

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕ
ΑΛΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΚΑΙ
ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ**

Φαμέλου Κλεοπάτρα

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2013

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Εγώ, η Φαμέλου Κλεοπάτρα, υπεύθυνη για την εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας, φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και του χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιείται (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιείται 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.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (επιβλέπων)
- κ. Βαλμά Ερασμία
- κ. Πελαγίδης Θεόδωρος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, κύριο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο, για το ερέθισμα που μου έδωσε να μελετήσω το μείζον θέμα του φορολογικού καθεστώτος στο ναυτιλιακό τομέα, καθώς και για την καθοδήγηση και την υποστήριξη του κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας. Επίσης, να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές μου, κυρία Βαλμά Ερασμία και κύριο Πελαγίδη Θεόδωρο για τα εποικοδομητικά τους σχόλια.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Λαμψίδη Ελευθέριο για την πολύτιμη βοήθεια του.

Τέλος, να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για τη στήριξη και ενθάρρυνση που μου προσέφερε καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

<u>1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</u>	1
<u>1.2. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ</u>	2
<u>1.3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ: Η ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ</u>	4

2. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

<u>2.1. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ</u>	7
<u>2.2. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ</u>	9
<u>2.3. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ</u>	10
<u>2.4. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ</u>	15
<u>2.5. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ</u>	16

3. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

<u>3.1. ΛΟΓΟΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε</u>	17
<u>3.2. ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.</u>	21
<u>3.3. ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</u>	23
<i>3.3.1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</i>	23
<i>3.3.2. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</i>	26
<i>3.3.3. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</i>	28

3.3.4. <i>ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</i>	29
3.3.5. <i>ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ</i>	30
3.3.6. <i>ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ</i>	31
3.3.7. <i>ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</i>	32
3.3.8. <i>ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ</i> . 33	
4. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	
<u>4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ</u>	35
<u>4.2. ΥΠΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ - Ν.Δ. 2687/1953</u>	36
<u>4.3. ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ – Ν. 27/1975</u>	38
<i>4.3.1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ Α΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ</i>	41
4.3.1.1. ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Α΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ	42
<i>4.3.2. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ Β΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ</i>	43
4.3.2.1. ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Β΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ.....	44
<u>4.4. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/1979</u>	45
<u>4.5. ΑΛΛΟΔΑΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - Ν. 89/1967</u>	46
<u>4.6.ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ Ν.4141/2013- ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ Ν.27/1975</u>	49
<u>4.7. ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ</u>	52
<u>4.8. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</u>	55

<u>4.9. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</u>	58
---	----

5. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΑΛΛΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

<u>5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ</u>	61
------------------------------	----

<u>5.2. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ</u>	62
---	----

<u>5.3. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΛΙΒΕΡΙΑ</u>	66
---	----

<u>5.4. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ</u>	68
---	----

<u>5.5. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ MARSHALL ISLANDS</u>	72
--	----

<u>5.6. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ</u>	75
---	----

<u>5.7. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ ΜΠΑΧΑΜΕΣ</u>	77
---	----

<u>5.8. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ</u>	79
--	----

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

<u>6.1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ</u>	84
---	----

<u>6.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΙΣ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ</u>	85
--	----

<u>6.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</u>	86
--	----

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	89
---------------------------	----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

<i>1. ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΧΑΡΤΗ</i>	93
---	----

<i>2. ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΑΡΤΗ.....</i>	<i>94</i>
<i>3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΧΑΡΤΗ.....</i>	<i>95</i>
<i>4. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΑΡΤΗ.....</i>	<i>96</i>

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει σκοπό την ανάλυση του φορολογικού καθεστώτος του κλάδου της ναυτιλίας στην Ελλάδα, καθώς και του φορολογικού ανταγωνισμού που δέχεται η ελληνική σημαία από άλλες ευρωπαϊκές σημαίες και σημαίες ευκαιρίας.

Αναπτύσσονται τα Κοινοτικά πλαίσια ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας βάσει των οποίων λειτουργεί και η Ελλάδα, και αναλύεται το ευνοϊκό της φορολογικό σύστημα χωρητικότητας που αποσκοπεί στην προσέλκυση ναυτλιακών εταιρειών και στη μεγιστοποίηση της συμβολής του κλάδου στην εγχώρια οικονομία. Επιπλέον, παρουσιάζονται τα φορολογικά συστήματα των σημαιών που είναι νηολογημένα τα περισσότερα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου: αυτά της Μάλτας και Κύπρου, καθώς και αυτά της Λιβερίας, Marshall Islands, Παναμά και Μπαχαμών.

Οι χώρες με σημαίες ευκαιρίας επιδιώκουν να αυξήσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα με πολύ χαμηλή φορολογία και ελαστικότητα στα πρότυπα ασφαλείας και στην επάνδρωση του στόλου, ενώ στον αντίποδα οι Ευρωπαϊκές χώρες έχουν υψηλότερη φορολογία δίνοντας μεγάλη σημασία στην ποιότητα, την ασφάλεια του στόλου και την ανάπτυξη ναυτλιακού πλέγματος.

Λέξεις κλειδιά: φορολογικός ανταγωνισμός, φορολογία χωρητικότητας, Ευρωπαϊκή και Ελληνική ναυτιλία, σημαίες ευκαιρίας

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to analyze the taxation of the maritime industry in Greece and the tax competition between the Greek flag and other European flags and flags of convenience.

The European Commission's guidelines towards strengthening the competitiveness of European shipping are presented, followed by the favourable tonnage tax system that Greece applies to the maritime sector in order to attract shipping companies and maximize the sector's contribution to the domestic economy. Moreover, the tax systems of the state flags mostly used by the Greek-owned merchant fleet are analyzed: Malta and Cyprus, as well as Liberia, Marshall Islands, Panama and the Bahamas.

Countries with flags of convenience seek to increase their competitive tax advantage by allowing lower standards of safety and manning of the fleet. On the contrary, European countries impose higher taxation and pay greater attention to quality, safety and the development of the maritime cluster.

Keywords: tax competition, tonnage tax, European and Greek shipping, flags of convenience

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί τον πιο δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας και κατέχει ηγετική θέση στο διεθνές εμπόριο. Στην περίοδο βαθιάς ύφεσης που διανύει η εγχώρια οικονομία, είναι αναγκαίο οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στη χώρα και νηολογούν τα πλοία τους υπό την ελληνική σημαία να εξακολουθήσουν να υφίστανται και το ελληνικό κράτος να λάβει τα απαραίτητα μέτρα.

Η διπλωματική αυτή εργασία αποσκοπεί στην ανάλυση του φορολογικού καθεστώτος του κλάδου της ναυτιλίας στην Ελλάδα που λειτουργεί στα πλαίσια των κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και στην ανάλυση του φορολογικού ανταγωνισμού από άλλες ευρωπαϊκές σημαίες και σημαίες ευκαιρίας. Η διάρθρωση της έχει ως εξής:

Στο εισαγωγικό κεφάλαιο 1, παρουσιάζεται η ηγετική θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και διατυπώνεται το πρόβλημα της νηολόγησης του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένες σημαίες, γεγονός που έδωσε το έναυσμα για την συγγραφή της παρούσας μελέτης.

Στο κεφάλαιο 2, παρουσιάζεται η πολύπλευρη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας και του συναφούς ναυτιλιακού πλέγματος στην εγχώρια οικονομία και γίνεται αντιληπτή με ποσοτικά μεγέθη η σημασία να διατηρηθούν οι δραστηριότητες αυτές εντός της χώρας.

Στο κεφάλαιο 3, μελετώνται εκτενώς τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διατήρηση της υπεροχής της Κοινοτικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά καθώς και οι κατευθυντήριες γραμμές ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής σημαίας. Γίνεται αναφορά στο μέτρο της φορολογίας χωρητικότητας που εφαρμόζουν τόσο η Ελλάδα όσο και τα περισσότερα κράτη-μέλη με αξιόλογη ναυτιλιακή παρουσία.

Στο κεφάλαιο 4, γίνεται πλήρης ανάλυση του φορολογικού καθεστώτος και της νομοθεσίας που περιβάλλει τον κλάδο της ναυτιλίας στην Ελλάδα. Επίσης αναφέρονται οι εξελίξεις της φορολογικής επιβάρυνσης των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στη χώρα, της μεταβολής στη φορολογία σκαφών αναψυχής, και του εθελοντικού διπλασιασμού της φορολογίας χωρητικότητας του εμπορικού στόλου εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών.

Στο κεφάλαιο 5, ακολουθεί ανάλυση των φορολογικών συστημάτων των σημαιών των κρατών που είναι νηολογημένα τα περισσότερα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου όπως αυτά καταγράφηκαν στο κεφάλαιο 1: της Λιβερίας, της Μάλτας, των Marshall Islands, του Παναμά, των Μπαχαμών και της Κύπρου. Επιπλέον αναλύεται το Ολλανδικό φορολογικό σύστημα χωρητικότητας που είναι το έτερο ανάλογο φορολογικό σύστημα στην Ε.Ε.

Τέλος, στο κεφάλαιο 6 παρατίθενται η αξιολόγηση και τα συμπεράσματα της μελέτης για την ευρωπαϊκή, την ελληνική και τη ναυτιλία τρίτων χωρών.

1.2. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Ως Ναυτιλιακή Χώρα ή Ναυτιλιακό κράτος χαρακτηρίζεται το κράτος που παρουσιάζει ιδιαίτερα αναπτυγμένη Εμπορική Ναυτιλία. Επιπρόσθετα, παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα ονομάζεται εκείνη που παρουσιάζει ιστορικές ναυτικές ρίζες και παραδόσεις. Στην κατηγορία αυτή ανήκει αναμφισβήτητα η Ελλάδα, τόσο λόγω της γεωγραφικής της μορφής, που καθιστά αναγκαία τη σύνδεση των τριών χιλιάδων νησιών και βραχονησίδων με την ηπειρωτική χώρα, όσο και λόγω της γεωγραφικής της θέσης, στο σταυροδρόμι Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής, που συντέλεσε στην ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων μεταξύ των τριών ηπείρων από τους Έλληνες πρωτοπόρους ναυτικούς.

Ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο από πλευράς χωρητικότητας DWT, δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο στη μεταφορά ενεργειακών πόρων, πρώτων υλών και τροφίμων μεταξύ τρίτων χωρών (cross trade), και δεδομένου ότι ποσοστό μεγαλύτερο του 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης τότε

γίνεται αντιληπτός ο ηγετικός ρόλος της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, τον Ιανουάριο του 2013 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.428 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000GT) με χωρητικότητα 245,14 εκατομμύρια DWT, αντιπροσωπεύοντας ποσοστό 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Επίσης, αντιπροσωπεύει σε χωρητικότητα ποσοστό 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, ποσοστό 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων και ποσοστό 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών/ παραγώγων πετρελαίου¹.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπου οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Κοινότητα δεδομένου ότι συμβάλλουν ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη των κρατών-μελών, η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία παίζει κυρίαρχο ρόλο. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα έκθεση, ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες διαφόρων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιπροσωπεύει ποσοστό 42,72% της συνολικής κοινοτικής χωρητικότητας σε DWT, ενώ συγκεκριμένα η ελληνική σημαία αποτελεί το 26,64% αυτού, κατέχοντας την δεύτερη θέση στην κατάταξη μετά από τη σημαία της Μάλτας. Να σημειωθεί ωστόσο πως η απώλεια της πρώτης θέσης μεταξύ των σημαιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καταγράφηκε για πρώτη φορά το 2012.

Τα τελευταία χρόνια, λόγω των δυσμενών διεθνών οικονομικών συγκυριών η ναυτιλία περνά βαθιά κρίση. Η κρίση αυτή αποδίδεται σε τρεις κυρίως παράγοντες: στη μείωση των διακινούμενων φορτίων εξαιτίας της πτώσης του παγκόσμιου εμπορίου, στην υπερπροσφορά χωρητικότητας του υπάρχοντος στόλου από τον μεγάλο όγκο παραγγελιών του εξαιρετικά προσοδοφόρου έτους 2008, καθώς και στην αδυναμία του χρηματοπιστωτικού συστήματος διεθνώς για επαρκή παροχή οικονομικής στήριξης. Εντούτοις, η παγκόσμια οικονομική κρίση συνιστά ευκαιρία για τους παραδοσιακούς Έλληνες εφοπλιστές να επεκτείνουν το στόλο τους εκμεταλλευόμενοι τις χαμηλές τιμές των ναυπηγείων και των μεταχειρισμένων πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, ενδεικτικά αναφέρεται πως στο τέλος Δεκεμβρίου 2012 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 304 πλοία συνολικής χωρητικότητας 29,56 εκατομμυρίων

¹ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2012-13), Ετήσια Έκθεση

τόνων, ενώ μόνο κατά το μήνα Μάιο του 2013 πραγματοποιήθηκαν άλλες 142 νέες παραγγελίες. Οι επενδύσεις αυτές εξασφαλίζονται από ιδιωτικές τοποθετήσεις καθώς και από μεγάλες εταιρείες διαχείρισης επενδυτικών κεφαλαίων, δεδομένου ότι το 2013 είναι αμελητέες οι εγχώριες χρηματοδοτήσεις και παρατηρείται επίσης αποχώρηση των μεγάλων διεθνών τραπεζών από τη ναυτιλιακή αγορά με εξαίρεση τις Κινεζικές τράπεζες που εξασφάλισαν εύλογες χρηματοδοτήσεις σε Έλληνες εφοπλιστές για κατασκευές στα ναυπηγεία τους.²

Στο μεταξύ, οι προοπτικές για το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι σταθερά ευοίωνες σε μακροπρόθεσμη βάση. Δηλαδή για τα επόμενα 10 έως 20 χρόνια, οι προβλέψεις εκτιμούν πως η ανάπτυξη θα συνεχίσει να καθοδηγείται από τις αναδυόμενες αγορές της Κίνας, της Ινδίας, και της Νότιας Αμερικής, παρά την τρέχουσα επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξης. Η αστικοποίηση σε αυτές τις χώρες είναι βέβαιο πως θα συνεχιστεί, και η διαδικασία της αστικοποίησης απαιτεί τη συνεχή προμήθεια πρώτων υλών όπως άνθρακα, σιδηρομεταλλευμάτων, και άλλων υλικών υποδομών. Επίσης, το υγραέριο είναι η πρώτη πηγή ενέργειας που χρησιμοποιούν οι αναπτυσσόμενες χώρες, αντικαθιστώντας την καύση του ξύλου. Συνεπώς οι ανάγκες για μεταφορικές υπηρεσίες νομοτελειακά θα αυξηθούν προς όφελος των Ελλήνων εφοπλιστών.³

1.3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ: Η ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

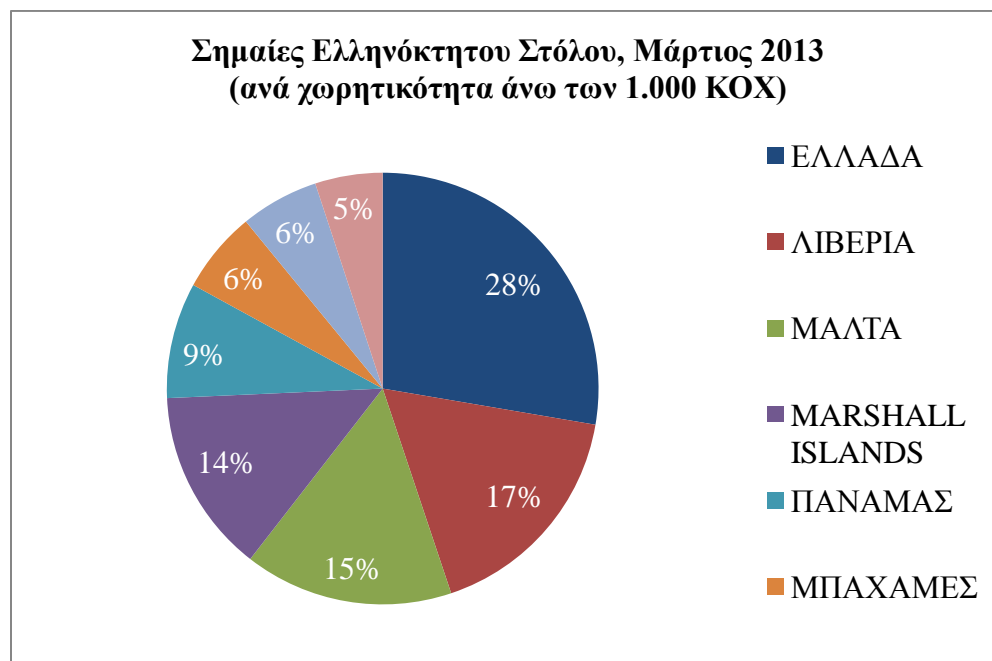
Με βάση τη χωρητικότητα 265,33 εκατομμύρια DWT των πλοίων άνω των 1.000 ΚΟΧ του ελληνόκτητου στόλου το Μάρτιο του 2013, ποσοστό άνω του 95% συγκεντρώνεται σε επτά νηολόγια. Ο ελληνόκτητος στόλος επιλέγει τα νηολόγια της Ελλάδος, της Λιβερίας, της Μάλτας, των Marshall Islands, του Παναμά, των Μπαχαμών και της Κύπρου.

² Ναυτικά Χρονικά (6-7/2013) αρ. φύλλου 161, σελ. 10 & 12

³ Παζόπουλος Βασίλης (26/06/2013) 'Επενδύετε σε θαλασσοπόρους ή θαλασσο-πνιγμένους;', <http://www.capital.gr/News.asp?id=1823190>

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση των Lloyd's Register - Fairplay που εκπονείται για λογαριασμό της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Greek Shipping Committee), στο τέλος του Μαρτίου 2013 τα στοιχεία για τον ελληνόκτητο στόλο έχουν ως εξής⁴:

- Πρώτη επιλογή των Ελλήνων εφοπλιστών αποτελεί η ελληνική σημαία με 829 πλοία και 73,44 εκατομμύρια DWT
- Δεύτερη, η σημαία της Λιβερίας με 442 ελληνόκτητα πλοία χωρητικότητας 45,57 εκατομμύρια DWT
- Τρίτη, η σημαία της Μάλτας με 561 πλοία χωρητικότητας 41,53 εκατομμύρια DWT
- Τέταρτη, η σημαία των Marshall Islands με 519 πλοία χωρητικότητας 36,56 εκατομμύρια DWT
- Πέμπτη, η σημαία του Παναμά με 388 πλοία χωρητικότητας 23 εκατομμύρια DWT
- Έκτη, η σημαία των Μπαχαμών με 238 πλοία χωρητικότητας 16,23 εκατομμύρια DWT
- Έβδομη, η σημαία της Κύπρου με 235 πλοία χωρητικότητας 15,55 εκατομμύρια DWT



Πίνακας 1.1 Πηγή: σύνθεση στοιχείων από Lloyd's Register - Fairplay 2013

⁴ Τσιμπλάκης Αντώνης (10/04/2013), 'Σε σταθερή άνοδο η χωρητικότητα του στόλου', <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/637764>

Σε ένα τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον όπως είναι αυτό των νηολογίων στη ναυτιλία όπου ο στόλος μπορεί να εγγραφεί σε σημαία οποιουδήποτε κράτους και να λειτουργεί υπό τη νομοθεσία του, το ποσοστό της προτίμησης της ελληνικής σημαίας είναι σημαντικό, ωστόσο είναι πολύ υψηλότερο το ποσοστό της προτίμησης σε σημαίες άλλων χωρών. Σαφώς ένας πολύ βασικός παράγοντας είναι η υψηλή φορολογία σε σχέση με αυτή των φορολογικών παραδείσων των σημαιών ευκαιρίας.

Η διάσταση του προβλήματος αυτού είναι ιδιαίτερα σημαντική για την οικονομία της Ελλάδας, καθότι η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο της και τα οφέλη που διακυβεύονται είναι πολύπλευρα, ειδικά στην τρέχουσα περίοδο της εγχώριας οικονομικής ύφεσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.1. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα αποτελεί μια εξέχουσας σημασίας παραγωγική δραστηριότητα για την οικονομία και συμβάλλει δυναμικά στο Εθνικό Προϊόν και Εισόδημα. Η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία προέρχεται από τρεις πτυχές : από το άμεσο εισόδημα της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που πραγματοποιεί, από το εισόδημα του πλέγματος των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, και από το εισόδημα των κλάδων της οικονομίας που έμμεσα συνδέονται με αυτές. Επίσης, στο εισόδημα του κράτους συμπεριλαμβάνονται και οι εισπράξεις των φορέων του Ελληνικού Δημοσίου και της Κοινωνικής Ασφάλισης με τη μορφή φόρων και ασφαλιστικών εισφορών αντίστοιχα.

Λόγω της σημαντικότητας της προσφοράς της εμπορικής ναυτιλίας στα οικονομικά μεγέθη της χώρας, το ελληνικό κράτος υιοθετεί μια προνομιακή προς τους εφοπλιστές ναυτιλιακή πολιτική, προκειμένου να προσεγγίζει όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες να εδρεύσουν στην Ελλάδα. Η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ένα ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο, με φορολόγηση χωρητικότητας στα πλοία (tonnage tax), ενώ είναι απαλλαγμένη από φορολόγηση των εταιρικών κερδών. Παρόμοια μεταχείριση ισχύει και σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεδομένης της διεθνοποιημένης φύσης του μεταφορικού έργου η διαχείριση του οποίου μπορεί να γίνεται από οποιοδήποτε σημείο στον κόσμο, οι ευρωπαϊκές χώρες στοχεύουν στην προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών προσπαθώντας να ανταγωνιστούν τους πολυπληθείς φορολογικούς παραδείσους.⁵

Στον πίνακα που ακολουθεί, γίνεται μια παρουσίαση των εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος στην Ελλάδα για τα έτη 2000 έως 2012 καθώς και του ονομαστικού ΑΕΠ για τα αντίστοιχα έτη, και υπολογίζεται η ποσοστιαία συνεισφορά της ναυτιλίας σε αυτό.

⁵ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ιανουάριος 2013), *‘Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές’*

Εισροές Ναυτιλιακού Συναλλάγματος (€ δισεκατομμύρια)

	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>
<u>Εισροές</u>	8.6	9.1	8.5	9.6	13.3	13.9	14.3	16.9	19.2	13.6	15.4	14.1	13.3
<i>Δ(%)</i>		5.5%	-6.5%	12.3%	39.1%	4.2%	3.3%	18.3%	13.3%	-29.4%	13.8%	-8.6%	-5.8%
<u>ΑΕΠ</u>	136.3	146.4	156.6	172.4	185.3	193.1	208.1	223.2	233.2	231.1	222.2	208.5	193.7
<i>Δ(%)</i>		7.4%	7.0%	10.1%	7.4%	4.2%	7.8%	7.3%	4.5%	-0.9%	-3.9%	-6.1%	-7.1%
<u>Εισροές % ΑΕΠ</u>	6.3%	6.2%	5.4%	5.5%	7.2%	7.2%	6.9%	7.6%	8.2%	5.9%	6.9%	6.8%	6.9%

Πίνακας 2.1. πηγή: σύνθεση στοιχείων από YNA, E.E.E., S&P Capital IQ (για ονομαστικό ΑΕΠ)

Η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας το 2008, έτος ακραίας κερδοφορίας για τον κλάδο, έφτασε στα υψηλότερα επίπεδα της τελευταίας δεκαετίας, αποτελώντας ποσοστό 8,2% του ΑΕΠ της χώρας.

Το 2009, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση προκάλεσε κατακόρυφη πτώση των ναύλων, η οποία σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά χωρητικότητας οδήγησε σε μία μείωση κατά 29,37% του εισρέοντος ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με το προηγούμενο έτος, διαμορφώνοντας το ποσοστό συμμετοχής του σε 5,9% του ΑΕΠ.

Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί πως οι οξείες επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης επήλθαν με κάποια χρονική καθυστέρηση στην Ελλάδα, όπως διαφαίνεται από την εξέλιξη του ελληνικού ΑΕΠ, το οποίο το 2008 αυξήθηκε κατά 4,5% σε σχέση με το 2007, ενώ το 2009 παρέμεινε σχεδόν σταθερό σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Την ίδια περίοδο, η ελληνική ναυτιλία ήδη βρισκόταν στο δεύτερο χρόνο ύφεσης, με τους ναύλους να κινούνται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα.

Από το 2010 και έπειτα, έτος κατά το οποίο η Ελλάδα προσέφυγε στον μηχανισμό στήριξης του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ισορροπίες

μεταβλήθηκαν: στον πίνακα παρατηρείται μια συναπτή ετήσια σμίκρυνση του ΑΕΠ. Οι εισροές συναλλάγματος της ελληνικής ναυτιλίας στην χώρα κυμαίνονται στα επίπεδα των 13-15 δις ευρώ σε ετήσια βάση, ενώ αντιθέτως το ΑΕΠ της Ελλάδος συρρικνώνεται με ταχύτατους ρυθμούς: από 231,1 δις ευρώ το 2009 σε 193,7 δις ευρώ το 2012. Κατά συνέπεια, το ποσοστό συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ αυξήθηκε από 5,9% το 2009 σε 6,9% κατά μέσο όρο τα χρόνια 2010 έως 2012.

Επιπλέον, οι εκτιμήσεις περί παράτασης της οικονομικής κρίσης στην ελληνική οικονομία για τα επόμενα δύο χρόνια και η προβλεπόμενη περαιτέρω μείωση του ΑΕΠ, οδηγεί στο εύλογο συμπέρασμα πως η σταθεροποιημένη την τελευταία τριετία συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος ενδέχεται να εμφανισθεί σημαντικά αυξημένη στο μεσοπρόθεσμο μέλλον, ξεπερνώντας πιθανόν και το 8% του ΑΕΠ, χωρίς να συνυπολογίζεται μια ενδεχόμενη ανάκαμψη της ναυτιλιακής αγοράς.

2.2. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σχεδόν εξολοκλήρου υπηρεσίες που εμπορεύονται διεθνώς. Τα έσοδα τους αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις σε δολάρια ΗΠΑ, έχουν τη σημασία εσόδων από εξαγωγικές δραστηριότητες και συγκαταλέγονται στο ισοζύγιο άδηλων πόρων του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Συνεπώς ενισχύουν το Ισοζύγιο Πληρωμών της Ελλάδας και διαχρονικά εξισορροπούν το εμπορικό της έλλειμμα συμμετέχοντας στη συναλλαγματική σταθερότητα.

Μέσω των εδρών των ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρα εισρέει τεράστια ποσότητα συναλλάγματος: συνάλλαγμα για την κάλυψη όλων των υποχρεώσεων και των δαπανών των εταιρειών -από εργοδοτικές εισφορές και μισθούς διοικητικού προσωπικού μέχρι τα λειτουργικά έξοδα των γραφείων-, συνάλλαγμα για την κάλυψη δαπανών από τις συναλλαγές με εταιρείες του ναυτιλιακού πλέγματος -εφοδιασμοί, επισκευές, καύσιμα, ασφάλειες, ναυλομεσιτικά, τραπεζικά-, συνάλλαγμα και από τους μισθούς των ελληνικών πληρωμάτων που δαπανώνται εγχώρια από τα νοικοκυριά.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί γίνεται μία σχηματική παρουσίαση των εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος του πίνακα 2.1. για τα έτη 2000 έως 2012:



Διάγραμμα 2.2. πηγή: σύνθεση στοιχείων από ΥΝΑ, Ε.Ε.Ε., S&P Capital IQ (για ονομαστικό ΑΕΠ)

2.3. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Η εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα αποτελεί έναν βαρυσήμαντο κλάδο για την οικονομία για έναν ακόμη λόγο: την επίπτωση που έχει στον τομέα της απασχόλησης. Η απασχόληση ναυτεργατικού δυναμικού που εργάζεται άμεσα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή έμμεσα στις πολυάριθμες παραναυτιλιακές επιχειρήσεις που παρέχουν επικουρικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες είναι εξέχουσας σημασίας.

Με τα ποσοστά της ανεργίας στη Ελλάδα να ξεπερνούν σύμφωνα με το δελτίο τύπου της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) για τον Ιούνιο του 2013 το 27,9% του ενεργού πληθυσμού, το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας στις χώρες της Ευρώπης, πρέπει να σημειωθεί πως η ελληνική εμπορική ναυτιλία ως ακμάζων και ανθεκτικός στις δραματικές

εγχώριες οικονομικές συγκυρίες κλάδος, προσφέρει μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία της έκθεσης του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών για το 2009 η εμπορική ναυτιλία προσέφερε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 εργαζόμενους στην Ελλάδα.

Πιο συγκεκριμένα, ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό διεθνές ναυτιλιακό κέντρο (cluster) το οποίο επιλέγουν πολλές ναυτιλιακές εταιρείες κυρίως ελληνικών συμφερόντων για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Περισσότερες από 1.200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα. Στις ανωτέρω εταιρείες προστίθενται άλλες 2.500 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/1979, ενώ από το Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 από τις εν λόγω εταιρείες.

Πλέον των ανωτέρω, στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας. Επιπλέον, οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης. Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες ελληνικές εταιρείες παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων. Επιπλέον, σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους

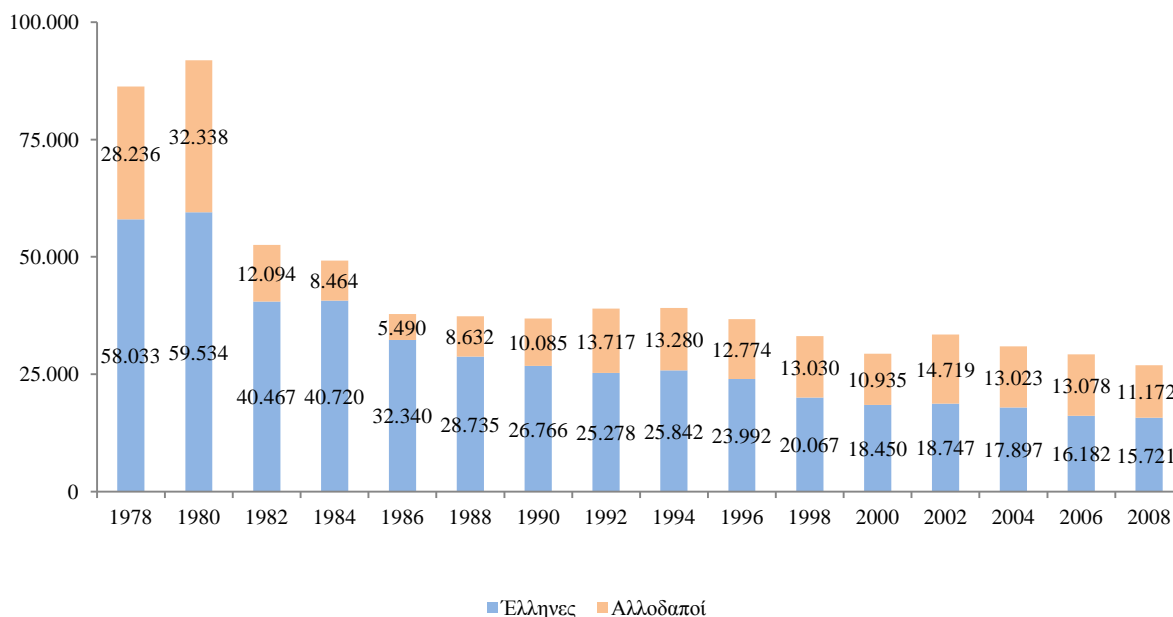
να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων. Τέλος, τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού⁶.

Συνεπώς από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό το πόσο σημαντική είναι η προσφορά της εγκατεστημένης στη χώρα ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης του εγχώριου εργατικού δυναμικού, ειδικά σε δυσμενείς περιόδους καλπάζουσας ανεργίας όπως η υφιστάμενη.

Όσον αφορά στην επίπτωση που έχει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στον τομέα της απασχόλησης στην καρδιά της, στη ναυτική εργασία στο πλοίο, παρατίθεται παρακάτω ένα διάγραμμα με τη διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των εργαζόμενων Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία ανά διετία για το διάστημα των ετών 1978-2008. Τα στοιχεία ως το 2008 είναι τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας.

⁶Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, *Δύναμη Στόλου - Οικονομικά Στοιχεία*, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>

Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



Διάγραμμα 2.3 Πηγή: σύνθεση στοιχείων από ΥΝΑ, ΕΛΣΤΑΤ

Παρατηρείται πως μέχρι πριν το 1982 ήταν εντυπωσιακός ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών και συγκεκριμένα των Ελλήνων ναυτικών, πράγμα το οποίο οφείλεται στην αύξηση της χωρητικότητας της ελληνικής ναυτιλίας εκείνη την περίοδο που προσέλκυσε μεγάλες ομάδες εγχώριου πληθυσμού στο ναυτικό επάγγελμα, και μάλιστα με υψηλότερες αμοιβές από ότι αυτές των επαγγελματιών της ξηράς.

Κατά τη διετία 1980-1982 όμως εκδηλώθηκε με οξεία μορφή η διεθνής ναυτιλιακή κρίση που επέφερε μείωση του ελληνικού στόλου και κατ' επέκταση μια κάθετη μείωση των Ελλήνων απασχολούμενων ναυτικών. Τότε μάλιστα σημειώθηκε και η μεγάλη φυγή του ελληνόκτητου στόλου από την ελληνική σημαία προς σημαίες ευκαιρίας μη συμβεβλημένες με το ΝΑΤ, στα πλαίσια της μείωσης λειτουργικού κόστους των πλοίων. Έκτοτε παρατηρείται στο διάγραμμα μια συνεχής υποκατάσταση του ελληνικού πληρώματος με αλλοδαπό πλήρωμα, που είναι χαμηλότερα αμοιβόμενο.

Ωστόσο από το 2002 -χροιά που σηματοδοτήθηκε από την ενίσχυση των δεσμών της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με τη χώρα και ενισχύθηκε το ελληνικό νηολόγιο- καθώς και έπειτα, παρατηρείται μια εξισορρόπηση της σύνθεσης μεταξύ Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών στα πλοία σε περίπου 56% και 44% αντιστοίχως.

Εν τέλει, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία του 2008 η ελληνική ναυτιλία αριθμεί συνολικά 15.721 Έλληνες απασχολούμενους ναυτικούς.

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί πως τα στοιχεία που έχουν αντληθεί από την ΕΛΣΤΑΤ αντιμετωπίζουν ένα σημαντικό περιορισμό: στη μεθοδολογία της υπηρεσίας για την καταμέτρηση της ναυτικής απασχόλησης, υπολογίζονται μόνο οι ναυτικοί που εργάζονται σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Δεν περιλαμβάνεται όμως η απασχόληση σε πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, παρότι τα πλοία αυτά αποτελούν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου.

2.4. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ελληνόκτητη Ναυτιλία (Πλοία άνω των 1.000GT)

<u>Ημερομηνία</u>	<u>Αριθμός Πλοίων</u>	<u>DWT</u>	<u>GT</u>
15/3/2013	3,677	265,336,520	155,988,384
15/3/2012	3,760	264,054,167	155,904,976
15/3/2011	3,848	261,675,981	153,128,919
02/2/2010	3,996	258,121,898	152,616,046
15/2/2009	4,161	263,560,741	156,214,619
15/2/2008	4,173	260,929,221	154,599,221
15/2/2007	3,699	218,229,552	129,765,470
15/3/2006	3,397	190,058,534	113,603,803
15/3/2005	3,338	182,540,868	109,377,819
15/3/2004	3,379	180,140,898	108,929,135
15/5/2003	3,355	171,593,487	103,807,860
15/3/2002	3,480	164,613,935	98,195,100
15/3/2001	3,618	168,434,370	100,220,348
15/3/2000	3,584	150,966,324	90,227,491
15/3/1999	3,424	139,255,184	83,454,890
15/2/1998	3,358	133,646,831	78,900,843
15/3/1997	3,204	127,782,567	74,982,110
15/3/1996	3,246	129,737,336	75,156,763
15/3/1995	3,142	126,128,352	71,666,943
15/3/1994	3,019	120,650,373	66,342,046
15/3/1993	2,749	103,958,104	56,918,268
15/3/1992	2,688	98,218,176	53,891,528
15/3/1991	2,454	87,102,785	47,906,852
15/2/1990	2,426	84,439,159	46,580,539
15/3/1989	2,428	81,928,296	45,554,419
01/1/1988	2,487	85,047,436	47,269,018

Πίνακας 2.4 Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 'Greek Controlled Shipping'

2.5. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Στόλος υπό Ελληνική Σημαία (πλοία άνω των 100 GT)

<u>Ημερομηνία</u>	<u>Αριθμός Πλοίων</u>	<u>GT</u>
31/12/2012	1,939	43,613,921
31/12/2011	2,014	43,397,583
31/12/2010	2,096	43,086,974
31/12/2009	2,112	41,358,711
31/12/2008	2,082	39,156,211
31/12/2007	1,916	36,239,543
31/12/2006	1,874	32,765,042
31/12/2005	1,901	31,444,245
31/12/2004	1,972	32,769,792
31/12/2003	1,974	31,915,727
31/12/2002	1,965	29,204,859
31/12/2001	1,959	29,257,366
31/12/2000	1,902	26,895,376
31/12/1999	1,850	25,002,463
31/12/1998	1,849	25,171,034
31/12/1997	1,927	25,708,074
31/12/1996	2,013	27,935,053
31/12/1995	2,051	30,220,636
31/12/1994	2,149	30,535,560
31/12/1993	2,166	29,671,983
31/12/1992	2,095	26,055,932
31/12/1991	2,062	24,082,483
31/12/1990	2,031	22,524,329
31/12/1989	2,004	20,898,119
31/12/1988	2,015	21,368,976

Πίνακας 2.5 Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 'Greek Flag Fleet'

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ^{7,8}

3.1. ΛΟΓΟΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Στην πλήρως απελευθερωμένη αγορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο, μέρος της οποίας αποτελεί και η εσωτερική ναυτιλιακή αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ανταγωνισμός είναι πολύ έντονος. Και σε αντίθεση με άλλους κλάδους της οικονομίας η ναυτιλία αντιμετωπίζει το διεθνή ανταγωνισμό χωρίς να λαμβάνει καμία βοήθεια εκτός των συνόρων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και χωρίς να επωφελείται από οποιαδήποτε μέτρα της κοινής πολιτικής για το εξωτερικό εμπόριο.

Ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας με βάση το κόστος λειτουργίας του πλοίου οδήγησε στη μεταφορά των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από σημαίες χωρών της Ευρώπης, που είναι πιο υψηλού κόστους και απαιτήσεων ασφαλείας, σε σημαίες τρίτων χωρών με χαμηλότερο κόστος εργασίας, ασφαλιστικών εισφορών, φορολογίας και τήρησης υποβαθμισμένων απαιτήσεων λειτουργίας των πλοίων. Ακόμη και όσον αφορά στη διαχείριση και διοίκηση των πλοίων από την έδρα της ναυτιλιακής εταιρείας, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση εγκατάστασης τους σε τρίτες χώρες είναι εντονότατος. Σε αυτό συνέβαλλε επίσης το διεθνές περιβάλλον φορολογικού ανταγωνισμού και η ανάπτυξη πλέον σε πολλές χώρες των κατάλληλων και τεχνολογικά εξελιγμένων υποδομών που είναι απαραίτητες για τις δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Ο ανταγωνισμός που δέχθηκε ο ευρωπαϊκός στόλος έλαβε εκρηκτικές διαστάσεις ιδιαίτερα στη δεκαετία του 1980 οδηγώντας στην απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος που είχε με το τεχνολογικά εξελιγμένο πλοίο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ένα συνολικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα που οδήγησε σε μεγάλη συρρίκνωση της ευρωπαϊκής χωρητικότητας. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τόσο των υπό ευρωπαϊκή σημαία πλοίων όσο και των συναφών με τις θαλάσσιες μεταφορές ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

⁷ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Λεκάκου Β. Μαρία, Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) *Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία*, Εκδόσεις Τυπωθήτω

⁸ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Φεβρουάριος 2012), *Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία: επικαιροποίηση της θεματολογίας*

αποτελέσει κεντρικό στόχο της υπό διαμόρφωση Κοινής Ναυτιλιακής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στο τέλος της δεκαετίας του 1980. Στόχος των μέτρων αυτών με τα οποία επιδιώκεται η ανακοπή και η αναστροφή των τάσεων εγκατάλειψης της ευρωπαϊκής σημαίας είναι συνοπτικά ο εξής: ένας ασφαλής και ανταγωνιστικός κοινοτικός στόλος, φιλικός προς το περιβάλλον, με ευρύ φάσμα ποιοτικών επιλογών σε ναυτιλιακές υπηρεσίες για τους καταναλωτές στον οποίο θα απασχολείται ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός ευρωπαϊών ναυτικών.

Μια από τις πιο σημαντικές συνιστώσες του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος απέναντι στις τρίτες χώρες που έπρεπε να αντιμετωπιστεί είναι το λειτουργικό κόστος του πλοίου αλλά και των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη διαχείριση του. Τα στοιχεία που συνθέτουν το κόστος αυτό είναι δύο:

- το κόστος εργασίας
- το φορολογικό κόστος

Το κόστος εργασίας περιλαμβάνει εκτός από τον καταβαλλόμενο μισθό των ναυτικών, τις ασφαλιστικές τους εισφορές, και το φόρο εισοδήματος. Επίσης περιλαμβάνει το κόστος εκπαίδευσης του πληρώματος και φυσικά το κόστος επαναπατρισμού του. Πρέπει ωστόσο να αναφερθεί ότι το κόστος του πληρώματος σε σχέση με το συνολικό λειτουργικό κόστος ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με την ηλικία και την τεχνολογική κατάσταση ενός πλοίου δεδομένου πως ένα πιο τεχνολογικά προηγμένο πλοίο απαιτεί μικρότερο κόστος επάνδρωσης.

Από την άλλη, το φορολογικό κόστος αφορά στη φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών και των συναφών με τη μισθοδοσία υποχρεώσεων για τους ναυτικούς που απασχολούν στο στόλο τους. Δεδομένου πως το κεφαλαιουχικό κόστος είναι το ίδιο σε παγκόσμιο επίπεδο και οι διαφορές στην τεχνολογία τείνουν να εξαλειφθούν, ο φορολογικός παράγοντας έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στη φυγή από την ευρωπαϊκή σημαία.

Λόγω της τεράστιας σημασίας που έχει η εμπορική ναυτιλία και το συναφές πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρωπαϊκή οικονομία και εν γένει στην ευημερία των

κρατών μελών, θεωρήθηκε αναγκαία από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα η ενίσχυση του κλάδου με δημοσιονομικές διευκολύνσεις και ενισχύσεις ποικίλων μέτρων και μορφών. Κρίθηκε πως ο ναυτιλιακός κλάδος θα πρέπει να εξαιρεθεί από τη γενική απαγόρευση παροχής κρατικών ενισχύσεων που νοθεύουν τον ανταγωνισμό, σύμφωνα με τη φιλοσοφία και το πνεύμα της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς. Έτσι δόθηκαν για πρώτη φορά το 1989 οι κατευθυντήριες γραμμές για την παροχή των κρατικών ενισχύσεων στις ευρωπαϊκές χώρες. Με τις πολιτικές αυτές επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του κόστους χωρίς να προβούν οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες σε δραστικές περικοπές κόστους που θα υποβάθμιζαν την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορικών υπηρεσιών. Επιδιώκεται επίσης να αντιμετωπιστεί και η τάση μεταφοράς της έδρας των ναυτιλιακών εταιρειών σε τρίτες χώρες με ακόμη μεγαλύτερη απώλεια σε θέσεις εργασίας. Ανάλογα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας υιοθετήθηκαν και από άλλες αναπτυγμένες χώρες του ΟΟΣΑ όπως οι Η.Π.Α., η Ιαπωνία, η Αυστραλία, η Νορβηγία κ.λπ.

Ο στρατηγικός χαρακτήρας και η σημασία ανάπτυξης και διατήρησης μιας ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλίας συνδέεται κυρίως με δύο παράγοντες οι οποίοι είναι αφενός η οικονομική ανεξαρτησία και η οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από την άλλη ο αμυντικός σχεδιασμός και οι στρατιωτικές ανάγκες της.

Κατά πρώτον, όσον αφορά στην οικονομική ανεξαρτησία και ανάπτυξη:

- Οι υψηλού επιπέδου ποιοτικές μεταφορές με κύρια στοιχεία την ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία και την αξιοπιστία αποτελούν κύριες επιδιώξεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών για τη Ναυτιλία όπως επίσης και το να ανταποκρίνονται οι θαλάσσιες μεταφορές με την ποιότητα τους στις απαιτήσεις σύνδεσης τους με τα υπόλοιπα Κοινοτικά μεταφορικά δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών. Βασικές επιδιώξεις επίσης είναι η διατήρηση ανοικτών και ανταγωνιστικών ναυτιλιακών αγορών, η επιβολή και η αυστηρή τήρηση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού και η δυνατότητα διασφάλισης ευρέος φάσματος υπηρεσιών χαμηλού κόστους.
- Η προώθηση και η επιβολή των ανωτέρω στόχων που διέπουν τη φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι περισσότερο αποτελεσματική όταν η Ευρωπαϊκή Ένωση

αποτελεί έναν ισχυρό εταίρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπως και είναι, με τη δεσπόζουσα θέση της στους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς (όπως ο I.M.O.) όπου διαμορφώνει τη σύγχρονη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική με όλες τις ποιοτικές παραμέτρους και την πλήρη φιλελευθεροποίηση των ναυτιλιακών αγορών.

- Τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία υποδηλώνουν την παρουσία της Ευρώπης στον κόσμο, στοιχείο σημαντικό για το κύρος της στην παγκόσμια οικονομία και την εξωτερική πολιτική, δίνοντας διαπραγματευτική δυνατότητα και ενίσχυση της θέσης. Αυτός ο παράγοντας αναδεικνύεται ιδιαίτερα στις περιπτώσεις τοπικών ή περιφερειακών κρίσεων οφειλόμενων π.χ. σε πετρελαϊκές κρίσεις με τεράστια σημασία για τον ενεργειακό ανεφοδιασμό της Ευρώπης.
- Η ύπαρξη της σημαντικής ναυτιλιακής δραστηριότητας θεωρείται πως δημιουργεί τις δυνατότητες και τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της έρευνας, της τεχνολογίας και τεχνογνωσίας που συνδέονται με τον κλάδο αυτό, προάγοντας την πρόοδο.
- Η ναυτιλία αποτελεί μια πολύ σημαντική παραγωγική δραστηριότητα στην οικονομία των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς παράγει μεγάλη προστιθέμενη αξία συμβάλλοντας στο Εθνικό Προϊόν των χωρών τόσο από το εισόδημα των μεταφορικών υπηρεσιών όσο και από το πλέγμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Επίσης ενισχύει το Ισοζύγιο Πληρωμών με την εισροή συναλλαγματικών εισπράξεων, και δημιουργεί χιλιάδες θέσεις εργασίας τόσο στην ξηρά όσο και στην θάλασσα.
- Το ευρωπαϊκό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων περιλαμβάνει εξαιρετικά πολυάριθμες επαγγελματικές κατηγορίες: ναυτιλιακές υποστηρικτικές υπηρεσίες παντός είδους όπως πρακτορεύσεις, ασφαλίσεις, ναυλομεσιτικές, συμβουλευτικές, χρηματοδοτικές κ.λπ., λιμάνια χύδην φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων, υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, θαλάσσιος τουρισμός, κρουαζιέρες, κατασκευή σκαφών αναψυχής, ωκεανογραφικές έρευνες, αλιεία, θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες, επεξεργασία αλιευμάτων, υποθαλάσσιο πετρέλαιο και φυσικό αέριο, εκμετάλλευση θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ναυπηγεία, ναυτιλιακός εξοπλισμός, εκπαίδευση και κατάρτιση ναυτικών και αξιωματικών, έρευνα και ανάπτυξη για αναβάθμιση ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών, σκάφη υποθαλάσσιων δραστηριοτήτων και τεχνολογίας,

ασφάλεια και περιφρούρηση από πειρατικές ενέργειες, ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων κ.α.

Κατά δεύτερον, όσον αφορά στον αμυντικό σχεδιασμό και τις στρατιωτικές ανάγκες της Ένωσης :

- Η ύπαρξη μιας σημαντικής ναυτιλιακής βιομηχανίας διαδραματίζει σημαντικό στρατηγικό ρόλο σε διεθνείς τριβές και αναμετρήσεις και στον αμυντικό σχεδιασμό λαμβάνεται υπόψη η διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα της ναυτιλίας. Ο παράγοντας αυτός είναι εύκολος να κατανοηθεί στην περίπτωση της Ελλάδας, αν αναλογιστεί κανείς το σημαντικό ρόλο της ακτοπλοΐας στο Αιγαίο.

3.2.ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του κοινοτικού στόλου και της φυγής από τις κοινοτικές σημαίες, αρχικά κάθε ευρωπαϊκή χώρα θέσπισε διαφορετικά μέτρα στήριξης ανάλογα με τη δομή της ναυτιλιακής δραστηριότητας της και τις εθνικές προτεραιότητες της. Λόγω των διαφορών αυτών όμως στις εθνικές προτεραιότητες και των προβλημάτων που δημιούργησαν στους όρους ανταγωνισμού και το πλαίσιο λειτουργίας της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, προέκυψε η ανάγκη μιας κοινοτικής προσέγγισης και σύγκλισης στην παροχή ενισχύσεων. Για το σκοπό αυτό, το 1989, όπως προαναφέρθηκε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθόρισε για πρώτη φορά τις γενικές αρχές και τις κατευθυντήριες γραμμές παροχής κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία και ήταν το αρμόδιο όργανο για την αξιολόγηση και την έγκριση των μέτρων που θεσπίστηκαν.

Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος ναυτιλίας άλλων κρατών μελών

- Πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν επιφέρουν στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού και ότι λειτουργούν προς το 'κοινό συμφέρον' της ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Πρέπει να είναι σύμφωνες με τους στόχους της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές
- Πρέπει να παρέχονται με διαφανή τρόπο και να περιορίζονται στην έκταση, το βαθμό και το μέγεθος του προβλήματος που έρχονται να αντιμετωπίσουν, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας και να μην συμβάλλει στην αύξηση ή τη διατήρηση της δυναμικότητας, όπου αυτή παρουσιάζει πλεονάζοντα χαρακτήρα
- Το μέγεθος και οι επιπτώσεις τους εκτιμώνται σωρευτικά και συνυπολογίζονται όλων των ειδών οι ενισχύσεις που έχουν ληφθεί, τοπικές, περιφερειακές, εθνικές
- Πρέπει να έχουν προσωρινό χαρακτήρα και να συνδέονται με τη χρονική διάρκεια που αναλογεί στο πρόβλημα για το οποίο θεσπίστηκαν
- Δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο
- Χορηγούνται σε πλοία εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια που διασφαλίζουν απασχόληση σε αυτά σε ξηρά και θάλασσα και βελτιώνουν την ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία και την τεχνολογία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορούν να δοθούν σε παράλληλα νηολόγια σύμφωνα με κατάλογο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εφόσον πληρούν τους παραπάνω στόχους
- Δεν επιτρέπεται καμία διάκριση για τους δικαιούχους των κρατικών ενισχύσεων όσον αφορά σε νομική μορφή, χώρα προέλευσης, ή μορφή ιδιοκτησίας - δημόσια ή ιδιωτική
- Στις κρατικές ενισχύσεις περιλαμβάνονται όλα τα φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα από όλες τις δημόσιες αρχές. Ως τέτοιες θεωρούνται εκτός από το στενό και ευρύτερο δημόσιο τομέα, οι κρατικά ελεγχόμενες εμπορικές τράπεζες ή οι χορηγήσεις υπό κρατική εγγύηση των ιδιωτικών τραπεζών

Τέλος, να σημειωθεί πως οι παραπάνω ενισχύσεις δεν αφορούν στη ναυπηγική βιομηχανία και πως στις ενισχύσεις δεν περιλαμβάνονται τα έργα υποδομής.

Το πλαίσιο και οι κατευθυντήριες γραμμές των κρατικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 1989 έχει επαναδιατυπωθεί το 1997 και το 2004 με ορισμένες τροποποιήσεις. Η τελευταία αναθεώρηση έγινε το 2012.

Σε κάθε περίπτωση, οι στόχοι που τίθενται από τις κατευθυντήριες γραμμές για την ενίσχυση των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων είναι οι εξής:

- Η βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασσίων μεταφορών
- Η ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών-μελών
- Η συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη-μέλη και με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές
- Η διατήρηση και η βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών
- Η συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για την πολιτική των μεταφορών της Κοινότητας

3.3. ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ⁹

3.3.1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Πολλές είναι οι τρίτες χώρες οι οποίες έχουν αναπτύξει αξιοσέβαστα νηολόγια, ταυτόχρονα διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών και χάρη στο εξαιρετικά ευνοϊκό φορολογικό σύστημα που ισχύει σε αυτές, προσελκύουν τους ευρωπαίους πλοιοκτήτες. Τα καθεστώτα χαμηλής φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών που ισχύουν στις χώρες ευκαιρίας αποτέλεσαν ένα πολύ σοβαρό παράγοντα φυγής του στόλου από τις σημαίες κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως επίσης δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους. Δεδομένης της μεγάλης κινητικότητας και της ευκολίας φυγής από μία σημαία σε μία άλλη όπως και της

⁹ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004), 'Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών', <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>

μετεγκατάστασης της έδρας της εταιρείας, ελλείψει διοικητικών, νομικών ή τεχνικών φραγμών, ο φορολογικός ανταγωνισμός που δημιουργείται είναι μεγάλος και επηρεάζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Με δεδομένο επίσης πως είναι σπάνιο το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών-μελών λόγω της σύγκλισης της πολιτικής των ευρωπαϊκών χωρών όσον αφορά το ναυτιλιακό τομέα, η λύση που προτιμήθηκε να εφαρμοστεί απέναντι στις τρίτες χώρες από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών που να επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας προς το κοινό συμφέρον. Υπό αυτές τις συνθήκες, πολλά κράτη-μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, κάποια από τα οποία είναι:

- Η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία
- Το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επανεπενδύονται σε άλλα πλοία

Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα στον κλάδο της ναυτιλίας θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Στο πλαίσιο παροχής κρατικών ενισχύσεων έπρεπε να αναζητηθεί ένας τρόπος μείωσης του φορολογικού βάρους σε παραπλήσια επίπεδα με αυτά των χωρών που λειτουργεί ο φορολογικός ανταγωνισμός και συγχρόνως το καθεστώς αυτό να συνδέεται με στοιχεία συμβατότητας προς το φορολογικό σύστημα των ευρωπαϊκών χωρών. Ο σκοπός αυτός επιτεύχθηκε με τον εξής τρόπο:

- Εφαρμογή του συστήματος φορολογίας επί της χωρητικότητας,

συνέπεια του οποίου είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που βρίσκεται σε λειτουργία και χρησιμοποιεί, ενώ ο φόρος είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από το αν η εταιρεία πραγματοποιεί κέρδη ή ζημιές.

Προκειμένου να προσδιοριστεί ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται ένα πραγματικό κέρδος για τους πλοιοκτήτες το οποίο προκύπτει εφαρμόζοντας ένα ενδεικτικό ποσοστό κέρδους πάνω στη χωρητικότητα. Στο ποσό του κέρδους αυτού, εφαρμόζεται ο κανονικός φορολογικός συντελεστής εταιρειών και προκύπτει το ποσό του φόρου που θα καταβληθεί. Συνεπώς η φορολογική αυτή υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι η ελάχιστη δυνατή προς το ευρωπαϊκό κράτος και είναι συμβατή με τις διεθνείς συμβάσεις φορολογίας, αποτελώντας με αυτόν τον τρόπο μια μορφή κρατικής ενίσχυσης στη ναυτιλία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να διατηρήσει την ισορροπία εξίσωσης της φορολογικής επιβάρυνσης της ναυτιλίας στα κράτη-μέλη εγκρίνει φορολογικούς συντελεστές εταιρειών βάσει των οποίων δε θα προκύψουν άνισοι φόροι εντός της Κοινότητας.

Με την παροχή των φορολογικών αυτών ελαφρύνσεων διασφαλίζεται η ανάπτυξη της χώρας στην οποία εδρεύουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, μέσω της απασχόλησης μεγάλου αριθμού εργαζομένων στις έδρες των εταιρειών, αλλά και σε συναφείς δραστηριότητες και υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος όπως στην ασφάλιση, στις προμήθειες, στις χρηματομεσιτικές και τις χρηματοπιστωτικές εργασίες, κ.λπ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ωστόσο έχει επίγνωση του ότι συχνά οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν έσοδα από εκμετάλλευση πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή ότι αποκομίζουν σημαντικά οικονομικά οφέλη από τη διατήρηση διαφορετικών εδρών και τήρηση χωριστών λογιστικών λογαριασμών για εισπράξεις από σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις λοιπές εισπράξεις. Αυτό συμβαίνει, επί παραδείγματι, εάν τα έσοδά τους από μη κοινοτικά πλοία υπόκεινται στον κανονικό συντελεστή φορολογίας των εταιρειών σε ένα κράτος μέλος, ή σε συντελεστή μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύεται πως η διοίκηση της εταιρείας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη.

Δεδομένου ότι οι φορολογικές ελαφρύνσεις συνδέονται κατά κανόνα με κοινοτική σημαία, για την αντιμετώπιση των παραπάνω θεμάτων μπορούν κατ' εξαίρεση να εφαρμοστούν και για το σύνολο του στόλου της εταιρείας που εδρεύει σε ένα κράτος μέλος, αρκεί να αποδεικνύεται πως η στρατηγική και η διοίκηση ασκείται πραγματικά από την έδρα αυτή

και άρα οι δραστηριότητες της ωφελούν την οικονομία και την απασχόληση στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φυσικά τα πλοία της εταιρείας τηρούν τα διεθνή ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλούς λειτουργίας και εργασιακών συνθηκών. Στην περίπτωση αυτή, είναι απαραίτητο να υποβάλλονται τακτικές εκθέσεις τήρησης των παραπάνω όρων καθώς και των επιπτώσεων από τα μέτρα αυτά που απολαμβάνουν, ενώ σε κάθε περίπτωση τα κέρδη πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη των κοινοτικών τους ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και όχι να μετακαλούνται σε ενδεχόμενες άλλες μη συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες της εταιρείας.

Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται ο στόχος ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας ενώ διατηρούνται οι κρατικοί συντελεστές φορολογίας για τις λοιπές δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών όπως επίσης και για τις αποδοχές των μετόχων και των στελεχών τους. Ενδεχόμενη εξαίρεση ίσως αποτελέσουν οι δραστηριότητες ρυμούλκησης, οι εξέδρες άντλησης πετρελαίου ή άλλες υποθαλάσσιες δραστηριότητες.

3.3.2. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Δεδομένου ότι το κόστος εργασίας του πληρώματος αποτελεί ένα πολύ σημαντικό συνθετικό στοιχείο του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου, η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζει κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της απασχόλησης προκειμένου να αντιμετωπίσει τις μεγάλες διαφορές κόστους μεταξύ Ευρωπαίων και προερχόμενων από τρίτες χώρες ναυτικών. Όσον αφορά στην απασχόληση του ναυτιλιακού κλάδου, οι κύριοι λόγοι απώλειας θέσεων εργασίας των κοινοτικών ναυτικών υπήρξαν η αλλαγή σημαίας, η μείωση του στόλου και ο μειωμένος αριθμός πληρώματος στο πλοίο.

Οι ενισχύσεις που αφορούν στο εργατικό κόστος στοχεύουν σε δύο παράγοντες:

- Στη μείωση του ύψους των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης των Ευρωπαίων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία υπό κοινοτική σημαία. Η κρατική ενίσχυση αντισταθμίζει τη μείωση αυτή χωρίς να μειωθεί το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών.

- Στη μείωση του φόρου εισοδήματος των Ευρωπαϊών ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία ευρωπαϊκού νηολογίου. Η μείωση των συναφών αυτών με το κόστος εργασίας δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες και ναυτικούς οι οποίοι υπόκεινται σε φορολογία ή καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος- μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιδιώκει την εξομοίωση τους με αυτά που ισχύουν στις τρίτες χώρες και τον υπόλοιπο κόσμο.

Οι ανωτέρω μειώσεις μπορούν να φτάσουν μέχρι ένα ανώτατο επιτρεπτό όριο, το μηδενικό επίπεδο των ασφαλιστικών εισφορών και της φορολογίας εισοδήματος των ναυτικών αντίστοιχα για να θεωρηθούν συμβατές με τους κανόνες λειτουργίας της ενιαίας αγοράς στην Κοινότητα. Σε καμία περίπτωση δε μπορούν να πάρουν τη μορφή επιδότησης των καθαρών μισθών των ναυτικών διότι αυτό θα οδηγούσε σε στρέβλωση του ανταγωνισμού ενδοκοινοτικά. Για παράδειγμα στη χώρα μας σύμφωνα με τον τελευταίο φορολογικό νόμο, οι συντελεστές φόρου εισοδήματος για έλληνες αξιωματικούς και ελληνικά πληρώματα είναι 15% και 10% αντίστοιχα, ενώ για τα κατώτερα αλλοδαπά πληρώματα ο φόρος είναι 0%.

Είναι αναμενόμενο πως στο υπόλοιπο τμήμα του κόστους εργασίας που αφορά στην καθαρή αμοιβή των ναυτικών, οι ναυτικοί των κρατών-μελών με χαμηλότερα επίπεδα μισθών (λ.χ. Ανατολική Ευρώπη) διαθέτουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέναντι σε αυτούς των κρατών-μελών με υψηλότερους μισθούς. Ωστόσο, στο σύνολο τους οι Ευρωπαίοι ναυτικοί συνεχίζουν να είναι ακριβότεροι απέναντι στους φθηνότερους διαθέσιμους προερχόμενους από τρίτες χώρες στην παγκόσμια αγορά.

Παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν στην αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού αυτού μειονεκτήματος στάθηκαν οι αλλαγές στην υποχρεωτική σύνθεση του πληρώματος στα κοινοτικά πλοία ανάλογα με τη νομοθεσία κάθε χώρας, η επιλογή σύνθεσης με Ευρωπαίους αξιωματικούς και αλλοδαπό κατώτερο πλήρωμα, η σχετική μείωση απαιτούμενου αριθμού πληρώματος στα σύγχρονα και τεχνολογικά εξοπλισμένα πλοία και η υψηλού επιπέδου κατάρτιση των Ευρωπαϊών ναυτικών.

Οι κρατικές ενισχύσεις είναι μειωμένες για εσωτερικούς λόγους άσκησης δημοσιονομικής πολιτικής ενώ δεν εφαρμόζονται από ορισμένα κράτη-μέλη τα οποία προτιμούν αντί να εφαρμόζουν μειωμένη φορολογία, να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Επιπλέον, είναι πιθανό να υπάρξει διαφοροποίηση στο ύψος της ενίσχυσης με τις παραπάνω μορφές μεταξύ ποντοπόρου ναυτιλίας και ενδοκοινοτικών επιβατηγών γραμμών καθώς ο ανταγωνισμός στον οποίο εκτίθενται δεν είναι ίσος. Στην δεύτερη περίπτωση ο ανταγωνισμός είναι ηπιότερης μορφής και το ποσοστό απασχόλησης ευρωπαϊκού πληρώματος πολύ μεγαλύτερο. Για την εφαρμογή της προσέγγισης αυτής, πρέπει να τηρούνται ορισμένες προϋποθέσεις όπως η σαφής διασύνδεση με τις παραπάνω επιβαρύνσεις, ο αποκλεισμός περίπτωσης υπέρμετρης αντιστάθμισης και η διαφάνεια και η μη καταχρηστικότητα του καθεστώσ χορήγησης των ενισχύσεων.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως παρά τις προσπάθειες εκ μέρους της Κοινότητας για ελάφρυνση φορολογικών και ασφαλιστικών βαρών του ευρωπαϊκού πληρώματος, το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών εξακολουθεί να επικεντρώνεται στη διαπραγμάτευση ενός χαμηλού πακέτου αποδοχών από αλλοδαπό πλήρωμα.

3.3.3. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ένα ακόμη μέτρο που καθιερώθηκε με τις κατευθυντήριες γραμμές για την ενίσχυση της απασχόλησης ευρωπαϊών ναυτικών, είναι η χορήγηση ενισχύσεων για την αντικατάσταση του πληρώματος στα πλοία που είναι νηολογημένα σε κοινοτικό νηολόγιο και τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Η ενίσχυση δίδεται με τη μορφή πληρωμής ή επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού των ναυτικών στους πλοιοκτήτες και στις αρχικές κατευθυντήριες γραμμές του 1989 επιτρεπόταν κάλυψη στο 50% του κόστους, περιορισμός που δεν ισχύει πλέον.

3.3.4. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Τα προγράμματα κατάρτισης επαγγελματικού και ακαδημαϊκού χαρακτήρα με κρατική υποστήριξη που παρακολουθούν οι ναυτικοί δεν θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις και κατά συνέπεια δεν απαιτείται κοινοποίηση τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κοινοποίηση τους απαιτείται μόνο όταν τα προγράμματα κατάρτισης πραγματοποιούνται πάνω στο πλοίο και περιλαμβάνουν κρατική ενίσχυση, τα οικονομικά οφέλη της οποίας περιέρχονται είτε στο φορέα κατάρτισης είτε στους εκπαιδευόμενους ναυτικούς είτε στους πλοιοκτήτες.

Για την έγκριση ωστόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, πρέπει να τηρούνται ορισμένες προϋποθέσεις όπως η αρχή της αναλογικότητας, η αποφυγή διακρίσεων, η διαφάνεια της διαδικασίας και ο συσχετισμός με μέτρα που έχουν ήδη εγκριθεί για πλοία εγγεγραμμένα σε κοινοτικά νηολόγια. Εξάιρεση ίσως υπάρξει για πλοία που φέρουν τρίτη σημαία μόνο όταν δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια όπως η έλλειψη θέσεων σε ευρωπαϊκά πλοία. Σε κάθε περίπτωση οι εκπαιδευόμενοι που συμμετέχουν δεν επιτρέπεται να είναι ενεργά μέλη του πληρώματος, αντίθετα θα πρέπει να είναι υπεράριθμοι ώστε να μην υποκρύπτεται έμμεση επιδότηση του κόστους εργασίας με καθαρή επιχορήγηση μισθών σε ναυτικούς που ούτως ή άλλως απασχολούνταν στο πλοίο και να μην νοθεύεται έτσι ο κοινοτικός ανταγωνισμός.

Οι ενισχύσεις κατάρτισης στοχεύουν στην διασφάλιση και την ανάπτυξη της ναυτικής τεχνογνωσίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τη μετάδοση της εμπειρίας και της γνώσης των ναυτικών, την έρευνα και ανάπτυξη που στοχεύει στην αναβάθμιση των ποιοτικών και ασφαλών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που ταυτόχρονα προάγουν την προστασία του περιβάλλοντος. Όλα τα στοιχεία δηλαδή που είναι απαραίτητα για τη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Επίσης, ενισχύονται από την Επιτροπή με τη μορφή επιχορήγησης κόστους κατάρτισης ή συνεισφοράς μισθού για το συγκεκριμένο διάστημα, τα προγράμματα κατάρτισης που στοχεύουν στην αναβάθμιση και την επικαιροποίηση των προσόντων και δεξιοτήτων των αξιωματικών σε όλη τη διάρκεια της καριέρας τους.

3.3.5. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Αντίθετα με ό,τι ισχύει στα άλλα μέσα μεταφοράς, οδικά ή αεροπορικά, στις θαλάσσιες μεταφορές οι ενισχύσεις για την ανανέωση πλοίων του στόλου των ευρωπαϊών πλοιοκτητών δεν εφαρμόζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για λόγους αποφυγής στρέβλωσης του ανταγωνισμού. Εξάιρεση επενδυτικών ενισχύσεων αποτελούν τα προγράμματα που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών αλλαγών και οδηγούν σε μείωση της υπερβάλλουσας χωρητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, πάντα σύμφωνα με τις κοινοτικές ρυθμίσεις που αφορούν τις ναυπηγικές εργασίες, η Επιτροπή εγκρίνει προγράμματα βελτίωσης εξοπλισμού και προώθησης ασφαλών και καθαρών πλοίων νεοεισερχόμενων σε κοινοτικά νηολόγια, με απώτερο στόχο την αναβάθμιση του ευρωπαϊκού στόλου σε επίπεδα προτύπων ασφαλείας υψηλότερων από αυτά που συμφωνούνται στους διεθνείς οργανισμούς. Έτσι τα ευρωπαϊκά πλοία προκαταλαμβάνουν τα κατά καιρούς πρότυπα ασφαλείας και προάγουν συνεχώς την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Επιπλέον, επιτρέπεται χορήγηση ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε μειονοτικές περιοχές και επενδύουν σε αυτές, μόνο αν προκύπτει πως ωφελούνται οι περιοχές αυτές για εύλογο χρονικό διάστημα, λ.χ. σε περιπτώσεις επενδύσεων που αφορούν σε κατασκευή ειδικών αποθηκευτικών χώρων, σε αγορά και εγκατάσταση πάγιου εξοπλισμού μεταφόρτωσης.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές αναδιάρθρωσης και διάσωσης προβληματικών επιχειρήσεων- συμπεριλαμβανομένων και των ιδιωτικοποιήσεων, στην περίπτωση των μεταφορών εφαρμόζονται μόνο εφόσον ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη φύση του συγκεκριμένου τομέα και κατά την εξέταση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

3.3.6. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Η ανάπτυξη και η ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εντός των γεωγραφικών ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί από το 1999 ένα σημαντικό στόχο των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη ναυτιλία γιατί συμβάλλει στην αποσυμφόρηση και τη βελτίωση όλου του συστημάτων των διασυνδεδεμένων μεταφορών.

Αναγνωρίζοντας τα όποια πιθανά προβλήματα που μπορεί η ναυτιλία μικρών αποστάσεων να αντιμετωπίζει στο ξεκίνημα της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίνει ενισχύσεις για πλοία που είναι νηολογημένα υπό κοινοτική σημαία εφόσον πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Η χρονική διάρκεια των ενισχύσεων αυτών δεν επιτρέπεται να ξεπερνά τα τρία έτη και θα πρέπει να συνδέει λιμένες που βρίσκονται στο έδαφος κρατών-μελών
- Θα πρέπει να εντάσσονται σε ένα λεπτομερές σχέδιο με περιβαλλοντικές επιπτώσεις, το δε είδος της υπηρεσίας να είναι τέτοιο ώστε οι μεταφορές φορτίων που πραγματοποιούνται οδικώς να μπορούν να υποκατασταθούν με την εν λόγω θαλάσσια μεταφορά
- Η ενίσχυσης προορίζεται να καλύψει ποσοστό 30% του λειτουργικού κόστους εκμετάλλευσης της γραμμής ή να χρηματοδοτήσει σε ποσοστό μέχρι 10% την αρχική επένδυση του απαραίτητου εξοπλισμού για την υπηρεσία αυτή
- Η παροχή των ενισχύσεων πρέπει να γίνεται με όρους διαφάνειας, χωρίς διακρίσεις, και πρέπει να διατίθεται σε έργο που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους-μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών σε συμμόρφωση με τους κανονισμούς της Κοινότητας
- Το επενδυτικό σχέδιο πρέπει να είναι βιώσιμο μετά το πέρας των ενισχύσεων και να μην έχει σωρευτικό χαρακτήρα με δημόσιες επιχορηγήσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας

3.3.7. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η λειτουργία ορισμένων θαλάσσιων υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, κρίνεται αναγκαία η παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Αυτή πραγματοποιείται με τη μορφή χορήγησης χρηματοδοτικής ενίσχυσης από το κράτος-μέλος σε μία επιχείρηση ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα η οποία σκοπό έχει να καλύψει το συνολικό ή το μερικό κόστος που απαιτείται για την παροχή αυτής της θαλάσσιας υπηρεσίας.

Ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας ορίζεται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στη μεταφορική επιχείρηση ώστε να εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση γραμμής που ικανοποιεί συγκεκριμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, τα οποία η μεταφορική επιχείρηση δε θα τηρούσε αν λειτουργούσε με μοναδικό κριτήριο το οικονομικό της συμφέρον.

Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας παρέχονται σε προγραμματισμένες γραμμές για λιμάνια που εξυπηρετούν περιφερειακές περιοχές και τμήματα πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή για δρομολόγια που εξυπηρετούνται πολύ σπάνια και τα οποία έχουν ζωτική σημασία για την περιοχή αυτή. Στην περίπτωση των λεγόμενων 'άγονων γραμμών' λόγω του εποχικού χαρακτήρα της ζήτησης για τις μεταφορικές υπηρεσίες, η αγορά δεν μπορεί να εξασφαλίσει επαρκές και κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο υπηρεσιών. Έτσι λοιπόν, το κράτος αναλαμβάνει το κόστος της παροχής για λόγους κοινωνικούς, για λόγους ασφάλειας και στρατηγικής, για λόγους περιφερειακής ανάπτυξης.

Προκειμένου οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας να είναι συμβατές με την ενιαία αγορά, πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

- Το κράτος να δώσει ανάθεση σε μια επιχείρηση την αρμοδιότητα εκτέλεσης της συγκεκριμένης υπηρεσίας
- Η ανάθεση να αφορά υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος
- Η εξαίρεση της υπηρεσίας αυτής πρέπει να είναι αναγκαία και ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό
- Δεν πρέπει να αντιστρατεύεται το συμφέρον της Κοινότητας

Η ανάληψη της παροχής της μεταφορικής αυτής υπηρεσίας από μια επιχείρηση επιβάλλεται να γίνεται με πρότυπα και όρους συνέχειας, τακτικότητας, ποιότητας μεταφορικού έργου, όπως και όρους τιμολόγησης και χρονικής διάρκειας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αξιολογεί και εγκρίνει τις συμβάσεις που προκύπτουν μετά από δημόσια πρόσκληση και υποβολή προσφορών στην οποία με επαρκή δημοσιότητα αναφέρονται λεπτομερώς οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της υπηρεσίας. Επίσης, είναι αρμόδια να κρίνει κατά πόσο υπάγονται στην κατηγορία υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας προτού επιστρέψει στις επιχειρήσεις αυτές τη λειτουργική ζημιά από την εκτέλεση των καθηκόντων τους, έτσι ώστε να αποφευχθεί η κρατική ενίσχυση και η νόθευση του ανταγωνισμού.

Η υλοποίηση των συγκεκριμένων προγραμμάτων πρέπει να διέπεται από όρους διαφάνειας και ο υπολογισμός της αντιστάθμισης για το κόστος παροχής να γίνεται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Ο περιορισμός της πρόσβασης σε μία γραμμή μόνο στην επιχείρηση που προβλέπεται από τη σύμβαση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας προϋποθέτει πως δεν υπάρχει άλλη ανταγωνίστρια εταιρεία που προτίθεται να εκτελέσει τα προγραμματισμένα δρομολόγια της γραμμής αυτής. Σε περίπτωση που κάποια από τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις δεν έχει τηρηθεί, τότε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να λάβει μέτρα που προβλέπονται από τη συνθήκη όπως η αναστολή πληρωμών.

3.3.8. ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Ο τρόπος παροχής των κρατικών ενισχύσεων διαφέρει, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ανάμεσα στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κάποια κράτη-μέλη επιλέγουν να εφαρμόσουν τις φορολογικές ελαφρύνσεις με μείωση της φορολογίας, ενώ κάποια άλλα επιλέγουν να εφαρμόσουν τις επιστροφές φόρου από τη φορολογία εισοδήματος των ναυτικών, και σε κάποιες περιπτώσεις εφαρμόζονται και τα δύο συστήματα παροχής ενίσχυσης. Λόγω της έλλειψης εναρμόνισης των φορολογικών συντελεστών στο σύνολο της Κοινότητας όμως, υπάρχει ο κίνδυνος σωρευτικών

ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους αρχικούς στόχους του κοινού συμφέροντος όπως και ο κίνδυνος της αντιπαλότητας μεταξύ των κρατών-μελών.

Το ανώτατο επιτρεπτό επίπεδο κρατικής ενίσχυσης αποτελεί ο μηδενισμός της φορολογίας εισοδήματος και των ασφαλιστικών εισφορών των ναυτικών και ο μηδενισμός της φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Κάθε πρόγραμμα ενίσχυσης που κατατίθεται προς αξιολόγηση και έγκριση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν επιτρέπεται να περιλαμβάνει ποσά ενίσχυσης που να υπερβαίνουν αυτά που εισπράττονται από φόρους και ασφαλιστικές εισφορές.

Συγχρόνως, η Επιτροπή ελέγχει την τήρηση των διαδικασιών και των τυπικών υποχρεώσεων των κρατών-μελών τα οποία πρέπει να προβαίνουν σε καθορισμένες κοινοποιήσεις μέσα στις χρονικές προθεσμίες που ορίζονται, δηλαδή κάθε τρία χρόνια να υποβάλλουν εκθέσεις με τις επιπτώσεις των μέτρων που εφαρμόστηκαν.

Εν κατακλείδι, σε περίπτωση παράνομης χορήγησης ενίσχυσης από κράτος-μέλος σε ναυτιλιακή επιχείρηση, γίνεται επιστροφή των ποσών που καταβλήθηκαν σύμφωνα με τις αρχές που καθιερώθηκαν από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια σύντομη ιστορική αναφορά στο νομικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε για την ελληνική ναυτιλία στα μεταπολεμικά χρόνια ώστε να γίνει κατανοητό το πώς αυτό βοήθησε στην εξέλιξη της.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1940, μετά το πέρας του Β΄ παγκοσμίου πολέμου στον οποίο η Ελλάδα είχε συνδράμει με τα φορτηγά πλοία της στον ανεφοδιασμό των Συμμάχων, η ελληνική εμπορική ναυτιλία βρισκόταν σε εξαιρετικά κρίσιμη κατάσταση. Άνω του 75% του εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα είχαν χαθεί ή αχρηστευθεί, χιλιάδες ναυτικοί είχαν χάσει τη ζωή τους, ενώ καμία βοήθεια δε μπορούσε να δοθεί από τη χώρα που ήταν πολλαπλώς κατεστραμμένη και προσπαθούσε να ανασυγκροτηθεί οικονομικά με το σχέδιο Μάρσαλ. Το 1946, στα πλαίσια του σχεδίου, κατέφθασαν στην Ελλάδα τα 'Liberties', τα 100 αμερικανικά πλοία που δόθηκαν με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου στους έμπειρους Έλληνες εφοπλιστές σε μια προσπάθεια να ανασυγκροτήσει η χώρα τη ναυτιλία της. Στην πορεία για να αγοραστούν κι άλλα πλοία και να αρχίσει ξανά η ακμή της εμπορικής ναυτιλίας απαιτούνταν κεφάλαια. Κεφάλαια όμως δεν υπήρχαν, και όσα μπορούσαν να συλλεχθούν δεν είχαν δυνατότητα αποδέσμευσης από τις συμμαχικές δυνάμεις. Το εγχώριο τραπεζικό σύστημα δε μπορούσε να παράσχει τον απαραίτητο δανεισμό, ενώ οι ξένες τράπεζες -κυρίως αμερικανικές- δίσταζαν να χρηματοδοτήσουν πλοία υπό ελληνική σημαία λόγω της γειννίας της χώρας με τα κομμουνιστικά κράτη τα οποία συνιστούσαν απειλή για τις Η.Π.Α.¹⁰

¹⁰ Μαρκιανός – Δανιόλος Ι., *Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας*, www.aya.com.gr

4.2. ΥΠΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ - Ν.Δ. 2687/1953

Υπό αυτές τις δύσκολες συνθήκες και μπροστά στην ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων του εξωτερικού και επίσπευσης της οικονομικής ανάκαμψης της χώρας, ψηφίζεται το Ν.Δ.2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά στο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο στηρίχθηκε η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική και που συντέλεσε στη γιγάντωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στα μεταπολεμικά χρόνια.

Τη ναυτιλία συγκεκριμένα αφορά το άρθρο 13, σύμφωνα με το οποίο η προνομιακή μεταχείριση που απολαμβάνει το κεφάλαιο που προέρχεται από το εξωτερικό και προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, όπως αναφέρεται στα υπόλοιπα άρθρα του Ν.Δ.2687/53, επεκτείνεται και σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 13, στις εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση αυτών των πλοίων μπορεί να ορίζεται ενδεικτικά:

- Η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου
- Η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό
- Η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς και κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14 (δηλαδή την προσέλκυση πλοίων άνω των 1.500 ΚΟΧ στην ελληνική σημαία) κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις νόμων

Το τελευταίο σημαίνει πως οι όροι νηολόγησης που προβλέπει η εγκριτική πράξη μπορούν να αντιτίθενται σε διατάξεις του Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου ακόμη και αυτών που είναι δημοσίας τάξεως.

Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να εγγράψουν πλοία άνω των 1.500 Κ.Ο.Χ. στο ελληνικό νηολόγιο αρκεί να ανήκει ποσοστό άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας στην οποία ανήκει το πλοίο σε ελληνικά συμφέροντα. Μέσω του άρθρου αυτού, το ελληνικό κράτος προσπάθησε

να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία στο εθνικό νηολόγιο με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος και μάλιστα έδωσε τις απαραίτητες εγγυήσεις προς τις ξένες τράπεζες ώστε να παράσχουν χρηματοδότηση σε πλοία υπό ελληνική σημαία. Τέτοιες εγγυήσεις είναι ενδεικτικά οι ακόλουθοι όροι που προβλέπονται τις εγκριτικές πράξεις νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954:

- Επιτρέπεται σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες (κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου)
- Το πλοίο θα διαγράφεται από την ελληνική σημαία με μια έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή οποιαδήποτε προξενική ή λιμενική αρχή στο εξωτερικό
- Το πλοίο απαλλάσσεται από επίταξη (εκτός από γενικότερη διεθνή σύρραξη στην οποία συμμετέχουν η Ελλάδα και οι Μεγάλες Δυνάμεις)
- Επιτρέπεται η υποθήκευση του πλοίου είτε σύμφωνα με τον Ελληνικό τύπο, είτε, αν η υποθήκη υπογραφεί στο εξωτερικό, με τον τρόπο που ισχύει εκεί. Η δε υποθήκη, είναι άμεσα εκτελεστή χωρίς άλλη διαδικασία και χωρίς να κηρυχθεί εκτελεστός από δικαστήριο. Ο ενυπόθηκος δανειστής (τράπεζα), εφόσον δεν εξοφλείται το δάνειο κατά τα συμφωνηθέντα, δικαιούται να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου, ή να το πωλήσει ακόμα και χωρίς πλειστηριασμό, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διαδικασίας που προβλέπει ο νόμος, και χωρίς ευθύνη του για αποζημίωση του πλοιοκτήτη ακόμα και αν υπάρχει υπαιτιότητά του

Επίσης, συμπληρωματικά στους όρους που αποσκοπούν στη δυνατότητα εξασφάλισης των δανειστών, στις εγκριτικές πράξεις έχουν περιληφθεί όροι που είναι απαραίτητοι για τη στήριξη των ποντοπόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Ενδεικτικά έχουν περιληφθεί όροι που αφορούν:

- Στη φορολογία των πλοίων και των μετόχων των πλοιοκτητριών εταιριών
- Στη σύνθεση του πληρώματος και τη δυνατότητα, υπό προϋποθέσεις, ναυτολόγησης αλλοδαπών (κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων που επιβάλλουν τη ναυτολόγηση Ελλήνων μόνο)

- Τη δυνατότητα των αλλοδαπών ναυτικών να αμείβονται σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας της χώρας τους (κατά παρέκκλιση του άρθρου 22 του Συντάγματος που ορίζει ότι όλοι οι εργαζόμενοι στην Ελλάδα, χωρίς διάκριση, δικαιούνται ίσης αμοιβής για ίσης αξίας εργασία)
- Τη δυνατότητα σύστασης ειδικού τύπου εταιρείας με σκοπό να αποτελέσει την πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου για το οποίο εκδόθηκε η εγκριτική πράξη, κατά παρέκκλιση όλων των διατάξεων του εταιρικού δικαίου (δημιουργείται με την υπογραφή ενός δικηγόρου και δεν καταχωρείται ούτε το διοικητικό συμβούλιο, ούτε οι μέτοχοι, δεν προβαίνει σε κανενός τύπου δημοσιεύσεις κλπ)

Το Ν.Δ. 2687/53 έδωσε στο ελληνικό κράτος τη δυνατότητα να εισάγει ανέκκλητους όρους που κρίνονται απαραίτητοι κάθε φορά για τη στήριξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και είχε ως αποτέλεσμα την άμεση αύξηση των πλοίων που νηολογούνταν υπό την ελληνική σημαία. Είναι άξιο αναφοράς πως μεταξύ των ετών 1953-1962 προσελκύστηκαν 652 πλοία που νηολογήθηκαν στο ελληνικό νηολόγιο ως κεφάλαια εξωτερικού, πράγμα το οποίο ισχύει μέχρι σήμερα, καθώς κάθε ποντοπόρο πλοίο που νηολογείται στην ελληνική σημαία νηολογείται ως κεφάλαιο εξωτερικού του άρθρου 13 του Ν.Δ.2687/53.

4.3. ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ – Ν. 27/1975^{11,12}

Σημείο αναφοράς στην φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα είναι η θέσπιση των διατάξεων του νόμου Ν.27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Κατά την ελληνική νομοθεσία, τα έσοδα από ναυτιλιακές δραστηριότητες (π.χ. τα κέρδη από την κυριότητα ενός πλοίου υπό την ελληνική σημαία) φορολογούνται ετησίως με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ) του πλοίου. Η καταβολή του φόρου αυτού έχει

¹¹ Ernst & Young (2013), *'Shipping Industry Almanac'* annual report on tax issues

¹² Ν. 27/1975 (ΦΕΚ Α' 77 19/22.04.1975)

ως αποτέλεσμα την απαλλαγή από οποιαδήποτε άλλη υποχρέωση των εταιρειών αυτών σε φόρο εισοδήματος, και σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν.27/1975 αυτή η εξαίρεση ισχύει επίσης και για τα μερίσματα των μετόχων.

Επιπλέον, η απαλλαγή αυτή καλύπτει την τυχόν υπεραξία που προκύπτει από την εκποίηση του πλοίου, κάθε ασφαλιστική αποζημίωση που συνδέεται με αυτό, και γενικότερα οποιαδήποτε άλλη αιτία σχετική με την εκμετάλλευση του πλοίου. Ο φόρος καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη ή την πλοιοκτήτρια εταιρεία της οποίας το πλοίο είναι γραμμένο στο Ελληνικό νηολόγιο, σε ετήσια βάση στην Εφορία πλοίων την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξαρτήτως κατοικίας, διαμονής ή έδρας και ανεξαρτήτως της νομικής μορφής της εταιρείας, με την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν έχει άλλα περιουσιακά στοιχεία και ο μόνος φόρος εισοδήματος που είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν είναι ο φόρος χωρητικότητας.

Συμπληρωματικά αναφέρεται πως η απόκτηση της ελληνικής σημαίας προσδιορίζεται χρονικώς με τους εξής τρεις εναλλακτικούς τρόπους:

- Από τη στιγμή της νηολόγησης του πλοίου σε ελληνικό λιμάνι
- Από την εγγραφή του σε Προξενικό Λιμεναρχείο που τηρεί νηολόγιο
- Με την έκδοση προσωρινού εγγράφου ελληνικής Εθνικότητας

Ο νόμος Ν.27/1975 αντικατέστησε το προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς του νόμου Ν.1880/1951, ο οποίος όριζε την επιβολή φόρου βάσει των ακαθάριστων εσόδων του πλοίου, και ο οποίος ήταν αναποτελεσματικός σε ένα τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον όπως είναι αυτό της ναυτιλίας. Οι λόγοι της αναγκαιότητας της φορολογικής μεταρρύθμισης μπορούν να συνοψιστούν στους ακόλουθους παράγοντες:

- Αυξημένο σκέλος εξόδων - κόστους πλοίου, το οποίο αγνοούνταν στην περίπτωση του υπολογισμού φόρου βάσει των ακαθάριστων εσόδων
- Ιδιαιτερότητα κλάδου ποντοπόρου ναυτιλίας λόγω της πραγματοποίησης της μεταφορικής υπηρεσίας σε παγκόσμια ύδατα, δυσχερής ο προσδιορισμός των κερδών εξαιτίας των κυμαινόμενων ισοτιμιών, διεθνών συμβάσεων κ.λπ.

- Απαραίτητη η χορήγηση φορολογικών κινήτρων για την αποφυγή προσφυγής του ελληνόκτητου στόλου σε σημαίες ευκαιρίας και για τον επαναπατρισμό του διαφυγόντος σε αυτές στόλου

Σύμφωνα λοιπόν με την ελληνική φορολογική νομοθεσία του νόμου Ν.27/1975, και συγκεκριμένα το άρθρο 2, τα πλοία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες.

Η Κατηγορία Α΄ περιλαμβάνει τα εξής:

- Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω
- Σιδηρού κύτους φορτηγά πλοία ξηρού ή υγρού φορτίου και τα ψυγεία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων τα οποία πραγματοποιούν δρομολόγια από ελληνικούς σε ξένους λιμένες ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού
- Επιβατηγά πλοία τα οποία πραγματοποιούν δρομολόγια από ελληνικούς σε ξένους λιμένες ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού, ανεξαρτήτου χωρητικότητας
- Κρουαζιερόπλοια ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων που κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους από το φορολογικό έτος, πραγματοποίησαν ταξίδια αναψυχής μεταξύ των εγχώριων λιμένων ή μεταξύ ξένων λιμένων τακτικά για διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών
- Υπεράκτιες εξέδρες γεώτρησης (πλωτά γεωτρύπανα) εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων, καθώς και πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και εκφόρτωσης πετρελαίου (μονάδες FPSO) ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, που χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση του βυθού, για υπεράκτιες γεωτρήσεις και για άντληση, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίου ή φυσικού αερίου

Η Κατηγορία Β΄ περιλαμβάνει τα εξής:

- Αλιευτικά σκάφη
- Ιστιοπλοϊκά σκάφη και πλοία
- Κάθε άλλο σκάφος που δεν ταξινομείται στην κατηγορία Α΄

4.3.1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ Α΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Ο υπολογισμός γίνεται λαμβάνοντας υπόψη την ολική χωρητικότητα και την ηλικία του πλοίου ως ακολούθως:

Κλιμάκια (Κ.Ο.Χ.)	Φορολογικοί 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

Πίνακας 4.1 Πηγή: Ν. 27/1975 (ΦΕΚ Α΄ 77 19/22.04.1975 αρ.6)

Η φορολογητέα ολική χωρητικότητα υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό των παραπάνω τιμών συντελεστή με κάθε κλίμακα ΚΟΧ και προσθέτοντας το σύνολο.

Για παράδειγμα, η φορολογητέα χωρητικότητα ενός δεξαμενόπλοιου 30.000 ΚΟΧ υπολογίζεται στους:

$$(10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1,2) + (10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1,1) + (10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1) = 33.000 \text{ ΚΟΧ.}$$

Το ποσό των φορολογητέων κόρων χωρητικότητας πολλαπλασιάζεται στη συνέχεια με τον αντίστοιχο φορολογικό συντελεστή που αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου, όπως ορίζεται στον πίνακα:

Ηλικία Πλοίου (Έτη)	Συντελεστές (\$ ανά Κ.Ο.Χ.)	
	1975	2013
0-4	0,53	1,336
5-9	0,95	2,394
10-19	0,93	2,344
20-29	0,88	2,218
30 και άνω	0,68	1,714

Πίνακας 4.2 Πηγές: σύνθεση στοιχείων από Ν. 27/1975 (ΦΕΚ Α' 77 19/22.04.1975 αρ.6), Ernst & Young (2013), 'Shipping Industry Almanac'

Ακολουθώντας το ίδιο παράδειγμα, αν η ηλικία του παραπάνω δεξαμενόπλοιου είναι στα 4 έτη, για το 2013 ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται στα:

$$33.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1,336\$ = 44.088,00\$$$

Οι συντελεστές φόρου βάσει της ηλικίας του πλοίου αυξάνονται κατά 4% ανά έτος από το επόμενο έτος ισχύος του νόμου Ν.27/1975, δηλαδή από το 1976 και έπειτα.

4.3.1.1. ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Α΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

- Μείωση φόρου 50% για τα πλοία τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή αποκλειστικά μεταξύ ξένων λιμένων καθώς και για τα κρουαζιερόπλοια
- Απαλλαγή φόρου για τα πλοία που ναυπηγούνται στην Ελλάδα μέχρι τη συμπλήρωση ηλικίας 6 ετών

- Απαλλαγή φόρου για ενθάρρυνση εισροής συναλλαγματικών κεφαλαίων στην Ελλάδα. Αφορά σε εργασίες επισκευής πλοίων ηλικίας μικρότερης των 20 ετών που εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες καλύπτονται από συνάλλαγμα τουλάχιστον 100.000\$. Η απαλλαγή έρχεται το επόμενο έτος της συντέλεσης των επισκευαστικών εργασιών και δε μπορεί να υπερβαίνει το 50% της δαπάνης και μέχρι συμπλήρωσης 6 ετών από το πέρας των εργασιών
- Μείωση φόρου αναλογική με τους μήνες αργίας του πλοίου (επισκευές, παροπλισμός, έλλειψη εργασίας) για διάστημα μεγαλύτερο των δύο διαδοχικών μηνών
- Για πλοία που εγγράφηκαν στο ελληνικό νηολόγιο πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου (22/04/1975) αναγνωρίζονται οι κάτωθι απαλλαγές και μειώσεις:
 - Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών, απαλλάσσονται μέχρι το 10^ο έτος της ηλικίας τους
 - Πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα, απαλλάσσονται μέχρι το 12^ο έτος της ηλικίας τους
 - Πλοία ηλικίας μικρότερης των 30 ετών, απαλλάσσονται για μία πενταετία από τη νηολόγησή τους και για όσο διάστημα δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές

Για πλοία που κατατάσσονται σε περισσότερες από μία κατηγορίες φοροελάφρυνσης χαίρουν μίας μόνο μορφής απαλλαγής ή μείωσης φόρου.

4.3.2. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ Β' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Κλιμάκιο σε Κ.Ο.Χ.	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου(€ ανά Κ.Ο.Χ.)	Φόρος Κλιμακίου (€)	Σύνολο	
			Χωρητικότητας σε κόρους	Ετήσιου φόρου (€)
20	0,60	12,00	20	12,00
30	0,70	21,00	50	33,00
50	0,76	38,00	100	71,00
100	1,00	100,00		

Πίνακας 4.3 Πηγή: Grant Thornton Report

Για παράδειγμα, ο φόρος που αναλογεί σε ένα σκάφος 350 ΚΟΧ υπολογίζεται στα:

$$100 \text{ ΚΟΧ (71,00€)} + 250 \text{ ΚΟΧ (250,00€)} = 321,00€$$

4.3.2.1. ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Β΄ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Κατά το άρθρο 12 ο φόρος που προκύπτει με βάση την προηγούμενη κλίμακα μειώνεται ως εξής:

- Κατά 50% για πλοία τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή αποκλειστικά μεταξύ ξένων λιμένων
- Κατά 60% για επιβατικά πλοία, μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα και ανεξάρτητα από το υλικό της κατασκευής τους
- Κατά 75% για αλιευτικά πλοία

Αν κάποιο πλοίο εμπίπτει σε περισσότερες από μία από τις παραπάνω περιπτώσεις πραγματοποιείται μία μόνο μείωση, η πιο συμφέρουσα για τον πλοιοκτήτη.

Κατά το άρθρο 13 οι φόροι επιδέχονται περαιτέρω μειώσεις και απαλλαγές ως εξής:

- Μείωση του φόρου κατά 50% για μία πενταετία για φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας άνω των 10 και μικρότερης των 20 ετών, που υψώνουν για πρώτη φορά ελληνική σημαία
- Απαλλαγή των 2/3 του φόρου μέχρι 10 έτη για φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, πλοία-ψυγεία και επιβατηγά ηλικίας μικρότερης των 20 ετών τα οποία υφίστανται μετασκευή, ανακατασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος πρόωσης, η δαπάνη του οποίου είναι λιγότερη του διπλάσιου της αγοραίας αξίας τους, εφόσον οι εργασίες διενεργούνται στην Ελλάδα
- Απαλλαγή των 2/3 του φόρου για 5 έτη για πλοία ηλικίας από 10 έως 15 ετών νηολογούμενα στο όνομα προσώπων ελληνικής ιθαγένειας ή εταιρειών συστημένων κατά τη γενική ομολογία του κράτους κατά ποσοστό τουλάχιστον 50%, σε περίπτωση αντικατάστασης πλοίων ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών, της ίδιας πλοιοκτησίας και ολικής χωρητικότητας ίσης τουλάχιστον με τα 2/3 της αντικαθιστάμενης

- Απαλλαγή της φορολογίας για πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών και φορτηγά ηλικίας μικρότερης των 30 ετών που νηολογήθηκαν το πρώτο χρόνο υπό ελληνική σημαία
- Απαλλαγή της φορολογίας μέχρι το 12^ο έτος της ηλικίας τους για πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και νηολογούνται υπό ελληνική σημαία
- Μείωση του φόρου αναλογικά με τις ημέρες της αργίας σε περίπτωση αργίας του πλοίου διάρκειας μεγαλύτερης των 20 ημερών

4.4. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/1979¹³

Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού δημιουργήθηκε ένα είδος ναυτιλιακής εταιρείας που συνδυάζει τα πλεονεκτήματα της δομής της Ανώνυμης Εταιρείας με ρυθμίσεις που προσιδιάζουν τις ιδιοτυπίες της εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών μεταφορών. Πολλές μικρές ναυτιλιακές εταιρείες συνήθως οικογενειακού χαρακτήρα έχουν ως θεσμικό πλαίσιο το νόμο Ν.959/1979.

Πιο συγκεκριμένα, αποκλειστικός σκοπός της εν λόγω εταιρείας είναι η κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση ελληνικών φορτηγών ή επιβατηγών πλοίων. Η ναυτιλιακή αυτή εταιρεία χαρακτηρίζεται ως εμπορική, στον τίτλο της περιλαμβάνεται το διακριτικό 'Ναυτική Εταιρεία' και το καταστατικό της καταχωρείται στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορική Ναυτιλίας - νυν Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου περιλαμβάνοντας τα εξής:

- Επωνυμία, έδρα, σκοπό και διάρκεια εταιρείας
- Εταιρικό κεφάλαιο και μετοχές
- Διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή)
- Γενική Συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση)

¹³ <http://www.epixeirisi.gr>, 'Τα χαρακτηριστικά της ναυτικής εταιρείας του Ν. 959/79 και ο τρόπος φορολογίας της', <http://epixeirisi.gr/%CE%92%CE%97%CE%9C%CE%91-%CE%9B%CE%9F%CE%93%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%A9%CE%9D/3527/?s=1sOtFCaPYo1m>

- Δικαιώματα των μετόχων
- Λόγοι λύσης και τρόπος εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας

Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο ορίζεται το ποσό των €5.000, ενώ η ονομαστική τιμή της μετοχής δε μπορεί να ορισθεί κατώτερη του €1.

Όσον αφορά στις φορολογικές υποχρεώσεις της Ναυτικής Εταιρείας του νόμου Ν.959/1979, οι διατάξεις του άρθρου 2 του νόμου Ν.27/1975 “περί φορολογίας πλοίων” εφαρμόζονται και επί της Ναυτικής Εταιρείας εφόσον είναι πλοιοκτήτρια, δηλαδή ο φόρος καταβάλλεται σύμφωνα με τη χωρητικότητα των πλοίων που έχει στην κυριότητα της. Περαιτέρω, απαλλάσσεται παντός φόρου, τέλους, κ.λπ. τόσο η διανομή των κερδών, όσο και το προϊόν εκκαθάρισης της εταιρείας.

Σύμφωνα με το άρθρο 58 του νόμου Ν.959/1979, οι Ναυτικές Εταιρείες αν είναι πλοιοκτήτριες υποχρεούνται σε τήρηση Βιβλίων Β΄ κατηγορίας Εσόδων – Εξόδων και υποβάλλουν στη ΔΟΥ Πλοίων τις προβλεπόμενες δηλώσεις και φορολογικά στοιχεία. Οι Ναυτικές Εταιρείες που είναι διαχειριστές πλοίων που ανήκουν σε τρίτους τηρούν βιβλία Γ΄ κατηγορίας, και οι δυο όμως αυτές κατηγορίες είναι υποχρεωμένες σε σύνταξη Ισολογισμού στο τέλος της χρήσης. Στην πράξη, οι περισσότερες Ναυτικές Εταιρείες επιλέγουν την τήρηση βιβλίων Γ΄ κατηγορίας.

4.5. ΑΛΛΟΔΑΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - Ν. 89/1967¹⁴

Ο αναγκαστικός νόμος Α.Ν.89/1967 «περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι άλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών» έδωσε τα κίνητρα και τη δυνατότητα να εγκατασταθούν στη χώρα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες εκτός Ελλάδας χωρίς να φορολογούνται για τα έσοδα τους. Ο νόμος αυτός επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον αναγκαστικό νόμο Α.Ν.378/1968 και το νόμο

¹⁴ Timagenis G. Yiannis (20/06/2013), ‘Which is the main type of Ship Management and Ship Broking Company?’, <http://greeklawdigest.gr/topics/transportation/item/68-shipping>

Ν.27/1975 (άρθρο 25) συντελώντας στη δημιουργία ενός σταθερού καθεστώτος για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

Πρόκειται για παραρτήματα ή γραφεία αλλοδαπών εταιρειών τα οποία ασχολούνται με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση, το διακανονισμό αβαριών, τη μεσιτεία παντός είδους, την ναυπήγηση πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 τόνων, με εξαίρεση τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας. Επίσης, για παραρτήματα ή γραφεία αλλοδαπών εταιρειών που έχουν ως αντικείμενο την εκπροσώπηση πλοιοκτητριών εταιρειών, καθώς και εταιρείες που ασχολούνται με κάποια από τις παραπάνω ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Οι εταιρείες αυτές μπορούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με προϋπόθεση να λάβουν άδεια από τα αρμόδια υπουργεία Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου που ισχύει για 5 χρόνια και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ενώ στο πέρας της πενταετίας ανανεώνεται αυτόματα. Η άδεια συνήθως εκδίδεται μέσα σε διάστημα ενός μηνός από την κατάθεση της αίτησης της.

Η αίτηση για την άδεια εγκατάστασης στη χώρα πρέπει να υποβληθεί μαζί με μια σειρά δικαιολογητικών και περιλαμβάνει τα εξής:

- Επωνυμία εταιρείας
- Έδρα εταιρείας
- Διεύθυνση και στοιχεία επικοινωνίας του γραφείου ή υποκαταστήματος στην Ελλάδα
- Καταστατικό έγγραφο της εταιρείας ή επικυρωμένο αντίγραφο του καταστατικού αυτού μεταφρασμένο στην ελληνική γλώσσα που δηλώνει το αντικείμενο εργασιών της
- Πρόσφατο πιστοποιητικό του Προξενείου της χώρας προέλευσης της εταιρείας που δηλώνει την ύπαρξη, τη δραστηριότητα και τη νόμιμη συμμόρφωση της εν λόγω εταιρείας στη χώρα της
- Πιστοποιητικό του ψηφίσματος του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας για την εγκατάσταση γραφείου ή υποκαταστήματος της στην Ελλάδα στο οποίο ορίζεται ο νόμιμος εκπρόσωπος της

- Τεκμηρίωση σχετικά με τον διορισμό ενός νόμιμου εκπροσώπου ο οποίος μπορεί να είναι Έλληνας ή αλλοδαπός με ειδική άδεια παραμονής στην Ελλάδα καθώς και υπογεγραμμένη υπεύθυνη δήλωση αυτού σχετικά με την αποδοχή του διορισμού του ως νόμιμο εκπρόσωπο στην εταιρεία

Η εταιρεία για να εγκατασταθεί αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις:

- να καταθέσει στο Ελληνικό Δημόσιο τέλη σε ευρώ ισοδύναμα με 2.000\$, ποσό το οποίο πρέπει να εισαχθεί στο όνομα της εταιρείας
- να καταθέσει στο Υπουργείο Οικονομικών μια τραπεζική εγγυητική επιστολή 10.000\$ μέσα σε διάστημα δύο μηνών από τη δημοσίευση της υπουργικής απόφασης για την έγκριση της εγκατάστασης
- να εισάγει κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον 50.000\$ για να καλύπτει όλες τις πληρωμές της εταιρείας στην Ελλάδα για λογαριασμό της ή για λογαριασμό τρίτων. Οι πληρωμές αυτές αφορούν στις δαπάνες λειτουργίας του γραφείου ή του υποκαταστήματος της, δηλαδή μισθούς προσωπικού, ενοίκια και λοιπά γενικά έξοδα.

Όσον αφορά στις φορολογικές υποχρεώσεις της εταιρείας του νόμου Ν.89/1967, αυτή εξαιρείται από οποιοδήποτε είδος φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως προς το ελληνικό Δημόσιο ή προς τρίτο για το εισόδημα που πραγματοποίησε από τις εμπορικές δραστηριότητες διαχείρισης, εκμετάλλευσης, ναύλωσης, ασφάλισης, διακανονισμού αβαριών, μεσιτείας παντός είδους, ναυπήγησης πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 τόνων, με εξαίρεση τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας.

Η αλλοδαπή εταιρεία έχει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία. Η φορολογία τους διαμορφώνεται ανάλογα με τη σημαία:

- Στην περίπτωση διαχείρισης πλοίων της ελληνικής σημαίας, εφόσον η εταιρεία υπάγεται στο άρθρο 25 του νόμου Ν.27/1975 τότε απαλλάσσεται από φόρο κερδών και από φόρο μερισμάτων των μετόχων. Επίσης απαλλάσσεται από φόρο μεταβίβασης ακινήτων, πάσης φύσεως τέλη εκτός αυτών χαρτοσήμου ή δικαιώματα υπέρ τρίτων

κατά την εκποίηση εξ' ολόκληρου ή μεριδίων των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων 500 έως 3000 κόρων. Από τα τέλη χαρτοσήμου απαλλάσσονται η σύνταξη συμβολαίου, κάθε σύμβαση, εκτελωνισμός και άλλες πράξεις που απαιτούνται για την υπαγωγή πλοίου στην ελληνική σημαία και τη νηολόγηση του, την παροχή δικαιώματος εγγραφής ναυτικής υποθήκης κ.λπ.

- Στην περίπτωση διαχείρισης πλοίων ξένης σημαίας, εφόσον η εταιρεία είναι πλοιοκτήτρια και υπάγεται στο άρθρο 26 του Ν.27/1975 τότε απαλλάσσεται από οποιοδήποτε είδος φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως του κτηθέντος στο εξωτερικό κεφαλαίου και φορολογείται σύμφωνα με τη σημαία των πλοίων της. Τέλος, πλήρη απαλλαγή έχουν και οι μέτοχοι των εταιρειών αυτών είτε υπό μορφή διανομής κερδών ή μερισμάτων είτε υπό μορφή εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies).

Επιπλέον, οι αλλοδαπές εταιρείες που εδρεύουν στην Ελλάδα απαλλάσσονται από την πληρωμή της αξίας Φ.Π.Α που προκύπτει από τις δαπάνες για τα λειτουργικά έξοδα των γραφείων και για τα έξοδα των πλοίων που πραγματοποιήθηκαν με αγορές από ελληνικές εταιρείες. Υποχρεούνται σε τήρηση Βιβλίων Β' κατηγορίας Εσόδων - Εξόδων και κάθε τρίμηνο υποβάλλουν περιοδική δήλωση Φ.Π.Α., το πιστωτικό υπόλοιπο της οποίας μεταφέρεται σε κάθε δήλωση που υποβάλλεται μέσα στο έτος. Κατά την τελευταία τριμηνιαία δήλωση στο τέλος του έτους το συνολικό ποσό Φ.Π.Α. που έχει προκύψει υποβάλλεται στην εκκαθαριστική δήλωση Φ.Π.Α. και βάσει των διατάξεων του νόμου το ποσό αυτό επιστρέφεται στην ναυτιλιακή εταιρεία.

4.6.ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ Ν.4141/2013- ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ Ν.27/1975¹⁵

Το Μάρτιο του 2013, ψηφίστηκε ο νόμος Ν.4141/2013 «Επενδυτικά εργαλεία ανάπτυξης, παροχής πιστώσεων και άλλες διατάξεις» δυνάμει του οποίου επιφέρονται σημαντικές

¹⁵Ernst & Young (Απρίλιος 2013), 'Tax Alert' report

αλλαγές στη φορολογική μεταχείριση των εταιρειών του άρθρου 25 του νόμου Ν.27/1975 με έναρξη ισχύος την 01.01.2013.

Πιο συγκεκριμένα:

- Επιβάλλεται ετήσια εισφορά για την τετραετία 2012 - 2015 επί του συνολικού ετήσιου ποσού συναλλάγματος σε δολάρια το οποίο εισάγουν αλλά και μετατρέπουν σε ευρώ τα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων εγκατεστημένα στην Ελλάδα με βάση το άρθρο 25 του νόμου Ν.27/1975, τα οποία ασχολούνται αποκλειστικά με την ναύλωση, την ασφάλιση, το διακανονισμό αβαριών, τη μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων άνω των 500 ΚΟΧ υπό ελληνική ή ξένη σημαία και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών και επιχειρήσεων με παρόμοιο αντικείμενο εργασιών.

Εξακολουθούν ωστόσο να εξαιρούνται οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα στην Ελλάδα και ασχολούνται και με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία.

Μειώνεται στο 50% ο συντελεστής της επιβαλλόμενης με το άρθρο 43 του νόμου Ν.4111/2013 εισφοράς του συνολικού ετήσιου ποσού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε Ευρώ συναλλάγματος, με κατώτατο όριο το ποσό των \$50.000 και καταβάλλεται σε Ευρώ με βάση την επίσημη ισοτιμία κατά το χρόνο υποβολής της δήλωσης (τέλος Μαρτίου κάθε έτους).

Ο υπολογισμός της εισφοράς για την τετραετία 2012 – 2015 γίνεται βάσει του ακόλουθου πίνακα:

Εισαγόμενο συναλλάγμα (\$)	Συντελεστής Εισφοράς %	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο Εισαγόμενου συναλλάγματος(\$)	Σύνολο φόρου (\$)
200.000	5	10.000	200.000	10.000
200.000	4	8.000	400.000	18.000
Υπερβάλλον	3			

Πίνακας 4.4 Πηγές: Αρ.43 Ν. 4111/2013, Ernst & Young (Απρίλιος 2013) , 'Tax Alert'

Για την καταβολή του φόρου ευθύνονται οι διευθυντές, διαχειριστές και εν γένει οι εκπρόσωποι των εταιρειών.

- Επιβάλλεται φόρος 10%, με εξάντληση κάθε φορολογικής υποχρέωσης του δικαιούχου, στα μερίσματα ή στα διανεμόμενα με την μορφή bonus κέρδη που εισπράττει φυσικό πρόσωπο φορολογικός κάτοικος Ελλάδος και καταβάλλονται ή πιστώνονται από τη διαχειριστική χρήση 2012 (οικονομικό έτος 2013) και έπειτα από αλλοδαπή επιχείρηση οποιουδήποτε τύπου και μορφής που διατηρεί γραφεία ή υποκαταστήματα εγκατεστημένα στην Ελλάδα με βάση το άρθρο 25 του Ν. 27/75, τα οποία ασχολούνται αποκλειστικά με την ναύλωση, την ασφάλιση, το διακανονισμό αβαριών, τη μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων άνω των 500 ΚΟΧ υπό ελληνική ή ξένη σημαία και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών και επιχειρήσεων με παρόμοιο αντικείμενο εργασιών.

Εξαιρούνται και πάλι οι αλλοδαπές επιχειρήσεις που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα στην Ελλάδα βάσει του άρθρου 25 του Ν. 27/75 και ασχολούνται και με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία.

Η υποχρέωση απόδοσης του οφειλόμενου φόρου βαρύνει τον δικαιούχο του εισοδήματος ο οποίος οφείλει να τον αποδώσει με την υποβολή δήλωσης εφάπαξ μέσα στον επόμενο μήνα από αυτόν εντός του οποίου έγινε η καταβολή ή η πίστωση.

Επιπροσθέτως, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει δεσμευθεί να προβεί σε οικονομική εθελοντική συνεισφορά με τον διπλασιασμό για τα επόμενα τρία χρόνια της φορολογίας των υπό ελληνική σημαία πλοίων καθώς και των πλοίων ξένων σημαίων, διαχειριζόμενων από εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα.

Πιο συγκεκριμένα, ποσοστό 90% των εφοπλιστών που διαθέτουν στόλο υπό ελληνική σημαία, καθώς και ποσοστό 65% εκείνων που διαθέτουν στόλο υπό σημαίες τρίτων χωρών συνυπέγραψαν τον Ιούλιο του 2013 ένα 'Συνυποσχετικό Σύμφωνο Οικειοθελούς Προσφοράς προς το Ελληνικό Δημόσιο', σύμφωνα με το οποίο δηλώνουν πως θα συμμετάσχουν εθελοντικά στην επιπλέον φορολόγηση τους για τα έτη 2013, 2014 και

2015. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών στη διαδικασία ανήλθε σε 441 εταιρείες με αθροιστικό στόλο στα 2.769 πλοία.¹⁶

Μετά την αλλαγή των φορολογικών συντελεστών της ποντοπόρου ναυτιλίας με το άρθρο 43 του Ν. 4111/2013, αυξάνεται σημαντικά η συνεισφορά του κλάδου στα δημόσια έσοδα ενώ για πρώτη φορά πληρώνουν φορολογία και οι εφοπλιστές οι οποίοι αν και εδρεύουν στην Ελλάδα έχουν πλοία υπό ξένη σημαία. Το ύψος της συμβολής της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας υπολογίζεται στα 75 εκατομμύρια ευρώ και εκτιμάται ότι θα ανέλθει ενδεικτικά στο ποσό των 140 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως με όσους περισσότερους εφοπλιστές και πλοία συμμετάσχουν στον εθελοντικό διπλασιασμό της φορολογίας.

Η συνεισφορά αυτή στοχεύει στην από μέρους τους ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων του κράτους την κρίσιμη χρονική αυτή περίοδο για την ελληνική οικονομία.

4.7. ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ¹⁷

Τα συγκροτημένα πληρώματα των Ελληνικών πλοίων και αντίστοιχα οι πλοιοκτήτες τους καταβάλλουν τακτικές μηνιαίες εισφορές με εξαίρεση τους αλλοδαπούς και τους μη απογεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς εφόσον αυτοί δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση στο πλοίο.

Εισφορές οφειλόμενες ή βεβαιούμενες από το ναυτολόγιο είναι οι εισφορές προς Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν., Κ.Ε.Α.Ν. (Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης), Προστασίας Φυματικών, Δυτών, Κ.Ν.Ε.(Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης) Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και Ν.Ε.Ε.

¹⁶Ναυτικά Χρονικά (19/07/2013), 'Υπογραφή Συνυποσχετικού Συμφώνου Οικειοθελούς Προσφοράς προς το Ελληνικό Δημόσιο',

<http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=6950&lang=gr&cat=23>

¹⁷Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, 'Εισφορές Ναυτικού – Πλοιοκλήτου'

http://www.nat.gr/site/categories/Ipiressies_nat/poroi_eisfores/eisfores_naftikou.csp

Ο υπολογισμός των οφειλομένων εισφορών καθώς και η εκκαθάριση και βεβαίωση αυτών ενεργείται από το ΝΑΤ. Οι τακτικές εισφορές οφείλονται για όλο το χρόνο κατά τον οποίο οι ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο και για τον υπολογισμό τους βάση αποτελούν οι τριάντα ημέρες. Οι εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών υπολογίζονται επί του προβλεπομένου μισθού από τις Συλλογικές Συμβάσεις και όταν δεν υπάρχουν Συλλογικές Συμβάσεις τότε με τις αποφάσεις του Υ.Ε.Ν.

Οι εισφορές που ισχύουν είναι οι ακόλουθες:

- Ν.Α.Τ.

Οι τακτικές μηνιαίες εισφορές που καταβάλλουν ναυτικοί- μέλη πληρωμάτων σε πλοία με ελληνική σημαία και οι πλοιοκτήτες αυτών καθορίζονται σε ποσοστό επί του μηνιαίου μισθού των ναυτικών ως εξής:

- ο Για πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 25 ΚΟΧ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/2000
- ο Για πλοία ολικής χωρητικότητας από 25 ΚΟΧ-1500 ΚΟΧ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998
- ο Για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1500 ΚΟΧ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998

- Τ.Π.Ε.Ν.

Οι υπέρ των Ταμείων Πρόνοιας Ε.Ν. εισφορές βαρύνουν μόνο τους ναυτικούς και είναι ανάλογες της ειδικότητας τους (Αξιοματικοί ή Κατώτερο Πλήρωμα) και προσδιορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργείων Ναυτιλίας και Οικονομικών. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται με πρόσθετη μηνιαία εισφορά για τα Τ.Π.Α.Ε.Ν. 2.12% επί της εκάστοτε τακτικής ισχύουσας μηνιαίας εισφοράς και για το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. 1,79%. Με το νομοσχέδιο του 2013, για το Τ.Π.Α.Ε.Ν. αποφασίστηκε από 01.01.2013 αύξηση της τακτικής εισφοράς των ασφαλισμένων κατά 41,5%¹⁸

¹⁸ Οδηγός Του Πολίτη (12/09/2013), 'Αύξηση της Τακτικής Εισφοράς Τ.Π.Α.Ε.Ν.', <http://www.odigostoupoliti.eu/afxisi-tis-taktikis-isforas-asfalismenou-tou-tamiou-pronias-axiomatikon-emporikou-naftikou-tpaen/>

- Κ.Ε.Α.Ν.
Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% επί του μισθού της συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος και του ναυτικού σε ποσοστό 2% επί του μισθού του
- Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.
Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% και του ναυτικού σε 1% επί του μισθού της συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος
- Ν.Ε.Ε.
Οι εισφορές εισπράττονται από το Ν.Α.Τ., υπολογίζονται και καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη σε ευρώ (με εξαίρεση τα πλοία συναλλάγματος των οποίων οι εισφορές υπολογίζονται σε ευρώ αλλά καταβάλλονται σε συνάλλαγμα)
- Εστία Ναυτικού
Οι ναυτικοί βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,35% επί του συμβατικού μισθού, οι πλοιοκτήτες βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,18% επί του μισθού αυτού

Εκτός των παραπάνω εισφορών ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται και με εισφορές υπέρ Κ.Ν.Ε. (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης) η οποία καθορίζεται αναλόγως της χωρητικότητας του πλοίου.

Οι αλλοδαποί ναυτικοί όπως και οι απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί εργαζόμενοι σε Ελληνικά πλοία που έχουν συγκροτημένα πληρώματα δεν υπόκεινται στην καταβολή εισφορών (παρά μόνον αυτών της Εστίας Ναυτικών) εφόσον δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση στο πλοίο ή δεν ανήκουν σε ναυτική ειδικότητα.

Όσον αφορά στη φορολογία μισθωτών υπηρεσιών των ναυτικών και των αξιωματικών, γίνεται παρακράτηση από τους υπόχρεους πλοιοκτήτες του Φόρου Μισθωτών Υπηρεσιών (ΦΜΥ) για αμοιβές που καταβλήθηκαν σε ξένο νόμισμα και η απόδοση των ποσών που παρακρατούνται γίνεται με εξαμηνιαίες δηλώσεις.

Σύμφωνα με το νέο φορολογικό νομοσχέδιο, από 01.01.2013 αυξάνεται η φορολογία για τους αξιωματικούς και το κατώτερο πλήρωμα του εμπορικού ναυτικού για το εισόδημα από την παροχή υπηρεσιών σε εμπορικά πλοία.¹⁹

Τα ποσοστά παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Βαθμός	Συντελεστής Φ.Μ.Υ. έτους 2012	Συντελεστής Φ.Μ.Υ. έτους 2013
Αξιωματικοί εμπορικών πλοίων	6%	15%
Κατώτερο ημεδαπό πλήρωμα	3%	10%
Κατώτερο αλλοδαπό πλήρωμα	0%	0%

Πίνακας 4.5 Πηγή: e-nautilia.gr

Τα πρόσθετα φορολογικά έσοδα που θα προκύψουν από τις ανωτέρω αυξήσεις υπολογίζονται σε 57 εκατομμύρια ευρώ.

4.8. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως σκάφος αναψυχής νοείται κάθε σκάφος παντός τύπου, ανεξαρτήτως συστήματος προώσεως, το οποίο προορίζεται για αθλητισμό και αναψυχή, ενώ μπορεί ακόμη να χρησιμοποιηθεί και προς ναύλωση ή για εκπαίδευση σε πλόες αναψυχής.²⁰

¹⁹ <http://www.e-nautilia.gr> (14/12/2012), 'ΥΝΑ: Φόρος στους ναυτικούς και στα πλοία υπό ξένη σημαία', http://www.e-nautilia.gr/2012/12/blog-post_14.html

²⁰ Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς για λογαριασμό του Ν.Ε.Ε. (Νοέμβριος 2012), 'Ερευνα για την Ανάδειξη της Σημαίας των Σκαφών Αναψυχής στον Θαλάσσιο Τουρισμό και την Εθνική Οικονομία'

Ο όρος yachting αναφέρεται στη θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το yachting βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές (Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., 2005).

Η ευεργετική δράση του yachting είναι πολυμορφική για τη χώρα: χρηματοοικονομική και δημοσιονομική. Αφενός, η χρηματοοικονομική συνεισφορά γίνεται μέσω των συνολικών εσόδων προς τους τουριστικούς λιμένες όπου από την πλευρά τους ενδυναμώνουν την τοπική αγορά, και αφετέρου η δημοσιονομική συνεισφορά έγκειται στα έσοδα από τους χρήστες των μαρίνων μέσω της εισπραξίας των φόρων από τη χρήση των υπηρεσιών που παρέχουν οι μαρίνες. Καθοριστικό ρόλο λοιπόν παίζουν οι υποδομές και η ποιότητα των παρερχόμενων υπηρεσιών των τουριστικών αυτών λιμένων.

Ωστόσο στην Ελλάδα, μία χώρα νησιωτική με υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και με αναρίθμητους προορισμούς για τουρισμό αυτού του είδους, η φορολογική μεταχείριση του κλάδου έχει αποδειχθεί ακριβώς αντίθετη των ωφελειών που θα μπορούσε να προσφέρει. Στο παρελθόν τα σκάφη αναψυχής έχουν μεταχειριστεί με αντικειμενικά κριτήρια φορολογίας πολύ πιο αυξημένα των εξόδων διατήρησής τους. Το 2012, η πολιτική εισπραξίας τέλους ακινησίας για τα σκάφη που παρέμειναν δεμένα προκειμένου οι ιδιοκτήτες τους να μην φορολογηθούν με αντικειμενικά κριτήρια έφερε στα ταμεία του κράτους χαμηλές εισπράξεις 191.000 ευρώ, αφού 3.823 ιδιωτικά σκάφη ακινητοποιήθηκαν με τέλος από 10 ευρώ έως 100 ευρώ ανάλογα με το μήκος του σκάφους. Σε αντίθετη περίπτωση αν δεν είχε επιβληθεί το μέτρο αυτό, τα παραπάνω σκάφη θα συνεισέφεραν 131 εκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας και ΦΠΑ στο κράτος μεγαλύτερο του τέλους ακινησίας.

Το Νοέμβριο του 2013, το νομοσχέδιο «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» που θα κατατεθεί στη Βουλή προς ψήφιση κατευθύνεται προς μια διαφορετική προσέγγιση με την προοπτική καλύτερων αποτελεσμάτων, η οποία περιλαμβάνει κατά βάση την επιβολή ενός λειτουργικού τέλους για όλα τα σκάφη αναψυχής είτε παραπλέον είτε ελλιμενίζονται στη χώρα.

Πιο συγκεκριμένα, το τέλος παραμονής και πλόων επιβάλλεται σε μηχανοκίνητα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των 10 μέτρων και υπολογίζεται ανάλογα με το μήκος του πλοίου ως εξής:²¹

- για τα επόμενα δύο μέτρα, (ήτοι 10,01 έως 12 μέτρα), 100 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα τρία μέτρα, (ήτοι 12,01 έως 15 μέτρα), 200 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα πέντε μέτρα (ήτοι 15,01 έως 20 μέτρα), 250 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα πέντε μέτρα (ήτοι από 20,01 έως 24 μέτρα), 350 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα μέτρα από 24,01 και άνω, 400 ευρώ ανά μέτρο

Το τέλος παραμονής και πλόων επιβάλλεται επίσης σε ιστιοφόρα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των 12 μέτρων και υπολογίζεται ανάλογα με το μήκος του πλοίου ως εξής:

- για τα επόμενα τρία μέτρα (ήτοι 10,01 έως 15 μέτρα), 100 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα πέντε μέτρα (ήτοι 15,01 έως 20 μέτρα), 200 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα τέσσερα μέτρα (ήτοι 20,01 έως 24 μέτρα), 300 ευρώ ανά μέτρο,
- για τα επόμενα μέτρα 24,01 και άνω, 400 ευρώ ανά μέτρο

Τα ποσά αυτά μειώνονται κατά ποσοστό 10% για κάθε πενταετία μετά την πάροδο της πρώτης πενταετίας από την ναυπήγηση του πλοίου, και μέχρι συνολικά ποσοστό 20% του τέλους παραμονής και πλόων. Επίσης μειώνονται κατά επιπλέον ποσοστό 5% σε περίπτωση καταβολής του για χρονικό διάστημα 6 μηνών και κατά ποσοστό 10% σε περίπτωση καταβολής του για χρονικό διάστημα 12 μηνών. Για τα χαρακτηριζόμενα «Παραδοσιακά Πλοία αναψυχής» σύμφωνα με το άρθρο 1 του παρόντος νόμου τα ανωτέρω ποσά μειώνονται περαιτέρω κατά ποσοστό 25%.

Το συνολικό ποσό του ετήσιου τέλους παραμονής και πλόων, προ των παραπάνω μειώσεων, δε θα υπερβαίνει το ποσό των 17.000 ευρώ για όλες τις κατηγορίες των

²¹Ανδρής Γιώργος (09/07/2013), 'Τέλος πλόων και όχι φόρος πολυτελείας στα σκάφη αναψυχής', <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=27686&subid=2&pubid=113075829>

ιδιωτικών πλοίων αναψυχής. Τέλος, υπόχρεος σε καταβολή του τέλους είναι ο ιδιοκτήτης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, στο όνομα του οποίου βεβαιώνεται.

4.9. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.), σύμφωνα με το νόμο Ν. 3182/2003 ορίζεται ως η εμπορική εταιρεία που έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά.²²

Η Ν.Ε.Π.Α. αποκτά νομική προσωπικότητα από την καταχώριση του καταστατικού της στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, έχει διάρκεια ορισμένου χρόνου που καθορίζεται στο καταστατικό και η οποία δεν μπορεί να οριστεί μεγαλύτερη των τριάντα ετών, ενώ απαιτούνται δύο τουλάχιστον ιδρυτές με ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο το ποσό των δέκα χιλιάδων ευρώ. Η επωνυμία της Ν.Ε.Π.Α. πρέπει να περιλαμβάνει απαραίτητα τις λέξεις "Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής" ή τα αρχικά γράμματα των λέξεων αυτών.

Όσον αφορά στο φορολογικό καθεστώς των εν λόγω ναυτιλιακών εταιρειών, αυτές απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός των τελών χαρτοσήμου στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- στη διανομή κερδών και στο καθαρό προϊόν εκκαθάρισης, με εξαίρεση τις αμοιβές των μελών του διοικητικού συμβουλίου, που υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος
- στην ανάληψη κεφαλαίου και στις σχετικές εξοφλητικές αποδείξεις
- στις εγγραφές στα τηρούμενα από την εταιρεία βιβλία, τα εισερχόμενα στην Ελλάδα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα που αφορούν πράξεις της εταιρείας στην αλλοδαπή

²²<http://www.taxlaw.gr>, 'Ν.Ε.Π.Α.', <http://www.taxlaw.gr/el/practice-areas/company-law/154-2011-10-27-11-03-35>

- στις καταθέσεις και στα προς την εταιρεία δάνεια των μετόχων -η απαλλαγή δεν καταλαμβάνει το φόρο εισοδήματος για τους τόκους καταθέσεων της εταιρείας, καθώς και τους τόκους που προκύπτουν από δάνεια που χορηγούν οι μέτοχοι στην εταιρεία
- στην κεφαλαιοποίηση των κερδών και τέλος
- στη μη ανάληψη των κερδών από τους μετόχους

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 42 του νόμου 220)²³ τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής απολαμβάνουν τις ακόλουθες απαλλαγές φόρου:

- Η αναστολή του εισαγωγικού δασμού που προβλέπεται από το εκάστοτε ισχύον Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο παρέχεται για τα είδη που προορίζονται για την κατασκευή, επισκευή, συντήρηση ή μεταποίηση, καθώς και τον εξοπλισμό ή τον εφοπλισμό πλοίων, εφόσον αυτά έχουν ναυπηγηθεί για την ανοιχτή θάλασσα και στα οποία το μέγιστο εξωτερικό μήκος του κύτους, χωρίς τα προσαρτήματα, είναι ίσο ή ανώτερο των δώδεκα μέτρων, εφαρμοζομένων των εκάστοτε ισχυουσών περί ειδικού προορισμού κοινοτικών διατάξεων. Η προϋπόθεση του μήκους του κύτους δεν ισχύει για τα αλιευτικά και ναυαγσωστικά πλοία
- Οι απαλλαγές από το ΦΠΑ που προβλέπονται από τις ισχύουσες κάθε φορά Κοινοτικές και Εθνικές περί ΦΠΑ διατάξεις, ισχύουν και για τα πλοία της Ν.Ε.Π.Α.
- Απαλλάσσονται από τις λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα κάθε φορά από τις Κοινοτικές και Εθνικές διατάξεις, τα είδη που εισάγονται και προορίζονται για επαγγελματικά πλοία που εκτελούν θαλάσσιες επί κέρδη εργασίες, εφόσον αυτά πρόκειται να ενσωματωθούν ή χρησιμοποιηθούν στα πλοία αυτά με σκοπό την κατασκευή, επισκευή, μεταποίηση, συντήρηση και κίνησή τους, καθώς και τα είδη που τυγχάνουν αναγκαία για την ψυχαγωγία, ασφάλεια του πληρώματος, των επιβατών και των εμπορευμάτων και την εκπλήρωση εν γένει των σκοπών για τους οποίους προορίζονται τα πλοία αυτά, ως και την κάλυψη των αναγκών των

²³ <http://www.fle.gr>, 'ΝΟΜΟΣ 3182/03: Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις', <http://www.fle.gr/forj/index.php/nomoi-pd/103/375#%CE%9A%CE%95%CE%A6%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%99%CE%9F%20%CE%A4%CE%A1%CE%99%CE%A4%CE%9F>

επιβαρύνσεων σε αυτά. Η απαλλαγή αφορά τις ακόλουθες κατηγορίες επαγγελματικών πλοίων:

- Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων, που εκτελούν πλόες εξωτερικού
- Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων, που εκτελούν μικτούς πλόες. Η απαλλαγή για τα τροφοεφόδια στα ανωτέρω πλοία αφορά μόνο εκείνα τα οποία θα χρησιμοποιηθούν κατά τους πλόες τους στο εξωτερικό
- Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων, που εκτελούν πλόες εσωτερικού, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια
- Τα αναγνωριζόμενα από τις διατάξεις ως επαγγελματικά τουριστικά πλοία ή πλοιάρια, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια
- Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, που εκτελούν θαλάσσιες επιστημονικές έρευνες ή εργασίες εκμετάλλευσης θαλάσσιου υπόγειου πλούτου, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια
- Τα αλιευτικά και σπογγαλιευτικά σκάφη, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια
- Άλλα πλοία, πλωτά μέσα και εν γένει ναυπηγήματα υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθαρής χωρητικότητας πέντε τουλάχιστον κόρων, για τις επί κέρδη εργασίες που πραγματοποιούν εκτός λιμένα, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΑΛΛΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλυθούν τα βασικά χαρακτηριστικά και το φορολογικό πλαίσιο των κύριων ανταγωνιστικών νηολογίων που διεκδικούν την ελληνική πλοιοκτησία.

Όπως παρουσιάστηκε στο κεφάλαιο 1, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση των Lloyd's Register - Fairplay για λογαριασμό της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Greek Shipping Committee), μετά την ελληνική σημαία στην κατάταξη των σημαίων του ελληνόκλητου στόλου ακολουθεί μια σειρά από σημαίες ευκαιρίας: της Λιβερίας, της Μάλτας, των Marshall Islands, του Παναμά, των Μπαχαμών και της Κύπρου.

Στο σημείο αυτό παρατίθενται κάποιοι απαραίτητοι ορισμοί:

- Ως σημαία ευκαιρίας ή σημαία ευκολίας (flag of convenience), σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο ΟΟΣΑ το 1959 "χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων χωρών όπως, κατά πρώτα, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκας, των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα απ' ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας των παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις".
- Ως εξωχώρια εταιρεία (offshore company), σύμφωνα με το άρθρο 31.1. του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, νοείται η εταιρεία εκείνη που έχει την έδρα της σε αλλοδαπή

χώρα και με βάση τη νομοθεσία της οποίας δραστηριοποιείται αποκλειστικά σε άλλες χώρες και απολαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκής φορολογικής-μεταχείρισης.²⁴

Στο μεταξύ, στην Ευρωπαϊκή Ένωση το κύριο καθεστώς φορολόγησης που απαντάται σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες με αξιόλογη ναυτιλιακή παρουσία, επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητας του (tonnage tax). Απαντώνται δύο μορφές τέτοιας φορολόγησης με διαφορές κυρίως ως προς τις απαιτήσεις του κάθε συστήματος: το Ελληνικό, όπως αναλύθηκε στο κεφάλαιο 4, και το Ολλανδικό. Είναι λοιπόν σημαντικό να αναλυθεί στο σημείο αυτό και το δεύτερο σύστημα φόρου χωρητικότητας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

5.2. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Το ολλανδικό φορολογικό μοντέλο χωρητικότητας έχει ασπασθεί από πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διότι η Ολλανδία ήταν ένας από τους πρωτοπόρους στην εφαρμογή του αναγκαίου σύγχρονου ναυτιλιακού φορολογικού πλαισίου. Πριν από την εφαρμογή του εν λόγω φορολογικού καθεστώτος το 1996, η χώρα αντιμετώπιζε έντονες αρνητικές πιέσεις στον τομέα της ναυτιλίας. Πολυάριθμες ναυτιλιακές δραστηριότητες της είχαν μεταφερθεί σε τρίτες χώρες, οι πλοιοκτήτες άλλαζαν σημαία στο στόλο τους και ο ναυτιλιακός τομέας της παρήκμαζε. Μετά την κοινοποίηση του παρόντος φορολογικού της συστήματος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Ολλανδία εφάρμοσε μια δέσμη διαφόρων φορολογικών εργαλείων που περιλαμβάνουν καθεστώς φόρου χωρητικότητας, περιορισμό του μισθολογικού κόστους και άλλες φορολογικές διευκολύνσεις, το οποίο υιοθετήθηκε από άλλες 20 χώρες. Οι πλοιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν τον προσδιορισμό των φορολογητέων κερδών τους με δύο διαφορετικούς τρόπους²⁵:

- Η πρώτη επιλογή βασίζεται στα κέρδη της εταιρείας (έσοδα μείον έξοδα)
- Η δεύτερη επιλογή βασίζεται στο σύστημα φόρου της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων της

²⁴ ΠΟΛ 1041/2003 - Υπ Οικ. επί άρθρου 5.7 Ν. 3091/2002

²⁵ Ernst & Young (2013), 'Shipping Industry Almanac' annual report on tax issues

Σε γενικές γραμμές, τα φορολογητέα κέρδη υπό το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας είναι σημαντικά χαμηλότερα σε σύγκριση με τα πραγματικά κέρδη. Η επιλογή αυτή γίνεται από τη ναυτιλιακή εταιρεία κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της και μπορεί να αναθεωρηθεί μετά το δέκατο έτος. Επιβάλλεται δηλαδή μία δεκαετία σταθερής φορολογικής μεταχείρισης (η λεγόμενη περίοδος κλειδώματος- lock up period), μετά το πέρας της οποίας αποφασίζει αν επιθυμεί να συνεχίσει υπό αυτό το καθεστώς.

Για να εφαρμοστεί υπολογισμός των φορολογητέων κερδών με βάση τη χωρητικότητα, μια ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να διενεργεί τις ακόλουθες δραστηριότητες στα πλοία ιδιοκτησίας της:

- Μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων στο εξωτερικό
- Μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων στο εξωτερικό για το σκοπό της εξερεύνησης και εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων στη θάλασσα
- Εξερεύνηση του στρώματος του βυθού
- Πόντιση καλωδίων και αγωγών στο βυθό της θάλασσας
- Δραστηριότητες ανύψωσης από τη θάλασσα
- Υπηρεσίες Εκβάθυνσης στη θάλασσα
- Υπηρεσίες Ρυμούλκησης και Υποστήριξης στη θάλασσα

Ως ιδιοκτησία των πλοίων από μέρους της ναυτιλιακής εταιρείας νοείται:

- Η κατοχή ενός αξιόπλοου πλοίου μερικά ή ολικά αρκεί να μην το έχει ναυλώσει σε άλλη εταιρεία ως γυμνό πλοίο (bareboat charter)
- Η κατοχή ενός αξιόπλοου πλοίου με ναύλωση του ως γυμνό πλοίο
- Η ανάληψη ποσοστού τουλάχιστον 30% της διαχείρισης του ιδιόκτητου πλοίου της
- Η ανάληψη ολόκληρης της τεχνικής διαχείρισης και της διαχείρισης του πληρώματος ενός πλοίου που δεν είναι στην ιδιοκτησία της

Τέλος, το πλοίο της εταιρείας -ιδιόκτητο ή bareboat charter- πρέπει να φέρει σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία) και όχι απαραίτητα Ολλανδική.



Το φορολογητέο κέρδος με βάση τη χωρητικότητα υπολογίζεται με βάση τα ποσά ανά ημέρα εκμετάλλευσης του πλοίου, όπως ορίζεται κατωτέρω στον πίνακα. Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία κατέχει μόνο κάποιο μέρος του πλοίου, φορολογείται μόνο για το μέρος αυτό που της αναλογεί.

Το φορολογητέο κέρδος που υπολογίζεται με την εφαρμογή του πίνακα φορολογείται με τους εκάστοτε συντελεστές φορολόγησης των επιχειρήσεων στην Ολλανδία.

Για το 2013 οι φορολογικοί συντελεστές έχουν ως εξής:

- Φορολογητέο εισόδημα έως 200.000€ φορολογείται με συντελεστή 20%
- Φορολογητέο εισόδημα πάνω από 200.000€ φορολογείται με συντελεστή 25%

Ημερήσιο Κέρδος (€/1.000 καθαρών Κ.Ο.Χ.)	Συνολικοί Κόροι Καθαρής Χωρητικότητας
9,08	≤ 1.000
6,81	1.001-10.000
4,54	10.001-25.000
2,27	25.001-50.000
0,50	> 50.000

Πίνακας 5.1 Πηγή: Ernst & Young (2013), 'Shipping Industry Almanac'

Για παράδειγμα, ο φόρος που αναλογεί σε ένα πλοίο με καθαρή χωρητικότητα 24.000 κόρους υπολογίζεται ως εξής:

Φορολογητέο κέρδος:

$(1 \times 9,08\text{€}) + (9 \times 6,81\text{€}) + (14 \times 4,54\text{€}) = 133,93\text{€/ημέρα}$, και :

$133,93\text{€/ημέρα} \times 365 \text{ ημέρες} = 48.884,45\text{€}$

Φόρος πληρωτέος:

$48.884,45\text{€} \times 20\% = 9.768,89 \text{ €}$

Ο μειωμένος συντελεστής 0,50€ ανά ημέρα ανά 1.000 καθαρούς ΚΟΧ για τα πλοία τουλάχιστον 50.000 καθαρών ΚΟΧ εφαρμόζεται για τα πλοία που έχουν ταξινομηθεί για πρώτη φορά κάτω από κάποια σημαία μετά την 31η Δεκεμβρίου 2008 ή για τα πλοία που κατά τα πέντε έτη που προηγούνται της επιλογής φορολόγησης κερδών με βάση τη χωρητικότητα φέρουν σημαία διαφορετική της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

Για να είναι το καθεστώς φορολόγησης χωρητικότητας συμφέρον για τις δραστηριότητες διαχείρισης των πλοίων, τα φορολογητέα κέρδη με βάση τον παραπάνω πίνακα μπορεί να μειωθούν κατά 75% για μια ναυτιλιακή επιχείρηση που δεν διαθέτει πλοίο, αλλά αναλαμβάνει ολόκληρη την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος ενός πλοίου.

Επιπλέον, σύμφωνα με το Ολλανδικό μοντέλο φορολόγησης, όσον αφορά στην πληρωμή του εγχώριου Φ.Π.Α. ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρέσεις ή σε περίπτωση επιβολής επιστροφές του ποσού:

- Προμήθειες αγαθών (π.χ. ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί επί του πλοίου) και παροχή υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες επισκευής) και η μίσθωση στα εμπορικά ποντοπόρα πλοία, στα πλοία που χρησιμοποιούνται για σκοπούς διάσωσης ή βοήθειας, και σε σκάφη που χρησιμοποιούνται για παράκτια αλιεία
- Υπηρεσίες που σχετίζονται με τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με τα ποντοπόρα πλοία (π.χ. φόρτωση και εκφόρτωση)

- Διεθνείς μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με ποντοπόρα πλοία

Τέλος, το Ολλανδικό μοντέλο προσφέρει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιδότηση του κόστους εργασίας με τη μορφή μειωμένου φόρου μισθωτών υπηρεσιών (Φ.Μ.Υ.) και εισφορών ασφάλισης. Πιο συγκεκριμένα, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να κάνουν παρακράτηση του φόρου μισθωτών υπηρεσιών, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Το 40% του μισθού των Ολλανδών κατοίκων - ναυτικών από το συνολικό ποσό του φόρου μισθωτών υπηρεσιών και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης
- Η μείωση του μισθολογικού κόστους του 40% ισχύει και για τους μη ολλανδούς κατοίκους - ναυτικούς που είναι κάτοικοι μιας χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου
- Το 10% του μισθού των μη Ολλανδών και μη Ευρωπαίων κατοίκων - ναυτικών που υπόκεινται σε φόρο μισθωτών υπηρεσιών ή και μόνο ασφαλιστικών εισφορών στην Ολλανδία

5.3. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΛΙΒΕΡΙΑ²⁶

Σύμφωνα με την έκθεση IHS Fairplay Ιανουαρίου 2013, το νηολόγιο της Λιβερίας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο νηολόγιο σε παγκόσμια κατάταξη βάσει χωρητικότητας DWT, με συνολική χωρητικότητα άνω των 200 εκατομμυρίων τόνων, και συγχρόνως αποτελεί το κύριο αντίπαλον δέος για την ελληνική σημαία στα ελληνόκτητα πλοία.

Το νηολόγιο της Λιβερίας ιδρύθηκε το 1948 και ως κορυφαίο ανοιχτό νηολόγιο στον κόσμο, είναι γνωστό για την ποιότητα και την ασφάλεια που παρέχει, ενώ η σημαία της Λιβερίας βρίσκεται στη 'λευκή λίστα' του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.).

²⁶ Liberian Registry, <http://www.liscr.com/liscr/>



Επιπλέον, στα οφέλη της εγγραφής πλοίου υπό τη λιβεριανή σημαία περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα εξής:

- Πλήρης φορολογική απαλλαγή για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων τα οποία υπάγονται στη φορολογία χωρητικότητας
- Απλή και ταχεία διαδικασία σύστασης εταιρείας, εγγραφής και διαγραφής των πλοίων στο λιβεριανό νηολόγιο
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την ιθαγένεια των μετόχων και των διευθυντών της εταιρείας
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα των αξιωματικών, του πλοιάρχου και του πληρώματος του εγγεγραμμένου πλοίου
- Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με άλλες χώρες
- Απουσία εμπορικών περιορισμών για τα πλοία σημαίας Λιβερίας
- Προνομιακή μεταχείριση πλοίων σημαίας Λιβερίας σε πολλά λιμάνια
- Αξιοπιστία νηολογίου και πλήρης κάλυψη: είναι το πρώτο και μέχρι στιγμής το μόνο ανοιχτό νηολόγιο που έχει εκπαιδεύσει ένα παγκόσμιο δίκτυο ελεγκτών τόσο του Διεθνούς κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM) και της Διεθνούς Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS)

Ως περιορισμός κατά τη νηολόγηση αναφέρεται η ηλικία του πλοίου η οποία πρέπει να μην υπερβαίνει τα 20 έτη.

Όσον αφορά στο κόστος εγγραφής στο νηολόγιο και στο φορολογικό καθεστώς των πλοίων υπό λιβεριανή σημαία ισχύουν τα εξής:

- Για πλοία καθαρής χωρητικότητας έως 14.000 NT,
 - το τέλος εγγραφής υπολογίζεται σε \$2.500
 - το ετήσιο φορολογικό κόστος υπολογίζεται σε \$0,40/ NT με ελάχιστο κόστος τα \$880
- Για πλοία καθαρής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 14.000 NT,
 - το τέλος εγγραφής υπολογίζεται σε \$0,13/ NT με μέγιστο τέλος τα \$3.900, συν κατ' αποκοπήν ποσό \$1.500
 - το ετήσιο φορολογικό κόστος υπολογίζεται σε \$0,10/ NT συν κατ' αποκοπήν ποσό \$3.800

Η διαδικασία της αρχικής εγγραφής ολοκληρώνεται σε 1 ημέρα από την παράδοση της αίτησης.

5.4. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ

Σύμφωνα με την έκθεση IHS Fairplay Ιανουαρίου 2013, το νηολόγιο της Μάλτας είναι το πρώτο στην ευρωπαϊκή κατάταξη βάσει χωρητικότητας GT και το έβδομο σε παγκόσμια κατάταξη βάσει χωρητικότητας DWT με συνολική χωρητικότητα άνω των 100 εκατομμυρίων τόνων.

Η σημαία της Μάλτας βρίσκεται στη 'λευκή λίστα' του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.). Ιδιοκτήτες όλων των τύπων πλοίων, από σκάφη αναψυχής μέχρι κρουαζιερόπλοια, δεξαμενόπλοια και εξέδρες άντλησης πετρελαίου, εγγράφουν τα σκάφη τους υπό τη σημαία της Μάλτας και επωφελούνται από τα διάφορα οφέλη, κυρίως φορολογικά, που διατίθενται σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας.^{27,28}

²⁷ Malta International Registry, <http://www.emd.com.mt/advocates/en-us/ship-and-yacht-registration.aspx>

²⁸ Malta International Registry, <http://www.flagport.com/advantages-of-registering-ship-in-malta.aspx>



Πιο αναλυτικά, τα οφέλη της εγγραφής πλοίου υπό τη μαλτέζικη σημαία περιλαμβάνουν :

- Πλήρη φορολογική απαλλαγή για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές για πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 1.000 κόρων τα οποία υπάγονται στη φορολογία χωρητικότητας - μπορεί επίσης να εφαρμοστεί και σε μικρότερα πλοία
- Απλή και ταχεία διαδικασία σύστασης εταιρείας, εγγραφής και διαγραφής των πλοίων στο μαλτέζικο νηολόγιο
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την ιθαγένεια των μετόχων και των διευθυντών της εταιρείας
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα των αξιωματικών, του πλοιάρχου και του πληρώματος του εγγεγραμμένου πλοίου
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την ηλικία των πλοίων
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την πώληση των πλοίων και την υποθήκευση τους
- Απουσία εμπορικών περιορισμών για τα πλοία σημαίας Μάλτας
- Προνομιακή μεταχείριση σκαφών σημαίας Μάλτας σε ορισμένα λιμάνια
- Αξιοπιστία νηολογίου και πλήρη κάλυψη των αναγκών ανά πάσα στιγμή

Όσον αφορά στη διαδικασία νηολόγησης των πλοίων, αυτά εγγράφονται προσωρινά υπό τη σημαία της Μάλτας για έξι μήνες (με δυνατότητα παράτασης για επιπλέον χρονικό διάστημα, ή περιόδους που δεν υπερβαίνουν συνολικά τους έξι μήνες) και στη διάρκεια αυτή ολοκληρώνεται η μόνιμη νηολόγηση τους. Η διαδικασία είναι απλή, και οι απαιτήσεις για την προσωρινή εγγραφή περιλαμβάνουν τα ακόλουθα έγγραφα:

- Ολοκλήρωση της αίτησης για εγγραφή στο νηολόγιο
- Δήλωση κυριότητας του πλοίου στον ιδιοκτήτη του πριν την εγγραφή
- Πληρεξούσιο για την ιδιοκτησία ενός πλοίου υπό σημαία Μάλτας- στην περίπτωση νομικού προσώπου, απαραίτητο το καταστατικό της εταιρείας
- Πιστοποιητικό της αξιοπλοΐας του πλοίου- στην περίπτωση των εμπορικών πλοίων, απαραίτητο το πιστοποιητικό της κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του πλοίου με τον κώδικα ISM
- Αίτηση για πιστοποιητικό αναγκαίων προτύπων ασφαλείας για το πλήρωμα
- Αίτηση για άδεια ραδιοσταθμού του πλοίου
- Αντίγραφο του Πιστοποιητικού διεθνούς χωρητικότητας του πλοίου
- Πληρωμή του τέλους εγγραφής και φόρου χωρητικότητας

Για την οριστικοποίηση της εγγραφής στο νηολόγιο της Μάλτας προσκομίζεται ακόμη μια σειρά εγγράφων όπως το πιστοποιητικό της ναυπήγησης ή το έγγραφο αγοραπωλησίας του πλοίου, πιστοποιητικό διαγραφής από προηγούμενο νηολόγιο σε περίπτωση μετανηολόγησης, αποδεικτικά αδειών των πλοιάρχων, λίστα των πληρωμάτων κ.α.

Όσον αφορά στο φορολογικό καθεστώς των πλοίων, η Μάλτα εφαρμόζει κι αυτή φορολόγηση οχτώ κλιμάκων χωρητικότητας, έχοντας ένα ποσό φόρου για κάθε κλίμακα συν ένα επιπλέον ποσό φόρου για πλοία που η χωρητικότητά τους υπερβαίνει τις κατηγορίες αυτές:

Πλοίο καθαρής χωρητικότητας (NT)		Τέλος εγγραφής στο νηολόγιο	Ετήσιος Φόρος Χωρητικότητας
από	έως		
0	2.500	€ 625	€ 1.000
2.500	8.000	€ 625 + € 0,25 για κάθε NT άνω των 2.500 NT	€ 1.000 + € 0,40 για κάθε NT άνω των 2.500 NT
8.000	10.000	€ 2.000 + € 0,70 για κάθε NT άνω των 8000 NT	€ 3.200 + € 0,19 για κάθε NT άνω των 8.000 NT
10.000	15.000	€ 2.140 + € 0,70 για κάθε NT άνω των 10.000 NT	€ 3.580 + € 0,14 για κάθε NT άνω των 10.000 NT
15.000	20.000	€ 2.490 + € 0,70 για κάθε NT άνω των 15.000 NT	€ 4.280 + € 0,12 για κάθε NT άνω των 15.000 NT
20.000	30.000	€ 2.840 + € 0,70 για κάθε NT άνω των 20.000 NT	€ 4.880 + € 0,09 για κάθε NT άνω των 20.000 NT
30.000	50.000	€ 3.540 + € 0,70 για κάθε NT άνω των 30.000 NT	€ 5.780 + € 0,07 για κάθε NT άνω των 30.000 NT
άνω των 50.000		€ 4.940 + € 0,70 για κάθε NT	€ 7.180 + € 0,07 για κάθε NT άνω των 50.000 NT

Πίνακας 5.2 Πηγή: Ernst & Young (2013), 'Shipping Industry Almanac'

5.5. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ MARSHALL ISLANDS²⁹

Σύμφωνα με την έκθεση IHS Fairplay Ιανουαρίου 2013, το νηολόγιο των Marshall Islands είναι το τρίτο νηολόγιο σε παγκόσμια κατάταξη βάσει χωρητικότητας DWT, με συνολική χωρητικότητα άνω των 150 εκατομμυρίων τόνων.

Τα Marshall Islands είναι κράτος-μέλος των Ηνωμένων Εθνών από το 1991 και έχουν διπλωματικές σχέσεις με τις περισσότερες ναυτιλιακές χώρες του κόσμου αποτελώντας μια από τις κορυφαίες υπεράκτιες δικαιοδοσίες για ναυτιλιακές και όχι μόνο εταιρείες. Διατηρούν πάνω από 60 χρόνια νηολόγιο μέσω του International Registries Inc (I.R.I.). Ως μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και με σημαία στη 'λευκή λίστα', τα Marshall Islands εφαρμόζουν όλες τις διεθνείς συμβάσεις της ποιότητας στα πλοία του νηολογίου τους και είναι παγκοσμίως αναγνωρισμένα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και για τη μέριμνα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.



Τα βασικά πλεονεκτήματα της νηολόγησης ενός πλοίου με σημαία των Marshall Islands είναι τα ακόλουθα:

- Το ανοιχτό νηολόγιο υιοθετεί την πρωτοποριακή νομοθεσία που επιτρέπει την εγγραφή ενός πλοίου υπό υποθήκη σε άλλη χώρα με συνέχιση του καθεστώτος της υποθήκης. Έτσι, οι ξένες προσημειώσεις υποθήκης συνοδεύουν το πλοίο στο νηολόγιο
- Πλήρης φορολογική απαλλαγή για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων τα οποία υπάγονται στη φορολογία χωρητικότητας

²⁹ International Registries Inc. for Marshall Islands, <http://www.register-iri.com/>

- Απουσία περιορισμών σχετικά με την ιθαγένεια των μετόχων και των διευθυντών της εταιρείας και παροχή υψηλής εμπιστευτικότητας. Ένα ανώνυμο άτομο είναι αρκετό ως μέτοχος, ενώ μόνη απαίτηση είναι ένας ιθαγενής εκπρόσωπος (ο δικηγόρος που συνέστησε την εταιρεία ή ένας ατζέντης)
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα των αξιωματικών, του πλοιάρχου και του πληρώματος του εγγεγραμμένου πλοίου
- Απλή και ταχεία διαδικασία σύστασης εταιρείας, εγγραφής και διαγραφής των πλοίων
- Αξιοπιστία νηολογίου και πλήρης κάλυψη στα σημαντικότερα λιμάνια του κόσμου
- Απουσία εμπορικών περιορισμών για τα πλοία σημαίας Marshall Islands

Ως περιορισμός κατά τη νηολόγηση αναφέρεται η ηλικία του πλοίου η οποία δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 έτη.

Η διαδικασία εγγραφής των πλοίων στο νηολόγιο των Marshall Islands ολοκληρώνεται μέσα σε 1 ημέρα.

Όσον αφορά στο καθεστώς εγγραφής και φορολόγησης των πλοίων ισχύουν τα εξής δύο διαθέσιμα συστήματα προς επιλογή του πλοιοκτήτη:

- Σύστημα Α
 - Το κόστος εγγραφής στο νηολόγιο είναι \$2.500, και κάθε χρόνο είναι υποχρεωτική η επανεγγραφή με κόστος \$1.500
 - Το ετήσιο φορολογικό κόστος του πλοίου υπολογίζεται σε \$0,20/ GRT με ελάχιστο κόστος τα \$500
- Σύστημα Β
 - Το κόστος εγγραφής στο νηολόγιο προκύπτει από τον ακόλουθο πίνακα και κάθε χρόνο είναι υποχρεωτική η επανεγγραφή με κόστος \$1.500:

Πλοίο χωρητικότητας (NT)		
από	έως	Τέλος εγγραφής
0	2.500	\$2.500
2.501	15.000	\$5.000
15.001	35.000	\$10.000
35.001	50.000	\$15.000
άνω των 50.000		\$20.000

Πίνακας 5.3. Πηγή: International Registries Inc.

Παρέχεται έκπτωση κατά 1/3 από το αρχικό τέλος εγγραφής υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

- i. κατά την εγγραφή του πλοίου η ηλικία του να είναι 5 ετών ή μικρότερη από την ημερομηνία της πρώτης κατασκευής ή σημαντικής μετασκευής
 - ii. νηολόγηση 3 ή περισσότερων πλοίων ταυτόχρονα με ηλικία 15 ετών ή μικρότερα ή αμετάκλητη γραπτή δέσμευση για τη νηολόγηση 3 ή περισσότερων τέτοιων πλοίων εντός ενός ημερολογιακού έτους
 - iii. η έκπτωση αυξάνεται σε 50% σε έναν ιδιοκτήτη για την νηολόγηση 10 ή περισσότερων πλοίων ταυτόχρονα με ηλικία 15 ετών ή μικρότερα ή με αμετάκλητη γραπτή δέσμευση για τη νηολόγηση 10 ή περισσότερων τέτοιων πλοίων εντός ενός ημερολογιακού έτους
- ο Το ετήσιο φορολογικό κόστος του πλοίου προκύπτει από τον ακόλουθο πίνακα:

Πλοίο χωρητικότητας (NT)		
από	έως	φόρος χωρητικότητας
0	2.500	\$500
2.501	5.000	\$0,20/NT
5.001	25.000	\$0,17/NT
25.001	50.000	\$0,15/NT
άνω των 50.000		\$0,125/NT

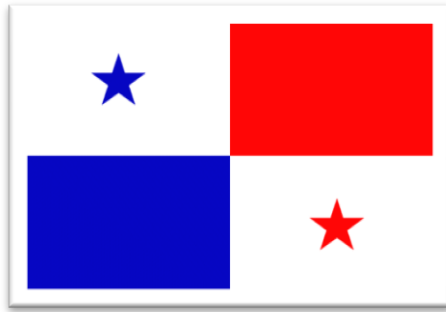
Πίνακας 5.4. Πηγή: International Registries Inc.

5.6. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ ³⁰

Σύμφωνα με την έκθεση IHS Fairplay Ιανουαρίου 2013, το νηολόγιο του Παναμά είναι το πρώτο νηολόγιο σε παγκόσμια κατάταξη βάσει χωρητικότητας DWT, με συνολική χωρητικότητα άνω των 350 εκατομμυρίων τόνων.

Η Δημοκρατία του Παναμά προσφέρει ένα κυρίαρχο ανοιχτό νηολόγιο για τα πλοία και επιτρέπει σε ξένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ανεξαρτήτως εθνικότητας ή χώρας της έδρας τους αντίστοιχα, να καταχωρήσουν ένα πλοίο οποιουδήποτε τύπου υπό παναμαϊκή σημαία και να απολαμβάνουν τα φορολογικά προνόμια της χώρας. Από το 1958 είναι κράτος-μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και η σημαία του βρίσκεται στη 'λευκή λίστα'.

³⁰ Consulate of Panama, <http://www.consulpanama.com/>



Τα κύρια πλεονεκτήματα της νηολόγησης ενός πλοίου με σημαία του Παναμά είναι τα ακόλουθα:

- Το παλαιότερο ανοιχτό νηολόγιο που αναγνωρίζεται από τα χρηματοπιστωτικά και ασφαλιστικά ιδρύματα σε όλο τον κόσμο
- Πλήρης φορολογική απαλλαγή για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων τα οποία υπάγονται στη φορολογία χωρητικότητας
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την ιθαγένεια των μετόχων και των διευθυντών της εταιρείας. Μόνη απαίτηση είναι ένας ιθαγενής εκπρόσωπος (συνήθως ο δικηγόρος που συνέστησε την εταιρεία)
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα των αξιωματικών, του πλοιάρχου και του πληρώματος του εγγεγραμμένου πλοίου
- Απλή και ταχεία διαδικασία σύστασης εταιρείας, εγγραφής και διαγραφής των πλοίων
- Αξιοπιστία νηολογίου και πλήρης κάλυψη στα σημαντικότερα λιμάνια του κόσμου
- Απουσία περιορισμού χωρητικότητας ή ηλικίας του πλοίου
- Απουσία εμπορικών περιορισμών για τα πλοία σημαίας Παναμά
- Μεγάλη σειρά εκπτώσεων στη νηολόγηση των πλοίων: έως 60% για τις νέες ναυπηγήσεις, εκπτώσεις για τα πλοία που χρησιμοποιούν καινοτόμες μεθόδους μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, για τις κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης (MODUs), για οποιαδήποτε πλοία υπό τον όρο ότι κατά τη διάρκεια μιας 24μηνιας περιόδου δεν είχαν απαγορευθεί από κρατικό λιμένα λόγω επιθεώρησης ελέγχου, εκπτώσεις πίστωσης στο νηολόγιο κ.α.

Όσον αφορά στο κόστος εγγραφής στο νηολόγιο και στο φορολογικό καθεστώς των πλοίων υπό παναμαϊκή σημαία ισχύουν τα εξής:

Πλοίο χωρητικότητας (GRT) προς εγγραφή		
από	έως	Τέλος εγγραφής
0	2.000	\$500
2.001	5.000	\$2.000
5.001	15.000	\$3.000
άνω των 15.000		\$3.000

Πίνακας 5.4. Πηγή: Consulate of Panama

Το ετήσιο φορολογικό κόστος του πλοίου υπολογίζεται σε \$0,10/ GRT με μέγιστο κόστος τα \$6.500.

Τέλος, η διαδικασία εγγραφής των πλοίων στο παναμαϊκό νηολόγιο ολοκληρώνεται μέσα σε 8 ώρες.

5.7. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ ΜΠΑΧΑΜΕΣ³¹

Σύμφωνα με την έκθεση IHS Fairplay Ιανουαρίου 2013, το νηολόγιο των Μπαχαμών είναι το ένατο νηολόγιο σε παγκόσμια κατάταξη βάσει χωρητικότητας DWT, με συνολική χωρητικότητα άνω των 100 εκατομμυρίων τόνων.

Οι Μπαχάμες διατηρούν νηολόγιο περισσότερα από 30 χρόνια. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 το νηολόγιο ήταν υπό τη διαχείριση του Υπουργείου Μεταφορών των Νήσων Μπαχάμες, όμως με την ταχύρρυθμη αύξηση του διεθνούς στόλου που προσερχόταν στο νηολόγιο, ιδρύθηκε το ημι-αυτόνομο The Bahamas Maritime Authority

³¹ The Bahamas Maritime Authority, <http://www.bahamasmaritime.com/index.php>

(BMA) το 1995 που επικεντρώνεται στην διατήρηση υψηλών προδιαγραφών στόλου με μέρη για καθαρό θαλάσσιο περιβάλλον. Είναι κράτος-μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) τηρώντας υψηλά πρότυπα ασφάλειας και ποιότητας στα πλοία, και η σημαία των Μπαχαμών συγκαταλέγεται στη λευκή λίστα.



Τα βασικά πλεονεκτήματα της νηολόγησης ενός πλοίου με σημαία των Μπαχαμών είναι τα ακόλουθα:

- Το ανοιχτό νηολόγιο του οποίου η νομοθεσία επιτρέπει την ταχεία προεγγραφή ενός πλοίου υπό υποθήκη στο νηολόγιο, και σε επόμενο στάδιο την καταγραφή των στοιχείων της υποθήκης του
- Πλήρης φορολογική απαλλαγή για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων τα οποία υπάγονται στη φορολογία χωρητικότητας
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την ιθαγένεια των μετόχων και των διευθυντών της εταιρείας. Μάλιστα τα αλλοδαπά φυσικά μπορούν να κατέχουν άμεσα τη σημαία των Μπαχαμών εφόσον το πλοίο τους δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο, μάλιστα δεν είναι προαπαιτούμενη η ύπαρξη εταιρικής οντότητας
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα των αξιωματικών, του πλοιάρχου και του πληρώματος του εγγεγραμμένου πλοίου
- Απλή και ταχεία διαδικασία εγγραφής των πλοίων χωρίς τέλος εγγραφής στο νηολόγιο
- Αξιοπιστία νηολογίου και πλήρης κάλυψη στα σημαντικότερα λιμάνια του κόσμου
- Απουσία εμπορικών περιορισμών για τα πλοία σημαίας των Μπαχαμών

Ως περιορισμοί κατά τη νηολόγηση αναφέρονται:

- η ηλικία του πλοίου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 12 έτη
- το πλοίο πρέπει να είναι ελάχιστης χωρητικότητας 1.600 καθαρών εγγεγραμμένων κόρων (NRT) και να δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο
- εάν το πλοίο είναι άνω των 12 ετών και έχει χωρητικότητα μικρότερη των 1.600 NRT, πρέπει να λαμβάνεται ειδική άδεια από τον αρμόδιο υπουργό Ναυτιλιακών Υποθέσεων για να εγγραφεί το πλοίο στο νηολόγιο των Μπαχαμών

Όσον αφορά στο καθεστώς εγγραφής των πλοίων στο νηολόγιο ισχύουν τα εξής:

- Δεν υπάρχει τέλος εγγραφής για νεοεισερχόμενα στο νηολόγιο πλοία
- Το ετήσιο κόστος επανεγγραφής του πλοίου προκύπτει από τον ακόλουθο πίνακα:

Πλοίο χωρητικότητας (NT)		
από	έως	Τέλος ετήσιας επανεγγραφής
0	2.000	\$2.552
2.001	5.000	\$ 2.155 + \$0,20/NT
άνω των 5.000		\$ 2.305 + \$0,17/NT

Πίνακας 5.5. Πηγή: The Bahamas Maritime Authority

5.8. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Σύμφωνα με την έκθεση IHS Fairplay Ιανουαρίου 2013, το νηολόγιο της Κύπρου είναι το τέταρτο στην ευρωπαϊκή κατάταξη βάσει χωρητικότητας GT και το δέκατο σε παγκόσμια

κατάταξη βάσει χωρητικότητας DWT, με συνολική χωρητικότητα άνω των 50 εκατομμυρίων τόνων.

Η σημαία της Κύπρου βρίσκεται στη ‘λευκή λίστα’ του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.). Η Κύπρος έχει ένα σπουδαίο νηολόγιο, πολύ μεγάλο αριθμό πλοιοκτητριών και διαχειριστριών ναυτιλιακών εταιρειών στο έδαφος της και σημαντική παρουσία στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, ενώ η Κυπριακή κυβέρνηση αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας υιοθετώντας ευνοϊκές πολιτικές και προσφέροντας ισχυρά φορολογικά κίνητρα.



Συγκεκριμένα, τα κίνητρα της εγκατάστασης³² ναυτιλιακής εταιρείας στην Κύπρο και της νηολόγησης πλοίου υπό κυπριακή σημαία αφορούν σε:

- Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο, ούτε και στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρεία
- Μη επιβολή φόρου στα κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση ή μεταβίβαση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο, ούτε και σε κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση ή μεταβίβαση μετοχών πλοιοκτήτριας εταιρείας
- Μη επιβολή φόρου εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών
- Μη επιβολή φόρου κληρονομιάς στις μετοχές πλοιοκτήτριας εταιρείας
- Μη επιβολή τέλους χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις
- Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες

³² Δημόπουλος Πάνος (02/02/2012), ‘Εγγραφή Ναυτιλιακής Εταιρείας στην Κύπρο’, <http://www.market-talk.net/index.php/id/10749#sthash.gi0vDrXU.dpuf>

- Μη επιβολή συναλλαγματικού ελέγχου και ελευθερία διακίνησης συναλλάγματος
- Προνομακική μεταχείριση πλοίων κυπριακής σημαίας στα λιμάνια 29 χωρών με τις οποίες έχουν υπογραφεί διμερείς συμφωνίες για αυτό το σκοπό
- Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιρειών
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα του πληρώματος του εγγεγραμμένου πλοίου υπό την προϋπόθεση να κατέχουν πιστοποιητικά ικανότητας που εκδίδονται από μία εκ των χωρών των οποίων τα πιστοποιητικά ικανότητας έχουν αναγνωρισθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία
- Ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για τις διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες

Όσον αφορά στο φορολογικό καθεστώς των πλοίων, η Κύπρος εφαρμόζει φορολόγηση πέντε κλιμάκων χωρητικότητας και προσφέρει επ' αυτών μείωση φόρου κατά 25% για τα πλοία των οποίων η τεχνική διαχείριση και η διαχείριση πληρώματος γίνεται από κυπριακή ή Κοινοτική διαχειρίστρια εταιρεία.

Επίσης, οι διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες και οι εταιρείες ναύλωσης πλοίων έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν τη φορολόγηση τους βάσει της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που διαθέτουν ή βάσει των πραγματικών κερδών τους από τις δραστηριότητές τους. Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες εμπίπτουν κατευθείαν στην φορολόγηση χωρητικότητας.

Οι κλίμακες φορολόγησης είναι οι ακόλουθες:

Πλοίο καθαρής χωρητικότητας (NT)		
από	έως	Φόρος Χωρητικότητας ανά 100 NT
0	1.000	€ 36,50
1.001	10.000	€ 31,03
10.001	25.000	€ 20,08
25.001	40.000	€ 12,78
άνω των 40.000		€ 7,30

Πίνακας 5.6 Πηγή: Ernst & Young (2013), 'Shipping Industry Almanac'

Τα τέλη εγγραφής (προσωρινά ή μόνιμα) ενός πλοίου κυμαίνονται από €213,58 μέχρι €5.125,80, ανάλογα με την ολική χωρητικότητα του.

Για την εγγραφή στο νηολόγιο της Κύπρου ³³είναι απαραίτητο:

- Οι αιτήσεις για την εγγραφή των πλοίων να υποβληθούν μέσω κυπριακού δικηγορικού γραφείου
- Κατά την εγγραφή του, το πλοίο να επιθεωρηθεί από αναγνωρισμένο νηογνώμονα
- Να συστηθεί μια κυπριακή ναυτιλιακή εταιρεία που θα κατέχει-λειτουργεί-ναυλώνει τα εν λόγω πλοία

Αναφορικά με το τελευταίο, η διαδικασία σύστασης μιας ναυτιλιακής εταιρείας στην Κύπρο, το συνολικό απαιτούμενο διάστημα για την αναγνώριση της είναι 3-5 ημέρες: Εγγράφεται ως ιδιωτική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης σύμφωνα με τις διατάξεις του Κυπριακού Νόμου περί Εταιρειών και στο καταστατικό της εμπεριέχονται οι σκοποί της

³³Κυπριακή Δημοκρατία, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, 'Το Κυπριακό Νηολόγιο με μια ματιά', <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f384e15451d73ab6c225753900256c7b?OpenDocument>

εταιρείας με όσο πιο ευρύ τρόπο είναι δυνατό, π.χ. η αγορά και διαχείριση πλοίων, ο δανεισμός χρημάτων, οι υποθήκες επί πλοίων κ.λπ. Η διαδικασία εγγραφής μιας εταιρείας περιλαμβάνει τη συμπλήρωση και παράδοση μιας αίτησης στα γραφεία του Εφόρου εταιρειών για έγκριση της επωνυμίας της επιχείρησης -αφού πρώτα ληφθεί έγκριση του ονόματος από το Μητρώο εταιρειών- και η αίτηση συνοδεύεται με την αμοιβή για επίτευξη των διαδικασιών. Η αίτηση μπορεί να υποβληθεί προσωπικά ή μέσω ενός δικηγόρου ή με το ταχυδρομείο. Η επωνυμία της εταιρείας φέρει απαραίτητα στο τέλος το διακριτικό 'Limited ή Ltd', και μετά την εξασφάλιση του ονόματος της, τα σχετικά καταστατικά έγγραφα πρέπει μέσω δικηγόρου να υποβληθούν στον έφορο εταιρειών. Η διεύθυνση της εγγραφής πρέπει να βρίσκεται στη Κύπρο -συνήθως αυτή είναι η διεύθυνση των γραφείων του δικηγόρου που έχει πραγματοποιήσει τη διαδικασία εγγραφής της εταιρείας στη Κύπρο, ενώ δεν ισχύουν τα παραπάνω αν η εταιρεία έχει ουσιαστικότερη παρουσία στη Κύπρο ή έχει μία διαχειρίστρια εταιρεία ή συνεργάζεται με μία εταιρεία ή είναι μέλος της.

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας είναι δυνατό να είναι είτε ονομαστικό- π.χ. 100€ είτε να έχει παρακατατεθεί ολόκληρο από τους επιχειρηματίες ενώ όλες οι μετοχές πρέπει να είναι ονομαστικές. Κατά τη διάρκεια της ζωής μιας κυπριακής ιδιωτικής εταιρείας χρειάζεται ένας μέτοχος ανεξαρτήτου εθνικότητας, στο Κυπριακό Δίκαιο επιτρέπεται όλοι οι μέτοχοι μιας εταιρείας να είναι αλλοδαποί που διαμένουν εκτός Κύπρου και επιτρέπεται και η μεταβίβαση μετοχών από έναν αλλοδαπό σε άλλο αλλοδαπό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Αν αναλογιστεί κανείς πως στον παγκόσμιο χάρτη ο ελεγχόμενος από Ευρωπαίους εφοπλιστές στόλος αντιστοιχεί στο 35,5% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας, τότε κατά συνέπεια γίνονται αντιληπτά τα οφέλη που αντλεί από τη δεσπόζουσα εμπορική ναυτιλία η Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως αυτά αναλύθηκαν παραπάνω σε επίπεδο συνεισφοράς στο ΑΕΠ, στις συναλλαγματικές εισροές και στην απασχόληση εργατικού δυναμικού των κρατών- μελών. Στα πλαίσια επιδίωξης της αειφόρου ανάπτυξης των κρατών-μελών της, μέλος της οποίας είναι και η Ελλάδα, και εξαιτίας της υπέρμετρα ανταγωνιστικής φύσης του κλάδου που κινείται στην ελεύθερη διεθνή αγορά και διεκδικείται από σημαίες τρίτων χωρών με χαμηλό λειτουργικό κόστος και πολύ χαμηλή φορολογία, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει μια σειρά μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής σημαίας και τη διασφάλιση των εδρεύουσων ναυτιλιακών εταιρειών στο έδαφος των χωρών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Τα μέτρα αυτά που έχουν τη μορφή παροχής κρατικών ενισχύσεων από τα κράτη-μέλη στις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες, έχουν επαληθευθεί από την ναυτιλιακή αγορά και είναι αναγκαίο να συνεχίσουν να εφαρμόζονται.

Όσον αφορά στα δύο κυρίαρχα μοντέλα φορολόγησης χωρητικότητας των ναυτιλιακών εταιρειών που εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή το ελληνικό και το ολλανδικό, συμπεραίνονται τα παρακάτω:

- Η φορολογία και στις δύο χώρες για τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι ευνοϊκότερη σε σχέση με τις άλλες εμπορικές επιχειρήσεις και περιλαμβάνει πολλές φοροαπαλλαγές και κίνητρα στους εφοπλιστές
- Το ελληνικό φορολογικό μοντέλο είναι αυστηρότερο σε σχέση με το ολλανδικό μοντέλο στα ακόλουθα:

- i. στο ελληνικό μοντέλο οι συντελεστές φορολόγησης βασίζονται στην ακαθάριστη (gross) χωρητικότητα του πλοίου ενώ στο ολλανδικό βασίζονται στην καθαρή (net) φορολογήσιμη χωρητικότητα του πλοίου
- ii. στο ελληνικό μοντέλο είναι υποχρεωτικό το σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας ενώ στο ολλανδικό υφίσταται επιλογή περιόδου κλειδώματος (lock-up period) στην οποία ο φορολογούμενος δεσμεύεται για 10 χρόνια για το αν θα φορολογείται με βάση τη χωρητικότητα ή με βάση τα κέρδη της εταιρείας και υπάρχει περιβάλλον φορολογικής σταθερότητας
- iii. στο ελληνικό μοντέλο μπορούν να συμμετέχουν μόνο πλοία με ελληνική σημαία ενώ στο ολλανδικό δεν είναι υποχρεωτική η ολλανδική σημαία

Παρατηρείται όμως σαφής συγκέντρωση των Ευρωπαίων πλοιοκτητών σε σημαίες ευκαιρίας οι οποίες προσφέρουν ειδικά φορολογικά καθεστώτα και στην ουσία οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες δεν υπάγονται σε κανένα εκ των δύο φορολογικών μοντέλων. Αυτή την τάση ωστόσο προσπαθεί να ανατρέψει η χαμηλή φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας όπως συνίσταται από τις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

6.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΙΣ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ

Η απόφαση για την επιλογή της σημαίας δεν εξαρτάται αποκλειστικά από το φορολογικό πλαίσιο, αλλά από ένα συνδυασμό της αξιοπιστίας που προσφέρει η σημαία, με τις απαιτήσεις για τη σύνθεση και τους όρους απασχόλησης του πληρώματος.

Γίνεται αντιληπτό από την ανάλυση που έγινε στο 5^ο κεφάλαιο πως στη νηολόγηση των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας οι πλοιοκτήτες απολαμβάνουν μια σειρά από πολλά πλεονεκτήματα και ευκολίες: εξασφαλίζουν την πλέον ευμενή φορολογική μεταχείριση σε επίπεδα παραπλήσια της μηδενικής φορολογικής επιβάρυνσης, ευκολότερη δανειοδότηση με πολλές ασφαλίσσεις, λιγότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνείς

υποχρεώσεις των χωρών τους, απαλλαγή από κρατικές αναμίξεις στην εκμετάλλευση των πλοίων τους, ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχία, διπλώματα), πλήρη ελευθερία στη σύνθεση και τους όρους απασχόλησης του πληρώματος, ευκολία δημιουργίας εταιρείας με τάχιστες διαδικασίες και με ανωνυμία και άλλα πολλά. Το εισόδημα από ναυτιλιακές δραστηριότητες εξαιρείται από το φόρο εισοδήματος και στις περισσότερες περιπτώσεις εκτός από τη δαπάνη μιας ετήσιας εγγραφής ή/και του ελάχιστου φόρου χωρητικότητας που απαιτείται, προσφέρεται ένα αφορολόγητο περιβάλλον για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Σε πολλές περιπτώσεις όμως, όχι σε όλες, οι σημαίες ευκαιρίας υστερούν σε διεθνή πρότυπα θαλάσσιων μεταφορών και αντιμετωπίζουν προβλήματα στους λιμενικούς ελέγχους εμφανίζοντας ελλείψεις σε θέματα που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος, με την ασφάλεια του πλοίου (security), και σε θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας (safety).

6.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Από τη μελέτη της εργασίας συμπεραίνεται πως η ελληνική σημαία είναι πιο δαπανηρή για ένα πλοιοκτήτη σε σύγκριση με μια σημαία ευκαιρίας. Ωστόσο η Ελλάδα, ως κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ακολουθεί τις Κοινοτικές οδηγίες και έχει μια σημαία η οποία δίνει μεγάλη σημασία στην ποιότητα και στην ασφάλεια του πλοίου, στο σεβασμό του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στην σύνθεση και τους όρους απασχόληση του πληρώματος.

Στο σημείο αυτό είναι άξιο να αναφερθεί πως σύμφωνα με την πρόσφατη ετήσια έκθεση της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (USCG) που θεωρείται η πλέον αυστηρή ακτοφυλακή στον κόσμο, στα ελάχιστα πλοία παγκοσμίως που καταφέρνουν να διακρίνονται για τα πιο

υψηλά πρότυπα ασφάλειας ναυσιπλοΐας (safety) και πλοίου (security) η συντριπτική πλειοψηφία αυτών φέρουν την ελληνική σημαία.³⁴

Επιπλέον, η Ελλάδα ως κράτος ναυτιλιακό και όχι ως κράτος offshore εταιρειών, δίνει μεγάλη σημασία στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών και αξιωματικών στα πλοία υπό ελληνική σημαία και παρόλο που το κόστος τους δεν είναι ανταγωνιστικό εν συγκρίσει με αυτό των αλλοδαπών ναυτικών, εντούτοις αποτελούν τους επάξιους συνεχιστές της ναυτικής τεχνογνωσίας και των δεξιοτήτων τόσων ετών παράδοσης στη θάλασσα.

Εν κατακλείδι, λόγω της πολύπλευρης προσφοράς της εμπορικής ναυτιλίας στα οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας όπως αναλύθηκαν, γίνεται αντιληπτό πως η ελληνική ναυτιλία θα μπορούσε να υποστηρίξει περαιτέρω την εγχώρια οικονομία και να γίνει βασική κινητήριος δύναμη της οικονομικής ανάκαμψης. Πέντε συγκεκριμένες δράσεις θα μπορούσαν να ενισχύσουν τις δραστηριότητες της ναυτιλίας στην Ελλάδα και ως εκ τούτου να αυξήσουν τον αντίκτυπό τους στην ελληνική οικονομία έτσι ώστε να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της χώρας³⁵:

- Ένταξη ναυτιλιακού τομέα στην μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της Ελλάδας
- Αύξηση εγγραφών σε ναυτικές σχολές με απώτερο σκοπό να ενισχυθεί η απασχόληση των Ελλήνων στην εμπορική ναυτιλία
- Αναβάθμιση της ποιότητας της ναυτικής εκπαίδευσης και δυνατότητα ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης
- Σταθερό και ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού που υπάρχει για τη νηολόγηση πλοίων και για την προσέλκυση εγκατάστασης περισσότερων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων
- Απλοποίηση διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων και μείωση της γραφειοκρατίας. Υπάρχει σχετική βελτίωση, καθώς έως πρόσφατα η νηολόγηση στην ελληνική σημαία ενός πλοίου χρειάζονταν 34 υπογραφές, με το μέσο χρόνο έκδοσης μιας εγκριτικής

³⁴ Καραγεωργίου Λάμπρος (05/11/2013), *Πρωτιά ποιότητας της ελληνικής σημαίας στις ΗΠΑ*, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/724848>

³⁵ The Boston Consulting Group (Μάιος 2013), *Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία*

πράξης νηολόγησης να ανέρχεται από 5 έως 6 μήνες. Πλέον, οι υπογραφές για την έκδοση εγκριτικής πράξης μειώθηκαν σε 9, ενώ ο χρόνος έκδοσης σε 10-15 ημέρες.³⁶ Ωστόσο να σημειωθεί πως το ελληνικό κράτος δεν πρέπει να βασίζεται στην επίκληση του πατριωτισμού των Ελλήνων εφοπλιστών για την στήριξη της ελληνικής οικονομίας όπως έγινε τη φετινή χρονιά με το διπλασιασμό φορολογίας για τα έτη 2012 - 2015 λόγω έκτακτης ανάγκης κάλυψης μέρους του διογκωμένου ελληνικού χρέους. Εφόσον εκ των πραγμάτων δεν μπορεί να μειώσει το κόστος της ελληνικής σημαίας στα επίπεδα των σημαιών ευκαιρίας λόγω των ελληνικών και ευρωπαϊκών προτύπων ποιότητας θαλάσσιων μεταφορών, πρέπει τουλάχιστον να αφουγκράζεται τις ανάγκες των εφοπλιστών για διευκόλυνση των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων στη χώρα και να παρέχει ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών.

³⁶ Φωτεινός Φώτης (26/09/2013), 'Φοροαπαλλαγές στους εφοπλιστές ψάχνει η Ε.Ε.', <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=388347>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ανδρής Γιώργος (09/07/2013), *‘Τέλος πλόων και όχι φόρος πολυτελείας στα σκάφη αναψυχής’*,
<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=27686&subid=2&pubid=113075829>
- Δημόπουλος Πάνος (02/02/2012), *‘Εγγραφή Ναυτιλιακής Εταιρείας στην Κύπρο’*,
<http://www.market-talk.net/index.php/id/10749#sthash.gi0vDrXU.dpuf>
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, *Στατιστικά θέματα Μεταφορών: Ναυτιλία*,
http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1104
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2011-12), Ετήσια Έκθεση
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2012-13), Ετήσια Έκθεση
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004), *‘Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών’*,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Λεκάκου Β. Μαρία, Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006), *‘Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία’*, Εκδόσεις Τυπωθήτω
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Φεβρουάριος 2012), *‘Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία: επικαιροποίηση της θεματολογίας’*
- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ιανουάριος 2013) *‘Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές’*
- Καραγεωργίου Λάμπρος (05/11/2013), *‘Πρωτιά ποιότητας της ελληνικής σημαίας στις ΗΠΑ’*,
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/724848>
- Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς για λογαριασμό του Ν.Ε.Ε. (Νοέμβριος 2012), *‘Έρευνα για την Ανάδειξη της Σημαίας των Σκαφών Αναψυχής στον Θαλάσσιο Τουρισμό και την Εθνική Οικονομία’*

- Κυπριακή Δημοκρατία, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, *‘Το Κυπριακό Νηολόγιο με μια ματιά’*,
<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/f384e15451d73ab6c225753900256c7b?OpenDocument>
- Μαρκιανός – Δανιόλος Ι., *‘Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας’*,
www.aya.com.gr
- Ναυτικά Χρονικά (6-7/2013), αρ. φύλλου 161, σελ. 10 & 12
- Ναυτικά Χρονικά (19/07/2013), *‘Υπογραφή Συνυποσχετικού Συμφώνου Οικειοθελούς Προσφοράς προς το Ελληνικό Δημόσιο’*,
<http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=6950&lang=gr&cat=23>
- Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, *‘Εισφορές Ναυτικού – Πλοιοκτήτου’*,
http://www.nat.gr/site/categories/Ipiressies_nat/poroi_eisfores/eisfores_naftikou.csp
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Στατιστικά: *‘Greek Controlled Shipping’*,
<http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Στατιστικά: *‘Greek Flag Fleet’*,
<http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=1>
- Οδηγός Του Πολίτη (12/09/2013), *‘Αύξηση της Τακτικής Εισφοράς Τ.Π.Α.Ε.Ν.’*,
<http://www.odigostoupoliti.eu/afxisi-tis-taktikis-isforas-asfalismenou-tou-tamiou-pronias-axiomatikon-emporikou-naftikou-tpaen/>
- Παζόπουλος Βασίλης (26/06/2013), *‘Επενδύετε σε θαλασσοπόρους ή θαλασσοπνιγμένους;’*,
<http://www.capital.gr/News.asp?id=1823190>
- Τσιμπλάκης Αντώνης (10/04/2013), *‘Σε σταθερή άνοδο η χωρητικότητα του στόλου’*,
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/637764>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, *Δύναμη Στόλου - Οικονομικά Στοιχεία*,
<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, *Ελλάδα – Ναυτιλία*,
<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=30357>

- Φωτεινός Φώτης (26/09/2013), 'Φοροαπαλλαγές στους εφοπλιστές ψάχνει η Ε.Ε.',
<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=388347>
- Bahamas Maritime Authority,
<http://www.bahamasmaritime.com/index.php>
- Clarkson, <http://www.clarksons.com/>
- Clarkson Research Services Ltd (June 2012), 'World Fleet Monitor', vol.3 no.6
- Consulate of Panama,
<http://www.consulpanama.com/>
- Ernst & Young (2013), 'Shipping Industry Almanac' annual report on tax issues
- Ernst & Young (Απρίλιος 2013), 'Tax Alert' report
- Grant Thornton report,
http://mobile.kathimerini.gr/4Dcgi/4dcgi/_w_articles_mc3_1_20/11/2006_173111
- <http://www.e-nautilia.gr> (14/12/2012), 'ΥΝΑ: Φόρος στους ναυτικούς και στα πλοία υπό ξένη σημαία',
http://www.e-nautilia.gr/2012/12/blog-post_14.html
- <http://www.epixeirisi.gr>, 'Τα χαρακτηριστικά της ναυτικής εταιρείας του Ν. 959/79 και ο τρόπος φορολογίας της',
<http://epixeirisi.gr/%CE%92%CE%97%CE%9C%CE%91-%CE%9B%CE%9F%CE%93%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%A9%CE%9D/3527/?s=1sOtFCaPYo1m>
- <http://www.fle.gr>, 'ΝΟΜΟΣ 3182/03: Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις',
<http://www.fle.gr/forj/index.php/nomoi-pd/103/375#%CE%9A%CE%95%CE%A6%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%99%CE%9F%20%CE%A4%CE%A1%CE%99%CE%A4%CE%9F>
- <http://www.taxheaven.gr>, 'ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 27/1975(ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975)',
<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/204>
- <http://www.taxlaw.gr>, 'Ν.Ε.Π.Α.',
<http://www.taxlaw.gr/el/practice-areas/company-law/154-2011-10-27-11-03-35>

- International Registries Inc. for Marshall Islands,
<http://www.register-iri.com/>
- Liberian Registry,
<http://www.liscr.com/liscr/>
- Malta International Registry,
<http://www.emd.com.mt/advocates/en-us/ship-and-yacht-registration.aspx>
- Malta International Registry,
<http://www.flagport.com/advantages-of-registering-ship-in-malta.aspx>
- Marlow P., Mitroussi K. (2008), *'EU Shipping Taxation: the comparative position of Greek Shipping'*, Maritime Economics and Logistics, vol.10 (185-207)
- S&P Capital IQ ,
<https://www.capitaliq.com/home.aspx>
- Timagenis G.Yiannis (20/06/2013), *'Which is the main type of Ship Management and Ship Broking Company?'*,
<http://greeklawdigest.gr/topics/transportation/item/68-shipping>
- The Boston Consulting Group (Μάιος 2013), *'Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία'*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΧΑΡΤΗ

Χώρα	Χωρητ. (εκ. GT)	Αριθμός πλοίων ανά τύπο						
		<u>Tanker</u>	<u>Bulk</u>	<u>General</u>	<u>Specialized</u>	<u>Noncargo</u>	<u>Σύνολο</u>	
	<u>Σύνολο</u>							
1	Ιαπωνία	152.1	1,521	1,611	2,691	1,162	1,744	8,729
2	Έλλαδα*	146.1	1,256	1,672	697	308	661	4,594
3	Κίνα	98.6	849	1,573	2,392	449	1,397	6,660
4	Γερμανία	98.1	354	465	3,138	166	429	4,552
5	Η.Π.Α.	50.5	261	224	442	96	4,028	5,051
6	Ν. Κορέα	47.2	481	470	776	335	726	2,788
7	Νορβηγία	46.9	265	266	548	502	1,154	2,735
8	Ιταλία	34.2	299	162	410	149	950	1,970
9	Σιγκαπούρη	32.2	727	219	457	165	1,911	3,479
10	Δανία	31.9	278	119	474	158	594	1,623
Πρώτες 10	738	6,291	6,781	12,025	3,490	13,594	42,181	
<i>% επί συνόλου</i>		<i>54%</i>	<i>73%</i>	<i>45%</i>	<i>59%</i>	<i>40%</i>	<i>48%</i>	
11	Ταϊβάν	27.0	95	319	386	58	148	1,006
12	Χονγκ Κονγκ	21.6	188	314	307	44	280	1,133
13	Καναδάς	18.2	120	89	212	33	585	1,039
14	Τουρκία	17.2	330	280	1,021	84	463	2,178
15	Ρωσία	16.3	539	78	1,093	268	836	2,814
16	Ισραήλ	15.8	32	55	108	83	41	319
17	Ινδία	14.5	142	163	405	39	770	1,519
18	Ην.Βασίλειο	13.5	156	46	266	67	707	1,242
19	Μαλαισία	11.7	228	14	264	71	1,030	1,607
20	Ινδονησία	11.1	502	64	1,951	149	3,157	5,823
10-20	167	2,332	1,422	6,013	896	8,017	18,680	
<i>% επί συνόλου</i>		<i>20%</i>	<i>15%</i>	<i>22%</i>	<i>15%</i>	<i>24%</i>	<i>21%</i>	
21	Γαλλία	10.6	43	8	171	24	560	806
22	Ολλανδία	10.6	47	16	738	171	759	1,731
23	Βραζιλία	10.1	54	47	73	12	431	617
24	Βέλγιο	9.4	53	49	78	46	185	411
25	Ιράν	9.0	66	62	240	7	254	629
26	Σαουδ.Αραβία	8.4	96	0	20	21	342	479
27	Η.Α.Εμιράτα	7.8	216	57	230	45	1,015	1,563
28	Σουηδία	7.1	152	1	135	61	249	598
29	Βιετνάμ	5.4	112	86	1,325	40	194	1,757
30	Κατάρ	5.0	8	4	12	36	41	101
21-30	83	847	330	3,022	463	4,030	8,692	
<i>% επί συνόλου</i>		<i>7%</i>	<i>4%</i>	<i>11%</i>	<i>8%</i>	<i>12%</i>	<i>10%</i>	
Υπόλοιπες	79	2,129	734	5,666	1,019	8,246	17,794	
<i>% επί συνόλου</i>		<i>18%</i>	<i>8%</i>	<i>21%</i>	<i>17%</i>	<i>24%</i>	<i>20%</i>	
Παγκόσμιο σύνολο	1,067	11,599	9,267	26,726	5,868	33,887	87,347	

Πίνακας 1 Πηγή: Clarkson Research Services Ltd (June 2012), 'World Fleet Monitor', vol.3 no.6

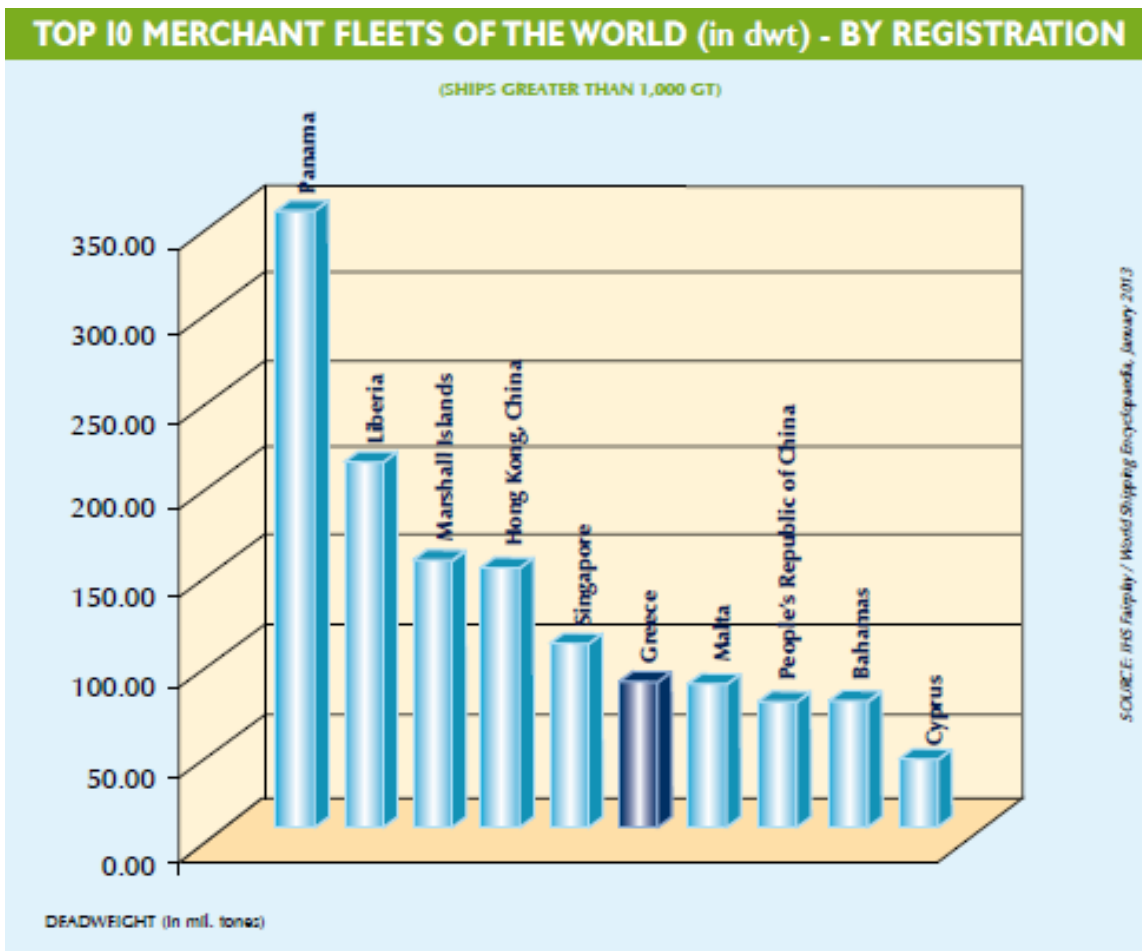
*η Ελληνική Ναυτιλία είναι πρώτη σε χωρητικότητα DWT

2. ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΑΡΤΗ

Χώρα	Χωρητικότητα στόλου (εκ. GT)					Αριθμός πλοίων	Μέση ηλικία	
	2008	2009	2010	2011	2012			
<u>ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ</u>								
		2008	2009	2010	2011	2012	06/2012	2012
1	Ελλάδα	112.3	120.4	132.1	143.3	146.1	4,594.0	16.6
2	Γερμανία	71.2	78.1	86.9	95.3	98.1	4,552.0	11.5
3	Ιταλία	26.4	29.0	32.4	34.1	34.2	1,970.0	20.5
4	Δανία	27.4	27.3	28.0	30.6	31.9	1,623.0	15.4
5	Ην.Βασίλειο	12.3	11.6	12.2	13.0	13.5	1,242.0	21.6
6	Γαλλία	7.9	8.7	9.9	10.6	10.6	806.0	16.4
7	Ολλανδία	8.3	8.7	9.4	10.4	10.6	1,731.0	15.4
8	Βέλγιο	7.6	8.0	8.5	8.9	9.4	411.0	14.0
9	Σουηδία	6.3	6.0	6.1	6.9	7.1	598.0	29.8
10	Κύπρος	3.4	4.0	4.4	4.3	4.1	234.0	19.1
11	Φιλανδία	2.9	2.9	2.9	3.0	3.1	318.0	31.2
12	Ισπανία	3.6	3.4	3.3	3.0	2.9	623.0	22.8
13	Πολωνία	1.9	2.0	2.1	2.1	2.2	311.0	27.9
14	Βουλγαρία	1.3	1.2	1.2	1.1	1.1	156.0	27.4
15	Λετονία	1.4	1.3	1.0	1.0	1.0	155.0	27.0
16	Ρουμανία	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	206.0	31.7
17	Άλλες χώρες (14)	2.3	2.3	2.2	2.3	2.4	678.0	25.0
Σύνολο		297.1	315.54	343.3	370.6	379.0	20,208.0	17.5
<u>ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΥΡΩΠΗ</u>								
1	Νορβηγία	42.9	43.3	45.8	46.5	46.9	2,735.0	19.7
2	Τουρκία	10.4	11.8	13.9	16.4	17.2	2,178.0	22.6
3	Ρωσία	14.0	14.6	15.6	16.1	16.3	2,814.0	26.5
4	Ισραήλ	14.9	15.3	15.8	16.3	15.8	319.0	13.6
5	Ελβετία	2.2	2.5	2.9	3.2	3.3	173.0	11.9
6	Ουκρανία	2.7	2.6	3.0	2.5	2.5	768.0	30.7
7	Κροατία	2.2	2.2	2.3	2.2	2.2	286.0	28.5
8	Μονακό	1.2	1.4	1.3	1.5	1.7	57.0	17.1
9	Άλλες χώρες (29)	1.2	1.1	1.2	1.3	1.3	585.0	31.9
Σύνολο		91.7	94.8	101.8	106.0	107.2	9,915.0	23.7
Ευρώπη - Σύνολο		388.8	410.34	445.1	476.6	486.2	30,123.0	19.5

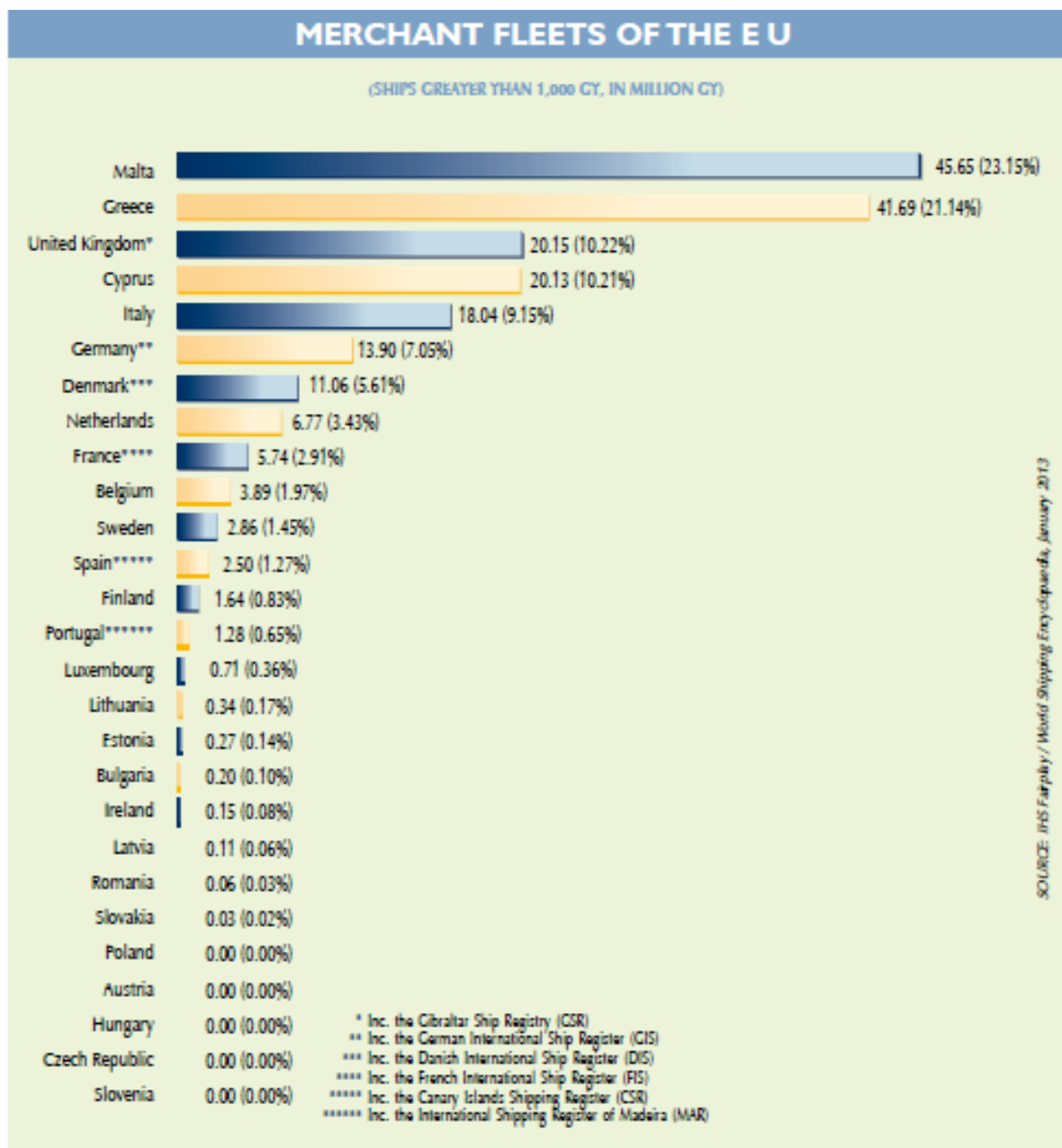
Πίνακας 2 Πηγή: Clarkson Research Services Ltd (June 2012), 'World Fleet Monitor', vol.3 no.6

3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΧΑΡΤΗ



Πίνακας 3 Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2012-13), Ετήσια Έκθεση

4. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΑΡΤΗ



Πίνακας 4 Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2012-13), Ετήσια Έκθεση