

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΑ

«ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΚΥΠΡΟ»

ΖΓΟΥΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς

Ιούλιος 2013

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα Μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Μιχαήλ Παζαρζής (Επιβλέπων Καθηγητής)
- κ. Γεώργιος Σαμιώτης
- κ. Ερνέστο Τζαννάτος

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία με τίτλο «Το θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε Ελλάδα και Κύπρο» εκπονήθηκε στα πλαίσια ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η μελέτη και εμβάθυνση στο θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο που διέπει τις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Δημοκρατία της Κύπρου αναφορικά με την προσέλκυση τους στην κάθε μια από αυτές. Για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας έγιναν επισκέψεις στα Νηολόγια Πειραιά, σε Νομικές βιβλιοθήκες, στα Μητρώα Ναυτικών Εταιρειών, στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Ελλάδος, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου καθώς επίσης και στο τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου και δικηγορικούς συλλόγους της Κύπρου για να διαμορφωθεί μια πληρέστερη εικόνα και για τις ανάγκες της εργασίας αυτής.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Μιχαήλ Παζαρζή, επιβλέποντα καθηγητή αυτής της διπλωματικής εργασίας, τον επίκουρο καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη και τον καθηγητή κ. Ερνέστο Τζαννάτο, για την καθοδήγηση και συγκρότηση της εργασίας αυτής.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική αυτή εργασία ερευνά και συγκρίνει το θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο που διέπει τις ναυτιλιακές εταιρείες σε Ελλάδα και Κύπρο. Στόχος της εργασίας ήταν να συγκεντρώσει όλους εκείνους τους νόμους που διέπει της ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα προκειμένου να προσελκύσει νέες στην περίπτωση της Ελλάδας και στην περίπτωση της Κύπρου. Αναλύονται όλα τα νομοθετήματα που εφαρμόστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα και την Κύπρο. Αναλύεται πως μπορεί να νηολογηθεί ένα πλοίο στην Ελλάδα και την Κύπρο, πως μπορεί να συσταθεί μια ναυτιλιακή εταιρεία στην Ελλάδα και την Κύπρο και τέλος πια θα είναι η φορολόγησή τους σε κάθε περίπτωση.

SUMMARY

This thesis investigates and compares the institutional and fiscal framework for shipping companies in Greece and Cyprus. The aim of the study was to gather all those laws that govern the shipping companies today in order to attract new ones in the case of Greece and in the case of Cyprus. Analyzing all the instruments applied in the last decades in Greece and Cyprus. Analyzes how can a ship registered in Greece and Cyprus, how to set up a shipping company in Greece and Cyprus and finally how they will be taxed in each case.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|-----------|
| A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 8 |
| 1. Η Ναυτιλία στην Ελλάδα | 8 |
| 2. Η Ναυτιλία στην Κύπρο..... | 10 |
| 2.1 Διμερείς συμφωνίες της Κύπρου σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας..... | 12 |
| 3. Σημαίες ευκαιρίας | 13 |
| 3.1 Γενικά..... | 13 |
| B. Το θεσμικό πλαίσιο των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων | 15 |
| 1. Νηολόγηση πλοίων στην Ελλάδα..... | 16 |
| 2. Επενδύσεις και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού στην Ελλάδα (Ν.Δ. 2687/1953) | 17 |
| 3. Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία | 20 |
| 4. Νόμος εγκατάστασης στην Ελλάδα αλλοδαπών Εταιρειών (Α.Ν. 89/1967)..... | 22 |
| 5. Συμπληρωματικές διατάξεις του Ν. 89/1967 περί εγκατάστασης αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα (Α.Ν. 378/1968) | 25 |
| 6. Αποτελέσματα εφαρμογής των Α.Ν. 89/1967 και Α.Ν. 387/1968..... | 27 |
| 7. Φορολογία πλοίων, επιβολή εισφοράς προς ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκατάστασης αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (Ν. 27/1975) | 28 |
| 8. Συμπλήρωση και τροποποίηση υφιστάμενων διατάξεων (Ν. 814/1978)..... | 32 |
| 9. Συμπληρωματικοί νόμοι για το νομικό καθεστώς και την αστική ευθύνη ναυτιλιακών εταιρειών. | 37 |
| 9.2 Αστική ευθύνη του αντιπροσώπου αλλοδαπής εταιρείας αναφορικά με την εργασία Έλληνα ναυτικού σε αλλοδαπή εταιρεία (Ν. 762/1978) | 38 |
| 10. Ναυτική Εταιρεία (Ν. 959/1979)..... | 39 |
| 10.1 Ειδικότερα..... | 41 |
| 10.2 Λύση και εκκαθάριση ναυτικής εταιρείας | 42 |
| 10.3 Αποτελέσματα εφαρμογής του Ν. 959/79..... | 43 |
| 11. Νεότεροι νόμοι για ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα (Ν. 4150/2013)..... | 44 |
| Γ. Το φορολογικό πλαίσιο των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων | 47 |
| 1. Φορολόγηση πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα (Ν. 27/1975) | 48 |
| 1.1 Γενικά - ιστορική επισκόπηση | 48 |
| 1.2 Γενικές αρχές του νόμου 27/1975 | 48 |
| 1.3 Φορολογία πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου 22 Απριλίου 1975 | 51 |

| | |
|---|----|
| 1.3.1 Απαλλαγές - Μειώσεις φόρου..... | 53 |
| 1.4 Φορολογία και έκτακτη εισφορά πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένων υπό Ελληνική σημαία μέχρι έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου 22 Απριλίου 1975..... | 53 |
| 1.4.1 Απαλλαγές - Μειώσεις φόρων | 54 |
| 1.5 Επιβολή εισφοράς πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένων υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου..... | 55 |
| 1.6 Φορολογία πλοίων Β' κατηγορίας | 57 |
| 1.6.1 Απαλλαγές – Μειώσεις | 58 |
| 2. Επιβολή ειδικής εισφοράς υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν. 29/1975) | 60 |
| 3. Πρόσφατοι νόμοι για τη ρύθμιση φορολογικών θεμάτων..... | 62 |
| 3.1 Φορολογία εισοδήματος, Πλοίων, Αποθεματικά, ΝΣΚ, ΦΠΑ, κλπ θέματα (Ν. 4110/2013) | 62 |
| 3.1.1 Απαλλαγές - Μειώσεις φόρου..... | 64 |
| 3.2 Επενδυτικά εργαλεία / Παροχή πιστώσεων / Αποκρατικοποιήσεις / Παίγνια / Φορολογικά / Ασφάλιση αυτοκινήτων κλπ θέματα (Ν. 4141/2013)..... | 66 |
| Δ. Το θεσμικό πλαίσιο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Δημοκρατίας της Κύπρου | |
| 69 | |
| 1. Το Κυπριακό Δίκαιο..... | 70 |
| 2. Νηολόγηση πλοίων στην Δημοκρατία της Κύπρου | 71 |
| 2.1 Πλοία που δεν μπορούν να εγγραφτούν στο Κυπριακό νηολόγιο | 74 |
| 3. ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ | 75 |
| 3.1 Προσωρινή Νηολόγηση | 75 |
| 3.2 Μόνιμη Νηολόγηση | 76 |
| 3.3 Παράλληλη Νηολόγηση..... | 76 |
| 4. Διαγραφή πλοίων από το Κυπριακό Νηολόγιο | 78 |
| 5. Σύσταση Ναυτιλιακής εταιρείας στην Κύπρο..... | 80 |
| 5.1 Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης..... | 80 |
| 5.2 Σύσταση | 82 |
| 5.3 Έγκριση ονόματος..... | 83 |
| 5.4 Καταχώρηση του Ιδρυτικού Εγγράφου και του Καταστατικού της Εταιρείας..... | 83 |
| 5.5 Καταστατικό..... | 83 |
| 5.6 Ιδρυτές / μέτοχοι | 83 |
| 5.7 Γενικές συνελεύσεις | 84 |
| 5.8 Ανωνυμία : η έννοια του εμπιστεύματος (TRUST) | 85 |
| 5.9 Πιστοποιητικό σύστασης..... | 85 |

| | |
|--|------------|
| Ε. Το φορολογικό πλαίσιο ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Δημοκρατίας της Κύπρου | 86 |
| 1. Το νέο φορολογικό καθεστώς ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Δημοκρατία της Κύπρου (Ν. 44(I)/2010) | 87 |
| 1.1 Φόρος Πλοιοκτητών..... | 92 |
| 1.2 Φόρος Ναυλωτών..... | 95 |
| 1.3 Φόρος Διαχειριστών Πλοίων..... | 97 |
| Ζ. Συμπεράσματα αναφορικά με το ισχύον θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών σε Ελλάδα και Κύπρο | 99 |
| 1. Συμπεράσματα για το ισχύον θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών σε Ελλάδα..... | 99 |
| 2. Συμπεράσματα για το ισχύον θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών στη Δημοκρατία της Κύπρου..... | 103 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 107 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ..... | 110 |

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η Ναυτιλία στην Ελλάδα

Η Ελλάδα από την αρχαιότητα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα λόγω της γεωγραφικής της θέσης ως σταυροδρόμι τριών ηπείρων, των μεγάλων ελληνικών ακτογραμμών (16.000 χλμ) και τον μεγάλο αριθμό νησιών και βραχονησίδων της. Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί το δυναμικότερο κλάδο της ελληνικής οικονομίας καθιστώντας την Ελλάδα από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές δυνάμεις παγκόσμια, διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας και την αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο.

Σύμφωνα με έκθεση του ΟΗΕ το 53,3% της παγκόσμιας ναυτιλίας βρίσκεται στα χέρια 5 ναυτιλιακών κρατών. Η Ελλάδα είναι πρώτη με πλοία συνολικής χωρητικότητας 170 εκατ. τόνων. Ενώ ακολουθούν η Ιαπωνία με 147,5, η Γερμανία με 85, η Κίνα με 70,4 και Νορβηγία με 48,7 εκατ. τόνους.

Η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας δείχνει πως η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας είναι απόρροια εμπορικών δικτύων που σχηματίστηκαν στην Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη μέσω της διασποράς των Ελλήνων σε πόλεις-κόμβους μετά το 1830. Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος μετεξελίχθηκε σε ελεύθερα εμπορικά πλοία που μετέφεραν χύδην φθηνά φορτία για λογαριασμό τρίτων χωρών ανταποκρινόμενος στην αυξανόμενη ζήτηση μιας ολοένα και πιο διεθνοποιημένης οικονομίας.

Στο 19^ο αιώνα τα γραφεία των Ελληνικών Ναυτιλιακών και εμπορικών εταιριών βρίσκονταν στην : Οδησό, Πειραιά, Ταϊγάνιο, Βράιλα, Γαλάτσι, Σμύρνη, Σύρο, Λονδίνο, Κεφαλονιά, Αλεξάνδρεια, Τεργέστη, Λιβόρνο, Μασσαλία, Κωνσταντινούπολη. Τα πλοία τους βρισκόταν υπό τις σημαίες των :Ιόνιο Κράτος, Ρωσία, Μολδοβλαχία, Αίγυπτο, Βρετανία, Γαλλία, Ιταλία, Ελλάδα, Οθωμανικό κράτος, Μάλτα.

Τον 20^ο αιώνα έχουμε μια νέα τάξη πραγμάτων και τα γραφεία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών εδρεύουν πλέον σε: Πειραιά, Νέα Υόρκη, Μπουένος Άιρες, Μόντρεαλ, Μόντε Κάρλο, Παρίσι, Ζυρίχη. Τα πλοία τους ήταν υπό σημαίες : ΗΠΑ,

Αίγυπτος, Ελλάδα, Βρετανία, Παναμάς, Λιβερία, Καναδά, Κύπρου, Βερμούδας, Ονδούρας, Λιβάνου, Μάλτας, Μπαγκλαντές, Νήσων Καϋμάν, Νήσων Μάρσαλ, Σαουδικής Αραβίας, Σιγκαπούρης, Μπαχάμες και Χονγκ Κόνγκ.

Τους τελευταίους δυο αιώνες η επιλογή σημαίας για τα πλοία είναι ευκαιριακή για αυτό είναι σωστότερο να μιλάμε για ελληνόκτητο στόλο και όχι ελληνικό. Η διάκριση αυτή ερμηνεύεται και από άλλες εκφάνσεις, δεδομένου ότι η ελληνική εμπορική και ναυτιλιακή κοινότητα του 19^{ου} αιώνα, που ήταν εγκατεστημένη μια ζωή στο εξωτερικό ως πολίτες ξένων κρατών διατηρούσε την «ελληνικότητά» της ως βασικό στοιχείο της επιτυχίας της. Η ταυτότητα της αυτή εξασφάλιζε πρόσβαση στην άτυπη «λέσχη» των Ελλήνων Εμπόρων και Εφοπλιστών του εξωτερικού.

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο οι Έλληνες εξαιτίας της παρακμής του Βρετανικού στόλου κατάφεραν να εξασφαλίσουν μεγάλο μερίδιο αγοράς στη μεταφορά φθηνών χύδην εμπορευμάτων στον Ατλαντικό. Παράλληλα τη δεκαετία του 1930 η ναυτιλιακή κρίση οδήγησε σε πτωχεύσεις πολλών ναυτιλιακών εταιρειών δίνοντας έτσι στους Έλληνες πλοιοκτήτες τη δυνατότητα να αποκτήσουν σε πολύ χαμηλές τιμές τα αφθόνως διατιθέμενα πλοία. Οι ΗΠΑ μετά την παρακμή της Βρετανίας είναι η επόμενη μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, χωρίς όμως ναυτική παράδοση και με αδύναμο στόλο. Σε μια προσπάθεια αύξησης του στόλου τους δημιουργήθηκαν οι σημαίες ευκαιρίας, δηλαδή σημαίες χωρών που ήταν υπό την επιρροή των ΗΠΑ. Οι Έλληνες κατάφεραν μαζί με τους Αμερικάνους να γίνουν οι πρώτοι στη χρήση των σημαίων ευκαιρίας και παράλληλα με την δυναμική είσοδο στην αγορά δεξαμενόπλοιων των Ελλήνων πλοιοκτητών, δόθηκε μεγάλη ώθηση στην Ελληνική ναυτιλία. Θεσμικά προβλήματα όπως η βαριά φορολογία των πλοίων, η απαγόρευση διαγραφής των πλοίων από τα Ελληνικά Μηολόγια και η άγνοια του προτιμώμενου θεσμού υποθήκης επί πλοίων είναι παράγοντες που συνέβαλαν επίσης σε αυτό¹. Οι δεκαετίες του 40-50 χαρακτηρίστηκαν από την μεταφορά των ναυτιλιακών εταιρειών από τη Μεσόγειο στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη με αποτέλεσμα την δημιουργία έντασης στις σχέσεις με το Ελληνικό κράτος.

¹ Τζελίνα Χαρλαύτη «Ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας 19ος – 20ος αιώνας»

Τη δεκαετία του 1940 οι Έλληνες είναι οι κυριότεροι μεταφορείς χύδην φορτίων των ΗΠΑ και της Ευρώπης ενώ ο Ατλαντικός αποτελεί το επίκεντρο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Την δεκαετία του 60 το επίκεντρο μεταφέρεται στον Ειρηνικό και Ινδικό Ωκεανό αλλάζοντας τους κύριους εμπορικούς εταίρους των Ελλήνων σε Ιαπωνία και Νότια Ασία, ενώ αρχίζει να αντικαθίσταται η χρήση των σημαιών ευκαιρίας χωρών που αναφέραμε παραπάνω από την Ελληνική. Από τα τέλη της ίδιας περιόδου αρχίζουν να μεταφέρονται τα γραφεία των επιχειρήσεων πίσω στο Πειραιά με αποτέλεσμα σήμερα τα δυο τρίτα του Ελληνόκτητου στόλου να διοικούνται από εκεί, με δεύτερο επιχειρησιακό κέντρο το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη να έχει χάσει τελείως τη σημασία της για τον ελληνόκτητο στόλο. Αυτό μετέτρεψε τον Πειραιά από ένα περιφερειακό κέντρο σε ένα παγκόσμιο κέντρο επιχειρήσεων. Τη δεκαετία του 80 η Ελληνική Ναυτιλία ανταποκρίθηκε καλύτερα από άλλα έθνη στην ναυτιλιακή κρίση εκείνης της περιόδου.

Το 2000 παρά την παγκοσμιοποίηση, την κορύφωση της γενιάς των μάνατζερ και τον διαχωρισμό διοίκησης - ιδιοκτησίας, οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες συνεχίζουν να διοικούνται πάνω σε οικογενειακά πρότυπα και μέσα σε κλειστά υπερεθνικά ναυτιλιακά δίκτυα, λειτουργώντας όπως και πριν 150 χρόνια.

2. Η Ναυτιλία στην Κύπρο

Η Κύπρος βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της ανατολικής λεκάνης της μεσογείου. Η στρατηγική γεωγραφική τοποθεσία της Κύπρου βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπη, Ασία, Αφρική) και έπαιξε σπουδαίο ρόλο στην επιτυχία της ως Διεθνές Ναυτιλιακό κέντρο².

Από πολύ νωρίς είχε αναγνωρίσει την πολιτική, κοινωνική και οικονομική σημασία της ναυτιλίας και στο πέρασμα των χρόνων προσπάθησε να την αξιοποιήσει δημιουργώντας μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας καθώς επίσης και εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία φημισμένη για την υψηλή ποιότητας υπηρεσίες και υψηλά επίπεδα ασφαλείας.

² <http://www.sigmalive.com/simerini>

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κύπρου βρίσκεται σε τρεις άξονες Ποιότητα, Ανταγωνιστικότητα και Αξιοπιστία. Σήμερα προσπαθεί να έχει στην κατοχή της έναν ποιοτικό στόλο που θα εφαρμόζει διεθνή συστήματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος και πάνω σε αυτά θα στηρίζει και χτίζει τη φήμη της ως μία σημαντική ναυτιλιακή σημαία.

Τα τελευταία χρόνια η Κυπριακή κυβέρνηση έχει υιοθετήσει μια σειρά μέτρων ώστε να διατηρήσει υψηλά επίπεδα ασφαλείας του Κυπριακού εμπορικού στόλου και να μειώσει όσο μπορεί τα ναυτικά ατυχήματα. Αυτό κατάφερε να το πετύχει θέτοντας όρια ηλικίας για την εγγραφή συγκεκριμένων κατηγοριών πλοίων, ενώ παράλληλα έχει δημιουργήσει ένα δίκτυο ανεξάρτητων επιθεωρητών ανά τον κόσμο. Με τα μέτρα αυτά η Κύπρος κατάφερε τη συμπερίληψή της στην Λευκή Λίστα τόσο του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο κράτους λιμένα όσο και το μνημόνιο του Τόκιο. Ένα σημαντικό επίσης επίτευγμα ήταν να αφαιρεθεί από την λίστα προτεραιότητας ελέγχου της Αμερικανικής ακτοφυλακής κάτι που είναι πολύ σημαντικό για τους πλοιοκτήτες ή πλοίο - διαχειριστές να μην χάνουν χρόνο σε ελέγχους που γίνονται στις θαλάσσιες μεταφορές από και προς την Αμερική.

Η Κύπρος σήμερα συμμετέχει ενεργά σε διεθνής ναυτιλιακούς οργανισμούς όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Τέλος, μεγάλο πρόβλημα που έχει απασχολήσει την παγκόσμια ναυτιλία είναι αυτό της πειρατείας. Στο πρόβλημα αυτό το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εκδώσει εγκύκλιους για την αποφυγή τέτοιων επιθέσεων ενώ έχει δημιουργηθεί νέα νομοθεσία η οποία ρυθμίζει μεταξύ άλλων και την χρήση ενόπλων φρουρών στα Κυπριακά πλοία που βρίσκονται σε περιοχές υψηλού κινδύνου.

2.1 Διμερείς συμφωνίες της Κύπρου σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας

Μέσα στα πλαίσια ανάπτυξης της εμπορικής ναυτιλίας η Κύπρος έχει συνάψει ένα σημαντικό αριθμό διμερών συμφωνιών. Οι συμφωνίες αυτές έχουν ως στόχο την προώθηση των φιλικών σχέσεων μεταξύ της Κύπρου και τρίτων κρατών, τη διερεύνηση των τομέων συνεργασίας σε θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία τα οποία είναι δυνατόν να δώσουν οικονομικά οφέλη και στις δύο χώρες, τη διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των συμβαλλόμενων χωρών όπως επίσης και την εργοδότηση των ναυτικών.

Οι συμφωνίες αυτές περιέχουν πρόνοιες για την εργοδότηση επαρκώς καταρτισμένων ναυτικών που προέρχονται από τις συμβαλλόμενες χώρες, πάνω σε κυπριακά πλοία. Οι όροι εργοδότησης των ναυτικών είναι οι εγκεκριμένοι από τις αρμόδιες αρχές και από τις ναυτικές συντεχνίες της συμβαλλόμενης χώρας και οι όποιες τυχόν διαφορές επιλύονται αποκλειστικά από τα αρμόδια δικαστήρια ή Αρχές της Κύπρου ή της συμβαλλόμενης χώρας.

Οι χώρες με τις οποίες η Κύπρος έχει συνάψει συμφωνίες παρατίθενται πιο κάτω³:

Αίγυπτος, Αλγερία, Βουλγαρία, Ινδία, Ιράν, Κίνα, Κούβα, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σρι Λάνκα, Συρία, Φιλιππίνες.

Ενώ αναμένεται σύντομα να τεθούν σε ισχύ συμφωνίες που έχουν υπογραφεί με Βέλγιο/Λουξεμβούργο, Ιταλία, Πακιστάν, Αντίγκουα & Μπαρμπούντα και Νότια Κορέα. Τέλος, συμφωνίες με Εσθονία, Γερμανία, Ουγγαρία, Λιβύη, Σλοβενία, Λίβανο και Ταϊλάνδη.⁴

3

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/intrelations_gr/intrelations_gr?OpenDocument#3

⁴ Όλες οι παραπάνω έχουν μονογραφηθεί και εκκρεμεί η υπογραφή τους.

3. Σημαίες ευκαιρίας

3.1 Γενικά

Οι παραδοσιακές και οι νέες υπό ανάπτυξη ναυτιλιακές χώρες αντιμετώπισαν την ναυτιλία ως μια διεθνή βιομηχανία τα οφέλη της οποίας θα είχαν θετική επίδραση στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών μιας χώρας λόγω της εισροής συναλλάγματος⁵.

Τα κύρια πλεονεκτήματα ενός κράτους για τη δημιουργία στόλου με τη σημαία της είναι:

1. εθνικό γόητρο
2. εισροή συναλλάγματος
3. διατήρηση στόλου για αμυντικούς λόγους
4. απασχόληση ναυτεργατών
5. ανάπτυξη Εθνικού εμπορίου

Η «υπηκοότητα» ενός πλοίου καθορίζεται από την σημαία που φέρει. Αυτό σημαίνει ότι το αντίστοιχο κράτος έχει την ευθύνη για όλες οι παραμέτρους που ρυθμίζουν την κατάσταση του πλοίου. Το κράτος - σημαία έχει τις αποκλειστικές ρυθμιστικές αρμοδιότητες συμπεριλαμβανομένου της νομικής ευθύνης να εξασφαλίσουν ότι ο στόλος του κράτους - σημαίας συμμορφώνεται με πρότυπα διεθνών νόμων και συμβάσεων που είναι συμβαλλόμενο το κράτος – σημαία.

Αυτό σημαίνει για την για τον πλοιοκτήτη ότι όταν ένα πλοίο νηολογηθεί σε μια σημαία - κράτος θα πρέπει να ανταποκριθεί στις αντίστοιχες ρυθμίσεις του κράτους σχετικά με:

1. τις ρυθμίσεις που αφορούν την σύνθεση και τους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων.
2. τους εμπορικούς νόμους (ΕΝ), την φορολόγηση και την ανάληψη ευθύνης
3. τις ρυθμίσεις για την ασφάλεια κατασκευής και λειτουργίας του πλοίου.

⁵ <http://el.wikipedia.org/wiki>

Μετά το 1970 έχουμε την ανάπτυξη των ανοιχτών νηολογίων γνωστά και ως «σημαίες ευκαιρίας» κατά τα οποία ένας πλοιοκτήτης ασχέτου εθνικότητας μπορεί να εγγράψει να εγγράψει τα πλοία του σε όποιο κράτος – σημαία επιθυμεί. Οι σημαίες αυτές παρέχουν στους πλοιοκτήτες ευνοϊκούς ορους νηολόγησης με σκοπό την προσέλκυση πλοίων, αύξηση στόλου και τελικά την αύξηση συναλλάγματος εισοδήματος για το κράτος – σημαία.

Σήμερα περισσότερο από το 50% του παγκόσμιου στόλου φέρει σημαία ανοιχτού νηολογίου με κυριότερες αυτές του Παναμά, την Λιβερία, την Κύπρο, της Μπαχάμες, τα νησιά Μάρσαλ.

Ως σημαία ευκαιρίας (flag of convenience) σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης⁶ (OECD) το 1959 «χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων χωρών όπως της Λιβερίας, του Παναμά, της Κόστα Ρίκα και της Ονδούρας των οποίων οι νόμοι επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας αντίθετα από ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις.

⁶ <http://stats.oecd.org/>

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Β. Το θεσμικό πλαίσιο των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

1. Νηολόγηση πλοίων στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα τα πλοία διέπονται από τη νομοθεσία Ναυτικού Δικαίου, η οποία διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο (Κ.Δ.Ν.Δ.) και το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο (Κ.Ι.Ν.Δ.) και αφετέρου από Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο.

Κατά την έννοια του ΚΔΝΔ⁷ το άρθρο 3 παράγραφος 1 πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται πάνω στο νερό για την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή για άλλο σκοπό.

Κατά την έννοια του ΚΙΝΔ⁸ το άρθρο 1 παράγραφος 1 πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητάς τουλάχιστον 10, που είναι προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα. Κατά την έννοια αυτή το πλοίο θα πρέπει να έχει τέσσερα στοιχεία: α) να είναι σκάφος, δηλαδή κιλό σώμα και όχι σχέδια, β) να έχει χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων, γ) να έχει αυτοδύναμη κίνηση, δ) η κίνηση να γίνεται στη θάλασσα και όχι σε ποταμούς οι λίμνες. Κάθε σκάφος που δεν υπάγεται στην έννοια του πλοίου που χαρακτηρίσαμε παραπάνω χαρακτηρίζεται από το άρθρο 1 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ σαν «πλωτό ναυπήγημα».

Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία η εθνικότητα του πλοίου προκύπτει το άρθρο 2 του ΚΙΝΔ *Περί πλοίων και πλοιοκτησίας* και άρθρου 6 *Νηολόγησης* του ΚΔΝΔ από τα οποία προκύπτει η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικό. Ενώ η νηολόγησή πλοίων στα ελληνικά νηολόγια γίνεται με βάση το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ και Βάσει του άρθρου 13 του αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος Ν.Δ. 2687/53. «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

Κατά το αρ. 5 παρ. 1 ΚΔΝΔ για να αναγνωριστεί ένα πλοίο ως ελληνικό θα πρέπει να ανήκει σε ποσοστό πάνω του 50% σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε Εταιρείες των λοιπών κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αναφέρονται στο άρθρο 48 της Συνθήκης της ευρωπαϊκής Κοινότητας, μετά από

⁷ Ν.Δ. 187/1973 «Περί κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»

⁸ Ν. 3816/1958 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου»

αίτηση των πλοιοκτητών τους, η οποία συνοδεύεται από το σχετικό τίτλο κτήσης κυριότητας. Ενώ η παρ. 2 του άρθρου αναφέρει ότι για εταιρείες λοιπών Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αναγνώριση του εμπορικού πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η εγκατάστασή τους κατά την έννοια του άρθρου 43 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ για τα φυσικά πρόσωπα των λοιπών Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης η απαίτηση εγκατάστασης πρέπει να εκπληρωθεί μέχρι τη στιγμή της νηολόγησης του πλοίου. Στο πλαίσιο αυτό η διαχείριση του πλοίου απαιτείται να ασκείται από την Ελλάδα. Ο οριζόμενος κατά τη νηολόγηση του πλοίου εκπρόσωπος η , εγγυητής καθώς επίσης το φυσικό πρόσωπο ή ο εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, το οποίο ασκεί τη διαχείριση, θα είναι εγκατεστημένος στην Ελλάδα.

Ότι αφορά την ρύθμιση του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 επισημαίνεται ότι το εν λόγω Ν.Δ. απετέλεσε και εξακολουθεί να είναι θεμελιώδους και καθοριστικής σημασίας για την εμπορική μας ναυτιλία νομοθέτημα με αυξημένη τυπική (συνταγματική) ισχύ⁹ με την οποία εξασφαλίστηκε ο επαναπατρισμός των ελληνόκτητων πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια την δεκαετία του '50 και μέχρι σήμερα συνιστά το κυριότερο κίνητρο για τη νηολόγηση των πλοίων στην Ελληνική σημαία.

2. Επενδύσεις και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού στην Ελλάδα (Ν.Δ. 2687/1953)

Στο νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 ο Έλληνας νομοθέτης περιλαμβάνει κατηγορίες πλοίων, ως κεφάλαια εξωτερικού, στις διατάξεις του εν λόγω νόμου που αποσκοπούσε στην προσέλκυση και προστασία ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα. Σύμφωνα με το νόμο, στις διατάξεις του περιλαμβάνονται τα κεφάλαια εξωτερικού που αποσκοπούν στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας¹⁰ ενώ κατά το παρόν Νομοθετικό Διάταγμα ως «Κεφάλαια εξωτερικού, νοούνται τα υφ' οιανδήποτε μορφή

⁹ Άρθρο 107 του Συντάγματος

¹⁰ Άρθρο 2 Ν.Δ. 2687/1953

εκ του εξωτερικού εισαγόμενα, ήτοι συνάλλαγμα εξωτερικού, μηχανήματα και υλικά, εφευρέσεις, τεχνικά μέθοδοι, ως και εμπορικά και βιομηχανικά σήματα¹¹».

Στο άρθρο 13 του διατάγματος ορίζονται ποια πλοία μπορούν να απολαμβάνουν τα προνόμια του νόμου, αναφέροντας ότι «Κεφάλαια εξωτερικού εν τη έννοια των άρθρων 1 και 2 του παρόντος Ν. Διατάγματος, λογίζονται και τα από της ενάρξεως της ισχύος αυτού νηολογούμενα υπό Ελληνικήν σημαίαν πλοία, ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 1.500 κόρων.»

Το διάταγμα αυτό σύμφωνα και την εισηγητική του έκθεση αποσκοπεί στην προσέλκυση πλοίων Ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία στα Ελληνικά νηολόγια με απώτερο σκοπό την βελτίωση των εξωτερικών ισοζυγίων της χώρας. Σύμφωνα με το διάταγμα αυτό οι αρμόδιοι υπουργοί εκδίδουν την «Εγκριτική Πράξη» που είναι αυξημένης τυπικής ισχύος αφού εκδίδεται σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα αυτό και η οποία είναι ανέκκλητη¹². Αφορά επίσης ξεχωριστά κάθε πλοίο που είναι άνω των 1.500 κορών και νηολογημένο υπό Ελληνική Σημαία και ορίζει, κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων τους όρους που το διέπουν όπως : α) η ελεύθερη πώληση και η υποθήκευση του πλοίου χωρίς την αδεία της Διοικήσεως προς αλλοδαπούς, των οποίων η εθνικότητα προσδιορίζεται στην εγκριτική πράξη β) η ελεύθερη διάθεση του αντιτίμου της πωλήσεως του πλοίου ή του ποσού της ασφαλιστικής αποζημιώσεως αυτού σε περίπτωση ατυχήματος ή του προϊόντος του επί υποθήκη δανεισμού του πλοίου, γ) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου άνευ οιαδήποτε περιορισμού δ) ο περιορισμός των υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εισφορών ε) η αναγνώριση πλοίων ως Ελληνικών ενώ ανήκουν σε αλλοδαπούς στ) ο καθορισμός του φόρου και των τελών μεταβιβάσεως του εκποιούμενου σε αλλοδαπούς πλοίου κατ' αναλογία της καθαρής

¹¹ Άρθρο 1 Ν.Δ. 2687/1953

¹² Σύμφωνα με το Ν.Δ. 2687/1953 και άρθρο 3 : Η διά των ως άνω διοικητικών πράξεων χορηγούμενη έγκρισης, ούσα ανέκκλητος ως προς τους όρους υφ'ους εκάστοτε παρέχεται, αποτελεί και την εγγύησιν του Ελληνικού Κράτους, έναντι του εισάγοντος τα κεφάλαια εξωτερικού, ότι ταύτα υπόκεινται εφεξής αμεταβλήτως εις το υπό του παρόντος Ν. Διατ/τος θεσπιζόμενον καθεστώς. Μεταβολή των όρων τούτων επιτρέπεται μόνον κατόπιν συγκαταθέσεως του εισαγάγοντος τα κεφάλαια εξωτερικού, διενεργείται δε αυτή δια τροποποίησεως ή συμπληρώσεως των ως άνω διοικητικών πράξεων.

χωρητικότητάς του ζ) η αποζημίωση σε περίπτωση επίταξης του η) η επίλυση των διαφορών με διαιτησία θ) κάθε άλλος όρος εξυπηρετικός του σκοπού του άρθρου¹³.

Το νομοθετικό διάταγμα αποσκοπούσε στην προσέλκυση πλοίων Ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία και όχι κάθε ξένου πλοίου¹⁴. Για αυτό και οι «Εγκριτικές Πράξεις» δίνονταν σε πλοία ή εταιρείες κατά τις οποίες τουλάχιστον το 50% των κεφαλαίων ανήκαν σε Έλληνες με μόνο περιορισμό την χωρητικότητα των 1.500 κόρων. Ο νόμος αφορούσε και πλοία που είχαν τις παραπάνω προϋποθέσεις και είχαν εισαχθεί στο Ελληνικό νηολόγιο πριν το 1953.¹⁵

Με το νομοθετικό διάταγμα αυτό έχουμε διάσπαση της αρχής του « γνήσιου δεσμού¹⁶» σε τέτοιο βαθμό που αναγνωρίζονταν, ως Ελληνικά, πλοία που ανήκαν σε αλλοδαπές εταιρείες χωρίς εξαίρεση. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η Ελληνική σημαία να είναι μόνη Ευρωπαϊκή σημαία που η εθνικότητα των πλοίων και των πλοιοκτητών να διαφέρει με κίνδυνο να χαρακτηριστεί ως σημαία ευκαιρίας. Η λύση δίνεται με το ίδιο Νομοθετικό Διάταγμα και με Υπουργικές Αποφάσεις που επέτρεπαν την δημιουργία «Ειδικών Ανωνύμων Ναυτιλιακών Εταιρειών». Σκοπός ήταν να δοθεί στους Έλληνες πλοιοκτήτες μια μορφή εταιρείας εξίσου ελκυστική με τις ξένες. Συγκεκριμένα με τους όρους 16 και 17 των «Εγκριτικών Πράξεων» επιτρέπονταν παρεκκλίσεις από τους κανονισμούς που ίσχυαν για τις Ανώνυμες Εταιρείες αν η κυριότητα του πλοίου περιέλθει σε Ελληνική Ανώνυμη Εταιρεία.

¹³ Άρθρο 13 παράγραφος 2 του Ν.Δ. 2678/1953

¹⁴ Σύμφωνα με την Εισηγητική έκθεση του Ν.Δ. 2678/1953

¹⁵ Άρθρο 10 παράγραφος 2 του Νομοθετικού Διατάγματος

¹⁶ η αρχή του «γνήσιου δεσμού» όπως ορίζεται από τη Σύμβαση του ΟΗΕ για τις ανοιχτές θάλασσες στο άρθρο 6 είναι ο γνήσιος δεσμός που πρέπει να υπάρχει μεταξύ της πολιτείας και του πλοίου έτσι ώστε να ασκείται ο έλεγχος και η δικαιοδοσία της πολιτείας αποτελεσματικά πάνω στα διοικητικά, κοινωνικά και τεχνικά θέματα των πλοίων υπό τη σημαία της. Η σημασία του «γνήσιου δεσμού» συναντάται επίσης στη Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της θάλασσας το 1982. Η Διάσκεψη του ΟΗΕ για τους Όρους Νηολόγησης Πλοίων στα άρθρα 8,9 και 10 ορίζει μέτρα για την ενίσχυση του γνήσιου δεσμού όπως η εποπτεία των χώρων ώστε να υπάρχει συμμετοχή των υπηκόων τους στη πλοιοκτησία των πλοίων, η στελέχωση των πλοίων με ναυτικούς υπηκόους της χώρας σημαίας κ.τ.λ.

3. Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία

Ως «Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία» νοείται η Ανώνυμη Εταιρεία που θα συσταθεί με έδρα την Ελλάδα και άρα σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκαιο και τις έχει δοθεί με απόφαση των αρμοδίων υπουργών το δικαίωμα να θέσει πλοίο υπό Ελληνική Σημαία ως «εισαγωγή ξένου κεφαλαίου» κατ' εφαρμογή του αρθρ.13 του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953¹⁷

Η ειδική αυτή εταιρεία έχει κάποια χαρακτηριστικά που την διαφοροποιούν από την απλή Ανώνυμη Εταιρεία όπως¹⁸:

Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας αυτής είναι η «κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση Ελληνικών πλοίων που διενεργούν διεθνείς πλόες», ενώ σε περίπτωση διαφοροποίησης του σκοπού αυτού η εταιρεία λύεται μετά από απόφαση του μονομελούς πρωτοδικείου. Το πλοίο μπορεί να είναι οποιοδήποτε τύπου.

- Το κεφάλαιο της εταιρείας μπορεί να εκφράζεται σε ξένο νόμισμα, μπορεί να μεταβληθεί ή και να εξαχθεί στο εξωτερικό σε αλλοδαπή Τράπεζα στο όνομα της εταιρείας. Η εταιρεία θα πρέπει να φέρει στο όνομα της τις λέξεις «Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία»
- Η εταιρεία δύναται να διακρατά τους ισολογισμούς της και να κρατά τα λογιστικά της βιβλία στο ίδιο ξένο νόμισμα που εκφράζεται το μετοχικό της κεφάλαιο. Ενώ ο ισολογισμός της πρέπει να κατατεθεί μέσα σε 20 μέρες από την έγκριση του από τη Γενική Συνέλευση στο αρμόδιο υπουργείο και στο Ναυτικό Επιμελητήριο.
- Οι μετοχές της εταιρείας μπορεί να είναι ανώνυμες μπορούν να εξαχθούν προς πώληση ή άλλη αιτία στο εξωτερικό ή να εισαχθούν αντίστοιχα στο εσωτερικό αλλά απαγορεύεται η εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο.
- Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου ή του μεριδίου επί του πλοίου σαν εταιρική εισφορά σε είδος πρέπει να συντελείται σε 15 μέρες το πολύ από την υποβολή της σχετικής αιτήσεως.

¹⁷ Λ. Γεωργακόπουλος, Η ανώνυμος ναυτική εταιρεία και το περί αυτής σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ΝοΒ 24, σελ 369

¹⁸ Καλαντζής, Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979, Αθήνα 1990, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

- Η Γενική Συνέλευση των μετοχών συνεδριάζει χωρίς να χρειάζεται να τηρηθούν οι διατυπώσεις που απαιτούνται για τη σύγκλιση Γενικών Συνελεύσεων των διαφόρων εταιρειών όπως πρόσκληση, δημοσίευση προσκλήσεως, τοιχοκόλληση κλπ, εφόσον παρευρίσκονται ή αντιπροσωπεύονται σε αυτή όλοι οι μέτοχοι και δεν προβάλουν αντίρρηση. Επομένως οι μέτοχοι έχουν την δυνατότητα να συνεδριάζουν είτε στην έδρα της εταιρείας είτε οπουδήποτε αλλού στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή. Ενώ τα πρακτικά των συνεδριάσεων πρέπει να υποβάλλονται για κύρωση από συμβολαιογράφους είτε από τον αντίστοιχο πρόξενο μέσα σε 10 μέρες για να πάρει βέβαιη ημερομηνία.
- Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας μπορεί να συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή, εάν παρευρίσκονται όλα τα μέλη του, τουλάχιστον μια φορά κάθε εξάμηνο. Πρακτικά μπορούν να κρατούνται και στα Αγγλικά πέρα από την νόμιμη υποχρέωση για διακράτηση τους στα Ελληνικά ενώ και τα δύο κείμενα μπορούν να έχουν την ισχύ του πρωτότυπου.
- Τα κέρδη της εταιρείας επιτρέπεται ύστερα από ομόφωνη απόφαση καθολικής Γενικής Συνέλευσης να διανέμονται ελεύθερα χωρίς να ισχύει περιορισμός όσον αφορά τη διανομή υποχρεωτικού μερίσματος και το σχηματισμό αποθεματικών.
- Απαλλάσσονται από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων ή από οποιονδήποτε άλλο τέλος χαρτοσήμου ή από το τέλος ή από εισφορά υπέρ Νομικών Προσώπων ή τρίτων τα συμβόλαια που συστήθηκε η εταιρεία, οι αποφάσεις με τις οποίες αυξήθηκε το μετοχικό της κεφάλαιο, οι τίτλοι των μετοχών καθώς επίσης και οι εξοφλήσεις των μερισμάτων και της Επιστροφής κεφαλαίου.
- Οι εγγραφές των πράξεων της εταιρείας που γίνονται στην αλλοδαπή επιτρέπεται να γίνονται στα λογιστικά βιβλία ύστερα από λεπτομερείς λογαριασμούς της διαχείρισης, που στέλνονται τουλάχιστον κάθε έξη μήνες και συνοδεύονται από τα δικαιολογητικά έγγραφα.
- Μετά τη διάλυση της Εταιρείας και την εκκαθάριση της το καθαρό προϊόν της εκκαθάρισης που απομένει μετά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της προς τρίτους διανέμεται κατ' αναλογία μεταξύ των μετόχων στο νόμισμα που

πραγματοποιήθηκε και στον τόπο που κατατέθηκε η εταιρική εισφορά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 και αυτής της εγκριτικής πράξεως.

Ωστόσο το εγχείρημα αυτό δεν έτυχε ιδιαίτερης ανταπόκρισης γιατί η σύσταση της Ειδικής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας παρέμενε πολύπλοκη και χρονοβόρα. Συγκεκριμένα απαιτούνταν αρχικά να συσταθεί ως κανονική ανώνυμη εταιρεία σύμφωνα με το Ν.2190/1920 , η οποία θα αποκτούσε πλοίο που θα νηολογούνταν στο ελληνικό νηολόγιο. Μετά θα έπρεπε αφού έχει δημοσιευτεί η σχετική «Εγκριτική Πράξη» στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, να γίνει μετατροπή του καταστατικού της σε «Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία». Επιπλέον αυτές οι εταιρείες θα έπρεπε να τηρούν βιβλία σύμφωνα με των Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων αλλά και να τηρούν άλλες φορολογικές διαδικασίες, κάτι που δεν χρειάζονταν για τις αλλοδαπές εταιρείες. Τα παραπάνω συνετέλεσαν στην μικρή πρακτική εφαρμογή της εν λόγω εταιρικής μορφής με αποτέλεσμα ακόμα και σήμερα οι Έλληνες πλοιοκτήτες να προτιμούν υπεράκτιες εταιρείες όπως του Παναμά και της Λιβερίας.

4. Νόμος εγκαταστάσεως στην Ελλάδα αλλοδαπών Εταιρειών (Α.Ν. 89/1967)

Στη Μέση Ανατολή μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο παρατηρείται μια ανάπτυξη βάση κάποιων ευνοϊκών συνθηκών για τη προσέλκυση ξένων εταιρειών ή υποκαταστημάτων ξένων εταιρειών όπως η διώρυγα του Σουέζ και ο πλούσιος ορυκτός πλούτος. Η Βηρυτός αποτελεί το βασικότερο κέντρο αυτής της ανάπτυξης λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Μάλιστα ο όγκος των τραπεζικών εργασιών των Τραπεζών της Βηρυτού κυρίως λόγω των εκεί εγκατεστημένων γραφείων που διηύθυναν ή εκπροσωπούσαν αλλοδαπές εταιρείες ήταν τόσο μεγάλος που την είχε επονομάσει σε Ελβετία της Ανατολής. Η συνεχόμενη αυξανόμενη ένταση μεταξύ των χωρών της Ανατολής, η κρίση του Σουέζ το 1956, ο πόλεμος των 6 ημερών το 1967 όμως άρχισαν να καθιστούν όλο και δυσκολότερη την λειτουργία των εκεί εγκαταστημένων εταιρειών.

Η Ελλάδα στα πλαίσια προσέλκυσης ενδιαφερομένων για την εγκατάσταση στο έδαφος της, της έδρας, του επιτελείου της διοίκησης ή υποκαταστήματος ή γραφείων των επιχειρήσεων τους είχε κάνει κάποια βήματα με το άρθρο 9 του νόμου 4171/1961 όμως τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να θεωρηθούν περιορισμένα. Τα οφέλη που θα μπορούσε να αποκομίσει μια χώρα από μια τέτοια εγκατάσταση γραφείων αλλοδαπών εταιρειών είναι πολλαπλά όπως η είσπραξη σε συνάλλαγμα των εξόδων μισθοδοσίας του προσωπικού και γενικά των εξόδων εγκατάστασης, διοίκησης και λειτουργίας του γραφείου, η δημιουργία θέσεων εργασίας, η αύξηση του όγκου των τραπεζικών εργασιών και στήριξη του τραπεζικού τομέα, η ωφέλεια από την εισαγωγή νέων τρόπων και μεθόδων (know how) στη δημιουργία, οργάνωση, διεύθυνση και επέκταση των επιχειρήσεων, η εμφάνιση νέων ντόπιων παρεμφερών επιχειρηματιών, η γενικότερη αύξηση στη ζήτηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η δημιουργία προϋποθέσεων διεθνούς προβολής και διαφήμισης που θα δημιουργούσε φήμη που θα ανακύκλωνε σπειροειδώς αυξητικά την εγκατάσταση νέων γραφείων.

Ο βασικότερος νόμος για την προσέλκυση γραφείων αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα γίνεται με τον αναγκαστικό νόμο 89/1967 στόχος του οποίου ήταν μέσω της παραχώρησης προνομίων στους εν λόγω ενδιαφερόμενους, η προσκόμιση των πολλαπλών ωφελειών που τα συνοδεύουν στη χώρα¹⁹.

Ο νόμος ορίζει στο άρθρο 1 ότι *«Αλλοδαπαί Εμποριοβιομηχανικοί Εταιρείαι υπο οιονδήποτε τύπον ή μορφήν λειτουργούσαι νομίμως εν τη έδρα των ασχολούμεναι δε αποκλειστικώς εις εκτέλεσιν εμπορικών εργασιών ων το αντικείμενον ευρίσκεται εκτος της Ελλάδος, δύνανται να εγκαθίστανται εν Ελλάδι κατόπιν ειδικής αδείας παρεχόμενης δι' απόφάσεως του Υπουργού Συντομισμού»*. Ορίζεται λοιπόν ότι αλλοδαπές εταιρείες με αποκλειστικό αντικείμενο εμπορικές εργασίες με έδρα και αντικείμενο εκτός Ελλάδος έχουν δικαίωμα να εγκαταστήσουν στην Ελλάδα υποκατάστημα ή πρακτορείο ή γραφείο.

Η διατύπωση αυτή είναι ασαφής και δεν γίνεται άμεση μνεία σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να δημιουργείτε περιθώριο για διενέξεις αναφορικά με το αν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπάγονται ή όχι στις διατάξεις του 89/1967. Μια ερμηνεία του νόμου είναι πως ο όρος εμποριοβιομηχανικές ορίζει επιχειρήσεις που έχουν ως αντικείμενο εμπορικές εργασίες και άρα δεν περιλαμβάνονται εταιρείες με

¹⁹ Εισηγητική έκθεση του Α.Ν. 89/1967

άλλο αντικείμενο. Όμως ερμηνεύοντας διασταλτικά το νόμο και σύμφωνα με τον Εμπορικό Νόμο που ορίζει ως εμπορικές εργασίες τις ναυλώσεις, τις μεταφορές με πλοία αγαθών και ανθρώπων, τα ναυτικά δάνεια, και άλλες εργασίες των ναυτιλιακών εταιρειών, μπορεί να θεωρηθούν εννοιολογικά ταυτόσημοι οι όροι «εμπορικές πράξεις» και «εμπορικές εργασίες» που αναφέρεται στο νόμο με αποτέλεσμα να συμπεριλαμβάνονται και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στις διατάξεις του.

Ο νόμος δεν θεσπίζει ένα νέο τύπο νομικού προσώπου ή μια νέα μορφή εταιρείας αλλά εισάγει πρακτικά ένα προνομιακό καθεστώς για να προσελκύσει γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών. Οι εν λόγω αλλοδαπές εταιρείες Ελληνικών ή ξένων συμφερόντων υποχρεούταν με αίτηση τους στο αρμόδιο Υπουργείο να αναφέρουν την ιθαγένεια της επιχείρησης, το τύπο με τον οποίο θα λειτουργεί στην Ελλάδα (υποκατάστημα, πρακτορείο, γραφείο), το αντικείμενο της όπως επίσης και τον αντιπρόσωπο της στην Ελλάδα²⁰.

Οι ευνοϊκές ρυθμίσεις που δίνει ο νόμος αφορούν φορολογικά και δασμολογικά θέματα και συγκεκριμένα προέβλεπαν²¹:

- την χορήγηση σε αλλοδαπό προσωπικό άδειας παραμονής μέχρι 2 έτη ,
- την χορήγηση σε αυτό το προσωπικό φορολογικής ενημερότητας,
- την απαλλαγή από δασμούς, φόρους, τέλη χαρτοσήμου, εισφορές, φόρο κύκλου εργασιών, φόρου πολυτελείας και παντός εν γένει δικαιώματος ή κράτησης υπέρ του δημοσίου που αναφέρεται στην εισαγωγή εξοπλισμού για τα γραφεία στην Ελλάδα,
- την απαλλαγή από φόρους εισοδήματος όπως και οποιουδήποτε εν γένει τέλους ή φόρου, εισφοράς ή κρατήσεως υπέρ του Δημοσίου των εισοδημάτων που προκύπτουν από εργασίες της επιχείρησης εκτός Ελλάδας όπως επίσης απαλλάσσονται και τα εισοδήματα του προσωπικού από τις παροχές υπηρεσιών στην Ελλάδα,
- την ατελή εισαγωγή και κυκλοφορία αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης για τους υπαλλήλους της εταιρείας όπως επίσης και ατελή εισαγωγή της οικοσκευής των,

²⁰ Άρθρο 1 του Α.Ν. 89/1967

²¹ Άρθρο 2 του Α.Ν. 89/1967

- την ταχυδρόμηση συστημένων επιστολών στο εξωτερικό χωρίς έλεγχο από το ταχυδρομείο εφόσον στο φάκελο αναγράφεται η επωνυμία της αποστέλλουσας εταιρείας καθώς και η σφραγίδα και μονογραφή τους διευθυντού της,
- την εισαγωγή και εξαγωγή χωρίς καμία άλλη διατύπωση διαφημιστικών ή δειγμάτων χωρίς καμία εμπορική αξία,
- την απαλλαγή από την υποχρέωση τήρησης φορολογικών βιβλίων στα Ελληνικά όπως όριζε το άρθρο 53^α του νόμου 2190 «περί Ανωνύμων Εταιρειών»

Ο Α.Ν. 89/1967 κατάφερε σε μικρό χρονικό διάστημα να προσελκύσει πολλές αλλοδαπές εταιρείες. Αυτό παράλληλα με την ασάφεια του για την υπαγωγή ή όχι σε αυτόν των ναυτιλιακών εταιρειών²², το «μπουμ» της Ελληνικής Ναυτιλίας και της προσπάθειας ο Πειραιάς να καταστεί διεθνές ναυτιλιακό κέντρο δημιούργησε την ανάγκη ενός νέου νομοθετήματος (του Α.Ν. 387/1967) που θα έκανε ρητή αναφορά για ναυτιλιακές εταιρείες.

5. Συμπληρωματικές διατάξεις του Ν. 89/1967 περί εγκατάστασης αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα (Α.Ν. 378/1968)

Ήδη από το άρθρο 1 παρ1 του Α.Ν. 378/1967 ορίζεται πως όλες οι αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες παντός τύπου και μορφής μπορούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 89/1967 και να απολαμβάνουν πλήρως τα οφέλη που αυτός προβλέπει²³. Στο ίδιο άρθρο²⁴ ορίζεται πως και παλαιότερες του

²² Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του Α.Ν. 378/1967 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι Αλλοδαπών Εταιρειών»

²³ Κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1 του Α.Ν. 378/1968 «Αλλοδαπαί ναυτιλιακαί επιχειρήσεις παντός τύπου και μορφής δύνανται να εγκαθίστανται εν Ελλάδι κατά τα τας διατάξεις του Α.Ν.89/1967 και να απολαύσουσιν άπαντων των πλεονεκτημάτων του νόμου τούτου και του παρόντος, δια πάσας τας δραστηριότητας αυτών αίτινες ήθελον ρητώς εγκριθή δια της χορηγούσης την άδειαν εγκαταστάσεως αποφάσεως»

²⁴ Παράγραφος 2 του ίδιου νόμου

νόμου ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ,που ασκούν παρόμοια δραστηριότητα με εκείνη των αλλοδαπών επιχειρήσεων που προβλέπει ο νόμος μπορούν να υπαχθούν με αίτηση τους στο προνομιακό καθεστώς του νόμου. Το παραπάνω μέτρο λήφθηκε για την εξισορρόπηση του πλεονεκτήματος που θα δινόταν στις αλλοδαπές Εταιρείες σε διαφορετική περίπτωση όπως και για λόγους αποφυγής της «μεταμφίεσης» των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε αλλοδαπές προκείμενου να απολαμβάνουν τα οφέλη του νόμου.

Ο νομοθέτης ακόμα ορίζει²⁵ πως « Πλοία υπό ξένη σημαία πάσης κατηγορίας πρακτορευόμενα ή διαχειριζόμενα ή καθ'οιονδήποτε τρόπον αντιπροσωπευόμενα υπο των βάσει του Α.Ν. 89/1967 και του παρόντος εγκαθισταμένων εν Ελλάδι αλλοδαπών Εταιρειών, ασχέτως μορφής υφ'ην λειτουργούσιν αυτά, απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος, ως και παντός εν γένει φόρου δασμού εισφοράς ή κρατήσεως υφισταμένου ή επιβληθησομένου εις το μέλλον δια το εισόδημα αυτών το κτώμενον εξ εργασιών μέσω ή δια των άνω Εταιρειών.» Στη συνέχεια ορίζεται πως της ίδιας φοροαπαλλαγής τυγχάνουν και οι εφοπλιστές που εκμεταλλεύονται αυτά τα πλοία με τις ως άνω Εταιρείες.

Γίνεται ρητή μνεία και διευκρίνηση για μια ασάφεια του Α.Ν. 89/1967²⁶, ότι οι υπαγόμενες στο νόμο εταιρείες δικαιούνται των φοροαπαλλαγών του, μόνο για τα εισοδήματα που προέκυψαν από δραστηριότητες που εγκρίθηκαν από την άδεια εγκατάστασης τους. Ενώ οι φοροαπαλλαγές που προέβλεπε ο Α.Ν. 89/1967 αφορούν μόνο η ξένης εθνικότητας υπάλληλοι εν Ελλάδι της Εταιρείας²⁷.

Άλλα προνόμια του νόμου αφορούν²⁸:

- την παράταση ανά διετία και απεριόριστα της άδειας εργασίας και παραμονής των υπαλλήλων της εταιρείας εφόσον αυτή εξακολουθεί να υπάγεται στο νόμο
- την ατελή εισαγωγή και κυκλοφορία αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως για τους αλλοδαπούς υπαλλήλους της εταιρείας

²⁵ Σύμφωνα με το άρθρο 1 και παράγραφο 3

²⁶ Εισηγητική έκθεση του Α.Ν. 378/1968

²⁷ Άρθρο 2 του Α.Ν. 378/1968

²⁸ Βλέπε άρθρα 3-5 του Α.Ν. 378/1968

- τον καθορισμού πλέον του κατώτατου και ανώτατου ορίου της εγγύησης από 1000-5000 δολάρια ΗΠΑ.
- την διευκρίνιση πως με τον όρο Εταιρεία εννοείται κάθε μορφής επιχείρηση ακόμα και η ατομική.

6. Αποτελέσματα εφαρμογής των Α.Ν. 89/1967 και Α.Ν. 387/1968

Με την ισχύ αυτών των δύο νόμων, εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα μεγάλος αριθμός εταιρειών και ειδικότερα ναυτιλιακών. Στις τελευταίες περιλαμβάνονται και ναυτιλιακές εταιρείες που ασχολούνταν πέρα από το βασικό τομέα της διαχείρισης πλοίων, παράλληλα ή αποκλειστικά και με άλλες σχετικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες όπως π.χ. ναυλομεσιτικές εργασίες διεθνών ναυλώσεων, διακανονισμοί αβαριών, μεσιτείες ασφαλειών, ναυτιλιακές διαιτησίες, πραγματογνωμοσύνες κ.λπ. Δημιουργήθηκε έτσι μια υποδομή που ανατροφοδότησε την ανάπτυξη της ναυτιλίας καταστρώντας τον Πειραιά ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και προσελκύοντας στη χώρα τα οφέλη της εισροής συναλλάγματος όπως και της γενικότερης ωφέλειας από την σχετική οικονομική ανάπτυξη.

Όμως υπήρχαν και οι μειονεκτούσες πλευρές του νόμου όπως η εμφάνιση μικρού αριθμού από τις εγκαταστημένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δεν εισήγαγαν συνάλλαγμα σε βαθμό που να θεωρείται επωφελής για την εθνική οικονομία αναλογικά με τα χορηγούμενα και απολαμβανόμενα προνόμια και διευκολύνσεις. Επίσης υπήρχε ένας άλλος σχετικός αριθμός επιχειρήσεων που παρότι εκδόθηκε η άδεια εγκατάστασης και δημιουργήθηκε ενδεχόμενος κάποιο γραφείο, παρόλα αυτά δεν διενεργήθηκαν εργασίες με αποτέλεσμα την ανάκληση των σχετικών αδειών εγκατάστασης. Το βασικότερο μειονέκτημα τους όμως ήταν η αδυναμία των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είχαν δημιουργηθεί μετά το νόμο 378/1968 να υπαχθούν στις ευνοϊκές διατάξεις του, αφού έτσι οριζόταν σε αυτόν²⁹. Αυτό κατέστη δυνατό με το άρθρο 28 παρ. 7 του Ν. 814/1978 που προέβλεπε τη δυνατότητα εφαρμογής των υφιστάμενων διατάξεων και σε ημεδαπές εταιρείες.

²⁹ Άρθρο 1 παράγραφος 2 του Α.Ν. 378/1968

Ο Α.Ν. 89/1967 συμπληρώθηκε αργότερα και από άλλους νόμους με τελευταίο τον Ν.3427/1975 ο οποίος ορίζει πως όλες οι κανονιστικές και ατομικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή του 89/1967 για υπαγωγή επιχειρήσεων σε αυτόν καταργούνται από της 1^{ης} Ιανουαρίου 2006³⁰. Οι αλλοδαπές επιχειρήσεις που είχαν εγκατασταθεί στην Ελλάδα και υπαχθεί στον 89/1967 έπρεπε να κάνουν νέα αίτηση για υπαγωγή σε αυτόν σύμφωνα όμως με τις νέες προϋποθέσεις που όριζε το άρθρο 27 του Ν. 3427/2005 που αντικατέστησε το άρθρο 1 του 89/1967³¹. Όπως οριζόταν με τις νέες διατάξεις αλλοδαπές εταιρείες μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα σύμφωνα με το εν λόγω νόμο με αποκλειστικό σκοπό να παρέχουν στο κεντρικό τους κατάστημα ή σε συνδεδεμένες και μη εγκαταστημένες στην Ελλάδα επιχειρήσεις, υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα, κεντρικής λογιστικής υποστήριξης, ελέγχου ποιότητας, παραγωγής, προϊόντων, διαδικασιών και υπηρεσιών, κατάρτισης μελετών σχεδίων και συμβάσεων, διαφήμισης και μάρκετινγκ, επεξεργασίας στοιχείων, λήψης και παροχής πληροφοριών και έρευνας και ανάπτυξης. Ενώ ως υποχρεώσεις της επιχειρήσεις ορίζονταν οι απασχόλησης τουλάχιστον 4 ατόμων ως υπαλληλικό προσωπικό και ή ύπαρξη δαπανών λειτουργίας του γραφείου άνω των 100.000 ευρώ ετησίως³². Όσες από τις αλλοδαπές επιχειρήσεις που ήταν εγκατεστημένες στην Ελλάδα δεν ήθελαν να υπαχθούν στις διατάξεις αυτές, υποχρεούνταν να καταθέσουν στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τους δήλωση διακοπής εργασιών³³.

7. Φορολογία πλοίων, επιβολή εισφοράς προς ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκατάστασης αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (Ν. 27/1975)

³⁰ Ν. 3427/2005 άρθρο 35

³¹ Ν. 3427/2005 άρθρο 31

³² Βλέπε άρθρο 1 του Α.Ν. 89/1967 όπως αντικαταστάθηκε από το αρθρ 27 του Ν. 3427/2005

³³ Εγκύκλιος Π.Ο.Λ. 1022/2006 «Τροποποίηση, αντικατάσταση και συμπλήρωση των διατάξεων του Α.Ν. 89/19567»

Ο νόμος 27/1975 επιχείρησε να δώσει λύση στα προβλήματα που ανέκυψαν από την εφαρμογή των προαναφερθέντων νόμων (ΑΝ 89/1967, 378/1968) ενώ ταυτόχρονα προσπάθησε να αλλάξει την λανθασμένη εντύπωση που είχε δοθεί για προνόμια στις εταιρίες αυτές, προνόμια, τα οποία ήταν δυσανάλογα με την προσφορά των εταιριών αυτών στην εθνική οικονομία. Πιο συγκεκριμένα υπήρχε γενικά μια πεποίθηση ότι οι φορολογικοί συντελεστές της ελληνικής ναυτιλίας ήταν πολύ χαμηλοί σε τέτοιο βαθμό πολύ έλληνες που πιστές δεν συνέβαλαν πόσο μπορούσαμε στην εθνική οικονομία³⁴.

Σκοπός του νόμου αυτού ήταν να αμβλύνουν την αντίληψη αυτή με τρόπο ομαλό απέναντι στις υφιστάμενες ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και με τρόπο σωστό ώστε από πλευράς νομοθεσίας να μην αποτελέσει αρνητικό κίνητρο για αλλοδαπές εταιρείες να εγγράψουν τα πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο. Σκοπός άλλωστε του νομοθέτη είναι να προσελκύσει πλοία στα ελληνικά νηολόγια και κατ' επέκταση στις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες.

Έτσι με το νόμο 27/1975 περιλήφθηκαν διατάξεις με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι διατάξεις αυτές εντάχθηκαν στο άρθρο 25, 26, 27, 29 και 30 του νόμου αυτού και προσπάθησαν να περιοριστούν, οι δραστηριότητες στις οποίες ήταν δυνατό και περιοριστικά επιτρεπτό από τις εγκαθιστάμενες ναυτιλιακές εταιρείες.

Με τις διατάξεις αυτές ορίζονται ότι: απαραίτητη προϋπόθεση για την εγκατάσταση γραφείων ή υποκαταστημάτων των εταιριών αυτών ήταν, ότι αυτές «απασχολούνται αποκλειστικά με την εκτέλεση εργασιών των οποίων το αντικείμενο είναι εκτός ορίων της Ελληνικής επικρατείας ή με την παροχή υπηρεσιών προς την πρωτοπόρο ή μεσογειακή ναυτιλία, οι δε δαπάνες καλύπτονται εξολοκλήρου δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματός μη υποχρεωτικός εκχωρητέος». Ο περιορισμός αυτός προσβλέπει κυρίως στο να οριοθετηθούν οι πηγές και η προέλευση των εισοδημάτων των εταιριών αυτών, για τα οποία και μόνο θα ίσχυαν οι φορολογικές και λοιπές απαλλαγές που προνομιακά χορηγήθηκαν από το ελληνικό κράτος με τους νόμους ΑΝ 89/1967, 378/1968.

³⁴ Εισηγητική έκθεση του Ν. 27/1975

Τέλος στο νόμο 27/1975 περιλαμβάνονται διατάξεις με τις οποίες καταργούνται απαλλαγές από τα τέλη κυκλοφορίας των Ι.Χ. επιβατικών αυτοκινήτων που ανήκουν στο αλλοδαπό προσωπικό για όλες τις εταιρείες του ΑΝ 89/1967 ναυτιλιακές και μη, καθώς και απαλλαγές από το φόρο εισοδήματος και τέλη χαρτοσήμου των αποδοχών του απασχολούμενου στις εταιρίες των ΑΝ 89/1967 και 378/1978 για το αλλοδαπό προσωπικό.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 25 του, Ν. 27/1975 δεν ισχύει πλέον και έχει αντικατασταθεί αρχικά με το άρθρο 28 του νόμου 814/1978 καθώς και με πρόσφατο νόμο Ν. 4150/2013 κάτι που θα σχολιαστεί και αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

Μετά τη δημοσίευση του νόμου αυτού και σε σύντομο χρονικό διάστημα εκδόθηκε κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργείων Συντονισμό και Εμπορικής Ναυτιλίας «περί υποχρεώσεων τινών των δυνάμει των ΑΝ 89/1967 και του 378/1968 εγκατεστημένων εν Ελλάδι αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων»³⁵.

Η Υπουργική αυτή απόφαση είχε κανονιστικό περιεχόμενο και σκοπός της ήταν να αντιμετωπιστούν θέματα καθορισμού και αποσαφήνισης των απαιτήσεων του νόμου από τις ναυτιλιακές εταιρείες και παράλληλα να συμπληρωθούν τα κενά που υπήρχαν και δεν είχαν καλυφθεί με το νόμο 27/1975.

Σε αυτή την κοινή Υπουργική Απόφαση 50141/5/1975 παρατηρούμε ότι επέφερε αλλαγές στην εφαρμογή των ΑΝ 89/1967 και 378/1968 ιδιαίτερα όσον αφορά την εγγύηση αφού θα έχει πλέον τη μορφή και τον τύπο της τραπεζικής εγγυητικής επιστολής αναγνωρισμένων τραπεζών τόσο της Ελλάδας όσο και του εξωτερικού αντί αυτής της προσωπικής εγγυητικής επιστολής που ισχύει μέχρι τότε. Συγκεκριμένα όρισε ότι τραπεζικές εγγυητικές επιστολές θα πρέπει να είναι στο ύψος των 5.000 δολαρίων γεγονός που κατήγγησε την υφιστάμενη μέχρι τότε δυνατότητα κλιμάκωσης του ποσού της εγγύησης που ξεκινούσε από τα 1.000 δολάρια όπως προέβλεπε ο ΑΝ 387/1968. Επίσης η απόφαση αυτή προέβλεπε ότι για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας της εγκατεστημένης επιχείρησης θα πρέπει να εισάγεται

³⁵ Κοινή Υπουργική απόφαση: υπ' αριθμόν 5041/5/1975 των Υπουργείων Συντονισμό και Εμπορικής Ναυτιλίας

συναλλάγμα πόσο τουλάχιστον 30.000 δολαρίων και να πιστοποιείται από την τράπεζα της Ελλάδος.

Όπως προαναφέρθηκε η λήψη των μέτρων αυτών δηλαδή η ψήφιση του νόμου 27/1975 και η έκδοση της Κοινής Υπουργικής Απόφασης οφείλεται στην δημιουργηθείσα αντίληψη του κράτους ότι οι Α.Ν. 89/1967 και Α.Ν. 378/1978 παρέχουν προνόμια στις ναυτιλιακές εταιρίες σε βαθμό υπερβολικό σε σχέση με την προσφορά των εταιριών αυτών στην Εθνική οικονομία³⁶.

Έτσι λοιπόν με το Ν. 27/1975 περιορίστηκαν τα προνόμια αυτά με τέτοιο τρόπο ώστε να συνεχιστεί η εγγραφή πλοίων στα ελληνικά νηολόγια καθώς επίσης η Ελλάδα εξακολουθεί να αποτελεί πόλο έλξης προς εγκατάσταση αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Εξάλλου με την κοινή Υπουργική Απόφαση όπως αναφέρθηκε παραπάνω τέθηκε ως ελάχιστο όριο εισαγωγής συναλλάγματος το ποσό των 30.000 δολαρίων και καθιερώθηκε εκ των πραγμάτων η τραπεζική εγγυητική επιστολή αντί της προσωπικής και σε ύψους 5.000 δολαρίων.

Η εφαρμογή τους βέβαια είχε και θετικά και αρνητικά αποτελέσματα ως αρνητικό αποτέλεσμα θεωρείται η στέρηση του δικαιώματος εγκατάστασης στην Ελλάδα αλλοδαπής ναυτιλιακής εταιρείας που είχε από την μια πλευρά ναυτιλιακές εργασίες αλλά οι εργασίες αυτές δεν ήταν εργασίες διαχείρισης ή αντιπροσώπευσης ή εκμετάλλευσης πλοίων. (για παράδειγμα εταιρείες ναυλομεσιτών ή εταιρείες αγοραπωλησιών) Άλλο αρνητικό αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία ενός κλίματος έλλειψης εμπιστοσύνης από την πλευρά των εταιριών για την ύπαρξη ενός σταθερού και μόνιμου νομικού πλαισίου. Θετικό όμως αποτελέσματα από τις παραπάνω ρυθμίσεις ήταν η μεγάλη αύξηση του εισαγόμενου συναλλάγματος και η διατήρηση κάτω από αυτό το καθεστώς μόνο σοβαρών και αξιόλογων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι η κοινή Υπουργική Απόφαση 50141/5/75 από την πλευρά της νομιμότητάς της αμφισβητήθηκε από ενδιαφερόμενους οι οποίοι προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας και το οποίο

³⁶ Σύμφωνα με την Εισηγητική Έκθεση του Ν.27/1975

έκρινε την λόγω απόφαση σαν μη νόμιμη επειδή έλειπε η ειδική νομοθετική εξουσιοδότηση και κατά συνέπεια ακυρώθηκαν και τα αποτελέσματα της³⁷.

8. Συμπλήρωση και τροποποίηση υφιστάμενων διατάξεων (Ν. 814/1978)

Η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί με την εφαρμογή του νόμου 27/1975 οδήγησε σε αμφισβήτηση για το νομικό πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας των προσελκιδίων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Δημιουργήθηκαν αρκετές ασάφειες και ατελείς νομοθετικές διατάξεις γεγονός που έπρεπε να επιλυθεί³⁸. Για τους λόγους αυτούς και για την στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών θεσπίστηκε ο Ν. 814/1978.

Το 1978 ψηφίστηκε και τέθηκε σε εφαρμογή ο νόμος 814/1978 «περί συμπλήρωσης και τροποποίησης φορολογικών και άλλων τινών συναφών διατάξεων».

Στην πράξη το άρθρο 25 του νόμου 27/1975 με το οποίο ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις και ο τρόπος εγκατάστασης και τα πεδία απασχόλησης αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα αποτελούσε αντικίνητρο για την εγκατάσταση τέτοιου είδους επιχειρήσεων στην Ελλάδα³⁹.

Οι λόγοι που επέβαλαν την τροποποίηση, συμπλήρωση και βελτίωση της ισχύουσας νομοθεσίας ήταν κυρίως:

- Η εφαρμογή στην πράξη των διατάξεων που ισχύουν για τις προϋποθέσεις εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς επίσης και οι δραστηριότητες και εργασίες των επιχειρήσεων αυτών εμφάνιζε προβλήματα και αμφισβητήσεις στην

³⁷ Το ΣτΕ έκρινε την απόφαση ως μη νόμιμη με την ΣτΕ 3585/1978 υπ' αριθμό απόφαση

³⁸ Εισηγητική έκθεση του Ν. 814/1978

³⁹ Το άρθρο 25 του Ν. 27/1975 όπως θα δούμε παρακάτω αντικαταστάθηκε με το άρθρο 43 Ν.4111/2013 (ΦΕΚ Α 18/25-01-2013)

ερμηνεία κάτι που δημιουργούσε δυσχέρειες στην προσέλκυση αυτών των επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα με το άρθρο 25 παράγραφος 1 του Ν. 27/1975 αναφέρεται ότι τα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ασχολούμενα με την διαχείριση, αντιπροσώπευση ή εκμετάλλευση πλοίου, εγκατεστημένα στην Ελλάδα απολάμβαναν διευκολύνσεις εφόσον ασχολούνται αποκλειστικά με την εκτέλεση εργασιών εκτός των ορίων της ελληνικής επικρατείας. Αποτέλεσμα αυτού είναι να αμφισβητηθεί εύστοχα το κατά πόσο θα πρέπει οι εταιρίες αυτές να απολαμβάνουν τα προνόμια και τις διευκολύνσεις του νόμου.

- Στην ίδια παράγραφο του άρθρου 25 του νόμου 27/ 1975 υπάρχει γενικότητα κατά την οποία εκτός από τα γραφεία ή υποκαταστήματα που ασχολούνται με τις δραστηριότητες αυτές, προνόμια και διευκολύνσεις απολαμβάνουν και τα γραφεία ή υποκαταστήματα που ασχολούνται με την "παροχή" υπηρεσιών προς την ποντοπόρο ή μεσογειακή ναυτιλία γεγονός που δίνονται προνόμια σε εταιρίες μη κυρίως και κατ' ουσία ναυτιλιακές.
- Την περίοδο εκείνη υπήρξε μεγάλο ενδιαφέρον για εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων με μεσιτικές εργασίες καθώς επίσης και εφοπλιστικών γραφείων εκμεταλλευόμενοι τα προνόμια αυτά.
- Λύση επίσης όφειλε να δοθεί και στα θέματα της προβλεπομένης και ζητούμενης εγγύησης, του ύψους, του ποσού αυτής, του ελάχιστου ποσού συναλλάγματος που ήταν υποχρεωμένη κάθε εγκατεστημένη ναυτιλιακή επιχείρηση να εισάγει για την κάλυψη των δαπανών της κάτι που δεν είχαν ρυθμιστεί με νομοθετική εξουσιοδότηση αλλά με κοινή Υπουργική Απόφαση με αριθμό 50.141/5/75 η οποία όμως όπως προαναφέρθηκε κρίθηκε άκυρη από το συμβούλιο της Επικρατείας. (αριθμός 3585/ 78)
- Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι την εποχή εκείνη είχε δημιουργήσει το όραμα να γίνει ο Πειραιάς ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο αντίστοιχο αυτών του εξωτερικού με κύριο στόχο την προσέλκυση και εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων τόσο του εξωτερικού όσο και των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως αυτά του Λονδίνου, της

Νέας Υόρκης, της Ελβετίας κάτι που θα έδινε τεράστια ώθηση στην ελληνική οικονομία.

Ο νόμος 814/ 1978 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως φορολογικών και άλλων τινών συναφών διατάξεων» υπήρξε ως ένας συμπληρωματικός των νόμων που προηγήθηκαν και μέσα από τα άρθρα του κυρίως 28, 29, 30 και 35 προσπάθησε να ρυθμίσει θέματα της ναυτιλίας.

Με το άρθρο 28 το οποίο αντικατέστησε το άρθρο 25 του Ν. 27/ 1975 διευκρινίζονται οι δραστηριότητες που μπορούν να αναπτύξουν η εγκατεστημένες στην Ελλάδα ναυτιλιακές εταιρείες, δραστηριότητες όπως: η διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμός αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών η ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφάλιση πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία πάνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας.

Έτσι λοιπόν με το άρθρο 28 του νόμου 814/ 1978 επήλθαν οι ακόλουθες συμπληρώσεις, ρυθμίσεις και τροποποιήσεις όπως οι δραστηριότητες που μπορούν να ασκούν αποκλειστικά τα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εγκαθίστανται με το προνομιακό αυτό καθεστώς στην Ελλάδα όπως προαναφέρθηκε παραπάνω. Θεσπίστηκε πλέον ρητά ότι τα γραφεία ή υποκαταστήματα αυτά απολαμβάνουν διευκολύνσεις και απαλλαγές εφόσον εισάγουν συνάλλαγμα⁴⁰:

A. τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα όπου εισαγόμενο συνάλλαγμα είναι μεγαλύτερο των 50.000 δολαρίων

B. πραγματοποιούν τις πληρωμές τους στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.

Επιπλέον, συγκεκριμενοποιείται κατά τρόπο σαφή και αναλυτικά οι απαλλαγές και διευκολύνσεις που αφορούν το κτημένο εισόδημα από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών των γραφείων ή υποκαταστημάτων αυτών. Δίνεται επίσης δυνατότητα και δικαιώματα απασχόλησης αλλοδαπού προσωπικού στην επιχείρηση

⁴⁰ Άρθρο 28 παράγραφος 1 του Ν. 814/1978

με δυνατότητα ανανέωσης άδειας παραμονής ανά διετία εφόσον ο αλλοδαπός εργαζόμενος συνεχίζει να εργάζεται αποκλειστικά και μόνο στην επιχείρηση αυτή⁴¹.

Οι απαλλαγές και διευκολύνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού είναι:

α. Απαλλαγή από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς η κρατήσεως υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου για το εισόδημα αυτών, που αποκτάται από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών περί ων η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Επίσης, παρέχεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών Φ.Κ.Ε. και από κάθε τέλος χαρτοσήμου αντικειμενικώς ή οποιασδήποτε κράτησης ή τέλους υπέρ τρίτου, πλην των ανταποδοτικών, των συμβάσεων, των εισπράξεων και πληρωμών και γενικώς οποιωνδήποτε πράξεων που διενεργούνται υπό τα ως άνω γραφεία ή υποκαταστήματα ή για λογαριασμό των αντιπροσωπευόμενων από αυτά επιχειρήσεων για τις οποίες η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Για την καταβολή φόρου προστιθέμενης αξίας εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του ν.1642/1986.

β. Χορηγείται στο πάσης φύσεως αλλοδαπό προσωπικό των επιχειρήσεων τούτων άδεια εργασίας στην Ελλάδα για χρονικό διάστημα μέχρι δύο (2) ετών. Η άδεια αυτή δύναται να παρατείνεται ανά διετία απεριορίστως και εφόσον ισχύει η υπαγωγή των επιχειρήσεων τούτων στις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η αίτηση για την παροχή άδειας εργασίας και παραμονής ή παρατάσεως της ήδη χορηγηθείσης τοιαύτης άδειας, πρέπει να συνοδεύεται και από υπεύθυνη δήλωση του εκπροσώπου της επιχείρησης ότι ο αιτών αλλοδαπός ανήκει στο προσωπικό αυτής και εργάζεται αποκλειστικά για αυτήν.

γ. Επιτρέπεται η ταχυδρόμησή συστημένων επιστολών στο εξωτερικό, χωρίς να προσκομίζονται στο Ταχυδρομείο για έλεγχο, εφόσον στο φάκελο αναγράφεται η επωνυμία του αποστολέα, έχει τεθεί η σφραγίδα της επιχείρησης και η μονογραφή του εκπροσώπου του εγκατασταθέντος γραφείου ή υποκαταστήματος.

Με την παράγραφο τέσσερα του άρθρου 28 ρυθμίζεται το θέμα της εγγύησης το ποσό της οποίας θα πρέπει να είναι άνω των 5.000 δολαρίων ενώ το είδος μπορεί να είναι είτε τραπεζική είτε προσωπική επιταγή. Το ύψος όμως τις εγγύησης και το

⁴¹ Άρθρου 28 παράγραφος 3 Ν.814/1978

είδος θα ρυθμίζονται με κοινή υπουργική απόφαση του Υπουργείου Συντονισμού, Οικονομικών και Ναυτιλίας⁴² η οποία καθορίζει ότι το ύψος της εγγυητικής επιστολής δεν θα πρέπει να είναι κάτω των 1.000 δολαρίων ενώ θα πρέπει να παρέχεται από αναγνωρισμένη τράπεζα εσωτερικού ή εξωτερικού. Στο παρόν άρθρο εξασφαλίζεται η χρονική ισχύς των γραφείων ή υποκαταστημάτων η οποία είναι πέντε έτη και η οποία δεν μπορεί να ανακληθεί παρά μόνο σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του άρθρου αυτού.

Στην παράγραφο έξι ορίζεται ότι για οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της αλλοδαπής επιχείρησης δύναται να λυθούν μέσω διαιτησίας δύο διαιτητών τους οποίους ορίζουν από ένα το κάθε μέρος⁴³.

Τέλος στην παράγραφο επτά του άρθρου 28 του νόμου 814/ 1978 γίνεται μια σημαντική ρύθμιση για τις Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες κάτι που δεν προϋπήρχε σε νόμους (89/ 1967, 378/ 1968, 27/ 1975) και ορίζεται πλέον ρητά ότι όλες οι διατάξεις του άρθρου 28 εφαρμόζονται αναλόγως και για ημεδαπές επιχειρήσεις οι οποίες όμως έχουν ως αντικείμενο εργασιών αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο ένα του νόμου αυτού.

Με το άρθρο 30 του νόμου αυτό ο νομοθέτης προσπαθεί να καλύψει όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δηλαδή και αυτές που είχαν εγκατασταθεί με τις διατάξεις των ΑΝ 89/ 1967, 378/ 1968 και το άρθρο 25 του νόμου 27/ 1975 όσο και εκείνες που πρόκειται να εγκατασταθούν μετά την ισχύ του νόμου αυτού. Συγκεκριμένα όφειλαν με αίτηση τους μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1979 να ζητήσουν την υπαγωγή τους στο άρθρο 25 του νόμου 27/ 1975 όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 28 του νόμου 814/ 1978.

Η πρόβλεψη αυτή του νόμου φανερώνει την προώθηση της πολιτείας να εφαρμόσει μια ορθή, ίση και δίκαιη αντιμετώπιση όλων των επιχειρήσεων παλαιών και νέων ώστε να απολαμβάνουν τα ίδια προνόμια αλλά και τις ίδιες υποχρεώσεις.

⁴² Υπουργική απόφαση του Υπουργείου Συντονισμού, Οικονομικών και Ναυτιλίας απόφαση υπ' αριθμό 58101/5/27.11.78

⁴³ Θα πρέπει να αναφερθεί ότι ποτέ δεν είχε καταλήξει σε διαιτησία τέτοιου είδους διαφορά και η επίλυση γινόταν από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Σήμερα βέβαια το θέμα της διαιτησίας εφαρμόζεται κατά κόρων για επίλυση παντός είδους θεμάτων μεταξύ των οποίων και ναυτικών θεμάτων.

Τέλος με το άρθρο 37 του νόμου 814/1978 καταργούνται οι δασμολογικές και φορολογικές απαλλαγές που αφορούν την εισαγωγή Ι.Χ. επιβατηγών αυτοκινήτων από τους αλλοδαπούς υπαλλήλους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και όχι για μη ναυτιλιακές που είχαν εγκατασταθεί με βάση των ΑΝ 89/ 1967, 378/ 1968.

9. Συμπληρωματικοί νόμοι για το νομικό καθεστώς και την αστική ευθύνη ναυτιλιακών εταιρειών.

Πέρα από τους νόμους που προαναφέρθηκαν οι οποίοι θεωρούνται ειδικοί και αφορούν αποκλειστικά τις εγκαθιστάμενες ή υπαγόμενες στον θεσμό (Α.Ν. 89/1967 κ.λπ.) ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει για λόγους πληρότητας και για λόγους ιδιαίτερα ουσιαστικούς να αναφερθούν και να περιληφθούν στην εργασία αυτή ακόμη δυο νόμοι Ν. 791/1978 και Ν. 762/1978.

9.1 Το Νομικό καθεστώς των εταιρειών που διέπονται από το δίκαιο της αλλοδαπής πολιτείας στην Ελλάδα (Ν. 791/1978)

Οι λόγοι που συνηγορούν στην αναφορά των νόμων αυτών και ειδικότερα στο νόμο 791/1978 είναι κυρίως διότι στο παρελθόν και πριν την σύστασή τους υπήρξαν δικαστικές αποφάσεις κατά τις οποίες η δικαιοσύνη και λόγω της υφιστάμενης νομοθεσίας έκριναν ότι βάσει του άρθρου 10 Α.Κ. ως έδρα της εταιρείας νοείται ο τόπος που ασκείται πραγματικά η διοίκηση της εταιρείας και όχι η καταστατική της έδρα.

Επομένως όλες οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες οι οποίες είχαν πλοία με ελληνική σημαία νηολογημένα υπό το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/1953 και είχαν εγκαταστήσει στην Ελλάδα γραφεία ή υποκαταστήματα βάσει των ΑΝ 89/1967 και 378/1968 ασκώντας την διοίκησή τους από την Ελλάδα θεωρούνταν άκυρες στην Ελλάδα διότι δεν πληρούσαν τις απαραίτητες προϋποθέσεις και διατυπώσεις του ελληνικού δικαίου.

Εμπρός την κατάσταση αυτή η πολιτεία για να δώσει άμεση και ρεαλιστική λύση στο νομικό αυτό πρόβλημα ψήφισε το νόμο 791/1978 με τον οποίο ρυθμίστηκε κατά τρόπο σαφή, απλό, λογικό και αποφασιστικό το θέμα των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών.

Με το νόμο 791/1978 ρυθμίζονται θέματα καίρια και υποστασιακής σημασίας που αφορούν την εγκυρότητα σύστασης και ύπαρξης των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα και δραστηριοποιούνται σύμφωνα με τους όρους και τις προβλέψεις του θεσμού.

Συγκεκριμένα με τον εν λόγω νόμο ρυθμίστηκε και καθορίστηκε ρητά ότι οι ναυτιλιακές αυτές εταιρείες διέπονται ως προς τη σύσταση και την ικανότητα δικαίου, υπό του δικαίου της χώρας της έδρας, που αναφέρεται στο καταστατικό τους, διαφόρων του τόπου από τον οποίο διευθύνονται οι εταιρείες αυτές.

Έτσι λοιπόν είναι έγκυρες όλες αυτές οι αλλοδαπές εταιρίες του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/1953 καθώς και αυτές που είναι εγκαθιστάμενες βάση των ΑΝ 89/1967, 378/1968 και του νόμου 27/1975 όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 814/1978.

9.2 Αστική ευθύνη του αντιπροσώπου αλλοδαπής εταιρείας αναφορικά με την εργασία Έλληνα ναυτικού σε αλλοδαπή εταιρεία (Ν. 762/1978)

Ο νόμος αυτός αντιμετώπισε με τρόπο σωστό, δραστικό και αποτελεσματικό ένα πρόβλημα που διαιώνιζε χρονικά άδικες καταστάσεις με αποτέλεσμα να δημιουργείται ανασφάλεια, καχυποψία και επιφυλακτική προδιάθεση λόγω της εμφανιζόμενης δυνατότητας για κακοπιστία στις συναλλαγές μεταξύ των Ελλήνων ναυτικών και των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ειδικότερα από την πλευρά των εργοδοτών.

Ο νόμος 762/1978 καθιέρωσε εις ολόκληρο ευθύνη των αντιπροσώπων στην Ελλάδα που αντιπροσωπεύουν τους διαμένοντες στην αλλοδαπή πλοιοκτήτες και εφοπλιστές ή αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες.

10. Ναυτική Εταιρεία (Ν. 959/1979)

Ο αρχικός σκοπός του νόμου 959/1979 είναι να προσφέρει στους Έλληνες πλοιοκτήτες μια μορφή ναυτιλιακής εταιρείας τόσο ελκυστική όσο και αυτές του Παναμά και της Λιβερίας.

Σύμφωνα με την Εισηγητική Έκθεση του νόμου 959/1979 ο Β' παγκόσμιος πόλεμος, εχθρική κατοχή και τα γεγονότα που ακολούθησαν είχα σαν αποτέλεσμα την αποσύνδεση της Ελληνικής ναυτιλίας από την ελληνική πολιτεία. Παρατηρήθηκε από τις αρχές της δεκαετίας του 1950 το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών πλοίων τα οποία ήταν υπό τον ελληνικό έλεγχο, μετανάστευσαν σε αλλοδαπές εταιρείες και ύψωσαν ξένη σημαία⁴⁴.

Η πρώτη προσπάθεια να επιστρέψουν πίσω οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων έγινε με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/1953 με την Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία όπου επέτρεψε μεταξύ άλλων την αναγνώριση ως ελληνικά πλοία που ανήκαν σε αλλοδαπούς. Το μέτρο αυτό όμως δεν απέδωσε τα προσδοκώμενα αποτελέσματα κυρίως λόγω τεχνικών δυσχερειών για τη σύσταση της αλλά και για το λόγο ότι υποχρέωναν τις εταιρίες αυτές να τηρούν κατά τον Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων τα προβλεπόμενα βιβλία.

Στην προσπάθεια αυτή να διαμορφωθεί και να καθιερωθεί μία νομική μορφή ναυτιλιακής εταιρείας η οποία να έχει ισχυρά και αποτελεσματικά πλεονεκτήματα, για να προσελκύσει τις αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες ελληνικών συμφερόντων να αλλάξουν στέγη και να πολιτογραφηθούν με ένα νέο εξελιγμένο και σύγχρονο τύπο νομικού προσώπου σαν ελληνικές, μελετήθηκε, συντάχθηκε, προωθήθηκε και ψηφίστηκε ο νόμος 959/1979 «Περί της Ναυτικής Εταιρείας».

Έτσι λοιπόν με το νόμο αυτό θεσπίστηκαν τα γνωρίσματα, οι σκοποί, οι καταστατικές αρχές και γενικά τέθηκαν οι απαιτήσεις και οι προδιαγραφές, για τη σύσταση και λειτουργία μιας νέας ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας της Ναυτικής Εταιρείας του Ν. 959/79.

⁴⁴ Εισηγητική Έκθεση Ν.959/1979

Με τις διατάξεις που θέσπιζε ο νόμος 959/79, προβλεπόταν και επιτυγχάνονταν σε γενικές γραμμές τα ακόλουθα:

- η σύσταση της εταιρίας να γίνεται με την τήρηση ορισμένων διατυπώσεων χωρίς άδεια διοικητικής ή άλλης αρχής
- ταχύτητα της λήψης αποφάσεων
- ανωνυμία των μετόχων
- πολύ χαμηλό εταιρικό κεφάλαιο σε αντίθεση με την υψηλή περιουσία της εταιρείας
- περιορισμός ευθύνης των μετοχών μέχρι το ύψος της αξίας μετοχής⁴⁵

Σύμφωνα με το Ν. 959/79, η Ναυτική Εταιρεία, κατά την πρόβλεψη του άρθρου 1 παρ. 1, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 55 παρ. 1 του νόμου 1892/1990 (ΦΕΚ Α' 10) έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων καθώς επίσης και την εκμετάλλευση ή διαχείριση ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων καθώς και την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών.

Κατά την πρόβλεψη της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, δεν θεωρούνται εμπορικά πλοία κατά την έννοια της πρώτης παραγράφου του ίδιου άρθρου τα πλοία του νόμου 438/76 «Περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων, ως και επί πλοιαρίων αναψυχής».

Κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 η σύμβαση περί Ναυτικής Εταιρίας (εταιρική σύμβαση) καταρτίζεται εγγράφως και καταχωρίζεται στο Μητρώο Εταιριών όπου με την καταχώρηση αυτή σύμφωνα με την παρ. 2 του ίδιου άρθρου η ναυτική Εταιρεία αποκτά νομική προσωπικότητα.

⁴⁵ Και όλα αυτά να συνδέονται με αρμονία με τους γνωστούς θεσμούς του ελληνικού Εταιρικού Δικαίου.

10.1 Ειδικότερα

A) Η Ναυτική Εταιρεία είναι μια μορφή Ανώνυμης Εταιρείας χωρίς πολύπλοκους μηχανισμούς (Ν. 2190/20). Μπορεί να συσταθεί με ιδιωτικό έγγραφο⁴⁶ αρκεί να υπάρχει βεβαίωση του γνήσιου της υπογραφής από δημόσια αρχή⁴⁷.

B) Αν η Ν.Ε ανάπτυξη δραστηριότητα κείμενη εκτός του σκοπού που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 του νόμου αυτού, αυτή λύεται με δικαστική απόφαση⁴⁸. Η ναυτική εταιρεία αποκτά και εκμεταλλεύεται δικά της εμπορικά πλοία τα οποία όμως θα πρέπει να είναι ελληνικά ενώ μπορεί να εκμεταλλεύεται ή να διαχειρίζεται εμπορικά πλοία τρίτων τα οποία μπορούν να έχουν και ξένη σημαία.

Γ) Τα όργανα της ναυτικής εταιρείας είναι όπως και της ΑΕ δηλαδή το Διοικητικό Συμβούλιο και τη Γενική Συνέλευση. Η διαδικασία όμως της σύγκλισης και λήψης αποφάσεων είναι πολύ απλοποιημένη σε σχέση με τις ανώνυμες εταιρείες του νόμου 2190/20.

Στην σύμβαση της Ναυτικής Εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 θα πρέπει να περιλαμβάνονται διατάξεις σχετικά με:

- i. την επωνυμία, την έδρα, των σκοπών και την διάρκεια της εταιρείας
- ii. το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές της εταιρείας
- iii. το Διοικητικό Συμβούλιο
- iv. τη Γενική Συνέλευση
- v. τα δικαιώματα των μετοχών
- vi. τη διάλυση και εκκαθάριση της εταιρείας.

⁴⁶ Άρθρο 2 παράγραφος 1 του νόμου

⁴⁷ Άρθρο 36 και 50 παράγραφος 2 του Ν.959/1979

⁴⁸ Άρθρο 42 Ν.959/1979

Για την σύσταση ναυτικής εταιρείας θα πρέπει να καταβάλλετε, πόσο τουλάχιστον 5.000 ευρώ, κεφάλαιο που αναλαμβάνεται από δύο τουλάχιστον ιδρυτές και θα πρέπει να καταβάλλεται εντός δύο ημερών από την καταχώριση της εταιρείας στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών⁴⁹. Οι μετοχές⁵⁰ της ναυτικής εταιρείας μπορεί να είναι ονομαστικές ή ανώνυμες. Μπορούν να εισέλθουν στο χρηματιστήριο μόνο μετά από έγκριση της επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις από την πλευρά της ναυτικής εταιρείας. Ενώ κάθε μετοχή παρέχει δικαίωμα ψήφου στη γενική συνέλευση.

Δ) Ένα πολύ σημαντικό άρθρο του νόμου αυτού είναι το άρθρο 10 κατά το οποίο εξασφαλίζεται με πρωτότυπη και αποτελεσματική μέθοδο ότι η πλειοψηφία των μετοχών της ναυτικής εταιρείας δεν μπορεί να περιέλθει σε αλλοδαπούς με ορισμένες εξαιρέσεις όπως η απαίτηση μετοχών λόγω θανάτου ή λόγω προικός ή αναγκαστικής εκτέλεσης.

Ε) Κατά το άρθρο 50 καθορίζεται το φορολογικό καθεστώς που διέπει την ναυτική εταιρεία με βασική ρύθμιση ότι ελληνική ναυτική εταιρία θα έχει την ίδια φορολογική ρύθμιση με μια αλλοδαπή πλοιοκτήτρια εταιρία που έχει ελληνικό πλοίο.

Ζ) Τέλος, κατά το άρθρο 60 η ναυτική εταιρεία του νόμου αυτού μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις του ΑΝ 89/67 όπως αυτός τροποποιήθηκε με τον ΑΝ 378/68, Ν.27/75 και με τον νόμο 814/78.

10.2 Λύση και εκκαθάριση ναυτικής εταιρείας

Ο τρόπος Λύσης και Εκκαθάρισης μιας ναυτικής εταιρείας ρυθμίζεται μέσα από τις διατάξεις του νόμου 959/1979. Συγκεκριμένα η ναυτική εταιρεία λύεται για τους εξής λόγους⁵¹:

⁴⁹ Σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 1 του Ν.2987/2002 (Α' 27)

⁵⁰ Σύμφωνα με το άρθρο 7 Ν.959/1979

⁵¹ Κατά τα άρθρα 41 έως 47 ρυθμίζονται οι τρόποι για την Λύση και εκκαθάρισης ναυτικής εταιρείας του νόμου αυτού.

- με το πέρας της χρονικής διάρκειας για την οποία έχει συσταθεί
- με απόφαση της γενικής συνέλευσης η οποία θα πρέπει να έχει την απόλυτη πλειοψηφία από τους μετόχους της
- λόγω πτώχευσης της εταιρείας
- λόγω αποφάσεως του Μονομελές Πρωτοδικείου δικάζοντας την κατά την διαδικασία των άρθρων 739 και επί. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, με αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, σε περίπτωση που η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από αυτό που προβλέπεται στο άρθρο 1 του νόμου 959/1979.

Σε αυτές τις περιπτώσεις εκτός του λόγου της πτωχεύσεως η ναυτική εταιρία περιέρχεται σε κατάσταση εκκαθάρισεως.

Οι εκκαθαριστές ορίζονται και εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση και προκαλούν αμελλητί σημείωση περί της λύσεως της εταιρείας και της θέσεως αυτής σε εκκαθάριση στο Μητρώο Ναυτικών Επιχειρήσεων. Προχωρούν σε απογραφή της περιουσίας, σε ρευστοποίηση της περιουσίας (αν υπάρχει) και εξοφλούν τους δανειστές, ενώ καταβάλλουν το περίσσειμα στους μετόχους της εταιρείας.

Τέλος οι εκκαθαριστές θα πρέπει να καταβάλλουν αμελλητί σημείωμα για το πέρας της εκκαθάρισης στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών.

10.3 Αποτελέσματα εφαρμογής του Ν. 959/79

Παρατηρώντας τη σημερινή πραγματικότητα δεν μπορούμε να πούμε βάσιμα ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες μετά το νόμο 959/1979 εγκατέλειψαν την αλλοδαπή εταιρία και αλλοδαπή σημαία. Η συνήθεια τους αυτή συνεχίζεται, όπως τουλάχιστον αυτό αποδεικνύεται από την νηολόγηση πλοίων υπό ελληνική σημαία, βάση του άρθρου 13 του Δ. 2687/1953, όπου η συντριπτική πλειοψηφία πλοίων φέρονται αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες⁵².

⁵² Σπαρτιώτης, Ναυτιλιακές Εταιρείες, σελ 190

Με το νόμο 959/1979 παρατηρήθηκε μια αύξηση του αριθμού των ναυτικών επιχειρήσεων μήνυμα αισιόδοξο ότι ο νομικός τύπος της εταιρείας αυτής όχι μόνο θεμελιώθηκε αλλά άρχισε να κερδίζει έδαφος, αφού έδωσε σοβαρά και ικανοποιητικά κίνητρα, ευκολίες, απλουστεύσεις και γενικά ένα σύγχρονο για την εποχή του νομικό πλαίσιο για να προσελκύσει τον Έλληνα να στεγαστεί κάτω από μια ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία.

Επιπλέον, δίνεται η ευκαιρία στους Έλληνες εφοπλιστές να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα του «γνήσιου δεσμού» (GENUINE LINK) που αντιμετώπιζαν στη ναυτιλία αλλά και να διασφαλίσουν μέσω διμερών συμφωνιών της Ελλάδας κίνδυνους διπλής φορολόγησης,

Περαιτέρω όμως, με τον νόμο 1892/1990⁵³ με τροποποίηση των σκοπών της ναυτικής εταιρείας, επιτρέπει σε αυτές να εκμεταλλεύονται ή να διαχειρίζονται εκτός των ελληνικών και πλοία εμπορικά με ξένη σημαία γεγονός που άνοιξε νέους ορίζοντες στις δυνατότητές τους.

11. Νεότεροι νόμοι για ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα (Ν. 4150/2013)

Στις αρχές του 2013 και στην προσπάθεια της Ελληνικής κυβέρνησης να ανασυγκροτήσει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ψηφίστηκε και τέθηκε σε ισχύ ο Ν. 4150/2013⁵⁴. Συγκεκριμένα με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν στα απαιτούμενα δικαιολογητικά και τη διαδικασία για την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Στην παράγραφο ένα του νόμου αυτού ορίζεται ότι γραφεία ή

⁵³ Άρθρο 55 παράγραφος 1 του Ν. 1892/1990

⁵⁴ Μέσα από το άρθρο 31 αντικαθιστάτε το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α` 77), όπως αυτό ισχύει μέχρι σήμερα.

υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, τα οποία ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας.

Δίνεται επίσης άδεια εγκατάστασης η οποία έχει πενταετή ισχύ και δεν δύναται να ανακληθεί πριν από την πάροδο του χρόνου αυτού. Κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν γίνεται να μεταβληθούν οι όροι με τους οποίους χορηγήθηκε άδεια εγκατάστασης, χωρίς τη συναίνεση της επιχειρήσεως. Η άδεια εγκατάστασης ανανεώνεται μετά την λήξη της πενταετίας αυτοδίκαια για ίσο χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτείται έκδοση νέας υπουργικής απόφασης, εφόσον κατά το χρόνο λήξης της εξακολουθούν να ισχύουν οι γενικοί και ειδικοί όροι που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της αρχικής άδειας εγκατάστασης.

Σε περίπτωση παράβασης κάποιου όρου της άδειας εγκαταστάσεως, του Α.Ν. 378/1968 ή των διατάξεων του παρόντος άρθρου εκ μέρους της επιχείρησης στην οποία χορηγήθηκε η άδεια, δύναται αυτή να ανακαλείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Οι απαλλαγές που προβλέπονται σταματούν από το χρονικό σημείο που έγινε η παράβαση.

Επίσης η παράγραφος 2 του Ν.27/1975 τροποποιήθηκε⁵⁵ και ορίζει ότι το ποσό της τραπεζικής εγγύησης προς το Δημόσιο για τη συμμόρφωση του γραφείου ή υποκαταστήματος προς τους όρους της απόφασης, καθώς και η προβλεπόμενη διαδικασία για την επιστροφή της, καθορίζονται με αποφάσεις των Υπουργών

⁵⁵ Αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 2 του Ν.4150/2013

Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ενώ το ποσό της εγγύησης δεν δύναται να είναι κατώτερο των 5.000 δολαρίων⁵⁶.

Τέλος με την παράγραφο έξι ορίζεται ότι οι επιχειρήσεις του νόμου αυτού⁵⁷, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία, μπορούν με κατ' εξαίρεση να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και να εισπράττουν το ναύλο σε ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι ο εισπραττόμενος για τις μεταφορές αυτές ναύλος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη δαπανών εκτός των ετησίων δαπανών λειτουργίας του γραφείου τους στην Ελλάδα.

⁵⁶ Να σημειωθεί ότι με το νόμο αυτό καταργούνται οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 25 του Ν. 27/1975, όπως ισχύει, και οι παράγραφοι 6, 7, 8, 9 και 10 αναριθμούνται σε 4, 5, 6, 7 και 8 αντιστοίχως.

⁵⁷ Επιχειρήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 5 του παρόντος άρθρου του Ν. 4150/2013

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Γ. Το φορολογικό πλαίσιο των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

1. Φορολόγηση πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα (Ν. 27/1975)

1.1 Γενικά - ιστορική επισκόπηση

Τα συστήματα φορολόγησης που χρησιμοποιούνταν σε διεθνές επίπεδο από την εκμετάλλευση πλοίων είναι τρία.

Το πρώτο είναι αυτό στη βάση του οποίου τα πλοία φορολογούνται σύμφωνα με τα ακαθάριστα έσοδα του πλοίου. Έτσι ο φόρος υπολογίζεται σύμφωνα με συγκεκριμένο φορολογικό συντελεστή πάνω στα ακαθάριστα έσοδα του πλοίου ενώ ο φορολογικός συντελεστής διαφέρει ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου και ανάλογα με την μίσθωσή⁵⁸ του.

Το δεύτερο σύστημα είναι αυτό που φορολογεί τα καθαρά κέρδη από την εκμετάλλευση του πλοίου τα οποία διαμορφώνονται αναλόγως με την αφαίρεση των συνολικών εξόδων του πλοίου από τα συνολικά έσοδά του από την εκμετάλλευσή του.

Τέλος, το τρίτο σύστημα φορολογίας είναι αυτό το οποίο φορολογεί το πλοίο κατά κόρον ολικής χωρητικότητας αλλά υπάρχουν περιπτώσεις που λαμβάνεται υπόψη και διαφοροποιείται η φορολόγηση τους ανάλογα και με την ηλικία του πλοίου ή την κατηγορία του πλοίου. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται και στην Ελλάδα ενώ κατά περιόδους η Ελλάδα έχει εφαρμόσει όλα τα παραπάνω συστήματα⁵⁹.

1.2 Γενικές αρχές του νόμου 27/1975

Βασική αρχή του Ν. 27/1975 είναι ότι όλα τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία φορολογούνται με βάση την ηλικία του πλοίου και την χωρητικότητά τους. Υποκείμενό του φόρου σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού είναι ο κύριος του

⁵⁸ ανά ταξίδι, χρονονάυλωση, για ναύλωση γυμνού πλοίου

⁵⁹ Τότσης, Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 2007

πλοίου, ο πλοιοκτήτης είτε αυτός είναι φυσικό πρόσωπο είτε νομικό πρόσωπο. Συγκεκριμένα ορίζεται ότι βαρύνεται με φόρο αυτός που εμφανίζεται ως κύριος του πλοίου την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους στο οικείο νηολόγιο που είναι εγγεγραμμένο το πλοίο ανεξάρτητα του τόπου διαμονής του πλοιοκτήτη ή της έδρας της εταιρείας.

Αυτό βέβαια συνεπάγεται ότι στην περίπτωση όπου ο ιδιοκτήτης, πλοιοκτήτης μισθώνει το πλοίο του γυμνό ή δίνει τη διαχείριση του πλοίου του σε τρίτο πρόσωπο υποχρέωση για την καταβολή του φόρου παραμένει ο ίδιος και όχι ο τρίτος που εκμεταλλεύεται το πλοίο.

Ο νόμος 27/1975 για την εφαρμογή του υιοθετεί τον ορισμό του πλοίου όπως αυτός δίνεται από τον ΚΙΝΔ⁶⁰ με αποτέλεσμα οι θαλαμηγοί να μην υπάγονται στις διατάξεις του νόμου αυτού.

Σύμφωνα με το τμήμα Α' κεφάλαια Β', Γ', Δ' και Ε' του νόμου αυτού τα πλοία έχουν χωριστεί σε δύο κατηγορίες: στην κατηγορία Α' και την κατηγορία Β' και περαιτέρω τα πλοία κάθε κατηγορίας αντιμετωπίζονται διαφορετικά ανάλογα με το εάν έχουν νηολογηθεί πριν ή μετά την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου αυτού που είναι 22 Απριλίου 1975.

Σύμφωνα με το άρθρο τρία του παρόντος νόμου στην Α' κατηγορία ανήκουν τα πλοία:

- μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία χωρητικότητας ολικής 3.000 κόρων και άνω
- σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητάς τα οποία

⁶⁰ Τα πλοία διέπονται από τη νομοθεσία αφενός του Ναυτικού Δικαίου, το οποίο και διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, που απαρτίζουν και τα δύο σχετικούς Κώδικες (σύνολα ομοειδούς νομοθεσίας), τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Κ.Δ.Ν.Δ. και τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Κ.Ι.Ν.Δ. και αφετέρου από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο. Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ. άρ.1 παρ.1 Πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη Θάλασσα. Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. άρ.3 παρ.1 Πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων, ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

εκτελούν δρομολόγια σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων εξωτερικού

- Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 κόρων τα οποία κατά το προηγούμενο έτος ή εξάμηνο τελούσαν αποκλειστικά και μόνο δρομολόγια περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού για λόγους αναψυχής των επιβατών (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια)
- Επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τα δρομολόγια τους σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων του εξωτερικού
- πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων ως και πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων, ολικής χωρητικότητάς άνω των 15.000 κόρων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση, γεώτρηση του θαλάσσιου βυθού, άντληση από την θάλασσα, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

στην Β' κατηγορία πλοίων ανήκουν πλοία:

- επιβατικά πλοία τα οποία εκτελούν πλόας αποκλειστικά μεταξύ λιμένων εσωτερικού, με εξαίρεση αυτών που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία
- μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία χωρητικότητας μικρότερης των 500 κόρων
- σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων εσωτερικού
- αλιευτικά, ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως χωρητικότητάς τους
- και τέλος πλοιάρια γενικός⁶¹

Σύμφωνα λοιπόν με αυτές κατηγορίες και με βάση την ηλικία του πλοίου προκύπτει ο φόρος του κάθε πλοίου. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι σε

⁶¹ Υπουργείο Οικονομικών Εγκ. 32/1975

περίπτωση που ο κύριος του πλοίου αδυνατεί να πληρώσει το φόρο του πλοίου αλληλέγγυος υπεύθυνος για την καταβολή του φόρου και της εισφοράς είναι και όποιος είτε με εντολή του ιδιοκτήτη ή όποιος άλλης αρχής (για παράδειγμα δικαστήριο) διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους από την εκμετάλλευσή του. Ενώ σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης πλοίου ο αποκτών αυτού ευθύνεται εξολοκλήρου για το φόρο και την εισφορά που βαρύνουν το πλοίο κατά την μεταβίβασή του.

Η φορολογία αυτή επιβάλλεται στο πλοίο έως ότου γίνει η διαγραφή του από τα ελληνικά νηολόγια, η οποία επιτυγχάνεται είτε με εγγραφή του σε οικεία νηολόγια είτε λόγω διάλυσης ή βύθισης του πλοίου.

1.3 Φορολογία πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου 22 Απριλίου 1975

Ο υπολογισμός του φόρου για τα πλοία Α' κατηγορίας που νηολογήθηκαν μετά τον νόμο αυτό υπολογίζεται όπως προαναφέρθηκε σύμφωνα με τους κόρους ολικής χωρητικότητάς και σύμφωνα με την ηλικία του πλοίου. Από το 2011 η φορολογικοί συντελεστές αναπροσαρμόστηκαν με το άρθρο 22 του Ν. 3943/2011 και την Πολ. 1083/ 2011 του υπουργείου Οικονομικών και θα προσαυξάνονται κατά 4% ετησίως ενώ θα μπορούν να μεταβληθούν με ετήσια ποσοστά ανά πέντε έτη.

Τα ποσά του παρακάτω πίνακα αφορούν την περίοδο 2011 – 2015

Πίνακας 1

| Φόρος πλοίου Α' κατηγ. νηολ/ντων μετά την έναρξη ισχύος του | |
|--|---|
| Έτη ηλικίας πλοίου | Συντελεστές σε δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ. |
| Από 0-4 ετών | 1,293 |
| Από 5-9 ετών | 2,318 |
| Από 10-19 ετών | 2,269 |
| Από 20-29 ετών | 2,147 |
| Από 30 και άνω | 1,659 |

Πηγή: <http://www.e-forologia.gr>

Οι παραπάνω συντελεστές πολλαπλασιαζόμενοι σε κάθε περίπτωση με τους συντελεστές κόρων ολικής χωρητικότητας του πλοίου που δίνεται από τον παρακάτω πίνακα

Πίνακας 2

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

Πηγή: http://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/2_nomothesia_rs_sub.php

Παράδειγμα υπολογισμού φόρου Α' κατηγορίας πλοίων νηολογημένα μετά το νόμο αυτό

Έστω μηχανοκίνητο φορτηγό πλοίο 50.000 κοχ ηλικίας 15 ετών και νηολογημένο υπό ελληνική σημαία. Ο φόρος υπολογίζεται :

$$(10.000 * 1,2) + (10.000 * 1,1) + (20.000 * 1) + (10.000 * 0,9) = 52.000$$

Το αποτέλεσμα αυτό υπολογίζεται με τους συντελεστές ηλικίας του πλοίου και θα έχω:

$$52.000 * 2,269 \text{ (αφού το πλοίο μου είναι 15 ετών)} = 117.988 \$ \text{ δολάρια.}$$

1.3.1 Απαλλαγές - Μειώσεις φόρου

Στο άρθρο επτά του παρόντος νόμου αναφέρονται όλες οι σχετικές απαλλαγές και μειώσεις φόρου που αφορούν την Α' κατηγορία πλοίου νηολογημένα μετά τις 22 Απριλίου 1975 και αναφέρει⁶²:

- i. Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι τη συμπλήρωση έξι ετών.
- ii. Πλοία τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων καθώς και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν φόρο μειωμένο κατά 50%.
- iii. Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών που έχουν δεχθεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων καθώς και πάσης φύσεως επισκευές και έχουν εκτελεστεί οι εργασίες αυτές στην Ελλάδα και ενώ οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος μπορεί να χορηγηθεί φορολογική απαλλαγή το μέγιστο για έξι έτη και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το 50% της δαπάνης.

1.4 Φορολογία και έκτακτη εισφορά πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένων υπό Ελληνική σημαία μέχρι έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου 22 Απριλίου 1975

⁶² Άρθρο 7 Ν.27/1975

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν πλοία της Α' κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου δηλαδή 22 Απριλίου 1975 και η φορολογία που υπόκεινται έχει ως ακολούθως⁶³:

- Πλοία ηλικίας 10 έως 20 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,20 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής ανά κόρο ολικής χωρητικότητάς
- Πλοία άνω των 20 ετών και ως 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,30 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής ανά κόρο ολικής χωρητικότητάς
- Πλοία άνω των 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,40 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής ανά κόρο ολικής χωρητικότητάς

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι για τον προσδιορισμό της ηλικίας του πλοίου ισχύει ότι έχει αναφερθεί παραπάνω προκειμένου να υπολογιστεί το τελικό πόσο φορολόγησης πλοίου.

1.4.1 Απαλλαγές - Μειώσεις φόρων

Σε αυτή την κατηγορία πλοίων οι απαλλαγές - μείωσης φόρου σύμφωνα με το άρθρο εννέα του νόμου αυτού έχουν ως εξής:

- 1) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται εντελώς από φορολογία μέχρι τη συμπλήρωση ηλικίας των 10 ετών.
- 2) Πλοία ηλικίας μικρότερο των 30 ετών απαλλάσσονται από το φόρο για πέντε χρόνια από τη στιγμή που έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία και για όσο διάστημα μέσα στην πενταετία αυτή δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού και του εξωτερικού ή μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού.
- 3) Μείωση φόρου κατά το 50% υπόκεινται, ανεξαρτήτου ηλικίας πλοία που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο ξένων λιμένων, καθώς επίσης και κρουαζιερόπλοια.

⁶³ Το παραπάνω φορολογικό καθεστώς εφαρμόζεται και επί πλωτών γεωτρύπανων σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 6 του νόμου και υπολογίζεται ανάλογα με τους κόρους ολικής χωρητικότητας.

- 4) Πλοία που έχουνε ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται πλήρως από φόρο μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία 12 ετών.
- 5) Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών τα οποία έχουν δεχθεί ανακατασκευή ή μετασκευή για την κατάσταση συστήματος προώθησης ή άλλων μηχανικών μερών και εφόσον αυτές οι εργασίες γίνονται με εισαγωγή συναλλάγματος και σε Ελληνικό ναυπηγείο. Έτσι αυτά υπόκεινται σε φορολογική ελάφρυνση κατά 50% της δαπάνης τους και μέγιστο για έξι έτη. Ενώ σε κάθε έτος απαλλαγής πρέπει να αντιστοιχούν τουλάχιστον 100.000 δολάρια δαπάνης⁶⁴.

1.5 Επιβολή εισφοράς πλοίων Α' κατηγορίας νηολογημένων υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου

Τα όσα έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα αφορούν το ένα κομμάτι επιβαρύνσεων που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίου, υπάρχει όμως ακόμη ένα κομμάτι με επιβαρύνσεις που είναι η εισφορά. Η εισφορά επιβλήθηκε σε αυτή την κατηγορία πλοίων με σκοπό να μην υπάρχει ιδιαίτερη αντιμετώπιση και στην ουσία φορολογικό πλεονέκτημα, πλοία Α' κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί πριν από το νόμο αυτό. Η εισφορά αυτή επιβάλλεται επιπροσθέτως στο φόρο που υπόκεινται τα πλοία αυτά.

Στο άρθρο 10 του νόμου αυτού αναφέρεται ο υπολογισμός της εισφοράς καθώς επίσης και ο σκοπός για τον οποίο επιβάλλεται η έκτακτη εισφορά που είναι η κάλυψη των δαπανών για τις παρεχόμενες από το κράτος υπηρεσίες προς την εμπορική ναυτιλία. Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της έκτακτης εισφοράς είναι η ηλικία του πλοίου και η ολική χωρητικότητα σε κόρους.

Βάση λοιπόν των πρόσφατων αλλαγών⁶⁵ με το άρθρο 22 του νόμου 3943/2011 και Πολ. 1083/2011 τα πόσα έχουν ως εξής:

⁶⁴ Σύμφωνα με την ρύθμιση αυτή είναι και η υπ' αριθμό 1/975 γνωμοδότηση της Επιτροπής του άρθρου 24 του Ν. 27/1975 (Υπ. Οικ. Ε. 189/1976, πολ.4)

⁶⁵ προσαύξηση ποσών φόρου και εισφοράς πλοίων για τα έτη 2011 – 2015 κατά 4% ετησίως

Πίνακας 3

| Πλοίου Α' κατηγ. νηολ/ντων μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου | |
|--|---|
| Έτη ηλικίας πλοίου | Συντελεστές σε δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ. |
| Από 0-4 ετών | 1,293 |
| Από 5-9 ετών | 2,318 |
| Από 10-19 ετών | 1,952 |
| Από 20-29 ετών | 1,830 |
| Από 30 και άνω | 1,220 |

Πηγή: <http://www.e-forologia.gr>

Ενώ τα ποσά αυτά θα προσαυξάνονται κατά 4% ανά έτος μέχρι το 2015.

Επίσης τα ποσά φόρου πολλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας τα οποία έχουν ως εξής:

Πίνακας 4

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

Πηγή: http://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/2_nomothesia_rs_sub.php

Παράδειγμα υπολογισμού φόρου και εισφοράς Α' κατηγορίας πλοίων νηολογημένα μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού

Ο υπολογισμός του φόρου και εισφοράς με βάση το αρχικό μας παράδειγμα γίνεται:

A) $(10.000 * 1,2) + (10.000 * 1,1) + (20.000 * 1) + (10.000 * 0,9) = 52.000 * 1,952 = 101.504\$$ δολάρια

B) $50.000 \text{ κοχ} * 0,20 \text{ συντελεστής φορολογίας πλοίου 10-20 ετών} = 10.000\$$

Συνολικό ποσό φόρου και εισφοράς $(A + B) = 101.504 + 10.000 = 111.504\$$ δολάρια

Οι απαλλαγές και μειώσεις έκτακτης εισφοράς που είναι δυνατό να χορηγηθούν στα πλοία αυτής της κατηγορίας επιβάλλεται να είναι ίδιες με τις απαλλαγές και μειώσεις φόρων που αναφέρθηκαν και για τα πλοία Α' κατηγορίας νηολογημένων μετά το νόμο αυτό δηλαδή 22 Απριλίου 1975.

1.6 Φορολογία πλοίων Β' κατηγορίας

Ο υπολογισμός του φόρου για τα πλοία της Β' κατηγορίας γίνεται ετησίως σύμφωνα με την ολική χωρητικότητά τους.

Σε πολλούς σύμφωνα με την παράγραφο έξι του άρθρου 11 του νόμου 2948/19 – 10 - 2001 με ισχύ 1 Ιανουαρίου 2002 η φορολογική κλίμακα έχει ως εξής:

Πίνακας 5

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

Πηγή: http://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/2_nomothesia_artl_current.php

Στην περίπτωση άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητάς ο φόρος καθορίζεται σε ένα ευρώ ανά κόρο. Ενώ ο φόρος της παραπάνω κλίμακας μειώνεται:

- κατά 50% για πλοία τακτικών δρόμων μεταξύ ελληνικών ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμένων
- κατά 60% για όλα τα επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, ανεξάρτητα το υλικό κατασκευής τους
- και τέλος κατά 75% για αλιευτικά πλοία

Παράδειγμα υπολογισμού του φόρου πλοίων Β' κατηγορίας

Έστω φορτηγό πλοίο 500 κοχ το οποίο εκτελεί δρομολόγια σε τακτικές γραμμές μεταξύ Ελληνικών και ξένων λιμένων.

A) Αναλογικός φόρος κλίμακας επί 100 κόρων = 2.300 ευρώ

*B) Αναλογικός φόρος κλίμακας των υπολοίπων 400 κόρων * 35 = 14.000 ευρώ*

*Γ) Έκπτωση φόρου κατά 50% = (A+B) * 50% = 8.150 ευρώ*

Τελικός οφειλόμενος φόρος 8.150 ευρώ

1.6.1 Απαλλαγές – Μειώσεις

Όπως στις προηγούμενες κατηγορίες πλοίων έτσι και σε αυτή την κατηγορία παρέχονται οι εξής απαλλαγές και μειώσεις⁶⁶:

- 1) φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας μεταξύ 10 και 20 ετών υπόκεινται σε έκπτωση φόρου κατά 50% για μία πενταετία την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία.
- 2) τα προαναφερόμενα πλοία τα οποία όμως είναι σε ηλικία μικρότερη των 20 ετών και έχουν δεχθεί οποιαδήποτε ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως υπόκεινται σε μείωση φόρου για τα επόμενα 10 χρόνια μετά την ολοκλήρωση

⁶⁶ Με το άρθρο 9 παράγραφος 3 του Ν. 438/1976 ορίζεται ότι «Απαλλαγαι και μειώσεις αι προβλεπόμεναι υπό των άρθρων 12 και 13 του Ν. 27/1975 δεν ισχύουν προκειμένου περί των υπό ελληνικήν σημαίαν τουριστικών επαγγελματικών πλοίων ή πλοιαρίων, εξαιρέση της απαλλαγής της προβλεπομένης υπό του παρόντος άρθρου 13 παράγραφος 5 του Ν. 27/1975»

των παραπάνω εργασιών κατά 2/3 εφόσον καλύπτονται ορισμένες προϋποθέσεις που έχουν να κάνουν με το ύψος των εργασιών σε σχέση με την αξία του πλοίου.

- 3) πλοία οποιασδήποτε κατηγορίας και ηλικίας 10 με 15 ετών νηολογημένα υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται κατά 2/3 του φόρου για μία πενταετία αντικαθιστώντας πλοία με ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών. Για να ισχύει η απαλλαγή αυτή θα πρέπει:
 - α. ο πλοιοκτήτης που νηολογούνται προς αντικατάσταση των παλαιών πλοίων να είναι πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας ενώ αν είναι εταιρία να έχει συσταθεί υπό τον ελληνικό νόμο και να ανήκει κατά 50% τουλάχιστον σε πρόσωπο με ελληνική ιθαγένεια.
 - β. τα νέα πλοία να έχουν τουλάχιστον 2/3 της αντικαθιστάμενης σχολικής χωρητικότητάς από ότι είχαν τα παλιά.
 - γ. τα νέα πλοία να ανήκουν στους ίδιους κύριους των πλοίων που ανήκαν και τα αντικαθιστάμενα.
 - δ. η ιδιοκτησία θα πρέπει να παραμένει στα ίδια πρόσωπα καθ' όλη την περίοδο (πενταετία) της χορηγούμενης αλλαγής
- 4) Πλοία ανεξαρτήτου τύπου που έχουνε ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται από κάθε φόρο μέχρι να συμπληρώσουν το 12ο έτος ηλικίας τους.
- 5) Πλοία ανεξαρτήτου τύπου με ηλικία μικρότερη στον 10 ετών απαλλάσσονται από κάθε φόρο μέχρι τη συμπλήρωση του 10^{ου} έτους της ηλικίας τους, εννοώ φορτηγά πλοία με ηλικία μικρότερη των 30 ετών απαλλάσσονται από φόρο για τα πρώτα πέντε χρόνια που θα τεθούν υπό ελληνική σημαία αρκεί να δρομολογούνται τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων.

2. Επιβολή ειδικής εισφοράς υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν. 29/1975)

Στα πλαίσια πολιτικής από την πλευρά της πολιτείας προσέλκυσης περισσότερων πλοίων να εγγραφτούν και να χρησιμοποιήσουν την Ελληνική σημαία δημιουργήθηκε το παράλληλο νηολόγιο. Η μοναδική διαφορά ανάμεσα στο Ελληνικό και το παράλληλο νηολόγιο είναι ότι δίνεται στους πλοιοκτήτες η δυνατότητα να επιλέγουν τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών.

Σημείο αναφοράς στη φορολόγηση πλοίων είναι η θέσπιση των διατάξεων του Ν. 27/1975 όπως αυτές παρουσιάστηκαν σε προηγούμενη ενότητα καθώς επίσης και ο Ν. 29/1975 που αναφέρεται στην ειδική εισφορά που καταβάλλεται προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Ο φόρος επιβάλλεται στα πλοία με Ελληνική σημαία αλλά και στα πλοία με ξένη σημαία Ελληνικών συμφερόντων, τα οποία είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ για την ασφάλιση των πληρωμάτων τους. Ο φόρος όπως αρχικά, στο κεφάλαιο αυτό, αναφέρθηκε υπολογίζεται με βάση την ηλικία των πλοίων και την ολική χωρητικότητά τους σε κόρους και βαρύνει τους πλοιοκτήτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Η ειδική αυτή εισφορά υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού ταμείου αφορά τις ειδικές υπηρεσίες που απολαμβάνουν πλοία Ελληνικών συμφερόντων όπως:

- Για την επαγγελματική εκπαίδευση και επιμόρφωση του Ελληνικού Ναυτεργατικού προσωπικού.
- Για την εξεύρεση και διάθεση ειδικευμένου ναυτεργατικού προσωπικού για την επάνδρωση των πλοίων.
- Για τη διασφάλιση της επαγγελματικής εξέλιξης του διατιθέμενου προσωπικού.
- Για τη δημιουργία καλύτερων συνθηκών ώστε να προσελκύσουν νέους στο ναυτικό επάγγελμα.

Υπόχρεοι για την καταβολή της ειδικής αυτής εισφορά σύμφωνα με το άρθρο 3 είναι όλα τα πλοία υπό ξένη σημαία ελληνικών συμφερόντων:

1. Πλοία που κατά την ημερομηνία 1.1.1975 είναι ασφαλιστικά συμβεβλημένα με το NAT και των οποίων οι συμβάσεις δεν έληξαν ή δεν κατηγγέλθησαν, μέχρι την χρονολογία αυτή.
2. Πλοία τα οποία από 1.1.1975 είναι ασφαλιστικώς μετά του NAT συμβληθέντα, ως και τα εφεξής συμβαλλόμενα πλοία, από της ημερομηνίας υπογραφής της συμβάσεως ασφαλίσεως.

Ο υπολογισμός της εισφοράς υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 του νόμου με βάση την ηλικία του πλοίου και την χωρητικότητα του σε κόρους για την διάρκεια ασφάλισής του για ένα ημερολογιακό έτος

Πίνακας 1

| Έτη ηλικίας πλοίου | Συντελεστές σε δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ. |
|--------------------|---|
| Από 0-4 ετών | 0,53 |
| Από 5-9 ετών | 0,95 |
| Από 10-19 ετών | 0,93 |
| Από 20-29 ετών | 0,88 |
| Από 30 και άνω | 6.68 |

Πηγή : <http://www.taxheaven.gr/>

Κατά το άρθρο 22 παράγραφο 2 Ν.3943/2011,ΦΕΚ Α 66/31.3.2011. Τα ποσά εισφοράς που οφείλονται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Ν. 29/1975 (ΦΕΚ 75 Α΄) προσαυξάνονται για τα έτη 2011 έως και 2015 κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) ετησίως. Ενώ το ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της προσαύξησης προστίθεται στα ποσά εισφοράς όπως έχουν διαμορφωθεί κατά το έτος 2010, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 4 του ν. 29/1975 και σε αυτά των επόμενων ετών, όπως αυτά θα διαμορφωθούν μέσα στην παραπάνω πενταετία.

Επίσης τα ανωτέρω ποσά εισφοράς πολλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας με βάση τους ακόλουθους συντελεστές:

Πίνακας 2

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

Πηγή: <http://www.taxheaven.gr/>

3. Πρόσφατοι νόμοι για τη ρύθμιση φορολογικών θεμάτων

3.1 Φορολογία εισοδήματος, Πλοίων, Αποθεματικά, ΝΣΚ, ΦΠΑ, κλπ θέματα (Ν. 4110/2013)

Στις αρχές του 2013 ψηφίστηκε και τέθηκε σε ισχύ ο Ν. 4110/2013. Στο νόμο αυτό για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας θα εστιάσουμε το ενδιαφέρον μας σε δυο άρθρα του νόμου, στο άρθρο 24 το οποίο αντικαθιστά το άρθρο 26 του Ν. 27/1095 και άρθρο 29 του Ν. 814/1978 και αφορά θέματα φορολογίας πλοίων υπό ξένη σημαία και το άρθρο 25 Ν. 4110/2013 το οποίο αντικαθιστά το άρθρο 35 του Ν. 814/1978 που αφορά απαλλαγή εισοδήματος που προέρχεται από εταιρεία χαρτοφυλακίου.

Με τις διατάξεις του άρθρου 24 Ν. 4110/2013 επιβάλλεται για πρώτη φορά φόρος στα πλοία με ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975.

Το άρθρο 24 στην πρώτη παράγραφο ορίζει ρητά ότι επιβάλλεται φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, η διαχείριση των οποίων γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 25 του

νόμου αυτού. Η επιβολή του φόρου γίνεται στο φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη.

Ο φόρος αυτός, σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 24, βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του νόμου αυτού.

Υπόχρεοι για την καταβολή του φόρου είναι:

- Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται πάνω από μία διαχειρίστρια εταιρεία και οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, οι διαχειρίστριες αυτές εταιρείες ευθύνονται για την καταβολή του φόρου.
- Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου της υπό ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.
- Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, ο φόρος του παρόντος άρθρου βαρύνει το νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εις εξολοκλήρου υπόχρεος με τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης.

Ο φόρος κατά την παράγραφο τρία του νόμου υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και το άρθρου 13 του Ν. 2687/1953, για τα πλοία που

νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του παρόντος άρθρου.

Ο φορολογικός συντελεστής καθορίζεται σε δολάρια Η.Π.Α. κατά κόρο ολικής χωρητικότητας των πλοίων και ανάλογα με την ηλικία αυτών. Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 27/1975 (άρθρο 26 του Ν. 27/1975) για τα πλοία που νηολογούνται με ελληνική σημαία. Η ηλικία του πλοίου υπολογίζεται ότι αρχίζει την πρώτη (1η) Ιανουαρίου του έτους που ακολουθεί εκείνο μέσα στο οποίο παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, από το ναυπηγείο έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

3.1.1 Απαλλαγές - Μειώσεις φόρου

Ο φόρος που προκύπτει με βάση τους παραπάνω συντελεστές και που αναφέρεται σε δωδεκάμηνη περίοδο εργασίας του πλοίου, μειώνεται:

- σε περίπτωση αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών κλπ. για χρονική περίοδο που υπερβαίνει τους δύο συναπτούς μήνες κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας του
- κατά 50%, αν πρόκειται για πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές.
- από το ποσό του φόρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο με ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

Απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των παραπάνω εταιρειών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε από εταιρείες χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιρειών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του τελικού μετόχου ή εταίρου. Επιπλέον, απαλλάσσεται από κάθε φόρο ή μεταβίβαση για οποιαδήποτε αιτία μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή

ξένη σημαία, καθώς και εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα, τις μετοχές ή τα μερίδια τους από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Επίσης απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη ναυτικής εταιρείας του Ν. 959/1979, καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον έχει υπαχθεί στο άρθρο 25 του παρόντος νόμου και εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία.

Τέλος το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παρ. 1 του άρθρου 29 του Ν. 27/1975 αντικαθίσταται ως εξής:

«Εξαιρετικά απαλλάσσονται από το φόρο κληρονομιών οι μεταβιβάσεις πλοίων, μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία άνω των χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων ολικής χωρητικότητας καθώς και των μετοχών ή μεριδίων εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή μέσω ενδιάμεσων εταιρειών χαρτοφυλακίου τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών.»

Το άρθρο 25 του Ν. 4110/2013 όπως προαναφέρθηκε αντικαθιστά τις διατάξεις του άρθρου 35 του Ν. 814/1978 που αφορά απαλλαγές εισοδήματος από εταιρεία χαρτοφυλακίου. Συγκεκριμένα ορίζεται ότι απαλλάσσεται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση το εισόδημα που αποκτάται από εταίρους ή μετόχους Εταιρειών Χαρτοφυλακίου (holding companies), οι οποίες έχουν άμεσα ή έμμεσα, μετοχές εταιρειών πλοιοκτητριών πλοίων με ελληνική σημαία ή ξένη σημαία, εφόσον οι πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι συμβεβλημένες με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ή η εκμετάλλευση ή διαχείριση των πλοίων τους γίνεται από ημεδαπή ή αλλοδαπή επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα με βάση το άρθρο 25 του Ν. 27/1975. Το ότι οι Εταιρείες Χαρτοφυλακίου (holding Companies) κατέχουν αποκλειστικά μετοχές πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία αποδεικνύεται:

- με την προσκόμιση σχετικών πιστοποιητικών της αρμόδιας δημόσιας αρχής της καταστατικής έδρας των εταιρειών, στο οποίο θα πρέπει να αναφέρονται η επωνυμία κάθε πλοιοκτήτριας εταιρείας, στην οποία

μετέχουν οι Εταιρείες Χαρτοφυλακίου (holding companies), όπως και το όνομα και τα λοιπά στοιχεία ταυτότητας των πλοίων που ανήκουν σε κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία.

- με την προσκόμιση πιστοποιητικών από τα οποία να προκύπτει ότι οι Εταιρείες Χαρτοφυλακίου είναι σε ισχύ (good standing), καθώς και αντίγραφο πρακτικού των Δ.Σ. των Εταιρειών Χαρτοφυλακίου, από το οποίο πρακτικό να προκύπτει η επωνυμία των πλοιοκτητριών εταιρειών, στις οποίες μετέχουν, το όνομα, η σημαία και ο λιμένας νηολόγησης του πλοίου ή των πλοίων.

3.2 Επενδυτικά εργαλεία / Παροχή πιστώσεων / Αποκρατικοποιήσεις / Παίγνια / Φορολογικά / Ασφάλιση αυτοκινήτων κλπ θέματα (Ν. 4141/2013)

Με το άρθρο 45 του νόμου αυτού αντικαθίσταται για ακόμη μια φορά οι διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975 που όπως έχει αναφερθεί παραπάνω ρυθμίζονται θέματα εισφορών ναυτιλιακών επιχειρήσεων του άρθρου 25 Ν.27/1975.

Το 2013 και πριν την ψήφιση του νόμου αυτού είχε ψηφιστεί και είχε τεθεί σε ισχύ ακόμη ένας νόμος για την ρύθμιση της εισφοράς αυτών των επιχειρήσεων με το άρθρο 43 του Ν. 4111/2013. Στην ουσία το άρθρο 45 του Ν.4141/2013 αντικαθιστά τις διατάξεις του άρθρου 43 του Ν. 4111/2013. Συγκεκριμένα στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ρυθμίζεται ότι τα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, που ασχολούνται αποκλειστικά και μόνο με τη ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους κόρους ολικής χωρητικότητας, με εξαίρεση των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, επιβάλλεται ετήσια εισφορά για τέσσερα έτη επί του ετήσιου ποσού του συνολικού εισαγομένου και μετατρεπομένου σε ευρώ συναλλάγματος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975, η οποία υπολογίζεται με την παρακάτω κλίμακα:

Πίνακας 1

| Κλιμάκιο υπολογισμού της εισφοράς | | | | |
|---|---------------|-----------------|---|----------------------------------|
| Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια Η.Π.Α.) | Συντελεστής % | Φόρος κλιμακίου | Σύνολο Εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια Η.Π.Α.) | Σύνολο φόρου (σε δολάρια Η.Π.Α.) |
| 200.000 | 5 | 10.000 | 200.000 | 10.000 |
| 200.000 | 4 | 8.000 | 400.000 | 18.000 |
| Υπερβάλλον | 3 | | | |

Πηγή: <http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/504>

Η παραπάνω εισφορά αφορά τα ετήσια ποσά συνολικού εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος για την τετραετία 2012 - 2015.

Επίσης, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου στα μερίσματα που εισπράττει φυσικό πρόσωπο και είναι φορολογούμενος κάτοικος της Ελλάδας, από αλλοδαπή επιχείρηση οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, που διατηρεί γραφεία ή υποκαταστήματα εγκατεστημένα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975 και απασχολούνται αποκλειστικά και μόνο με τις παραπάνω δραστηριότητες επιβάλλεται φόρος με συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%), ο οποίος καταβάλλεται από το δικαιούχο του μερίσματος. Η διάταξη αυτή δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις που σύμφωνα με την εγκριτική πράξη εγκατάστασής τους, ασχολούνται και με τη διαχείριση πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία. Ο φόρος αυτός επιβάλλεται στα μερίσματα που καταβάλλονται ή πιστώνονται από τη διαχειριστική χρήση 2012 και μετά (οικονομικό έτος 2013).

Με την παρακράτηση αυτή εξαντλείται κάθε φορολογική υποχρέωση του δικαιούχου, μετόχου ή εταίρου των επιχειρήσεων αυτών, φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτά με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, εξαιρουμένου από οποιονδήποτε άλλο φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση, είτε απευθείας είτε από εταιρίες χαρτοφυλακίου, ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιριών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της επιχείρησης και του τελικού μετόχου ή εταίρου.

Ενώ, η ίδια αντιμετώπιση ισχύει και για τα κέρδη που διανέμονται από τις εταιρείες αυτές, με τη μορφή εκτάκτων αμοιβών και ποσοστών (bonus) σε μέλη του

Δ.Σ., σε διευθυντές και σε στελέχη, επιπλέον των μισθών τους. Με την ρύθμιση αυτή εξαντλείται η όποια φορολογική υποχρέωση υπάρχει από την πλευρά των δικαιούχων για τα πιο πάνω εισοδήματα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

**Δ. Το θεσμικό πλαίσιο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της
Δημοκρατίας της Κύπρου**

1. Το Κυπριακό Δίκαιο

Το 1960 η Κύπρος ανεξαρτητοποιείται από την Βρετανία και ιδρύεται επίσημα η Κυπριακή Δημοκρατία. Ως αποτέλεσμα της βρετανικής κυριαρχίας, ήταν να εισαχθεί το αγγλικό νομικό σύστημα στην Κύπρο. Το νομικό σύστημα που καθιερώθηκε βασιζόταν σχεδόν εξ ολοκλήρου στο Αγγλικό νομικό σύστημα και η νομοθεσία υιοθετούσε τις αρχές του Κοινού Δικαίου και της Επιείκειας⁶⁷.

Έτσι λοιπόν η βάση του δικαίου της Κύπρου βασίζεται στο Αγγλοσαξονικό δίκαιο ενώ η υιοθέτηση του Ποινικού Κώδικα, το Δίκαιο των Συμβάσεων και η περί Αστικών Αδικημάτων Νόμοι αποτελούν σαφή παραδείγματα αυτής της προσπάθειας υιοθέτησης του Αγγλικού νομικού συστήματος. Επιπλέον, χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι ολόκληρος ο πληθυσμός της Κύπρου τάχθηκαν υπέρ της διατήρησης του αγγλικού νομικού συστήματος μετά την ανεξαρτητοποίησή τους.

Άλλα στοιχεία που κληρονόμησε από το νομικό σύστημα του Ηνωμένου Βασιλείου είναι το τεκμήριο αθωότητας, το δικαίωμα σε δίκαιη δίκη και το δικαίωμα να ασκήσει έφεση. Για το λόγο αυτό οι περισσότεροι νόμοι είναι επίσημα μεταφρασμένοι στα αγγλικά.

Από την 1η Μαΐου 2004, η Κύπρος γίνεται μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ως εκ τούτου το ευρωπαϊκό δίκαιο υπερισχύει του Κυπριακού νόμου σε περίπτωση σύγκρουσης.

Οι νόμοι που εφαρμόζουν τα Δικαστήρια της Κυπριακής Δημοκρατίας είναι⁶⁸:

(α) το Σύνταγμα της Δημοκρατίας και τους δυνάμει αυτού γενομένους ή υπό Δικαστηρίου εφαρμοστέους νόμους

67 Common law είναι το δίκαιο που επέβαλαν οι Νορμανδοί κατακτητές στους κατακτημένους Αγγλοσάξονες, και το οποίο διαμορφώθηκε μέσα από το δικαστικό προηγούμενο (precedent) με βάση τις αποφάσεις των βασιλικών δικαστηρίων. Ίσχυε σε ολόκληρη την Αγγλία (γι' αυτό ονομάζεται "common") ενώ μέχρι τότε ίσχυαν τοπικοί κανόνες και έθιμα. Το common law αποτελεί τη βάση του αγγλικού δικαίου αλλά στη συνέχεια συμπληρώθηκε από το statute law (δηλαδή τους τυπικούς νόμους) και το σύστημα του equity ("δίκαιο της επιείκειας")

68 http://www.supremecourt.gov.cy/judicial/sc.nsf/DMLfaq_gr/DMLfaq_gr?OpenDocument

(β) τους νόμους τους διατηρηθέντας εν ισχύ δυνάμει του άρθρου 188 του Συντάγματος υπό τους εν αυτό προβλεπομένους όρους εκτός εάν άλλη πρόβλεψις εγένετο ή θα γίνη δυνάμει νόμου εφαρμοστέου ή γενομένου δυνάμει του Συντάγματος

(γ) το κοινόν δίκαιον (*common law*) και τας αρχάς της επεικίας (*equity*) εκτός εάν άλλη πρόβλεψις εγένετο ή θα γίνει υπό οιουδήποτε νόμου εφαρμοστέου ή γενομένου δυνάμει του Συντάγματος ή οιουδήποτε νόμου διατηρηθέντος εν ισχύ δυνάμει της παραγράφου (β) εφόσον δεν αντιβαίνουν ή δεν είναι ασυμβίβαστοι προς το Σύνταγμα.

(δ) τους νόμους και τας αρχάς περί των Βακουφίων (*ahkamul enkaf*) τους αναφερομένους εις την παράγραφο 2 του άρθρου 110 του Συντάγματος

(ε) τους Νόμους του Κοινοβουλίου του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας, οίτινες είχαν εφαρμογήν εν Κύπρω κατά την αμέσως προ της ημέρας ανεξαρτησίας ημέραν, εκτός εάν άλλη εγένετο ή θα γίνει πρόβλεψις υπό του νόμου εφαρμοστέου ή γενομένου δυνάμει του Συντάγματος και εφόσον δεν είναι αντίθετοι ή ασυμβίβαστοι προς το Σύνταγμα.

Στο πέρασμα του χρόνου το Κυπριακό δίκαιο εκσυγχρονίστηκε για την πρακτική των επιχειρήσεων του 21^{ου} αιώνα και εναρμονίστηκαν με τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Νηολόγηση πλοίων στην Δημοκρατία της Κύπρου

Σύμφωνα με το Ν. 45/1963⁶⁹ «Οι περί εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευσης Πλοίων)» ο Διευθυντής του Τμήματος Λιμένων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων θα ασκεί καθήκοντα Νηολογούσας Αρχής για την νηολόγηση πλοίων. Σύμφωνα με το νόμο αυτό το Υπουργικό Συμβούλιο δύναται να διορίσει⁷⁰ είτε γενικώς, είτε για ειδικούς σκοπούς και περιπτώσεις, κάθε πρόσωπο

⁶⁹ Και σύμφωνα με τις τροποποιήσεις που έγιναν με το Ν. 108(I)/2005

⁷⁰ Ν. 45/1963 ΜΕΡΟΣ ΙΙ ΝΗΟΛΟΓΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΚΑΙ ΕΤΕΡΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ – ΝΗΟΛΟΓΙΟΝ άρθρο 3

που κρίνει κατάλληλο για να ασκήσει καθήκοντα επιθεωρητού πλοίων για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου.

Σύμφωνα με το νόμο αυτό ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί σε Κυπριακό νηολόγιο αν:

- Πάνω του 50% των μεριδίων του πλοίου ανήκουν σε Κύπριους πολίτες ή πολίτες άλλων κρατών μελών οι οποίοι, στην περίπτωση που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της Δημοκρατίας, θα πρέπει να έχουν διορίσει και να διατηρούν, καθ' όλη τη διάρκεια της νηολόγησης του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο, ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο⁷¹.
- Το σύνολο (100%) των μεριδίων του πλοίου να ανήκει κατά κυριότητα σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα, τα οποία να έχουν συσταθεί και να λειτουργούν σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας της Κύπρου και να έχουν το εγγεγραμμένο γραφείο τους εντός της Δημοκρατίας της Κύπρου, ή να έχουν το εγγεγραμμένο τους γραφείο, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάσταση τους εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Θα πρέπει επίσης, καθ' όλη τη διάρκεια της νηολόγησης του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο, είτε να έχουν διορίσει και να διατηρούν ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο στη Δημοκρατία της Κύπρου, είτε να μεριμνούν ώστε η διαχείριση του πλοίου σε ότι αφορά την ασφάλεια του πλοίου να ανατίθεται εξ' ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων⁷². Σε κάθε περίπτωση όμως, η νηολόγηση οποιουδήποτε πλοίου στο Νηολόγιο είναι δυνατό να υπόκειται σε οποιουδήποτε όρους που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 14B⁷³.

⁷¹ Σύμφωνα τις διατάξεις του άρθρου 5A

⁷² Σύμφωνα τις διατάξεις του άρθρου 5B

⁷³ Σύμφωνα με το άρθρο 14B «Εξουσία Υπουργού προς επιβολήν όρων διά την νηολόγησιν πλοίων» Τηρουμένων των διατάξεων του παρόντος Νόμου, ο Υπουργός κέκτηται εξουσίαν όπως εκδίδη οδηγίας προς την Νηολογούσαν Αρχήν διά την νηολόγησιν ωρισμένου πλοίου ή ωρισμένης κατηγορίας πλοίων υφ' οίους όρους ούτος ήθελε κρίνει σκόπιμον χάριν της υπό της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας ακολουθουμένης γενικής πολιτικής, ιδία καθ' όσον αφορά εις την υιοθέτησιν πλέον εκσυγχρονισμένων και βελτιωμένων μεθόδων και επιπέδων εν σχέσει προς την ασφάλειαν της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, την ευημερίαν των

- σύμφωνα με το άρθρο 6 όλα τα υπό ναυπήγηση πλοία μπορούν να εγγράφονται στο Κυπριακό νηολόγιο.

Τέλος σύμφωνα με την Κυβερνητική πολιτική⁷⁴ υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του πλοίου για να μπορέσει να εγγραφεί στο Κυπριακό νηολόγιο. Συγκεκριμένα για τους σκοπούς της Πολιτικής "ηλικία" σημαίνει η ηλικία του πλοίου η οποία υπολογίζεται με την αφαίρεση του έτους κατά το οποίο είχε τεθεί η τρόπιδα⁷⁵ του πλοίου, από το έτος κατά το οποίο η αίτηση για την εγγραφή είχε υποβληθεί στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων, νοουμένου ότι η προσωρινή, απευθείας μόνιμη ή παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση πρόκειται να λάβει χώρα κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους. Διαφορετικά, η ηλικία του πλοίου θα υπολογίζεται από το έτος κατά το οποίο η νηολόγηση πρόκειται να λάβει χώρα.

Σε περίπτωση που το πλοίο έχει υποστεί ουσιαστική μετατροπή ή ανακατασκευή, το έτος κατά το οποίο η ουσιαστική μετατροπή ή ανακατασκευή έχει αρχίσει μπορεί να ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό της ηλικίας του πλοίου.

Στην περίπτωση αυτή η αίτηση για την εγγραφή του πλοίου θα πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα αναγνωρισμένου οργανισμού ο οποίος επιθεωρεί και πιστοποιεί το πλοίο για λογαριασμό του Κράτους της σημαίας ή από το ίδιο το Κράτος της σημαίας.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει την δυνατότητα πλοίων να εγγραφούν στο Κυπριακό νηολόγιο σύμφωνα το είδος του πλοίου και την ηλικία του καθώς επίσης και τους σχετικούς όρους που μπορεί να απαιτούνται.

υπηρετούντων επί των πλοίων ναυτικών, την προστασίαν του θαλασσίου περιβάλλοντος και την διατήρησιν της θαλασσίας ζωής, ή προς το δημόσιον συμφέρον εν γένει.

⁷⁴ Εγκύκλιος 12/2012

⁷⁵ Η Τρόπιδα ή καρένα ή καρίνα ονομάζεται το κατώτερο τμήμα του πλοίου που εκτείνεται σε όλο το μήκος του.

Πίνακας 1

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

Πηγή: <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/01bee2ee780d0d61c22572ad001e196d/d56a3022273fe851c22572ad001ef3ae?OpenDocument>

2.1 Πλοία που δεν μπορούν να εγγραφούν στο Κυπριακό νηολόγιο

Σύμφωνα με το νόμο αυτό τα ακόλουθα πλοία που δεν μπορούν να εγγραφούν είναι:

- Πλοία ολικού μήκους μικρότερου των δεκατριών (13) μέτρων, τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην ακτοπλοΐα της Δημοκρατίας ή των Κυρίαρχων Περιοχών των Βάσεων.
- Πλοία που δεν έχουν μόνιμο κατάστρωμα και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην αλιεία, ως φορτηγίδες.

Επίσης, δεν αναγνωρίζονται ως Κυπριακά πλοία τα οποία :

- Δεν έχουν νηολογηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.
- Έχει διαγραφεί με βάση τις διατάξεις του νόμου αυτού

3. ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

3.1 Προσωρινή Νηολόγηση

Η κυπριακή νομοθεσία επιτρέπει την προσωρινή νηολόγηση ενός πλοίου εάν κατά το χρόνο της νηολόγησης το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι εντός και εκτός της Δημοκρατίας και υπό την προϋπόθεση ότι δεν ήταν προηγουμένως κυπριακό πλοίο. Έχει παρατηρηθεί ότι οι περισσότεροι πλοιοκτήτες επιλέγουν σαν πρώτο βήμα την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου τους. Η προσωρινή νηολόγηση έχει διάρκεια μέχρι 9 μήνες, χρονικό διάστημα που επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να ολοκληρώσουν τις απαραίτητες διαδικασίες για τη μόνιμη εγγραφή των πλοίων τους στο Κυπριακό νηολόγιο. Συγκεκριμένα για να εγγραφεί ένα πλοίο κάτω από την κυπριακή σημαία θα πρέπει αρχικά να συσταθεί εταιρία στον Έφορο Εταιρειών. Στην πορεία θα πρέπει να γίνει αίτηση και να υποβληθεί από ένα δικηγόρο που ασκεί τη δικηγορία στην κυπριακή επικράτεια στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων μέσω του Νηολόγου Κυπριακών Πλοίων.

Κατά την περίοδο της προσωρινής νηολόγησης μπορεί να δοθεί παράταση τριών μηνών μέσω αίτησης που καταθέτει ο δικηγόρος της εταιρείας και εφόσον το προσωρινό πιστοποιητικό δεν έχει λήξη και τα ανάλογα τέλη έχουν καταβληθεί.

3.2 Μόνιμη Νηολόγηση

Όπως προαναφέρθηκε μετά την πάροδο 9 μηνών (6 μήνες η προσωρινή συν 3 μήνες η παράταση) ο πλοιοκτήτης μπορεί να εγγράψει το πλοίο του στο κυπριακό νηολόγιο και από προσωρινή νηολόγηση του πλοίου να γίνει μόνιμη νηολόγηση. Αυτό βέβαια επιτυγχάνεται με αίτηση μόνιμης νηολόγησης που κατατίθεται μέσω του δικηγόρου της εταιρίας (ο δικηγόρος θα πρέπει να ασκεί τη δικηγορία στην κυπριακή επικράτεια) στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων μέσω του Νηολόγου Κυπριακών Πλοίων. Μετά την αξιολόγηση των απαραίτητων εγγράφων⁷⁶ για την μόνιμη νηολόγηση πλοίου εκδίδεται το Πιστοποιητικό Νηολόγησης.

3.3 Παράλληλη Νηολόγηση

Σύμφωνα με το άρθρο 23Α του Ν. 45/1963 "Παράλληλη νηολόγηση" είναι η για ορισμένο χρόνο και υπό καθορισμένες νομικές προϋποθέσεις νηολόγηση πλοίου στο νηολόγιο μιας χώρας, ενώ το πλοίο εξακολουθεί να είναι νηολογημένο στο νηολόγιο άλλης χώρας⁷⁷.

⁷⁶ Απαραίτητα έγγραφα για μόνιμη νηολόγηση πλοίου στην Κύπρο είναι:

- Αίτηση για μόνιμη νηολόγηση,
- Πρωτόκολλο Καταμέτρησης (έντυπο MS 1) και Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (έντυπο MS 12 ή MS 12A ή MS 12B ανάλογα με τον τύπο του πλοίου) από αναγνωρισμένο Νηογνώμονα,
- Έντυπο Σήμανσης (MS 32),
- Τα ακόλουθα Διεθνή Πιστοποιητικά από αναγνωρισμένο Νηογνώμονα, όπου εφαρμόζεται:
 - Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης
 - Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού
 - Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής
 - Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνίας
 - Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης
 - Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας
 - Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Αέριας Ρύπανσης
 - Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφάλειας, όπου αυτό απαιτείται
 - Βεβαίωση από το Τμήμα Τελωνείου για την καταβολή του ΦΠΑ στην περίπτωση σκαφών αναψυχής, όπου εφαρμόζεται.

⁷⁷ Ν.45/1963 και Ν.64/1987

Η Δημοκρατία της Κύπρου επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση πλοίου εάν αυτό έχει ναυλωθεί γυμνό⁷⁸ από νόμιμο πρόσωπο και εφόσον τηρούνται οι οριζόμενες στο νόμο αυτό προϋποθέσεις. Έτσι λοιπόν η παράλληλη νηολόγηση στο Κυπριακό νηολόγιο γίνεται με την εγγραφή του αλλοδαπού πλοίου στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης του Κυπριακού Νηολογίου και για χρονικό διάστημα που εγκρίνει ο εκάστοτε Υπουργός μετά από αίτηση του ναυλωτή στην Νηολογούσα Αρχή και εφ' όσον συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου θα πρέπει να επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση του πλοίων
- με την αίτηση συνοποβάλλονται στη Νηολογούσα Αρχή τα ακόλουθα έγγραφα:
 1. αντίγραφο της συμφωνίας της ναύλωσης
 2. γραπτή συναίνεση του πλοιοκτήτη
 3. γραπτή συναίνεση των αρμόδιων ναυτιλιακών αρχών της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου, και πιστοποιητικό κυριότητας και υποθηκών ή άλλων εμπράγματων βαρών
 4. γραπτή συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών
 5. τα κατά τον παρόντα Νόμο απαιτούμενα δικαιολογητικά οριστικής νηολόγησης.

Η παράλληλη νηολόγηση μπορεί να ανακληθεί από ένα πλοίο αλλοδαπού νηολογίου και να διαγραφεί το όνομα του από το Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης του Κυπριακού νηολογίου σε κάθε περίπτωση αν οι αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές του αλλοδαπού νηολογίου ανακαλέσουν τη συναίνεση τους για την παράλληλη νηολόγηση του πλοίου στο Κυπριακό Νηολόγιο ή αν τερματιστεί η προκαθορισμένη ναύλωση ή παρέλθει η χρονική διάρκεια που ενέκρινε ο Υπουργός για την παράλληλη νηολόγηση του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο ή αν συντρέχει

⁷⁸ Ν. 45/1963 άρθρο 23B. "Ναύλωση γυμνού πλοίου" είναι η ναύλωση δυνάμει της οποίας ο ναυλωτής αποκτά, για το συμφωνημένο χρόνο, πλήρη έλεγχο και κατοχή επί του πλοίου, έχει τη ναυτική διεύθυνση και διαχείριση του πλοίου, διορίζει και απολύει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου, ευθύνεται έναντι τρίτων ως εάν επρόκειτο περί του πλοιοκτήτη και γενικά, εφ' όσον χρόνο διαρκεί η ναύλωση, υποκαθίσταται κατά πάντα στη θέση του πλοιοκτήτη, εκτός κατά το ότι στερείται το δικαίωμα προς πώληση ή υποθήκευση του πλοίου.

λόγος διαγραφής του. Μόλις γίνει η διαγραφή εκδίδεται από τη Νηολογούσα Αρχή σχετικό πιστοποιητικό διαγραφής και κοινοποιείται στις αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές του αλλοδαπού νηολογίου του πλοίου⁷⁹.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι με το άρθρο 23N του Ν. 45/1963 επιτρέπεται παράλληλη νηολόγηση κυπριακού πλοίου σε αλλοδαπό νηολόγιο, αν το πλοίο ναυλωθεί γυμνό σε αλλοδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο και το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση πλοίων άλλου νηολογίου, υπό προϋποθέσεις παρόμοιες με αυτές που αναφέρθηκαν παραπάνω. Συγκεκριμένα για παράλληλη νηολόγηση κυπριακών πλοίων σε αλλοδαπό νηολόγιο θα πρέπει να υπάρχει έγκριση του Υπουργού, τα πλοία να είναι μόνιμα νηολογημένα στο Κυπριακό νηολόγιο, να υπάρχει έγκριση παράλληλης νηολόγησης κυπριακού πλοίου σε αλλοδαπό νηολόγιο κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη.

4. Διαγραφή πλοίων από το Κυπριακό Νηολόγιο

Η διαγραφή ενός πλοίου από το Κυπριακό Νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 54Α γίνεται στις εξής περιπτώσεις:

- Αν η κυριότητα του πλοίου περιέλθει σε μη νομιμοποιούμενο πρόσωπο διαγράφεται από το κυπριακό νηολόγιο ύστερα από αίτηση του κυρίου του πλοίου ή του αποκτώντος την κυριότητα του πλοίου ή αυτεπάγγελτα από τη Νηολογούσα Αρχή και εφόσον κατατεθούν στη Νηολογούσα Αρχή τα ακόλουθα έγγραφα⁸⁰:

(α) Το πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου ή η υπεύθυνη δήλωση του φυσικού προσώπου, όταν ο πλοιοκτήτης είναι φυσικό πρόσωπο, ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου, όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, περί επιστροφής του πιστοποιητικού σε εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία ή περί απώλειας του πιστοποιητικού

⁷⁹ Ν. 45/1963 Μέρος VA

⁸⁰ Ν. 108(I)/2005 ΜΕΡΟΣ Χ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΟΤΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑ άρθρο 54B «Διαγραφή ένεκα περιέλευσης της κυριότητας σε μη νομιμοποιούμενα πρόσωπα»

(β) θεωρημένο πωλητήριο έγγραφο, με το οποίο μεταβιβάζεται η κυριότητα σε μη νομιμοποιούμενα πρόσωπα

(γ) αντίγραφο του πρωτοκόλλου παράδοσης και αποδοχής του πλοίου.

- Αν υποβληθεί αίτηση για διαγραφή του πλοίου από τον πλοιοκτήτη λόγω προτιθέμενης νηολόγησης του πλοίου σε αλλοδαπό νηολόγιο. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να καταθέσει στη Νηολογούσα αρχή τα ακόλουθα έγγραφα⁸¹:

(α) Το πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου ή η υπεύθυνη δήλωση του φυσικού προσώπου, όταν ο πλοιοκτήτης είναι φυσικό πρόσωπο, ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου, όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, περί επιστροφής του πιστοποιητικού σε εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία ή περί απώλειας του πιστοποιητικού

(β) προκειμένου περί ενυπόθηκου πλοίου, έγγραφο εξάλειψης κάθε εγγεγραμμένης υποθήκης, δεόντως εκτελεσμένο και θεωρημένο.

- Αν ακυρωθεί η κυπριακή εθνικότητα με απόφαση του Υπουργού.⁸²
- Αν επέλθει ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική, πλασματική ή κατόπιν συμβιβασμού.⁸³
- Αν το πλοίο διαλυθεί.
- Αν δεν υπάρχουν νεότερες πληροφορίες για το πλοίο, μετά από ένα εξάμηνο από την τελευταία πληροφόρηση, σε περιστάσεις που καθιστούν πολύ πιθανή την απώλεια ή διάλυση του πλοίου ή την πώλησή του σε μη νομιμοποιούμενα πρόσωπα.

⁸¹ Ν. 108(I)/2005 ΜΕΡΟΣ Χ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΟΤΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑ άρθρο 54Γ «Διαγραφή μετά από υποβολή αίτησης από τον πλοιοκτήτη»

⁸² Σύμφωνα με τα οριζόμενα του Ν. 45/1963 και άρθρου 6^Α «Εξουσία εις Υπουργόν άρσεως της εθνικότητος Κυπριακού πλοίου»

⁸³ Σύμφωνα με τα οριζόμενα του Ν. 45/1963 και άρθρου 22 «Παράδοσις πιστοποιητικού απολεσθέντος πλοίου ή πλοίου απολέσαντος την Κυπριακήν Εθνικότητα»

5. Σύσταση Ναυτιλιακής εταιρείας στην Κύπρο

Η Εταιρική νομοθεσία της Κύπρου είναι ουσιαστική αντιγραφή του αγγλικού εταιρικού δικαίου του 1948.⁸⁴ Οι γενικές διατάξεις του νόμου είναι ανάλογες με εκείνες του νόμου που διέπει τις ελληνικές ανώνυμες εταιρείες.

Η Κυπριακή Εταιρεία, γνωστή ως "εταιρεία περιορισμένης ευθύνης" (limited liability company ή, συντετμημένα, Limited, Λίμιτεδ, Ltd ή Λτδ) έχει όλα τα βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της ελληνικής ανώνυμης εταιρείας. Η χρησιμοποίηση της ορολογίας αυτής είναι, βέβαια, απόρροια της επίδρασης του αγγλοσαξονικού δικαίου στην νομοθεσία της Κύπρου.

Η διαδικασία εγγραφής μιας ναυτιλιακής και γενικότερα κάθε εταιρείας στην Κύπρο γίνεται με αίτηση που υποβάλει ο ενδιαφερόμενος στα γραφεία του Έφορου εταιρειών με την επωνυμία της επιχείρησης μαζί με μια αμοιβή (8,54€ ή 25,36€) για επίσπευση των διαδικασιών. Αρχικά ο ενδιαφερόμενος θα πρέπει να υποβάλλει αίτηση για την κατοχύρωση του ονόματος της εταιρείας στην Υπηρεσία Μονοθυριδικής Πρόσβασης (One Stop Shop) η οποία δημιουργήθηκε με σκοπό τον περιορισμό της γραφειοκρατίας και τη σημαντική μείωση του μέσου χρόνου σύστασης και εγκαθίδρυσης μιας εταιρείας. Στην πορεία και εφόσον έχει εξασφαλίσει το όνομα της επιχείρησης, υποβάλλει σχετικά έγγραφα για την εγγραφή της επιχείρησης (Καταστατικό της Εταιρείας, Ιδρυτικό Έγγραφο κ.α.) μέσω ενός δικηγόρου στον Έφορο Εταιρειών.

Πιο συγκεκριμένα η ίδρυση ή εγκατάσταση μια ναυτιλιακής εταιρείας στην Κύπρο καθορίζεται από τις διατάξεις του νόμου «Ο Περί Εταιρειών Νόμος» Κεφάλαιο 113 ο οποίος νόμος καθορίζει δύο τύπους Εταιρειών:

1. Την Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης
2. Συνεταιρισμούς περιορισμένης ευθύνης.

5.1 Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης υποδιαιρείται σε δυο κατηγορίες:

⁸⁴ Companies Act, 1948

1. Δημόσιες εταιρείες οι οποίες θα πρέπει να αποτελούνται από τουλάχιστον επτά μέλη. Κύριο χαρακτηριστικό των εταιρειών αυτών είναι η ικανότητα να απευθύνουν πρόσκληση στο κοινό για εγγραφή για την αγορά μετοχών.
2. Ιδιωτικές εταιρείες, που έχουν ένα ή περισσότερα ιδρυτικά μέλη, και των οποίων ο αριθμός των μετόχων περιορίζεται στους 50, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να προσφέρει μετοχές στο κοινό και το δικαίωμα μεταβίβασης περιορίζεται.

Για να γίνει δυνατή η εγγραφή μιας εταιρείας όπως προαναφέρθηκε θα πρέπει να υποβληθούν τα ακόλουθα έγγραφα, δια χειρός ή δια ταχυδρομείου, μέσω εγγεγραμμένου δικηγόρου στην Κυπριακή Δημοκρατία, στη Μονοθυριδική Πρόσβαση/ΕΚΕ Κύπρου ή στον Έφορο Εταιρειών και Επίσημο Παραλήπτη:

- Κατά Νόμο Δήλωση Συμμόρφωσης (HE1)
- Κοινοποίηση της Διεύθυνσης του Εγγεγραμμένου Γραφείου Εταιρείας (HE2)
- Στοιχεία σε σχέση με τους Πρώτους Διευθυντές και Γραμματείς (HE3)
- Πρωτότυπο Ιδρυτικό Έγγραφο και Καταστατικό
- Συνοδευτικό Έντυπο της Υπηρεσίας Μονοθυριδικής Πρόσβασης για Αίτηση Εγγραφής Νέας Εταιρείας (εφαρμόζεται μόνο για υποβολή αίτησης στην Υπηρεσία Μονοθυριδικής Πρόσβασης)
- Τέλος €105,00, συν εισφορά 0, 6% επί του ονομαστικού κεφαλαίου συν €60,00 για την υποβολή των συνοδευτικών εγγράφων, συν προαιρετικό τέλος €100,00 για επίσπευση της διαδικασίας (πληρωτέα τοις μετρητοίς, με επιταγή ή με τραπεζική εντολή).

Θα πρέπει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι δεν υπάρχει ελάχιστο κεφάλαιο για την εγγραφή εταιρείας ενώ η εγγραφή της εταιρείας ολοκληρώνεται εντός περίπου ενός μηνός ή 3 εργασίμων ημερών με τη διαδικασία επίσπευσης.

Στην περίπτωση Εταιρείας που είναι εγγεγραμμένη σε οποιαδήποτε χώρα μπορούν να μεταφέρουν το εγγεγραμμένο γραφείο τους στην Κυπριακή Δημοκρατία, νοουμένου ότι η νομοθεσία της χώρας προέλευσης επιτρέπει τέτοια μεταφορά.

Και στην περίπτωση αυτή για να γίνει εφικτή η μεταφορά της εταιρείας τα ακόλουθα έγγραφα μπορούν να υποβληθούν δια χειρός ή ταχυδρομείου, αφού επικυρωθούν από εγγεγραμμένο δικηγόρο στην Κυπριακή Δημοκρατία, στον Έφορο Εταιρειών και Επίσημο Παραλήπτη.

- Αίτηση Αλλοδαπής Εταιρείας για συνέχισή της στη Δημοκρατία (ΜΕ1)
- Ένορκη Δήλωση Εντεταλμένου Εκπροσώπου Αλλοδαπής Εταιρείας (ΜΕΑ)
- Τέλος €105,00 , συν €20.00 για την υποβολή των συνοδευτικών εγγράφων, συν προαιρετικό τέλος €100,00 για την επίσπευση της διαδικασίας (πληρωτέα τοις μετρητοίς, με επιταγή ή με τραπεζική εντολή).

Η διαδικασία εγγραφής ολοκληρώνεται εντός περίπου τεσσάρων εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία που υποβάλλεται η αίτηση.

Επίσης το άρθρο 347 του «Περί Εταιρειών Νόμου» προβλέπει την εγγραφή στην Κύπρο των παραρτημάτων αλλοδαπών εταιρειών.

Τα βασικά χαρακτηριστικά μιας Κυπριακής Εταιρείας:

5.2 Σύσταση

Η εταιρεία συνίσταται με την υπογραφή από τους ιδρυτές της (ή τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους τους) του ιδρυτικού εγγράφου (memorandum of association) και του καταστατικού (articles of association) της εταιρείας, την κατάθεση των εγγράφων αυτών στον Έφορο Εταιρειών (Registrar of Companies) και την εγγραφή της εταιρείας στο Μητρώο Εταιρειών (Register of Companies). Η διαδικασία αυτή είναι ανάλογη με εκείνη της ελληνικής ανώνυμης εταιρείας με τη διαφορά ότι τα έγγραφα αυτά δεν απαιτείται να περιβληθούν τη μορφή του συμβολαιογραφικού εγγράφου και τα καταβαλλόμενα τέλη και έξοδα είναι ουσιαστικά χαμηλότερα από τα προβαλλόμενα στην περίπτωση της ελληνικής ανώνυμης εταιρείας. Ο χρόνος ολοκλήρωσης της διαδικασίας αυτής είναι επίσης ουσιαστικά μικρότερος, περιορισμένος σε μερικές ημέρες.

5.3 Έγκριση ονόματος

Πριν από οποιαδήποτε άλλη ενέργεια όπως προαναφέρθηκε για την σύσταση μιας εταιρείας, είναι απαραίτητη η εξασφάλιση έγκρισης από τον Έφορο Εταιρειών ότι το προτεινόμενο όνομα της υπό σύσταση εταιρείας γίνεται αποδεκτό. Υποβάλλεται στον Έφορο δύο ή τριών ονομάτων για έγκριση εκτός από την πρώτη επιλογή.⁸⁵

5.4 Καταχώρηση του Ιδρυτικού Εγγράφου και του Καταστατικού της Εταιρείας

Για να τεθεί σε ισχύ η εγγραφή μιας εταιρείας, θα πρέπει να υποβληθεί το Ιδρυτικό Έγγραφο και το Καταστατικό της, τα οποία καταχωρούνται στα αρχεία του Εφόρου Εταιρειών. Το Ιδρυτικό Έγγραφο περιέχει πληροφορίες όπως: α. το όνομα της εταιρείας με τη λέξη "Λίμιτεδ" στο τέλος, β. την έδρα του εγγεγραμμένου γραφείου και τους σκοπούς της εταιρείας. Συνστήνεται οι σκοποί αυτοί να είναι όσο το δυνατό πιο ευρείς, ώστε να επιτρέπουν στην εταιρεία να διεξάγει οποιαδήποτε δραστηριότητα, χωρίς να υπερβαίνει τις εξουσίες της.

5.5 Καταστατικό

Το Καταστατικό περιέχει τους κανόνες που διέπουν την εσωτερική διαχείριση της εταιρείας και ρυθμίζουν τα δικαιώματα των μελών της. Τα άρθρα του Καταστατικού μπορούν να τροποποιηθούν ή νέα άρθρα είναι δυνατό να προστεθούν με ειδική απόφαση, η οποία απαιτεί πλειοψηφία πέραν του 75% των μελών.

Το Καταστατικό ρυθμίζει θέματα όπως: α. Γενικές Συνελεύσεις της εταιρείας, β. δικαιώματα ψήφου των μελών, γ. μεταβίβαση μετοχών, δ. διορισμός και εξουσίες μελών του Δ.Σ, ε. μερίσματα, ζ. λογαριασμοί και έλεγχος, η. Μετοχικό Κεφάλαιο

5.6 Ιδρυτές / μέτοχοι

Ο ελάχιστος αριθμός των ιδρυτών / μετόχων είναι ένας (1). Οι ιδρυτές, όπως και οι μεταγενέστεροι μέτοχοι, μιας κυπριακής εταιρείας μπορεί, βέβαια, να είναι είτε φυσικά είτε νομικά πρόσωπα. Για παράδειγμα, ιδρυτής και μέτοχος κυπριακής εταιρείας μπορεί να είναι μια ελληνική ανώνυμη εταιρεία. Στο πρόσφατο παρελθόν, πολλές ελληνικές επιχειρήσεις έχουν συστήσει κυπριακές θυγατρικές εταιρείες,

⁸⁵ Σε περίπτωση που το προτεινόμενο όνομα της εταιρείας δεν είναι έγκυρο, υπάρχει ήδη ή θεωρείται παραπλανητικό.

μεταξύ άλλων για σκοπούς διενέργειας επενδύσεων σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης λόγω των σημαντικών φορολογικών πλεονεκτημάτων που απορρέουν από την ύπαρξη διμερών συμβάσεων αποφυγής της διπλής φορολογίας μεταξύ Κύπρου και των πλείστων χωρών της Ανατολικής Ευρώπης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η κυπριακή εταιρική νομοθεσία επιβάλλει ορισμένες πρόσθετες προϋποθέσεις και διαδικασίες όταν ο αριθμός των μετόχων της εταιρείας αναμένεται ότι θα υπερβεί τους 50⁸⁶ και όταν οι μετοχές της εταιρείας θα προσφερθούν προς αγορά στο ευρύτερο κοινό.

5.7 Γενικές συνελεύσεις

Από το νόμο απαιτείται η σύγκλιση γενικής συνέλευσης των μετόχων τουλάχιστο μια φορά κάθε χρόνο. Η ετήσια γενική συνέλευση των μετόχων δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από 15 μήνες από τη προηγούμενη αλλά η πρώτη ετήσια συνέλευση των μετόχων μπορεί να συγκληθεί εντός 18 μηνών από την σύσταση της εταιρείας.

Οι κύριες αρμοδιότητες της γενικής συνέλευσης των μετόχων είναι: α. Η έγκριση του προτεινόμενου μερίσματος, β. Ο διορισμός του Διοικητικού Συμβουλίου, γ. Ο διορισμός των Ελεγκτών, δ. Η έγκριση των Οικονομικών Καταστάσεων⁸⁷ (), ε. Η λήψη αποφάσεων επί σοβαρών θεμάτων.⁸⁸

Στο βαθμό που όλοι οι μέτοχοι της εταιρείας παρίστανται (ή εκπροσωπούνται) στη γενική συνέλευση και υπογράφουν τα σχετικά πρακτικά, δεν απαιτείται η φυσική τους συνάντηση και, κατ' επέκταση, η γενική συνέλευση μπορεί, στην πράξη, να πραγματοποιηθεί σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου.

⁸⁶ Δημόσιες εταιρείες οι οποίες θα πρέπει να αποτελούνται από τουλάχιστον επτά μέλη. Κύριο χαρακτηριστικό των εταιρειών αυτών είναι η ικανότητα να απευθύνουν πρόσκληση στο κοινό για εγγραφή για την αγορά μετοχών.

⁸⁷ Όπως αυτές του ισολογισμού, του λογαριασμού αποτελεσμάτων της χρήσεως και του προσαρτήματος

⁸⁸ Όπως η τροποποίηση του καταστατικού, η αύξηση/ μείωση του μετοχικού κεφαλαίου και ορισμένων άλλων θεμάτων ανάλογης σοβαρότητας

5.8 Ανωνυμία : η έννοια του εμπιστεύματος (TRUST)

Σε μερικές περιπτώσεις, επιχειρηματικοί λόγοι καθιστούν επιτακτική την ανάγκη διατήρησης της ανωνυμίας των φυσικών ή νομικών προσώπων που συμμετέχουν σε ένα επιχειρηματικό φορέα (εταιρεία). Δεδομένου ότι οι μετοχές των κυπριακών "μη δημοσίων" εταιρειών είναι υποχρεωτικά ονομαστικές, η επιζητούμενη ανωνυμία μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία ενός εμπιστεύματος (trust). Η έννοια του εμπιστεύματος, αν και ανύπαρκτη στο ελληνικό δίκαιο, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και ευρύτατα διαδεδομένη στο αγγλοσαξονικό δίκαιο με τους σαφείς και αυστηρούς κανόνες που τη διέπουν.

Το εμπίστευμα (trust) στο αγγλοσαξονικό δίκαιο (και, κατ' επέκταση, στο δίκαιο της Κύπρου) είναι μια μορφή πληρεξουσίου (trust deed), το οποίο μπορεί να είναι γενικό ή ειδικό με ευρύτατες ουσιαστικά μηδενικές εξουσίες, όπου απλά, η ταυτότητα του εντολέα (cestuis que trust ή beneficiary) προς τον εντολοδόχο (trustee) δεν είναι γνωστή στους τρίτους και ο εντολοδόχος παρουσιάζεται ως να κατέχει περιουσιακά στοιχεία ή να διενεργεί πράξεις για ίδιο λογαριασμό, ενώ στην ουσία τα κατέχει και τις διενεργεί για λογαριασμό και προς όφελος του εντολέα του, προς τον οποίο έχει υποχρέωση απόδοσης λογαριασμού.

Τα εμπιστεύματα αυτά (trusts) αναγνωρίζονται από την Νομοθεσία της Κύπρου. Έναντι των υπολοίπων Κυπριακών Αρχών (και φυσικά των τρίτων), ο εμπιστευματοδόχος (που συνήθως είναι εταιρείες των λογιστών της εταιρείας στην Κύπρο) παρουσιάζονται ως μέτοχοι της εταιρείας. Η παροχή υπηρεσιών εμπιστευματοδόχου (trustee) συνεπάγεται, φυσικά την καταβολή κάποιας επαγγελματικής αμοιβής η οποία συναρτάται από τον όγκο της επιτελούμενης εργασίας αλλά, στην πράξη, δεν συνθέτει ουσιαστική οικονομική επιβάρυνση.

5.9 Πιστοποιητικό σύστασης

Όταν ο Έφορος Εταιρειών κρίνει ότι τα έγγραφα που κατατέθηκαν αναφορικά με την προτεινόμενη εταιρεία πληρούν τα απαραίτητα κριτήρια, εκδίδεται το πιστοποιητικό εγγραφής και η εταιρεία καθίσταται εταιρική οντότητα με ανεξάρτητη νομική υπόσταση, ξεχωριστή από τους μετόχους που την απαρτίζουν.

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

**Ε. Το φορολογικό πλαίσιο ναυτιλιακών επιχειρήσεων της
Δημοκρατίας της Κύπρου**

1. Το νέο φορολογικό καθεστώς ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Δημοκρατία της Κύπρου (Ν. 44(I)/2010)

Το 2010 η Κύπρος παρουσίασε ένα νέο φορολογικό σύστημα το οποίο στις 24 Μαρτίου 2010 εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το νέο φορολογικό σύστημα είναι συμβατό με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ο νόμος αυτός «περί Εμπορικής Ναυτιλίας νόμος του 2010» είναι σε εφαρμογή από την 1 Ιανουαρίου 2010.

Στόχος του νόμου αυτού ήταν η φορολογική ελάφρυνση για πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων⁸⁹ και για τις πλοίο – διαχειρίστριες εταιρίες που έδρευαν στην Κύπρο.⁹⁰ Πιο συγκεκριμένα στις 24 Μαρτίου του 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁹¹ ενέκρινε το νέο φορολογικό σύστημα για την φορολόγηση της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας. Η ευρωπαϊκή επιτροπή το ενέκρινε ως συμβατό με το με το ευρωπαϊκό κεκτημένο και τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των Θαλάσσιων μεταφορών. Η ΕΕ πρώτη φορά ενέκρινε τέτοιο απλοποιημένο σύστημα φόρου χωρητικότητας για ένα Κράτος Μέλος το οποίο έχει ανοικτό νηολόγιο. Συγκεκριμένα ο Ν. 44(I)/2010 « Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και φορολογικές διατάξεις)» τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 2010 και εισάγει ένα νέο σύστημα φόρου χωρητικότητας στην Κύπρο. Ο κύριος λόγος δημιουργίας και εφαρμογής του νόμου αυτού ήταν η βελτίωση της θέσης που κατέχει η Κύπρος στην παγκόσμια ναυτιλία.

Ο Ν. 44(I)/2010 προβλέπει την επιβολή φόρου χωρητικότητας επί των επιλέξιμων πλοιοκτητών, ναυλωτών και διαχειριστών πλοίων ο οποίος υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που κατέχουν, διαχειρίζονται ή ναυλώνουν.

Με την εφαρμογή του νέου φορολογικού νόμου αναμένεται να εξασφαλιστεί ένα κλίμα οικονομικής σταθερότητας για την κυπριακή ναυτιλία. Αυτό βέβαια θα

⁸⁹ Σε ισχύ από το 1963

⁹⁰ Σε ισχύ από το 1999

⁹¹ Υπόθεση Ν. 37/2010

ενισχύσει τη θέση της στον κόσμο της ναυτιλίας και θα ενισχύσει την περαιτέρω ανάπτυξη της Κύπρου ως ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Παρακάτω και πριν την ανάλυση του νόμου αυτού θα πρέπει να διευκρινιστούν ορισμένες σημαντικές έννοιες.

Έτσι λοιπόν, ως «διαχειριστής πληρώματος» θα αναφερόμαστε στον διαχειριστή πλοίου ο οποίος παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος. Ενώ, ως «διαχειριστής πλοίου» είναι οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων.

Επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι οποιαδήποτε εμπορική επιχείρηση ή δραστηριότητα η οποία συνιστά θαλάσσιες μεταφορές ή διαχείριση πληρώματος ή τεχνική διαχείριση επιλέξιμων πλοίων.

Επιλέξιμο πλοίο σημαίνει ποντοπόρο πλοίο το οποίο: α. έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς ή εθνικούς κανόνες και κανονισμούς και β. είναι νηολογημένο στο νηολόγιο οποιουδήποτε κράτους που είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), το οποίο κράτος έχει αναγνωριστεί από τη Δημοκρατία. Επίσης ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει οποιοδήποτε πλοίο το οποίο απασχολείται στη μεταφορά οποιασδήποτε ανθρωπιστικής βοήθειας των Ηνωμένων Εθνών ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή το οποίο εμπλέκεται σε οποιοδήποτε ανθρωπιστικές αποστολές ανακούφισης των Ηνωμένων Εθνών ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά δεν περιλαμβάνει τα ακόλουθα πλοία:

1. αλιευτικά σκάφη και αλιευτικά σκάφη εργοστάσια
2. σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως για το σκοπό αθλητισμού ή ψυχαγωγίας
3. σκάφη τα οποία έχουν κατασκευαστεί αποκλειστικά για εσωτερική ναυσιπλοΐα
4. πορθμεία και ρυμουλκά τα οποία χρησιμοποιούνται σε λιμάνια, εκβολές ή/και ποταμούς
5. μόνιμες υπεράκτιες εγκαταστάσεις οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται για θαλάσσιες μεταφορές

6. μη αυτοκινούμενους πλωτούς γεραμούς
7. μη ποντοπόρα ρυμουλκά
8. σκάφη μόνιμα αγκυροβολημένα τα οποία χρησιμοποιούνται για σκοπούς ξενοδοχείου ή/και εστίασης (πλωτά ξενοδοχεία ή εστιατόρια)
9. σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως ως χώροι τζόγου ή/και καζίνο (πλωτά ή κινούμενα καζίνο).

Θαλάσσια μεταφορά σημαίνει θαλάσσια μεταφορά αγαθών ή επιβατών μεταξύ λιμένα της Δημοκρατίας και αλλοδαπού λιμένα ή υπεράκτιας εγκατάστασης, ή μεταξύ αλλοδαπών λιμένων ή υπεράκτιων εγκαταστάσεων. Πιο συγκεκριμένα Δραστηριότητες παρεμφερείς με τις θαλάσσιες μεταφορές είναι:

- σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, όλες τις ξενοδοχειακές δραστηριότητες, δραστηριότητες εστίασης, ψυχαγωγίας και λιανικού εμπορίου πάνω σε επιλέξιμο πλοίο, νοουμένου ότι οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται ως παρεμφερείς δραστηριότητες στις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών από το πλοίο αυτό και ότι η κατανάλωση και/ή χρήση αυτών γίνεται πάνω στο πλοίο αυτό
- τη φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου επιλέξιμου πλοίου που εκμεταλλεύεται επιλέξιμος πλοιοκτήτης ή επιλέξιμος ναυλωτής, συμπεριλαμβανομένης της μετακίνησης εμπορευματοκιβώτιων εντός της περιοχής του λιμένα αμέσως πριν ή αμέσως μετά το ταξίδι
- τη λειτουργία εγκαταστάσεων για έκδοση εισιτηρίων και τερματικών σταθμών επιβατών σε σχέση με ναυτιλιακές δραστηριότητες που υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας
- τη λειτουργία γραφειακών εγκαταστάσεων σε σχέση με ναυτιλιακές δραστηριότητες που υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας.

Ενώ άλλες επιλέξιμες δραστηριότητες για φόρο χωρητικότητας είναι:

- εργασίες ρυμούλκησης και εργασίες βυθοκόρησης, με βάση όρους που καθορίζονται με Γνωστοποίηση, σύμφωνα με τις ισχύουσες Κοινοτικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Κρατικές Ενισχύσεις στον Τομέα των

Θαλάσσιων Μεταφορών, όπως αυτές εκάστοτε υιοθετούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

- κατ' αναλογία εργασίες τοποθέτησης υποθαλάσσιων καλωδίων.

Η υπηρεσία διαχείρισης πληρώματος συνίσταται μεταξύ άλλων για την επιλογή και πρόσληψη του πληρώματος πλοίου, περιλαμβανομένης της διευθέτησης πληρωμών και ασφαλειών του πληρώματος καθώς επίσης και για τη διασφάλιση ότι οι απαιτήσεις της νομοθεσίας του Κράτους της σημαίας του πλοίου έχουν τηρηθεί και ικανοποιηθεί σχετικά με τα επίπεδα στελέχωσης, βαθμού, προσόντων και πιστοποίησης του πληρώματος, περιλαμβανομένης της φορολογίας πληρώματος, πειθαρχίας και άλλων απαιτήσεων. Η υπηρεσία διαχείρισης αναλαμβάνει τη διασφάλιση ότι όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν υποβληθεί σε ιατρική εξέταση από προσοντούχο ιατρό ο οποίος πιστοποιεί ότι αυτοί είναι κατάλληλοι για τα καθήκοντα για τα οποία έχουν προσληφθεί και ότι έχουν στην κατοχή τους έγκυρα ιατρικά πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κράτους της σημαίας. Επίσης, είναι υπεύθυνη για τη διευθέτηση της μεταφοράς του πληρώματος, περιλαμβανομένου και του επαναπατρισμού. Τέλος ασχολείται με την εκπαίδευση του πληρώματος και την επίβλεψη της ικανότητας του⁹².

Η υπηρεσία διαχείρισης πλοίων σημαίνει υπηρεσία που παρέχει ο διαχειριστής πλοίου προς τον πλοιοκτήτη ή ναυλωτή γυμνής ναύλωσης, με βάση σχετική γραπτή συμφωνία διαχείρισης πλοίου, σε σχέση με υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος και/ ή με υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης του πλοίου.

Η υπηρεσία εμπορικής διαχείρισης σημαίνει μεταξύ άλλων:

- την παροχή υπηρεσιών ναύλωσης, συμπεριλαμβανομένης της επιδίωξης και διαπραγμάτευσης χρήσης του πλοίου και της σύναψης συμφωνιών ναύλωσης ή άλλων συμφωνιών που σχετίζονται με τη χρήση του πλοίου, σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη

⁹² Η υπηρεσία αυτή δύναται να περιλαμβάνει οποιαδήποτε άλλα σχετικά καθήκοντα που συνήθως εκτελούνται από τον διαχειριστή πλοίου όπως αυτά καθορίζονται από το Πρότυπο της Συμφωνίας Διαχείρισης Πλοίων του BIMCO, όπως αυτό το Πρότυπο εκάστοτε τροποποιείται.

- την πληρωμή στους πλοιοκτήτες όλων των μισθωμάτων και ναύλων και οποιωνδήποτε άλλων ποσών τα οποία δικαιούνται οι πλοιοκτήτες και προέρχονται από τη χρήση του πλοίου
- την παροχή προϋπολογισμών ταξιδιού, λογαριασμών, του υπολογισμού μισθωμάτων, ναύλων ή αμοιβών εξοικονόμησης σταλιών (despatch moneys) που οφείλονται στους ή από τους ναυλωτές του πλοίου.

Η υπηρεσία τεχνικής διαχείρισης αναλαμβάνει την παροχή ικανού προσωπικού για την επίβλεψη της συντήρησης και διατήρησης της γενικής αποδοτικότητας του πλοίου, τη διευθέτηση και επίβλεψη του δεξαμενισμού, επισκευών, μετατροπών και γενικά της συντήρησης του πλοίου στα επίπεδα που απαιτούνται από τη νομοθεσία του Κράτους της σημαίας του πλοίου και των περιοχών που θα εμπορεύεται, και με όλες τις απαιτήσεις και υποδείξεις του νηογνώμονα του πλοίου. Τέλος, αναλαμβάνει τη διευθέτηση της προμήθειας των απαραίτητων εφοδιασμών, ανταλλακτικών και λιπαντικών⁹³.

Κλείνοντας την ερμηνεία ορισμένων εννοιών θα πρέπει να αναφερθεί ότι ως «επιλέξιμοι πλοιοκτήτες» είναι αυτοί οι οποίοι υπόκεινται σε ετήσιο φόρο χωρητικότητας:

- ο πλοιοκτήτης κυπριακού πλοίου, με την έννοια ότι το πλοίο είναι επιλέξιμο πλοίο το οποίο απασχολείται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα
- ο πλοιοκτήτης κοινοτικού πλοίου ο οποίος έχει επιλέξει να φορολογείται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας⁹⁴, καθώς ο εν λόγω πλοιοκτήτης είναι φορολογικός κάτοικος και το πλοίο είναι επιλέξιμο πλοίο το οποίο απασχολείται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα

⁹³ Η υπηρεσία αυτή δύναται να περιλαμβάνει οποιαδήποτε άλλα σχετικά καθήκοντα που συνήθως εκτελούνται από τον διαχειριστή πλοίου όπως αυτά καθορίζονται από το Πρότυπο της Συμφωνίας Διαχείρισης Πλοίων του BIMCO, όπως αυτό το Πρότυπο εκάστοτε τροποποιείται.

⁹⁴ Σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν. 44(I)/2010 «Δικαίωμα επιλογής του φόρου χωρητικότητας από πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων».

- ο πλοιοκτήτης στόλου⁹⁵, που αποτελείται από κοινοτικά και μη κοινοτικά πλοία, ο οποίος έχει επιλέξει να φορολογείται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας, με την έννοια ότι ο εν λόγω πλοιοκτήτης είναι φορολογικός κάτοικος και πλοία αυτά είναι επιλέξιμα πλοία τα οποία απασχολούνται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα, και περαιτέρω νοουμένου ότι πληρούται το άρθρο 15 του νόμου αυτού.

1.1 Φόρος Πλοιοκτητών

Οι πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων υπόκεινται αυτόματα στο σύστημα φόρου χωρητικότητας. Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του Ν. 44(I)/2010 για κάθε επιλέξιμο πλοίο και για κάθε επιλέξιμους πλοιοκτήτες επιβάλλεται ετήσιος φόρος χωρητικότητας που υπολογίζεται με βάση τους συντελεστές⁹⁶ του παρακάτω πίνακα. Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου χωρητικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 9 του νόμου αυτού η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου υπολογίζεται με αυτή που αναγράφεται στο προσωρινό πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου.

Πίνακας 1

| ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (NT) | | | | |
|--------------------------|--------------------|---------------------|---------------------|----------------|
| Από 0-1.000 | Από 1.001 - 10.000 | Από 10.001 - 25.000 | Από 25.001 - 40.000 | Άνω των 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 |

Οποιαδήποτε υπολειπόμενη χωρητικότητα που είναι μικρότερη των 100 μονάδων καθαρής χωρητικότητας φορολογείται κατ' αναλογία.

⁹⁵ «στόλος» σημαίνει 2 ή περισσότερα πλοία, τα οποία ανήκουν άμεσα ή έμμεσα στο ίδιο πρόσωπο ή πρόσωπα ή σε εταιρείες οι οποίες άμεσα ή έμμεσα ανήκουν σε τέτοιο πρόσωπο ή πρόσωπα ή σε εταιρείες οι οποίες ανήκουν στον ίδιο όμιλο.

⁹⁶ Παράρτημα 1 του Ν. 44(I)/2010 «Συντελεστές φόρου χωρητικότητας για επιλέξιμους πλοιοκτήτες και ναυλωτές κυπριακών και αλλοδαπών πλοίων»

Σύμφωνα με τις παραγράφους 5 και 6 του άρθρου 9 του νόμου ορίζεται ότι πλοία αλλοδαπού νηολογίου υπό το καθεστώς της παράλληλης νηολόγησης στο Κυπριακό Νηολόγιο, επιβάλλεται φόρος χωρητικότητας ο οποίος προκαταβάλλεται κατά το χρόνο που ενεργείται η παράλληλη νηολόγηση και καλύπτει όλο το διάστημα για το οποίο ισχύει το καθεστώς της παράλληλης νηολόγησης και δεν επιστέφεται κάτι που ισχύει και για τα κυπριακά πλοία που είναι υπό το καθεστώς της παράλληλης νηολόγησης σε αλλοδαπό νηολόγιο. Σε περίπτωση όμως που το πλοίο διαγραφεί από το Κυπριακό Νηολόγιο πριν τη λήξη του χρονικού διαστήματος της παράλληλης νηολόγησης, ο φόρος χωρητικότητας που αντιστοιχεί και έχει προκαταβολικά καταβληθεί δεν επιστρέφεται.

Σε περίπτωση που η καταβολή του φόρου χωρητικότητας δεν πραγματοποιηθεί ο πλοιοκτήτης υπόκειται σε επιπλέον επιβάρυνση κατά 10% ετησίως του οφειλόμενου φόρου χωρητικότητας για κάθε έτος καθυστέρησης μέχρι να πραγματοποιήσει την εξόφληση όλου του οφειλόμενου φόρου⁹⁷.

Σε περίπτωση παροπλισμού κυπριακού πλοίου κατά το άρθρο 11 του Ν. 44(I)/2010 και για περίοδο άνω των 3 μηνών ο οφειλόμενος από τον πλοιοκτήτη φόρος είναι ίσος με μια μείωση κατά 25% των συντελεστών φόρου χωρητικότητας του Πίνακα 1. Ενώ την ίδια έκπτωση φόρου λαμβάνουν οι πλοιοκτήτες σε περιπτώσεις που το πλοίο τους βρεθεί εκτός λειτουργίας είτε λόγω συντήρησης, είτε λόγω πειρατείας ή ανωτέρας βίας κλπ προσκομίζοντας βέβαια τα απαραίτητα έγγραφα για κάθε περίπτωση.

Όπως στους πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων έτσι και στους πλοιοκτήτες κοινοτικών ή αλλοδαπών πλοίων επιβάλλεται ετήσιος φόρος χωρητικότητας ο οποίος υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 1. Οι πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων πρέπει να πληρούν συγκεκριμένες απαιτήσεις ώστε να δικαιούνται να επιλέξουν το σύστημα φόρου χωρητικότητας. Ανάμεσα σε άλλα, ένα μερίδιο του στόλου τους πρέπει να αποτελείται από κοινοτικά πλοία και το μερίδιο αυτό να μην μειωθεί για περίοδο τριών ετών από την ημερομηνία επιλογής φορολόγησης με το σύστημα φόρου χωρητικότητας και η εμπορική και στρατηγική διαχείριση του στόλου να γίνεται από την επικράτεια της ΕΕ/ΕΟΧ.

⁹⁷ Άρθρο 10 παράγραφος 1 του Ν. 44(I)/2010

Κάθε πλοιοκτήτης που επιλέγει το σύστημα φόρου χωρητικότητας πρέπει να παραμείνει στο σύστημα για τουλάχιστον 10 έτη διαφορετικά ο πλοιοκτήτης υπάγεται στο φόρο εισοδήματος με τις γενικές κατατάξεις. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης αποσυρθεί από το σύστημα αυτό πριν τη λήξη της περιόδου των 10 ετών, για λόφους πλην της πώλησης του πλοίου, θα έχει ως αποτέλεσμα να πρέπει να καταβάλει το ποσό που προκύπτει από την διαφορά μεταξύ του φόρου που κατέβαλε όσο βρισκόταν στο σύστημα φόρου χωρητικότητας και του εταιρικού φόρου που θα έπρεπε να καταβάλει για την ίδια περίοδο αν δεν ήταν ενταγμένος στο σύστημα φόρου χωρητικότητας. Επιπρόσθετα, ο πλοιοκτήτης χάνει το δικαίωμα επιλογής να φορολογείται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας μέχρι να εκπνεύσει ολόκληρη η περίοδος των 10 ετών.

Τέλος το άρθρο 8 του Ν. 44(Ι)/2010 ορίζει, ανεξάρτητα με τις διατάξεις των νόμων περί Φορολογίας εισοδήματος⁹⁸, ότι δεν επιβάλλεται κανένας άλλος φόρος στους επιλέξιμους πλοιοκτήτες. Πιο συγκεκριμένα δεν επιβάλλεται φόρος :

1. Στο εισόδημα που προκύπτει από την εκμετάλλευση επιλέξιμου πλοίου σε επιλέξιμη δραστηριότητα από επιλέξιμο πλοιοκτήτη.
2. Στο μέρισμα μετόχων ή μελών επιλέξιμου πλοιοκτήτη, από κέρδη που δημιουργούνται από την εκμετάλλευση του πλοίου σε οποιαδήποτε σχετική επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα ή που προκύπτουν από τη πώληση οποιουδήποτε επιλέξιμου πλοίου ή μεριδίου του πλοίου, δικαιώματος ή συμφέροντος σε αυτό.
3. Στο μέρισμα μετόχων ή μελών νομικού προσώπου που είναι αποδέκτης άμεσα ή έμμεσα σε κέρδη από την εκμετάλλευση επιλέξιμου πλοίου, σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα ή σε κέρδη που προκύπτουν από τη πώληση επιλέξιμου πλοίου ή μεριδίου, δικαιώματος ή συμφέροντος σε αυτό.
4. Στον τόκο από κεφάλαια κίνησης ή σε εισόδημα που αποκτά ο επιλέξιμος πλοιοκτήτης από επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε τραπεζικούς λογαριασμούς και εφόσον το κεφάλαιο ή το εισόδημα αυτό χρησιμοποιείται για σκοπούς χρηματοδοτικών, εκμετάλλευσης ή συντήρησης του πλοίου.

⁹⁸ Ν. 118(Ι)/2002 «Ο περί Φορολογίας του Εισοδήματος» άρθρο 4

5. Σε οποιοδήποτε εισόδημα, μέρισμα και κέρδος του επιλέξιμου πλοιοκτήτη που προέρχεται από την πώληση επιλέξιμου πλοίου ή μεριδίου, δικαιώματος ή συμφέροντος σε αυτό και που προέρχεται από την πώληση μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

1.2 Φόρος Ναυλωτών

Εκτός από τους πλοιοκτήτες ένα άλλο μέρος που επιβαρύνεται με φόρο είναι οι ναυλωτές. Η κατηγορία αυτή αφορά κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο και βαρύνονται με φόρο χωρητικότητας. Το άρθρο 18 του νόμου αυτού ορίζει ότι οι επιλέξιμοι ναυλωτές πλοίων υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας⁹⁹ και είναι:

- ναυλωτής κυπριακού πλοίου, ο οποίος θα πρέπει να είναι φορολογικός κάτοικος και το ναυλωμένο πλοίο να είναι επιλέξιμο πλοίο το οποίο απασχολείται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα.
- ναυλωτής κοινοτικού πλοίου, ο οποίος θα πρέπει να είναι φορολογικός κάτοικος και το ναυλωμένο πλοίο να είναι επιλέξιμο πλοίο το οποίο απασχολείται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα.
- ναυλωτής στόλου, που αποτελείται από κοινοτικά και μη κοινοτικά πλοία και ο οποίος θα πρέπει να είναι φορολογικός κάτοικος τα ναυλωμένα πλοία του στόλου του είναι επιλέξιμα πλοία τα οποία απασχολούνται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

⁹⁹ Σύμφωνα με το άρθρο 47 του Ν. 44(I)/2010 Επιλέξιμοι ναυλωτές: Α. το σύνολο της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων που έχουν ναυλώσει και που περιλαμβάνονται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει, για περισσότερο από 3 συνεχόμενες φορολογικές περιόδους, το 75% του συνόλου της καθαρής χωρητικότητας όλων των πλοίων που ναυλώνονται ή που τυγχάνουν εκμετάλλευσης από ένα επιλέξιμο ναυλωτή και που περιλαμβάνονται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας. Β. το σύνολο της καθαρής χωρητικότητας πλοίων που ναυλώνονται και περιλαμβάνονται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει, για περισσότερο από 3 συνεχόμενες φορολογικές περιόδους, το 90% του συνόλου της καθαρής χωρητικότητας όλων των πλοίων που ναυλώνονται ή τυγχάνουν εκμετάλλευσης από ένα επιλέξιμο ναυλωτή και που περιλαμβάνονται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας. Ενώ κάθε πλοίο που ναυλώνεται θα πρέπει να είναι νηολογημένο σε νηολόγιο Κράτους Μέλους και η διαχείριση του πληρώματος και η τεχνική διαχείριση αυτού να διεξάγονται από την επικράτεια Κράτους Μέλους.

Έτσι λοιπόν κάθε ναυλωτής που ναυλώνει γυμνό πλοίο (bareboat charter), ναύλωση κατά παραχώρηση (demise charter), χρονοναύλωσης ή ναύλωσης για ορισμένο ταξίδι είναι επιλέξιμος για το σύστημα φόρου χωρητικότητας.

Κάθε επιλέξιμος ναυλωτής που επιλέγει να φορολογείται με το σύστημα φόρου χωρητικότητας πρέπει να παραμείνει στο σύστημα για περίοδο 10 ετών. Απόσυρση από το σύστημα πριν τη λήξη της περιόδου των 10 ετών, έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή ποινών ίδιων με αυτές που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες και περιγράφονται πιο πάνω.

Για τους ναυλωτές που επιλέγουν να υπαχθούν στο σύστημα φόρου χωρητικότητας ο νόμος ορίζει ότι δεν επιβάλλεται κανένας άλλος φόρος εκτός από:

1. Το εισόδημα που προκύπτει από την εκμετάλλευση επιλέξιμου ναυλωμένου πλοίου σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα από επιλέξιμο ναυλωτή.
2. Το μέρος μετόχων ή μελών επιλέξιμου ναυλωτή και από τα κέρδη ή μερίδιο κερδών που προέκυψαν από επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα.
3. Το μέρος μετοχών ή μελών νομικού προσώπου ο οποίος είναι αποδέκτης άμεσα ή έμμεσα από τα κέρδη επιλέξιμου ναυλωτή από την εκμετάλλευση επιλέξιμου ναυλωμένου πλοίου σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα.
4. Τους τόκους από κεφάλαια κίνησης ή σε εισόδημα που αποκτά ο επιλέξιμος ναυλωτής από σχετική επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε τραπεζικούς λογαριασμούς, εάν τέτοιο κεφάλαιο κίνησης ή εισόδημα χρησιμοποιείται για σκοπούς πληρωμής εξόδων που προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο.

Με την ίδια κλίμακα που αναφέρθηκε στους πλοιοκτήτες (Πίνακας 1) επιβάλλεται φόρος χωρητικότητας και στους επιλέξιμους ναυλωτές κοινοτικών πλοίων ή κοινοτικού στόλου. Στην περίπτωση του ναυλωτή κοινοτικού στόλου¹⁰⁰ θα

¹⁰⁰ Άρθρο 25 Ν. 44(Ι)/2010 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ - φόρος χωρητικότητας επιλέξιμων ναυλωτών αλλοδαπών πλοίων.

πρέπει να αναφερθεί ότι, την στιγμή που θα ενταχθεί στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας, το 60% του στόλου σε χωρητικότητα πρέπει να είναι κοινοτικά πλοία. Εάν τα κοινοτικά πλοία είναι λιγότερα από 60% του στόλου σε χωρητικότητα, θα πρέπει ένα μερίδιο του στόλου να αποτελείται από κοινοτικά πλοία και το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν τα κοινοτικά πλοία να μην μεταβληθεί για τα επόμενα 3 έτη από την ημερομηνία επιλογής φορολόγησης με το σύστημα φόρου χωρητικότητας.

1.3 Φόρος Διαχειριστών Πλοίων

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

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 IBM για τους διαχειριστές που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης.

Το σύστημα 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.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Z. Συμπεράσματα αναφορικά με το ισχύον θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών σε Ελλάδα και Κύπρο

1. Συμπεράσματα για το ισχύον θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών σε Ελλάδα

Η Ελλάδα είναι ένα από τα σημαντικότερα ναυτικά κράτη στον κόσμο. Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία, όπως έχει ήδη αναφερθεί αποτελεί ένα πολύ σημαντικό τομέα της Ελληνικής οικονομίας. Σήμερα η Ελληνική οικονομία βρίσκεται σε ένα πολύ δύσκολο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον, κάτι που εντείνεται λόγω των διεθνών γενικότερα πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων. Η ηγετική θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά και η συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία μπορεί να οδηγήσει τη χώρα στην έξοδο από την κρίση.

Ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Σήμερα, περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει τα γραφεία τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία). Τα δυνητικά οφέλη από την προσέλκυση ναυτιλιακών επενδύσεων από το εξωτερικό στη χώρα μας μπορεί είναι πολύ μεγάλα και ενδέχεται να γίνουν ορατά ακόμα και σε χρονικό ορίζοντα τριετίας.

Θα πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι, για την βελτίωση των συνθηκών, για να καταφέρουμε να προσελκύσουμε ναυτιλιακές επενδύσεις εξαρτάται κυρίως από : α. το σταθερό οικονομικό και πολιτικό υπόβαθρο, β. το εθνικό Σχέδιο για τη ναυτιλία, γ. την αξιοποίηση και ανάπτυξη υποδομών, δ. την ενίσχυση ναυτιλιακής εκπαίδευσης, ε. προσέλκυση ξένων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ζ. ενίσχυση των συναφών κλάδων με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και τέλος από την ενίσχυση των υπόλοιπων κλάδων.

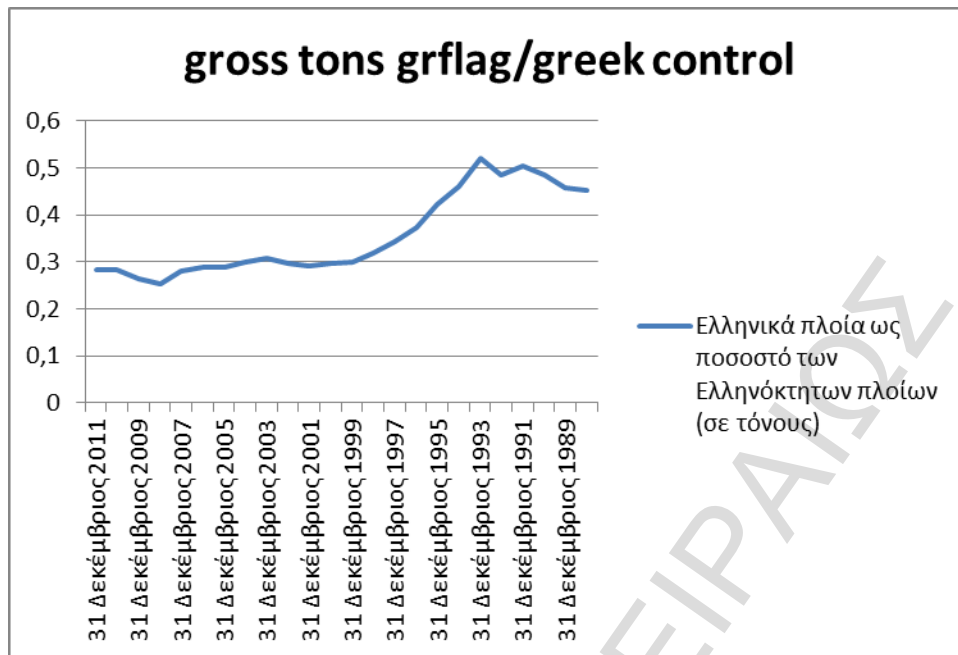
Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. η ελληνόκτητος ναυτιλία το 2009 συνεισέφερε άμεσα ή έμμεσα στα φορολογικά έσοδα του κράτους 790 εκατ. ευρώ και

192 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές τον ίδιο χρόνο συνεισέφεραν άμεσα στη χώρα 8,4 δισ. ευρώ προστιθέμενη αξία.

Η ποντοπόρος ναυτιλία μπορεί να απολαμβάνει ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε σύγκριση με τους υπόλοιπους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας, ωστόσο μια δυσμενή για τον κλάδο μεταβολή των φορολογικών ρυθμίσεων, δεν πρόκειται να συνεισφέρει στην προσέλκυση της διεθνούς ναυτιλίας. Αντίθετα ενδέχεται να οδηγήσει σε μετανάστευση προς την αντίθετη κατεύθυνση, στην έξοδο δηλαδή σημαντικού μέρους του ελληγόκτητου στόλου στο εξωτερικό.

Η ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από τον πολιτικό κύκλο, με την υιοθέτηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης με ευρεία πολιτική και κοινωνική στήριξη. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως ενός κέντρου ναυτιλίας είναι απαραίτητο, διότι θα καταφέρει να συγκεντρώσει το σύνολο του ναυτιλιακού πλέγματος (Maritime Cluster) με σκοπό την μετατροπή του σε ανταγωνιστικό πόλο έλξης για την παγκόσμια ναυτιλία.

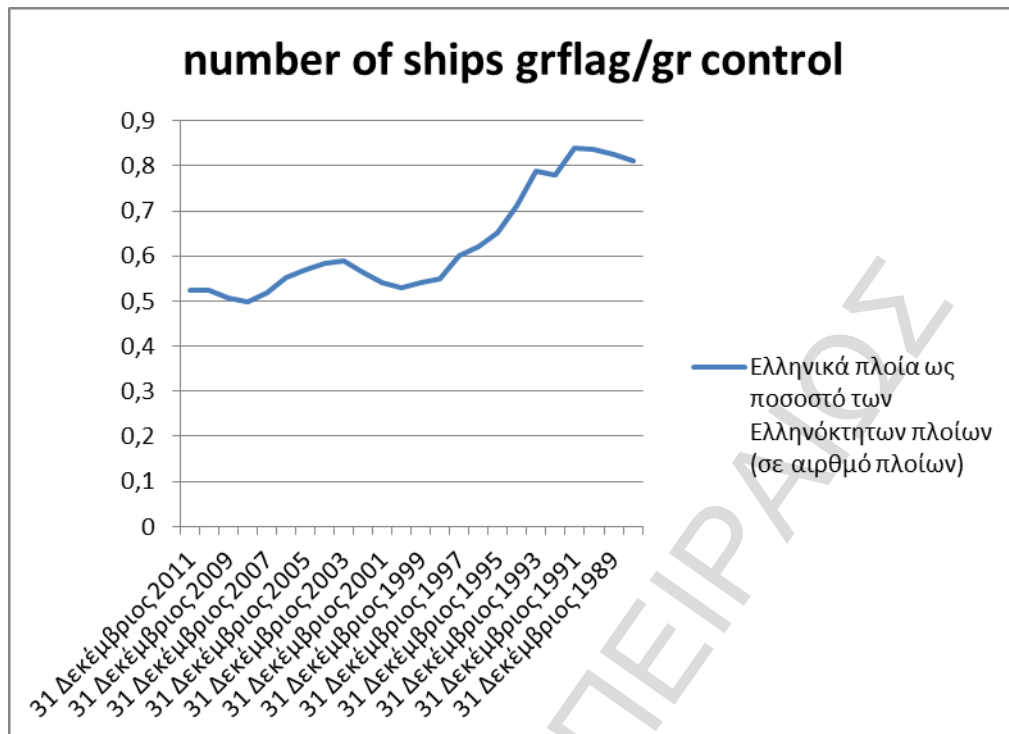
Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα εκμεταλλευόμενες τις ευνοϊκές διατάξεις των Α.Ν 89/1967 και Α.Ν. 378/1968 ίδρυσαν γραφεία και υποκαταστήματα στην Ελλάδα. Άλλωστε όπως έχει αναφερθεί στην εργασία αυτή το ελάχιστο πόσο συναλλάγματος που όφειλαν να εισάγουν τα γραφεία αυτά στη χώρα αποτέλεσε μεγάλο κίνητρο για να εγκατασταθούν οι εταιρείες αυτές στην Ελλάδα και ταυτόχρονα έδωσε στο Ελληνικό κράτος μια σημαντική ανάσα στα δημοσιονομικά προβλήματα. Οι κυβερνήσεις που ακολούθησαν μετά την μεταπολίτευση κατάφεραν να δημιουργήσουν τον Πειραιά ως ένα ανταγωνιστικό ναυτιλιακό κέντρο και ως ένα σημείο ο στόχος αυτός επιτευχθεί. Στο πέρασμα όμως του χρόνου η κατάσταση άρχισε να φθίνει και ιδιαίτερα σήμερα που οι κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες της Ελλάδας (αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο) διανύουν μια περίοδο κρίσης.



Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε την διαχρονική εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου σε συνδιασμό με πόσα από αυτά βρίσκονται υπό Ελληνική σημαία. Συγκεκριμένα παρατηρούμε Ελληνικά πλοία ως ποσοστό των Ελληνόκτητων πλοίων (σε τόνους) από το 1989 μέχρι το 2011. Παρατηρώντας το διάγραμμα από το 1989 μέχρι σήμερα παρατηρούμε μια τάση μείωσης γεγονός που οφείλεται στο υψηλό κόστος και υποχρέωσης που έχουν τα υπό ελληνική σημαία πλοία σε σύγκριση πάντα με τις χώρες που είναι γνωστές ως σημαίες ευκαιρίας. Όπως έχει αναφερθεί από τα πρώτα κιάλας κεφάλαια ως σημαία ευκαιρίας (flag of convenience) σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD) το 1959 «χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων χωρών όπως της Λιβερίας, του Παναμά, της Κόστα Ρίκα και της Ονδούρας των οποίων οι νόμοι επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας αντίθετα από ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις. Ενώ πάνω από το 50% του παγκόσμιου στόλου φέρει μια σημαία ανοιχτού νηολογίου.

Παρακάτω παρατίθεται διάγραμμα στο οποίο φαίνεται ο αριθμός Ελληνικών πλοίων ως ποσοστό των Ελληνόκτητων πλοίων



Και σε αυτό το διάγραμμα παρατηρείται από το 1989 μέχρι το 2011 μια συνεχής μείωση του αριθμού των ελληνόκτητων πλοίων υπό Ελληνική σημαία. Οι λόγοι που οφείλεται η σταδιακή μείωση του αριθμού των πλοίων υπό Ελληνική σημαία αλλά και η μείωση σε τόνους ολικής χωρητικότητας ποικίλουν.

Αρχικά οφείλεται στις δεδομένες οικονομικές συνθήκες της Ελλάδας (και σε παγκόσμιο επίπεδο) που έχει σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει επενδυτική προθυμία των εφοπλιστών, ιδιαίτερα μετά το 2006. Παρατηρείται τα τελευταία χρόνια λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης να είναι πιο συγκρατημένοι στις όποιες επενδύσεις διατηρώντας σε ρευστό το μεγαλύτερο μέρος της περιουσίας τους. Επίσης παρατηρείται μια τάση από την πλευρά των εφοπλιστών να προσπαθούν να διατηρήσουν τα λειτουργικά τους έξοδα κατά το δυνατό χαμηλά με αποτέλεσμα το διατηρούν και να συντηρούν ένα χαμηλό αριθμό εργατικού δυναμικού με όσο το δυνατό χαμηλότερους μισθούς.

Ένα ακόμη πρόβλημα το οποίο δεν παρακινεί ξένους επενδυτές να εγκαταστήσουν ναυτιλιακές εταιρείες ή γραφεία στην Ελλάδα είναι η απουσία κατάλληλων υποδομών για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας. Βέβαια θα πρέπει να

τονίσουμε ότι τα τελευταία χρόνια στο λιμάνι του Πειραιά έχουν γίνει σημαντικές ενέργειες για την ανάπτυξη του λιμένα ώστε να γίνει ανταγωνιστικό και σύγχρονο ισάξιο με τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου παρόλα αυτά πρέπει πολλά να γίνουν και οι δυσκολίες είναι πολλές. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι τους τελευταίους μήνες εκτός από την επέκταση του λιμένα μεγάλη βαρύτητα δίνεται και στο κομμάτι της κρουαζιέρας προσπαθώντας να δημιουργηθούν νέες εγκαταστάσεις οι οποίες θα μπορούν να υποδέχονται τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου. Ένα μεγάλο αγκάθι της Ελληνικής ναυτιλίας είναι αυτό της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης η οποία σήμερα βρίσκεται σε πολύ δύσκολη θέση τόσο των εσωτερικών προβλημάτων που έχει όσο και του μεγάλου ανταγωνισμού από τις γύρο περιοχές (Τουρκία, Ανατολική Ευρώπη και χωρών της Άπω ανατολής). Στα προβλήματα υποδομής μπορούμε να εντάξουμε και τα προβλήματα που υπάρχουν στο θέμα των Ελλήνων αξιωματικών και ναυτικών. Προβλήματα που πηγάζουν κυρίως από κακή υλικοτεχνική υποδομή των σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

Κλείνοντας το Ελληνικό κομμάτι της εργασίας αυτής είναι φανερό ότι ο Έλληνας νομοθέτης βρίσκεται στο σωστό δρόμο για την προσέλκυση επενδύσεων ναυτιλιακών επιχειρήσεων αλλά λόγω των δύσκολων οικονομικών δυσκολιών που αντιμετωπίζει η χώρα μας, αλλά και ολόκληρη η Ευρώπη, έχει να διανίσει μεγάλο δρόμο ακόμη προκειμένου να προσελκύσει στον Πειραιά ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες θα λειτουργήσουν κάτω από ένα υγιές επιχειρηματικό περιβάλλον, προκειμένου το Ελληνικό κράτος θα ωφεληθεί οικονομικά από την εισροή συναλλάγματος αλλά και κοινωνικά από το άνοιγμα νέων θέσεων εργασίας γύρο από τον ναυτιλιακό κλάδο σε μια εποχή που ανεργία αγγίζει το 30%.

2. Συμπεράσματα για το ισχύον θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών στη Δημοκρατία της Κύπρου

Όσον αφορά την προσέλκυση επενδύσεων ναυτιλιακών εταιρειών στην Δημοκρατία της Κύπρου θα πρέπει να τονίσουμε ότι αυτή βασίζεται κυρίως σε τρεις πυλώνες. Ο πρώτος είναι το σύστημα δικαίου της Κύπρου το οποίο βασίζεται στο Αγγλοσαξονικό δίκαιο. Η Κύπρος προσφέρει σύγχρονες και αποδοτικές νομικές, λογιστικές και τραπεζικές υπηρεσίες βασισμένες στις αγγλικές πρακτικές.

Το δεύτερο είναι σύστημα νηολόγησης που παρέχει η Κυπριακή Δημοκρατία και κυρίως στη δυνατότητα παράλληλης νηολόγησης. Η Κυπριακή σημαία είναι μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας και προσφέρει ένα σημαντικό αριθμό πλεονεκτημάτων στους πλοιοκτήτες που εγγράφουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο όπως: α. Μια Ευρωπαϊκή σημαία που είναι ταξινομημένη στις Λευκές Λίστες των Μνημονίων Συνεννόησης του Τόκυο και του Παρισιού και εξαιρείται από τη Λίστα Προτεραιότητας Ελέγχου της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ με αποτέλεσμα τη μείωση της συχνότητας των επιθεωρήσεων των πλοίων και λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια των Μνημονίων όπως και στα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, β. τα ναυτιλιακά γραφεία σε Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Ρότερνταμ, Πειραιά, Βρυξέλλες και Αμβούργο, τα οποία προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα κυπριακά πλοία, γ. Η Δημοκρατία της Κύπρου έχει συνάψει Διμερείς Συμφωνίες συνεργασίας σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας με 23 χώρες, μέσω των οποίων τα κυπριακά πλοία τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα λιμάνια των χωρών αυτών. Οι συμφωνίες με τις χώρες που παραδοσιακά παρέχουν ναυτεργατικό δυναμικό, προνοούν για συγκεκριμένους όρους εργασίας και επίλυση εργατικών διαφορών. Αυτό είναι πλεονέκτημα τόσο για τους πλοιοκτήτες όσο και για τους ναυτικούς.

Το τρίτο είναι το νέο φορολογικό σύστημα που προσφέρει (tonnage tax) η Δημοκρατία της Κύπρου από το 2010. Από οικονομικής άποψης τα πλεονεκτήματα που αποκτά μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι: α. Το καινούριο φορολογικό σύστημα Φόρου Χωρητικότητας το οποίο επεκτείνει τα πλεονεκτήματα που ισχύουν για τους πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων και στους διαχειριστές πλοίων, στους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων και στους ναυλωτές, β. Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο, ούτε στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρεία, ούτε και στα κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση πλοίου, γ. Μη επιβολή φόρου εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών, δ. Χαμηλά τέλη εγγραφής πλοίων, ε. Ευνοϊκό σύστημα Φόρου Χωρητικότητας βάσει της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου, ζ. Μη επιβολή τέλους χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις, η. Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες, θ. Η Κύπρος είναι μέλος της Ευρωζώνης, ι. Πλήρης προστασία χρηματοδοτών και ενυπόθηκων δανειστών, κ. Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιρειών σε χρονικό διάστημα λίγων ημερών.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ, 1963 - 2011



Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να δούμε από το 1963 μέχρι το 2011 την ανάπτυξη του Κυπριακού στόλου. Μπορούμε να διακρίνουμε ότι από το 1963 μέχρι και το 2001 υπήρξε μια συνεχής αυξητική τάση του Κυπριακού στόλου γεγονός που οφείλεται στα παραπάνω προνόμια που παρέχει η Κυπριακή Δημοκρατία σε πλοία που υψώνουν Κυπριακή σημαία καθώς επίσης και στο σταθερό θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο που παρέχει σε αυτά.

Τα τελευταία χρόνια η Κυπριακή κυβέρνηση έχει υιοθετήσει μια σειρά μέτρων ώστε να διατηρήσει υψηλά επίπεδα ασφαλείας του εμπορικού στόλου της αλλά και να μειώσει όσο μπορεί τα ναυτικά ατυχήματα. Με τα μέτρα αυτά η Κύπρος κατάφερε να συμπεριληφθεί στη Λευκή λίστα τόσο του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο κράτους λιμένα, όσο και του Μνημονίου του Τόκυο. Σημαντικό επίσης επίτευγμα ήταν να αφαιρεθεί από την Λίστα προτεραιότητας ελέγχου της Αμερικανικής ακτοφυλακής και να αποτελέσει σταθμός προσέλκυσης για πλοιοκτήτες και πλοίο-διαχειριστές που έχουν συναλλαγές με Αμερικανικά εδάφη.

Ένα μεγάλο πρόβλημα που έχει απασχολήσει την παγκόσμια ναυτιλία είναι αυτό της πειρατείας. Για το θέμα αυτό η Κυπριακή κυβέρνηση και το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εκδώσει μια σειρά από εγκύκλιους που δίνουν

πληροφορίες και οδηγίες για την αποφυγή τέτοιων περιστατικών όπως είναι η πειρατεία. Πρόσφατα έχει δημιουργηθεί μια νέα νομοθεσία η οποία ρυθμίζει μεταξύ άλλων και την χρήση ένοπλων φρουρών στα Κυπριακά πλοία που βρίσκονται σε περιοχές υψηλού κινδύνου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Χαρλαύτη Τζ., Ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} αιώνας, Εκδόσεις Νεφέλη, 1997
- Βλάχος Γ., Βασικές αρχές της Ναυτικής επιστήμης, Τόμος Α, εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ, 1999
- Αντάπασης Α., Το σύστημα φορολογίας Εισοδήματος των Ελληνικών Πλοίων, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2001
- Καλαντζής Α., Ναυτική Εταιρεία Ν959/1979, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2006
- Κιάντου – Παμπούκη, Η ναυτική εταιρεία και η σχέση της με την ανώνυμη εταιρεία, εκδόσεις Σάκκουλα 2003
- Λιακόπουλος Θ., Η άρση της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου στη νομολογία
- Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, τόμος Ι, εκδόσεις Σάκκουλα, 2003
- Μεταξάς Β, Η Οικονομική των Σημαιών ευκαιρίας, εκδόσεις Σταμούλη, 1985
- Γουλιέλμος Α., Ανάγκη για νέα ναυτική πολιτική, Ναυτικά Χρονικά, 1998
- Πουλαντζιάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, εκδόσεις Σταμούλη, 2005
- Σπαρτιώτης Γ., Ναυτιλιακές Εταιρείες Α.Ν. 89/1967, εκδόσεις Εμμ. Σταυριδάκης
- Μυλωνόπουλος Δ., Ναυτικό Δίκαιο, εκδόσεις Σταμούλη
- Δελτίο Ναυτιλίας, Η Ελληνική σημαία και οι λόγοι επιλογής της από τον Έλληνα πλοιοκτήτη
- Γεωργακόπουλος Λ., Η ανώνυμος ναυτική εταιρεία και το περί αυτής σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ΝοΒ 24, σελ 369

Ξένη βιβλιογραφία

- I. Seidl – Hohenveldern, Flags of Convenience
- United Nations Convention on Conditions for registration of Ships, 1986
- G. Gidel, Le Droit international public de la mer, Vaduz 1981

Πρωτογενείς Πηγές

- Ν.Δ. 2687/1953
- Α.Ν. 89/1967
- Α.Ν 378/1968
- Ν. 27/1975
- Ν. 29/1975
- Ν. 814/1978
- Ν. 791/ 1978
- Ν. 762/ 1978
- Ν. 4150/2013
- Ν. 4110/2013
- Ν. 4111/2013
- Ν.4141/2013
- ΠΟΑ 1083/14-4-2011

Πηγές από το Διαδίκτυο

- http://www.eaed.gr/attachments/5124_N41102013.pdf
- <http://www.minfin.gr/content-api/f/binaryChannel/minfin/datastore/c7/94/ee/c794ee94383aea2f3db77e58b119d50bf5e4a86f/application/pdf/%CE%A6%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%9B%CE%9F%CE%93%CE%99%CE%9A%CE%95%CE%A3+%CE%94%CE%91%CE%A0%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%A3+2013.pdf>
- <http://lawdb.intrasoftnet.com/index.php>
- <http://www.hellastax.com/HTML/2013-n/n4110-2013-b.htm>
- <http://taxheaven.gr/>

- <http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=142998>
- <http://www.tanea.gr/opinions/all-opinions/article/5005052/shmaia-eykairias/>
- <http://www.naftemporiki.gr/>
- <http://www.lr.org/sectors/marine/>
- <http://yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=A1C4FDCA8BD2461DBBCB1B7B3863B922?prnbr=25210>
- http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1104
- <http://www.nee.gr/>
- <http://www.naftikachronika.gr/>
- <http://www.protothema.gr/economy/article/237440/oi-efoplistes-poy-sthrizoyn-thn-ellhnikh-shmaia/>
- <http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=9ed60e10-ccd4-477d-bfc6-19080b7251a8>
- <http://www.logistis.gr/default.asp?pid=98>
- <http://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=252F555EC4CF0680.2674AF5443C8&version=2013/05/09>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

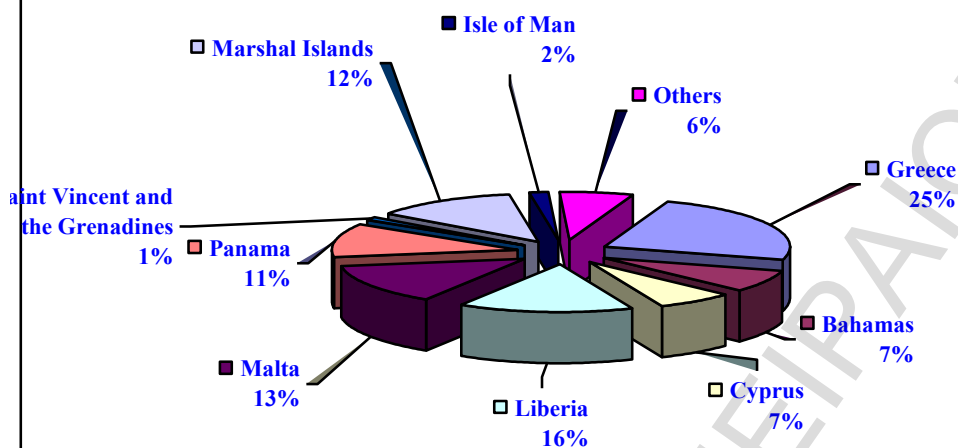
Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται πίνακες που αποτυπώνουν το μέγεθος της Ελληνικής και Κυπριακής ναυτιλίας. Επίσης παρατίθενται σχετικά έγγραφα αναφορικά με τις εταιρείες και τους νόμους που προαναφέρθηκαν στο κείμενο της εργασίας.

| <u>DATE</u> | | <u>SHIPS</u> | <u>DW</u> | <u>GT</u> |
|-------------|------|--------------|-------------|-------------|
| March | 1988 | 2,487 | 85,047,436 | 47,269,018 |
| March | 1989 | 2,428 | 81,928,296 | 45,554,419 |
| February | 1990 | 2,426 | 84,439,159 | 46,580,539 |
| March | 1991 | 2,454 | 87,102,785 | 47,906,852 |
| March | 1992 | 2,688 | 98,218,176 | 53,891,528 |
| March | 1993 | 2,749 | 103,958,104 | 56,918,268 |
| March | 1994 | 3,019 | 120,650,373 | 66,342,046 |
| March | 1995 | 3,142 | 126,128,352 | 71,666,943 |
| March | 1996 | 3,246 | 129,737,336 | 75,156,763 |
| March | 1997 | 3,204 | 127,782,567 | 74,982,110 |
| February | 1998 | 3,358 | 133,646,831 | 78,900,843 |
| March | 1999 | 3,424 | 139,255,184 | 83,454,890 |
| March | 2000 | 3,584 | 150,966,324 | 90,227,491 |
| March | 2001 | 3,618 | 168,434,370 | 100,220,348 |
| March | 2002 | 3,480 | 164,613,935 | 98,195,100 |
| May | 2003 | 3,355 | 171,593,487 | 103,807,860 |

| | | | | |
|----------|------|--------|-------------|-------------|
| March | 2004 | 3,370 | 180,140,898 | 108,929,135 |
| March | 2005 | 3,338 | 182,540,868 | 109,377,819 |
| March | 2006 | 3,397 | 190,058,534 | 113,603,803 |
| February | 2007 | 3699 | 218,229,552 | 129,765,470 |
| February | 2008 | 4,173 | 260,929,221 | 154,599,274 |
| February | 2009 | 4, 161 | 263,560,741 | 156,214,619 |
| February | 2010 | 3,996 | 258,121,898 | 152,616,046 |
| March | 2011 | 3,848 | 261,675,981 | 153,128,919 |

Αριθμός πλοίων που βρίσκονται στον έλεγχο Ελλήνων εφοπλιστών από το 1988 – 2011. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε η Lloyd's Register of Shipping – Fairplay η ελληνική κατοχή στόλου μειώθηκε όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, αλλά έχει αυξηθεί από την άποψη της ολικής χωρητικότητας. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, από 3.3.2011, εφοπλιστές ελληνικών συμφερόντων ελέγχουν 3.848 πλοία διαφόρων κατηγοριών, με 261.675.981 συνολικού dwt και 153.128.919 συνολικού GT, συμπεριλαμβανομένων 621 νεότευκτων πλοίων, διαφόρων κατηγοριών. Σε σύγκριση με τα δεδομένα του περασμένου έτους, αυτό αντιπροσωπεύει μια μείωση της τάξης του 148 σκαφών, αλλά και την αύξηση των 3.554.083 DWT και 512.873 GT.

Main Registries in DW of Greek Controlled Ships



Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να δούμε δημοσιοποιημένα στοιχεία από Lloyd's Register of Shipping – Fairplay που αναφέρεται στην νηολόγηση πλοίων εφοπλιστών Ελληνικών συμφερόντων σε ποσοστό ανά χώρα που έχουν νηολογημένα τα πλοία τους. Παρατηρούμε ότι υπο Ελληνική σημαία βρίσκεται το 25% του συνόλου των πλοίων Ελληνικών συμφερόντων, ακολουθούν η Λιβερία, Μάλτα και οι νήσοι Μάρσαλ με ποσοστά 16%, 13% και 12%, ενώ υπό Κυπριακή σημαία βρίσκεται το 7% πλοίων Ελληνικών συμφερόντων.

| Country | Number of ships lost/gained | DW lost/gained | GT lost/gained |
|------------------------------|-----------------------------|-------------------|----------------|
| Panama | -117 | -5,706,320 | -3,486,668 |
| Cyprus | -13 | -985,256 | -674,215 |
| Greece | -52 | -790,156 | -781,651 |
| St. Vincent & The Grenadines | -10 | -464,505 | -276,016 |
| Bahamas | 7 | 544,445 | 140,732 |
| Malta | -6 | 1,034,765 | 349,502 |
| Liberia | 11 | 2,516,029 | 1,574,403 |
| Marshall Islands | 6 | 3,063,181 | 1,549,553 |

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να αποκτήσουμε ένα μέτρο σύγκρισης του παραρτήματος, η οποία δίνει το συνολικό αριθμό των πλοίων καθώς επίσης και την συνολική DW χωρητικότητα και το συνολικό GT, που χρησιμοποιούνται από τους Έλληνες πλοιοκτήτες κατά τα έτη 2010-2011. Παρατηρούμε την παναμαϊκή σημαία να έχει υποστεί τη μεγαλύτερη απώλεια, με μείωση -117 πλοίων στην σημαία τους, ακολουθεί η Ελλάδα, με απώλεια 52 πλοίων, η Κύπρος με 13 πλοία, ο Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες με 10 πλοία. Από την άλλη πλευρά η Λιβερία κέρδισε 11 πλοία, οι Μπαχάμες 7 και τα νησιά Μάρσαλ 6 πλοία.

Παρακάτω παρατίθεται Καταστατικό ίδρυσης Ναυτικής εταιρείας του Ν. 959/1979

ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ Ν. 959/79

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Στ..... σήμερα την 2000, μεταξύ των:

α) του, κατοίκου....., οδόςαρ.
....., υπηκόου, κατόχου του υπ' αριθμ.
Δελτίου Αστυν. Ταυτότητας που εκδόθηκε στις από το, και

β) του, κατοίκου, οδός
.....αρ., υπηκόου,
κατόχου του υπ' αριθμ. Δελτίου Αστυν. Ταυτότητας που εκδόθηκε στις
από το, οι οποίοι στο εξής θα αποκαλούνται χάριν συντομίας «οι Ιδρυτές»
συμφωνούνται και γίνονται αμοιβαίως αποδεκτά τα ακόλουθα:

1. ΣΥΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Συνιστάται Ναυτική Εταιρία σύμφωνα με το Νόμο 959/1979, διεπόμενη από τους κατωτέρω όρους και συμφωνίες, υπό τους οποίους αυτή λειτουργεί, και οι οποίοι γίνονται αποδεκτοί από όλους τους Ιδρυτές:

2. ΕΠΩΝΥΜΙΑ, ΕΔΡΑ, ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

2.1. Η επωνυμία της εταιρίας είναι «..... ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ». Στην Αγγλική γλώσσα η επωνυμία της εταιρίας αποδίδεται ως «..... MARITIME COMPANY».

2.2. Έδρα της εταιρίας είναι ο Δήμος (οδός αρ.). Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας μπορεί να ιδρυθούν οπουδήποτε στην Ελλάδα ή στην αλλοδαπή υποκαταστήματα ή γραφεία της εταιρίας.

2.3.1. Αποκλειστικός σκοπός της εταιρίας είναι η κυριότητα Ελληνικών εμπορικών πλοίων, η εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων καθώς και η απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιριών.

2.3.2. Για την επίδιωξη του παραπάνω σκοπού η εταιρία μπορεί να συνιστά ή να συμμετέχει σε άλλες ναυτικές εταιρίες του Νόμου 959/79.

2.4.1. Η διάρκεια της εταιρίας αρχίζει από το χρόνο καταχώρισης της παρούσας εταιρικής σύμβασης στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών και τελειώνει την 31η Δεκεμβρίου 20....

3. ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ, ΜΕΤΟΧΕΣ, ΜΕΤΟΧΟΙ

3.1.1. Το εταιρικό κεφάλαιο, ορίζεται σε ευρώ (.....) και διαιρείται σε (....) ανώνυμες μετοχές ονομαστικής αξίας της κάθε μίας ευρώ (.....).

3.1.2. Το εταιρικό κεφάλαιο θα καταβληθεί όπως ορίζεται στην παρ. 9.4. του παρόντος.

3.1.3. Η Γενική Συνέλευση μπορεί με απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με την παρ. 5.5.2. του παρόντος να αυξήσει το εταιρικό κεφάλαιο μέχρι του ποσού των ευρώ (.....) με έκδοση νέων μετοχών.

3.1.4. Το ίδιο δικαίωμα αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου αλλά μόνο μέχρι ποσού ευρώ (.....) με έκδοση νέων μετοχών έχει και το Διοικητικό Συμβούλιο με απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με την παρ. 4.8.1. του παρόντος.

3.1.5. Οι αυξήσεις του εταιρικού κεφαλαίου που προβλέπονται από τις παρ. 3.1.3. και 3.1.4. του παρόντος δεν αποτελούν τροποποιήσεις του καταστατικού.

3.1.6. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου δίδεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο κεφάλαιο υπέρ των κατά τον χρόνο της αύξησης αυτής μετόχων της εταιρίας κατ' αναλογία της συμμετοχής τους στο υφιστάμενο εταιρικό κεφάλαιο. Στην περίπτωση μη άσκησης από κάποιο μέτοχο του δικαιώματος προτίμησης μέσα στην προθεσμία που ορίζεται από την απόφαση περί αύξησης του κεφαλαίου, η οποία όμως προθεσμία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από σαράντα (40) ημέρες, οι μετοχές που δεν καλύφθηκαν προσφέρονται στους μετόχους οι οποίοι άσκησαν το δικαίωμά τους, κατ' αναλογία της συμμετοχής τους στο εταιρικό κεφάλαιο που υπήρχε. Το τυχόν ακάλυπτο υπόλοιπο διατίθεται ελεύθερα από το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας.

3.2.1. Οι μετοχές της εταιρίας είναι ανώνυμες και μεταβιβάζονται με την παράδοση του τίτλου τους. Τα δικαιώματα εκ της μετοχής και επί της μετοχής καθώς και οι εξ αυτής υποχρεώσεις παρακολουθούν τον τίτλο της μετοχής σε οποιονδήποτε και αν περιέλθει αυτός.

3.2.2. Σε περίπτωση κλοπής, απώλειας ή καταστροφής τίτλου μετοχής μπορεί να ζητηθεί η ακύρωση αυτού και η έκδοση νέου τίτλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του Νόμου 959/1979.

3.2.3. Οι μετοχές είναι αδιαίρετες. Στην περίπτωση συγκυριότητας σε μετοχή τα απορρέοντα από αυτή δικαιώματα ασκούνται από κοινό αντιπρόσωπο. Μέχρι να οριστεί τέτοιος αντιπρόσωπος αναστέλλεται η άσκηση των παραπάνω δικαιωμάτων.

3.2.4. Ξένης εθνικότητας φυσικά ή νομικά πρόσωπα έγκυρα και ελεύθερα, χωρίς κανένα περιορισμό, γίνονται κύριοι μετοχών της εταιρίας μέχρι ποσοστού σαράντα εννέα τοις εκατό (49%) του εταιρικού κεφαλαίου. [Ως προς τα κοινοτικά νομικά πρόσωπα παράβαλε άρθρο 7 του Καν. ΕΟΚ 1251/1970 της Επιτροπής και άρθρο 7 της Οδηγίας του Συμβουλίου 75/34/ΕΟΚ της 17.12.1974].

3.2.5. Κάθε τίτλος μετοχών της εταιρίας μπορεί να παριστά περισσότερες από μια μετοχές ύστερα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.

3.2.6. Οι τίτλοι των μετοχών φέρουν στην εμπρόσθια όψη τα εξής στοιχεία: α) την επωνυμία και έδρα της εταιρίας και το εταιρικό κεφάλαιό της, β) την ημερομηνία έκδοσης του τίτλου, γ) μνεία ότι είναι τίτλος ανώνυμης ή ανωνύμων μετοχών, δ) τους αύξοντες αριθμούς των υπό του τίτλου παρισταμένων μετοχών και της ονομαστικής αξίας του, ε) μνεία για το μεταβιβάστο ή όχι αυτών σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, στ) τις υπογραφές του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και του Γραμματέα αυτού ή αντι του Γραμματέα ενός εξουσιοδοτημένου γι' αυτό Συμβούλου.

3.2.7. Επί οποιασδήποτε ή οποιωνδήποτε μετοχών της εταιρίας μεταβιβαστών ή όχι σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα επιτρέπεται ελεύθερα η σύσταση ενεχύρου προς ασφάλεια απαιτήσεων ξένων ή ελληνικών φυσικών ή νομικών προσώπων κατά της εταιρίας ή άλλων τρίτων ξένων ή ελληνικών φυσικών ή νομικών προσώπων.

3.3.1. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία της μετοχής αυτού.

3.3.2. Κάθε μετοχή δίνει στον μέτοχο δικαίωμα μιας ψήφου στις Γενικές Συνελεύσεις.

4. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

4.1.1. Η εταιρία διοικείται και εκπροσωπείται από Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από τρία (3) μέλη που εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση.

4.1.2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορούν να ανακληθούν και να αντικατασταθούν ελεύθερα και οποτεδήποτε από τη Γενική Συνέλευση και είναι επανεκλέξιμα.

4.1.3. Τα μέλη του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου καθορίζονται από τους Ιδρυτές και είναι τα αναφερόμενα στην παρ. 9.5. του παρόντος.

4.2. Σε περίπτωση που κενωθεί θέση συμβούλου λόγω παραίτησης θανάτου ή από οποιονδήποτε λόγω έκπτωσης, όλα τα εναπομένοντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου έχουν δικαίωμα να εκλέξουν προσωρινό σύμβουλο μέχρι να λήξει η θητεία του αντικατασταθέντος συμβούλου. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται για έγκριση στην αμέσως επόμενη Γενική Συνέλευση. Οι πράξεις των συμβούλων που εκλέχθηκαν με αυτόν τον τρόπο είναι έγκυρες και εάν ακόμα η εκλογή τους δεν εγκριθεί από την Γενική Συνέλευση.

4.3.1. Η θητεία των συμβούλων είναι τριετής, αρχίζει από την εκλογή τους και τελειώνει όταν εκλεγεί νέο Διοικητικό Συμβούλιο από την Γενική Συνέλευση που συνέρχεται τον χρόνο που λήγει η θητεία τους.

4.3.2. Αν λήξει η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και για οποιονδήποτε λόγο δεν εκλεγεί νέο Διοικητικό Συμβούλιο, η θητεία του παλαιού παρατείνεται αυτοδίκαια μέχρι να εκλεγεί νέο.

4.4.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο στην πρώτη συνεδρίαση μετά την Γενική Συνέλευση που εξέλεξε τα μέλη του, εκλέγει από τα μέλη του τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τον Γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως και δυνητικά ένα (1) ή δύο (2) Διευθύνοντες Συμβούλους. Η ιδιότητα του Διευθύνοντος Συμβούλου μπορεί να συντρέχει με αυτήν του Προέδρου, Αντιπροέδρου, ή Γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου.

4.4.2. Τον Πρόεδρο όταν απουσιάζει ή κωλύεται τον αναπληρώνει σε όλα τα καθήκοντα ο Αντιπρόεδρος, σε περίπτωση δε που απουσιάζει ή κωλύεται και αυτός, τότε τον αναπληρώνει μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που ορίζεται με απόφαση αυτού.

4.5.1. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή ο νόμιμος αναπληρωτής του σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο 4.4.2. συγκαλεί το Διοικητικό Συμβούλιο, προΐσταται των συνεδριάσεων και διευθύνει τις εργασίες αυτού και εκδίδει κυρωμένα αντίγραφα ή αποσπάσματα πρακτικών των συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου στις οποίες αυτός παρευρέθηκε.

4.5.2. Κυρωμένα αντίγραφα ή αποσπάσματα πρακτικών Διοικητικού Συμβουλίου εκδίδει επίσης ο Γραμματέας, ή ειδικά εξουσιοδοτημένο από το Διοικητικό Συμβούλιο μέλος αυτού, για τις συνεδριάσεις στις οποίες αυτοί παρευρέθηκαν.

4.6.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο συνέρχεται στην έδρα της εταιρίας. Με απόφαση όμως του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να ορίζονται άλλοι τόποι συνεδριάσεων αυτού στην Ελλάδα ή στο Εξωτερικό.

4.6.2. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υποχρεωμένος να συγκαλέσει το Διοικητικό Συμβούλιο εάν ζητηθεί αυτό με έγγραφη αίτηση μέλους αυτού μέσα σε είκοσι (20) μέρες από την υποβολή της αίτησης. Στην αίτηση πρέπει να ορίζονται τα θέματα που θα συζητηθούν.

4.7.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει έγκυρα αν παρευρίσκονται ή αντιπροσωπεύονται το μισό συν ένα από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Για εξεύρεση του αριθμού απαρτίας παραλείπεται το τυχόν κλάσμα.

4.7.2. Καθένας σύμβουλος μπορεί να αντιπροσωπεύει ένα ακόμα σύμβουλο.

4.7.3. Η αντιπροσώπευση στο Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να ανατεθεί και σε μη μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου. Η ανωτέρω παράγραφος 4.7.2. εφαρμόζεται ανάλογα και στην περίπτωση αυτή.

4.8.1. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρευρισκομένων και αντιπροσωπευομένων μελών.

4.8.2. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου καταχωρούνται σε πρακτικό που υπογράφεται από τα παριστάμενα μέλη ή τους αντιπροσώπους αυτών.

4.8.3. Η προσυπογραφή πρακτικού από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή τους αντιπροσώπους τους ισοδυναμεί με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.

4.9. Η αμοιβή των μελών του διοικητικού συμβουλίου για τις υπηρεσίες στην εταιρία καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση.

4.10. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υποχρεωμένα να τηρούν απόλυτη εχεμύθεια για θέματα της εταιρίας, που έλαβαν γνώση με την ιδιότητά τους ως σύμβουλοι.

4.11.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο να αποφασίζει επί κάθε θέματος που αφορά στη διοίκηση της εταιρίας, στην διαχείριση της περιουσίας της και στην επιδίωξη γενικά του

σκοπού της εταιρίας, συμπεριλαμβανομένης της παροχής εγγυήσεων και κάθε εμπράγματης ασφάλειας υπέρ άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων.

4.11.2. Από την αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου εξαιρούνται μόνο θέματα που κατά τις διατάξεις του Ν. 959/1979 ή του παρόντος υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

4.12.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέτει με απόφασή του την άσκηση των εξουσιών ή αρμοδιοτήτων του συμπεριλαμβανομένης και της εξουσίας της εξώδικης ή δικαστικής εκπροσώπησης της εταιρίας ή την διενέργεια συγκεκριμένων πράξεων σε ένα ή και περισσότερα μέλη του, σε υπαλλήλους της εταιρίας ή σε τρίτα φυσικά και νομικά πρόσωπα, καθορίζοντας συγχρόνως και την έκταση των εξουσιών αυτών.

Επίσης εφ' όσον τούτο ρητά προβλέπεται στην απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου τα πιο πάνω πρόσωπα μπορούν να αναθέτουν την άσκηση των εξουσιών ή αρμοδιοτήτων που δόθηκαν σε αυτά ή τη διενέργεια συγκεκριμένων πράξεων σε άλλα πρόσωπα, δίδοντας σχετική εντολή και πληρεξουσιότητα με νόμιμο τύπο.

4.12.2. Η απόφαση που λαμβάνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με την πιο πάνω παρ. 4.12.1. πρέπει να καταχωρείται στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών.

4.12.3. Οι καταχωρήσεις στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών και τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με αυτές αποτελούν πλήρη απόδειξη για τους εκπροσώπους της εταιρίας.

4.13. Οι πράξεις των οργάνων της εταιρίας μέσα στα όρια της νόμιμης εξουσίας τους δεσμεύουν την εταιρία στους τρίτους έστω και αν ακόμα οι πράξεις αυτές βρίσκονται εκτός του εταιρικού σκοπού.

5. ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

5.1. Η γενική συνέλευση είναι αρμόδια να αποφασίζει επί των εξής θεμάτων:

5.1.1. α) τροποποιήσεων του καταστατικού

β) εκλογής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου

γ) ανάκλησης μελών του Διοικητικού Συμβουλίου

δ) έγκρισης ισολογισμού και διάθεσης των κερδών

ε) συγχώνευσης, παράτασης ή διάλυσης της εταιρίας

στ) διορισμού εκκαθαριστών και

ζ) απαλλαγής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από κάθε ευθύνη.

5.2.1. Η Γενική Συνέλευση συγκαλείται όποτε κρίνεται σκόπιμο, διαφορετικά τουλάχιστον μια φορά σε κάθε εταιρική χρήση.

5.2.2. Η Γενική Συνέλευση συγκαλείται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.

5.2.3. Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται στην έδρα της εταιρίας. Επίσης η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται και σε άλλους τόπους, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό εφόσον συμφωνούν γι' αυτό όλοι οι μέτοχοι.

5.2.4. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης που υπογράφεται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον νόμιμο σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο 4.4.2. αναπληρωτή του πρέπει να αναφέρει τον τόπο, την χρονολογία και την ώρα της συνεδρίασης καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης σύμφωνα με την σχετική απόφαση σύγκλησης του Διοικητικού Συμβουλίου, δημοσιεύεται δε σε μια ημερήσια εφημερίδα της Αθήνας και του Πειραιά.

Η ημερομηνία της σύγκλησης της γενικής συνέλευσης πρέπει να απέχει τουλάχιστον τριάντα (30) μέρες από την τελευταία σύμφωνα με την παραπάνω δημοσίευση της πρόσκλησης.

5.2.5. Η μη τήρηση των διατυπώσεων των παραγράφων 5.2.2. και 5.2.4. καλύπτεται, η δε Γενική Συνέλευση έγκυρα συνεδριάζει και λαμβάνει αποφάσεις, εφόσον παρίστανται ή εκπροσωπούνται σ' αυτήν όλοι οι μέτοχοι (αυτόκλητη καθολική Γενική Συνέλευση).

5.3.1. Κάθε μέτοχος δικαιούται να μετέχει στη Γενική Συνέλευση αν έχει καταθέσει τις μετοχές του προ της Συνελεύσεως σε κάποια τράπεζα και προσκομίζει τη σχετική απόδειξη ή προσκομίζει τις μετοχές του στη Συνέλευση.

5.3.2. Συμβάσεις μεταξύ των μετόχων της εταιρίας για την ψήφο τους στις Γενικές Συνελεύσεις επιτρέπονται.

5.4.1. Η Γενική Συνέλευση τελεί σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα για τα θέματα της ημερησίας διάταξης όταν παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται σ' αυτή μέτοχοι που εκπροσωπούν μεγαλύτερο από το μισό του εταιρικού κεφαλαίου.

5.4.2. Αν δεν επιτευχθεί απαρτία η Γενική Συνέλευση συνέρχεται πάλι μετά είκοσι (20) μέρες από το χρόνο που ματαιώθηκε η συνεδρίαση και αν αυτή είναι αργία ή εξαιρετέα, την επόμενη εργάσιμη μέρα χωρίς πρόσκληση ή δημοσίευση, ευρίσκεται δε η επαναληπτική αυτή συνεδρίαση σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα για τα θέματα της αρχικής διάταξης, οποιοδήποτε και αν είναι το εκπροσωπούμενο εταιρικό κεφάλαιο σε αυτή.

5.5.1. Πριν από κάθε συζήτηση σε θέματα της ημερησίας διάταξης, η Γενική Συνέλευση, με απόφασή της που λαμβάνεται σύμφωνα με την παρ. 5.5.2. του παρόντος εκλέγει από τους παριστάμενους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους Πρόεδρο και Γραμματέα της Γενικής Συνέλευσης.

5.5.2. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των μετόχων που εκπροσωπούνται σ' αυτή, με την επιφύλαξη της περίπτωσης Β' της παραγράφου 8.1.1. του παρόντος.

5.6. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου καλούμενα μετέχουν στις συζητήσεις της Γενικής Συνέλευσης, στην λήψη όμως των αποφάσεων συμμετέχουν μόνο αν είναι μέτοχοι ή εκπρόσωποι μετόχων.

5.7.1. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης καταχωρούνται σε Πρακτικό που συντάσσεται από τον Γραμματέα και υπογράφεται από τους παρευρισκόμενους μετόχους ή τους

αντιπροσώπους τους. Σε περίπτωση άρνησης κάποιου να υπογράψει το Πρακτικό γίνεται μνεία γι' αυτό. Καθένας από τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους δικαιούται να ζητήσει την καταχώρηση στα πρακτικά περίληψης της άποψής του που δηλώθηκε στη Γενική Συνέλευση.

5.7.2. Ο Πρόεδρος και ο Γραμματέας της Γενικής Συνέλευσης εκδίδουν κυρωμένα αντίγραφα ή αποσπάσματα Πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης στην οποία παρευρίσκοντο και εξετέλεσαν χρέη Προέδρου και Γραμματέα αντίστοιχα.

5.8. Η προσυπογραφή Πρακτικού από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους ισοδυναμεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης σ' όλα έγκυρη και ισχυρή.

6. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ, ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ, ΕΛΕΓΧΟΣ

6.1.1. Η εταιρική χρήση είναι δωδεκάμηνης διάρκειας, αρχίζει δε την 1η μέρα κάθε Ιανουαρίου και λήγει την 31η μέρα κάθε Δεκεμβρίου.

6.1.2. Εξαιρετικά η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει με την σύσταση της εταιρείας και λήγει την .../.../2002.

6.2. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το Διοικητικό Συμβούλιο συντάσσει είτε λογιστική κατάσταση ή ισολογισμό που εμφανίζει την οικονομική θέση της εταιρίας με βάση τα βιβλία που τηρούνται από την εταιρία κατά την τελευταία μέρα της εταιρικής χρήσης και στη συνέχεια υποβάλλει αυτόν για έγκριση και απαλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου από κάθε ευθύνη στην Γενική Συνέλευση.

6.3. Τα καθαρά κέρδη διατίθενται μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης ελεύθερα χωρίς υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού.

7. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

7.1.1. Με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλεί υποχρεωτικώς τη Γενική Συνέλευση εντός είκοσι (20) ημερών από την υποβολή της σχετικής αιτήσεως. Εάν η αίτηση δεν γίνει δεκτή, η Γενική Συνέλευση της εταιρίας συγκαλείται με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρίας, δικάζοντας κατά την διαδικασία των άρθρων 739 επ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

7.1.2. Με αίτηση μετόχων εκπροσωπούμενων το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου η λήψη αποφάσεως από τη Γενική Συνέλευση επί τινος θέματος της ημερησίας διάταξης αναβάλλεται μία φορά και για δέκα (10) το πολύ μέρες.

7.2.1. Με αίτηση των μετόχων εκπροσωπούμενων τα 3/20 του εταιρικού κεφαλαίου, το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρίας, δικάζοντας κατά τη διαδικασία των άρθρων 739 και επ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, έχει τη δυνατότητα να διατάξει έλεγχο της εταιρίας, εάν πιθανολογούνται ατασθαλίες σε σχέση με την διαχείριση των υποθέσεων της εταιρίας.

7.2.2. Με απόφασή του το Δικαστήριο ορίζει τους Ελεγκτές καθώς και τον χρόνο μέσα στον οποίο πρέπει να έχουν ολοκληρώσει και κάθε άλλο πρόσφορο μέτρο για τη διεξαγωγή του ελέγχου.

7.2.3. Εάν διαταχθεί η διεξαγωγή ελέγχου, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συνδράμει την διεξαγωγή του.

8. ΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

8.1.1. Η εταιρεία λύεται:

α) Όταν λήξει ο χρόνος διάρκειάς της.

β) Πριν την λήξη του χρόνου διάρκειάς της, με απόφαση της γενικής συνέλευσης που παίρνεται με απόλυτη πλειοψηφία του συνολικού αριθμού των μετόχων.

γ) Όταν κηρυχθεί η εταιρία σε κατάσταση πτώχευσης.

8.1.2. Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της εταιρείας.

8.2.1. Η εταιρία άμα λυθεί, πλην της περίπτωσης της πτώχευσης, περιέχεται σε κατάσταση εκκαθάρισης. Η εταιρία θεωρείται ότι υπάρχει μόνο για τον σκοπό της εκκαθάρισης.

8.2.2. Η εκκαθάριση γίνεται από δύο (2) Εκκαθαριστές μέλη ή μη του Διοικητικού Συμβουλίου που εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση. Η Γενική Συνέλευση δικαιούται οποτεδήποτε σε ανάκληση των Εκκαθαριστών και διορισμό νέων.

8.2.3. Από την περιέλευση της εταιρίας σε κατάσταση εκκαθάρισης παύει η εξουσία του Διοικητικού Συμβουλίου της.

8.2.4. Οι Εκκαθαριστές για τις ανάγκες της εκκαθάρισης επέχουν θέση Διοικητικού Συμβουλίου, εφαρμοζομένων αναλόγως των σχετικών διατάξεων γι' αυτούς.

8.2.5. Οι Εκκαθαριστές υποχρεούνται να προκαλέσουν χωρίς καθυστέρηση σημείωση για τη λύση της εταιρίας και την θέση αυτής σε εκκαθάριση στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών.

8.2.6. Οι Εκκαθαριστές κάνουν απογραφή της περιουσίας, προβαίνουν σε κάθε πράξη αναγκαία για ρευστοποίηση της περιουσίας, ικανοποιούν τους δανειστές και καταβάλουν το περίσσευμα στους μετόχους της εταιρίας.

8.2.7. Εάν η εκκαθάριση διαρκέσει διάστημα μεγαλύτερο από ένα χρόνο, οι Εκκαθαριστές υποχρεούνται να συγκαλούν τη Γενική Συνέλευση των μετόχων και να υποβάλουν σ' αυτή τους μέχρι της σύγκλησής της λογαριασμούς της εκκαθάρισης.

8.2.8. Οι Εκκαθαριστές υποχρεούνται να προκαλέσουν χωρίς καθυστέρηση σημείωση για τη λήξη της εκκαθάρισης στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών.

9. ΤΕΛΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

9.1. Η εταιρία μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις του Α.Ν. 89/67 όπως αυτός συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε με τον Α.Ν. 378/68, Ν. 27/75 και Ν. 814/78.

9.2. Οι προσωρινοί και οριστικοί τίτλοι μετοχών της εταιρίας εξάγονται στο εξωτερικό και εισάγονται στην Ελλάδα ελεύθερα..

9.3. Η εταιρία που γίνεται με τη σύμβαση αυτή διέπεται από τις διατάξεις του Νόμου 959/79. Αντίθετα, δεν εφαρμόζονται στην εταιρία οι διατάξεις των άρθρων 76, 742 έως 784 του Αστικού Κώδικα, των άρθρων 18 έως 64 του Εμπορικού Νόμου καθώς και του Κωδικοποιημένου Νόμου 2190/1920 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

9.4. Το κεφάλαιο που προβλέπεται στην παράγραφο 3.1.1. της εταιρικής αυτής σύμβασης κατεβλήθη από τους Ιδρυτές ως ακολούθως:

α) Η κατέβαλε ευρώ (.....) και ανέλαβε (.....) μετοχές.

β) Ο κατέβαλε ευρώ (.....) και ανέλαβε (...) μετοχές.

9.5. Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας για θητεία όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.3.1 αυτής της σύμβασης αποτελείται από τα παρακάτω μέλη:

(α), Πρόεδρος Δ.Σ., κάτοικος οδός αρ.

(β), Αντιπρόεδρος Δ.Σ., κάτοικος, οδός αρ.

(γ) Γραμματέας Δ.Σ., κάτοικος οδός αρ.

Ο Γραμματέας του Δ.Σ., ενεργώντας μόνος εκπροσωπεί και δεσμεύει την εταιρία έναντι παντός τρίτου φυσικού ή νομικού προσώπου Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου, Δημόσιας Αρχής, Υπηρεσίας και Οργανισμού δια της υπογραφής του τιθεμένης κάτωθι της εταιρικής επωνυμίας.

9.6. Γίνεται μνεία ότι καταβλήθηκε το πάγιο τέλος από ευρώ (.....) όπως προκύπτει από το με αριθμό Διπλότυπο του Ταμείου Γενικών Εσόδων που επισυνάπτεται.

9.7. Η εταιρική αυτή σύμβαση συντάχθηκε σε τρία (3) όμοια πρωτότυπα και υπογράφεται από όλους τους συμβαλλομένους Ιδρυτές της εταιρίας, οι υπογραφές των οποίων θεωρούνται για το γνήσιό τους από Αρμόδια Δημόσια Αρχή.

ΟΙ ΙΔΡΥΤΕΣ

Πλοία Εγγεγραμμένα στο Κυπριακό νηολόγιο μέχρι το 2011 ανά είδος νηολόγησης:

| ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ | ΜΟΝΙΜΑ | | ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ | | ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ | | ΣΥΝΟΛΟ | |
|---|--------------|--------------------|------------|--------------------|------------|--------------------|--------------|--------------------|
| | Αρ. Πλοίων | Ολική Χωρητικότητα | Αρ. Πλοίων | Ολική Χωρητικότητα | Αρ. Πλοίων | Ολική Χωρητικότητα | Αρ. Πλοίων | Ολική Χωρητικότητα |
| | ΑΚΑΤΟΣ | 9 | 651 | 2 | 28 | 0 | 0 | 11 |
| ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ | 87 | 4.822 | 0 | 0 | 0 | 0 | 87 | 4.822 |
| ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ | 41 | 26.396 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 26.396 |
| ΒΥΘΟΚΟΡΟΣ | 23 | 53.834 | 3 | 1.687 | 0 | 0 | 26 | 55.521 |
| ΒΥΘΟΚΟΡΟΣ ΚΑΘΑΡΟΣ | 15 | 131.912 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 131.912 |
| ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ | 7 | 117.407 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 117.407 |
| ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ | 62 | 1.045.070 | 0 | 0 | 4 | 95.569 | 66 | 1.140.639 |
| ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ | 12 | 121.413 | 2 | 18.954 | 0 | 0 | 14 | 140.367 |
| ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ | 23 | 519.862 | 12 | 269.560 | 1 | 3.652 | 36 | 793.074 |
| ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ | 14 | 79.172 | 1 | 10.282 | 1 | 2.048 | 16 | 91.502 |
| ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ | 15 | 328 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 328 |
| ΚΙΝΗΤΗ ΥΠΕΡΑΚΤΙΑ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΕΞΟΥΣΗΣ (MODU) | 3 | 38.174 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 38.174 |
| ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ | 22 | 495 | 3 | 145 | 0 | 0 | 25 | 640 |
| ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ | 4 | 36.932 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 36.932 |
| ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΟ ΠΛΟΙΟ | 15 | 1.175 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1.175 |
| ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟ | 59 | 3.902.002 | 1 | 1.113 | 8 | 280.142 | 68 | 4.183.257 |
| ΠΛΟΙΟ ΕΙΔΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ / ΣΚΟΠΟΥ | 2 | 49.154 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 49.154 |
| ΠΛΟΙΟ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ | 36 | 108.630 | 2 | 3.034 | 0 | 0 | 38 | 111.664 |
| ΠΛΟΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΣΩΣΗΣ | 1 | 366 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 366 |
| ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ | 116 | 2.752.515 | 1 | 36.014 | 89 | 1.237.586 | 206 | 4.026.115 |
| ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ | 1 | 427 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 427 |
| ΠΛΟΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ | 2 | 77 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 77 |
| ΠΛΟΙΟ ΠΟΛΥΛΠΗΣ ΧΡΗΣΗΣ | 43 | 457.442 | 0 | 0 | 5 | 31.445 | 48 | 488.887 |
| ΠΛΟΙΟ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ | 6 | 564 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 564 |
| ΠΛΟΙΟ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΟΥ | 250 | 8.332.349 | 7 | 388.964 | 6 | 226.451 | 263 | 8.947.764 |
| ΠΛΟΙΟ ΨΥΓΕΙΟ | 11 | 50.419 | 2 | 6.804 | 0 | 0 | 13 | 57.223 |
| ΠΛΩΤΗ ΑΠΟΒΑΘΡΑ | 1 | 12.577 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12.577 |
| ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ | 4 | 2.977 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2.977 |
| ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ | 2 | 678 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 678 |
| ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟ ΠΛΟΙΟ | 5 | 4.838 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 4.838 |
| ΡΥΜΟΥΛΚΟ | 123 | 58.217 | 14 | 6.450 | 0 | 0 | 137 | 64.667 |
| ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ | 378 | 9.267 | 0 | 0 | 0 | 0 | 378 | 9.267 |
| ΣΚΑΦΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΡΥΠΑΝΣΗΣ | 2 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 80 |
| ΣΧΕΔΙΑ | 9 | 5.109 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 5.109 |
| ΣΩΣΤΙΚΗ ΑΚΑΤΟΣ | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| ΤΑΧΥΠΛΟΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ | 1 | 305 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 305 |
| ΤΑΧΥΠΛΟΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ | 3 | 10.535 | 0 | 0 | 1 | 4.995 | 4 | 15.530 |
| ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ | 11 | 407.108 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 407.108 |
| ΦΟΡΤΗΓΙΔΑ | 62 | 125.899 | 4 | 12.420 | 0 | 0 | 66 | 138.319 |
| ΦΟΡΤΗΓΙΔΑ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ | 1 | 2.515 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2.515 |
| ΦΟΡΤΗΓΟ | 15 | 140.284 | 1 | 5.264 | 2 | 5.036 | 18 | 150.584 |
| ΦΟΡΤΗΓΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ | 101 | 701.699 | 9 | 105.662 | 22 | 86.249 | 132 | 893.610 |
| ΦΟΡΤΗΓΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ | 5 | 51.225 | 3 | 39.514 | 0 | 0 | 8 | 90.739 |
| ΑΛΛΟ | 15 | 12.404 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 12.404 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 1.618 | 19.377.309 | 83 | 936.862 | 139 | 1.973.173 | 1.840 | 22.287.344 |

Κυπριακός στόλος με βάση την ηλικία και χωρητικότητα κάθε πλοίου που είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό νηολόγιο το 2011:

| DIVISION OF TONNAGE | DIVISIONS OF AGE | | | | | | | | | | | | | | TOTAL | |
|---------------------|------------------|------------------|-------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|--------------------|----------------|--------------|-------------------|
| | 0 - 4 YEARS | | 5 - 9 YEARS | | 10 - 14 YEARS | | 15 - 19 YEARS | | 20 - 24 YEARS | | 25 - 29 YEARS | | 30 YEARS AND ABOVE | | | |
| | No | Gross Tonnage | No | Gross Tonnage | No | Gross Tonnage | No | Gross Tonnage | No | Gross Tonnage | No | Gross Tonnage | No | Gross Tonnage | No | Gross Tonnage |
| Up to 99 | 140 | 3.176 | 81 | 1.884 | 76 | 2.210 | 63 | 1.948 | 73 | 2.007 | 49 | 1.331 | 118 | 3.887 | 600 | 16.443 |
| 100 - 499 | 49 | 14.479 | 26 | 5.605 | 25 | 6.512 | 15 | 3.455 | 7 | 1.756 | 10 | 2.339 | 32 | 7.482 | 164 | 41.628 |
| 500 - 999 | 3 | 2419 | 6 | 5.219 | 1 | 571 | 2 | 1.318 | 8 | 6.571 | 6 | 3.666 | 14 | 9.773 | 40 | 29.537 |
| 1000 - 1599 | 12 | 15.944 | 3 | 3.414 | 1 | 1.566 | 3 | 3.562 | 2 | 2.480 | 3 | 3.885 | 13 | 16.396 | 37 | 47.247 |
| 1600 - 1999 | 11 | 20.685 | 0 | 0 | 4 | 7.039 | 11 | 20.346 | 6 | 11.011 | 2 | 3.546 | 5 | 9.100 | 39 | 71.727 |
| 2000 - 3999 | 38 | 108.515 | 16 | 46.861 | 33 | 99.449 | 35 | 98.220 | 22 | 64.488 | 5 | 11.547 | 9 | 28.483 | 158 | 457.563 |
| 4000 - 5999 | 42 | 216.451 | 4 | 20.279 | 8 | 37.580 | 8 | 36.396 | 4 | 17.463 | 7 | 34.376 | 4 | 18.045 | 77 | 380.590 |
| 6000 - 6999 | 11 | 73.523 | 8 | 52.798 | 3 | 19.102 | 6 | 37.590 | 7 | 43.762 | 1 | 6.483 | 1 | 6.576 | 37 | 239.834 |
| 7000 - 7999 | 18 | 134.665 | 27 | 205.015 | 3 | 21.393 | 1 | 7.300 | 1 | 7.086 | 0 | 0 | 1 | 7.662 | 51 | 383.121 |
| 8000 - 9999 | 23 | 213.624 | 25 | 247.248 | 10 | 92.531 | 1 | 9.601 | 1 | 8.864 | 3 | 28.573 | 3 | 26.151 | 66 | 626.592 |
| 10000 - 14999 | 18 | 225.608 | 5 | 68.366 | 15 | 198.314 | 2 | 24.083 | 6 | 80.275 | 10 | 136.590 | 16 | 193.719 | 72 | 926.955 |
| 15000 - 19999 | 46 | 836.554 | 18 | 336.069 | 24 | 407.341 | 10 | 173.862 | 5 | 85.491 | 8 | 138.851 | 5 | 82.938 | 116 | 2.061.106 |
| 20000 - 29999 | 55 | 1.368.424 | 29 | 713.191 | 28 | 690.666 | 12 | 300.788 | 0 | 0 | 9 | 219.530 | 0 | 0 | 133 | 3.292.599 |
| 30000 - 39999 | 24 | 843.942 | 30 | 1.088.873 | 15 | 527.334 | 9 | 314.475 | 13 | 465.956 | 9 | 318.962 | 0 | 0 | 100 | 3.559.542 |
| 40000 - 49999 | 32 | 1.445.387 | 29 | 1.208.921 | 2 | 80.930 | 3 | 144.851 | 3 | 134.807 | 0 | 0 | 0 | 0 | 69 | 3.014.896 |
| 50000 - 59999 | 6 | 309.557 | 4 | 221.642 | 6 | 342.888 | 3 | 155.513 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 1.029.600 |
| 60000 - 69999 | 16 | 988.806 | 3 | 187.995 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 1.176.801 |
| 70000 - 79999 | 0 | 0 | 1 | 73.157 | 0 | 0 | 2 | 157.066 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 230.223 |
| 80000 - 89999 | 4 | 356.907 | 4 | 350.016 | 6 | 519.845 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 1.226.768 |
| 90000 - 99999 | 4 | 372.026 | 2 | 181.290 | 0 | 0 | 1 | 93.698 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 647.014 |
| 100000 - 109999 | 2 | 216.138 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 216.138 |
| 110000 - 119999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 120000 - 129999 | 4 | 493.603 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 493.603 |
| 130000 - 139999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 140000 - 149999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 150000 and over | 10 | 1.638.333 | 3 | 479.485 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 2.117.818 |
| TOTAL | 568 | 9.898.766 | 324 | 5.497.328 | 260 | 3.055.271 | 187 | 1.584.072 | 158 | 932.017 | 122 | 909.679 | 221 | 410.212 | 1.840 | 22.287.345 |

Έγγραφο δήλωσης ενδιαφέροντος για ένταξη στο νέο φορολογικό σύστημα πλοίων στην Δημοκρατία της Κύπρου σύμφωνα με το Ν. 44(I)/2010:

**PRELIMINARY INTEREST TO BE TAXED UNDER THE CYPRUS
TONNAGE TAX SYSTEM**

(Form to be completed by interested companies, tax residents in Cyprus, pursuant to
DMS Circular No. 31 /2010)

1. NAME OF COMPANY

2. TIC No.

3. IMO No.

4. TYPE OF ACTIVITY

OWNER OF FOREIGN VESSELS

CHARTERER

SHIP MANAGER

| |
|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |

5. ADDRESS

STREET

TOWN / VILLAGE

POST CODE

P.O.BOX

POST CODE

TOWN / VILLAGE

6. CONTACT DETAILS

NAME

POSITION

E-MAIL

TEL

FAX

7. IF PART OF A GROUP OF COMPANIES

NAME OF GROUP

IMO No.

TAX RESIDENT IN CYPRUS? YES / NO

IF YES, TIC No.

OTHER COMPANIES BELONGING TO THE SAME GROUP:

| NAME | TAX RESIDENT IN CYPRUS? YES / NO | TIC No. | TYPE OF ACTIVITY (OWNER/CHARTERER/ SHIP MANAGER) |
|------|--|---------|--|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |