευρώπη και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στους πλοιοκτήτες, ναυλωτές και διαχειριστές πλοίων στην Ευρώπη.

Είναι η πρώτη φορά που η Ευρωπαϊκή ένωση ενέκρινε τέτοιο απλοποιημένο σύστημα φόρου χωρητικότητας για ένα κράτος που είναι μέλος της Ευρωπαϊκής ένωσης και το οποίο διαθέτει ανοικτό νηολόγιο.

Οι φορολογικές πρόνοιες πλέον δεν ισχύουν μόνο για τους κύπριους ιδιοκτήτες πλοίων και τους διαχειριστές πλοίων αλλά και δια τους αλλοδαπούς ιδιοκτήτες και τους ναυλωτές. Επιπλέον οι φορολογικές ελαφρύνσεις που μέχρι τώρα ίσχυαν μόνο για κέρδη από εκμετάλλευση πλοίων σε ναυτιλιακές δραστηριότητες ισχύουν πλέον και για κέρδη από πώληση πλοίων, από κεφαλαιουχικούς τόκους (εξαιρούνται οι τόκοι πάνω σε κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για επένδυση) και από μερίσματα που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από κέρδη τα οποία έχουν προέλθει από την εκμετάλλευση πλοίου.

Οι κυριότερες πρόνοιες του νέου συστήματος φόρου χωρητικότητας τις επισημαίνουμε περιληπτικά παρακάτω.

- **Δικαιούχοι**
Το σύστημα του φόρου χωρητικότητας είναι διαθέσιμο για κάθε ιδιοκτήτη, ναυλωτή ή διαχειριστή πλοίου ο οποίος κατέχει, ναυλώνει ή διαχειρίζεται ένα επιλέξιμο πλοίο το οποίο εκτελεί επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου και στη βάση ενός εύρους κατηγοριών και συντελεστών που καθορίζονται στην νομοθεσία. Οι συντελεστές που εφαρμόζονται στους διαχειριστές πλοίων είναι το 25% αυτών που εφαρμόζονται στους ιδιοκτήτες και στους ναυλωτές πλοίων.
- **Επιλέξιμο πλοίο**
Είναι κάθε ποντοπόρο πλοίο το οποίο έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς που ισχύουν και είναι νηολογημένο σε οποιοδήποτε κράτος - μέλος του Διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού και

της Διεθνούς οργάνωσης εργασίας και είναι αναγνωρισμένα από την Κυπριακή Δημοκρατία.

Τα αλιευτικά σκάφη, τα σκάφη που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς λόγους, σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐα, μη αυτοκινούμενους πλωτούς γερανούς και τα μη ποντοπόρα ρυμουλκά είναι μερικοί τύποι πλοίων όπου εξαιρούνται από το σύστημα του φόρου χωρητικότητας

- **Επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα**
Επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα η οποία γίνεται μέσω θαλάσσιων μεταφορών και συνιστά διαχείριση πληρώματος ή τεχνική διαχείριση επιλέξιμου πλοίου. Όσο αφορά τον ορισμό των θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνονται οι παραδοσιακές θαλάσσιες μεταφορές αγαθών και επιβατών, όπως και άλλες παρεμφερείς δραστηριότητες όπως οι ξενοδοχειακές, εστίασης, ψυχαγωγίας και λιανικού εμπορίου πάνω σε επιλέξιμο πλοίο, φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου επιλέξιμου πλοίου, λειτουργία εγκαταστάσεων για έκδοση εισιτηρίων και τερματικών σταθμών επιβατών. Επίσης περιλαμβάνονται και οι ρυμουλκήσεις, οι βυθοκορήσεις, και οι τοποθέτηση υποθαλάσσιων καλωδίων.
- **Πλοιοκτήτες**
Οι πλοιοκτήτες των κυπριακών πλοίων υπόκεινται αυτόματα στο σύστημα φόρου χωρητικότητας. Πλοιοκτήτες κοινοτικών ή αλλοδαπών πλοίων μπορούν να επιλέξουν να φορολογούνται με το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας.
Οι πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων θα πρέπει να πληρούν κάποιες προϋποθέσεις ώστε να δικαιούνται να επιλέξουν το σύστημα του φόρου χωρητικότητας. Τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις τις αναλύουμε παρακάτω ενότητα.
Κάθε πλοιοκτήτης που πληρεί τις προϋποθέσεις και διαλέγει το φόρο χωρητικότητας θα πρέπει να παραμείνει στο σύστημα για τουλάχιστον 10 έτη. Αν αποσυρθεί νωρίτερα θα καταβάλει την διαφορά μεταξύ του φόρου που κατέβαλε όσο βρισκόταν στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας και του εταιρικού φόρου που θα έπρεπε να καταβάλει για την ίδια περίοδο αν δεν ήταν ενταγμένος στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας. Επίσης χάνει και το δικαίωμα της επιλογής του συστήματος του φόρου χωρητικότητας μέχρι να εκπνεύσει η δεκαετία.
Το σύστημα του φόρου χωρητικότητας καλύπτει κέρδη από εκμετάλλευση πλοίων, μερίσματα που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από τέτοια κέρδη, κέρδη από πώληση πλοίων και τόκους από κεφάλαια κίνησης ή κεφάλαιο που χρησιμοποιείται για την χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και συντήρηση ενός πλοίου.

- **Ναυλωτές**

Κάθε ναυλωτής ο οποίος ναυλώνει πλοία σαν γυμνή ναύλωση, ναύλωση κατά παραχώρηση, χρονοναύλωση ή ναύλωση για ορισμένο ταξίδι είναι επιλέξιμος για το σύστημα του φόρου χωρητικότητας, με μόνο περιορισμό ότι η χωρητικότητα των πλοίων που ναυλώνονται με χρονοναύλωση ή ναύλωση με ορισμένο ταξίδι δεν υπερβαίνει για περισσότερες από τρεις φορολογικές περιόδους το 75% της συνολικής χωρητικότητας όλων των πλοίων που ανήκουν ή ναυλώνονται από αυτόν. Όμως αυτό το ποσοστό μπορεί να αυξηθεί στο 90% αν τα πλοία που ναυλώνονται είναι κοινοτικά ή αν η διαχείριση του πληρώματος και η τεχνική διαχείριση τους διεξάγονται από την επικράτεια της Ευρωπαϊκής ένωσης ή του Ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου. Οι ναυλωτές αλλοδαπών πλοίων πρέπει να συμμορφώνονται με τις επιπρόσθετες απαιτήσεις που ισχύουν για τους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων.

Ένας επιλέξιμος ναυλωτής που επιλέγει να φορολογείται με το σύστημα του φόρου χωρητικότητας πρέπει να παραμένει στο σύστημα για 10 έτη. Σε περίπτωση που αποσυρθεί νωρίτερα από τα 10 έτη θα του επιβληθούν ποινές ίδιες με αυτές που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες όπως αναφέραμε πιο πάνω.

Το σύστημα του φόρου χωρητικότητας καλύπτει κέρδη από εκμετάλλευση ναυλωμένων πλοίων, μερίσματα που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από τέτοια κέρδη και τόκους από κεφάλαιο κίνησης ή κεφάλαιο που χρησιμοποιείται για σκοπούς πληρωμής εξόδων που προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο.
- **Διαχειριστές πλοίων**

Κάθε διαχειριστής πλοίου ο οποίος προσφέρει υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος και/ή υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης θεωρείται ότι είναι επιλέξιμος για το σύστημα του φόρου χωρητικότητας εφόσον ικανοποιεί συγκεκριμένες απαιτήσεις. Αυτές περιλαμβάνουν την διατήρηση πλήρως στελεχωμένου γραφείου στην Κύπρο, την απασχόληση ικανού σε αριθμό και προσόντα προσωπικού, εκ των οποίων το 51% θα πρέπει να είναι πολίτες κράτους μέλους και τουλάχιστον τα 2/3 της διαχείρισης να γίνεται από την επικράτεια κράτους μέλους. Επιπλέον ένα μερίδιο του στόλου που διαχειρίζεται ο διαχειριστής του πλοίου πρέπει να φέρει κοινοτική σημαία και το μερίδιο αυτό να μην μειωθεί για περίοδο τριών ετών από την ημερομηνία επιλογής φορολόγησης με το φόρο χωρητικότητας. Ακόμη, όλα τα πλοία και τα πληρώματα που διαχειρίζονται πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις απαιτήσεις του κοινοτικού δικαίου αναφορικά με την προστασία και ασφάλεια του πλοίου, την κατάρτιση και πιστοποίηση των ναυτικών, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις συνθήκες εργασίας επί του πλοίου και άλλα.

Ανάλογα με την υπηρεσία διαχείρισης που προσφέρεται πρέπει να πληρούνται και κάποιες άλλες απαιτήσεις από τους διαχειριστές, όπως η πλήρης συμμόρφωση με τις διατάξεις της Σύμβασης ναυτικής εργασίας του 2006 (MLC 2006) για τους διαχειριστές πληρώματος και η πιστοποίηση με βάση τον κώδικα ISM για τους διαχειριστές που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης.

Το σύστημα του φόρου χωρητικότητας καλύπτει κέρδη από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πληρώματος ή τεχνικής διαχείρισης, μερίσματα που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από τέτοια κέρδη και τόκους από κεφάλαιο κίνησης ή κεφάλαιο που χρησιμοποιείται για σκοπούς διαχείρισης των πλοίων. Ο περιορισμός των 10 ετών ισχύει και για τους διαχειριστές πλοίων όπως ακριβώς και η ποινές απόσυρσης σε περίπτωση αποχώρησης πριν την δεκαετία.

Συντελεστές του φόρου χωρητικότητας

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τους συντελεστές που ισχύουν για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας.

Καθαρή χωρητικότητα (NT)				
0-1000	1001-10.000	10.001-25.000	25.001-40.000	>40.000
36,50 €	31,03 €	20,08 €	12,78 €	7,30 €
ανά 100 NT	ανά 100 NT	ανά 100 NT	ανά 100 NT	ανά 100 NT

Οι συντελεστές που εφαρμόζονται στους διαχειριστές πλοίων είναι 25% υψηλότεροι

Παράδειγμα υπολογισμού

Πλοίο με καθαρή χωρητικότητα 30.250 τόνους

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

$$10.000 \text{ NT} : 10.000/100 = 100 * 31,03 = 3.103,00$$

$$19.200 \text{ NT} : 19.200/100 = 192 * 20,08 = 3.855,36$$

$$50 \text{ NT} : 50/100 = 0,5 * 20,08 = 10,04$$

$$\text{Ετήσιος φόρος χωρητικότητας} \quad \underline{7.333,40}$$

4.1.5 Το φορολογικό καθεστώς που αφορά την ναυτιλία στην Κύπρο

Το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς της Κύπρου είναι και ένας από τους πιο σημαντικούς λόγους όπου η ναυτιλιακή βιομηχανία οδηγούνται προς αυτή την χώρα. Σημειωτέον ότι αυτό το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς η Κύπρος το διατήρησε και μετέπειτα την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Συγκριτικά με άλλες χώρες εγγραφής τα τέλη εγγραφής της Κύπρου είναι πιο χαμηλά και συνεπώς πιο ευνοϊκά. Το ισχύον φορολογικό που αφορά της ναυτιλιακές εταιρείες εισήχθη το 1963 για πρώτη φορά και θα λήξει το 2020 εκτός και αν ανανεωθεί.

Το συγκεκριμένο καθεστώς προσφέρει στον ιδιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένου και του bareboat ναυλωτή πλήρη φοροαπαλλαγή για όλα τα κέρδη και μερίσματα που προκύπτουν από την λειτουργία των πλοίων που έχουν Κυπριακή σημαία. Στο εισόδημα του ιδιοκτήτη του πλοίου όπου έχει κυπριακή σημαία, το οποίο προέρχεται από την λειτουργία του πλοίου από οποιαδήποτε ναυτιλιακή δραστηριότητα μεταξύ Κύπρου και λιμανιών του εξωτερικού ή μεταξύ ξένων λιμανιών, δεν επιβάλλεται κανένας φόρος εισοδήματος εταιρειών. Τα κέρδη που διανέμονται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούν πλοία με κυπριακή σημαία δεν θεωρούνται μερίσματα για έκτακτη εισφορά για άμυνα και δεν υπόκεινται σε έκτακτη εισφορά 15% για άμυνα, η οποία ισχύει κανονικά.

Δεν οφείλεται τέλος χαρτοσήμου για τους λογαριασμούς της πώλησης και για τις υποθήκες των πλοίων και για άλλα συναφή έγγραφα. Κανένας φόρος επί των υπεραξιών δεν οφείλεται στην πώληση ή μεταβίβαση ενός πλοίου ή μετοχών σε μια ναυτιλιακή εταιρεία.

Τυχόν έσοδα που παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων υπόκεινται σε ειδικό φόρο διαχείρισης πλοίων όπου υπολογίζεται σε 25% των συντελεστών του φόρου χωρητικότητας. Όμως οι διαχειριστές πλοίων μπορεί να επιλέξουν να φορολογηθούν με βάση τον φόρο εισοδήματος εταιρειών 4,25%. Τα μερίσματα που διανέμονται από τα κέρδη που προκύπτουν από δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων δεν υπόκεινται σε καμία φορολογία και δεν υπόκεινται και σε έκτακτη εισφορά 15% για άμυνα η οποία κανονικά ισχύει.

Η Κύπρος είναι η μοναδική χώρα στην Ευρώπη όπου έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση η ναυτιλιακή νομοθεσία η οποία:

1. Παρέχει την καταβολή του φόρου χωρητικότητας βάσει της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων, αντί του φόρου εισοδήματος επί των πραγματικών κερδών τους.
2. Οι επιχορηγήσεις συνολικού φόρου απαλλάσσονται πλήρως από το φόρο κερδών και το φόρο διανομής σε όλα τα επίπεδα.
3. Επιτρέπει μικτές δραστηριότητες (οι ναυτιλιακές υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας ενώ οι υπόλοιπες σε εταιρικό φόρο) μέσα σε μια εταιρεία \ ομάδα
4. Υποστηρίζει ένα ανοικτό νηολόγιο
5. Επιτρέπει διάσπαση των δραστηριοτήτων της διαχείρισης των πλοίων (στελέχωση ή τεχνικό). Η νομοθεσία εισάγει δύο νέα καθεστάτα στο φόρο χωρητικότητας για τους πλοιοκτήτες που δεν έχουν πλοίο υπό Κυπριακή σημαία και τους ναυλωτές. Επίσης επεκτείνει την εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας που απολαμβάνουν οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές

Όταν ασκείς το δικαίωμα να εισαχθείς στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας, ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι Κύπριος φορολογούμενος και αυτή του η επιλογή να παραμείνει σε ισχύ για τουλάχιστον 10 χρόνια.

4.1.6 Απαλλαγές φορολογίας

Ο νόμος παρέχει εξ' ολοκλήρου απαλλαγή στους πλοιοκτήτες, ναυλωτές και διαχειριστές ποίων από όλους τους φόρους κερδών και επιβάλλει φόρο χωρητικότητας βάση της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα οι απαλλαγές για κάθε κατηγορία περιγράφονται πιο κάτω.

Για τους πλοιοκτήτες οι απαλλαγές φόρου καλύπτουν:

- Κέρδη από την χρήση ενός πλοίου που πληροί τις προϋποθέσεις
- Κέρδη από την πώληση ενός πλοίου που πληροί τις προϋποθέσεις και/ή μετοχών και /ή τόκους
- Κέρδη από την πώληση των μετοχών σε πλοιοκτήτρια εταιρεία
- Μερίσματα που καταβάλλονται από όλα τα παραπάνω κέρδη σε όλα τα επίπεδα διανομής
- Έσοδα από τόκους που σχετίζονται με την χρηματοδότηση, συντήρηση, χρήση ενός πλοίου που πληροί τις προϋποθέσεις και το κεφάλαιο κίνησης, εξαιρούνται τόκοι επί του κεφαλαίου που χρησιμοποιούνται για επενδύσεις.

Για τους ναυλωτές οι απαλλαγές φόρου καλύπτουν:

- Κέρδη από την χρήση ενός πλοίου που πληροί τις προϋποθέσεις
- Μερίσματα που καταβάλλονται από τα παραπάνω κέρδη σε όλα τα επίπεδα διανομής
- Έσοδα από τόκους που σχετίζονται με το κεφάλαιο κίνησης, δραστηριοτήτων, εφόσον οι τόκοι χρησιμοποιούνται για να πληρώσουν τα έξοδα που προκύπτουν από το καταστατικό, εκτός των τόκων επί του κεφαλαίου που χρησιμοποιείται για επενδύσεις

Ο νόμος χορηγεί την απαλλαγή που προβλέπεται με μια προϋπόθεση. Αυτή είναι ότι τουλάχιστον το 25% της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων που υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας τους ανήκουν ή ναυλώνονται με την μέθοδο της γυμνής ναύλωσης. Το ποσοστό μπορεί να μειωθεί όχι για περισσότερα από 3 συνεχή έτη. Το ποσοστό μειώνεται σε 12,5% εάν όλα τα πλοία της ναύλωσης έχουν Ευρωπαϊκές σημαίες ή διευθύνονται από την Ευρωπαϊκή ένωση ή των Ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο.

Για τους διαχειριστές υπάρχει η επιλογή να πληρώσουν με φόρο χωρητικότητας με ποσοστό 25% υψηλότερο από αυτό των πλοιοκτητών και των ναυλωτών, για όλα τα πλοία που διαχειρίζονται. Σε περίπτωση που δεν διαλέξουν το φόρο χωρητικότητας τότε τα κέρδη θα φορολογούνται με βάση τον εταιρικό φόρο 12,5%. Με το φόρο χωρητικότητας οι απαλλαγές καλύπτουν:

- Τα κέρδη από την διαχείριση των πλοίων
- Μερίσματα που καταβάλλονται από τα παραπάνω κέρδη σε όλα τα επίπεδα διανομής
- Εισόδημα από τόκους που σχετίζονται με το κεφάλαιο κίνησης, δραστηριοτήτων εφόσον οι τόκοι χρησιμοποιούνται για να πληρώσουν έξοδα σχετικά με την διαχείριση των πλοίων, εκτός των τόκων επί του κεφαλαίου που χρησιμοποιείται για επενδύσεις.

4.1.7 Πλεονεκτήματα κυπριακού φορολογικού συστήματος

Το κυπριακό φορολογικό σύστημα παρέχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα τα οποία είναι πολύ σημαντικά για όλους τους επενδυτές.

1. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές φορολογούνται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου και όχι με βάση τον Κυπριακό εταιρικό φόρο 12,5% που σημειωτέον είναι ο χαμηλότερος συντελεστής την Ευρωπαϊκή ένωση.
2. Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με πάνω από 80 χώρες παγκοσμίως
3. Η διαχείριση των φορολογικών υποχρεώσεων κάθε εταιρείας γίνεται από το τμήμα εμπορικής ναυτιλίας και όχι από τον έφορο φορολογίας.
4. Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από την λειτουργία ή διαχείριση σκάφους, ή στα μερίσματα που εισπράττονται από πλοιοκτήτρια εταιρεία.
5. Μη επιβολή φόρου στους μισθούς των αξιωματικών και του πληρώματος.
6. Επιτρέπει να διεξαγωγή μικτών δραστηριοτήτων σε μια εταιρεία ή ομίλο εταιρειών όπως και επίσης την φορολογία των ναυτικών δραστηριοτήτων με βάση το φόρο χωρητικότητας και τις οποιαδήποτε άλλες με τον εταιρικό φόρο 12,5%
7. Χαμηλό κόστος νηολόγησης
8. Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιρειών
9. Το ευνοϊκό φορολογικό σύστημα σε συνάρτηση με την εξαιρετική νομοθεσία περί Εμπορικής ναυτιλίας συμβάλλει στην δημιουργία ενός ιδανικού φορολογικού πλαισίου ναυτιλιακών ομίλων και ενός ιδανικού προορισμού για ιθύνουσες εταιρείες.

4.1.8 Άλλα πλεονεκτήματα του Κυπριακού νηολογίου

Το Κυπριακό νηολόγιο προσφέρει κάποια πλεονεκτήματα τα οποία είναι :

1. Προσφέρει σημαία της Ευρωπαϊκής ένωσης
2. Κατάταξη της σημαίας της Κύπρου στη λευκή λίστα των μνημονίων συμφωνίας των Παρισίων και του Τόκυο και αποκλεισμός από την λίστα στοχοθετημένων κρατών σημαίων της ακτοφυλακής των ΗΠΑ και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να γίνονται λιγότερες επιθεωρήσεις των πλοίων και λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια και των ΗΠΑ και των χωρών που υπάγονται στην λευκή λίστα.
3. Υπάρχουν ναυτιλιακά γραφεία στην Νέα Υόρκη, στο Λονδίνο, στο Ρότερνταμ, στο Πειραιά, στις Βρυξέλλες και στο Αμβούργο που προσφέρουν υπηρεσίες σε κυπριακά πλοία.
4. Σε σημαντικά παγκόσμια λιμάνια υπάρχει δίκτυο τοπικών επιθεωρητών κυπριακών πλοίων ώστε να διασφαλίσουν τον αποδοτικό και αποτελεσματικό έλεγχο τους και για να αποφεύγονται κρατήσεις και κρατικοί έλεγχοι λιμένων
5. Η Κύπρος είναι συμβαλλόμενο μέρος σε όλες τις διεθνείς ναυτικές συμβάσεις για την ασφάλεια και πρόληψη μολύνσεων

6. Με 26 χώρες έχουν επισυναφθεί συμβάσεις, βάσει των οποίων τα Κυπριακά πλοία λαμβάνουν εθνική είτε προνομιακή εθνική μεταχείριση στα λιμάνια των άλλων χωρών. Οι συμβάσεις αυτές με χώρες που παρέχουν εργατικό δυναμικό περιέχουν συγκεκριμένους όρους εργασίας οι οποίοι είναι προνομιακοί και για τους πλοιοκτήτες και για το πλήρωμα
7. Αποτελεσματική και ποιοτική παροχή υπηρεσιών από το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

4.2 Η ναυτιλία στην Μάλτα



Η Μάλτα κατέχει μια μακράιωνη παράδοση στην ναυτιλία. Η στρατηγική της γεωγραφική θέση, στην καρδιά της Μεσογείου, τα φυσικά της λιμάνια και οι επιχειρηματικές και ναυτικές δεξιότητες των ανθρώπων της συνωμοτούν με την ιστορία της και τον πολιτισμό της για να μετατρέψουν το κράτος σ' ένα διεθνές κέντρο ναυτιλιακών υπηρεσιών. Σήμερα η Μάλτα έχει κατακτήσει μια εξέχουσα θέση στην ναυτιλία και θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα και ανταγωνιστικότερα νηολόγια στον κόσμο.

Η Μάλτα προσφέρει ένα ευρύ φάσμα διεθνών θαλάσσιων υπηρεσιών και εγκαταστάσεων: φυσικά βαθιά λιμάνια, καλά εξοπλισμένα λιμάνια τα οποία προσφέρουν ένα καταφύγιο στην διεθνή ναυτιλία, εκτεταμένο εφοδιασμό καυσίμων, προμήθειες πλοίων και υπηρεσίες ρυμούλκησης, κατασκευή πλοίων σε καλά εξοπλισμένα ναυπηγεία, σύγχρονες εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης και διανομής, υψηλό επίπεδο κατάρτισης πληρώματος από ένα σεβαστό ναυτικό σχολείο, ένα κομβικό σημείο για κρουαζιερόπλοια, διεθνής μαρίνες για yachts οι οποίες υποστηρίζονται από αποτελεσματικές υπηρεσίες επισκευής και υποστήριξης σε υπηρεσίες ακτής και τέλος προσφέρει ένα διεθνές νηολόγιο το οποίο καθιερώθηκε πρόσφατα όπως αναφέραμε και παραπάνω ως ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Επίσης αξιοσημείωτο είναι ότι η Μάλτα φιλοξενεί το κέντρο αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών της θαλάσσιας ρύπανσης στην Μεσόγειο, το διεθνές θαλάσσιο ινστιτούτο δικαίου του IMO και το διεθνές ινστιτούτο Ωκεανού.

Ένα από τα σημαντικότερα πράγματα που προσφέρει η Μάλτα στην ναυτιλία είναι ένα αξιόπιστο και ακμάζων ανοικτό νηολόγιο το οποίο το 2014 θεωρείτο το 6ο μεγαλύτερο στον κόσμο και εδραίωσε την θέση του ως το μεγαλύτερο Ευρωπαϊκό νηολόγιο. Η σημαία της Μάλτα είναι μια σημαία εμπιστοσύνης και αυτό αποδεικνύεται από τον τεράστιο αριθμό των πλοιοκτητών και των διαχειριστών

πλοίων που επιλέγουν να νηολογήσουν τα πλοία τους στην Μάλτα και επίσης από την εμπιστοσύνη που δείχνουν οι κορυφαίες διεθνείς τράπεζες και χρηματοδότες οι οποίοι κατά καιρούς προτείνουν το νηολόγιο της Μάλτας.

Στο τέλος του Δεκεμβρίου του 2014 στο νηολόγιο της Μάλτας ήταν εγγεγραμμένοι 57.900.000 κόροι ολικής χωρητικότητας με πάνω από 2500 εμπορικά πλοία να φέρουν τη σημαία της. Μέχρι το τέλος του 2014 οι αρχές είχαν επεξεργαστεί 191.376 χιλιάδες αιτήσεις από αξιωματικούς που υπηρετούν ή ήθελαν να υπηρετήσουν σε πλοία της Μάλτας. Όλα αυτά τα στατιστικά αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό επίτευγμα για την σημαία της Μάλτας.

Κατά την διάρκεια του 2014 οι εγγεγραμμένοι στο νηολόγιο της Μάλτας πήραν πολύ θετικά αποτελέσματα όσο αφορά τις επιδόσεις τους στους ελέγχους από το κράτος λιμένα ενισχύοντας έτσι την ποιότητα του στόλου και τη σταθερή δέσμευση που έχει αναλάβει για την ασφαλή και καθαρή ναυτιλία. Η μέση ηλικία των νηολογημένων εμπορικών πλοίων στα πλαίσια του νόμου περί εμπορικής ναυτιλίας ήταν 7 ετών μειώνοντας έτσι τη μέση ηλικία του συνόλου των εγγεγραμμένων πλοίων σε 12 ετών. Τέλος όσο αφορά τα Yachts παρά την τρέχουσα οικονομική κατάσταση σε όλο τον κόσμο η σημαία της Μάλτας σημείωσε αύξηση του 13,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος στην εγγραφή των superyacht με μήκος άνω των 24 μέτρων.

4.2.1 Νηολόγηση των πλοίων στην Μάλτα

Η εγγραφή των πλοίων στο νηολόγιο της Μάλτας και η λειτουργία τους διέπεται από τον νόμο περί εμπορικής ναυτιλίας ο οποίος κατά κύριο λόγο βασίζεται στη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου όπου περιοδικά αναθεωρείται τροποποιείται. Η βασική νομοθεσία συμπληρώνεται από ένα σύνολο κανόνων και κανονισμών. Επίσης η Μάλτα συμμετέχει στις περισσότερες από τις μεγάλες διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις με αποτέλεσμα τα πλοία που ανήκουν στην Μάλτα να είναι υποχρεωμένα να τηρούν αυστηρά τις διατάξεις των εν λόγω διεθνών συμβάσεων.

Όλοι οι τύπο σκαφών από σκάφη αναψυχής μέχρι εξέδρες άντλησης πετρελαίου μπορούν να εγγραφούν στο νηολόγιο της Μάλτας. Δεν υπάρχουν προϋποθέσεις εθνικότητας για τους μετόχους ή τους διευθυντές των εταιρειών της Μάλτας και ούτε υπάρχουν περιορισμοί εθνικότητας για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα που απασχολείται στα πλοία της Μάλτας. Ένα πλοίο όπου πάνω του κυματίζει η σημαία της Μάλτας μπορεί να ανήκει σε:

- Πολίτες της Μάλτας
- Σε νομικά πρόσωπα που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους της Μάλτας
- Σε πολίτες όπου προέρχονται από χώρες της Ευρωπαϊκής ένωσης και κατοικούν στην Μάλτα
- Σε πολίτες που προέρχονται από χώρες της Ευρωπαϊκής ένωσης οι οποίοι δεν κατοικούν στην Μάλτα και για αυτό το λόγο έχει διοριστεί ένας τοπικός πράκτορας όπου ελέγχει ότι τηρούν τους νόμους και τους κανονισμούς της Μάλτας.

- Σε νομικά πρόσωπα που είναι εγκατεστημένα εκτός Μάλτας και ικανοποιούν το γενικό γραμματέα με την εξασφάλιση της τήρησης των νόμων της Μάλτας. Λόγω της μη εγκατάστασης στην Μάλτα έχουν διορίσει έναν εγκεκριμένο τοπικό πράκτορα

Ένα σκάφος εγγράφεται για πρώτη φορά προσωρινά στο νηολόγιο της Μάλτας για 6 μήνες (με δυνατότητα παράτασης υπό ορισμένες προϋποθέσεις) περίοδο κατά την οποία θα πρέπει να οριστικοποιηθούν όλα τα έγγραφα. Αυτό περιλαμβάνει τα στοιχεία της ιδιοκτησίας και της ακύρωσης του πρώην νηολογίου. Εξίσου σημαντικό είναι ότι θα πρέπει το σκάφος να είναι και να παραμείνει συμμορφωμένο με τα διεθνή πρότυπα της επάνδρωσης, της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης. Μόλις ένα πλοίο εγγραφεί προσωρινά η εγγραφή, η μεταφορά και η απόρριψη των ενυπόθηκων δανείων μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα μετά την παρουσίαση των σχετικών εγγράφων στον νηολόγο. Τα πλοία που είναι μεγαλύτερα από 25 ετών δεν γίνονται δεκτά από το νηολόγιο της Μάλτας και τα πλοία τα οποία είναι μεγαλύτερα από 20 ετών θα πρέπει να υποβάλλονται σε έλεγχο από το κράτος της σημαίας πριν από την προσωρινή εγγραφή τους.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τα πλοία όπου είναι ναυλωμένα με bareboat ναύλωση και είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της Μάλτας απολαμβάνουν τα ίδια νομικά προνόμια και έχουν τις ίδιες νομικές υποχρεώσεις σαν οποιοδήποτε άλλο πλοίο εγγεγραμμένο στην Μάλτα. Επίσης η νομοθεσία της Μάλτας επιτρέπει και την εγγραφή πλοίων που είναι υπό κατασκευή.

4.2.2 Διαδικασία εγγραφής πλοίων στο νηολόγιο της Μάλτας

Η διαδικασία εγγραφής των σκαφών στο νηολόγιο της Μάλτας είναι μια σχετικά απλή διαδικασία. Η προσωρινή εγγραφή η οποία από τη άποψη του νόμου έχει το ίδιο αποτέλεσμα με αυτή της μόνιμης εγγραφής μπορεί να πραγματοποιηθεί πολύ γρήγορα.

Όπως αναφέραμε και πιο πάνω το πλοίο αρχικά εγγράφεται προσωρινά υπό την Μαλτέζικη σημαία για 6 μήνες κατά την διάρκεια της οποίας όλα τα έγγραφα πρέπει να οριστικοποιηθούν. Αυτό περιλαμβάνει αποδείξεις ιδιοκτησίας του πλοίου και της ακύρωσης από το προηγούμενο νηολόγιο.

Τα απαιτούμενα για την προσωρινή εγγραφή είναι τα εξής:

1. Μια αίτηση για εγγραφή από τον πλοιοκτήτη ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του, συμπεριλαμβάνοντας αν χρειάζεται μια αίτηση για αλλαγή του ονόματος του πλοίου.
2. Απόδειξη ότι μπορεί ο πλοιοκτήτης να είναι κάτοχος Μαλτέζικου πλοίου, σε περίπτωση νομικού προσώπου το καταστατικό και τα σχετικά άρθρα
3. Σε περίπτωση πλοιοκτητών όπου δεν είναι κάτοικοι της Μάλτας, το έγγραφο διορισμού ενός πράκτορα
4. Ένα αντίγραφο από το διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας του πλοίου, ανάλογα με την περίπτωση
5. Μια δήλωση της ιδιοκτησίας γίνεται πριν την καταχώρηση από τον πλοιοκτήτη ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο
6. Αποδεικτικό αξιοπλοΐας

7. Αίτηση για άδεια ship radio station
8. Πληρωμή των αρχικών τελών εγγραφής και του ετήσιου φόρου χωρητικότητας
9. Ανάλογα την περίπτωση, αίτηση για πιστοποιητικό ελάχιστης ασφαλής επάνδρωσης
10. Δήλωση του I.S.M code

Έγγραφα τα οποία θα πρέπει να υποβληθούν κατά την διάρκεια της προσωρινής εγγραφής:

1. Ένα πιστοποιητικό από τον κατασκευαστή, εάν το σκάφος δεν είχε νηολογηθεί πιο πριν πουθενά αλλού αλλιώς ένα αποδεικτικό πώλησης ή οτιδήποτε άλλο έγγραφο για εγγραφή
2. Το έγγραφο της ακύρωσης από το προηγούμενο νηολόγιο, δείχνοντας ότι το σκάφος είναι ελεύθερο από οποιαδήποτε βάρη ή επιβαρύνσεις
3. πιστοποιητικό κλάσης
4. Στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το πλοίο έχει σημανθεί σύμφωνα με τον νόμο
5. Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης
6. Στην περίπτωση SOLAS πλοίου, αντίγραφο από την τελευταία ενημερωμένη σύνοψη που εκδίδεται από την διοίκηση όπου το πλοίο ήταν τελευταίο καταγεγραμμένο.
7. Ένα πιστοποιητικό της έρευνας και αντίγραφο του διεθνούς πιστοποιητικού χωρητικότητας που εκδίδεται από εγκεκριμένο επιθεωρητή πλοίων
8. Το πιστοποιητικό IOPP (international oil pollution prevention)
9. Τα τρέχοντα πιστοποιητικά SMC (safety management certificate) και ISSC (international ship security certificate)

Κατά την διάρκεια της προσωρινής εγγραφής οποιοδήποτε εκκρεμότητα σε έγγραφο υπάρχει θα πρέπει να κλείσει για να μπορέσουμε να ξεκινήσουμε την οριστική εγγραφή.

Τα παρακάτω έγγραφα θα πρέπει να υποβληθούν επιπρόσθετα για την μόνιμη εγγραφή:

1. Τουλάχιστον μια λίστα πληρώματος
2. Ένα carving και marking note του πλοίου
3. Την διαγραφή από το τελευταίο νηολόγιο όπου ήταν εγγεγραμμένο σαν απόδειξη ότι είναι ελεύθερο από οποιαδήποτε βάρος ή επιβάρυνση
4. Ένα επίσημο έγγραφο πώλησης ή οποιοδήποτε έγγραφο του τίτλου, πρωτότυπο
5. Ένα πιστοποιητικό της έρευνας και ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού της χωρητικότητας (ITC69), όπου αποδεικνύει ότι το σκάφος έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς της Μάλτας.

4.2.3 Φορολογία στην Μάλτα

Η Μάλτα εφαρμόζει το σύστημα του φόρου χωρητικότητας στα πλοία που εγγράφονται στο νηολόγιο της. Αυτό κυμαίνεται στα 875 ευρώ για τα πλοία που δεν υπερβαίνουν στους 2500 τόνους καθαρής χωρητικότητας, μέχρι 6.780 ευρώ για πλοία άνω των 50.000 τόνων καθαρής χωρητικότητας. Ωστόσο το ποσό του οφειλόμενου φόρου μπορεί να είναι χαμηλότερο ή υψηλότερο ανάλογα με την ηλικία του πλοίου. Για παράδειγμα υπάρχει μια μείωση 30% στο ετήσιο φόρο χωρητικότητας για πλοία τα οποία είναι μικρότερα της πενταετίας και μια μείωση 15% για πλοία που είναι μικρότερα της δεκαετίας αλλά μεγαλύτερα της πενταετίας. Τα πλοία όπου η ηλικία τους είναι ανάμεσα σε 15 και 20 ετών πληρώνουν επιπλέον ένα 5% και τέλος υπάρχει επιβάρυνση 50% σε πλοία όπου η ηλικία τους είναι ίση ή υπερβαίνει τα 30 έτη.

Η Μάλτα έχει συνάψει με περισσότερες από 50 συμφωνίες αποφυγής διπλής φορολογίας καθώς και μια αμοιβαία συμφωνία μεταξύ εκείνης και του Ηνωμένου Βασιλείου όπου απαλλάσσει τις ναυτιλιακές εταιρείες από το φόρο εισοδήματος. Αυτή η συμφωνία καθιστά δυνατό για τις επιχειρήσεις της Μάλτας που έχουν στην ιδιοκτησία τους ή εκμεταλλεύονται πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΗΠΑ να ζητήσουν απαλλαγή από το 4% ακαθάριστο φόρο μεταφοράς που επιβάλλεται επί του εισοδήματος μεταφοράς και αποδίδονται στις μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν στις ΗΠΑ. Η Μάλτα έχει συνάψει επίσης 2 ναυτιλιακές συμφωνίες με την λαϊκή δημοκρατία της Κίνας και με την Ρωσική ομοσπονδία και με άλλες πολλές χώρες βρίσκονται στην διαδικασία της διαπραγματεύσεως.

Παρακάτω παραθέτω ένα πίνακα που αναγράφει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου πόσο φόρο χωρητικότητας θα πληρώσει ετησίως:

<i>Πλοίο</i>	<i>Ετήσιος φόρος χωρητικότητας</i>
i. Πλοία με ολικό μήκος μικρότερο των 24 μέτρων	
Αλιευτικά σκάφη της κατηγορίας Α, Β και Γ	36 ευρώ
Εμπορικά Yachts	175 ευρώ
Σκάφη αναψυχής με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 50 κόρων	175 ευρώ
Όλοι οι άλλοι τύποι πλοίων με ολικό μήκος μικρότερο των 24 μέτρων	
Λιγότερο από 50 κόρους ολική χωρητικότητα	200 ευρώ
50 κόρους ολική χωρητικότητα ή παραπάνω	200 ευρώ
ii. Πλοία με ολικό μήκος 24 μέτρα και παραπάνω	
α) Σκάφη αναψυχής	0,40 cents ανά καθαρή χωρητικότητα με minimum ποσό 400 ευρώ
β) Φορτηγίδες χωρίς προπέλα, bareboat ναυλώσεις όπου είναι ναυλωμένα σε ξένα νηολόγια ή υπό κατασκευή εκτός της α περίπτωσης	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται στην παράγραφο Γ
γ) Εμπορικά Yacht, τα οποία δεν αναφέρονται στην πιο πάνω κατηγορία	Τιμές όπως φαίνονται στον πίνακα Β
δ) Εμπορικά και αλιευτικά σκάφη όπου η ολική τους χωρητικότητα είναι μικρότερη	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται

των 2500 κόρων και δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες α, β και γ	στην παράγραφο Γ
III. Όλα τα υπόλοιπα πλοία με ολικό μήκος 24 μέτρα και παραπάνω και δεν συγκαταλέγονται στις κατηγορίες α, β, γ και δ	
Πλοία με μικρότερη ολική χωρητικότητα των 300 κόρων	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται στην παράγραφο Γ
Πλοία με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 κόρων	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται στην παράγραφο Γ

Β. Οι τιμές ανά καθαρής χωρητικότητας καταβάλλεται για τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας, όταν αναφέρονται στην παράγραφο Α

Πλοία με καθαρή χωρητικότητα		Ετήσιος φόρος χωρητικότητας
Από	Έως	ευρώ
0	2.500	1.000
2.501	8.000	1.000 συν 0,40 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 2500
8.001	10.000	3.200 συν 0,19 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 8000
10.001	15.000	3.580 συν 0,14 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 10.000
15.001	20.000	4.280 συν 0,12 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 15.000
20.001	30.000	4.880 συν 0,09 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 20.000
30.001	50.000	5.780 συν 0,07 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 30.000
Παραπάνω από 50.000		7.180 συν 0,05 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 50.000

Γ. μείωση ή αύξηση των ποσοστών ανά καθαρής χωρητικότητας για τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας, όταν αναφέρεται στον πρώτο πίνακα

Ηλικία του πλοίου		Μείωση ή αύξηση του ετήσιου φόρου χωρητικότητας σε ποσοστό
Ίσο με ή μεγαλύτερο	Μικρότερο από	
0	5	- 30%
5	10	- 15%
10	15	-
15	20	+ 5% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
20	25	+ 10% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
25	30	+ 25% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
Ίσο με ή μεγαλύτερο του 30		+ 50% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)

4.2.4 Απαλλαγές από την φορολογικό καθεστώς της Μάλτας

Απαλλαγές από το φόρο εισοδήματος στη Μάλτα

- Οι ναυτιλιακοί οργανισμοί απαλλάσσονται από τον φόρο για οποιοδήποτε εισόδημα αποκτάται από ναυτιλιακές δραστηριότητες και οποιοδήποτε εισόδημα ή κέρδος προέρχεται από την πώληση ή άλλη μεταφορά ενός πλοίου που φορολογείται με βάση το χώρο χωρητικότητας ή από την διάθεση οποιουδήποτε δικαιωμάτων για την απόκτηση ενός πλοίου το οποίο κατά την παράδοση ή ολοκλήρωση του θα επιλέξει να φορολογείται με βάση το φόρο χωρητικότητας
Επίσης θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στον όρο ναυτιλιακή δραστηριότητα περιλαμβάνεται η διεθνής μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών δια θαλάσσης ή η παροχή άλλων υπηρεσιών προς ή από το πλοίο που μπορεί να είναι παρεπόμενες ή σχετικές με αυτήν, συμπεριλαμβανομένης της πλοιοκτησία, της ναύλωσης ή οποιασδήποτε άλλη λειτουργία ενός πλοίου και περιλαμβανομένης επίσης και της δραστηριότητας της διαχείρισης του πλοίου από τους διαχειριστές.
- Τυχόν κέρδη που προκύπτουν από την εκκαθάριση, εξαγορά, ακύρωση ή οποιαδήποτε άλλη διάθεση των μετοχών, των τίτλων ή άλλων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων της υπεραξία, που πραγματοποιήθηκε σε οποιοδήποτε αδειούχο ναυτιλιακό οργανισμό όπου κατέχει, λειτουργεί, διαχειρίζεται ή διευθύνει ένα πλοίο όπου φορολογείται βάση του φόρου χωρητικότητας.
- Κανένας φόρος της Μάλτας δεν χρεώνεται κατά τις πληρωμές των τόκων ή άλλων εσόδων σε σχέση με την χρηματοδότηση της λειτουργίας των ναυτιλιακών οργανισμών ή την χρηματοδότηση οποιοδήποτε πλοίου που φορολογείται με τον φόρο χωρητικότητας.
- Κανένας φόρος δεν είναι απαιτητός κατά τα μερίσματα που διανέμονται από μια ναυτιλιακή οργάνωση στους μετόχους της, εκτός από τα κέρδη που διανέμονται από ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- Δεν οφείλεται κανένα τέλος χαρτοσήμου στις εξής περιπτώσεις:
 - Στην εγγραφή ενός πλοίου όπου φορολογείται με βάση το φόρο χωρητικότητας
 - Στην πώληση ή άλλη μεταφορά ενός πλοίου ή οποιασδήποτε μετοχής αυτού
 - Στην έκδοση μετοχών ή τίτλων μιας αδειούχας ναυτιλιακής οργάνωσης ή στην αγορά, μεταβίβαση, εκχώρηση, και τη διαπραγμάτευση οποιοδήποτε τίτλου ή συμφέροντος οποιασδήποτε αδειούχας ναυτιλιακής οργάνωσης.
 - Στην εγγραφή οποιασδήποτε υποθήκης που έχει σχέση με πλοίο όπου φορολογείται με το φόρο χωρητικότητας ή μιας αδειούχας ναυτιλιακής οργάνωσης.

- Τα άτομα όπου δεν είναι κάτοικοι της Μάλτας αλλά είναι αξιωματικοί ή εργαζόμενοι σε ένα ναυτιλιακό οργανισμό και ο οργανισμός όπου εργάζονται αυτά τα άτομα απαλλάσσονται από οποιεσδήποτε εισφορές κοινωνικές ασφάλισης που καταβάλλονται στο πλαίσιο της πράξης της κοινωνικής ασφάλισης.

4.2.5 Τα πλεονεκτήματα του Μαλτέζικου νηολογίου

Οι πλοιοκτήτες εγγράφοντας τα πλοία τους στο νηολόγιο της Μάλτας μπορούν να επωφεληθούν από τα εξής πλεονεκτήματα:

1. Αποτελεσματική και εύκολη διαδικασία νηολόγησης των πλοίων και των υποθηκών όπου σχετίζονται με αυτά.
2. Αυτομάτως απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος για όλα τα εισοδήματα που προέρχονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες των πλοίων όπου φέρουν την σημαία της Μάλτας με καθαρή χωρητικότητα 1000 τόνων και άνω.
3. Αυτομάτως επίσης απαλλάσσονται από την δωρεά και το καθήκον διαδοχής του κεφαλαίου που εκπροσωπείται από πλοίο με την σημαία της Μάλτας που έχουν καθαρή χωρητικότητα 1000 τόνους και πάνω
4. Αυτομάτως απαλλάσσονται από τα τέλη χαρτοσήμου που καταβάλλονται με την πώληση ή τη μεταφορά ενός σκάφους που φέρει την Μαλτέζικη σημαία και έχει καθαρή χωρητικότητα 1000 τόνων και άνω, καθώς και για την παραχώρηση ή μεταβίβαση οποιουδήποτε μεριδίου ή μετοχών σε οποιαδήποτε εταιρεία που κατείχε τα εν λόγω πλοία.
5. Απαλλαγή έχουν και από τον φόρο εισοδήματος, δωρεάς ή καθήκοντος διαδοχής και από τα τέλη χαρτοσήμου για τα πλοία όπου έχουν καθαρή χωρητικότητα κάτω των 1000 τόνων, εφόσον οι αιτήσεις τους έχουν κατατεθεί σύμφωνα με την πολιτική κυβέρνηση.
6. Η νηολόγηση των πλοίων δεν είναι αυστηρά για ότι μόνο ορίζεται ως πλοίο, αλλά επίσης επιτρέπονται και οι εξέδρες άντλησης πετρελαίου και οι πλατφόρμες και οι φορτηγίδες.
7. Επιπλέον επιτρέπονται και οι εγγραφές κυτών / πλοίων όπου είναι υπό κατασκευή και οι υποθήκες που αφορούν αυτά.
8. Δεν υπάρχουν περιορισμοί όσο αφορά την εθνικότητα του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος που απασχολούνται σε πλοία της Μάλτας.
9. Δεν υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την εθνικότητα των μετόχων και των διευθυντών στις ναυτιλιακές εταιρίες της Μάλτας.
10. Τα πλοία μπορούν να καταχωρηθούν στο όνομα οποιασδήποτε ευρωπαϊκής εταιρείας, ίδρυμα ή μεμονωμένο άτομα.
11. Απλή διαδικασία για την διαγραφή των πλοίων της Μάλτας καθώς και για την απαλλαγή των υποθηκών
12. Αποτελεσματικές διαδικασίες για την πώληση ή μεταβίβαση μετοχών ή εταιρικών μεριδίων σε ναυτιλιακές εταιρείες της Μάλτας.
13. Ανταγωνιστικό κόστος ενσωμάτωσης και ανταγωνιστικά τέλη εγγραφής

14. Εύκολη πρόσβαση στους φορείς λήψης αποφάσεων στο πλαίσιο των αρμόδιων αρχών, που υποστηρίζεται από μια καταρτισμένη και αποτελεσματική ομάδα των τεχνικών αξιωματικών όπου διατίθενται 24ώρες για επείγοντα θέματα.
15. Δεν υπάρχουν περιορισμοί συναλλαγών που επιβάλλονται στις συναλλαγές των εγγεγραμμένων πλοίων της Μάλτας.
16. Τέλος έχουν επισυναφθεί μια σειρά από συμφωνίες διπλής φορολογίας και διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες με άλλες ναυτιλιακές χώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Σημαίες ευκαιρίας

Το 1959 ο ΟΟΣΑ έδωσε τον ορισμό της Σημαίας ευκαιρίας όπου την ορίζει ως εξής, είναι οι σημαίες κάποιων χωρών όπως της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκα (οι οποίες ήταν ουσιαστικά και οι πρώτες χώρες οι οποίες δημιούργησαν σημαίες ευκαιρίας) των οποίων οι νόμοι διευκολύνουν τα πλοία ξένης πλοιοκτησίας να νηολογηθούν υπό τη σημαία τους σε αντίθεση με άλλες χώρες όπου

το δικαίωμα χρήσης της σημαίας τους παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς και συνεπάγεται από πολύ αυστηρές υποχρεώσεις.

Οι λόγοι για τους οποίους τα πλοία καταχωρούνται σε άλλο νηολόγιο με αλλοεθνή σημαία είναι πολλοί. Οι σημαντικότεροι από αυτούς είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας τους στην αγορά, η μεγέθυνση των ιδιωτικών συμφερόντων τους και την μείωση του κόστους. Οι πλοιοκτήτες έχοντας στα πλοία τους σημαίες ευκαιρίας εξασφαλίζουν την ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση, η δανειοληψία γίνεται πιο εύκολα με επισφαλίσεις, έχουν μειωμένες πιθανότητες σε πολεμικές εμπλοκές ή σε διάφορες διεθνείς υποχρεώσεις που θα έχουν οι χώρες τους και υπάρχει σε μεγάλο βαθμό ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών.

Άρα από τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι σημαίες ευκαιρίας είναι οι σημαίες των κρατών που οι ναυτιλιακές εταιρείες νηολογούν τα πλοία τους με απώτερο σκοπό να μεγεθύνουν τα ιδιωτικά τους συμφέροντα και να μειώσουν τα κόστη τους. Ανάλογα με την πολιτική που ακολουθεί κάθε χώρα ποικίλουν οι όροι και οι προϋποθέσεις που παρέχονται από τις σημαίες ευκαιρίες. Συνοπτικά τα οφέλη που λαμβάνει ένας πλοιοκτήτης επιλέγοντας να έχει μια σημαία ευκαιρίας είναι : Αποφεύγει την φορολογία στην χώρα εγκατάστασης, μειωμένα επίπεδα ελέγχου, μειωμένο κόστος πληρώματος λόγω της ελεύθερης επιλογής στην εθνικότητα των ναυτικών.

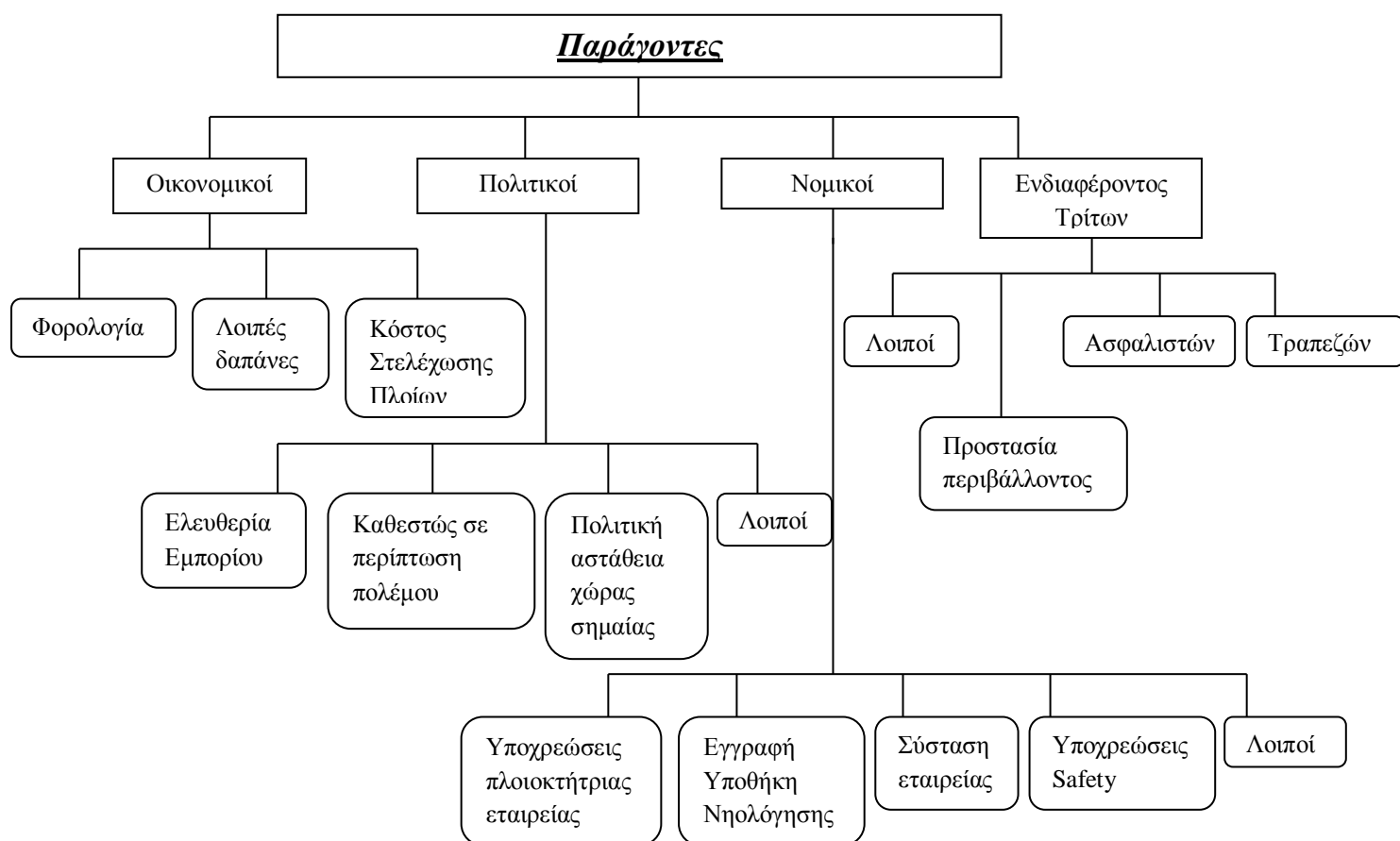
Οι παρακάτω 34 χώρες έχουν δηλωθεί ως σημαίες ευκαιρίας από την Επιτροπή Δίκαιης μεταχείρισης της ITF¹²

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

¹² <http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm>

21. Liberia
22. Malta
23. Marshall Islands (USA)
24. Mauritius
25. Moldova
26. Mongolia
27. Netherlands Antilles
28. North Korea
29. Panama
30. Sao Tome and Príncipe
31. St Vincent
32. Sri Lanka
33. Tonga
34. Vanuatu

Παράγοντες που επηρεάζουν τον πλοιοκτήτη για να επιλέξει σημαία



5.2 Οι κυριότερες χώρες με σημαίες ευκαιρίας

1. Antigua and Barbuda

Στις αρχές του 1986 δημιουργήθηκε το νηολόγιο της Antigua and Barbuda. Το St John's το οποίο βρίσκεται στην Antigua είναι το λιμάνι που ενδείκνυται για λιμάνι νηολόγησης. Το νηολόγιο της Antigua and Barbuda έχει υπογράψει αμφίπλευρες εμπορικές συμφωνίες με τα κυριότερα εμπορικά έθνη. Το Φεβρουάριο του 2016 στο νηολόγιο της Antigua and Barbuda ήταν εγγεγραμμένα 1257 πλοία¹³. Δέχεται όλους τους τύπους πλοίων εκτός από τα high speed Craft. Δεν υπάρχει περιορισμός όσο αφορά την εθνικότητα στο προσωπικό επάνδρωσης των εγγεγραμμένων πλοίων. Επίσης τα πιστοποιητικά και τα και τα διπλώματα του πληρώματος που προέρχονται από άλλες χώρες αναγνωρίζονται αλλά εκδίδονται και νέα χωρίς να δοθούν εξετάσεις από αυτούς. Τα κυριότερα πλεονεκτήματα όσο αφορά τη υπηρεσίες νηολόγησης που προσφέρονται είναι τα εξής¹⁴: Υπάρχουν γραφεία στην Antigua και στην Γερμανία όπου είναι διαθέσιμα όλες τις ώρες ώστε να παρέχουν εξυπηρέτηση γρήγορη και αποτελεσματική, 24ώρες 7 μέρες την βδομάδα και για όλο το χρόνο είναι διαθέσιμες οι υπηρεσίες νηολόγησης και η τεχνική εξυπηρέτηση,

¹³ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ac.html>

¹⁴ <http://abregistry.ag/vessel-registration/>

υπάρχει επιλογή για μόνιμη νηολόγηση ή για νηολόγηση όπου η διάλυση, ο τίτλος και τα βάρη θα είναι νηολογημένα στην χώρα της επιλογής του πλοιοκτήτη αλλά στο πλοίο θα κυματίζει η σημαία της Antigua and Barbuda ή ο τίτλος και τα βάρη θα είναι νηολογημένα στην Antigua and Barbuda και το πλοίο θα φέρει την σημαία της επιλογής του πλοιοκτήτη δίνοντας έτσι πλήρη ευελιξία στη διαχείριση των 2 λειτουργιών και τον διαχωρισμό τους εφόσον απαιτείται. Επιπλέον η διαδικασία νηολόγησης είναι απλή, τα τέλη είναι φυσιολογικά και τέλος παρέχει ένα υγιές νομικό σύστημα το οποίο βασίζεται στο Αγγλικό ναυτικό δίκαιο.

2. Barbados

Το 1993 η κυβέρνηση των Barbados επέτρεψε σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες να εγγράψουν τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο. Το Φεβρουάριο του 2016 στο νηολόγιο της ήταν εγγεγραμμένα 109 πλοία. Οι πλοιοκτήτες μπορεί να είναι αλλοδαποί. Όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο των Barbados πρέπει να υπόκεινται στις διατάξεις της ναυτιλιακής πράξης σχετικά με τους κανονισμούς που σχετίζονται με την ικανότητα των αξιωματικών και του πληρώματος καθώς και με τις συμβάσεις ναυτολόγησης, πειθαρχίας και χώρους διαβίωσης του πληρώματος. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι επανδρωμένο με αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής εφοδιασμού όπου θα είναι κάτοχοι των απαραίτητων πιστοποιητικών και ο αριθμός τους θα είναι ανάλογος πάντα με το μέγεθος του πλοίου. Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα που έχει το νηολόγιο των Barbados είναι ότι δεν επιβάλλει φορολογία στο εισόδημα ή στα άλλα οικονομικά κέρδη.

3. Belize

Το 1990 και συγκεκριμένα το μήνα Μάιο δημιουργήθηκε το νηολόγιο του Belize όπου το Φεβρουάριο του 2016 είχε εγγεγραμμένα 247 πλοία¹⁵. Η εθνικότητα του πλοιοκτήτη δεν έχει κάποιο περιορισμό και γίνονται δεκτά πλοία οποιουδήποτε τύπου μεγέθους και κλάσης. Για τις εταιρείες όπου έχουν έδρα το Belize προσφέρει ιδιαίτερα δελεαστικά φορολογικά κίνητρα.

4. Bermuda

Το νηολόγιο των Βερμούδων υφίσταται από το 1789 σαν μέρος του Βρετανικού νηολογίου, όμως από το 1980 θεωρήθηκε ένα επιτυχημένο διεθνές νηολόγιο. Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο των Βερμούδων είναι Βρετανικά πλοία και φέρουν κόκκινη σημαία παρ' όλο που αυτά δεν είναι πλοία του Ηνωμένου Βασιλείου και η σημαία των Βερμούδων δεν είναι Ευρωπαϊκή. Το νηολόγιο των Βερμούδων αποτελεί μέρος του Red Ensign Group στο οποίο συμπεριλαμβάνονται και οι εξής χώρες, Isle of Man, το Γιβραλτάρ, τα νησιά Cayman και το Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτό το γκρουπ παρέχει συλλογικά υψηλής ποιότητας υπηρεσίες νηολογίου για απαιτητικούς

¹⁵ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bh.html>

πελάτες. Η διοίκηση έχει πιστοποιηθεί με το ISO: 9000:2008 και έχει υψηλό κύρος σε διεθνές επίπεδο. Κατατάσσεται στην κορυφή του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού "Λευκή λίστα" των σημαίων κρατών. Η διοίκηση έχει μεγάλη πείρα με τα κρουαζιερόπλοια, δεξαμενόπλοια LNG, Bulk carrier, Tankers, Containerships και μεγάλα σκάφη αναψυχής¹⁶. Τέλος να επισημάνουμε ότι δεν υπάρχει περιορισμός στην ηλικία ή στην χωρητικότητα των πλοίων για να εγγραφούν στο νηολόγιο των Βερμούδων.

5. Cambodia

Το διεθνές νηολόγιο της Καμπότζης έχει αρχίσει επίσημα τις δραστηριότητες του το Φεβρουάριο του 2003 και πήρε την πλήρη δύναμη και εξουσία για την εφαρμογή του αναθεωρημένου συστήματος εγγραφής πλοίων υπό την σημαία της Καμπότζης¹⁷. Χαρακτηριστικό του είναι το χαμηλό κόστος νηολόγησης. Δεν υπάρχουν περιορισμοί για την εθνικότητα του πλοιοκτήτη ή των αξιωματικών και του πληρώματος, ούτε για το μέγεθος του πλοίου ή την ηλικία του αρκεί να είναι αξιόπλοο.

6. Cayman Islands

Το νηολόγιο των νησιών Cayman ιδρύθηκε το 1903 και το λιμάνι νηολόγησης είναι το George Town. Η ναυτιλιακή νομοθεσία βασίζεται στο αγγλικό δίκαιο και επιτρέπει την ευελιξία για τους ιδιοκτήτες, χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια και προσφέρει εξαιρετικές διατάξεις για την προστασία των ενυπόθηκων δανείων για την διασφάλιση των δικαιωμάτων ενυπόθηκων δανειστών και των χρηματοδοτών. Η ναυτική διοίκηση τους παρέχει ένα ευρύ, εξειδικευμένο και έμπειρο παγκόσμιο προσωπικό επαγγελματιών επιθεωρητών και ελεγκτών¹⁸. Το Φεβρουάριο του 2016 είχε εγγεγραμμένα 116 πλοία στο νηολόγιο τους¹⁹.

Ο πλοίαρχος του πλοίου, ο υποπλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός πρέπει να έχουν δίπλωμα από τα νησιά Cayman. Το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να έχει πιστοποιητικά που να ικανοποιούν την κυβέρνηση²⁰.

7. Gibraltar

Το νηολόγιο του Γιβραλτάρ συστάθηκε βάσει των νόμων του Ηνωμένου Βασιλείου και λειτουργεί σύμφωνα με τις Διεθνείς συμβάσεις και τα πρωτόκολλα που επεκτάθηκαν σε αυτό από το Ηνωμένο Βασίλειο. Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ είναι Βρετανικά πλοία και επίσης το νηολόγιο του Γιβραλτάρ θεωρείται μέλος των νηολογίων της Ευρωπαϊκής ένωσης. Τα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτό δικαιούνται τα προνόμια που απολαμβάνουν οι ενδομεταφορές της Ευρωπαϊκής ένωσης. Κυρίως

¹⁶ <http://www.bermudashipping.bm/useful-information>

¹⁷ <http://www.flagadmin.com/cambodia-en.html>

¹⁸ <http://www.cishipping.com/portal/page/portal/srghome/registration/advantages>

¹⁹ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/cj.html>

²⁰ Γ. Π. Βλάχος, " Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ", Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2001

νηολογούν πλοία τα οποία είναι κάτω των 20 ετών, αν θέλουν να νηολογηθούν στο Γιβραλτάρ πλοία που έχουν ηλικία πάνω από 20 ετών αρχικά πρέπει να περάσουν ένα έλεγχο πριν την νηολόγηση τους όπου θα ελεγχθεί μεταξύ των άλλων και το ιστορικό του πλοίου, στη συνέχεια μόλις ελεγχθεί θα μπορέσει να κάνει αίτηση για νηολόγηση.²¹

8. Honduras

Το νηολόγιο της Ονδούρας θεωρείται ένα από τα πιο φιλελεύθερα ανοικτά νηολόγια στον κόσμο. Ένα σκάφος μπορεί να εγγραφεί στο νηολόγιο της Ονδούρας μέσα σε 24 ώρες το περισσότερο μετά από αίτηση που και κατάθεση των απαραίτητων εγγράφων. Επίσης δεν υπάρχουν δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με την πλοιοκτησία ή με την συμμετοχή στην ιδιοκτησία. Τα σκάφη που είναι άνω των 20 ετών δεν γίνονται δεκτά. Το νηολόγιο είναι ανοικτό σε πλοία άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας που χρησιμοποιούνται για την πλοήγηση για κάθε νόμιμο εμπόριο, υπηρεσίες ή διεθνείς ναυτιλιακές δραστηριότητες.

9. Hong Kong²²

Το νηολόγιο του Χονγκ Κονγκ λειτουργεί από την κυβέρνηση του Χονγκ Κονγκ στην ειδική διοικητική περιφέρεια μέσω του ναυτιλιακού τμήματος. Το συγκεκριμένο τμήμα έχει πάνω από 150 χρόνια εμπειρίας στην νηολόγηση, επιθεώρηση και έρευνα των πλοίων. Ένα πλοίο το οποίο συμμορφώνεται με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που έχει το Χονγκ Κονγκ για την εγγραφή των πλοίων. Το νηολόγιο του Χονγκ Κονγκ προσφέρει άμεση τεχνική υποστήριξη και συμβουλές από εξειδικευμένο προσωπικό, έχει ένα από τα χαμηλότερα φορολογικά καθεστώτα στον κόσμο. Επίσης δεν επιβάλλεται κανένας φόρος στα κέρδη που αφορούν εξωτερικό εμπόριο, αποτελεί πύλη προς την ηπειρωτική χώρα της Κίνας, προσφέρουν εξαιρετική διαχείριση πλοίων, οικονομική και επικοινωνιακή υποστήριξη και υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις. Τέλος έχουν συνάψει συμφωνίες για αποφυγή διπλής φορολογίας με τους κυριότερους εμπορικούς.

Ένα πλοίο μπορεί να νηολογηθεί στο Χονγκ Κονγκ αν :

- Δεν έχει νηολογηθεί πουθενά αλλού
- Υπάρχει διορισμένος εκπρόσωπος στο Χονγκ Κονγκ
- Στα άτομα που ανήκει το πλοίο στην πλειοψηφία τους θα πρέπει να τηρούν τα προαπαιτούμενα προσόντα που ορίζει το συγκεκριμένο νηολόγιο

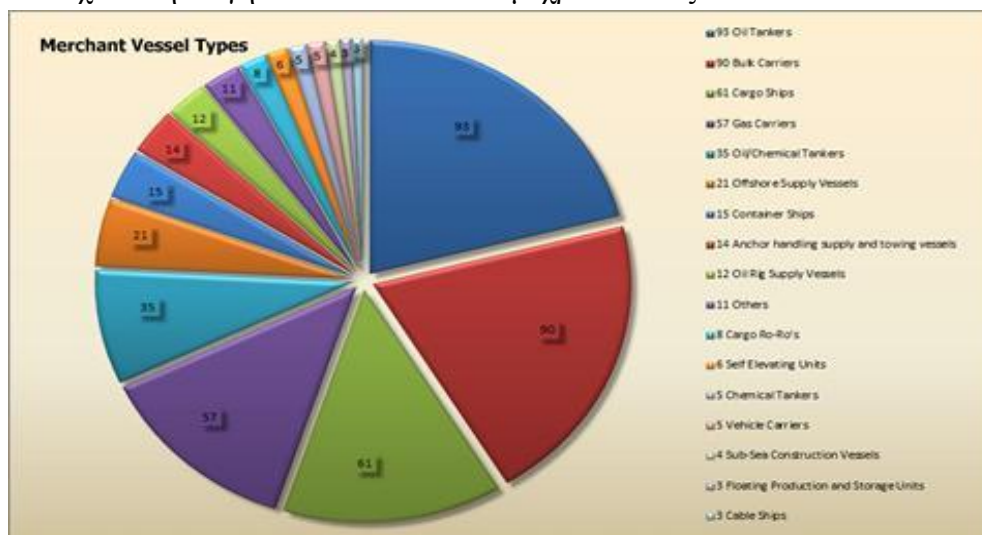
²¹ GSR Guidance Brochure – Ship registration 1 June 2010

²² http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/reg_gen.html

10. Isle of Man

Το νηολόγιο του Isle of Man είναι ένα νηολόγιο για εγγραφή πλοίων και yachts όπου επίκεντρο του είναι ο πελάτης, δίνει ύψιστη σημασία σε αυτόν παρέχοντας υπηρεσίες υψηλής ποιότητας με σημαντική εξοικονόμηση κόστους έναντι των ανταγωνιστών της Είναι μέρος του Βρετανικού νηολογίου. Η νηολόγηση των πλοίων δεν είναι εύκολη και νηολογούνται Βρετανικά πλοία και δεν υπάρχει όριο ηλικίας.

Παρακάτω σας παραθέτω μια εικόνα όπου φαίνεται το νούμερο των σκαφών που έχουν νηολογηθεί στο Isle of Man μέχρι το τέλος του 2013.



Πηγή :<https://www.gov.im/ded/shipregistry/aboutus/vessels.xml>

11. Kerguelen islands

Το νηολόγιο των νήσων Kerguelen είναι μέρος του Γαλλικού νηολογίου. Το 1986 ιδρύθηκε το συγκεκριμένο νηολόγιο για να εγγράφονται πλοία τύπου Bulk carriers. Σε αυτό το νηολόγιο τα Γαλλικά πλοία που νηολογούνται επιτυγχάνουν χαμηλό κόστος σημαίας.

12. Luxembourg²³

Το νηολόγιο του Λουξεμβούργου δημιουργήθηκε το 1991. Στο νηολόγιο μπορούν να εγγραφούν πλοία όπου περισσότερο από το 50% της ιδιοκτησίας ανήκει σε πολίτη της Ευρωπαϊκής ένωσης ή σε εμπορικές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε ένα κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής ένωσης, τα πλοία που ναυλώνονται με bareboat και τα πλοία όπου τα διαχειρίζονται τα παραπάνω άτομα με την προϋπόθεση ότι όλο η μέρος της διαχείρισης του πλοίου πραγματοποιείται στο Λουξεμβούργο. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα αυτού του νηολογίου είναι η μικρή φορολογία. Τέλος ο καπετάνιος πρέπει να είναι πολίτης ενός κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής ένωσης. Ωστόσο το υπουργείο μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις να παρεκκλίνει από αυτή την απαίτηση.

²³ Nauta Dutilh, The Luxembourg Maritime Flag, July 2009

13. Bahamas²⁴

Η ναυτιλιακή αρχή των Μπαχάμες δέχεται όλους τους τύπους των πλοίων στο νηολόγιο, εφόσον τηρούνται ορισμένα πρότυπα νομικά και ασφάλειας. Επίσης μέρος των απαιτήσεων για την καταχώρηση τους και να φέρουν την σημαία από τις Μπαχάμες είναι να πληρούν την τεχνική καταλληλότητα και την ηλικία.. Τα σκάφη που είναι πάνω από 12 ετών υπόκεινται σε έλεγχο πριν την εγγραφή τους από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές των νησιών. Επιπρόσθετα όσα σκάφη κάνουν αίτηση εγγραφής και έχουν καθαρή χωρητικότητα κάτω των 1600 τόνων εκτιμάται κάθε ένα ξεχωριστά για την καταλληλότητα του ώστε να εγγραφεί στο νηολόγιο. Ένας αλλοδαπός πλοιοκτήτης ανεξάρτητα από την εθνικότητα του ή από τον τόπο έδρας του μπορεί να εγγραφεί στο νηολόγιο των νησιών, όμως οι περισσότεροι πλοιοκτήτες θεωρούν ότι είναι χρήσιμο να ενσωματώσουν μια εταιρεία στις Μπαχάμες διότι δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος ή δεν επιβάλλεται φόρος στα κέρδη τους. Η λειτουργία και τα έσοδα ενός πλοίου που έχει εγγραφεί ή οποιοδήποτε υπεραξία προκύψει από την πώληση του είναι αφορολόγητα στις Μπαχάμες. Οι πλοιοκτήτες που επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους στις Μπαχάμες μπορούν να το κάνουν μέσω των γραφείων που διατηρούν στο Λονδίνο, στο Νασάου, στη Νέα Υόρκη και στο Χονγκ Κονγκ. Για να ξεκινήσει η διαδικασία της εγγραφής θα πρέπει αρχικά να υποβληθεί μια αίτηση εγγραφής τότε θα εξεταστεί η αίτηση και ο γραμματέας θα επιβεβαιώσει την καταλληλότητα του πλοίου για να εγγραφεί προσωρινά. Τα υπόλοιπα απαιτούμενα έγγραφα θα πρέπει να υποβληθούν μαζί με τα τέλη εγγραφής ώστε να πραγματοποιηθεί η μόνιμη εγγραφή. Όσο αφορά την επάνδρωση οι Μπαχάμες δεν θέτουν περιορισμούς στην εθνικότητα των πληρωμάτων εκτός από τους αξιωματικούς γέφυρας και τους μηχανικούς όπου πρέπει να έχουν δίπλωμα από τις Μπαχάμες που να έχει ισχύ πέντε χρόνια. Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η σημαία αυτή είναι τα εξής:

- Πλήρη φορολογική απαλλαγή
- Ελεύθερη διακίνηση χρηματοοικονομικών πόρων διαμέσου του τραπεζικού συστήματος
- Απαλλαγή των αλλοδαπών πλοίων από τελωνειακές επιβαρύνσεις
- Διεκπεραίωση διαφόρων εργασιών όπως τιμολόγηση, λογιστική παρακολούθηση, πληρωμή εξόδων, είσπραξη ναύλων από εταιρείες διαχείρισης κεφαλαίου, οι οποίες πολλές φορές συνδέονται με τραπεζικές μονάδες

14. Mauritius

Τα πλοία για να εγγραφούν στο νηολόγιο του Μαυρίκιου θα πρέπει να ανήκουν σε πολίτες του Μαυρίκιου ή να ανήκουν σε εταιρείες που λειτουργούν σε αυτή τη χώρα και ελέγχονται από πολίτες της ή σε υπεράκτιες εταιρείες. Περιορισμοί όσο αφορά την εθνικότητα του πληρώματος δεν

²⁴ www.bahamasmaritime.com

υπάρχουν αρκεί να έχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά σύμφωνα με την STCW95. Μερικά από τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν τα εγγεγραμμένα πλοία στον Μαυρίκιο είναι τα εξής: Απαλλάσσονται από τον φόρο επί των κερδών των εμπορευμάτων, δεν παρακρατείται φόρος στα μερίσματα που καταβάλλονται από την ναυτιλιακή εταιρεία. Το πλήρωμα απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος, δεν καταβάλλεται κανένας φόρος κεφαλαιουχικών κερδών κατά την πώληση ή την μεταφορά ενός πλοίου ή των μετοχών σε μια ναυτιλιακή εταιρεία και τέλος τα καταστήματα του πλοίου, τα αναλώσιμα, τα ανταλλακτικά και τα καύσιμα εξαιρούνται από τελωνειακούς και ειδικούς φόρους κατανάλωσης.

15. Sri Lanka

Το νηολόγιο της Sri Lanka προσφέρει τα εξής πλεονεκτήματα, δεν επιβάλλεται φόρος επί των κερδών ή των υπεραξιών, η διαδικασία νηολόγησης ολοκληρώνεται το πολύ σε 24 ώρες, έχει πολύ ανταγωνιστικές έξοδα νηολόγησης και τέλος σε έκτακτες ανάγκες υπάρχει πολύ γρήγορη ανταπόκριση.

Για να εγγραφούν τα πλοία στο νηολόγιο της θα πρέπει να γίνει η σχετική αίτηση στην αρμόδια υπηρεσία στο λιμάνι του Colombo και τα πλοία να έχουν ηλικία κάτω της εικοσαετίας.

Το 50% του πληρώματος του πλοίου θα πρέπει να είναι πολίτες της και οι πλοιοκτήτες της θα πρέπει να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα είτε πολίτες της Sri Lanka.

16. Tuvalu

Το νηολόγιο του Tuvalu χαρακτηρίστηκε από την ITF ως νηολόγιο ευκαιρίας το 1990. Τα πλεονεκτήματα και τα οφέλη που απολαμβάνουν οι ιδιοκτήτες όπου επιλέγουν την σημαία του Tuvalu μεταξύ των άλλων περιλαμβάνουν και τα εξής: γρήγορη και αποτελεσματική εξυπηρέτηση εικοσιτέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο 365 ημέρες το χρόνο ώστε να διευκολύνει έτσι τους ιδιοκτήτες να πλεύσουν τα πλοία τους όσο το συντομότερο δυνατό, τα σκάφη που έχουν ηλικία κάτω των 15 ετών και τα σκάφη όπου είναι άνω των 20.000 GT έχουν ειδικές μειωμένες αμοιβές όπως επίσης μειωμένες αμοιβές απολαμβάνουν και οι πλοιοκτήτες όπου έχουν νηολογήσει δύο ή περισσότερα πλοία την ίδια στιγμή ή μέσα σε δώδεκα μήνες. Κανένας περιορισμός δεν υπάρχει σχετικά με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη, των αξιωματικών ή των μελών του πληρώματος. Τέλος δεν επιβάλλεται κανένας φόρος στα κέρδη του κεφαλαίου ή στα κέρδη που προκύπτουν από την κυριότητα ή των λειτουργία του ή στα μερίσματα.

17. Vanuatu

Το νηολόγιο του Vanuatu είναι ανοικτό σε πλοιοκτήτες οποιασδήποτε εθνικότητας. Τα πλοία όπου φέρουν την σημαία του λαμβάνουν φιλική μεταχείριση στα λιμάνια σε όλο τον κόσμο. Τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν οι πλοιοκτήτες που επιλέγουν την συγκεκριμένη σημαία μεταξύ των άλλων περιλαμβάνουν και τα ακόλουθα: Το προσωπικό νηολόγησης όταν χρειάζεται είναι διαθέσιμο 24ώρες την ημέρα 7 ημέρες την εβδομάδα, όλα τα στοιχεία νηολόγησης διακινούνται μέσω της κεντρικής υπηρεσίας νηολόγησης στην πόλη της Νέας Υόρκης. Το Vanuatu διαθέτει ένα τεράστιο δίκτυο από ειδικό προσωπικό των επιτροπών και ανεξάρτητους επιθεωρητές, επίσης το Vanuatu είναι μέλος του IMO και έχει προσχωρήσει σε όλες τις μεγάλες συμβάσεις συμπεριλαμβανομένου και της MARPOL, SOLAS, STCW, Load Line Convention, Collision Prevention Regulations και άλλα, δεν έχει περιορισμούς στην εθνικότητα του πληρώματος και προσφέρει τις πιο ευέλικτες απαιτήσεις όσο αφορά την στελέχωση και ότι συνάδει με την ασφάλεια. Τέλος το νηολόγιο του Vanuatu και το ετήσιο κόστος είναι από τα πιο ανταγωνιστικά και επιπλέον άκρως ανταγωνιστικές είναι και οι εκπτώσεις που προσφέρονται στους στόλους.

18. Jamaica²⁵

Το νηολόγιο της Jamaica ιδρύθηκε το 2000. Εγγράφονται σε αυτό όλοι οι τύποι πλοίων συμπεριλαμβανομένων και των σκαφών αναψυχής, τα πλοία υπό κατασκευή, καθώς και εκείνα που είναι με bareboat ναύλωση. Επιπρόσθετα δεν υπάρχουν περιορισμοί στην ηλικία των πλοίων αλλά τα πλοία όπου είναι άνω των 12 ετών για να νηολογούνται θα πρέπει αρχικά να περνάνε από επιθεώρηση. Η δέσμευση που έχει αναλάβει το νηολόγιο της Jamaica είναι να παρέχει υψηλό επίπεδο υπηρεσιών στους πελάτες της τόσο στην νηολόγηση όσο και στις τεχνικές υπηρεσίες. Το νηολόγιο της διατηρεί γραφεία στην Γερμανία και την Τζαμάικα με αναπληρωτές καταχωρητές στην Ελλάδα, την Μάλτα, την Ολλανδία, το Μόναχο, την Νέα Υόρκη, την Κίνα, την Φιλανδία, την Ουκρανία, την Σιγκαπούρη, την Πορτογαλία, τον Παναμά και την νοτιοανατολική Αφρική.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι άλλες τρεις μεγάλες χώρες με σημαίες ευκαιρίας είναι ο Παναμάς, η Λιβερία και τα νησιά Μάρσαλ. Όμως σε αυτά τα τρία νηολόγια όπου είναι και τα μεγαλύτερα θα γίνει ανάλυση παρακάτω στο συγκεκριμένο κεφάλαιο.

²⁵ <http://www.jamaicaships.com/JSR/aboutus.html>

5.3 Τα πλεονεκτήματα των σημαίων ευκαιρίας για τους πλοιοκτήτες
Λόγω των πολλών πλεονεκτημάτων που προσφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας προτιμούνται σε μεγάλο βαθμό από τους πλοιοκτήτες. Παρακάτω θα αναλύσω περιληπτικά ένα πλήθος από τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν στους πλοιοκτήτες.

1. Επιλέγοντας μια σημαία ευκαιρίας αποφεύγεται η φορολογία και κάθε είδους δημοσιονομικός έλεγχος. Οι φόροι οι οποίοι αποφεύγονται είναι εκείνοι οι οποίοι επιβαρύνουν τα κέρδη και την πώληση ενός πλοίου. Τα έξοδα νηολόγησης και διαγραφής είναι σε χαμηλά επίπεδα. Αυτό ισχύει και στην περίπτωση όπου οι επιχειρήσεις έχουν μικτή εθνική προέλευση όπου αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της διπλής φορολόγησης.
2. Τα έξοδα στελέχωσης είναι μειωμένα και η επιλογή του πληρώματος γίνεται χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς από την αγορά. Δίνεται η ευκολία στο πλοιοκτήτη να επιλέγει τον αριθμό και την σύνθεση του πληρώματος σε χαμηλότερο επίπεδο βάση της νομοθεσίας που θα ίσχυε στην χώρα του. όταν όμως υπάρχουν στην αγορά συνθήκες περιορισμένης και ανεπαρκούς προσφοράς σε άτομα, τότε ο πλοιοκτήτης έχει το πλεονέκτημα ότι επιλέγει εκείνος το πλήρωμα που θεωρεί κατάλληλο για το πλοίο του, με τους πιο ευνοϊκούς όρους. Όμως θα πρέπει να επισημάνουμε ότι όσο αφορά κυρίως τους αξιωματικούς όπου υπάρχει σχεδόν μόνιμη έλλειψη προσφοράς εργασίας ως προς την ζήτηση δεν υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ώστε να μειωθούν οι δαπάνες στελέχωσης διότι όσο πιο εξειδικευμένος είναι τόσο περισσότερο θα κοστίζει.
3. Ο πλοιοκτήτης δεν υπόκειται σε τυχόν βαρύ εθνικό μισθολόγιο επειδή οι εθνικές συλλογικές συμβάσεις και κάθε άλλου είδους εθνικές ρυθμίσεις δεν τον αφορούν. Επιπρόσθετα πρέπει να συμπληρώσουμε ότι η αποπληρωμή των συντελεστών παραγωγής γίνεται σε ξένο νόμισμα και όχι σε εγχώριο νόμισμα το οποίο αποτελεί ένα μεγάλο πλεονέκτημα αν το εθνικό νόμισμα έχει υψηλή αξία, ισοτιμία στη διεθνή χρηματαγορά.
4. Δίνεται η δυνατότητα στην εταιρεία να κινηθεί αυτόνομα σε ζητήματα διαχείρισης πλοίων και επενδύσεων διότι περιορίζεται ο ρυθμιστικός και γραφειοκρατικός έλεγχος.
5. Το πέμπτο πλεονέκτημα είναι ιδιαίτερο διότι ίσχυε περισσότερο τα πρώτα χρόνια όπου πρωτοεμφανίστηκαν οι σημαίες ευκαιρίας και οι χώρες ήταν μικρά κράτη και είχαν ανεξαρτητοποιηθεί σχετικά πρόσφατα. Ενισχύεται η πολιτική σταθερότητα της χώρας της σημαίας ευκαιρίας και αποφεύγεται η εθνικοποίηση στη χώρα από την οποία προέρχεται η επιχείρηση.
6. Άλλο ένα πλεονέκτημα που απολαμβάνουν οι ιδιοκτήτες είναι η "ανωνυμία". Σύμφωνα με το Ship registration των Lloyd's of London Press Ltd του 1997,

το κεφάλαιο της εταιρείας, όπου υπάρχει η πιθανότητα να μην έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο εκτός από το πλοίο, αντιπροσωπεύεται από μετόχους. Οι διευθυντές και οι αξιωματικοί δεν έχουν λόγο στην λειτουργία της εταιρείας και του πλοίου, έτσι λοιπόν η εύρεση του πραγματικού ιδιοκτήτη είναι ουσιαστικά αδύνατη διότι καλύπτεται πίσω από ένα μεγάλο πλήθος νομικών προσώπων. Το συγκεκριμένο είναι εξαιρετικά ευεργετικό για τον πλοιοκτήτη.

7. Η εγγραφή στο νηολόγιο της σημαίας ευκαιρίας γίνεται με αρκετά εύκολο τρόπο και σε σύντομο χρονικό διάστημα και συνήθως η όλη διαδικασία γίνεται στο προξενείο της χώρας που εδρεύει στο έδαφος του κράτους νηολόγησης.
8. Τα επίπεδα φορολογίας είναι πολύ χαμηλά έως ανύπαρκτα. Συνήθως οι μόνες χρεώσεις οι οποίες επιβάλλονται είναι ένα τέλος νηολογίου και ένας ετήσιος μικρός δασμός ο οποίος επιβάλλεται σε σχέση με την χωρητικότητα του πλοίου.
9. Τα κράτη όπου διαθέτουν τις σημαίες ευκαιρίας κατά κύριο λόγο δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ή τουλάχιστον δεν είναι αυστηρές οι απαιτήσεις που έχουν όσο αφορά την συντήρηση και την επάνδρωση των πλοίων. Όμως το σίγουρο είναι ότι ενδιαφέρονται άμεσα για τα συναλλαγματικά οφέλη που θα έχουν, δηλαδή τα έσοδα που θα αποκομίσουν από τα νηολόγια που συνεπάγονται με το πόσο μεγάλη είναι η νηολογημένη χωρητικότητα.
10. Οι μισθοί, τα ημερομίσθια, οι άδειες και τα επιδόματα σχετίζονται με το εργατικό δίκαιο και τις οικονομικές συνθήκες της χώρας που παρέχει την σημαία γι' αυτό το λόγο είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα.
11. Επιτρέπεται ελεύθερα η επάνδρωση των πλοίων με αλλοδαπούς ναυτικούς.
12. Κατά κύριο λόγο οι χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν την δυνατότητα και δεν διαθέτουν τους απαραίτητους διοικητικούς μηχανισμούς για να ασκήσουν κάποιου είδους έλεγχο στις εταιρείες.

5.4 Προβλήματα που αναπτύσσονται από την ύπαρξη των ανοικτών νηολογίων
Από μεγάλο ποσοστό ατόμων υποστηρίζεται ότι η ύπαρξη των ανοικτών νηολογίων που προσφέρουν τις σημαίες ευκαιρίας επιφέρουν μεγάλα προβλήματα. Τα ναυτικά ατυχήματα έχουν αυξηθεί και οι επιπτώσεις που προκαλούν είναι μεγάλες και ένα εξίσου σοβαρό πρόβλημα είναι ότι χειροτερεύουν την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα παραπάνω προβλήματα που αναφέραμε παραπάνω προκαλούνται από την ύπαρξη των ανοικτών νηολογίων δεν είναι τυχαία αφού από τα στοιχεία καταλήγουμε ότι ο θεσμός των ανοικτών νηολογίων επιφέρουν μεγαλύτερο

κοινωνικό κόστος από αυτό που προκαλούν οι στόλοι εκείνων των χωρών που υπακούνε σε συγκεκριμένη νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς.

Αν αναλογιστούμε όλα τα παραπάνω εύλογα θα αναπτυχθεί η ερώτηση πως γίνεται οι χρήστες των ανοικτών νηολογίων να παράγουν ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλού κόστους και παράλληλα να έχουν χαμηλό κόστος λειτουργίας και η απάντηση σε αυτή την ερώτηση είναι η αλληλοπριμοδότηση που υπάρχει από τους μηχανισμούς της ασφαλιστικής αγοράς και των P&I Clubs ενώ ταυτόχρονα το κοινωνικό κόστος των στόλων που φέρουν σημαίες ευκαιρίας αντισταθμίζει το οριακό πλεονέκτημα του ιδιωτικού λειτουργικού κόστους που απολαμβάνουν αυτοί οι στόλοι σε σύγκριση με τους άλλους που ακολουθούν την νομοθεσία και τους διεθνείς κανονισμούς.

Το κοινωνικό κόστος που επιφέρουν τα ανοικτά νηολόγια συνεπάγεται με :

1. Θαλάσσια ρύπανση : Όταν δημιουργείται θαλάσσια ρύπανση προκαλούνται προβλήματα στη δημόσια υγεία, στη θαλάσσια ζωή, στις παράκτιες κοινότητες, στην αλιεία, στον τουρισμό και στην ποιότητα της ζωής.
2. Ναυτικά ατυχήματα : Ο μέσος όρος ατυχήματος των στόλων που φέρουν σημαία ευκαιρίας είναι μεγαλύτερος από αυτών των ρυθμιζόμενων στόλων.
3. Απώλειες ζωής : Λόγω του μεγαλύτερου μέσου όρου ατυχημάτων το πιο πιθανόν είναι να είναι μεγαλύτερα και τα ποσοστά θνησιμότητας.

Κάποιες ακόμα συνέπειες θα μπορούσαμε να προσθέσουμε είναι ο συχνός κίνδυνος αποκλεισμού λόγω του αυξημένου κοινωνικού κόστους, οι εθνικοί στόλοι έχουν μειωθεί αισθητά αφού έχει εξαπλωθεί αρκετά το φαινόμενο της φυγής από τα εθνικά νηολόγια, μεγαλώνει όλο και περισσότερο η επιρροή της ξένης ναυτιλίας στην ναυτιλιακή αγορά που έχει σαν αποτέλεσμα τα παραδοσιακά ναυτιλιακά έθνη να χάνουν ολόένα και περισσότερο την επιρροή τους και τέλος αυξάνονται τα πληρώματα που προέρχονται από την Άπω Ανατολή λόγω του ότι είναι χαμηλόμισθα με αποτέλεσμα να μειώνεται σημαντικά η απασχόληση των ικανών ναυτικών από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά έθνη. Το συμπέρασμα που μπορούμε να βγάλουμε από όλα τα παραπάνω είναι ότι η ύπαρξη των ανοικτών νηολογίων έχει αρνητικές συνέπειες σε ολόκληρη την βιομηχανία.

5.5 Φορολογική ανάλυση των 3 μεγαλύτερων ανοικτών νηολογίων

Τα τρία μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια στον κόσμο είναι κατά σειρά ο Παναμάς, η Λιβερία και τα νησιά Μάρσαλ. Παρακάτω θα τα αναλύσουμε και θα δώσουμε περισσότερη έμφαση στο φορολογικό σύστημα αυτών των τριών χωρών.

5.5.1 Παναμάς

Ο Παναμάς λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης που κατέχει και της ύπαρξης της Διώρυγας του Παναμά έχει γίνει ένας από τους πυλώνες του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των εθνών του κόσμου. Ένα από τα σημαντικότερα του επιτεύγματα για την εθνική εμπορική ναυτιλία δεν είναι μόνο το ότι κατάφερε να γίνει το μεγαλύτερο και δημοφιλέστερο ανοικτό νηολόγιο στον κόσμο αλλά και το ότι διατήρησε αυτή την πρωτιά από το 1993.

Ο Παναμάς έχει απευθύνει του την διαχείριση του μεγαλύτερου νηολογίου του κόσμου με νηολογημένα πάνω από 8000 πλοία τα οποία αντιπροσωπεύουν 218 εκατομμύρια GT όπου αντιστοιχεί σε ποσοστό 18% του παγκόσμιου στόλου. Αυτή η διοίκηση έχει μόνιμη δέσμευση να παρέχει ανθρώπινη ασφάλεια στην θάλασσα, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και την ασφαλή ναυσιπλοία.

Το νηολόγιο του Παναμά ξεκίνησε το 1917 με το νόμο 63 στις 15 Δεκεμβρίου του 1917, όταν δόθηκε η έγκριση για τον νόμο 8 καθορίστηκαν οι διαδικασίες για την εθνικοποίηση της χωρητικότητας των πλοίων. Το 1925 μέσω του νόμου 8 δημιουργήθηκαν οι περιορισμοί που αφορούσαν την ιθαγένεια και την κατοικία των ιδιοκτητών των πλοίων που νηολογούσαν τα πλοία τους στον Παναμά. Έπειτα το νηολόγιο του Παναμά αποδέχεται τα πλοία που ανήκουν σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς, με την προϋπόθεση της τήρησης των εγχώριων και διεθνών προτύπων που αφορούν την πλοϊμότητα, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης, την επάνδρωση, τα πιστοποιητικά των ναυτικών, τις τεχνικές των κοινωνικών προτύπων και τα φορολογικά θέματα.

Αργότερα το στις 17 Ιανουαρίου του 1980 με τον νόμο 2 η γενική διεύθυνση εμπορικής ναυτιλίας αποδόθηκε στο υπουργείο οικονομικών. Ο κανονισμός αυτός καθιέρωσε όλες τις διατάξεις που αφορούν το νηολόγιο των εμπορικών σκαφών του Παναμά.

Ο γενικός νόμος για την εμπορική ναυτιλία είναι ο 57 στις 6 Αυγούστου του 2008 όπου θεσπίζει ένα σύνολο από εκπτώσεις οι οποίες μπορούν να χορηγηθούν σε νεόκτιστα πλοία, σκάφη που είναι νηολογημένα μέσα σε πέντε χρόνια από την ημερομηνία όπου κατασκευάστηκε η καρίνα τους. Αυτά τα κίνητρα απευθύνονται και στα σκάφη όπου δεν έχουν τεθεί υπό κράτηση για επιθεώρηση ελέγχου από το κράτος λιμένα μέσα σε διάστημα 24 μηνών.

Για να μπορέσει το νηολόγιο του Παναμά να διατηρήσει την πρωτιά του τόσα χρόνια είναι προσηλωμένο στην διατήρηση της ασφάλειας και της πρόληψης και πιο συγκεκριμένα στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, στην πρόληψη της ρύπανσης, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην διασφάλιση της αυστηρής συμμόρφωσης με όλους τους διεθνείς κανονισμούς και της συμβάσεις του IMO. Η αειφορία είναι ζωτικής σημασίας για την ναυτιλιακή βιομηχανία και αυτός είναι και ο λόγος όπου το νηολόγιο του Παναμά προωθεί και αναγνωρίζει μέσα από ελκυστικά κίνητρα, τις προσπάθειες των πλοιοκτητών και των ναυπηγών που επενδύουν στην τεχνολογία και στους πόρους για την μείωση της ρύπανσης ενώ υποδεικνύουν συνεχώς ότι τα πλοία τους είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Η εμπορική πτυχή αυτής της επιχειρήσεως αναπτύσσεται επίσης από τον Παναμά μέσω ενός συστήματος πολλαπλών εκπτώσεων όπου δημιουργούν ανταγωνιστικές αμοιβές και εξαιρέσεις.

Το Παναμέζικο νηολόγιο έχει ένα τεράστιο δίκτυο εργασίας και είναι ευρέως γνωστές οι υποθήκες πλοίων όπου παρέχουν εμπιστοσύνη για διάφορες τραπεζικές συναλλαγές και πλήρη υποστήριξη από την εθνική κυβέρνηση,

Τέλος το νηολόγιο του Παναμά έχει συνεχώς καινοτόμες διαδικασίες νηολόγησης κάνοντας τις πιο αυτοματοποιημένες και απλές ενσωματώνοντας δύο διαδικασίες σε μία, με maximum χρόνο εγγραφής τέσσερις ώρες, διασφαλίζοντας πάντα την ποιότητα και την ταχύτητα για τους πελάτες του.

5.5.2 Διαδικασία εγγραφής πλοίων στο νηολόγιο του Παναμά

Η εγγραφή των πλοίων στο νηολόγιο του Παναμά είναι απλή και αποτελεσματική. Αρχικά εκδίδεται ένα προσωρινό πιστοποιητικό εγγραφής, εφόσον κατατεθεί η απαιτούμενη αίτηση, το οποίο έχει διάρκεια έξι μήνες και μπορεί να παραταθεί μέχρι και τρεις μήνες ακόμη. Μόλις έχει εκδοθεί το προσωρινό πιστοποιητικό εγγραφής, τα έγγραφα τίτλου του σκάφους (τιμολόγιο πώλησης, πιστοποιητικό κατασκευής ή ναυτικής υποθήκης) πρέπει να κατατεθούν στο νηολόγιο του Παναμά. Μετέπειτα γίνεται αίτηση για την έκδοση ενός μόνιμου πιστοποιητικού εγγραφής. Το μόνιμο πιστοποιητικό έχει ισχύει για τέσσερα χρόνια για τα εμπορικά πλοία και δύο έτη για τα ιδιωτικά πλοία. Η άδεια εγγραφής είναι ανανεώσιμη επ' αόριστον με ίσους όρους με την προϋπόθεση ότι το σκάφος είναι σε συμμόρφωση με τους νόμους και τους κανονισμούς και είναι ενημερωμένο για την πληρωμή των φόρων και των τελών. Κάτι επιπρόσθετο που απαιτείται για όλα τα σκάφη που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του Παναμά είναι η άδεια ασυρμάτου. Μαζί με το προσωρινό πιστοποιητικό εγγραφής ζητείται και εκδίδεται μια προσωρινή άδεια ασυρμάτου που ισχύει για τρεις μήνες. Η μόνιμη άδεια ασυρμάτου εκδίδεται μαζί με το μόνιμο πιστοποιητικό εγγραφής και ισχύει για τέσσερα έτη και είναι επ' αόριστον ανανεώσιμη. Ένα τριμηνιαίο αλλά μη ανανεώσιμο πιστοποιητικό εγγραφής είναι επίσης διαθέσιμο για εκείνα τα σκάφη που είναι υπό διάλυση, μεταβατικά ή αλλιώς είναι προσωρινά εν πλω.

Οι πληροφορίες και τα έγγραφα που απαιτούνται εξαρτώνται από την συγκεκριμένη κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο. Γενικά αυτές οι πληροφορίες περιλαμβάνουν το τρέχον ή και το προηγούμενο όνομα του σκάφους, τον τύπο του σκάφους, το όνομα και την διεύθυνση του ιδιοκτήτη, τις μετρήσεις, την χωρητικότητα, τις τεχνικές πληροφορίες όπως τα στοιχεία του κινητήρα, του ναυπηγείου, τον χρόνο και τον τόπο κατασκευής, τον νηογνώμονα και άλλα. Τα απαιτούμενα έγγραφα περιλαμβάνουν το πρωτότυπο τιμολόγιο πώλησης, πιστοποιητικό κατασκευαστή εάν είναι νεόκτιστο, πιστοποιητικό μέτρησης ή χωρητικότητας, την φόρμα άδειας ασυρμάτου, την έκθεση ελέγχου για τα σκάφη άνω των 20 ετών. Ένα ειδικό πληρεξούσιο είναι επίσης υποχρεωτικό για να εκτελεστεί η νηολόγηση και επίσης ένα πιστοποιητικό όπου αποδεικνύει ότι το πλοίο δεν είναι εγγεγραμμένο σε άλλο νηολόγιο και είναι ελεύθερο από τυχόν φόρους και άλλα βάρη. Αν το πλοίο είναι σήμερα εγγεγραμμένο σε άλλο νηολόγιο ένα ακόμα έγγραφο που απαιτείται για την εγγραφή στο νηολόγιο είναι ένα πιστοποιητικό συγκατάθεσης από το παρόν νηολόγιο. Όλα τα έγγραφα που παρουσιάζονται πρέπει να είναι επικυρωμένα από ένα Παναμέζικο προξενείο.

Τέλος θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η ναυτιλιακή αρχή του Παναμά επιτρέπει την προσωρινή νηολόγηση των πλοίων υπό κατασκευή. Τα τέλη εγγραφής καταβάλλονται έως ότου το πλοίο είναι έτοιμο προς απόπλου, χρόνος κατά τον οποίο θα πρέπει να καταβληθεί το υπόλοιπο των φόρων και τα αντίστοιχα έγγραφα που εκδίδονται.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα τέλη εγγραφής που καλείται να πληρώσει ο πλοιοκτήτης μόλις εγγράψει το πλοίο στο νηολόγιο:

Κόροι ολικής χωρητικότητας		
Πάνω από	Έως	\$ USD
-	2.000	500,00
2.000	5.000	2.000,00
5.000	15.000	3.000,00
15.000	*	3.000,00

* Συν \$ 0,10 ανά κόρο ολικής χωρητικότητας κατά ανώτατο όριο αμοιβής \$6.500

Πηγή: <http://www.consulatepanama.com/vessel-registration.html>

5.5.3 Φόροι

	Δολάρια	Ευρώ
1. Ετήσιος φόρος (ανά καθαρό τόνο ή μεταφοράς)	0,10\$	0,89€
2. Ετήσιος προξενικά τέλη (άρθρο 4 νόμος 4 24/2/1983)		
I) Γενικού φορτίου, επιβατικά πλοία, αλιευτικά, βυθοκόροι, ferries, ρυμουλκά, μονάδες γεώτρησης και δεξαμενόπλοια		
A) μέχρι 1000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1200,00\$	1070,28€
B) + 1000 έως 3000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1800,00\$	1605,42€
Γ) + 3000 έως 5000 κόρους ολικής χωρητικότητας	2000,00\$	1783,80€
Δ) + 5000 έως 15000 κόρους ολικής χωρητικότητας	2700,00\$	2408,13€
E) + 15000 κόρους ολικής χωρητικότητας	3000,00\$	2675,70€
II) Σκάφη χωρίς δική τους προπέλα ή επιστημονικής έρευνας, υποβρύχια, σκάφη εξερεύνησης, βάρκες πληρώματος, φορτηγίδες, αποβάθρες, επίπεδες βάρκες και σκάφη που συμμετέχουν σε σταθερές δραστηριότητες		
A) μέχρι 500 κόρους ολικής χωρητικότητας	850,00\$	758,12€
B) +500 μέχρι 1000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1400,00\$	1248,66€
Γ) +1000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1800,00\$	1605,42€
3. Ετήσια τέλη επιθεώρησης (άρθρο 5 νόμος 4 24/2/1983)		
I) Επιβατικά πλοία		
A) μέχρι 500 κόρους ολικής χωρητικότητας	900,00\$	802,71€
B) +1600 κόρους ολικής χωρητικότητας	1800,00\$	1605,42€
II) Δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία		
A) μέχρι 500 κόρους ολικής χωρητικότητας	500,00\$	445,95€
B) +1600 κόρους ολικής χωρητικότητας	750,00\$	668,93€
Γ) 1601 μέχρι 5000 κόρους ολικής χωρητικότητας	850,00\$	758,12€
Δ) 5001 μέχρι 15000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1000,00\$	891,90€
E) +15000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1200,00\$	1070,28€
III) Μονάδες Διάτρησης		
	1300,00\$	1159,47€
IV) Σκάφη που δεν συμπεριλαμβάνονται στα παραπάνω		
A) μέχρι 500 κόρους ολικής χωρητικότητας	500,00\$	445,95€
B) +500 έως 5000 κόρους ολικής χωρητικότητας	800,00\$	713,52€
Γ) +5000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1000,00\$	891,90€
4. Ετήσιος τέλη διερεύνησης ατυχημάτων και διεθνή συμμετοχή (άρθρο 6 νόμος 4 24/2/1983)		

I) Δεξαμενόπλοια, μονάδες διάτρησης, επιβατικά σκάφη, δεξαμενόπλοια αερίου ή χημικά δεξαμενόπλοια	850,00\$	758,12€
II) Άλλα σκάφη που δεν αναφέρονται στα παραπάνω		
A) μέχρι 500 κόρους ολικής χωρητικότητας	300,00\$	267,57€
B) 500 μέχρι 10.000 κόρους ολικής χωρητικότητας	400,00\$	356,76€
Γ) + 10.000 κόρους ολικής χωρητικότητας	1000,00\$	891,90€
5. Επίσης όλα τα ανωτέρω σκάφη καταβάλλουν 0,03\$ (2,68€) ανά καθαρή χωρητικότητα νηολόγησης ή κλάσμα αυτού. Εξαιρούνται σκάφη που δεν έχουν δικό τους σύστημα προώθησης εκτός από τις μονάδες διάτρησης,		
6. Σκάφη που είναι νηολογημένα σε 2 νηολόγια (bareboat charter)	150,00\$	133,79€
Συν 0,20 \$ (17,84€) ανά καθαρό τόνο ή ανά μεταφορά		

5.5.4 Πλεονεκτήματα του Παναμέζικου ανοικτού νηολογίου

1. Πλοιοκτησία

Κάθε πρόσωπο ή εταιρεία, ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή την έδρα μπορούν να επιλεγθούν για να εγγράψουν τα πλοία τους στο νηολόγιο του Παναμά. Επιπρόσθετα δεν υπάρχει κανένα έσοδο ή παρακράτηση φόρου που θα καταβληθεί όταν το εισόδημα είναι αποτέλεσμα της λειτουργίας του σκάφους που εκτελεί διεθνές εμπόριο. Το νηολόγιο του Παναμά επιτρέπει την καταχώρηση κάτω από ένα Παναμέζικο νομικό πρόσωπο. Αυτό θα δώσει προστασία στο σκάφος και ανώνυμη ιδιοκτησία.

2. Δεν υπάρχουν απαιτήσεις ελάχιστης χωρητικότητας

3. Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην ηλικία των σκαφών

Ωστόσο θα πρέπει να επισημάνουμε πλοία με ηλικία άνω των 20 ετών θα πρέπει να περάσουν από μια ειδική επιθεώρηση από ένα Παναμέζο επιθεωρητή για να μπορέσει να εγγραφεί στο νηολόγιο του Παναμά.

4. Ανταγωνιστικά κόστη

Το κόστος νηολόγησης ενός πλοίου στο νηολόγιο του Παναμά είναι σημαντικά χαμηλότερο σε σύγκριση με τα υπόλοιπα νηολόγια. Αν το συγκρίνουμε με άλλες νομοθεσίες θα παρατηρήσουμε ότι το νηολόγιο του Παναμά είναι αν όχι το πιο, από τα πιο οικονομικά στον κόσμο. Τα τέλη εγγραφής και η κυβερνητική αμοιβή περιλαμβάνονται μια φορά κατά την εγγραφή και επιπλέον ο πλοιοκτήτης μπορεί να είναι και δικαιούχος έκπτωσης.

5. Τεχνικά πιστοποιητικά

Οι πλοιοκτήτες που επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους στο Παναμέζικο νηολόγιο δεν είναι απαραίτητο να έχει γίνει εκ νέου νέα έρευνα, υπό τον όρο όμως ότι τα σκάφη διαθέτουν έγκυρα πιστοποιητικά ασφάλειας και χωρητικότητας. Επίσης εξαλείφει την ανάγκη το πλοίο να έχει πριν την εγγραφή ενεργήσει dry docking και έτσι εξοικονομεί στον εφοπλιστή σημαντικές δαπάνες.

Ωστόσο κατά την εγγραφή μια αναγνωρισμένη οντότητα (εθνική ή διεθνής) θα πρέπει να εκδώσει ένα σύνολο των πιστοποιητικών εξ ονόματος της διοίκησης.

6. Κάνουν εκπτώτικές τιμές εγγραφής στους στόλους
Οι στόλοι που αποτελούνται από 5 έως 15 σκάφη λαμβάνουν 20% έκπτωση. Από 16 έως 50 σκάφη λαμβάνουν 35% έκπτωση και τέλος στόλοι με πάνω από 50 σκάφη λαμβάνουν έκπτωση 60% κατά την εγγραφή τους.

7. Βρίσκεται στην Λευκή Λίστα του Tokyo MOU και του Paris MOU

8. Διπλό νηολόγιο

Ένα άλλο μεγάλο πλεονέκτημα που έχει το νηολόγιο του Παναμά είναι αυτό που αποκαλούμε "διπλό νηολόγιο". Αυτό το σύστημα ιδρύθηκε στον Παναμά μέσω τον νόμο 1 του 1973, και αργότερα τροποποιήθηκε από τον νόμο 3 του 1973. Σύμφωνα με αυτούς ένα ξένο πλοίο όπου είναι ναυλωμένο bare boat για μια περίοδο 2 ετών μπορεί να νηολογηθεί στον Παναμά χωρίς να χάσει την προηγούμενη του νηολόγηση. Επιτρεπτό είναι και το αντίθετο δηλαδή να είναι νηολογημένο στο Παναμά και να νηολογηθεί και σε μια άλλη χώρα. Αυτό επιτρέπεται μόνο με την πιστοποίηση της συναίνεσης από την χώρα που είχε αρχικά την νηολόγηση του πλοίου ή των πλοίων.

Το σύστημα του διπλού νηολογίου είναι μεγάλο πλεονέκτημα για την ναυτιλιακή κοινότητα, ιδιαίτερα για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι για τον έναν ή για τον άλλον λόγο δεν έχουν σκάφη εγγεγραμμένα σε ανοικτά νηολόγια. Αυτό το σύστημα δεν είναι αμοιβαίο, ωστόσο οποιοδήποτε σκάφος οποιασδήποτε εθνικότητας μπορεί να αιτηθεί εγγραφή στο νηολόγιο του Παναμά εάν το νηολόγιο που είναι αρχικά εγγεγραμμένο του το επιτρέπει.

9. Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα της επάνδρωσης

10. Φορολογία

Το νηολόγιο του Παναμά θεωρείται ότι είναι ένα, αν όχι το καλύτερο νηολόγιο για να εγγράψουν τα πλοία. Μόλις οι πλοιοκτήτες εφαρμόσουν μια υπηρεσία του Παναμέζικου νηολογίου, θα έχουν το πλεονέκτημα των φοροαπαλλαγών όπου ο Παναμέζικος νόμος προσφέρει εντός των Λιμενικών αρχών του Παναμά και της νομοθεσίας. Αυτό ισχύει για τους πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες σκαφών, ιδιοκτήτες yacht και ιστιοφόρων.

Τα κέρδη που προκύπτουν από ναυτιλιακές δραστηριότητες που προέρχονται από πλοία που είναι εγγεγραμμένα στον Παναμά εξαιρούνται από την φορολογία.

Τέλος οι διαδικασίες πώλησης και μεταφοράς ενός εγγεγραμμένου σκάφους στον Παναμά δεν υπόκεινται σε φόρο υπεραξίας.

11. Ασφάλεια

Υιοθετούν όλες τις σημαντικές διεθνείς συμβάσεις που εκδίδονται από τον Διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό. Ο Παναμάς βρίσκεται μεταξύ των χωρών που βρίσκονται

στην Λευκή λίστα του Paris MOU, τοποθετώντας τον μεταξύ των επιλεγμένων χωρών στις οποίες συναντάμε τα υψηλότερα προσόντα σε σχέση με τα πρότυπα της ασφάλειας στην θάλασσα. Επιπλέον βρίσκεται στην κατηγορία Α του συμβουλίου του IMO, στην κατηγορία Α συγκαταλέγονται τα κράτη με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην παροχή υπηρεσιών εθνικής ναυτιλίας.

12. Πειρατεία

Ο Παναμάς υπέγραψε μια κοινή δήλωση με άλλες χώρες όπου καταδικάζουν την πειρατική βία κατά των ναυτικών στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά της Σομαλίας. Σαν ηγέτης των νηολογίων ο Παναμάς λαμβάνει ενεργή δράση στον πόλεμο εναντίον της πειρατείας, και λόγω αυτής του της δράσης ενέκρινε την ιδιωτική χρήση ένοπλου προσωπικού ασφαλείας επί των Παναμεζικών πλοίων.

13. Γρήγορη διαδικασία νηολόγησης.

Ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί σε μια περίοδο 8 ωρών εάν αυτό είναι συμμορφωμένο με όλες τις απαιτήσεις.

14. Πλοία υπό κατασκευή μπορούν να λαμβάνουν προσωρινή εγγραφή

5.5.5 Γιατί τόσοι πλοιοκτήτες βρίσκουν την σημαία του Παναμά ως σημαία ευκαιρίας

Ο Παναμάς ένα μικρό έθνος με μόλις τρία εκατομμύρια Παναμεζούς, κατέχει το μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο, μεγαλύτερο και αν ενώναμε τους στόλους της ΗΠΑ και της Κίνας. Παρακάτω θα σας παραθέσω την έρευνα που έκανε η Aliyya Swab, η οποία είναι ρεπόρτερ κα έγραψε ένα άρθρο όπου είναι και η πηγή αυτής της ενότητας με θέμα πως ένα μικροσκοπικό κρατίδιο σαν τον Παναμά ήρθε να ταράξει τα νερά. Λόγω της γεωγραφικής του θέσης ο Παναμάς κατέχει την θέση ως φύλακας ενός από τους σημαντικότερους εμπορικούς δρόμους στον κόσμο, οποίος συνδέει τον Ειρηνικό με τον Ατλαντικό ωκεανό.

Εδώ και 102 χρόνια η διώρυγα του Παναμά παρέχει μια σύντομη περικοπή για τα πλοία που επιθυμούν να αποφύγουν την πιο επικίνδυνη διαδρομή του Cape Horn. Η διώρυγα του Παναμά θεωρείται ένα από τα επτά θαύματα του σύγχρονου κόσμου και χειρίζεται το χρόνο χιλιάδες πλοία μαζί με ένα περίπλοκο σύστημα κλειδώματος.

Εκ των οποίων πολλά πλοία από αυτά κατέχουν την Παναμεζική σημαία. Ο Παναμάς έχει μόνο μια μικρή ναυτιλιακή εταιρεία καθώς και ένα μικρό νούμερο από εταιρείες που παρέχουν συμπληρωματικές ναυτιλιακές υπηρεσίες γύρω από τα λιμάνια και στο κανάλι.

Φθηνότερο ξένο εργατικό δυναμικό

Τα περισσότερα εμπορικά πλοία που φέρουν την Παναμεζική σημαία ανήκουν σε ξένους ιδιοκτήτες που επιθυμούν να αποφύγουν τους αυστηρούς θαλάσσιους κανονισμούς που επιβάλλονται από τις δικές τους χώρες. Ο Παναμάς όπως είναι γνωστό λειτουργεί σαν ανοικτό νηολόγιο. Η σημαία του προσφέρει το πλεονέκτημα

της ευκολότερης εγγραφής και την δυνατότητα να απασχολούν φθηνότερο εργατικό δυναμικό. Επιπλέον οι ξένοι ιδιοκτήτες δεν πληρώνουν φόρους εισοδήματος. Το 2014 περίπου 8.600 πλοία κατείχαν την σημαία του Παναμά σε σύγκριση με της ΗΠΑ όπου είχαν περίπου 3.400 πλοία και την Κίνα με περίπου 3.700 πλοία. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο κάθε εμπορικό πλοίο πρέπει να είναι εγγεγραμμένο σε μια χώρα, γνωστή ως κράτος σημαία. Αυτή η χώρα έχει δικαιοδοσία επί του σκάφους και είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο ότι είναι αξιοπλοο και για να ελέγχει τις συνθήκες εργασίας του πληρώματος.

Η πρώτη μεταφορά πλοίων στο νηολόγιο του Παναμά το 1922 περιλάμβανε δύο επιβατικά πλοία των ΗΠΑ όπου νηολογήθηκαν γιατί επιθυμούσαν να σερβίρουν αλκοόλ στους επιβάτες την εποχή της απαγόρευσης. Περισσότερα ακολούθησαν από πλοιοκτήτες που προσπαθούσαν αποφύγουν τους υψηλούς μισθούς και τις καλύτερες συνθήκες εργασίας που τους επέβαλε η νομοθεσία των ΗΠΑ. Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο το νηολόγιο του Παναμά αναπτύχθηκε ραγδαία με τους Αμερικάνους πλοιοκτήτες να προσπαθούν να μειώσουν τα γενικά έξοδα και τους Ευρωπαίους να αποφεύγουν την υψηλή φορολογία. Ο Παναμάς κατέχει ακόμα την πρωτιά σαν νηολόγιο, το 2013 κατείχε τα $\frac{3}{4}$ του παγκόσμιου στόλου φέροντας μισό δισεκατομμύριο δολάρια στην οικονομία του Παναμά.

Ισχυρισμούς για διαφθορά

Ο Luis Fruto, εκπρόσωπος της διεθνούς ομοσπονδίας εργαζομένων στις μεταφορές (ITF) στον Παναμά αναφέρει ότι η χώρα κάνει τα στραβά μάτια στις ευθύνες προκειμένου να αυξήσουν τις εγγραφές. Ο ITF συμμετείχε σε μια καμπάνια εναντίον των σημαίων ευκαιρίας από το 1958 διότι θεωρούσαν την σημαία του Παναμά καλύτερη από κάποιες άλλες από την άποψη της ασφάλειας όμως παρέμεναν οι σοβαρές ελλείψεις στους τομείς της εποπτείας, της διερεύνησης των ατυχημάτων και της βοήθειας των πληρωμάτων.

Πριν από 2 χρόνια ο Κορς Fruto διερεύνησε το θάνατο μιας ναυτικού όπου στο πρώτο της ταξίδι παγιδεύτηκε σε ένα μηχανήμα όπου ήταν ελαττωματικό και πέθανε. Η ITF ισχυρίστηκε ότι αντί να κατευθυνθεί το πλοίο προς το πλησιέστερο λιμάνι όπως υπαγορεύουν οι κανόνες, το πλοίο συνέχισε την πλεύσει του για περισσότερο από 2 βδομάδες με το σώμα της ναυτικού στον καταψύκτη. Περαιτέρω έρευνα από την ITF έφερε στην επιφάνεια ότι μερικά από τα ναυτιλιακά πιστοποιητικά δεν ήταν αληθινά αλλά τα είχαν αγοράσει.

Οι Διεθνείς νομικές απαιτήσεις επιμένουν ότι οι χώρες που λειτουργούν ως ανοικτά νηολόγια θα πρέπει να επιθεωρούν τα πλοία, να συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και τη διερεύνηση των ατυχημάτων και της διαφθοράς. Όμως οι κριτικές λένε ότι ο Παναμάς δεν τα τηρεί αυτά στο βαθμό που πρέπει και θέτει τους ναυτεργάτες σε κίνδυνο. Πράγματι τα ατυχήματα που αφορούν τα νηολογημένα πλοία του Παναμά είναι υψηλά.

Ωστόσο ο Carlos Gonzales πρώην εκτελεστικός γραμματέας της Παναμέζικης ναυτιλιακής αρχής αποδίδει αυτό σ' ένα παιχνίδι αριθμών. Δηλαδή ότι ο Παναμάς κατέχει τα περισσότερα νηολογημένα πλοία και ως εκ τούτου έχει και τα περισσότερα περιστατικά.

Από το 2008 ο Παναμάς έχει περιορίσει αρκετά αδικήματα για να μπορέσει να μετακινηθεί από την μαύρη λίστα στην άσπρη του Paris Memorandum of Understanding. Ωστόσο το νηολόγιο δέχεται συνεχόμενες καταγγελίες για διαφθορά.

Το Σκάνδαλο

Το 2000 ο γενικός γραμματέας της ITF David Cockcroft ήταν σε θέση να αγοράσει έναντι 4.000 δολαρίων το Παναμέζικο πιστοποιητικό του πρώτου αξιωματικού για να πλεύσει ένα πλοίο. Ακόμα και αν δεν είχε τις απαραίτητες θαλάσσιες δεξιότητες ή εμπειρία. Παρ' όλα τις επαναλαμβανόμενες διαβεβαιώσεις ότι η χώρα είχε καθαρίσει από το μη ικανό πλήρωμα. Ο Roberto Linares ο επικεφαλής της Παναμέζικης ναυτιλιακής αρχής παραιτήθηκε τον Ιούνιο του 2014 μετά από ανακάλυψη ότι υπήρχαν εργαζόμενοι χωρίς τα κατάλληλα πιστοποιητικά. Ο Franklin Castrellon πρώην εκπρόσωπος της επιτροπής της Διώρυγας του Παναμά ανέφερε ότι `` το συγκεκριμένο σκάνδαλο μας έφερε πίσω στις μέρες όπου αποκαλούσαν τον Παναμά ως σημαία ευκαιρίας. Το 2014 μετά το συγκεκριμένο σκάνδαλο νέα ηγεσία σχεδίασε να αλλάξει εξ' ολοκλήρου τα πράγματα. Ο Jorge Barakat ο νέος επικεφαλής ανέφερε ότι `` η Παναμέζικη σημαία είναι ακόμα ισχυρή και ασφαλής. Οποιοδήποτε να είναι το είδος της μη συμμόρφωσης θα υπάρχει επανεξέταση από την διοίκηση``. Σαν εμπορική επιχείρηση η σημαία του Παναμά είναι μια επιτυχία αλλά σύμφωνα με την ITF αυτό έρχεται με ένα κόστος.

<< Παραμορφωμένη η αγορά >>

Πιστεύει ότι η παγκόσμια αγορά θα μπορούσε να επιβιώσει με την απαγόρευση των σημαίων ευκαιρίας και του υψηλότερου κόστους που θα ακολουθήσει.

Ο Jon που είναι ο γραμματέας του ITF είπε `` θα υπάρχει κάποια αναδιάρθρωση. Τα θετικά αποτελέσματα θα περιλαμβάνουν την καλύτερη προστασία και την εξασφάλιση για τους ναυτικούς που βρέθηκαν ακόμα μια φορά να υπηρετούν σε ένα πλοίο με εθνική σημαία``

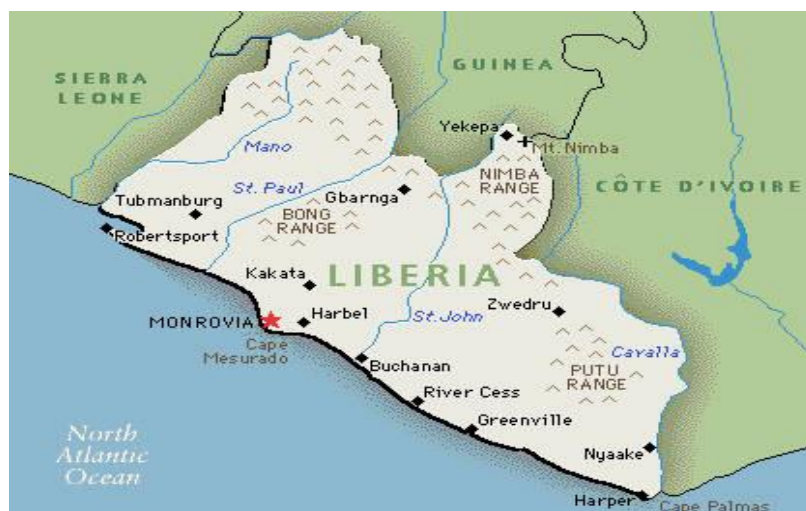
Οι ναυτιλιακές τιμές θα αυξηθούν αλλά ο ελεύθερος ανταγωνισμός έχει εκτενώς διαστρέβλωση την αγορά επισημαίνει.

Ωστόσο οι υπερασπιστές του συστήματος λένε αυτό ότι η παραπάνω σκέψη είναι ξεπερασμένη και ότι οι σημαίες ευκαιρίας ήρθαν για να μείνουν.

Το νηολόγιο του Παναμά θα διαρκέσει για πάντα επισημαίνει ο Jorge Luis Sanchez, καθηγητής στο Διεθνές ναυτιλιακό πανεπιστήμιο του Παναμά. Και συνεχίζει με το ότι εκείνοι που δεν τους αρέσουν τα ανοικτά νηολόγια μπορούν να κάνουν κάτι άλλο εκτός από να ασχοληθούν με τα καράβια.

Με την νέα ναυτιλιακή διαχειριστική που ορκίστηκε το 2014 μένει να δούμε αν ο Παναμάς θα πατάξει την διαφθορά και την ασφάλεια των παραβάσεων ή θα συνεχίσουν να προσκολλάται στις συνήθειες που υιοθετούν οι σημαίες ευκαιρίας.

5.6 Ιστορία του ναυτικού προγράμματος της Λιβερίας



Η Λιβερία βρίσκεται στη Δυτική Αφρική, βρέχεται από το βόρειο Ατλαντικό ωκεανό μεταξύ της Ακτής του Ελεφαντοστού και τη Σιέρα Λεόνε. Το 1847 όταν απελευθερώθηκαν Αμερικάνοι σκλάβοι δημιουργήθηκε η Λιβερία. Είναι η μόνη Αφρικανική χώρα η οποία έχει διαφύγει από την Ευρωπαϊκή αποικιοκρατία και είναι μέλος του οργανισμού της Αφρικανικής ενότητα, του ΟΗΕ, του ΙΜΟ και της ΙΛΟ. Η επίσημη γλώσσα είναι η αγγλική και η πρωτεύουσα της είναι η Μονρόβια. Επικρατεί ένα διπλό νομικό σύστημα με βάση το αγγλοαμερικανικό κοινό δίκαιο και το εθιμικό δίκαιο με βάση τις άγραφες φυλετικές πρακτικές για τους εγχώριους.

Το νηολόγιο της Λιβερίας ιδρύθηκε το 1948 από τον πρώην γραμματέα εξωτερικών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, Edward Stettinius και αναγνωρίζεται ως ένα από τα σπουδαιότερα ανοικτά νηολόγια στον κόσμο. Τα τελευταία εξήντα ένα χρόνια η χώρα έχει δεσμευτεί να παρέχει ασφαλή ναυτιλία και η συγκεκριμένη δέσμευση της παραμένει ακλόνητη. Από την ίδρυσή του και μετά το νηολόγιο της Λιβερίας λειτουργεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Αυτό ενισχύει περισσότερο τη συμμαχία μεταξύ Λιβερίας και Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και δίνει την δυνατότητα στο νηολόγιο να συμμετέχει σε διεθνή αρένα με βασικά θεσμικά όργανα του κλάδου όπως την ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Το νηολόγιο της Λιβερίας είναι ισχυρό και αναπτυσσόμενο. Από τις αρχές του 2001, το νηολόγιο έχει επεκταθεί σχεδόν κατά 50 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας. Η αφοσίωση και η δέσμευση της ποιότητας φέρνει τους ιδιοκτήτες σε νέες αγορές πλοίων και νέες κατασκευές πλοίων όπου έτη εξασφαλίζεται η συνέχιση αυτής της δέσμευσης.

5.6.1 Το νηολόγιο της Λιβερίας

Το νηολόγιο της Λιβερίας αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο παγκοσμίως, με περισσότερα από 3200 πλοία όπου η χωρητικότητα τους ξεπερνάει τα 100 εκατομμύρια κόρους όπου σε ποσοστό αντιπροσωπεύει το 10% του ποντοπόρου στόλου της ναυτιλίας στον κόσμο. Η ποιότητα, η αποτελεσματικότητα, η ασφάλεια και η εξυπηρέτηση είναι μερικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν το ναυτιλιακό πρόγραμμα της Λιβερίας. Το νηολόγιο της Λιβερίας βρίσκεται στην κορυφή της "Λευκής λίστας" και αναγνωρίζεται στην κορυφή από το διεθνές ναυτιλιακό οργανισμό και από την κύρια αρχή ελέγχου του κράτους λιμένα όπως η Αμερικάνικη ακτοφυλακή και του Παρισιού και του Τόκκου. Σύμφωνα με την ναυτιλιακή διοίκηση των ΗΠΑ, τα σκάφη που φέρουν την σημαία της Λιβερίας μεταφέρουν περισσότερο από το 1/3 του πετρελαίου που εισάγεται στις Ηνωμένες πολιτείες της Αμερικής. Το Liberian international ship and corporate registry (LIRSC,LLC) είναι μια εταιρεία όπου διοικεί το νηολόγιο της Λιβερίας, και παρέχει μέρα με την μέρα υπηρεσίες διαχείρισης για τα πλοία της Λιβερίας. Η LIRSC είναι αναγνωρισμένη παγκοσμίως για τον επαγγελματισμό της, τη δέσμευση της για ασφαλή ναυτιλία και για τις ικανότητες της διοίκησης για ένα από τα πιο βολικά, αποτελεσματικά και φορολογικά αποτελεσματικά offshore εταιρεία νηολογίου στον κόσμο. Το νηολόγιο της Λιβερίας εδρεύει στην Βιέννη και στην Βιρτζίνια αλλά διατηρεί και γραφεία στην Νέα Υόρκη, το Αμβούργο, το Χονγκ Κόνγκ, το Λονδίνο, το Πειραιά, το Τόκκο, τη Ζυρίχη, την Σιγκαπούρη και τη Μονρόβια. Να επισημάνουμε ότι το νηολόγιο της Λιβερίας προσφέρει εικοσιτετράωρη υπηρεσία. Το νηολόγιο της Λιβερίας δεν διαθέτει μόνο τα περιφερειακά γραφεία σε μεγάλα θαλάσσια κέντρα του κόσμου αλλά υποστηρίζεται επίσης και από ένα παγκόσμιο δίκτυο όπου απαρτίζεται με πάνω από 220 ναυτικούς επιθεωρητές και 120 ειδικούς στα θέματα της ασφάλειας και της προστασίας. Αυτή η παγκόσμια υποδομή εξασφαλίζει ότι πάντα θα υπάρχει κάποιος διαθέσιμος για να παρέχει βοήθεια και υπηρεσίες σε οποιοδήποτε μέρος στον κόσμο.

5.6.2 Διαδικασία νηολόγησης πλοίου στην Λιβερία

Οποιοδήποτε πλοίο στον κόσμο μπορεί να νηολογηθεί στο νηολόγιο της Λιβερίας. Για να μπορέσει ένα πλοίο να εγγραφεί στο νηολόγιο της Λιβερίας πρέπει η ηλικία του να είναι μικρότερη των 20 ετών και τα πρότυπα ασφαλείας του να είναι υψηλά. Επίσης στο νηολόγιο της Λιβερίας μπορεί να εγγραφτούν και πλοία υπό κατασκευή ή και πλοία αμέσως μετά την παράδοση τους από τον ναυπηγό ή τέλος και πλοία που έχουν σταματήσει για μικρό χρονικό διάστημα την εργασία τους. Η νηολόγηση μπορεί να εκτελεστεί ενώ είναι στο λιμάνι, αγκυροβολημένο, στη γιάρδα ή και στην θάλασσα.

Η εγγραφή του πλοίου συνήθως σε μια μέρα έχει ολοκληρωθεί και χρειάζονται 3 με 4 ημέρες τυπικά για να παραδοθεί το πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου σε οποιαδήποτε τοποθεσία στον κόσμο. Σε γενικές γραμμές ο χρόνος που απαιτείται για να ολοκληρωθεί η εγγραφή εξαρτάται από την ολοκλήρωση των εγγράφων από

τον πλοιοκτήτη που απαιτούνται για την εγγραφή και την μεταβίβαση τους στο νηολόγιο της Λιβερίας.

Λίστα απαιτούμενων εγγράφων για την εγγραφή πλοίων στο νηολόγιο της Λιβερίας:

- Αίτηση για εγγραφή
- Απόδειξη αρχής: Πρωτότυπο πληρεξούσιο ή εταιρικό ψήφισμα
- Απόδειξη πλοιοκτησίας: Δηλαδή λογαριασμός πώλησης, πιστοποιητικό κατασκευαστή
- Έγγραφο κλάσης: Επιβεβαίωση της κλάσης και δήλωση ή ένορκη βεβαίωση από τον σύλλογο της κλάσης
- Έκθεση επιθεωρητών: Εάν το σκάφος είναι 15 ετών ή παλιότερο
- Απόδειξη ότι το σκάφος είναι ελεύθερο από βάρη: Εάν το σκάφος μεταφέρθηκε από άλλη σημαία
- Αποδοχή της μεταφοράς και/ή πιστοποιητικό διαγραφής: από το τωρινό νηολόγιο του σκάφους
- Απόδειξη της ασφάλισης της αστικής ευθύνης
- Αίτηση για το πιστοποιητικού ελάχιστης ασφαλής επάνδρωσης
- Έντυπο δήλωσης του ISM κώδικα
- Δήλωση CSR (Continuous synopsis record) (international ship and port facility security code)
- BCLC (Bunker civil liability convention) - μπλε κάρτα: απαιτούμενο για όλα τα σκάφη πάνω από 1000 τόρους ολικής χωρητικότητας
- CLC (Civil Liability Convention)- μπλε κάρτα: απαιτούμενο για σκάφη που μεταφέρουν περισσότερο από 2000 τόρους από πετρέλαιο σαν φορτίο
- Αίτηση για άδεια ασυρμάτου
- Αίτηση για INMASRSAT (international maritime satellite organization) εξοπλισμό
- Αίτηση για άρση της πλοιοκτησίας: εάν ο ιδιοκτήτης του σκάφους είναι ξένης θαλάσσιας οντότητας (FME)
- Αίτηση για άρση της ηλικίας: εάν το σκάφος που εγγράφεται είναι πάνω από 20 ετών αλλά έχει γίνει δεκτό να εγγραφεί στο νηολόγιο της Λιβερίας
- Αίτηση για άρση της χωρητικότητας: εάν το σκάφος που νηολογείται είναι λιγότερο από 500 τόρους αλλά έχει γίνει δεκτό από το νηολόγιο της Λιβερίας.
- Πληρωμή των τελών
- Όρκος του ιδιοκτήτη

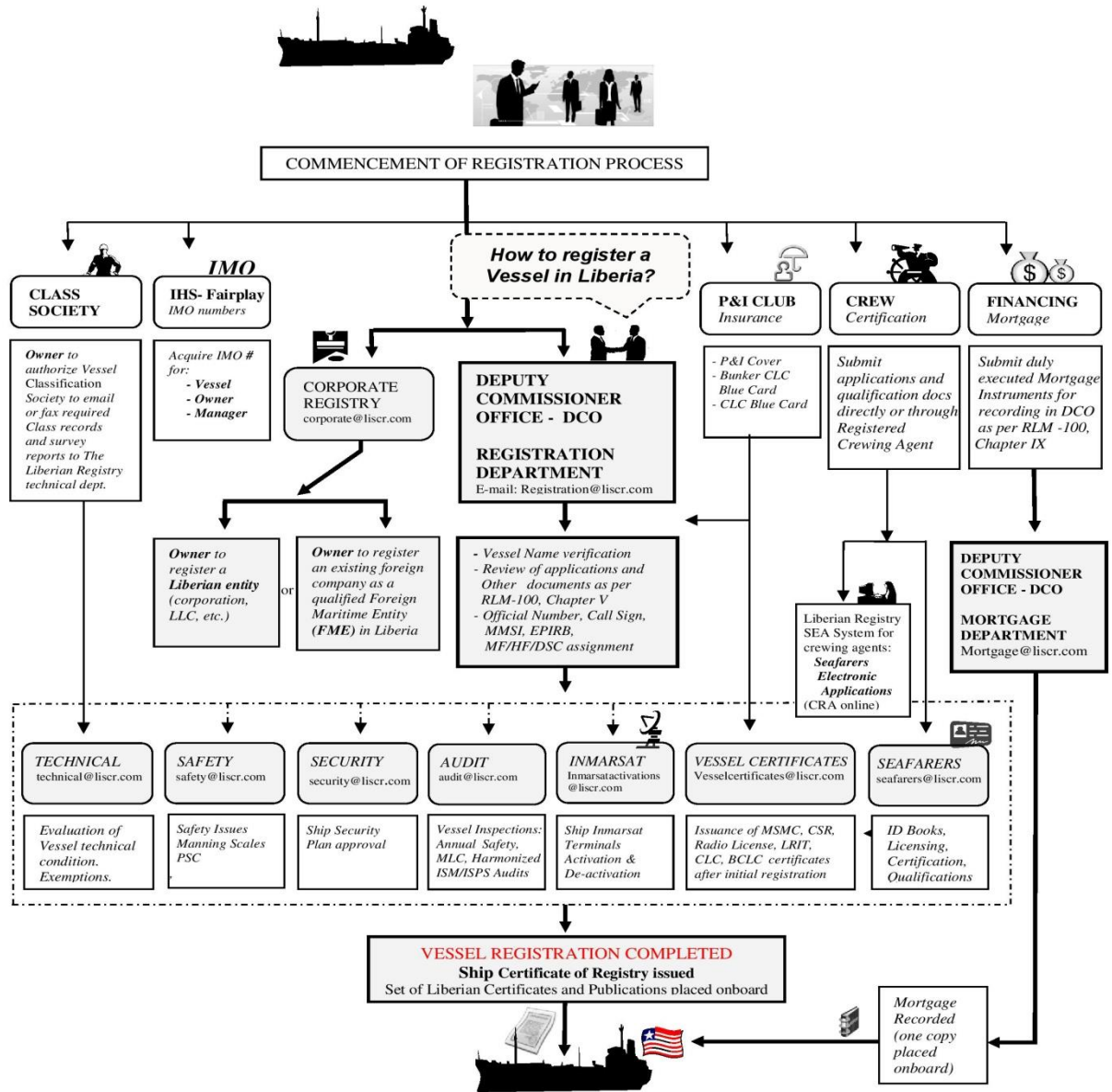
Το ναυτικό δίκαιο της Λιβερίας δεν απαιτεί καμία συγκεκριμένη για την επάνδρωση των σκαφών που φέρουν την σημαία της Λιβερίας. Το πλήρωμα μπορεί να είναι διαφορετικών εθνικοτήτων και αυτή η ευελιξία επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να μπορούν να προσλαμβάνουν προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα από οπουδήποτε στον κόσμο.

Το αρχικό κόστος εγγραφής είναι²⁶ :

Για σκάφη λιγότερο από 14.000 καθαρή χωρητικότητα \$2.500USD
 Για σκάφη 14.000 και πάνω καθαρή χωρητικότητα \$ 0,13 / KKKX
 (αν δεν υπερβαίνει \$3.900) συν \$1.500 USD

Πιο κάτω σας παραθέτω ένα διάγραμμα ροής με την διαδικασία εγγραφής ενός πλοίου στο νηολόγιο της Λιβερίας²⁷

FLOW CHART – VESSEL REGISTRATION IN LIBERIA



²⁶ <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/ADM-003.pdf>

²⁷ http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/Registration_FLOWCHART.pdf

5.6.3 Το φορολογικό καθεστώς στην Λιβερία στην ναυτιλία

Τα εγγεγραμμένα πλοία στο νηολόγιο της Λιβερίας φορολογούνται ετήσια με ένα σταθερό ποσό το οποίο υπολογίζεται βάση της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου. Επίσης οι εταιρείες της Λιβερίας είναι υποχρεωμένες να καταβάλουν ένα ετήσιο σταθερό τέλος. Οι φόροι επί της διαχείρισης και της κερδοφορίας δεν αξιολογούνται²⁸

Ο υπολογισμός του ετήσιου φόρου χωρητικότητας για κάθε πλοίο γίνεται ως εξής²⁹

- Για πλοία 14.000 κόρων καθαρής χωρητικότητας και άνω:
Ετήσιος φόρος χωρητικότητας \$0,10 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας
Πλέον \$3800 USD
- Για πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των 14.000 κόρων :
Ετήσιος φόρος χωρητικότητας \$0,40 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας
(αλλά όχι λιγότερο από \$880,00 USD)

5.6.4 Πλεονεκτήματα του νηολογίου της Λιβερίας

Κάποια από τα πλεονεκτήματα του νηολογίου της Λιβερίας είναι τα εξής:

1. Το νηολόγιο της Λιβερίας δεν υποχρεώνει τους πλοιοκτήτες να έχουν κατασκευάσει τα πλοία τους σε συγκεκριμένο έθνος, είναι ελεύθεροι να αναζητήσουν ναυπηγεία αποκλειστικά με εμπορικά κριτήρια όπως η επάρκεια, η εμπειρία και η τιμή.
2. Το νηολόγιο της Λιβερίας είναι το μοναδικό ως τώρα το οποίο έχει εκπαιδεύσει ένα παγκόσμιο δίκτυο επικεφαλών ελεγκτών τόσο της Διεθνούς διαχείρισης Ασφάλειας ISM και της Διεθνούς ασφάλειας πλοίων και λιμανιών (ISPS).
3. Η εγγραφή στο νηολόγιο είναι εύκολη και γρήγορη. Οι διατυπώσεις που προηγούνται της εγγραφής είναι φιλικές προς τον χρήστη, με σκοπό να ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα όσο αφορά την ασφάλεια και την τεκμηρίωση αλλά και να μην καθυστερεί τις λειτουργίες.
4. Οι απαιτήσεις για την επάνδρωση ορίζονται από το νηολόγιο της Λιβερίας βασίζονται στην επάρκεια, στην διεθνή αναγνώριση και στην ασφαλή λειτουργία. Πολλά εθνικά νηολόγια απαιτούν επάνδρωση από πολίτες της χώρας του νηολογίου αυτή η απαίτηση δεν υπάρχει στο νηολόγιο της Λιβερίας. Έτσι οι πλοιοκτήτες έχουν χαμηλούς μισθούς, χαμηλό κόστος και γενικά έξοδα εργασίας και σχεδόν ελάχιστη γραφειοκρατία.
5. Η καταγραφή του καθεστώτος της υποθήκης είναι διεθνώς αναγνωρισμένη και αποδεκτή στις τράπεζες από πολλές δικαιοδοσίες, επιτρέποντας την μεγαλύτερη ευκαιρία να αποκτήσουν ευνοϊκή χρηματοδότηση.
6. Η διπλή φορολογία αποφεύγεται σε όλες τις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρηματικές περιοχές λόγω των συνθηκών φορολογικής αναγνώρισης μεταξύ Λιβερίας και των περισσότερων περιοχών.

²⁸ <http://www.liscr.com/liscr/>

²⁹ http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/ADM-003_Rev_01-2012.pdf

7. Το νηολόγιο της Λιβερίας έχει εγκεκριμένους νηογνώμονες που πληρούν τις προϋποθέσεις για να διεξάγουν το πλήρες φάσμα των νόμιμων επιθεωρήσεων κατά την διάρκεια της λειτουργίας τους. Αυτό παρέχει εξοικονόμηση κόστους, μείωση της γραφειοκρατίας και ευελιξία στον προγραμματισμό για τους πλοιοκτήτες.
8. Η ναυτιλία των ωκεανών απαιτεί την χρήση επενδύσεων εντάσεως κεφαλαίου. Λόγω των διαφορετικών συνθηκών και της ζήτησης για τις υπηρεσίες ωκεάνιων μεταφορών, πολλοί πλοιοκτήτες έχουν δύσκολα χρόνια χωρίς κέρδος. Με την αναγνώριση της εναλλακτικής δικαιοδοσίας η Λιβερία προσφέρει εναλλακτικές λύσεις απόσβεσης οι οποίες δεν είναι διαθέσιμες στα περισσότερα νηολόγια και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να προσφέρει ευελιξία σε σχέση με το κέρδος και την ζημιά.
9. Τα σκάφη που είναι νηολογημένα στο νηολόγιο της Λιβερίας φορολογούνται ετησίως με ένα σταθερό ποσό βασιζόμενο στην καθαρή χωρητικότητα του σκάφους. Σταθερό ετήσιο φόρο έχουν και οι εταιρείες της Λιβερίας. Φόροι επί των εργασιών και των κερδών δεν αξιολογούνται.
10. Το νηολόγιο της Λιβερίας διοικείται από της Ηνωμένες πολιτείες της Αμερικής, κατέχεται, λειτουργεί από επαγγελματίες του κλάδου που γνωρίζουν και κατανοούν τον κλάδο της ναυτιλίας. Για να εξασφαλιστούν οι υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και η άνεση γίνονται σημαντικές επενδύσεις στον τομέα της τεχνολογίας. Όταν τα σκάφη χρειάζονται βοήθεια υπάρχει ένα δίκτυο άνω των 220 ναυτικών επιθεωρητών όπου είναι διαθέσιμοι εκτός από τα γραφεία νηολογίου όπου βρίσκονται στα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα.
11. Χρόνο με το χρόνο η καλή φήμη της ποιότητας του νηολογίου της Λιβερίας σαν αυτών των προτύπων αναγνωρίζεται από τις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα, τις στατιστικές των ασφαλιστών και του θαλασσοπόρου υποστηρικτές.
12. Το νηολόγιο της Λιβερίας συμμετέχει στους φορείς των Ηνωμένων εθνών του Διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού και της Διεθνούς οργάνωσης εργασίας. Επίσης είναι γνωστή η συμμετοχή της Λιβερίας στην εξασφάλιση της ανάπτυξης της πρακτικής νέων κανονισμών όταν αυτοί είναι απαραίτητοι . Επίσης έχει επικυρώσει σημαντικές συμβάσεις, θέσπισε την εθνική νομοθεσία για την υποστήριξη της ασφάλειας, την πρόληψη της ρύπανσης και τη ευημερία των ναυτικών.
13. Το νηολόγιο της Λιβερίας προσφέρει επαγγελματικές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές.
14. Το νηολόγιο της Λιβερίας εφαρμόζει πιστά τον ISPS κώδικα του IMO.
15. Η Λιβερία είναι ένα από τα λίγα ανοικτά νηολόγια όπου έχει ανεξάρτητο συμβούλιο πλοιοκτητών, το συμβούλιο των Λιβεριανών πλοιοκτητών (LSC). Το συμβούλιο αυτό παρέχει, παρακολουθεί και αντιμετωπίζει τυχόν προβλήματα στον κλάδο, μοιάζει και ανταλλάσει πληροφορίες και ιδέες. Επίσης είναι μέλος του διεθνούς ναυτιλιακού επιμελητηρίου και της διεθνούς ναυτιλιακής ομοσπονδίας. Ως εκ τούτου οι εφοπλιστές της Λιβερίας είναι σε θέση να επωφεληθούν από τις πολύτιμες υπηρεσίες του.

5.6.5 Η σημαία της Λιβερίας στο υψηλότερο κατάρτι του ελληνικού στόλου
Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλίας έχει την βάση της από τη Μεγάλη Βρετανία έως την Κύπρο και από τον Άγιο Βικέντιο έως την Σιγκαπούρη.

Στο πιο ψηλό κατάρτι κυματίζει η σημαία της Λιβερίας καθώς από τα 4.398 ελληνόκτητα πλοία τα 808 είναι νηολογημένα στην Λιβερία, η οποία βρίσκεται στη Δυτική Αφρική, ακολουθούν τα νησιά Μάρσαλ (τα οποία θα αναλυθούν παρακάτω) με 791 πλοία και η Ελλάδα με 785 πλοία.

Έτσι λοιπόν διαπιστώνουμε ότι κάθε χρόνο όλο και λιγότερα ελληνικά πλοία επιλέγουν να εγγραφούν στο νηολόγιο της χώρας ενώ την ίδια στιγμή οι έλληνες πλοιοκτήτες σπάνε όλα τα ρεκόρ των αγορών πλοίων, σέρνοντας τον χορό των επενδύσεων στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Το 2014 η προσπάθεια που έγινε από την πολιτεία ώστε να πείσει τους πλοιοκτήτες να εγγράψουν τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο και με αυτό τον τρόπο να αυξήσει τα έσοδα του κράτους, δυστυχώς δεν πέτυχε.

Το 2014 το ελληνικό νηολόγιο έχασε τη πρωτιά στον ελληνόκτητο στόλο και την κέρδισε το νηολόγιο της Λιβερίας. Ολοένα και περισσότερα πλοία ελληνικών συμφερόντων υψώνουν τη σημαία της Λιβερίας. Το μικρό αυτό κράτος που γνώρισε δύο εμφύλιους πολέμους τα τελευταία 15 χρόνια με το 80% του πληθυσμού του να ζει κάτω από το όριο της φτώχειας κατάφερε να διαθέτει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο επειδή παρέχει φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις με τη σημαία του. Αξιοσημείωτο είναι ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της εταιρείας Marine Information Service, του Νίκου Μώρου τον Ιανουάριο του 2015 το νηολόγιο της Λιβερίας είχε 808 ελληνόκτητα πλοία εγγεγραμμένα σκαρφαλώνοντας έτσι στην πρώτη θέση ενώ το 2005 κατείχε μόνο 149 πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Η σχέση της Λιβερίας με τον ελληνικό εφοπλισμό ξεκίνησε το 1949, όταν το δεξαμενόπλοιο World Peace το οποίο άνηκε στον Σταύρο Νιάρχο και ήταν ελληνικών συμφερόντων ύψωσε τη σημαία της Λιβερίας. Η ανάπτυξη μετά ήταν ιδιαίτερα αποδοτική για την αφρικανική χώρα η οποία άνοιξε στα γραφεία της στην Ελλάδα το 2000, απασχολώντας σήμερα 13 στελέχη.

Σύμφωνα με τη Marine Information Services και με βάση τον αριθμό των πλοίων άνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, πάνω από το 90% του ελληνόκτητου στόλου συγκεντρώνεται σε 7 νηολόγια. Πιο συγκεκριμένα συγκεντρώνονται στα νηολόγια της Λιβερίας, στον νησιών Μάρσαλ, στην Ελλάδα, στην Μάλτα, στον Παναμά, στις Μπαχάμες και στην Κύπρο.

Στην πρώτη θέση βρίσκεται η Λιβερία με 808 πλοία χωρητικότητας 57,9 εκατομμύριων τόνων, στην δεύτερη θέση είναι τα νησιά Μάρσαλ με 791 πλοία χωρητικότητας 60,1 εκατομμυρίων τόνων, στην τρίτη θέση βρίσκεται η Ελλάδα με 785 πλοία χωρητικότητας 74,7 εκατομμυρίων τόνων, στην τέταρτη θέση βρίσκεται η Μάλτα με 644 πλοία και στην συνέχεια βρίσκεται ο Παναμάς με 502 πλοία, οι Μπαχάμες με 301 πλοία και στο τέλος η Κύπρος με 268 πλοία. Τα παραπάνω στοιχεία αφορούν το 2014. Έτσι το ελληνικό νηολόγιο έχει υποχωρήσει στην 7^η θέση για την παγκόσμια κατάταξη. Το 2015 από τα 4.398 ποντοπόρα πλοία ελληνικών συμφερόντων μόνο τα 785 βρίσκονται νηολογημένα στο ελληνικό νηολόγιο.

Το 2014 η ελληνική σημαία υψώθηκε σε μόλις 42 πλοία από 26 εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Οχτώ από αυτά τα πλοία ανήκουν στον όμιλο Αγγελικούση με τις εταιρείες Maran Tankers- Maran Gas και Anangel Maritime ενώ 4 ανήκουν στην αδελφή του Άννα Αγγελικούση- Κανελλάκη με τις εταιρείες Alpha Tankers και Pantheon Tankers.

5.7 Marshall Islands



Τα νησιά Μάρσαλ βρίσκονται σχεδόν στη μέση σχεδόν από την απόσταση Χαβάης και Φιλιππίνων. Η πρωτεύουσα είναι το Majuro και το νόμισμα τους το δολάριο. Μαζί οι νήσοι Μάρσαλ αποτελούνται περίπου από 1225 νησιά και νησίδες που εξαπλώθηκαν σε όλη την έκταση του ωκεανού, σε 1,9 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα.

Την ονομασία τους την πήρανε από έναν άγγλο καπετάνιο τον John William Marshall. Ωστόσο τα νησιά ήταν υπό έλεγχο διαφόρων εθνών καθ' όλη την διάρκεια των τελευταίων αιώνων, σε αυτά τα έθνη συμπεριλαμβάνεται η Ισπανία, η Γερμανία, η Ιαπωνία και μετά το 2ο παγκόσμιο πόλεμο τα νησιά Μάρσαλ έγιναν ένα μέρος της εμπιστοσύνης της επικράτειας των Ηνωμένων εθνών για τα νησιά του Ειρηνικού ωκεανού στο πλαίσιο της διοίκησης των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η κυβέρνηση των νησιών Μάρσαλ ιδρύθηκε επίσημα το 1978 μετά την υπογραφή του συντάγματος, το οποίο αντιπροσωπεύει ένα μείγμα των μοντέλων της κυβέρνησης της ΗΠΑ και της Βρετανίας. Τα νησιά απέκτησαν την ανεξαρτησία τους το 1986 μετά την υπογραφή του Compact of Free Association με τις ΗΠΑ. Τα νησιά Μάρσαλ έγιναν ένα πλήρες μέλος των Ηνωμένων εθνών το 1991 και με τις περισσότερες μεγάλες ναυτικές και βιομηχανικές χώρες του κόσμου έχει διπλωματικές σχέσεις.

5.7.1 Το νηολόγιο των Marshall Islands

Ο λαός των νησιών Μάρσαλ ήταν ναυτικός λαός για χιλιετίες, είναι μια κληρονομιά όπου η δημοκρατία των νήσων Μάρσαλ θα την αναπτύξει και θα δημιουργήσει μια σύγχρονη αποτελεσματική ναυτική διοίκηση η οποία είναι παγκοσμίως

αναγνωρισμένη για τον επαγγελματισμό, την συνεισφορά στην ασφάλεια στην ναυτιλία και για τις προσπάθειες για την προστασία του περιβάλλοντος. Ως ενεργό μέλος του IMO τα νησιά Μάρσαλ έχουν επικυρώσει και εφαρμόσει όλες τις βασικές συμβάσεις και πράξεις. Υπάρχει συνεχόμενη προσπάθεια για βελτίωση της ποιότητας των πλοίων και αυτών που λειτουργούν υπό τη σημαία του επιτυγχάνοντας έτσι τις υψηλότερες βαθμολογίες στον έλεγχο του κράτους λιμένα. Στην πραγματικότητα το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ είναι το μοναδικό ανοικτό νηολόγιο που θα πρέπει να περιλαμβάνεται στις λευκές λίστες τόσο του Παρισιού όσο και του Τόκου.

Μέσω του αποκεντρωμένου οργανισμού του νηολογίου με 20 γραφεία με πλήρης υπηρεσίες που βρίσκονται στα θαλάσσια και οικονομικά κέντρα σε όλο τον κόσμο, το νηολόγιο προσφέρει ένα around-the-clock σύστημα αξιωματικών υπηρεσίας και υποστήριξης σε πραγματικό χρόνο για τα σκάφη που φέρουν τη σημαία του.

Σύμφωνα με το ναυτικό νόμο, ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί και μια υποθήκη πλοίου.

Τα σκάφη που επιθυμούν να εγγραφούν στο συγκεκριμένο νηολόγιο δεν πρέπει να είναι πάνω από 20 ετών την στιγμή της εγγραφής. Όμως στην περίπτωση που το σκάφος είναι μεγαλύτερο από 20 ετών ο πλοιοκτήτης δηλώνει άρση της ηλικίας για την εγγραφή μετά από αίτηση που κάνει η οποία συνοδεύεται από μια γραπτή επιβεβαίωση από τον νηογνώμονα του πλοίου η οποία επιβεβαιώνει ότι το σκάφος είναι στην κλάση και ότι μπορεί να εκδώσει όλα τα θεσμοθετημένα πιστοποιητικά για το συγκεκριμένο σκάφος. Κάθε σκάφος που έχει κάνει αίτηση για εγγραφή μπορεί να υπόκεινται σε έλεγχο πριν από την εγγραφή για άρση του ορίου της ηλικίας ή αν κρίνεται απαραίτητο από τον ναυτιλιακό διαχειριστή.

Για να μπορέσει ένα σκάφος να νηολογηθεί στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ θα πρέπει να ανήκει ή να είναι ναυλωμένο ως bareboat σε ένα από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Σε μια εταιρεία όπου έχει συσταθεί σύμφωνα με το νόμο περί εταιρειών
- Σε μια ξένη ναυτιλιακή εταιρεία όπου πληροί τις προϋποθέσεις για να αγοράσει ένα σκάφος όπως προβλέπεται στο τμήμα 119 στην πράξη περί επιχειρήσεων καθώς και στο τμήμα 203 του ναυτικού νόμου
- Σε μια ομόρρυθμη εταιρεία που σχηματίζεται στα πλαίσια της πράξης για τις ομόρρυθμες εταιρείες όπως προβλέπεται στο τμήμα 203α του ναυτικού νόμου ή αλλιώς πληροί τις προϋποθέσεις να αγοράσει ένα σκάφος σύμφωνα με το δίκαιο των νήσων Marshall.
- Σε μια ετερόρρυθμη εταιρεία που έχει συσταθεί στα πλαίσια της πράξης περί ετερόρρυθμων εταιρειών, όπως προβλέπεται στο τμήμα 203α του ναυτικού νόμου ή αλλιώς πληρούν τις προϋποθέσεις για να αγοράσουν ένα σκάφος σύμφωνα με το νόμο των νήσων Μάρσαλ.
- Σε μια εταιρεία περιορισμένης ευθύνης που έχει σχηματιστεί σύμφωνα με την πράξη που αφορά τις εταιρείες περιορισμένης ευθύνης.

5.7.2 Νηολόγηση πλοίων στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ

α) Προσωρινή νηολόγηση

Σύμφωνα με το άρθρο 214 του ναυτικού νόμου, το αρχικό έγγραφο που εκδίδεται από το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ για ένα πλοίο το οποίο είναι νεόκτιστο ή μεταφέρεται από άλλο νηολόγιο είναι το πιστοποιητικό προσωρινής νηολόγησης.

Αυτό το έγγραφο έχει την ίδια ισχύ και νομική υπόσταση όπως το μόνιμο πιστοποιητικό νηολόγησης και έτσι θα είναι το αποδεικτικό στοιχείο ότι το σκάφος για το οποίο έχει εκδοθεί είναι νηολογημένο. Οι απαιτήσεις για την έκδοση του προσωρινού και του μόνιμου πιστοποιητικού νηολόγησης συμπεριλαμβάνονται στο κεφάλαιο I τμήμα 3F του MI-100 και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην κλειστή ατζέντα.

Όλες οι αιτήσεις για προσωρινή νηολόγηση πρέπει να ελεγχθούν από τον διαχειριστή.

Όπως καταλαβαίνουμε η απλή υποβολή της αίτησης δεν εξασφαλίζει ότι ένα σκάφος

Η αίτηση για την εγγραφή: Με αυτό το έγγραφο ξεκινάει και η διαδικασία της εγγραφής η οποία συνοδεύεται με τα απαραίτητα δικαιολογητικά που θα αναφέρουμε πιο κάτω. Οι αιτήσεις εγγραφής μπορούν να υποβληθούν σε οποιοδήποτε περιφερειακό γραφείο.

Σκάφη που πληρούν τις απαιτήσεις μπορούν να εγγραφούν στο νηολόγιο μέσω των περιφερειακών γραφείων. Μετά την παραλαβή των εγγράφων και την καταβολή των τελών, τα περιφερειακά γραφεία μπορούν να προχωρήσουν στην έκδοση ενός προσωρινού πιστοποιητικού εγγραφής και μιας προσωρινής άδειας ασυρμάτου.

Τα απαραίτητα έγγραφα που πρέπει να υποβάλλονται μαζί με την αίτηση εγγραφής είναι τα εξής:

1. Απόδειξη πλοιοκτησίας που μπορεί να αποδεικνύεται με τον λογαριασμό πώλησης ή το πιστοποιητικό ιδιοκτησίας ή στην περίπτωση του νεόκτιστου το πιστοποιητικό του κατασκευαστή ή το Master Carpenter Certificate.
2. Continuous Synopsis Record (CSR)file: Το συγκεκριμένο αρχείο είναι μια νέα απαίτηση τήρησης αρχείων για όλα τα πλοία SOLAS. Είναι απαίτηση που την δημιούργησε ο κώδικας ISPS, αλλά είναι μια ξεχωριστή και ανεξάρτητη απαίτηση τεκμηρίωσης SOLAS όπου παρέχονται και παρακολουθούνται πληροφορίες για την ιδιοκτησία και την λειτουργία του σκάφους. Επιπρόσθετα χρησιμοποιείται ώστε να εκδοθεί ένα προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας του πλοίου (ISSC).
3. Πληρεξούσιο ή Certificate of corporate resolution: Σε αυτό το έγγραφο θα πρέπει να δηλώνετε ο πράκτορας ή ο αξιωματικός που ενεργεί για λογαριασμό του ιδιοκτήτη στη λήψη της αίτησης και για να εκτελεί όλες τις αναγκαίες ενέργειες ώστε να ολοκληρωθούν τα έγγραφα και η εγγραφή.
4. Πιστοποιητικό επιβεβαίωσης της κλάσης: Ένα πιστοποιητικό που να επιβεβαιώνει την κατηγορία του σκάφους ή ένα πιστοποιητικό αξιοπλοίας ή ένα προσωρινό πιστοποιητικό της κατηγορίας στην περίπτωση του νεόκτιστου πρέπει να υποβάλλεται τη στιγμή της εγγραφής.
5. Αυτή η δήλωση ή ένορκη επιβεβαίωση είναι επιπρόσθετη του πιστοποιητικού επιβεβαίωσης της κλάσης και δίνεται από το νηογνώμονα με τον οποίο έχει ταξινομηθεί κατά την ημέρα της εγγραφής.

6. Αναφορές επιθεωρήσεων του νηογνώμονα: Τα πλοία όπου η ηλικία τους είναι άνω των 15 ετών πρέπει να υποβάλουν αντίγραφο της πιο πρόσφατης intermediate και special επιθεώρησης.
7. MARPOL παράρτημα I Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance
8. Αίτηση για πιστοποιητικό ελάχιστου αριθμού ασφαλούς επάνδρωσης: απαιτείται από τον 7.38.6 ναυτικό κανονισμό και θα εκδίδεται από τον διαχειριστή ή από έναν εξουσιοδοτημένο υπάλληλο.
9. Δήλωση της εταιρείας και του εξουσιοδοτημένου προσώπου: Ο 1.07.6 ναυτικός κανονισμός απαιτεί ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής να παρέχει τις πληροφορίες για το εξουσιοδοτημένο άτομο που έχουν ορίσει ώστε να μπορούν να το βρουν ή να επικοινωνήσουν μαζί του 24ώρες ο 24ωρο για θέματα που σχετίζονται με την λειτουργία του σκάφους, την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
10. Δήλωση του κώδικα ISPS του υπευθύνου ασφαλείας της εταιρείας: Ο ISPS κώδικας είναι ο κώδικας ασφαλείας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η εταιρεία θα διορίσει έναν υπεύθυνο ασφαλείας και θα τον δηλώσει στην δήλωση της εγγραφής.
11. Απόδειξη ασφάλισης αστικής ευθύνης: Σύμφωνα με τον κανονισμό του νηολογίου των νήσων Μάρσαλ 2.32.2 και 7.52.1 κάθε πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να τηρεί μόνιμα ικανοποιητική ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης προς τρίτους. Αυτή η απόδειξη παρέχεται από ένα μέλος του διεθνούς γκρουπ P&I club το οποίο θα επαληθεύσει την πλήρη ισχύ της αστικής ασφαλιστικής κάλυψης.
12. Άδεια μεταβίβασης ή πιστοποιητικό ακύρωσης: Το έγγραφο της άδειας εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του νηολογίου από το οποίο το σκάφος μεταφέρεται και παρέχει την απόδειξη για την έγκριση της μεταφοράς του σκάφους στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ. Εάν υπάρχει χαρτί ακύρωσης από το προηγούμενο νηολόγιο και βεβαιώνει ότι είναι ελεύθερο από κάθε βάρος τότε η άδεια μεταβίβασης δεν είναι απαραίτητη.
13. Πιστοποιητικό ότι δεν υπάρχουν βάρη: Είναι η απόδειξη ότι το πλοίο είναι ελεύθερο από καταγεγραμμένα βάρη. Αυτή η δήλωση μπορεί να περιλαμβάνεται στην άδεια μεταβίβασης ή στο πιστοποιητικό ακύρωσης.
14. Μεγάλου βεληνεκού αναγνώριση και εντοπισμού πλοίων: Πρέπει να παρέχεται όσο το δυνατόν συντομότερα ώστε την στιγμή της εγγραφής το σκάφος να μπορεί να ενεργοποιήσει το LRIT του νηολογίου των νήσων Μάρσαλ ώστε να αποφευχθεί τυχόν καθυστέρηση στις υπηρεσίες του σκάφους αφού έχει εγγραφεί στο νηολόγιο
15. Σύμβαση ναυτικής εργασίας, 2006 (MLC 2006): Παρ' όλο που δεν είναι απαραίτητο απαιτούμενο για την εγγραφή, αυτό θα διευκολύνει την μετέπειτα συμμόρφωση με την πιστοποίηση ML.

β) Μόνιμη νηολόγηση

Το πιστοποιητικό μόνιμης νηολόγησης όπως αυτό προβλέπεται από το τμήμα 208 του ναυτικού νόμου είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από τον διαχειριστή σε ένα σκάφος που έχει ήδη λάβει το προσωρινό πιστοποιητικό νηολόγησης και έχει εκπληρώσει όλες τις πρόσθετες απαιτήσεις. Όπως αναφέραμε και πιο πάνω για το πιστοποιητικό προσωρινής νηολόγησης ότι αποτελεί το έγγραφο που αποδεικνύει ότι το σκάφος είναι νηολογημένο σύμφωνα με τους νόμους των νήσων Μάρσαλ το ίδιο ισχύει και για το μόνιμο πιστοποιητικό νηολόγησης με την διαφορά όμως ότι το τελευταίο ισχύει για αόριστο χρονικό διάστημα.

Μια επιστολή αίτησης για την λήψη μόνιμου πιστοποιητικού νηολόγησης υποβάλλεται σε ένα περιφερειακό γραφείο μαζί με τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

1. Έκθεση ικανοποιητικής ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ασφάλειας από το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ: Πρέπει να γίνει μια επιθεώρηση ασφάλειας του πλοίου πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού μόνιμης νηολόγησης.
2. Πιστοποιητικό κλάσης
3. Διεθνείς συμβάσεις και άλλα πιστοποιητικά τα οποία αποδεικνύουν την συμμόρφωση του σκάφους με τις εφαρμόσιμες διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις.
4. Άλλα πιστοποιητικά και έγγραφα που απαιτούνται για την μόνιμη εγγραφή είναι :
 - Άδεια ασυρμάτου από το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ
 - Έγγραφο ακύρωσης από το προηγούμενο νηολόγιο
 - Πιστοποιητικό αστικής ευθύνης για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου, 1992
 - Πιστοποιητικό αστικής ευθύνης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση, 2001
 - Διεθνή σύμβαση του Ναϊρόμπι για ανέλκυση ναυαγίων, 2007
 - Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών, 1974 και το πρωτόκολλο 2002 της σύμβασης
 - Πιστοποιητικό ελάχιστου αριθμού ασφαλούς επάνδρωσης
 - Αποδοχή πιστοποιητικού καταμέτρησης της χωρητικότητας
 - Πιστοποιητικό ML
 - Πιστοποιητικό άδειας μουσικής για κρουαζιερόπλοια
 - Continuous Synopsis Record (CSR) file
 - Condition Assessment Scheme (CAS) file για τα δεξαμενόπλοια
 - Δήλωση του ISM code για τον υπεύθυνο ασφαλείας

Ο παρακάτω πίνακας μας ενημερώνει για τα τέλη εγγραφής που πρέπει να πληρώσει κάθε πλοίο κατά την εγγραφή του³⁰ :

Τέλη εγγραφής - Πρόγραμμα Α	
Αρχικό τέλη εγγραφής ανά σκάφος	\$2.500 USD
Ναύλωση Bareboat τέλη εγγραφής ανά σκάφος	\$2.500 USD
Σκάφη υπό κατασκευή	\$2.500 USD
Τέλη εγγραφής - Πρόγραμμα Β	
Αρχικά τέλη εγγραφής ανά σκάφος (εξαιρούνται τα yachts)	
2.500 καθαρή χωρητικότητα και κάτω	\$2.500 USD
Από 2.501 έως 15.000 καθαρή χωρητικότητα	\$5 000 USD
Από 2.501 έως 35.000 καθαρή χωρητικότητα	\$10.000 USD
Από 35.001 έως 50.000 καθαρή χωρητικότητα	\$15.000 USD
Πάνω από 50.000 καθαρή χωρητικότητα	\$20.000 USD

Το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ παρέχει έκπτωση στα τέλη εγγραφής κατά το 1/3 στις εξής περιπτώσεις:

- Η ηλικία του πλοίου να είναι έως 5 έτη
- Εάν ο πλοιοκτήτης νηολογήσει τρία ή παραπάνω πλοία που η ηλικία τους είναι μικρότερη των δεκαπέντε ετών και
- Κατά 50% μειώνονται τα τέλη εγγραφής αν ο πλοιοκτήτης νηολογήσει τουλάχιστον 10 πλοία με ηλικία μικρότερη των 15 ετών .

5.7.3 Ετήσιος φόρος χωρητικότητας για το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ

Ο ετήσιος φόρος χωρητικότητας που θα πληρώσει κάθε σκάφος εξαρτάται το ποιο σχέδιο θα διαλέξουν το Α ή το Β για να πληρώσουν τα τέλη εγγραφής. Στο σχέδιο Α τα τέλη είναι τυποποιημένα που καταβάλλονται για την εγγραφή ενός πλοίου στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ εφόσον ο ιδιοκτήτης επιλέξει να νηολογήσει το σκάφος του με αυτό το σχέδιο ενώ τα τέλη στο σχέδιο Β βασίζονται σε μια προοδευτική κλίμακα ανάλογα με την χωρητικότητα και παρέχει μια δομή εκπτώσεων σε στόλους. Το Β πρόγραμμα δεν είναι διαθέσιμο για εγγραφές γιοτ.

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας - σύμφωνα με το Α σχέδιο³¹

Εμπορικά σκάφη, ετήσιος φόρος χωρητικότητας 0,20 δολάρια ανά καθαρό τόνο
Ο ελάχιστος ετήσιο πληρωτέος φόρος χωρητικότητας δεν θα πρέπει αν είναι λιγότερο από 500 δολάρια

³⁰ <https://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=281&fromPage=10#VesselReg>

³¹ <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=281>

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας - σύμφωνα με το Β σχέδιο

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας ανά σκάφος εκτός από τα γιοτ:

Για σκάφη 2.500 καθαρής χωρητικότητας ή λιγότερη	\$500
Για σκάφη 2.501 έως 5.000 καθαρής χωρητικότητας	\$0,20 ανά καθαρό τόνο
Για σκάφη 5.001 έως 25.000 καθαρής χωρητικότητας	\$0,15 ανά καθαρό τόνο
Για σκάφη άνω των 50.000 καθαρής χωρητικότητας	\$0,125 ανά καθαρό τόνο

Το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ επίσης παρέχει τις εξής διευκολύνσεις:

- Οι κάτοικοι οι οποίοι δεν είναι μόνιμοι δεν φορολογούνται
- το κόστος που επωμίζονται ετησίως είναι αρκετά χαμηλό
- τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών δεν απαιτείται να ελέγχονται από ορκωτούς ελεγκτές

5.7.4 Το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ στο δρόμο για την κατάκτηση της δεύτερου μεγαλύτερου νηολογίου

Κατά την διάρκεια του έτους 2014 αύξησε τις εγγραφές του κατά 17% καταλαμβάνοντας πλέον την τρίτη θέση στα μεγαλύτερα νηολόγια της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο κύριος Ξενακούδης, Διευθύνων σύμβουλος του ελληνικού γραφείου του νηολογίου των νήσων Μάρσαλ δήλωσε σε μια συνέντευξη του " από τα τέλη του Φεβρουαρίου του 2015 το νηολόγιο ανήλθε σε περίπου 118 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας και πάνω από 3.400 σκάφη"

Ταυτόχρονα δημοσιεύεται από την ελληνική επιτροπή ναυτιλιακής συνεργασίας (GSCC) τον Απρίλιο του 2014, τα στοιχεία που παρέχονται από το νηολόγιο των LLOYD - Fairplay ένα έγγραφο όπου μας αποδεικνύει ότι το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ κατέκτησε μια πολύ υψηλή θέση στην ελληνική αγορά καθώς κέρδισε πάνω από 43% της ολικής χωρητικότητας και σχεδόν το 55% του συνολικού αριθμού των σκαφών που έχει αποκτηθεί συνολικά. Και σύμφωνα πάλι με δήλωση του κυρίου Ξενακούδη " σχεδόν το 40% των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων που ανήκουν στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ είναι ελληνόκτητα πλοία"

Το 2014 ήταν μια επιτυχημένη χρονιά για το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ ανεξάρτητα από τις αυξημένες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα πλοία της αυξήθηκαν περισσότερο από 320 το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση 16 εκατομμυρίων τόνων μικτού βάρους και σε ποσοστό αγγίζει το 17% σε ολική χωρητικότητα σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ κατατάσσεται στην τρίτη θέση των μεγαλύτερων νηολογίων και το Φεβρουάριο του 2015 κατείχε πάνω από 3.400 σκάφη και περίπου 118 εκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας.

Πιο κάτω παρατίθεται ο πίνακας που δημοσιεύτηκε από την Clarkson Research Services τον Ιανουάριο του 2015 όπου φαίνεται ότι το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ είχε αύξηση της τάξεως του 14,4%

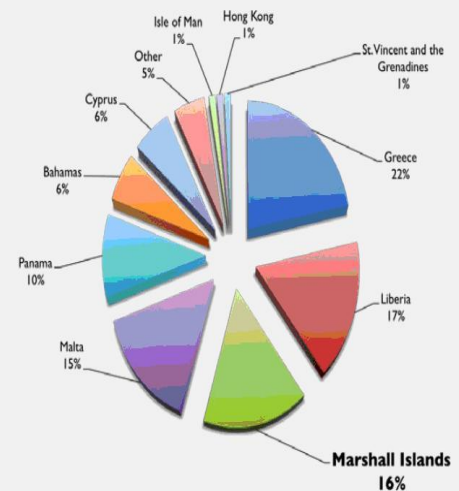
Flag States			Age ¹	No Vessels, end				Million GT, end				01 Jan 15		Fleet This Year	
				2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013	No.	m.GT		
1	Panama	Open	16.2	8,145	8,223	8,302	8,341	205.0	215.5	224.2	227.3	8,351	228.2	UP BY...	0.4%
2	Liberia	Open	9.9	2,720	3,016	3,144	3,154	104.8	120.0	128.0	129.9	3,143	130.4	UP BY...	0.4%
3	Marshall Is.	Open	8.0	1,641	1,868	2,068	2,278	63.8	75.8	85.9	94.9	2,580	108.6	UP BY...	14.4%
4	Hong Kong	Open	9.3	1,756	1,998	2,227	2,366	56.0	68.8	79.2	86.2	2,425	92.7	UP BY...	7.5%
5	Singapore	Open	9.4	2,784	3,059	3,244	3,478	45.2	53.0	60.4	69.2	3,689	76.3	UP BY...	10.2%
6	Bahamas	Open	14.6	1,420	1,429	1,426	1,402	51.6	53.0	54.4	54.7	1,421	56.8	UP BY...	3.9%
7	Malta	Open	11.2	1,713	1,790	1,754	1,801	37.9	43.4	44.3	48.7	1,895	53.5	UP BY...	9.8%
8	China P.R.	National	14.6	3,433	3,677	3,774	3,905	36.8	42.0	46.7	49.7	3,939	49.2	DOWN...	-1.0%
9	Greece	National	24.1	1,517	1,499	1,483	1,472	40.7	41.0	41.8	42.3	1,484	44.4	UP BY...	5.1%
10	Cyprus	Open	11.5	1,014	1,021	1,023	1,043	21.0	21.2	20.3	20.8	1,079	21.6	UP BY...	3.8%

Clarkson's World Fleet Monitor, January 2015

Ο κύριος Ξενακούδης δήλωσε επίσης ότι πιστεύει ότι το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ μέσα στα επόμενα 2 χρόνια θα είναι το δεύτερο μεγαλύτερο νηολόγιο βασιζόμενος στην σταθερή ανάπτυξή του, στις δεσμεύσεις των νεόκτιστων πλοίων καθώς και στην διεθνή κάλυψη του προσωπικού του νηολογίου από την Άπω Ανατολή προς τις Ηνωμένες Πολιτείες.

The table below shows the biggest gains/losses in number of ships, GT, and DW.

Country	Number of Ships Lost/Gained	DW Gained	GT Lost/Gained
Greece	-10	2,658,896	874,175
Liberia	36	3,480,941	2,119,654
Malta	31	3,151,346	2,239,202
Cyprus	7	1,039,259	461,381
Marshall Islands	123	11,006,167	6,453,454
Panama	5	320,001	-607,276
Singapore	6	1,685,951	1833498



Source: Lloyd's Register of Shipping-Fairplay

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα το 2014 ο αριθμός των ελληνόκτητων σκαφών υπό την σημαία των νήσων Μάρσαλ αυξήθηκε με πάνω 120 σκάφη. Το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ είναι ενεργό μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και συμμετέχει στη διαμόρφωση των μελλοντικών κανονισμών που αφορούν τους τομείς του πλοίου, της ασφάλειας του περιβάλλοντος, του πληρώματος και της ασφάλειας. Το τεχνικό τμήμα του νηολογίου είναι υπεύθυνο για να επιβλέπει ότι τηρούνται και εφαρμόζονται οι ισχύοντες εθνικοί ναυτιλιακοί νόμοι και επίσης είναι υπεύθυνο να εξασφαλίσει ότι οι κωδικοί και οι συμβάσεις του IMO πραγματοποιούνται στο μέγιστο για τα σκάφη που είναι νηολογημένα. Ύψιστη σημασία έχει επίσης και η υιοθέτηση του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε πολικά ύδατα, η οποία καλύπτει το σχεδιασμό, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, τη λειτουργία, την εκπαίδευση, την έρευνα και την διάσωση καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος σχετικά με τα πλοία που πλέουν στην Αρκτική και στην Ανταρκτική. Ο κώδικας Polar σημειώνει τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα πλοία που λειτουργούν σε πολικές περιοχές,

συμπεριλαμβανομένου του πάγου και τις αντίξοες καιρικές συνθήκες και επισημαίνει τους στόχους και τις λειτουργικές απαιτήσεις για την προετοιμασία του πλοίου και την λειτουργία του σε αυτές τις απομακρυσμένες περιοχές. Αυτό αναμένετε να τεθεί σε λειτουργία την 1 Ιανουαρίου του 2017 και θα εφαρμοστεί και στα νέα και στα ήδη υπάρχοντα πλοία. Τον Ιούνιο του 2015 τέθηκε σε λειτουργία το MSC 95 όπου είναι το σχέδιο Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας και αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλής ανάφλεξης. Αυτός ο κώδικας παρέχει υποχρεωτικές διατάξεις για την ρύθμιση, την εγκατάσταση, τον έλεγχο και την παρακολούθηση των μηχανημάτων, του εξοπλισμού και των συστημάτων που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε σημείο ανάφλεξης και αρχικά εστιάζεται στο υγροποιημένο φυσικό αέριο ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος για το πλοίο, το πλήρωμα και το περιβάλλον.

Το νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ έχει λάβει τις υψηλότερες βαθμολογίες στον έλεγχο του κράτους λιμένα στις διεθνείς κατατάξεις. Το συγκεκριμένο νηολόγιο είναι το μοναδικό που θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνεται στις λευκές λίστες του Παρισιού και του Τόκυου. Επιπρόσθετα όλα τα εμπορικά πλοία που φέρουν την σημαία του συγκεκριμένου νηολογίου υπόκεινται σε έλεγχο ασφαλείας ετησίως, ο οποίος διεξάγεται είτε από το προσωπικό του νηολογίου είτε από κάποιον εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή. Τέλος θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η φήμη του νηολογίου των νήσων Μάρσαλ συνεχίζει να ενισχύεται λόγω του ότι παρ' όλο που αυξήθηκε σε μεγάλο βαθμό ο στόλος που ανήκει στο νηολόγιο η ποιότητα και η ταχεία εξυπηρέτηση διατηρήθηκαν σε υψηλά επίπεδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 Σύντομη σύγκριση των ευρωπαϊκών σημαιών με αυτών των τρίτων χωρών
Η οικονομία κάθε χώρας εξελίσσεται με την ανάπτυξη κάποιων κλάδων ένας εκ των οποίων είναι η ναυτιλία. Με την επιβολή της φορολογίας αναπτύσσεται η ναυτιλία και όπως αντιλαμβανόμαστε κατ' επέκταση αναπτύσσεται και η οικονομία. Τα έσοδα από τους φόρους χρησιμοποιούνται για την ομαλή λειτουργία και την ανάπτυξη της χώρας. Όποτε το συμπέρασμα που μπορούμε να βγάλουμε είναι ότι καμιά χώρα δεν μπορεί να εκμηδενίσει τους φόρους της.

Ο ανταγωνισμός που υπάρχει στην επιλογή της σημαίας των πλοίων δημιουργεί την ανάγκη οι χώρες να δημιουργούν και να πλασάρουν ένα φθηνό οικονομικό πακέτο για να μπορέσουν να προσελκύσουν νέους πλοιοκτήτες και κατ' επέκταση να αυξήσουν όσο το δυνατόν περισσότερο τις εγγραφές στα νηολόγια της χώρας.

Φυσικό επακόλουθο είναι εφόσον όλες οι χώρες είτε Ευρωπαϊκές είτε τρίτες επηρεάζονται από το φορολογικό ανταγωνισμό, επηρεάζεται και η Ελλάδα.

Με την επιβολή του θεσμικού πλαισίου που πραγματοποίησε η Ευρωπαϊκή ένωση στα κράτη – μέλη της βοήθησε τον φορολογικό ανταγωνισμό της. Κάθε κράτος – μέλος μπορεί να επιλέξει ανάμεσα σε δύο λύσεις στην επιβολή του φόρου εισοδήματος ή τη μείωση της φορολογίας επίσης θα μπορούσε να πραγματοποιήσει και τα δύο.

Οι ευρωπαϊκές χώρες υπερτερούν στους τομείς της ασφάλειας και της ποιότητας σε αντίθεση με τις τρίτες χώρες, οι οποίες προσπαθούν να βελτιωθούν σε αυτούς τους τομείς. Όμως οι τρίτες χώρες υπερέχουν στο φορολογικό ανταγωνισμό λόγω της μηδενικής φορολόγησης και του χαμηλού ετήσιου κόστους που ακόμα δεν προσφέρουν οι χώρες της Ευρωπαϊκής ένωσης. Ωστόσο ένα μειονέκτημα το οποίο βέβαια όσο πάει και εξαλείφεται είναι ότι αρκετές τρίτες χώρες δεν έχουν υπογράψει συμβάσεις διπλής φορολογίας σε αντίθεση με τις χώρες της Ευρωπαϊκής ένωσης όπου σχεδόν όλες έχουν υπογράψει τέτοιες συμβάσεις.

Για να το κάνουμε πιο συγκεκριμένο το φορολογικό πλαίσιο της Ελλάδας έχει προσαρμοστεί και ταυτόχρονα συμμετέχει και στο Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και αυτό με σκοπό να καταφέρει να διατηρήσει και ίσως να βελτιώσει τα νούμερα της στον τομέα της ναυτιλίας.

Έτσι λοιπόν μετά από αρκετή ανάλυση των Ευρωπαϊκών χωρών σε σύγκριση με τις τρίτες χώρες καταλήξαμε ότι όλες οι Ευρωπαϊκές χώρες δεν διαφοροποιούνται σχεδόν καθόλου στις διευκολύνσεις και στις φορολογικές απαλλαγές που προσφέρουν. Το ίδιο όμως συμβαίνει και με τις τρίτες χώρες.

Σε γενικές γραμμές οι πλοιοκτήτες επιλέγουν τη σημαία εκείνη όπου του δίνει τον καλύτερο συνδυασμό από :

- Αξιοπιστία
- Ασφάλεια για το πλοίο
- Φοροαπαλλαγές
- Χαμηλό κόστος εγγραφής και συντήρησης
- Καλύτερες οικονομικές απολαβές

- Εμπιστευτικότητα

Το μεγαλύτερο νηολόγιο στον κόσμο είναι ο Παναμάς, στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Λιβερία και στην Τρίτη θέση τα νησιά Μάρσαλ, λίγες θέσεις πιο κάτω βρίσκεται η Μάλτα, η Ελλάδα, οι Μπαχάμες και τέλος η Κύπρος.

Πολλά οφέλη στην ελληνική οικονομία προσέφερε ο νόμος 2687/1953, ο οποίος έδωσε την άδεια σε ξένες εταιρείες να κατέχουν πλοία όπου φέρουν την ελληνική σημαία και ο στόχος που θεσπίστηκε αυτός ο νόμος ήταν στο να βοηθήσει να προσελκύσουν πλοία στα ελληνικά νηολόγια όπου οι πλοιοκτήτες είναι Έλληνες και στα πλοία κυματίζει ξένη σημαία.

Όταν με το πέρασμα των ετών η πολιτεία διαπίστωσε ότι ο νόμος αυτός είχε θετικά αποτελέσματα, θέσπισε και έναν δεύτερο όπου ίσχυε το ίδιο καθεστώς και για ξένη εταιρεία η οποία διαχειρίζεται πλοία υπό ξένη σημαία. Τα πλεονεκτήματα από την θέσπιση αυτού του νόμου ήταν η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην Ελλάδα και η ανάπτυξη εταιρειών με συναφή ναυτιλιακές δραστηριότητες.

6.2 Παράδειγμα του κόστους νηολόγησης ενός πλοίου υπό τις σημαίες του Παναμά, της Λιβερίας, των νήσων Μάρσαλ και της Ελλάδας.

Στοιχεία πλοίου	
Έτος κατασκευής	2007
Είδος	Commercial container cargo
Κόροι ολικής χωρητικότητας (GRT)	92.727
Κόροι καθαρής χωρητικότητας (NRT)	60.492

Αρχικά υποθέτουμε ότι το συγκεκριμένο πλοίο νηολογείται στο Ελληνικό νηολόγιο και στο κατάρτι του κυματίζει η ελληνική σημαία.

Άρα έχουμε:

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία η νηολόγηση ενός πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο δεν έχει οικονομικές επιβαρύνσεις ούτε επιβάλλει τέλη νηολόγησης. Αν το πλοίο είναι άνω των 1500 κόρων ολικής χωρητικότητας όπως στην περίπτωση μας η εγγραφή του πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ 2687/53. Το συνηθέστερο είναι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες να είναι αλλοδαπές offshore ελληνικών συμφερόντων. Η έκδοση εγκριτικής πράξης από το υπουργείο Ναυτιλίας είναι απαραίτητη προϋπόθεση. Και τα έξοδα νηολόγησης είναι τα απαιτούμενα χαρτόσημα που στην περίπτωση μας είναι:

- 90 ευρώ παράβολο νηολόγησης υπέρ Ειδικού κλάδου οικονομικής ενίσχυσης μερισματούχων μετοχικού ταμείου ναυτικών
- 30 ευρώ υπέρ Δ.Ο.Υ
- 30 ευρώ υπέρ Μετοχικό ταμείο ναυτικών

Συνολικά 150 ευρώ

Υπολογισμός φόρου

Στην Ελλάδα ο υπολογισμός του φόρου γίνεται βάση του νόμου 27/1975 όπου κατατάσσει τα πλοία σε δύο κατηγορίες όπως αναφέραμε και στην ανάλυση του που έγινε στο 3ο κεφάλαιο. Στην συγκεκριμένη περίπτωση το πλοίο μας ανήκει στην πρώτη κατηγορία και στην περίπτωση όπου έχει νηολογηθεί μετά τις 22/4/1975. Το πλοίο έχει ηλικία 7 ετών (2008-2015) διότι δόθηκε για εκμετάλλευση στις 15/02/2007. Η ηλικία ξεκινάει από το 2008 γιατί όπως αναφέραμε στην θεωρία η ηλικία του πλοίου ξεκινάει να μετράει από την 1 Ιανουαρίου του επόμενου έτους του οποίου το πλοίο έχει παραδοθεί στον πλοιοκτήτη.

Ο υπολογισμός του φόρου γίνεται ως εξής :

Με βάση την κλίμακα χωρητικότητας έχουμε :

$$10.000 * 1,2 = 12.000$$

$$10.000 * 1,1 = 11.000$$

$$20.000 * 1,0 = 20.000$$

$$52.725 * 0,9 = 47.452,5$$

Άρα προκύπτει το ποσό των 90.452,50 αυτό προκύπτει από τους συντελεστές χωρητικότητας . Αυτό το ποσό το πολλαπλασιάζουμε με τον συντελεστή της ηλικίας όπου στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι 2,470.

Άρα έχουμε οφειλόμενο φόρο για το έτος 2015 $90.452,50 * 2,470 = 223.417,68$

Ευρώ

Σημειωτέον το ποσό αυτό δεν είναι κάθε χρόνο σταθερό καθώς οι συντελεστές χωρητικότητας αυξάνονται κάθε χρόνο κατά 4% που σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης κάθε χρόνο πληρώνει μεγαλύτερο φόρο.

Δεύτερη υπόθεση είναι ότι το πλοίο θα νηολογηθεί στο νηολόγιο της Λιβερίας Σας παραθέτω τον υπολογισμό των τελών εγγραφής και του φόρου χωρητικότητας έτσι όπως υπολογίζονται από την επίσημη σελίδα του νηολογίου :

Liberian Registry Tonnage Tax Calculator

Enter Net Tonnage:

Annual Tonnage Tax:
Annual Inspection Fee:
Annual MIIPS Fee:
Annual Total:

Fleet discounts may be available based on aggregate tonnage and/or numbers of vessels in the Registry

Registration Fees:
Administrative Fees:
Estimated Certification Fees:
Per Mortgage Fee:
Total Initial Registration Fees: **WAIVED!**

All the INITIAL REGISTRATION fees detailed above shall be waived for any vessel entering the Liberian Registry during the period July 1, 2000 through December 31, 2016.

This pricing is applicable for new registrations occurring after July 1, 2000.

Όλοι οι παραπάνω υπολογισμοί γίνονται σύμφωνα με το ADM-003 REV-01/12. Ο πλοιοκτήτης για το συγκεκριμένο πλοίο κατά την εγγραφή του θα πληρώσει συνολικά $15.414 + 13.300 = 28.714$ δολάρια τα οποία σε ευρώ 25.494,10 σύμφωνα με την σημερινή ισοτιμία. Και κάθε χρόνο θα πρέπει να πληρώνει το ετήσιο φόρο χωρητικότητας, το ετήσιο επιθεώρηση και τα ΜΙΙΡS (marine investigations and international participation) όπου το ποσό ανέρχεται στα 15.414 δολάρια και αντιστοιχεί στα 13.683,52 ευρώ με την σημερινή ισοτιμία.

Τρίτη υπόθεση είναι ότι το πλοίο θα νηολογηθεί στο νηολόγιο του Παναμά Άρα έχουμε :

<u>Κόστος νηολόγησης</u>	
	\$USD
Τέλη νηολόγησης	\$6,500.00
Ετήσιος φόρος	\$6,049.20
Ετήσια προξενικά τέλη	\$3,000.00
Ετήσια τέλη επιθεώρησης	\$1,200.00
Ετήσια τέλη έρευνας	\$500.00
+3% της καθαρής χωρητικότητας	\$1,814.76
Σύνολο	\$19.063,96

Το πλοίο κατά την νηολόγηση του θα πληρώσει το ποσό των 19.063,96 δολαρίων που αντιστοιχεί σε 16.925,33 ευρώ με την σημερινή ισοτιμία και το ποσό που καλείται να πληρώνει κάθε χρόνο είναι 12.563,96 δολάρια που αντιστοιχεί σε ευρώ στο ποσό των 11.155,11.

Και η τέταρτη και τελευταία υπόθεση είναι ότι το πλοίο νηολογείται στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλ

Τα νησιά Μάρσαλ προσφέρουν δύο προγράμματα εγγραφής όπου ο πλοιοκτήτης καλείται να διαλέξει πιο από τα δύο τον συμφέρει περισσότερο. Για πλοία με μεγάλη καθαρή χωρητικότητα συμφέρει να εγγραφούν σύμφωνα με το δεύτερο πρόγραμμα όπως θα διαπιστώσουμε και παρακάτω.

Τα τέλη νηολόγησης και ο ετήσιος φόρος που καλείται να πληρώσει το πλοίο και στα δύο προγράμματα παρατίθεται πιο κάτω σύμφωνα.

TOTAL ESTIMATED INITIAL REGISTRATION COSTS Based on Tonnages Submitted	RECURRING ANNUAL FEES Based on Tonnages Submitted																			
<p>(Including Recurring Annual and standard Documentation Fees. Does NOT include mortgage recordation and special services fees.)</p> <table border="1" data-bbox="331 495 694 611"> <thead> <tr> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>\$24,062.48</td> <td>\$35,486.18</td> </tr> </tbody> </table> <p>Additional Cost of Option B Registration: \$11,423.70</p> <p>Option B Initial Registration Fees Can Be Recovered; Payback Period (in Years): 1.88</p>	A	B	\$24,062.48	\$35,486.18	<p>Plan A favors the medium to small vessel types Plan B favors large vessel types</p> <table border="1" data-bbox="930 472 1299 869"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Annual Tonnage Tax:</td> <td>12,098.40</td> <td>7,561.50</td> </tr> <tr> <td>Annual Marine Services:</td> <td>2,000.00</td> <td>2,000.00</td> </tr> <tr> <td>Annual MIP Fee:</td> <td>5,209.08</td> <td>3,669.68</td> </tr> <tr> <td>Total:</td> <td>\$19,307.48</td> <td>\$13,231.18</td> </tr> </tbody> </table> <p>Option B Savings in Recurring Annual Fees: \$6,076.30</p>		A	B	Annual Tonnage Tax:	12,098.40	7,561.50	Annual Marine Services:	2,000.00	2,000.00	Annual MIP Fee:	5,209.08	3,669.68	Total:	\$19,307.48	\$13,231.18
A	B																			
\$24,062.48	\$35,486.18																			
	A	B																		
Annual Tonnage Tax:	12,098.40	7,561.50																		
Annual Marine Services:	2,000.00	2,000.00																		
Annual MIP Fee:	5,209.08	3,669.68																		
Total:	\$19,307.48	\$13,231.18																		

Πηγή : <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=187&calc=1>

Όπως βλέπουμε αν ο πλοιοκτήτης επιλέξει να νηολογήσει το πλοίο με το πρώτο πρόγραμμα θα πληρώσει κατά την νηολόγηση $\$24.062,48 + 19.307,48 = 43.369,96$ δολάρια που αντιστοιχούν σε 38.505,73 ευρώ

Ενώ αν διαλέξει το δεύτερο πρόγραμμα θα πληρώσει κατά την νηολόγηση $\$35.486,18 + \$13.231,18 = 48.717,36$ δολάρια που αντιστοιχούν σε 43.254,17 ευρώ.

Μπορεί ο πλοιοκτήτης να πληρώνει 5.348 δολάρια παραπάνω κατά την νηολόγηση του όμως κάθε χρόνο θα έχει λιγότερο ετήσιο φόρο κατά 6.076,30 δολάρια και το ποσό που πλήρωσε παραπάνω στα τέλη εγγραφής θα τα πάρει πίσω σε λιγότερο των 2 ετών όποτε σίγουρα τον συμφέρει να νηολογήσει το πλοίο με το δεύτερο πρόγραμμα.

6.3 Συμπεράσματα Παραδείγματος

Με το παραπάνω παράδειγμα υποθέσαμε ότι έχουμε ένα πλοίο και εξετάσαμε τέσσερα πιθανά σενάρια τα οποία ήταν η νηολόγηση του σε τέσσερα διαφορετικά νηολόγια, της Ελλάδας και των τριών μεγαλύτερων παγκοσμίως ανοικτών νηολογίων του Παναμά, της Λιβερίας και των νήσων Μάρσαλ.

Μετά από τους υπολογισμούς που κάναμε είναι εμφανέστατο γιατί από φορολογικής άποψης οι πλοιοκτήτες προτιμούν να εγγραφούν τα πλοία τους σε ανοικτά νηολόγια και όχι στο ελληνικό. Τα ποσά που κερδίζουν κάθε χρόνο από το ετήσιο φόρο που πληρώνουν στα ανοικτά νηολόγια είναι μεγάλα τα οποία μπορούν να τα επενδύσουν σε άλλους τομείς ώστε να βελτιώσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν. Και αν αναλογιστούμε ότι στα νεόκτιστα πλοία ή αν οι πλοιοκτήτες κάνουν μαζικές νηολογήσεις υπάρχουν αξιόλογες εκπτώσεις στα τέλη νηολόγησης και στους φόρους χωρητικότητας τότε μπορούμε να καταλήξουμε στο ότι οι πλοιοκτήτες έχουν

σημαντικά φορολογικά κίνητρα ώστε να επιλέγουν τις σημαίες ευκαιρίας και όχι την Ελληνική ή κάποια από τις Ευρωπαϊκές.

Κεφάλαιο 7

7.1 Συμπεράσματα

Ο τομέας της ναυτιλίας είναι από τις πιο σημαντικές επιχειρηματικές δραστηριότητες της Ελλάδας και πολλών άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως είναι η Κύπρος και η Μάλτα. Οι πλοιοκτήτες έχουν την επιλογή να εγγράφουν όπου θέλουν στον κόσμο τα πλοία τους με την προϋπόθεση ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που βάζει το κάθε νηολόγιο που επιλέγουν να εγγραφούν. Το νηολόγιο της Ελλάδας παραμένει να έχει μια από τις πλέον ποιοτικές σημαίες και αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι η Αμερικάνικη ακτοφυλακή αναγνώρισε και για το έτος 2015 την Ελλάδα ως ποιοτικό κράτος σημαίας (Quality Flag States) το οποίο βασίζεται στην εξαιρετική επίδοση που κατέγραψε στους ελέγχους και στις επιθεωρήσεις όπου πραγματοποιήθηκαν στα ελληνικά πλοία σε διάφορα λιμάνια.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του 2014-2015 της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα αλλά μειώθηκε ελάχιστα σε αριθμό πλοίων αυτό βέβαια είναι μια θετική έκβαση αν αναλογιστούμε ότι επικρατεί ύφεση υπερπροσφορά χωρητικότητας, ασταθής ναυλαγορά και μειωμένη τραπεζική χρηματοδότηση.

Βέβαια θα πρέπει να προσθέσουμε σαν συμπέρασμα αλλά και σύμφωνα με τους Έλληνες εφοπλιστές ότι λόγω της συνεχόμενης ανισορροπίας που υπάρχει μεταξύ ζήτησης και προσφοράς οι προοπτικές για το επόμενο διάστημα είναι ασαφείς.

Η Ευρωπαϊκή ένωση έχει πραγματοποιήσει μια σειρά από μέτρα για να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής σημαίας και να διασφαλίσει την παραμονή των εταιρειών που έχουν την έδρα τους στο έδαφος των Ευρωπαϊκών χωρών. Επίσης τα μέτρα αυτά τα υιοθέτησε για να μπορέσει να πετύχει ανάπτυξη των κρατών μελών της και επειδή κινούνται σε ελεύθερη διεθνή αγορά και η ανάπτυξη διεκδικείται και από τρίτες χώρες όπου έχουν πολύ χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και πολύ χαμηλή φορολογία. Τα μέτρα αυτά όπως αναλύσαμε και παραπάνω έχουν την μορφή παροχής κρατικών ενισχύσεων στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Το να επιλέξει ένας πλοιοκτήτης που θα νηολογήσει το πλοίο του δεν είναι μια απόφαση που την παίρνει σκεπτόμενος συναισθηματικά ή την πατρίδα του αλλά σκέφτεται καθαρά με οικονομικά κριτήρια και που θα μεγιστοποιήσει τις απολαβές του με όσο το δυνατό χαμηλότερα κόστη. Βέβαια θα πρέπει να αναφέρουμε ότι μπορεί ο οικονομικός λόγος να είναι ο κυριότερος που προτιμούνται οι σημαίες ευκαιρίας αλλά όχι και ο μοναδικός.

Το μεγαλύτερο ποσοστό πλοιοκτητών επιλέγει να εγγράψει τα πλοία του σε νηολόγια που προσφέρουν σημαίες ευκαιρίας διότι για να εγγραφούν δεν χρειάζεται να έχουν και ιδιαίτερα προσόντα και έτσι σχεδόν όλα τα πλοία μπορούν να εγγραφούν. Από την ανάλυση που πραγματοποιήσαμε στο 5ο κεφάλαιο μπορούμε να αντιληφθούμε πως οι πλοιοκτήτες απολαμβάνουν μια σειρά από πλεονεκτήματα και ευκολίες όπως:

- Εξασφαλίζουν την ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση σε επίπεδα παραπλήσια της μηδενικής επιβάρυνσης.

- ευκολότερη δανειοδότηση με πολλές ασφαλίσσεις
- λιγότερος κίνδυνος από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνής υποχρεώσεις των χωρών τους
- απαλλαγή από κρατικές αναμίξεις στην εκμετάλλευση των πλοίων τους
- ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ιακνότητας των ναυτικών
- πλήρη ελευθερία στην σύνθεση του πληρώματος
- και τέλος εύκολη και ταχύτατη δημιουργία εταιρείας και με παροχή ανωνυμίας

Όλα αυτά γίνονται με χαμηλούς πόρους, αυτό έχει ως αποτέλεσμα να τους βοηθάει στην μείωση των εξόδων τους, στη σημαντική μείωση του λειτουργικού κόστους σε κάθε πλοίο και οπωσδήποτε στην συμπίεση του κόστους μεταφοράς.

Όχι σε όλες τις περιπτώσεις αλλά στις περισσότερες οι σημαίες ευκαιρίας υστερούν σε διεθνή πρότυπα θαλάσσιων μεταφορών και αντιμετωπίζουν αρκετά προβλήματα στους ελέγχους που γίνονται στα λιμάνια, εμφανίζοντας ελλείψεις σε θέματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια του πλοίου και σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοίας.

Η μη συμμόρφωση στους κανόνες ασφάλειας προκαλεί ναυτικά ατυχήματα τα οποία αρκετές φορές είναι τόσο σοβαρά που προκαλούν αδιόρθωτες φυσικές καταστροφές, απώλειες ανθρώπινων ζωών και φυσικά σαν επακόλουθο έρχεται και η καταστροφή περιουσιακών στοιχείων και επενδύσεων.

Είναι συνηθισμένο οι σημαίες ευκαιρίας να κατηγορούνται ότι είναι υπεύθυνες για την θαλάσσια ρύπανση και αρκετά από τα ναυτικά ατυχήματα. Το μόνο σίγουρο είναι ότι οι σημαίες ευκαιρίας έχουν επιφέρει μεγάλο κοινωνικό κόστος και συγκριτικά με τους τα πλοία που υπακούν σε συγκεκριμένη εθνική νομοθεσία και διεθνές κανονισμούς είναι πολύ μεγαλύτερο. Και εδώ γεννιέται το ερώτημα πως μπορεί οι ναυτιλιακές εταιρείες που υποστηρίζουν τις σημαίες ευκαιρίας να παρέχουν υψηλού κόστους ναυτιλιακές υπηρεσίες και από την άλλη να λειτουργούν με πολύ χαμηλό λειτουργικό κόστος.

Εξαιτίας λοιπόν όλων αυτών των ναυτικών ατυχημάτων που προκαλούνται και της θαλάσσιας ρύπανσης τα πλοία που φέρουν κάποια σημαία ευκαιρίας υπόκεινται σε όλο και περισσότερους ελέγχους. Βέβαια τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει προσπάθειες από τα κράτη που έχουν νηολογήσει τα πλοία τους σε κάποια από αυτές τις σημαίες να αναβαθμίσουν τα πλοία τους και να βελτιώσουν την ασφάλεια τους, με στόχο να είναι πιο ανταγωνιστικοί και να συμμορφώνονται με τους διεθνούς κανονισμούς. Ωστόσο έχουν θεσπιστεί κάποια πρότυπα ασφαλείας και κάποιοι κανονισμοί οι οποίοι υιοθετούνται και από τις Ευρωπαϊκές χώρες και τις τρίτες χώρες. Από όλα τα παραπάνω καταλήγουμε ότι σημαίες ευκαιρίας θα υπάρχουν όσο υπάρχει μεγάλο ποσοστό πλοιοκτητών που τις υποστηρίζουν και εγγράφουν τα πλοία τους σε αυτά τα νηολόγια για οικονομικούς και άλλους λόγους και ένας λόγος σημαντικός που το υποστηρίζουμε αυτό είναι διότι πλέον οι σημαίες ευκαιρίας σιγά σιγά αναβαθμίζουν την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν.

Από την ανάλυση που πραγματοποιήσαμε στην παρούσα εργασία συμπεράναμε ότι η ελληνική σημαία είναι και η πιο δαπανηρή άμα την συγκρίνουμε με τις σημαίες

ευκαιρίας. Ωστόσο η Ελλάδα σαν μέλος της Ευρωπαϊκής ένωσης ακολουθεί της κοινοτικές οδηγίες της με αποτέλεσμα να προσφέρει μια σημαία όπου δίνει ιδιαίτερη σημασία στην ποιότητα και στην ασφάλεια του πλοίου, σέβεται το θαλάσσιο περιβάλλον, και έχει αυστηρές απαιτήσεις για την επάνδρωση των πλοίων. Ωστόσο θα ήθελα να αναφέρω ότι το ελληνικό κράτος δεν θα πρέπει να βασίζεται στην επίκληση του πατριωτισμού των εφοπλιστών για να επιστρέψουν τα πλοία τους στην ελληνική σημαία όπως πραγματοποιήθηκε με το διπλασιασμό της φορολογίας τα έτη 2012 με 2015 λόγω του ότι έπρεπε να καλύψουν μέρος του μεγάλου ελληνικού χρέους αλλά θα πρέπει να αφουγκράζεται τις ανάγκες των πλοιοκτητών για την διευκόλυνση των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων στη χώρα και να τους παρέχεται ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών .

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Βλάχος Γ., << Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική >>, εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα, 2007
- Χρήστου Ν. Τότση, <<Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων>>, εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα, 2007
- Θεοδωρόπουλος Σ. - Λεκάκου Μ. - Πάλλης Α., <<Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία>>, εκδόσεις Τυπωθήτω, 2006
- Αντάπασης Αντώνης, <<Το σύστημα φορολογίας των Ελληνικών πλοίων>>, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, 2001

Διαδίκτυο

- <http://www2.deloitte.com/ng/en/pages/energy-and-resources/articles/shipping-tax-guides.html>
- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre_gr/cypmarcentre_gr?OpenDocument
- https://en.wikipedia.org/wiki/Flag_of_convenience
- <http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm>
- <http://www.segumar.com/about-us/>
- <http://www.chenleeyasociados.com/vessel-registration.html>
- <http://www.pmacertification.com/view.asp?idp=7&c=12>
- http://www.panamaconsul.co.uk/?page_id=115
- <http://www.bbc.com/news/world-latin-america-28558480>
- <https://www.register-iri.com/forms/upload/MI-100.pdf>
- <https://www.gvzh.com.mt/malta-law/shipping/advantages-flag-registration-vessels/>
- http://www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/index_gr/index_gr?opendocument
- <http://www.independent.com.mt/articles/2015-1-29/bussiness-news/malta-flag-becomes-the-6th-largest-merchant-ship-register-in-the-world-6736129672>
- <http://www.maltashipregistration.com/en/maltaflag>
- <http://www.tax-news.com/malta/shipping.asp>
- [http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/\\$file/greek_tax_leaflet.pdf](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/9AA173DF65953A6BC2257792002B3BBC/$file/greek_tax_leaflet.pdf)
- <http://www.3amalta.com/en/articles/item/108-shipping-registration-under-the-maltese-flag.html>
- <http://www.hellenicshippingnews.com/0cddaf00-06d3-49ca-bffd-fddda2857566/>
- <https://www.guidetoshipregistries.com/sample/liberia>
- <http://liberiancorporations.com/>

- <http://www.register-iri.com/>
- <http://www.hellenicshippingnews.com/marshall-islands-ship-registry-on-track-to-become-second-largest-first-among-hellenic-ship-owners/>
- Moore Stephens, <<Malta Tonnage Tax>>, August 2012
- <http://www.cretavoice.gr/article.asp?catid=4773&subid=2&pubid=64854>
- https://www.liscr.com/liscr/Portals/0/ADM-003_Rev_01-2012.pdf
- <https://www.eforologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=6590DDEF669F9A0.1D031AEA53&version=1967/08/01>
- http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_el.htm