

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΑΙΑ

«Το φορολογικό καθεστώς του ναυτιλιακού τομέα και οι επιπτώσεις του στην Ελληνική ναυτιλία και οικονομία»

Παππά Δήμητρα

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

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΜΑΪΟΣ 2012

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Εγώ, η Δήμητρα Παππά, υπεύθυνη για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας δηλώνω ότι φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του εκπαιδευτικού σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης, της φύσης του υλικού που χρησιμοποιήθηκε (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα. Εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιήθηκε σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς στην υπ' αριθμ. Συνεδρίαση του σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

Καθ. Θεοδωρόπουλος Σωτήρης (Επιβλέπων)

Καθ. Πελαγίδης Θεόδωρος

Καθ. Βάλμη Ερασμία

Η έγκριση της Διπλωματικής 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 κ. Σ. Θεοδωρόπουλο για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ στο θέμα αυτό καθώς και για την καθοδήγηση, την ενθάρρυνση και υποστήριξη σε όλα τα στάδια της εργασίας. Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές της παρούσας διπλωματικής κ. Βαλμά και κ. Πελαγίδα για τα εποικοδομητικά τους σχόλια.

Τέλος ευχαριστώ τους Αναστασία Δημοράγκα και Ειρήνη Ρουκλιώτη για την πολύτιμη βοήθεια τους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της εργασίας είναι η ανάλυση το φορολογικού καθεστώτος και η επίδραση της στη εθνική και παγκόσμια οικονομία.

Η εργασία παρουσιάζει το φορολογικό θεσμικό πλαίσιο της ευρωπαϊκής ένωσης και τα προβλήματα που δημιουργούνται από την παγκόσμια και ναυτιλιακή κρίση. Γίνεται σύγκριση ανάμεσα στις χώρες κράτη μέλη της ΕΕ (Ελλάδα, Κύπρος, Μάλτα και Ολλανδία) και τις τρίτες χώρες (Νησιά Μάρσαλ, Λιβερία και Μάλτα).

Όλες οι χώρες προσπαθούν να αυξήσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα τους. Από την μία μεριά τα ευρωπαϊκά κράτη έχουν μειώσει την φορολογία τους από 0-10% και από την άλλη οι τρίτες χώρες δεν επιβάλλουν φόρο εισοδήματος και έχουν χαμηλό κόστος συντήρησης, αλλά αντιμετωπίζουν προβλήματα στην ποιοτική ναυτιλία.

Μετά την ανάλυση και τις συγκρίσεις διατυπώνονται τα συμπεράσματα και προτάσεις για την λύση των προβλημάτων

ABSTRACT

The aim of this paper is to investigate the tax regulation and the impact to the national and global economy.

The index presents the European Union tax regulation and the problems faced due to global and maritime crisis. In addition, compares the withholding taxes between European countries(such as Greece, Cyprus, Malta and Holland) and offshore countries(such as Marshall Islands, Liberia and Panama)

All countries, in order to be more attract, they tried to increase their competitive tax advantages. On the one hand, the members of the European Union have reduce their taxes among 0-10% and on the other hand offshore countries do not impose any tax income and reduce their annual maintenance fee but they faced many problems at the safety issues.

After the analysis and comparisons, the paper reports conclusions and solutions for this problem.

Key words : Tax regulations, European Union, offshore, onshore,

Πίνακας περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
1.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ-ΣΤΟΧΟΙ-ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ.....	11
1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΣΤΟΧΟΙ-ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	16
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	16
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	16
2.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ	17
2.2.1 ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	17
2.2.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΩ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ	19
2.2.3 ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	22
2.2.4 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ	23
2.2.5 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ	24
2.2.6 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ.....	25
2.2.7 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΗΛΗΡΩΣΗΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ	25
2.3 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	30
Ν.2687/1953 ΥΠΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ	30
3.1 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ Ν.Δ 2687/53	30
3.2 ΗΜΕΔΑΠΕΣ Ή ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ.....	32
3.2.1 ΦΟΡΟΣ- ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ- ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	33
3.2.2 ΦΟΡΟΣ- ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	35
3.3 ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ Ή ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ.....	37
3.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ(ΝΕΠΑ).....	38
3.4.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ	38
3.5 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ.....	39
3.6 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	41

3.7 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	49
OFFSHORE- ONSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	49
4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ OFFSHORE-ONSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	49
4.2 ΔΙΕΘΝΗ ΥΠΕΡΑΚΤΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ (OFFSHORE)	51
4.2.1 ΛΟΓΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ OFFSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	52
4.2.2 OFFSHORE ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	54
ΑΝΑΛΥΣΗ ONSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ-ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	54
5.1 ΚΥΠΡΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	54
5.2.1 ΓΕΝΙΚΑ	54
5.2.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	55
5.2.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΙΔΡΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	57
5.2.4 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	58
5.2 ΜΑΛΤΕΖΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	59
5.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	60
5.2.2 ΊΔΡΥΣΗ-ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ	62
5.2.3 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ /ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ ΥΠΟ ΜΑΛΤΕΖΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	66
5.2.4 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ/ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ.....	67
5.2.5 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	70
5.3 ΟΛΛΑΝΔΙΑ.....	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	73
ΑΝΑΛΥΣΗ OFFSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	73
6.1 MARSHALL ISLANDS	73
6.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	73
6.1.2 ΙΔΡΥΣΗ.....	74
6.1.3 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ	74
6.1.4 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	77
6.2 ΛΙΒΕΡΙΑ	80
6.3 ΠΑΝΑΜΑΣ.....	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	86
7.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	86
7.1.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ	86

7.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	91
7.2.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ.....	91
7.2.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	93

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελληνική ναυτιλία κατέχει τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες παρότι πλήττονται από την παγκόσμια και εγχώρια κρίση πρέπει να συνεχίσουν να έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων χωρών και επιπλέον πρέπει να εξακολουθούν να υφίστανται οι επιχειρήσεις τους στην Ελλάδα. Με την εργασία αυτή επιδιώκουμε να μελετήσουμε το φορολογικό πλαίσιο τόσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και της Ελληνικής κοινότητας μεμονωμένα. Μέσα από την ανάλυση του θεσμικού πλαισίου θα μπορέσουμε να κατανοήσουμε το σκοπό διαμόρφωσης αυτών των νόμων και παράλληλα θα είμαστε σε θέση να αναφέρουμε κάποια συμπεράσματα-προβλήματα και να προτείνουμε λύσεις για την αντιμετώπιση αυτών.

Επιγραμματικά η εργασία χωρίζεται σε επτά κύρια μέρη. Στο **κεφάλαιο 1** γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας. Αναπτύσσεται ο ρόλος που έχουν παίξει στην παγκόσμια οικονομία, αναφέρονται οι στόχοι και καταγράφεται το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν ξεχωριστά η κάθε ναυτιλία.

Επίσης, παρατίθεται και η διατύπωση του προβλήματος που έχουν να κάνουν με τον οικονομικό-φορολογικό ανταγωνισμό. Η επισήμανση αυτή αποτελεί και το έναυσμα για τη μελέτη – ανάλυση της φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών στα επόμενα κεφάλαια.

Στο **κεφάλαιο 2**, αποτυπώνεται το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής ένωσης και αναλύονται λεπτομερώς οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγεί η Ευρωπαϊκή Ένωση στα κράτη μέλη της.

Εν συνεχεία, στο **κεφάλαιο 3** πραγματοποιείται εκτενής ανάλυση των ελληνόκτητων εταιρειών που εδρεύουν στην Ελλάδα και νηολογούν τα πλοία τους στην ίδια χώρα.

Στο **κεφάλαιο 4** παρατίθεται ο ορισμός των onshore και offshore εταιρειών, αναφέρονται οι ανάγκες ίδρυσης αυτών, για να πάμε στα **κεφάλαια 5 και 6**, στα οποία γίνεται ανάλυση εκείνων των χωρών που προτιμούνται από τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες. Και αυτές δεν είναι άλλες από την Κύπρο την Μάλτα και την Ολλανδία, για τις onshore χώρες και από τα Marshall Islands, την Λιβερία και τον Παναμά για τις offshore χώρες.

Τέλος, στο **κεφάλαιο 7** γίνεται μια προσπάθεια σχολιασμού των δεδομένων των προηγούμενων κεφαλαίων , σύγκρισης αυτών ανάμεσα στις χώρες που αναλύσαμε και εξαγωγής συμπερασμάτων με μια παράλληλη έκθεση κάποιων προτάσεων για την αντιμετώπιση του προβλήματος, στα πλαίσια του φορολογικού καθεστώτος.

1.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ-ΣΤΟΧΟΙ-ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσης. Η Ευρώπη παίζει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία, μιας και το 41% του συνόλου του παγκόσμιου στόλου σε μεταφορική ικανότητα αποτελείται από Ευρωπαϊκές εταιρείες.

Παράλληλα, η παγκοσμιοποίηση, η πίεση του φορολογικού ανταγωνισμού και η ανάπτυξη της ποιοτικής ναυτιλίας από ναυτιλιακές χώρες σε όλο τον κόσμο δημιούργησαν την ανάγκη της ΕΕ να διατηρήσει στην πρωτιά στο παγκόσμιο εμπόριο και να προσαρμόσει τις απαιτήσεις της στην παγκόσμια οικονομία.

Έτσι λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλοντας να ενισχύσει την ευρωπαϊκή ναυτιλία διαμόρφωσε ένα θεσμικό πλαίσιο. Βασικός στόχος είναι:¹

- i. Η ανταγωνιστική θέση της ναυτιλίας στις παγκόσμιες αγορές, η οποία θα επέλθει μέσω διαφόρων οικονομικών μέτρων
- ii. Το ανθρώπινο δυναμικό με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- iii. Η αναγκαιότητα διασφάλισης της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας
- iv. Η ανάγκη ύπαρξης ποιοτικής ναυτιλίας ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

¹ <http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/2657>

- v. Η αναγκαιότητα συνεργασίας στα διεθνή φόρα: η Κομισιόν και τα κράτη μέλη μπορούν να αποτελέσουν μια ισχυρή δύναμη και να επιτευχθεί ένα διεθνές κανονιστικό πλαίσιο για την ναυτιλία.
- vi. Η πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες στην Ευρώπη. Αυτό θα πραγματοποιηθεί με την δημιουργία του Ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων διαδρομών, την ενίσχυση των λιμενικών επενδύσεων και την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα λιμενικά έργα.
- vii. Η παγκόσμια πρωτοπορία της Ευρώπης στην ναυτιλιακή έρευνα και καινοτομία σε ότι αφορά τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, την μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, την ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων και την καλύτερη ποιότητα ζωής στη θάλασσα.

Άλλος ένας παράγοντας που καθιστά αναγκαία την υλοποίηση αυτών των στόχων είναι και η πρόβλεψη από την Ευρωπαϊκή Κομισιόν, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα αυξηθούν από 3,8 δισεκατομμύρια τόνους το 2006 σε 5,3 δισεκατομμύρια τόνους το 2018. Αυτό σημαίνει ότι σε περίπου 6 χρόνια, θα πρέπει η Ευρώπη να είναι σε θέση να εξυπηρετεί τους επιπλέον τόνους.

Όλα αυτά τα προβλήματα συντέλεσαν στο να δημιουργηθεί το Ευρωπαϊκό πλαίσιο και ταυτόχρονα οι συνεχόμενες απαιτήσεις δημιουργούν την ανάγκη για περαιτέρω διευκρινήσεις του πλαισίου, οι οποίες γίνονται μέσω των κατευθυντήριων γραμμών. Βέβαια, ανάλογα με τις οικονομικές-πολιτικές εξελίξεις προσαρμόζεται εξίσου η Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Αξίζει, όμως να αναφέρουμε ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997 ήταν ορθές και για αυτό τα σημερινά μέτρα στηρίζονται στην ίδια προσέγγιση.

1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΣΤΟΧΟΙ-ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η Ελλάδα είναι από τα πιο ισχυρά και πιο σημαντικά ναυτιλιακά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους σημαντικότερους παράγοντες της εθνικής οικονομίας.

Η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία είναι επί δεκαετίες πρώτη στον κόσμο και αποτελεί το 50% του Ευρωπαϊκού παγκόσμιου στόλου και πιο συγκεκριμένα το 22,4% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 26% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων².

Η εμπορική ναυτιλία με την εισροή συναλλάγματος βοηθάει στο να δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και συμβάλει στη συνεργασία μιας αλυσίδας από ειδικούς επιστήμονες όπως είναι : οι ναυπηγοί , οι μηχανολόγοι, το προσωπικό που απασχολείται στα γραφεία της εταιρείας ,το πλήρωμα που επανδρώνει τα πλοία, οι ναυτιλιακοί πράκτορες , οι μεταφορικές εταιρείες και οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί.

Με βάση όλα αυτά τα θετικά στοιχεία, η Ελλάδα θέλοντας να ανταγωνιστεί και να κυριαρχήσει στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο, προσάρμοσε το φορολογικό της πλαίσιο και παράλληλα προσπαθεί για τη διατήρηση της στο ναυτιλιακό στερέωμα.

Με το νόμο 27/1975, που θα δούμε αναλυτικά στα επόμενα κεφάλαια, έχουν απαλλαγεί από το φόρο εισοδήματος τα εισοδήματα από πλόες ποντοπόρων πλοίων και επιβάλλεται φόρος ανάλογα με την ηλικία των πλοίων και την ολική χωρητικότητα τους σε κόρους.

Τα τελευταία όμως χρόνια έχουν παρουσιαστεί αρκετά προβλήματα τα οποία αλλάζουν τα δρώμενα του κλάδου και τον ως τώρα τρόπο αντιμετώπισης των προβλημάτων.

Η περίοδος αυτή είναι η πιο κρίσιμη σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο, τόσο από οικονομικής όσο και από πολιτικής πλευράς για τη σύγχρονη ιστορία. Η Ελλάδα έχει

² <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/>

να αντιμετωπίσει τα αλληπάληλα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί στη ναυτιλία, καθώς και στην παγκόσμια εγχώρια οικονομία :³

Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία που είναι συνηθισμένοι σε «κύκλους». Οι λεγόμενοι **ναυτιλιακοί κύκλοι** αλλάζουν σε συχνές χρονικές περιόδους και έχουν μια συνεχή διακύμανση σε σχέση με τους λοιπούς εμπορικούς κύκλους. Ο θαλάσσιος αυτός κλάδος σήμερα, βρίσκεται στα χαμηλά επίπεδα του ναυτιλιακού κύκλου. Οι ναύλοι βρίσκονται σε συνεχή πτώση και η αξία των πλοίων, νεότευκτων και μεταχειρισμένων κυμαίνεται σε ανάλογα νούμερα.

Η ναυτιλία επίσης αντιμετωπίζει και άλλα πρακτικά-λειτουργικά προβλήματα. Ένα σημαντικό θέμα είναι η κατάσταση της πειρατείας. Ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, στον κόλπο του Άντεν, τον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και την Αραβική θάλασσα έχει επιδεινωθεί σοβαρά αυτό το φαινόμενο. Πολλοί ναυτικοί ζουν υπό άθλιες συνθήκες και υπόκεινται σε σωματική και ψυχική βία. Πέραν αυτής της σοβαρής κατάστασης , ο πλοιοκτήτης έχει να αντιμετωπίσει και την απαίτηση πληρωμής λύτρων για την απελευθέρωση του πληρώματος και των πλοίων. Η εξέλιξη αυτή αποτελεί μεγάλη απειλή για το διεθνές εμπόριο και τη ναυτική ασφάλεια, κοστίζοντας στη διεθνή οικονομία από \$7 μέχρι \$12 δις. Ετησίως.

Ένα ακόμα λειτουργικό πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει η ναυτιλία είναι και οι γεωπολιτικές συγκρούσεις που οδηγούν σε εμπορικές κυρώσεις και επηρεάζουν και αυτές το παγκόσμιο εμπόριο.

Η ύφεση που κυριαρχεί στην παγκόσμια αγορά μειώνει τη ζήτηση σε μεταφορές. Η **παγκόσμια οικονομία πλήττεται** και μέσα σε αυτό το κακό κλίμα μείωσης της διεθνούς παραγωγικότητας η οικονομία βάλλεται και από την έλλειψη πηγών χρηματοδότησης λόγω της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας. Χωρίς τη βοήθεια των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων μειώνεται η χορήγηση δανείων και δυσκολεύεται ακόμη περισσότερο η έξοδος από το οικονομικό αδιέξοδο.

Αυτά είναι μερικά από τα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει ένας ξένος πλοιοκτήτης. Για τον Έλληνα όμως πλοιοκτήτη, τα δυσάρεστα γεγονότα δεν σταματούν εδώ. Εκτός από την παγκόσμια και ναυτιλιακή κρίση έχει να αντιμετωπίσει και την **εγχώρια κρίση**.

³ www.nee.gr

Οι αρνητικές εξελίξεις, γεωπολιτικά και οικονομικά είναι ραγδαίες , και όλο αυτό το σκηνικό δεν παρέχει καμία ασφαλή πρόβλεψη για το αύριο.

Επιπλέον, η Ελλάδα βάζεται από τον συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνισμό από τα υπόλοιπα κράτη μέλη της Ε.Ε και από άλλες χώρες που δραστηριοποιούνται σε offshore εταιρείες. Οι χώρες αυτές προσπαθούν να προσελκύσουν τον Έλληνα εφοπλιστή και να τον εντάξουν στο φορολογικό τους καθεστώς (**φορολογικός ανταγωνισμός**). Τα ελκυστικά πακέτα, καθώς και όλα τα παραπάνω δυσάρεστα γεγονότα συντελούν στην ενθάρρυνση των πλοιοκτητών να εξέλθουν από τον Ελληνικό νηογνώμονα και από την χώρα γενικότερα.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, η επίλυση αυτών των προβλημάτων καθίσταται αναγκαία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πρέπει να συνεχίσουν να πρωτοπορούν και να υφίστανται στο διεθνές οικονομικό στερέωμα.

Για τη επίλυση αυτών των προβλημάτων πρέπει να κατατεθούν σοβαρές προτάσεις , οι οποίες θα βοηθήσουν ουσιαστικά την ελληνόκτητη ναυτιλία και κατ' επέκταση και την ελληνική οικονομία.

Για την διατύπωση των προτάσεων επιβάλλεται η μελέτη τόσο του ελληνικού φορολογικού καθεστώτος όσο και του φορολογικού καθεστώτος των χωρών που επηρεάζουν την ελληνόκτητη ναυτιλία.

Στα επόμενα κεφάλαια θα αναφερθούμε στις κρατικές ενισχύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα από το θεσμικό πλαίσιο που έχει δημιουργήσει για τα κράτη μέλη της (μέσα σ' αυτά συγκαταλέγεται και η Ελλάδα). Έπειτα θα μελετήσουμε το ελληνικό φορολογικό καθεστώς μεμονωμένα και θα δούμε πως συνάδει με το ευρωπαϊκό πλαίσιο και μετέπειτα θα επικεντρωθούμε στο φορολογικό πλαίσιο των χωρών (offshore δραστηριοτήτων) που έχουν εγγραφεί ναυτιλιακές εταιρείες.

Η κατανόηση του πλαισίου και οι συγκρίσεις αυτών θα συμβάλλουν στη σωστή διατύπωση προτάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Από το 1970, ο Ευρωπαϊκός στόλος αρχίζει να «αποδεκατίζεται» μιας και δεν μπορεί να ανταγωνιστεί την νηολόγηση πλοίων από τρίτες χώρες, οι οποίες στην προσπάθεια τους να προσελκύσουν πλοία υπό τη σημαία τους, δεν τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφάλειας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο.⁴

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, οι Ευρωπαϊκές χώρες συνειδητοποίησαν την αναγκαιότητα της καθιέρωσης μίας ανταγωνιστικής σημαίας και η κάθε μία χώρα ξεχωριστά εφάρμοσε διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών. Στην προσπάθεια τους αυτή χαλάρωσαν κάποιους κανόνες, χωρίς να έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Οι λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας εξακολουθούσαν να κατέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των Ευρωπαϊκών χωρών.

Το 1989, η Ευρωπαϊκή επιτροπή εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για το θέμα, οι οποίες ανανεώθηκαν το 1997. Τα μέτρα που πάρθηκαν έφεραν ικανοποιητικά, εν μέρει, αποτελέσματα, κυρίως στην

- ❖ Ανταγωνιστικότητα του στόλου. Ο αριθμός των πλοίων αυξήθηκε κατά 0,4% κατά μέσο όρο ετησίως, αυξήθηκε η χωρητικότητα κατά 1,5% και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 12,4%.
- ❖ Ο στόλος υπό κοινοτική σημαία ανανεώθηκε κατά την περίοδο 1997-2001
- ❖ Και η μέση ηλικία των πλοίων μειώθηκε από 22,9 έτη σε 17,2 έτη.

Η επιτροπή εκτιμά ότι η προσέγγιση που ακολουθήθηκε στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 ήταν ορθή, γι αυτό το λόγο τα σημερινά μέτρα στηρίζονται στην ίδια βασική προσέγγιση.

⁴ <http://eur-law.eu/EL/Genika,320,c>

2.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ⁵

2.2.1 ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το φορολογικό καθεστώς παίζει σημαντικό ρόλο στην επιλογή του πλοιοκτήτη να επιλέξει νηολόγιο, το οποίο βρίσκεται στον ΕΟΧ ή εκτός ΕΟΧ (σημαίες ευκαιρίας).

Το κεφαλαιουχικό κόστος είναι πάνω κάτω το ίδιο στην παγκόσμια κλίμακα, ενώ δεν υπάρχουν καθόλου διαφορές στη διαθέσιμη τεχνολογία.

Σύμφωνα μ' αυτή τη διαπίστωση, η Ε.Ε πρέπει να ενισχύσει τις Ευρωπαϊκές σημαίες, για να μπορέσει να ανταγωνιστεί τις σημαίες ευκαιρίας. Συνήθως οι ενισχύσεις κατά βάθος είναι έκτακτες, προσωρινές και φθίνουσες. Στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών, το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας του στόλου του ΕΟΧ στην παγκόσμια αγορά αποτελεί διορθωτικό πρόβλημα, καθότι υπάρχουν αρκετοί εξωτερικοί παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα σε μεγάλο βαθμό. Πάντως, η θέσπιση μέτρων παροχής ενισχύσεων θα βοηθήσει της σημαίες της Ε.Ε να κερδίσουν τον ανταγωνισμό και τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι μακροπρόθεσμα.

Σε ότι αφορά τις διεθνείς συνθήκες, η Ευρωπαϊκή Ζώνη ελευθέρων συναλλαγών (ΕΖΕΣ) προσπάθησε να πείσει τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) ούτως ώστε να ελευθερώσουν τις παγκόσμιες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, αλλά η απροθυμία σημαντικών εμπορικών εταιρειών δεν είχε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Για να μπορέσουν να εφαρμοστούν οι κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να διευθετηθούν οι διαφορές των προτεραιοτήτων αλλά και των προσεγγίσεων των κρατών που αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας ΕΟΧ, διασφαλίζοντας ότι θα ελαχιστοποιηθούν οι ανταγωνιστικές στρεβλώσεις.

Σημαντικό ρόλο παίζει και η εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ. Στόχος της είναι να καθορίσει τις παραμέτρους που θα εγκρίνονται οι κρατικές ενισχύσεις στα κράτη μέλη της ΕΖΕΣ.

⁵ [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117\(01\):EL:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117(01):EL:HTML)

Τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών, αντίθετα προς το κοινό συμφέρον και πρέπει να υπάρχει διαφάνεια στη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων.

Αυτή η πρακτική ενισχύει την ανταγωνιστικότητα των στόλων των συμβαλλόμενων μερών. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπονται σε γενικές γραμμές να χορηγούνται μόνο στα πλοία που εγγράφονται στα νηολόγια των κρατών του ΕΟΧ. Μ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η απασχόληση στα κράτη μέλη της ΕΕ (τόσο στα πλοία όσο και στη στεριά) , διατηρείτε η τεχνολογία στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η ανάπτυξη ειδικών προσόντων στο ναυτιλιακό χώρο και βελτιώνονται οι συνθήκες ασφαλείας.

Συνοψίζοντας οι κρατικές ενισχύσεις ως προς την υποστήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων έχει ως σκοπό την:

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

2.2.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΩ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ⁶

Τα νηολόγια των τρίτων χωρών (σημαίες ευκαιρίας), με τα χαμηλά κίνητρα φορολογίας και τις διεθνείς υπηρεσίες που προσφέρουν, έχουν προσελκύσει πολλούς πλοιοκτήτες, οι οποίοι δύσκολα θα άλλαζαν την έδρα της εταιρείας τους. Μια εύρυθμη λύση στο πρόβλημα αυτό φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Αυτό όμως μπορεί να γίνει μόνο ανάμεσα στα κράτη μέλη των χωρών και τις τρίτες χώρες. Με αυτό το σκεπτικό πολλά κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα για την βελτίωση των φορολογικών συνθηκών, όπως

- ο το δικαίωμα φορολόγησης αποθεματοποίησης των κερδών που προκύπτουν από την πώληση πλοίων για ορισμένα έτη
- ο διαμόρφωσαν το φόρο επί της χωρητικότητας. Ο πλοιοκτήτης καταβάλλει σύμφωνα με τη χωρητικότητα των πλοίων του, ανεξάρτητα από τα κέρδη ή τις ζημιές της εταιρείας.

Δηλαδή, τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για τη ναυτιλία κρίνεται ότι αποτελούν κρατικές ενισχύσεις.

Αυτές οι μορφές φορολογικών κινήτρων γίνονται αποδεκτές διότι συντελούν στην ανάπτυξη της χώρας που δραστηριοποιείται η ναυτιλιακή εταιρεία. Συγκεκριμένα, παράλληλα με τη ναυτιλιακή ανάπτυξη αναπτύσσονται και άλλες παρεμφερής δραστηριότητες όπως η ασφάλιση, η χρηματομεσιτικές και χρηματοπιστωτικές εργασίες.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται από τη λειτουργία πλοίων με ξένες σημαίες και αναγνωρίζει ότι αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία για τις εισπράξεις τους από τις κοινοτικές σημαίες και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αλλά όλα αυτά συντελούν στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια και εγχώρια αγορά.

⁶ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2006/C 194/02)

Βέβαια, η επιτροπή έχει τη δυνατότητα να ζητά την προσκόμιση κάθε αποδεικτικού στοιχείου, από το οποίο προκύπτει ότι όλα τα πλοία που εκμεταλλεύονται οι εταιρείες τηρούν τα αντίστοιχα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων και των προτύπων για τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων.

Στα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης απαιτείται η ύπαρξη σύνδεσης με τη σημαία κράτους μέλους.

Πριν χορηγηθεί (ή επιβεβαιωθεί) η κατ'εξαίρεση ενίσχυση σε στόλους που αποτελούνται και από πλοία τα οποία φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι δικαιούχες εταιρείες αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αυξήσουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύονται υπό την εν λόγω σημαία. Σε περίπτωση που μια εταιρεία ελέγχει εταιρείες εκμετάλλευσης πλοίων, κατά την έννοια της έβδομης οδηγίας 83/349/ΕΟΚ του Συμβουλίου (11) (άρθρο 1), η προαναφερόμενη απαίτηση αντίστοιχης χωρητικότητας ισχύει για μια μητρική εταιρεία και τις θυγατρικές εταιρείες λαμβανόμενες μαζί σε ενοποιημένη βάση. Σε περίπτωση που μια εταιρεία (ή όμιλος εταιρειών), δεν τηρεί την απαίτηση αυτή το οικείο κράτος μέλος δεν παρέχει περαιτέρω φορολογική ελάφρυνση για τα πρόσθετα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία τα οποία εκμεταλλεύεται η εν λόγω εταιρεία, εκτός εάν ο μέσος όρος του μεριδίου που αντιπροσωπεύουν τα πλοία υπό κοινοτική σημαία στο σύνολο της χωρητικότητας που δικαιούται φορολογική ελάφρυνση στο οικείο κράτος μέλος δεν μειώθηκε κατά την περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στην επόμενη παράγραφο. Το κράτος μέλος πρέπει να ενημερώνει την επιτροπή όταν εφαρμόζει την παρέκκλιση. Η απαίτηση για το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν στο σύνολο της χωρητικότητας τα πλοία υπό κοινοτική σημαία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τουλάχιστον 60% της χωρητικότητας τους υπό κοινοτική σημαία.

Σε κάθε περίπτωση, εάν τα προγράμματα φορολογικών μέτρων έχουν εγκριθεί κατ'εξαίρεση, οι αποδέκτες παρέχουν στο οικείο κράτος μέλος αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την τήρηση όλων των όρων για την παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία κατά την περίοδο αυτή. Επιπλέον πρέπει να παρέχονται στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι τηρήθηκε η απαίτηση σχετικά με το μερίδιο χωρητικότητας, που ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, για το δικαιούχο στόλο και ότι κάθε πλοίο του εν λόγω στόλου είναι σύμφωνο προς τα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα,

συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων. Εάν οι αποδέκτες δεν παρέχουν τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία, δεν θα τους επιτρέπεται να συνεχίσουν να επωφελούνται από το πρόγραμμα φορολογικών μέτρων.

Άλλο ένα πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει η Ε.Ε είναι οι συντελεστές φόρου εταιρειών που ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών της κοινότητας.

Προκειμένου να μη διαταραχθεί η ισορροπία, η Επιτροπή εγκρίνει μόνο προγράμματα που, για την ίδια χωρητικότητα, συνεπάγονται φορολογική επιβάρυνση η οποία γενικώς ευθυγραμμίζεται με τα ήδη εγκριθέντα προγράμματα.

Σε κάθε περίπτωση, τα κέρδη από τα προγράμματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και της απασχόλησης με βάση τα κοινοτικά συμφέροντα. Κατά συνέπεια, τα προαναφερόμενα φορολογικά πλεονεκτήματα πρέπει να περιορίζονται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Στις περιπτώσεις στις οποίες η πλοιοκτήτρια εταιρεία αναλαμβάνει και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, θα απαιτείται η τήρηση διαφανών λογιστικών στοιχείων, ούτως ώστε να αποτρέπεται η μετακύλιση σε μη συναφείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες. Αυτή η προσέγγιση θα βοηθήσει το ναυτιλιακό κλάδο της κοινότητας να καταστεί ανταγωνιστικός, με φορολογικές οφειλές συγκρίσιμες με το επίπεδο που εφαρμόζονται σε άλλα μέρη του κόσμου, διατηρώντας όμως σε ισχύ το κανονικό φορολογικό επίπεδο ενός κράτους μέλους για τις υπόλοιπες δραστηριότητες, αλλά και για τις προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών.

2.2.3 ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ⁷

Η βοήθεια της Ευρωπαϊκής επιτροπής μέσω των κρατικών ενισχύσεων δε σταματάει εδώ. Άλλο ένα εξίσου σημαντικό θέμα είναι η μείωση του κόστους της απασχόλησης.

Η επιτροπή επιβάλλει στην κοινοτική ναυτιλία να ακολουθούνται τα παρακάτω μέτρα :

- Η μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος.
- Η μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος

Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου ,νοούνται ως «ναυτικοί της Κοινότητας» :

- Οι πολίτες της Κοινότητας του ΕΟΧ , στην περίπτωση των ναυτικών οι οποίοι εργάζονται σε πλοία που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών μεταξύ λιμένων της Κοινότητας.
- Όλοι οι ναυτικοί που υπόκεινται σε φορολογία ή και καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σε κράτος μέλος , σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

Οι προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές του 1997 επέτρεπαν τέτοιες μειώσεις για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και που υπόκεινται σε φορολογία ή σε καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος μέλος. Έχει ωστόσο καταστεί σαφές από τότε ότι η πίεση που ασκεί ο διεθνής ανταγωνισμός στους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα έντονος στο πεδίο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ είναι λιγότερο έντονος στο πεδίο της ενδοκοινοτικής τακτικής μεταφοράς επιβατών. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η απαγόρευση στα κράτη μέλη μείωσης της φορολογίας όλων των ναυτικών που

⁷ <http://www.antagonistikotita.gr/greek/legislation2.asp>

απασχολούνται σε αυτό τον κλάδο, θα έχει πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊών πλοιοκτητών, ωθώντας τους να αλλάξουν σημαία. Έχει ταυτοχρόνως σημειωθεί ότι η απασχόληση ευρωπαϊών πολιτών είναι σημαντική σε ποσοστό και σε αριθμό στην ενδοκοινοτική τακτική μεταφορά επιβατών. Η προστασία της απασχόλησης στην Κοινότητα αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτό τον κλάδο. Για εσωτερικούς φορολογικούς λόγους ορισμένα κράτη μέλη προτιμούν να μην εφαρμόζουν τη μειωμένη φορολογία που αναφέρθηκε προηγουμένως, αλλά αντιθέτως να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Η προσέγγιση αυτή μπορεί γενικότερα να θεωρηθεί ισοδύναμη με το καθεστώς της μειωμένης φορολογίας που προαναφέρθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφής σύνδεση με τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, ότι δεν υπάρχει στοιχείο υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι το καθεστώς είναι διαφανές και δεν επιδέχεται καταχρήσεις.

2.2.4 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η χορήγηση ενισχύσεων για την αντικατάσταση των πληρωμάτων αποτελεί ξεχωριστό μέτρο για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι ενισχύσεις αυτές συμβάλλουν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών από κράτη της Ε.Ε, και ιδιαίτερα των ναυτικών που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Αν και οι κατευθυντήριες γραμμές της επιτροπής του 1989 είχαν περιορίσει τις ενισχύσεις αυτής της μορφής σε 50% του συνολικού κόστους, η νέα προσέγγιση στους κανόνες το 1997 κατέστησε σαφές ότι δεν είναι πλέον αναγκαία η επιβολής συγκεκριμένων περιορισμών για αυτή την κατηγορία μέτρων. Οι ενισχύσεις χορηγούνται υπό τη μορφή καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού ναυτικών από κράτη μέλη της Ε.Ε, που εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα σε νηολόγια των κρατών μελών της Ε.Ε.

2.2.5 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Οι επενδύσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 ή τυχόν άλλη κοινοτική νομοθεσία που θα εκδοθεί προς αντικατάστασή του.

Ορισμένα κράτη μέλη χορηγούν ενισχύσεις μόνο για νεότευκτα σκάφη, ενώ άλλα δίνουν ενισχύσεις για την αγορά ορισμένων κατηγοριών μεταχειρισμένων σκαφών ή για τους σκοπούς της μετατροπής ή του εκσυγχρονισμού σκαφών.

Οι επιδοτήσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου δεν αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό στους άλλους τρόπους μεταφοράς (οδικές, αεροπορικές μεταφορές). Επειδή η πρακτική αυτή τείνει να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η έγκριση τέτοιων προγραμμάτων σπάνια είναι δικαιολογημένη, εκτός από τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου.

Εντός των πλαισίων των αναφερόμενων κανόνων μπορούν να χορηγηθούν και άλλες ενισχύσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων ή να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων, με υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας που καθορίζονται στις διεθνείς συμβάσεις. Αυτό έχει ως συνέπεια να αυξάνεται η ασφάλεια και οι περιβαλλοντικοί έλεγχοι.

Εφόσον η ναυτιλία επηρεάζει κατά ένα μεγάλο ποσοστό την οικονομία της χώρας (όπως είναι η Ελλάδα), τότε χορηγούνται ενισχύσεις σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε υποβαθμισμένες χώρες. Οι ενισχύσεις αυτές επιτρέπονται μόνο όταν συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων.

Εφόσον, καταβάλλονται χρηματοδοτικές συνεισφορές για μέτρα κατάρτισης στα πλοία, ο εκπαιδευόμενος δεν επιτρέπεται κανονικά να αποτελεί μέλος του πληρώματος, αλλά πρέπει να είναι υπεράριθμος.

Επιπρόσθετα, είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν και άλλες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης με γνώμονα την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

2.2.6 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι οι ενισχύσεις για την κατάρτιση καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής της 12^{ης} Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση (18), ο οποίος ισχύει επίσης και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Επιπλέον, πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν λογίζονται ως κρατικές ενισχύσεις επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (είτε επαγγελματικό είτε ακαδημαϊκό). Τα προγράμματα αυτά δεν υπόκεινται ως εκ τούτου σε κοινοποίηση και εξέταση από την Επιτροπή.

Ωστόσο, στις περιπτώσεις που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίησή του.

2.2.7 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Η ενίσχυση, που είχε ως σκοπό την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών, δεν συνάδει, εν μέρει, με την εφαρμογή της συμφωνίας της ΕΕ. Στις περιπτώσεις εκπλήρωσης υποχρεώσεων δημοσίων υπηρεσιών, θεωρείται αποδεκτή υπό προϋποθέσεις.

Οι υποχρεώσεις δημοσίων υπηρεσιών εξυπηρετούν περιφερειακές περιοχές των κρατών της ΕΕ ή δρομολόγια που εξυπηρετούνται πάρα πολύ σπάνια, τα οποία όμως έχουν ζωτική σημαία για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Ως παράδειγμα, αυτής της υποχρέωσης είναι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές άγονων γραμμών. Τα ελληνικά νησιά τα οποία βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές μπορεί για τις ακτοπλοϊκές γραμμές να είναι ζημιογόνα η μεταφορά, αλλά για του κατοίκους του νησιού η μεταφορά αυτή καθίσταται αναγκαία για το «ζην» των κατοίκων.

Πριν δοθεί η ενίσχυση, η επιτροπή πρέπει να κρίνει ότι η επιστροφή της λειτουργικής ζημίας που έχει προκύψει δε συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια

του άρθρου 6 παράγραφος 1 της συμφωνίας EOX. Γι' αυτό πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια :

- Η δημοσίευση δημοσίων προσκλήσεων για την υποβολή προσφορών, καθώς η ανάπτυξη και η υλοποίηση των αντίστοιχων προγραμμάτων πρέπει να διέπεται από διαφάνεια.
- Πρέπει να δίνονται στη δημοσιότητα οι προσκλήσεις για την υποβολή προσφορών και να διευκρινίζονται όλες οι απαιτήσεις (συχνότητα γραμμών, δυναμικό, τιμές κ.τ.λ) Όλα αυτά πρέπει να γίνονται με σαφή και διαφανή τρόπο, έτσι ώστε να δοθεί ισότιμη δυνατότητα υποβολής προσφορών.

Το κράτος της ΕΖΕΣ, έχει τη δυνατότητα να αναθέσει τη σύμβαση στον επιτυχή μειοδότη και να επιστρέψει το έκτακτο κόστος το οποίο επιβαρύνθηκε η μεταφορική επιχείρηση. Το ποσό αυτό πρέπει να συνδέεται άμεσα με το υπολογιζόμενο έλλειμμα που προέκυψε για τη μεταφορική επιχείρηση κατά την παροχή της αντίστοιχης υπηρεσίας. Πρέπει να γίνεται χωριστός υπολογισμός των στοιχείων για κάθε τέτοια σχετική υπηρεσία, κατά τρόπο ώστε να μπορεί να επαληθεύεται ότι δεν συντρέχει περίπτωση καταβολής υπέρμετρων αντισταθμιστικών αμοιβών ή διασταύρωσης επιδοτήσεων και να μην είναι δυνατό να χρησιμοποιείται το σύστημα προς υποστήριξη αναποτελεσματικών μεθόδων διαχείρισης και λειτουργίας. Στις περιπτώσεις που τα κράτη της ΕΖΕΣ δίνουν επιχορηγήσεις με βάση τα προαναφερθέντα και οι επιχορηγήσεις αυτές περιορίζονται στην επιστροφή του έκτακτου κόστους που έχει προκύψει (σε συνάρτηση με την εύλογη απόδοση επί του υπενδεδυμένου κεφαλαίου), το πρόγραμμα θα λογίζεται ότι δεν ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση.

Η χρονική διάρκεια αυτών των συμβάσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει την πενταετία. Διότι κάτι τέτοιο θα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία (ιδιωτικού) μονοπωλίου. Με τη λήξη της σύμβασης επιβάλλεται η υποβολή προσφορών, έτσι Εάν υπάρχει μόνο μια επιχείρηση και δεν υπάρχει κανένας άλλος ανταγωνιστής, τότε και μόνο η επιχείρηση μπορεί να υπερβαίνει το ελάχιστο χρονικό όριο που έχει επιβάλει η Ε.Ε. Εάν παρατηρηθούν παρατυπίες η επιτροπή έχει το δικαίωμα

να ζητήσει και να ελέγξει τα παραπάνω στοιχεία και αν υπάρχει κάποια παραβίαση τότε επιβάλλεται η αναστολή της πληρωμής των ενισχύσεων και εάν κρίνεται αναγκαίο η επιτροπή κινείται δικαστικά (σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου αρ. 3της συμφωνίας Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου).

2.3 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση , διαπιστώνουμε ότι άλλα κράτη μέλη προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές (με την επιβολή φόρου εισοδήματος) και άλλα κράτη υποστηρίζουν το ναυτιλιακό κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του. Βέβαια, επειδή τα φορολογικά καθεστάτα των κρατών μελών δεν είναι εναρμονισμένα, πρέπει να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις.

Το ανώτερο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατόν να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και της εταιρικής φορολογίας για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για να μπορέσει να υφίσταται ένας υγιείς ανταγωνισμός, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης ελευθέρων συναλλαγών θα εξετάζουν τα προγράμματα ενίσχυσης.

Το συνολικό ποσό των ενισχύσεων υπό τη μορφή των άμεσων πληρωμών, δε θα πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

Οι χώρες στην προσπάθειά τους να εδραιωθούν καταφεύγουν στη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή θέλοντας να μηδενίσει αυτή την κατάσταση εξετάζει την κάθε κρατική ενίσχυση και ελέγχει έτσι ώστε να μην υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

Ειδικότερα η ευρωπαϊκή ναυτιλία, ανταποκρίνεται επάξια στα κριτήρια της διεθνώς ανταγωνιστικής ναυτιλίας που εξελίσσεται τεχνολογικά και προσφέρει ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, φιλικές προς το περιβάλλον. Με βάση αυτά τα κριτήρια

στηρίζονται οι κύριες κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής και έχουν ως στόχο την ενίσχυση και τη στήριξη της θαλάσσιας μεταφοράς.

Η ενίσχυση και η ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων δημιουργούν προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας. Γι' αυτό η διατήρηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας καθίσταται αναγκαία.⁸

Πιο αναλυτικά, η διατήρηση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας συντελεί:

- στην οικονομική ανεξαρτησία
- στην ανάπτυξη της οικονομίας και
- στην ανάπτυξη στο πλέγμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (maritime cluster).

Οικονομική ανεξαρτησία

Ένας υγιής ανταγωνισμός συμβάλλει στην παγκόσμια οικονομική ανεξαρτησία. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία μπορεί να στηρίξει τον υγιή ανταγωνισμό διότι προσφέρει τους εξής παράγοντες:

- Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Η ασφάλεια σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις η διατήρηση ανοιχτών ανταγωνιστικών ναυτιλιακών αγορών, η επιβολή και η αυστηρή τήρηση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού.
- Προώθηση της οικονομικής ανεξαρτησίας, η οποία μπορεί να είναι περισσότερο αποτελεσματική όταν η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ένα ισχυρό έτερο της παγκόσμιας ναυτιλίας.
- Ανάπτυξη στην έρευνα, την τεχνολογία και την τεχνογνωσία που συνδέονται με το κλάδο αυτό.

Ανάπτυξη οικονομίας

⁸ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος(2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδόσεις Τυπωθητώ

Η ναυτιλία μαζί με τις συναφείς δραστηριότητες (θα αναφερθούμε πιο κάτω σ' αυτές), αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος για την οικονομία. Οι συναλλαγματικές εισπράξεις ενισχύουν το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας.

Τέλος για να κατανοήσουμε σε πόσο μεγάλο βαθμό επηρεάζει το ισοζύγιο της χώρας το **ναυτιλιακό πλέγμα**, αξίζει να αναφέρουμε επιγραμματικά ποιοί κατατάσσονται σε αυτές τις δραστηριότητες:

- Οι ναυτιλιακές εταιρείες όπως: πρακτορεύσεις, ασφαλίσεις, ναυλομεσίτες, ναυτιλιακούς οργανισμούς και ενώσεις, νομικές υπηρεσίες, συμβούλους και αναλυτές, ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ναυτιλιακή εκπαίδευση και κατάρτιση, επιθεώρηση και υπηρεσίες νηογνώμονα, εκδόσεις και δημοσιεύσεις κ.λ.π.
- Τα λιμάνια
- Ο θαλάσσιος τουρισμός
- Οι κρουαζιέρες
- Η κατασκευή σκαφών αναψυχής
- Οι ωκεανογραφικές έρευνες
- Η αλιεία
- Οι θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες
- Η επεξεργασία αλιευμάτων
- Το υποθαλάσσιο πετρέλαιο και φυσικό αέριο.
- Η εκμετάλλευση θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- Τα ναυπηγεία
- Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός
- Η ανάγκη για εκπαίδευση και κατάρτιση
- Η έρευνα και ανάπτυξη
- Τα σκάφη υποθαλάσσιων δραστηριοτήτων και τεχνολογίας
- Η ασφάλεια και η περιφρούρηση
- Οι ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ν.2687/1953 ΥΠΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

3.1 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ Ν.Δ 2687/53

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε το Ελληνικό νομικό πλαίσιο της ναυτιλίας και το πώς αυτό βοήθησε στην ανάπτυξή της, θεωρείτε αναγκαία μια συνοπτική ιστορική ανασκόπηση.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1940 η Ελλάδα είναι πολλαπλώς κατεστραμμένη και προσπαθεί να σταθεί οικονομικά με το σχέδιο Μάρσαλ. Το 80% του Ελληνικού στόλου έχει βουλιάξει ή αχρηστευτεί και πάνω από 1.500 ναυτικοί έχουν χαθεί. Χρήματα δεν υπάρχουν, οπότε ο πλοιοκτήτης για να ανανεώσει το στόλο του έπρεπε να καταφύγει σε ξένες τράπεζες για δανεισμό. Οι ξένες τράπεζες όμως δεν χρηματοδοτούν τις ναυτικές εταιρείες της Ελλάδας, μιας και όπως προείπαμε η εγχώρια οικονομική κατάσταση φοβίζει τους ξένους τραπεζίτες. Κάτω από αυτές τις άσχημες συγκυρίες δημιουργήθηκε το Ν.Δ 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού». Την ναυτιλία αφορά το άρθρο 13 σύμφωνα με το οποίο κεφάλαια εξωτερικού κατά την έννοια του νόμου αυτού είναι και τα πλοία ολικής χωρητικότητας 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό την Ελληνική σημαία. Σύμφωνα με το άρθρο 13, στις εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση αυτών των πλοίων μπορεί να ορίζεται ενδεικτικά (α) η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου (β) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό (γ) 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.

Δηλαδή, οι όροι νηολόγησης που προβλέπει η εγκριτική πράξη⁹ μπορούν να αντιτίθενται σε διατάξεις του Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου ακόμα και αυτών που είναι δημοσίας τάξεως.

⁹ Εγκριτική καλείτε η διοικητική πράξη με την οποία το κράτος αποδέχεται την εισαγωγή των ξένων κεφαλαίων στις ελληνικές παραγωγικές επενδύσεις.

Έτσι λοιπόν η Διοίκηση , σύμφωνα με το νόμο ήταν σε θέση να δώσει τις απαραίτητες εγγυήσεις προς τις ξένες τράπεζες ,ώστε να αρχίσει η χρηματοδότηση πλοίων υπό ελληνική σημαία. Τέτοιες εγγυήσεις είναι οι ακόλουθοι όροι που προβλέπονται στις εγκριτικές πράξεις νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954.

- Επιτρέπεται σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρείες (κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου)
- Το πλοίο θα διαγράφεται από τη ελληνική σημαία με μία έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς την YEN 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 δε εξοφλείτε το δάνειο κατά τα συμφωνηθέντα, δικαιούται να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου ,ή να το πουλήσει ακόμα και χωρίς πλειστηριασμό, χωρίς την τήρηση οιασδήποτε διαδικασίας που προβλέπει ο νόμος, και χωρίς ευθύνη του για αποζημίωση του πλοιοκτήτη ακόμα και αν υπάρχει υπαιτιότητά του.

Το προνομιακό καθεστώς του Ν.2678/1953, προβλέπει επίσης :

- Φορολογικές διευκολύνσεις ευνοϊκότερες των κοινών διατάξεων : καθορισμός φόρων και τελών μεταβίβασης σε αλλοδαπούς.
- Ευχέρεια ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών σε μεγαλύτερο ποσοστό απ' ότι επιτρέπουν οι κοινές διατάξεις (αρ.7)
- Δυνατότητα έκφρασης της αξίας των εισαγομένων κεφαλαίων σε ξένο νόμισμα (αρ.9).

Ο νόμος αυτός στήριξε την ελληνική ποντοπόρα ναυτιλία. Μεταξύ του 1953 και του 1962 νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία ως κεφάλαια εξωτερικού 652 πλοία.

Επίσης συνέβαλε στον επαναπατρισμό ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και ενθάρρυνε τις επενδύσεις ξένων.

3.2 ΗΜΕΔΑΠΕΣ Ή ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ.

Σύμφωνα με το νόμο 27/1975¹⁰ , τα πλοία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες και σύμφωνα με αυτές διαμορφώνεται η φορολογία των πλοίων και οι διάφορες απαλλαγές- μειώσεις.

Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται τα :

- a) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία χωρητικότητας ολικής 3.000 κόνων και άνω
- b) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 500 και 3.000 κ.ο.χ.
- c) Επιβατηγά πλοία

Στη δεύτερη κατηγορία βρίσκονται τα λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοίαρια γενικώς.

¹⁰ 27/1975 (ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975)

3.2.1 ΦΟΡΟΣ- ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ- ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Ο φόρος υπολογίζεται βάση την ηλικία των πλοίων και τους κόρους ολικής χωρητικότητας ως ακολούθως:

Ηλικία πλοίου έτη	Συντελεστές Δολάρια –Η.Π.Α. Ανά κ.ο.χ
0-4	0,53
5-9	0,95
10-19	0,93
20-29	0,88
30 και άνω	0,68

Πηγή: Νόμος 27/1975, ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975, άρθρο 6, υπολογισμός φόρου

Τα ανωτέρα ποσά φόρου πολλαπλασιάζονται κατά τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας επί τους κάτωθι συντελεστές:

Κλιμάκια χωρητικότητας Εις κόρους	ολική	Συντελεσταί
100-10.000		1,2
10.001-20.000		1,1
20.001-40.000		1
40.001-80.000		0,9
80.001 και άνω		0,8

Πηγή: Νόμος 27/1975, ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975, άρθρο 6, υπολογισμός φόρου

Οι απαλλαγές-μειώσεις που παρέχει το κράτος για την πρώτη κατηγορία πλοίων είναι οι εξής:

- i. Τα πλοία, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και η σημαία τους είναι Ελληνική απαλλάσσονται του φόρου για τα πρώτα έξι (6) χρόνια.
- ii. Τα πλοία τακτικής γραμμής (τα πλοία, δηλαδή, που εκτελούν δρομολόγια κατά προκαθορισμένα σταθερά περίπου χρονικά διαστήματα) μεταξύ Ελληνικών ή ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων καταβάλλουν το φόρο μειωμένο κατά 50%.
- iii. Τα πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών, όπου θα εκτελέσουν τις επισκευές τους στην Ελλάδα απαλλάσσονται του φόρου. Η απαλλαγή αυτή έρχεται από το επόμενο έτος της συντελέσεως των εργασιών και δεν μπορεί να υπερβεί το 50% της δαπάνης μετασκευής και μέχρι συμπληρώσεως 6 ετών από το πέρας των εργασιών.

3.2.2 ΦΟΡΟΣ- ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Ο φόρος επί των πλοίων της δεύτερης κατηγορίας του άρθρου 3 του παρόντος νόμου υπολογίζεται ετησίως κατά κόρο ολικής χωρητικότητας του πλοίου και καταβάλλεται σε ευρώ με βάση την παρακάτω κλίμακα:

κλιμάκιο σε κ.ο.χ.	φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά κ.ο.χ.	φόρος κλιμακίου (σε ευρώ)	Σύνολο	
			χωρητικότητας σε κόρους (gross)	ετήσιου φόρου (σε ευρώ)
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Πηγή: Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις Πάμισος 2007.

Για την επιπλέον των 100 κόρων ολική χωρητικότητα, ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ κατά κόρων.

Ο φόρος της κλίμακας της προηγούμενης παραγράφου μειώνεται ¹¹

¹¹ Νόμος 27/75 (άρθρο 12)

- ο Κατά 50% σε πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές ανάμεσα σε Ελληνικά και ξένα πλοία ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών
- ο Κατά 60% σε επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα, ανεξαρτήτου υλικών αυτών και εντάσσονται στη δεύτερη κατηγορία
- ο Κατά 75% στα αλιευτικά πλοία

Το άρθρο 13, του νόμου 27/1975, μας αναφέρει λεπτομερώς τις απαλλαγές και τις μειώσεις των φόρων για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας. Ειδικότερα :

- ✚ Μειώνεται ο φόρος κατά 50% σε πλοία β' κατηγορίας ηλικίας 10-20 ετών
- ✚ Απαλλάσσονται κατά 2/3 του φόρου πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών
- ✚ Απαλλάσσονται κατά 2/3 του φόρου πλοία ηλικίας 10-15 ετών, νηολογημένα με τους Ελληνικούς νόμους
- ✚ Απαλλάσσονται από το φόρο τα πλοία, καθώς και τα φορτηγά ηλικίας μικρότερης των 10 ετών
- ✚ Απαλλάσσονται από το φόρο φορτηγά πλοία εφόσον έχουν ηλικία μικρότερη των 30 ετών
- ✚ Απαλλάσσονται από το φόρο πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα



3.3 ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ Ή ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Η εγκατάσταση αλλοδαπών εταιρειών έχει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται πλοία με Ελληνική ή ξένη σημαία.

Η φορολογία αυτών των εταιρειών διαμορφώνεται ανάλογα με την σημαία. Ας μελετήσουμε τη φορολογία πλοίων με βάση της ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν στο ενεργητικό τους πλοία με εγχώρια σημαία.

Σ αυτές τις εταιρείες απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη της ναυτιλιακής εταιρείας του ν. 959/1979(ΦΕΚ 192 Α), καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον έχει υπαχθεί στο άρθρο 25 του νόμου 27/1975.

Στο φόρο μεταβίβασης ακινήτων απαλλάσσεται η εκποίηση των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων που είναι άνω των 500 και μέχρι 3000 κόρων και τα οποία προχωρούν σε εκποίηση ολόκληρου του πλοίου ή μεριδίων του.

Τέλος, απαλλάσσεται από το φόρο μεταβίβασης πάσης φύσεως τέλη, εκτός τελών χαρτοσήμου ή δικαιώματα υπέρ τρίτων ή εκποίηση ολόκληρου του πλοίου ή μεριδίων του¹².

Από τα τέλη χαρτοσήμου απαλλάσσονται η σύνταξη συμβολαίου, κάθε σύμβαση, εκτελωνισμός και άλλες πράξεις που απαιτούνται για την υπαγωγή πλοίου υπό Ελληνική σημαία και τη νηολόγηση του, την παροχή δικαιώματος εγγραφής ναυτικής υποθήκης κλπ¹³

Όσο αφορά την χρησιμοποίηση ξένης σημαίας από τους πλοιοκτήτες, οι τελευταίοι απαλλάσσονται και αυτοί από το φόρο εισοδήματος του κτηθέντος στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου¹⁴

¹² ΝΔ 509/70(άρθρο 8) Ν.2459/97(άρθρο 4), ΑΝ 465/68(άρθρο 8)

¹³ ΝΔ 4419/64 (άρθρο 5)

¹⁴ Ν. 27/75(άρθρο 26) Ν. 3091/02(άρθρο 9)

3.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ(ΝΕΠΑ)

3.4.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ¹⁵

Η Ν.Ε.Π.Α. είναι εμπορική εταιρεία και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίων αναψυχής με Ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά. Η ναυτιλιακή εταιρεία πλοίων αναψυχής αποκτά νομική προσωπικότητα με την ίδρυση του καταστατικού (απαιτούνται τουλάχιστον δύο ιδρυτές) και την καταχώρηση αυτού στο Μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής.

Τα πλεονεκτήματα της δημιουργίας μίας τέτοιας επιχείρησης έγκειται στη απαλλαγή από τη διανομή κερδών, την ανάληψη κεφαλαίου, στις καταθέσεις, στα εταιρικά δάνεια των μετοχών, καθώς και στη κεφαλαιοποίηση των κερδών.

Ως προς το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας¹⁶.

Οι διατάξεις που αφορούν στην αναστολή του εισαγωγικού δασμού και στην απαλλαγή από το φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) και στις λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις του άρθρου 42 του νόμου 3182/2003, ισχύουν και για τα πλοία αναψυχής που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2743/1999, των οποίων η ΝΕΠΑ έχει την κυριότητα, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση τους.

¹⁵ http://mbatourism.gr/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=28&Itemid=5

¹⁶ <http://www.taxlaw.gr/el/practice-areas/company-law/2011-10-27-11-07-20>

3.5 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τουριστικό πλοίο, σύμφωνα με τον νόμο 4381/1976 θεωρείται οποιοδήποτε σκάφος, άνευ ή μετά θαλάμων μπορεί να χωρέσει, πέραν του πληρώματος μέχρι 25 άτομα και να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για θαλάσσια αναψυχή ή περιήγηση επί ναύλου ή άνευ ναύλου.

Σύμφωνα με το άρθρο 10, του ν. 438/76, οι απαλλαγές για τα συγκεκριμένα πλοία είναι:

1. 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 (12) μέτρων, εφαρμοζομένων των εκάστοτε ισχυουσών περί ειδικού προορισμού κοινοτικών διατάξεων. Η προϋπόθεση του μήκους του κύτους δεν ισχύει για τα αλιευτικά και ναυαγοσωστικά πλοία.
2. Οι απαλλαγές από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) που προβλέπονται από τις ισχύουσες κάθε φορά Κοινοτικές και Εθνικές περί Φ.Π.Α. διατάξεις, ισχύουν και για τα πλοία του παρόντος νόμου.
3. Επιπλέον, 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 επιβαρύνσεων σε αυτά.

οι παρακάτω πίνακες μας ενημερώνει συγκεντρωτικά σχετικά με τις αλλαγές που δικαιούνται όσοι επιλέγουν να εγκαταστήσουν την αλλοδαπή ναυτιλιακή τους εταιρεία στην Ελλάδα.

ΓΑΛΕΡΙΟ ΤΗΜΟ ΓΕΡΑΝ

3.6 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ¹⁷

Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοροπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από 500 κ.ο.χ., εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, επιβάλλοντας σχετική αίτηση στο υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας και η οποία δημοσιεύεται στην εφημερίδα της κυβερνήσεως.

Τα δικαιολογητικά που χρειάζονται για την έκδοση απόφασης εγκατάστασης στην Ελλάδα με τις διατάξεις Α.Ν. 378/68, Ν.27/75, Ν.814/78 ΚΑΙ Ν.2234/94 είναι τα εξής:

Αίτηση η οποία πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία

- Ακριβή επωνυμία της εταιρείας
- Έδρα εταιρείας
- Τύπος υπό τον οποίο λειτουργεί (Α.Ε., Ε.Π.Ε. κλπ)
- Δραστηριότητα της εταιρείας στη χώρα που έχει την έδρα της
- Μορφή με την οποία θα λειτουργεί η εταιρεία στην Ελλάδα (γραφείο ή υποκατάστημα)
- Αντικείμενο εργασιών της εταιρείας στην Ελλάδα

¹⁷http://www.taxexperts.gr/el/%25CE%2594%25CE%25B9%25CE%25B5%25CE%25B8%25CE%25BD%25CE%25AD%25CF%2582_%25CE%2595%25CF%2580%25CE%25B9%25CF%2587%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2581%25CE%25B5%25CE%25AF%25CE%25BD-%25CE%258A%25CE%25B4%25CF%2581%25CF%2585%25CF%2583%25CE%25B7_%25CE%259A%25CF%2585%25CF%2580%25CF%2581%25CE%25B9%25CE%25B1%25CE%25BA%25CF%258E%25CE%25BD_%25CE%2595%25CF%2584%25CE%25B1%25CE%25B9%25CF%2581%25CE%25B9%25CF%258E%25CE%25BD.html

- Διεύθυνση του γραφείου ή υποκαταστήματος της εταιρείας στην Ελλάδα(διεύθυνση, τηλέφωνο , φαξ, telex κλπ)
- Πλήρη στοιχεία εκπροσώπου του.

Στο κείμενο αίτησης θα αναφέρονται υποχρεωτικά τα κατωτέρω:

- Ανάλυση υποχρέωσης εισαγωγής στην Ελλάδα κάθε χρόνο συναλλάγματος ισόποσο τουλάχιστον usd 50.000, για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των γραφείων ή υποκαταστήματος της εταιρείας που θα εγκατασταθεί στην Ελλάδα (μισθοί του προσωπικού, ενοίκια και λοιπά γενικά έξοδα). Καθώς επίσης και άλλου ποσού συναλλάγματος για την κάλυψη πληρωμών της εταιρείας στην Ελλάδα για λογαριασμό της ή για λογαριασμό τρίτων. Διευκρινίζεται ότι δεν συμπεριλαμβάνονται στα γενικά έξοδα δαπάνες για τα πλοία ή το προσωπικό τους.
- Αναφορά ότι η εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταθέσει στο υπουργείο οικονομίας και οικονομικών εγγυητική επιστολή τραπεζής ποσού ύψους 10.000 δολ. ΗΠΑ.

Μαζί με την αίτηση θα προσκομίζονται τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

- Καταστατικό της εταιρείας ή επικυρωμένο αντίγραφο του καταστατικού καθώς και επίσημη μετάφραση αυτού στην Ελληνική, από το οποίο να προκύπτει το αντικείμενο των εργασιών της εταιρείας.
- Πρακτικό συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας και πρακτικό νομιμοποίησης αυτού θεωρημένο, στα οποία να αναφέρεται ότι αποφασίζεται η εγκατάσταση γραφείου ή υποκαταστήματος στην Ελλάδα και να ορίζεται ο εκπρόσωπος της.
- Πρόσφατη βεβαίωση του οικείου προξενείου στην Ελλάδα ότι η αιτούσα εταιρεία υπάρχει και λειτουργεί νόμιμα στη χώρα του.
- Υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας στην Ελλάδα θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής από την οποία να προκύπτουν:
 - Η αποδοχή του διορισμού του εκπροσώπου του γραφείου της εταιρείας στη Ελλάδα
 - Το συγκεκριμένο αντικείμενο των εργασιών της εταιρείας στην Ελλάδα

- Το αντικείμενο των εργασιών περιορίζεται μόνο σε πλοία με Ελληνική ή ξένη σημαία ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 500 κόρων (αποκλειομένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων που εκτελούν εσωτερικές πλόες)
- Το όνομα, τον αριθμό νηολογίου, τη σημαία, το είδος του πλοίου, το διεθνές διακριτικό σήμα και τη χωρητικότητα των πλοίων τα οποία διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται (αφορά μόνο τις εταιρείες που ασχολούνται με διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων) καθώς και τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που εκπροσωπεί.

3.7 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Όπως αναφέραμε η ελληνική ναυτιλία κατέχει το μεγαλύτερο κομμάτι στην παγκόσμια ναυτιλιακή πίτα, και αυτό εύλογα τεκμηριώνεται με τον παρακάτω πίνακα

Ελληνόκτητη ναυτιλία

Ημερομηνία	Πλοία	DW	GT
15 Μάρτιος 2012	3,760	264,054,167	155,904,976
15 Μάρτιος 2011	3,848	261,675,981	153,128,919
2 Φεβρουάριος 2010	3,996	258,121,898	152,616,046
15 Φεβρουάριος 2009	4,161	263,560,741	156,214,619
15 Φεβρουάριος 2008	4,173	260,929,221	154,599,221
15 Φεβρουάριος 2007	3,699	218,229,552	129,765,470
15 Μάρτιος 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
15 Μάρτιος 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
15 Μάρτιος 2004	3,379	180,140,898	108,929,135
15 Μάιος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
15 Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
15 Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
15 Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
15 Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
15 Φεβρουάριος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
15 Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
15 Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763

15 Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
15 Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
15 Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
15 Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
15 Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
15 Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
15 Μάρτιος 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
15 Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018

Πηγή: <http://www.nee.gr/>

Σύμφωνα με τον πίνακα , βλέπουμε ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία κυμαίνεται ανοδικά σε σταθερούς ρυθμούς. Αυτό δεν έχει μόνο επίπτωση στον παγκόσμιο στόλο αλλά και στην εγχώρια οικονομία. Η επιρροή που έχει η ναυτιλία στην οικονομία καθρεπτίζεται μέσα από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών , παρακολουθούμε μια σημαντική αύξηση του συναλλάγματος μέχρι και το 2008 , και μετά το 2008, παρ' όλη την εγχώρια και παγκόσμια κρίση που αντιμετωπίζει η οικονομία κυμαίνεται σε λογικά επίπεδα.

Εξέλιξη Ναυτιλιακού Συναλλάγματος (ποσά σε €)

Year	Net Receipts	Outflow	Inflow
2001	3.762.000.000	5.351.000.000	9.113.000.000
2002	3.494.000.000	5.029.000.000	8.523.000.000
2003	4.646.000.000	4.924.000.000	9.570.000.000
2004	5.728.000.000	7.579.000.000	13.307.000.000
2005	7.633.000.000	6.238.000.000	13.871.000.000
2006	7.333.000.000	6.991.000.000	14.324.000.000
2007	9.168.000.000	7.771.000.000	16.939.000.000
2008	9.872.000.000	9.316.000.000	19.188.000.000
2009	6.479.000.000	7.073.000.000	13.552.000.000
2010	7.263.000.000	8.155.000.000	15.418.000.000
2011	6.863.000.000	7.233.000.000	14.097.000.000

Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Ο φόρος στα πλοία έχει διττή σημασία για τη χώρα, διότι από τη μία μεριά συντελεί στην ενίσχυση και ανάπτυξη της ναυτιλίας και από την άλλη επιβάλλεται για λόγους φορολογικής δικαιοσύνης.

Τα έσοδα αυτά είναι αναγκαία για την ανάπτυξη αυτού του κλάδου, μιας και η χώρα μας μέσα από αυτή τη διαδικασία μπορεί να εκσυγχρονιστεί, να αναβαθμιστεί και να ανταγωνιστεί επάξια με τις άλλες Ευρωπαϊκές και μη χώρες.



Βέβαια η επιβολή φόρου μεμονωμένα δε δίνει κίνητρα στους πλοιοκτήτες, καθώς και στο υπόλοιπο ναυτιλιακό cluster, να εντάξουν τα πλοία τους και τις υπηρεσίες τους στην Ελλάδα. Γι αυτό η επιβολή φοροαπαλλαγών και οι μειώσεις φόρων καθίστανται αναγκαίες.

Οι φοροαπαλλαγές, όπως αναφέραμε αναλυτικά πιο πάνω, δίνουν κίνητρα στους επιχειρηματίες /επενδυτές .

Γενικότερα, ο νόμος 27/1975, περί φοροαπαλλαγής δίνει κίνητρο για ναυπήγηση πλοίων στην Ελλάδα. Οι εφοπλιστές επισκευάζουν ή ναυλώνουν τα πλοία τους ελαχιστοποιώντας τα λειτουργικά τους έξοδα ή τα έξοδα κτήσης τους, ενώ παράλληλα φέρνουν συνάλλαγμα στην Ελλάδα και συμβάλλουν στη βιωσιμότητα των Ελληνικών ναυπηγείων, μειώνοντας την ανεργία και βοηθώντας την ανάπτυξη της.

Επίσης, δίνεται κίνητρο στη νηολόγηση πλοίων υπό Ελληνική σημαία. Η ενίσχυση της σημαίας αποτελεί σημαντική αρωγή στην ενίσχυση και ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας.

Επιπρόσθετα, δίνεται κίνητρο στην αντικατάσταση του στόλου με πλοία μικρότερης αξίας, μιας και στα πλοία μεταξύ 0-15 ετών, με Ελληνική σημαία, απαλλάσσονται από το φόρο. Με αυτό τον τρόπο το ναυτιλιακό cluster επιβιώνει και αναπτύσσεται παράλληλα και το Ελληνικό νηολόγιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

OFFSHORE- ONSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ OFFSHORE-ONSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Υπάρχουν δύο βασικά είδη νομικών συστημάτων με διαφορετικά πλεονεκτήματα, μειονεκτήματα και χρήσεις. Οι υπεράκτιες –offshore (με 0% φόρο) και οι onshore, οι οποίες μπορούν να επωφεληθούν από την αποφυγή διπλής φορολογίας που υπάρχει μεταξύ των χωρών δημιουργώντας οφέλη για την εταιρεία.¹⁸

Ενδεικτικά, οι χώρες που κατατάσσονται με βάση τον διαχωρισμό offshore και onshore είναι:

OFFSHORE ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΕΣ (φορολογικοί παράδεισοι)

- Βρετανικοί Παρθένοι Νήσοι (BVI)
- Μπελίζ (Belize)
- Παναμάς (Panama)
- Σεϋχέλλες (Seychelles)
- Ντέλαγουερ) Delaware
- Γκουέρνσει (Guernsey)
- Isle of Man
- Marshall Islands
- Mauritius Islands
- Λιβερία (Liberia)

¹⁸ <http://globalserve.com.cy/services/cyprus-company-formation/?lang=el>

ONSHORE ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΕΣ

- Κύπρος (Cyprus)
- Ηνωμένο Βασίλειο / Σκωτία (United Kingdom/ Scotland)
- Λουξεμβούργο (Luxembourg)
- Σουηδία (Switzerland)
- Ολλανδία (Netherlands)
- Μάλτα (Malta)
- Δανία (Denmark)
- Λιχτενστάιν (Liechtenstein)
- Χονγκ Κονγκ (Hong Kong)
- Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (UAE)

Στην μελέτη μας δε θα μας απασχολήσουν όλα τα παραπάνω κράτη, γιατί κάτι τέτοιο θα ξέφευγε από το καθεστώς φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών. Θα επικεντρωθούμε μόνο σε εκείνες τις χώρες που κατέχουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής οικονομίας.

4.2 ΔΙΕΘΝΗ ΥΠΕΡΑΚΤΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ (OFFSHORE)

Για την έννοια υπεράκτια (offshore) εταιρεία δεν υπάρχει ακριβής ορισμός. Οποιαδήποτε χώρα που δίνει πλεονεκτήματα σε φορολογικά θέματα, είτε ως χώρος συναλλαγών είτε ως χώρος φύλαξης για τα κεφάλαια διεθνών συναλλαγών μπορεί να χαρακτηριστεί ως Διεθνής Υπεράκτιο Χρηματοοικονομικό κέντρο.¹⁹ Οι εταιρείες αυτές δικαιωματικά περιγράφονται ως φορολογικοί παράδεισοι λόγω του χαμηλού φόρου που επιβάλλεται στο εισόδημα.

Στην Ελλάδα για τις ανάγκες της φορολογίας εισοδήματος δόθηκε ο ακόλουθος ορισμός για τις offshore εταιρείες :

«Ως εξεχώρια εταιρεία εννοείτε η εταιρεία που έχει την έδρα της σε αλλοδαπή χώρα και με βάση τη νομοθεσία της δραστηριοποιείτε αποκλειστικά σε άλλες χώρες και απολαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκής μεταχείρισης» (άρθρο 31 παρ. 1 περ. στ' ν. 2238/1994).

Οι εταιρείες αυτές δημιουργήθηκαν μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου πολέμου, καθώς οι εύποροι θέλησαν να προστατέψουν την περιουσία τους από την κοινωνική αναταραχή αλλά και τη φορολογία για την ανοικοδόμηση των χωρών που είχαν υποστεί καταστροφές.

Στη δεκαετία του 1990 μειώθηκαν οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων και τα επιτόκια, αλλά τα φορολογικά πλεονεκτήματα των offshore παρέμειναν παρ' όλο τον ανταγωνισμό των κανονικών χωρών.

¹⁹ www.offshoregreece.eu/gr/faqs.html

Δουβής Παναγιώτης(2008), Offshore Δραστηριότητες, Εκδόσεις Σταμούλη

4.2.1 ΛΟΓΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ OFFSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ²⁰

Η αύξηση των υπεράκτιων συναλλαγών είναι συνδυασμός της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου της διεθνοποίησης των χρηματοοικονομικών συναλλαγών και την ελευθερία στη διακίνηση των κεφαλαίων και των συναλλαγών.

Τα πλεονεκτήματα αυτών των εταιρειών είναι τα ακόλουθα :

- Γρήγορη σύσταση με χαμηλό κόστος, ελάχιστο απαιτούμενο εταιρικό κεφάλαιο και εξαιρετικά περιορισμένες διατυπώσεις.
- Πλήρης ανωνυμία των πραγματικών μετόχων
- Δυνατότητα σύστασης της εταιρείας με έναν μόνο μέτοχο
- Μεταφορά των κερδών από υψηλά σε χαμηλά φορολογούμενες χώρες
- Αποφυγή φορολογικών επενδύσεων.

4.2.2 OFFSHORE ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ

Οι υπεράκτιες εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για διάφορους σκοπούς με ποικίλους τρόπους και σε διαφορετικούς τύπους. Στα πλαίσια της μελέτης μας, όμως θα ασχοληθούμε με τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Ως offshore εταιρείες μπορούν να ιδρυθούν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και έχουν ως αντικείμενο την ποντοπόρο ναυτιλία καθώς και τη ναύλωση και ενοικίαση σκαφών.

²⁰ Δουβής Παναγιώτης(2008), Offshore Δραστηριότητες, Εκδόσεις Σταμούλη

Πολλά υπεράκτια οικονομικά κέντρα, δίνουν τη δυνατότητα στις εταιρείες να νηολογήσουν και τα πλοία τους (σημαίες ευκαιρίας) προσφέροντας απαιτήσεις λιγότερο αυστηρές από αυτές που θα έπρεπε να εφαρμόσει στη χώρα της. Υπάρχουν βέβαια και κάποιες περιπτώσεις, όπου οι χαμηλοί φορολογικοί συντελεστές δεν εφαρμόζονται σε όλο το εισόδημα, αλλά μέρος του εισοδήματος φορολογείται με πλήρη συντελεστή κατά την πληρωμή του δικαιώματος χρήσης της σημαίας και της νηολόγησης.

Στις χώρες που ανθίζουν οι υπεράκτιες εταιρείες δε προσφέρουν μόνο οικονομικά κίνητρα αλλά προσπαθούν να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες με διάφορες νομικές ρυθμίσεις σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό και την ασφάλεια του πλοίου. Και αυτό διότι ο εφοπλιστής από τη μία μεριά επιζητεί οικονομικές ελαφρύνσεις, αλλά από την άλλη δε θα ήθελε να θέσει σε κίνδυνο, ούτε το πλήρωμά του, ούτε το πλοίο του, ούτε το φορτίο.

Έτσι λοιπόν, ο συνδυασμός φοροαπαλλαγής, ασφάλειας και σεβασμός προς το περιβάλλον, συμβάλλουν στην καθοριστική επιλογή σημαίας ευκαιρίας.

Έπειτα από τον ορισμό onshore και offshore εταιρειών θα αναλύσουμε κάποιες ενδεικτικές χώρες, ξεκινώντας από τις χώρες κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνεχίζοντας με την ανάλυση των χωρών έκτος ΕΕ, δηλαδή των τρίτων χωρών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΑΝΑΛΥΣΗ ONSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ-ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

5.1 ΚΥΠΡΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ²¹

5.2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η στρατηγική θέση της Κύπρου, στο σταυροδρόμι της Αφρικής, Ασίας και Ευρώπης, έπαιξε από τα αρχαία χρόνια καθοριστική σημασία στην ανέλιξη του νησιού σε περιφερειακό κέντρο εμπορίου και πολιτισμού. Η συνόρευση με περιοχές που αναπτύχθηκαν οι πρώτοι μεγάλοι πολιτισμοί της έδωσαν ώθηση για την ανάπτυξη της.



Με το πέρασμα των χρόνων, η Κύπρος αρχίζει να διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και στη ναυτιλία.

²¹ http://www.mof.gov.cy/mof/mof.nsf/index_gr/index_gr?opendocument

Από το 1963, η Κύπρος έχει αναγνωρίσει την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σπουδαιότητα και τη σημασία της ναυτιλίας. Έκτοτε, οι εκατοστέ κυβερνήσεις κατάφεραν να προσελκύσουν στο νησί αρκετούς επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας.

Σήμερα, η σημασία της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας είναι τεράστια. Όσοι δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία, δεν μπορούν να μη συμφωνήσουν στο γεγονός ότι η Κυπριακή σημαία έχει κάνει έντονη την παρουσία της ανά την εμφύλιο(ως σημαία ευκαιρίας) και εμπλέκεται σε διάφορους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς. Άλλωστε η μεγάλη παρουσία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο, αποδεικνύει τη σωστή και δυνατή ναυτιλιακή υποδομή του νησιού.

5.2.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ²²

Η Κύπρος προσφέρει στον επιχειρηματία/επενδυτή όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη δημιουργία επιχείρησης στο νησί της.

Τον Ιούλιο του 2002, εισήχθη νέα φορολογική νομοθεσία, η οποία τροποποιεί το Κυπριακό φορολογικό σύστημα καταργώντας τον διαχωρισμό μεταξύ «υπεράκτιων» και «εγχώριων» εταιρειών και εισάγοντας ένα ενιαίο φορολογικό σύστημα για όλες τις εταιρείες, διατηρώντας την ανταγωνιστικότητα της Κύπρου ως κέντρο διεθνών επιχειρήσεων. Ο νέος φορολογικός νόμος συμμορφώνεται πλήρως με την δέσμευση της Κυπριακής Δημοκρατίας προς τον ΟΟΣΑ για εξάλειψη επιζήμιων φορολογικών πρακτικών και είναι εναρμονισμένος με τη νομοθετική τάξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τον Απρίλιο του 2010, ψηφίστηκε ο νόμος 44(I) του 2010 που επιτρέπει την επιλογή φορολογίας βάσει της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που διαθέτουν και όχι βάσει των πραγματικών κερδών τους από τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών. Η Κύπρος είναι η μοναδική χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που προσφέρει αυτή τη δυνατότητα και είναι η μοναδική που προσφέρει ανοιχτή εγγραφή (open registry).

²²Υπουργείο Οικονομικών της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Με βάση το νέο νόμο δεν επιβάλλεται οποιαδήποτε φορολογία σε

- Πλοιοκτήτριες εταιρείες (shipowning)
- Εταιρείες διαχείρισης πλοίων (shipmanagement)
- Εταιρείες που ναυλώνουν ή νοικιάζουν πλοία (chartering)

Ειδικότερα:

- ❖ Δεν επιβάλλεται φορολογία σε κέρδη από ναυτιλιακές επιχειρήσεις
- ❖ Δεν επιβάλλεται φόρος σε μερίσματα άμεσα ή έμμεσα από κέρδη ή από την πώληση του πλοίου
- ❖ Δεν επιβάλλεται φόρος από κέρδη από την πώληση του πλοίου ή των μετόχων της πλοιοκτήτριας εταιρείας

Επίσης:

- ❖ Δεν επιβάλλεται συναλλαγματικός έλεγχος και υπάρχει ελευθερία διακίνησης ξένου συναλλάγματος
- ❖ Η Κύπρος έχει υπογράψει συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες
- ❖ Δεν επιβάλλεται φόρος στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση εγγεγραμμένου στο Κυπριακό νηολόγιο, ούτε και στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρεία.
- ❖ Ο εταιρικός φόρος ύψος 10% είναι ο χαμηλότερος στην Ε.Ε
- ❖ Δεν επιβάλλεται φόρος κληρονομιάς στις μετοχές πλοιοκτησίας
- ❖ Δεν επιβάλλεται φόρος εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών
- ❖ Δεν επιβάλλεται τέλος χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις
- ❖ Ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς πλοιοδιαχείρισης
- ❖ Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιρειών
- ❖ Οι δαπάνες για εγγραφή πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο και οι ετήσιοι φόροι, θεωρούνται ανταγωνιστικοί.

Όλα αυτά προσφέρουν ένα σημαντικό αριθμό χρηματικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων, τα οποία παρακίνησαν και παρακινούν αρκετούς επιχειρηματίες να ιδρύσουν εταιρεία με έδρα το νησί.

5.2.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΙΔΡΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ²³

Μια Κυπριακή επιχείρηση μπορεί να πάρει τις ακόλουθες νομικές μορφές:

- Εταιρεία περιορισμένης ευθύνης
- Παράρτημα αλλοδαπής εταιρείας
- Συνεταιρισμός

Η διαδικασία για την ίδρυση είναι περίπου η ίδια. Η πιο συνηθισμένη νομική μορφή είναι η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης. Το απαιτούμενο διάστημα για την αναγνώριση της εταιρείας είναι 3 με 5 μέρες. Το καταστατικό πρέπει να περιέχει τους σκοπούς της εταιρείας(π.χ. για αγορά και διαχείριση πλοίων κλπ)

Η διαδικασία εγγραφής μίας εταιρείας περιλαμβάνει μια αίτηση για έγκριση του ονόματος της επιχείρησης μαζί με την αμοιβή για την επίτευξη των διαδικασιών. Η επωνυμία της εταιρείας απαραίτητως στο τέλος πρέπει να περιλαμβάνει τη λέξη « limited ή Ltd» και επιβάλλεται να εγκριθεί από το Μητρώο των εταιρειών. Η διεύθυνση της εγγραφής πρέπει να βρίσκεται στη Κύπρο. Συνήθως δηλώνουν την διεύθυνση των γραφείων του δικηγόρου που έχει πραγματοποιήσει τη διαδικασία εγγραφής της εταιρείας στη Κύπρο. Δεν ισχύουν τα παραπάνω αν η εταιρεία έχει ουσιαστικότερη παρουσία στο νησί ή συνεργάζεται με μία εταιρεία ή είναι μέλος της.

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας είναι δυνατόν να είναι είτε ονομαστικό είτε να έχει παρακατατεθεί ολόκληρο από τους επιχειρηματίες. Όλες οι μετοχές πρέπει να είναι ονομαστικές.

Επιπρόσθετα, ένας μέτοχος χρειάζεται κατά τη διάρκεια της ζωής μιας Κυπριακής ιδιωτικής εταιρείας. Δεν ενδιαφέρει η εθνικότητα των μετόχων, μπορεί να είναι αλλοδαποί και να διανέμουν εκτός Κύπρου. Τέλος, επιτρέπεται και η μεταβίβαση μετόχων από ένα αλλοδαπό σε ένα άλλο.

²³ <http://www.market-talk.net/index.php/id/10749>

5.2.4 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, κατανοούμε ότι η Κύπρος έχει φτιάξει ένα καλό ομολογουμένως θεσμικό πλαίσιο. Θέλοντας να ανταγωνιστεί τη φορολογία των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής ένωσης και των τρίτων χωρών δεν επέβαλε φορολογία στα έσοδα και κράτησε χαμηλό το κόστος ίδρυσης και λειτουργίας. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, παρατηρείται ότι δεν έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα, μιας και κατέχει τις τελευταίες θέσεις προτιμής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Σε αυτό το γεγονός ίσως να έχει συντελέσει η πολιτική κατάσταση της χώρας, μιας και από φορολογικής άποψης, η Κύπρος προσφέρει ένα ελκυστικό πακέτο προνομιακών παροχών



5.2 ΜΑΛΤΕΖΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα πραγματοποιηθεί αναλυτική παρουσίαση για την ίδρυση/νηολόγηση εταιρείας/σκάφους Μαλτέζικων συμφερόντων.

Και σε αυτή την περίπτωση, οι Μαλτέζικες αρχές δίνουν τη δυνατότητα στους επενδυτές να επιλέξουν την χώρα τους είτε για την εγκατάσταση των εταιρειών τους είτε για την νηολόγηση των πλοίων τους.

Στην πρώτη περίπτωση επιβάλλεται η ίδρυση και η δημιουργία καταστατικού και στη δεύτερη περίπτωση θα πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία νηολόγησης.

Οι Μαλτέζικες αρχές στην προσπάθεια τους να προσεγγίσουν τους εφοπλιστές -να δημιουργήσουν μια εταιρεία εγγεγραμμένη στη Μάλτα ή να επιλέξουν τη Μαλτέζικη σημαία στα εμπορικά πλοία τους ή στα σκάφη αναψυχής τους- έχουν προσαρμόσει τους νόμους και παράλληλα έχουν προωθήσει ανάλογα τα πολλά πλεονεκτήματα τους. Γι αυτό το λόγο, η παρουσίαση των πλεονεκτημάτων καθίσταται αναγκαία, μιας και η επεξήγηση αυτών βοηθάει στην κατανόηση των νόμων της συγκεκριμένης χώρας και στην περαιτέρω εκπόνηση διαφόρων συμπερασμάτων.

5.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Μάλτα βρίσκεται ανάμεσα στη Σικελία και στη Λιβύη. Είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2004 και μέλος της Ευρωζώνης από το 2008. Η Μάλτα θεωρείται ως βάση για τις διεθνείς δραστηριότητες τόσο λόγω της στρατηγικής της θέσης όσο και του σταθερού πολιτικού περιβάλλοντος της.



Αναλυτικότερα

Κατά τα τελευταία χρόνια οι Μαλτέζικες κυβερνήσεις έβαλαν ως στόχο την καθιέρωση της χώρας τους ως διεθνές κέντρο οικονομικών, επιχειρηματικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Χάρη στην προσχώρηση της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην εισαγωγή του ευρώ, αλλά και χάρη στη συμμόρφωσή της με τις οδηγίες διεθνών οργανισμών όπως ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), η Μάλτα χαίρει εξαιρετικής φήμης και δεν συμπεριλαμβάνεται σε καμία μαύρη λίστα των λεγόμενων φορολογικών παραδείσων.

Όλα αυτά σε συνδυασμό με

- Τις σύγχρονες τηλεπικοινωνιακές υποδομές της
- Τη στρατηγική γεωγραφική της θέση
- Τη ζώνη ώρας της που διευκολύνει τον πελάτη
- Το σταθερό πολιτικό και οικονομικό κλίμα
- Το εκτενές δίκτυο των συμφωνιών περί αποφυγής της διπλής φορολογίας καθώς και άλλες μορφές σχετικών ελαφρύνσεων, την καθιστά ένα από τα πιο αξιόπιστα διεθνή κέντρα οικονομικών, επιχειρηματικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε παγκόσμιο επίπεδο.²⁴

²⁴ www.emd.com.mt

5.2.2 ΊΔΡΥΣΗ-ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ²⁵

Μια εταιρεία μπορεί να εγγραφεί στη Μάλτα είτε με τη μορφή δημόσιας (public) είτε με τη μορφή ιδιωτικής (private) εταιρείας.

Στην ιδιωτική εταιρεία περιορίζεται το δικαίωμα μεταβίβασης μετόχων, περιορίζεται ο αριθμός μελών σε πενήντα (50) και απαγορεύεται στο κοινό οποιαδήποτε εγγραφή σε μετοχές ή ομόλογα της εταιρείας.

Η Δημόσια εταιρεία (public company) δε συμπεριφέρεται όπως η ιδιωτική εταιρεία. Μπορεί να προσφέρει μετοχές ή ομόλογα στο κοινό, με την προϋπόθεση να είναι εγγεγραμμένη η εταιρεία στη Μάλτα και να δημοσιεύει τα οικονομικά της αποτελέσματα.

Για την ίδρυση μιας εταιρείας Μαλτέζικων συμφερόντων(public ή private) απαιτούνται:

- a) Το όνομα και η διεύθυνση των συνδρομητών
- b) Το όνομα της εταιρείας
- c) Η διεύθυνση του γραφείου στη Μάλτα. Όπου μπορεί να είναι η διεύθυνση του δικηγόρου ή του λογιστή ή κάποιου συμβούλου που κατοικεί στη Μάλτα
- d) Το αντικείμενο της εταιρείας
- e) Το ποσό του μετοχικού κεφαλαίου και ο αριθμός των μετόχων. Το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο για μια public εταιρεία είναι euro 46,587.47 , ενώ για μία ιδιωτική euro 1,164.69.
- f) Ο αριθμός των διευθυντών (directors), το όνομα και η διεύθυνση αυτών και εάν πρόκειται για νομικό πρόσωπο, το όνομα και η διεύθυνση του γραφείου.
- g) Το όνομα και τη διεύθυνση της/των γραμματέων

Στις public εταιρείες χρειάζονται επίσης

²⁵ <http://www.emd.com.mt/advocates/en-us/brochures.aspx>

- i. Το συνολικό ποσό ή πρόβλεψη των δαπανών που καταβλήθηκαν ή απαιτήθηκαν, καθώς και όλα τα κόστη που έχουν σχέση με τις διάφορες συναλλαγές, από τη σύσταση της εταιρείας μέχρι την έναρξη των δραστηριοτήτων.
- ii. Μια περιγραφή με τα ειδικά πλεονεκτήματα που θα παρέχονται, σε όποιον λάβει μέρος στη σύσταση της εταιρείας.²⁶

Η εταιρεία αρχίζει να υφίσταται από την ημέρα έκδοσης του πιστοποιητικού εγγραφής (certificate of registration). Το πιστοποιητικό δίνεται σε λιγότερο από 24 ώρες, με την προϋπόθεση ότι η εν λόγω εταιρεία έχει προσκομίσει όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά.

Όσο αφορά το κόστος ίδρυσης της εταιρείας, αυτό κυμαίνεται ανάλογα με το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας. Αναλυτικότερα:

²⁶A guide to the registration of companies, brochure from MFSA(Malta Financial Services Authorities)

**ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ
ΜΕΤΟΧΙΚΟ**

**ΠΛΗΡΩΤΕΑ
ΤΕΛΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ**

**ΠΛΗΡΩΤΕΑ
ΕΓΓΡΑΦΗΣ**

**ΤΕΛΗ
ΣΕ**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΣΕ ΕΝΤΥΠΗ ΜΟΡΦΗ	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΜΟΡΦΗ
ΕΩΣ 1.500€	245 €	210 €
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 1.500€ ΚΑΙ ΕΩΣ 5.000€	245€ με επιπλέον 15€ για κάθε 500€	210€ με επιπλέον 12€ για κάθε 500€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 5.000€ ΚΑΙ ΕΩΣ 10.000€	350€ με επιπλέον 20€ για κάθε 1.000€	294€ με επιπλέον 17€ για κάθε 1.000€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 10.000€ ΚΑΙ ΕΩΣ 50.000€	450€ με επιπλέον 20€ για κάθε 2.500€	379€ με επιπλέον 17€ για κάθε 2.500€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 50.000€ ΚΑΙ ΕΩΣ 100.000€	770€ με επιπλέον 20€ για κάθε 10.000€	651€ με επιπλέον 17€ για κάθε 10.000€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 100.000€ ΚΑΙ ΕΩΣ 250.000 €	870€ με επιπλέον 10€ για κάθε 15.000€	736€ με επιπλέον 8€ για κάθε 10.000€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 250.000€ ΚΑΙ ΕΩΣ 500.000 €	970€ με επιπλέον 10€ για κάθε 10.000€	816€ με επιπλέον 8€ για κάθε 10.000€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 500.000€ ΚΑΙ ΕΩΣ 1.000.000€	1.220€ με επιπλέον 20€ για κάθε 20.000€	1.016€ με επιπλέον 17€ για κάθε 20.000€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 1.000€ ΚΑΙ ΕΩΣ 2.500.000€	1.720€ με επιπλέον 10€ για κάθε 50.000€	1.441€ με επιπλέον 8€ για κάθε 50.000€
ΠΑΝΩ ΑΠΟ 2.500.000€	2.250 €	1.900 €

Πηγή: A guide to the registration of companies, brochure from MFSA (Malta financial services authority)

Εάν μια εταιρεία αυξήσει στη συνέχεια το εγκεκριμένο μετοχικό της κεφάλαιο, η διαφορά στα τέλη εγγραφής θα επιβληθεί.

5.2.3 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ /ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ ΥΠΟ ΜΑΛΤΕΖΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Στη Μαλτέζικη σημαία μπορούν να νηολογηθούν κάθε είδους σκάφη από θαλαμηγούς μέχρι κρουαζιερόπλοια καθώς και δεξαμενόπλοια. Επειδή η Μαλτέζικη σημαία είναι σημαία ευκαιρίας, το Μαλτέζικο νηολόγιο είναι ένα από τα πιο αξιόπιστα νηολόγια που υπάρχουν σήμερα.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Για τη νηολόγηση του σκάφους πρέπει να υποβληθούν στη ναυτιλιακή αρχή της Μάλτας τα εξής δικαιολογητικά

- Συμπληρωμένες και υπογεγραμμένες, η φόρμα της αίτησης νηολόγησης καθώς και δήλωση κυριότητας
- Πληρεξούσιο που εξουσιοδοτεί τις αρχές να νηολογήσουν το σκάφος/τη θαλαμηγό
- Πιστοποιητικό πλοϊμότητας
- Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατών σκαφών στην περίπτωση επιβατηγού σκάφους
- Αντίγραφο καταστατικού σε περίπτωση ναυτιλιακού οργανισμού
- Αντίγραφο διεθνούς πρωτοκόλλου καταμέτρησης χωρητικότητας
- Πληρωμή του τέλους αρχικής νηολόγησης και του ετήσιου τέλους.

5.2.4 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ./ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η Μάλτα έπειτα από πιέσεις της ΕΕ για την εξάλειψη των διακρίσεων σε ότι αφορά τους φόρους ανάμεσα στους μόνιμους και μη μόνιμους κατοίκους, αναμόρφωσε και προσάρμοσε τη φορολογία έτσι ώστε ο πραγματικός φορολογικός συντελεστής να κυμαίνεται από 0 έως 10%.²⁷

Επίσης δεν υφίσταται παρακράτηση φόρου στα μερίσματα, δεν επιβάλλεται φόρος στη περιουσία και στο κεφάλαιο.²⁸

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος τα κέρδη που προέρχονται από τη λειτουργία και τη ιδιοκτησία πλοίων που ήδη φορολογούνται βάση χωρητικότητας (σκάφη χωρητικότητας τουλάχιστον 1.000 κόρων). Στη Μάλτα επίσης δε φορολογούνται τα μερίσματα που εισπράττονται από τους μετόχους.
- Δεν υπόκεινται σε τέλη η νηολόγηση σκαφών φορολογούμενων βάση χωρητικότητας, η έκδοση και η απόδοση τίτλων ή συμφερόντων ναυτιλιακού οργανισμού ή η αγορά ή μεταβίβαση τέτοιων τίτλων, η πώληση ή μεταβίβαση σκάφους, η εγγραφή, μεταβίβαση ή άρση υποθήκης.
- Δεν υπόκεινται σε φόρο οι τόκοι/τα εισοδήματα που προέρχονται από τη χρηματοδότηση ναυτιλιακού οργανισμού ή πλοίου φορολογούμενου βάση χωρητικότητας.
- Δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος τα κέρδη που προέρχονται από τη ρευστοποίηση, την εξαγορά, την ακύρωση ή με άλλο τρόπο διάθεση μεριδίων, τίτλων ή άλλων δικαιωμάτων συμπεριλαμβανομένης της υπεραξίας που λειτουργεί ή διαχειρίζεται σκάφος φορολογούμενο βάση χωρητικότητας.
- Τα έξοδα νηολόγησης και εργατικού δυναμικού είναι χαμηλά
- Δεν υπάρχουν εμπορικοί περιορισμοί
- Σε κάποια λιμάνια τα Μαλτέζικα σκάφη απολαμβάνουν προνομιακή μεταχείριση.

²⁷ www.myoffshorecompanies.com

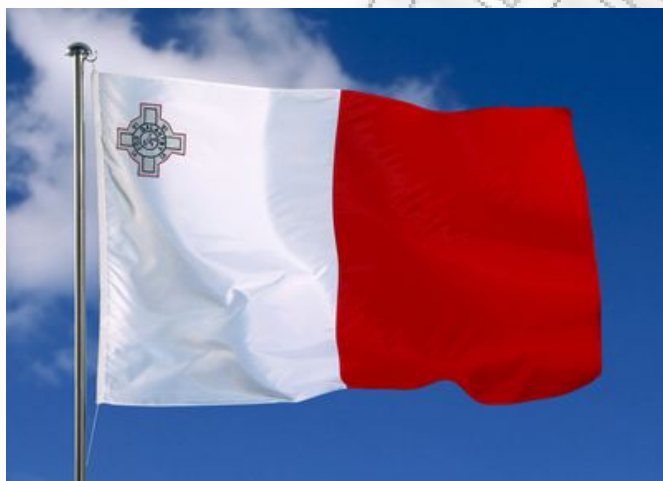
²⁸ www.globalserve.com

ΦΠΑ ΕΠΙ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με τις Μαλτέζικες αρχές, ο ιδιοκτήτης θαλαμηγού αναψυχής υπόκειται στο ΦΠΑ της Ε.Ε και πληρώνει μόνο λίγο παραπάνω από 5% ΦΠΑ.

Όταν η Μαλτέζικη εταιρεία αγοράζει θαλαμηγό αναψυχής και την προσφέρει σε τρίτους για χρηματοδοτική μίσθωση (δηλαδή αγοράζει θαλαμηγό την οποία εκμισθώνει σε τρίτους με δυνατότητα αγοράς σε προνομιακή τιμή στο τέλος της μίσθωσης) η μίσθωση υπόκειται σε ΦΠΑ επειδή στη Μάλτα θεωρείται παροχή υπηρεσιών .

Σε σχέση με αυτό, η Μάλτα έχει καθορίσει τον κανόνα ότι ο ΦΠΑ καταβάλλεται μόνο για το τμήμα της μίσθωσης κατά το οποίο η θαλαμηγός πλέει στα ύδατα της Ε.Ε. Επειδή είναι δύσκολος ο καθορισμός της ακριβούς τιμής καθιερώθηκε ένας τύπος που εκφράζει το ποσοστό που αντιστοιχεί στη υποτιθέμενη πλεύση της θαλαμηγού στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης .



ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΜΗΚΟΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΥ	% ΠΟΣΟΥ ΜΙΣΘΩΣΗΣ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΠΑ	ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ
ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ Ή ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ ΑΝΩ ΤΩΝ 24 ΜΕΤΡΩΝ	30%	5,4%	12,6%
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ /20,01 ΕΩΣ 24 ΜΕΤΡΑ	40%	7,2%	10,8%
ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ /16,01 ΕΩΣ 24 ΜΕΤΡΑ	40%	7,2%	10,8%
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ /10,01 ΕΩΣ 20 ΜΕΤΡΑ	50%	9%	9%
ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ /12,01 ΕΩΣ 16 ΜΕΤΡΑ	50%	9%	9%
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ ΑΝΩ ΤΩΝ 10 ΜΕΤΡΩΝ	60%	10,8%	7,2%

Πηγή: www.fbsmalta.com

5.2.5 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Η Μάλτα ως κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατάφερε να διαμορφώσει τους νόμους της και να εδραιωθεί σαν κέντρο διεθνούς ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Απέκτησε όνομα διαθέτοντας ένα πολύ ελκυστικό φορολογικό καθεστώς και έχει συνάψει εκτενές δίκτυο συμφωνιών περί αποφυγής διπλή φορολογίας. Όλα αυτά σε συνδυασμό με το σταθερό πολιτικό και οικονομικό κλίμα συντέλεσε στην επικράτησή της. Όλο και περισσότεροι επενδυτές επιλέγουν τη Μάλτα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεμονωμένα στις Ελληνικές συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες η Μαλτέζικη σημαία κυμαίνεται σε σταθερά επίπεδα σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία.²⁹

Τη Μαλτέζικη σημαία φέρουν 518 πλοία το 2011 έναντι 524 το 2010.

²⁹ www.newscode.gr/naytilia/story

5.3 ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η Ολλανδική σημαία εφαρμόστηκε το 1996 από την Ολλανδία, βάση των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το φορολογικό λειτουργικό κέρδος του πλοίου βασίζεται στην καθαρή χωρητικότητα του και όχι στα πραγματικά λειτουργικά του αποτελέσματα.

Το ποσό του τεκμαρτού φορολογητέου κέρδους υπόκειται στους συνήθεις συντελεστές φόρου εισοδήματος.³⁰

Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα επιλογής τρόπου φορολόγησης είτε με βάση τα πραγματικά του κέρδη (έσοδα- έξοδα), είτε σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου. Η επιλογή γίνεται κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και μπορεί να αναθεωρηθεί μετά τον δέκατο χρόνο. Επιβάλλεται δηλαδή μια δεκαετία σταθερής φορολογικής μεταχείρισης.

Όσο αφορά τις προϋποθέσεις υπαγωγής στο Ολλανδικό μοντέλο, η ναυτιλιακή επιχείρηση δικαιούται να φορολογηθεί με βάση το Ολλανδικό μοντέλο μόνο εάν ικανοποιούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Εάν κατέχει ένα αξιόλογο πλοίο ή ναυλώνει με ναύλωση γυμνού πλοίου
- Εάν το πλοίο του ταξιδεύει με σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με εξαίρεση τα νέα πλοία που προστίθενται σε στόλο το 60%, του οποίου αποτελείται από πλοία με σημαία Ε.Ε. Τα πλοία αυτά μπορεί να έχουν και ξένη σημαία.
- Εάν ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τουλάχιστον το 30% της διαχείρισης

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι διαχειρίστριες εταιρείες των πλοίων με τις παραπάνω προϋποθέσεις, παρόλο που δεν έχουν υπό την κατοχή τους τα πλοία, δικαιούνται να φορολογηθούν με βάση το Ολλανδικό μοντέλο (σε αντίθεση με το Ελληνικό).

³⁰ Peter Marlow & Kyriaki Mitroussi, EU shipping taxation: the comparative position of Greek shipping, *Maritime Economics & Logistics*, 2008, 10(185-207)

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΚΕΡΔΟΣ ΣΕ ΕΥΡΩ/ 1000 ΚΑΘΑΡΟΥΣ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΚΟΡΟΙ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
9,08	<1,000
6,81	1,001-10,000
4,54	10,000-25,000
2,27	25,001-50,000
0,5	>50,001

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΝΑΛΥΣΗ OFFSHORE ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

6.1 MARSHALL ISLANDS³¹

6.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα Marshall Islands είναι νησιώτικο σύμπλεγμα στον Ειρηνικό Ωκεανό μεταξύ Χαβάης και Φιλιππίνων που αποτελείται από 1.152 νησάκια και βραχονησίδες. Το όνομα τους το πήρανε το 1788 από τον Άγγλο ναύαρχο Captain John William Marshall. Ανεξάρτητο κράτος έγινε το 1986 αφού πέρασαν πρώτα από την κυριαρχία της Ισπανίας και των ΗΠΑ.

Τα Marshall Islands είναι από τις πιο γνωστές υπεράκτιες δικαιοδοσίες , ενώ αναγνωρίζονται ως μια από τις κορυφαίες χώρες για τις εισαγωγές εταιρειών σε μεγάλα χρηματιστήρια στο Λονδίνο, στη Νέα Υόρκη και στη Σιγκαπούρη.

Τα Νησιά Marshall διατηρούν την πολιτική σταθερότητα και έχουν ένα δημοκρατικά ελεγχόμενο κοινοβουλευτικό σύστημα διακυβέρνησης.

Είναι μέλος των Ηνωμένων Εθνών από το 1991 και θεωρούνται από τα κορυφαία νηολόγια του κόσμου με εξαιρετική φήμη λόγω της εμπιστευσιμότητάς τους και της μηδενικής φορολογίας στους μη μόνιμους κατοίκους.



³¹ <http://www.register-iri.com>

6.1.2 ΙΔΡΥΣΗ

Ο ελάχιστος αριθμός μετόχων για την ίδρυση της εταιρείας είναι ένας (1) και δεν απαιτείται η γνωστοποίηση του ονόματός του. Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός διευθυντών και γραμματέων περιορίζεται και αυτός στον ένα (1). Όσον αφορά το κεφάλαιο απαιτούνται μετοχές με ή χωρίς ονομαστική αξία.

Κάθε εταιρεία εγγεγραμμένη στα Νησιά Μάρσαλ οφείλει να έχει τη διεύθυνση της στη συγκεκριμένη χώρα. Αυτό γίνεται είτε μέσω agent είτε μέσω δικηγόρου.

Οι συσκέψεις δεν είναι απαραίτητο να πραγματοποιούνται στα Νησιά Μάρσαλ. Όλα τα Meetings μπορούν να γίνονται εκτός των νησιών αυτών μέσω τηλεφώνου ή με άλλο ηλεκτρονικό μέσο. Για την ίδρυση της εταιρείας μία μέρα είναι αρκετή.

6.1.3 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Η αρχική εγγραφή (initial registration fee) του πλοίου στη σημαία των Marshall Islands υπολογίζεται σύμφωνα με τον αριθμό των πλοίων που εγγράφονται και τους κόρους καθαρής χωρητικότητας. Ειδικότερα, το ποσό εγγραφής ανέρχεται στα \$2.500 ανά πλοίο συν το ποσό που αναλογεί στο net tonnage των πλοίων.

Ο παρακάτω πίνακας μας ενημερώνει αναλυτικά για το κόστος νηολόγησης:

	NET TONES	ΠΟΣΟ
Πλοία	2.500 NT και κάτω	\$ 2.500
Πλοία	από 2.501 NT έως 15.000 NT	\$ 5.000
Πλοία	από 15.001 NT έως 35.000 NT	\$ 10.000
Πλοία	από 35.001 NT έως 50.000 NT	\$ 15.000
Πλοία	πάνω από 50.001 NT	\$ 20.000

Πηγή: <http://www.register-iri.com>

Οι ανωτέρω τιμές δεν ισχύουν για τα yachts. Η τιμή εγγραφής για τα Yachts είναι \$ 1.500.

Τα Νησιά Μάρσαλ δίνουν έκπτωση που αντιστοιχεί στο 1/3 του initial registration

- Εάν η ηλικία του πλοίου είναι μέχρι 5 έτη
- Εάν νηολογηθούν τρία ή παραπάνω πλοία ταυτόχρονα και έχουν ηλικία μικρότερη από 15 έτη³²
- Τέλος, η σημαία δίνει έκπτωση 50% στον πλοιοκτήτη που θα νηολογήσει 10 ή παραπάνω πλοία ηλικίας μικρότερης των 15 ετών.

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να ανανεώνει κάθε χρόνο τη συνδρομή του (Annual tonnage tax) και σ' αυτή την περίπτωση το κόστος υπολογίζεται σύμφωνα με τα net tones :

³² www.register-iri.com

ANNUAL TONNAGE TAX ANA ΠΛΟΙΟ

	NET TONES	ΠΟΣΟ
Πλοίο	από 2.500 NT και κάτω	\$ 500
Πλοίο	από 2.501 NT έως 5.000 NT	\$ 0,20 ανά NT
Πλοίο	από 5.001 NT έως 25.000 NT	\$ 0.17 ανά NT
Πλοίο	από 25.001 NT έως 50.000 NT	\$ 0,15 ανά NT
Πλοίο	πάνω από 50.000 NT	\$ 0,125 ανά NT

Πηγή: <http://www.register-iri.com>

Τα Marshall Islands εκτός από την εύκολη και απλή σύσταση της εταιρείας ή της νηολόγησης του πλοίου, παρέχουν και άλλες απαλλαγές-διευκολύνσεις όπως:

- η μηδενική φορολόγηση στους μη μόνιμους κατοίκους
- χαμηλό ετήσιο κόστος (Annual maintenance fee)
- δεν απαιτείται έλεγχος των οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας από ορκωτούς ελεγκτές .
- εμπιστευτικότητα

6.1.4 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Τα Νησιά Μάρσαλ είναι το 3^ο ανοιχτό νηολόγιο παγκοσμίως με στόλο 2.560 πλοίων και χωρητικότητα σχεδόν 78 εκατομμύρια τόνους. Τα πλοία ανήκουν σε εφοπλιστές κυρίως από την Ελλάδα, τις ΗΠΑ, τη Γερμανία, τη Νορβηγία, την Ιαπωνία και την Άπω Ανατολή. Γι' αυτό το λόγο έχει δίκτυο από 23 γραφεία σε όλο τον κόσμο.³³

Θεωρείται από το ταχύτερο αναπτυσσόμενο νηολόγιο τα τελευταία δέκα χρόνια, μιας και τα τελευταία πέντε χρόνια αυξήθηκε ο ρυθμός νηολόγησης κατά 30% ετησίως.

Τα παραπάνω νούμερα εύλογα μπορούν να εξηγηθούν, μιας και οι φορολογικές ελαφρύνσεις, η χαλαρότητα που διακατέχει στους νόμους της η συγκεκριμένη χώρα, σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος εγγραφής και ανανέωσης αυτής, ελκύουν όλο και περισσότερους πλοιοκτήτες στη νηολόγηση των πλοίων τους κάτω από τη σημαία των Marshall Islands.

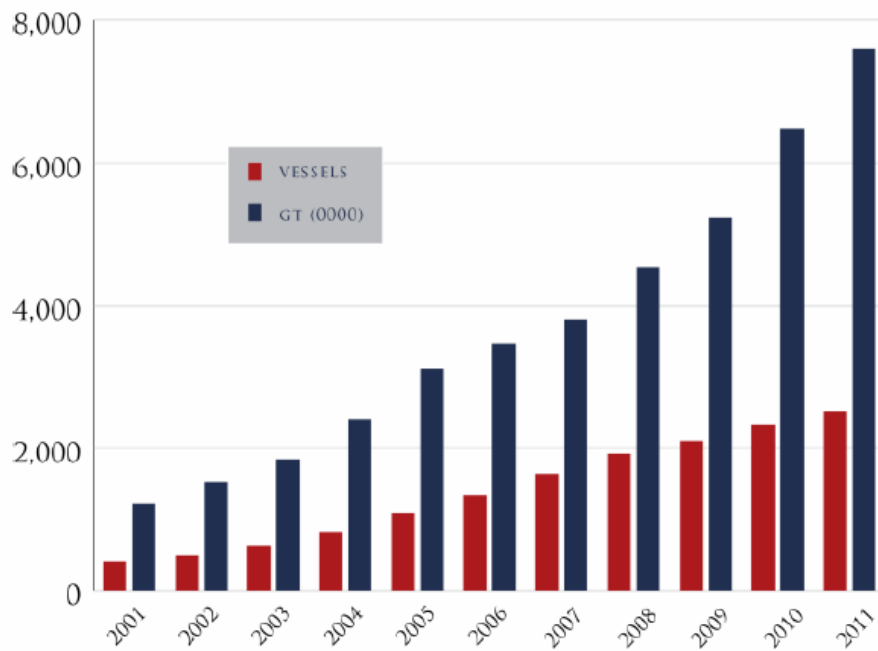
Τα παρακάτω διαγράμματα μας τεκμηριώνουν την σπουδαιότητα της σημαίας των νησιών Marshall.

Στο πρώτο διάγραμμα μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε την σταθερή ανοδική πορεία ανά στόλο και ανά tonnage. Το 2001 τα πλοία που ήταν νηολογούμενα στα Marshall Islands ήταν λιγότερα από χίλια (1000) και μετά την πάροδο των χρόνων ξεπερνούν τις επτά χιλιάδες (7000). Οι χώρες που προτιμούν την σημαία των Marshall είναι κατά κύριο λόγο η Ελλάδα και ακολουθούν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Γερμανία και η Νορβηγία.

Όσο αφορά το είδος του πλοίου που νηολογείται στα νησιά Marshall, έρχονται πρώτα τα δεξαμενόπλοια (667 M/T) και ακολουθούν τα bulk carriers (559 M/V) και τα yachts (516).

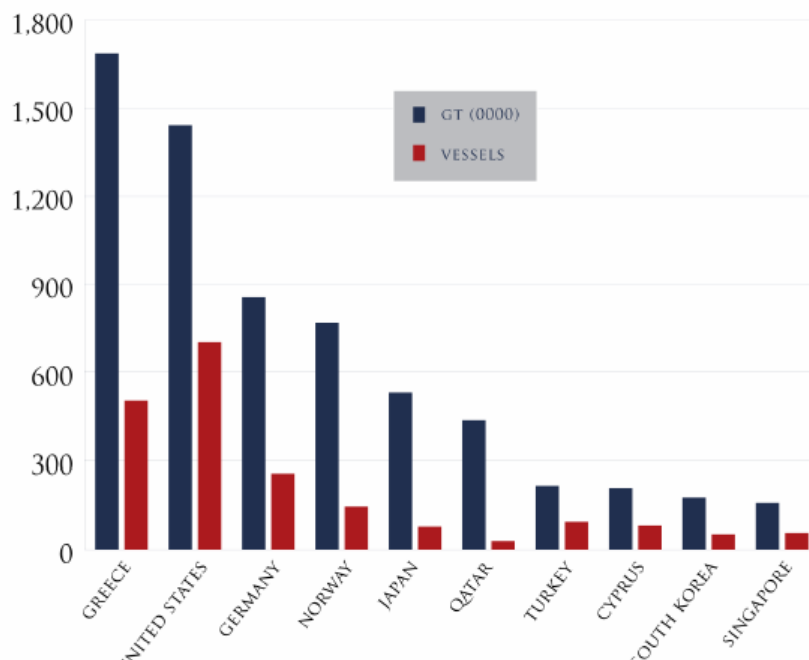
³³ Ναυτικά χρονικά τεύχος Ιανουάριος 2012

FLEET GROWTH



As of 31 October 2011

VESSELS REGISTERED BY NATIONALITY



As of 31 October 2011

2010 & 2011 FLEET TYPES

VESSEL TYPE	NO. OF VESSELS	% OF FLEET ^a	GROSS TONS	% OF FLEET GROSS TONS ^a
BULK CARRIER	455	20%	17,738,102	27%
CONTAINER	226	10%	5,973,245	9%
GAS CARRIER	88	4%	7,552,717	12%
GENERAL CARGO	79	3%	1,118,085	2%
MISCELLANEOUS	57	2%	607,738	1%
OSV	136	6%	252,889	0.39%
PASSENGER	7	0.30%	161,448	0.25%
TANKER	604	26%	27,591,333	43%
FLEET SUBJECT TO PSC	1,652		60,995,557	

VESSEL TYPE	NO. OF VESSELS	% OF FLEET ^a	GROSS TONS	% OF FLEET GROSS TONS ^a
BULK CARRIER	559	22%	22,231,739	29%
CONTAINER	247	10%	7,484,553	10%
GAS CARRIER	96	4%	8,294,783	11%
GENERAL CARGO	78	3%	1,396,694	2%
MISCELLANEOUS	60	2%	681,436	1%
OSV	130	5%	219,268	0.29%
PASSENGER	8	0.32%	215,951	0.28%
TANKER	667	26%	30,953,389	41%
FLEET SUBJECT TO PSC	1,845		71,477,813	

VESSEL TYPE	NO. OF VESSELS	% OF FLEET ^a	GROSS TONS	% OF FLEET GROSS TONS ^a
MODU	124	5%	2,375,612	4%
MOU	22	1%	1,448,132	2%
YACHT	530	23%	89,852	0.14%
TOTAL FLEET	2,328		64,909,153	

VESSEL TYPE	NO. OF VESSELS	% OF FLEET ^a	GROSS TONS	% OF FLEET GROSS TONS ^a
MODU	132	5%	2,801,165	4%
MOU	24	1%	1,594,055	2%
YACHT	516	21%	91,347	0.12%
TOTAL FLEET	2,517		75,964,380	

2010

As of 31 October 2011

Percentage against entire fleet

Πηγή: <http://www.register-iri.com>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

6.2 ΛΙΒΕΡΙΑ

Η Λιβερία είναι χώρα της Δυτικής Αφρικής μεταξύ της ακτής Ελεφαντοστού, της Νέας Γουινέας και της Σιέρα Λεόνε. Το νομικό σύστημα της Λιβερίας βασίστηκε σε αυτό των Ηνωμένων Πολιτειών.



Τα νομικά και φυσικά πρόσωπα που δεν είναι κάτοικοι στη χώρα αυτή δεν υπόκεινται σε φόρο, εκτός αν ο τελικός δικαιούχος είναι πρόσωπο που υπόκειται σε φόρο στη Λιβερία. Οι μη κάτοικοι όμως δεν μπορούν

- να διενεργούν επιχειρήσεις
- να κατέχουν ακίνητη περιουσία στη Λιβερία
- να ασκούν τραπεζική ή οποιαδήποτε άλλη ασφαλιστική δραστηριότητα
- να διαχειρίζεται αμοιβαία κεφάλαια.

Όλα τα στελέχη και η διοίκηση της εταιρείας μπορούν να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας. Η διαχείριση και η διοίκηση μπορεί να ασκείται από οποιοδήποτε κράτος. Το μετοχικό κεφάλαιο μπορεί να είναι άρτιο (of par) ή χωρίς ονομαστική αξία. Ένα σύνηθες κεφάλαιο είναι 500 μετοχές χωρίς ονομαστική αξία ή \$50,000.

Το κόστος εγγραφής υπολογίζεται σύμφωνα με το Net tonnage του πλοίου. Το πλοίο με λιγότερο από 14,000 tn οφείλει για το initial registration \$2,500, ενώ πάνω από 14,000 nt το κόστος ανέρχεται στα \$0,13/NRT και το ετήσιο κόστος έχει ως εξής:³⁴

Annual Fee per Vessel

Πλοία μέχρι 14.000 Net tonnage	\$0,40/NRT
Πλοία από 14.000 Net tonnage και πάνω	\$0,10/NRT
	Σύν \$3.800

Το μητρώο καταχώρησης εταιρειών της Λιβερίας λειτουργεί από τη LISCR LLC (Liberian International Ship and Corporate Registry), αντιπρόσωπο του υπουργείου εξωτερικών της Λιβερίας.



Η Λιβερία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη χώρα νηολόγησης. Έχουν νηολογηθεί πάνω από 3.750 πλοία άνω των 123 εκατομμυρίων κόνων, το οποίο αντιπροσωπεύει το 11% της ποντοπόρου ναυτιλίας. Η σημαία της Λιβερίας προσφέρει ποιότητα, ασφάλεια και εξυπηρέτηση. Σύμφωνα με την Αμερικάνικη Ναυτική Διοίκηση, τα πλοία που φέρουν τη σημαία της Λιβερίας μεταφέρουν πάνω από το 1/3 του πετρελαίου που εισάγεται στις ΗΠΑ.

Τέλος, προσπαθώντας να ανταπεξέλθει στις όλο και αυξανόμενες απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει επενδύσει σε νέες τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνίας .

³⁴ www.liscr.com

Το μητρώο της Λιβερίας εδρεύει στη Βιέννη, στη Βιργίνια και διατηρεί γραφεία σε όλο τον κόσμο.

6.3 ΠΑΝΑΜΑΣ³⁵

Ο Παναμάς βρίσκεται στην Κεντρική Αμερική, ανάμεσα στην Κόστα Ρίκα και την Κολομβία. Είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής. Η έκτασή του είναι περίπου 77.082 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Το κανάλι του Παναμά είναι περίπου 50 μίλια μήκος και ενώνει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό. Το κανάλι του Παναμά είναι στη δικαιοδοσία των Ηνωμένων Πολιτειών από την 1 Ιανουαρίου του 1999.

Η Δημοκρατία του Παναμά είναι κυρίαρχο ανεξάρτητο κράτος με δημοκρατική και αντιπροσωπευτική κυβέρνηση. Το κράτος συνιστάται από την εκτελεστική, τη νομοθετική και τη δικαστική εξουσία που είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους.

Για να εγγραφεί μια υπεράκτια εταιρεία στον Παναμά χρειάζεται :

- Η επωνυμία της εταιρείας
- Όνομα και διεύθυνση των διευθυντών
- Όνομα και διεύθυνση των μετόχων

³⁵ Δουβής Παναγιώτης(2008), Offshore Δραστηριότητες, Εκδόσεις Σταμούλη

<http://www.consulpanama.com/node/45>

Κεφαλαιακή δομή – Κεφάλαιο

Δεν υπάρχει ελάχιστο δηλωμένο κεφάλαιο ούτε ελάχιστο απαιτούμενο κεφάλαιο. Μετοχές μπορεί να εκδοθούν με ή χωρίς αξία. Οι μετοχές μπορεί να είναι στον κομιστή. Για τις ανάγκες της σύστασης δεν είναι ανάγκη οι μετοχές να έχουν πλήρως πληρωθεί.

Μετοχές και Μέτοχοι

Οι μετοχές μπορεί να είναι στον κομιστή ή ονομαστικές. Οι ονομαστικές μετοχές πρέπει να είναι καταχωρημένες στο βιβλίο μετόχων και η μεταβίβασή τους πρέπει να λαμβάνει χώρα με οπισθογράφηση του πιστοποιητικού της μετοχής και επιστροφής στην εταιρεία. Οι μετοχές στον κομιστή μεταβιβάζονται ελευθέρως. Οι μετοχές μπορεί να εκδίδονται σε οποιοδήποτε νόμισμα και κάθε σταθερή νομισματική αξία. Οι ονομαστικές μετοχές μπορεί να εκδίδονται μερικώς πληρωμένες. Οι μετοχές στον κομιστή εκδίδονται μόνο με πληρωμή. Οι μετοχές μπορεί να είναι διαφορετικής κατηγορίας, με διαφορετική ψήφο, μερίσματα ή άλλα ειδικά δικαιώματα. Η ευθύνη των μετόχων περιορίζεται στο ποσό των χρημάτων που δεν έχει πληρωθεί για τις μετοχές που κατέχουν. Δεν υπάρχουν περιορισμοί όπως η εθνικότητα των εγκατεστημένων μετόχων. Οι μετοχές μπορεί να κατέχονται μέσω άλλης εταιρείας ή μέσω αντιπροσώπων.

Διοίκηση

Κάθε εταιρεία πρέπει να έχει τουλάχιστον τρεις δικηγόρους και υπαλλήλους που μπορεί να είναι τα ίδια πρόσωπα με τους διευθυντές και δεν είναι απαραίτητο να είναι μέτοχοι ούτε είναι απαραίτητο να είναι πολίτες του Παναμά ή εγκατεστημένοι στον Παναμά.

Εκπροσώπηση

Η μόνη απαίτηση εκπροσώπησης είναι ο ορισμός ενός πράκτορα που είναι εγκατεστημένος στον Παναμά. Ο εγκατεστημένος πράκτορας συνήθως είναι ένας δικηγόρος που συνέστησε η εταιρεία.

Λογιστικές και Ελεγκτικές υποχρεώσεις

Όλες οι εταιρείες έχουν υποχρέωση να τηρούν βιβλία λογαριασμών τα οποία δίνουν την ακριβή και καθαρή εικόνα της κατάστασης των εργασιών της εταιρείας. Δεν

υπάρχουν ελεγκτικές απαιτήσεις από το νόμο αλλά μπορεί να απαιτηθεί από τη γενική συνέλευση των μετόχων.

Το κόστος της αρχικής εγγραφής φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Registry fee		
GRT		Fee
Έως	Πάνω από	\$USD
-	2,000	500.00
2,000	5,000	2,000.00
5,000	15,000	3,000.00
15,000	*	3,000.00

*Plus \$ 0.10 per GRT up to a maximum fee of \$ 6,500

Πηγή: <http://www.consulpanama.com/node/45>

Και το ετήσιο κόστος σύμφωνα με το άρθρο 3 του νόμου 4, του 1983 υπολογίζεται αναλογικά με τους κόρους καθαρής χωρητικότητας:

Annual tax

Annual tax	
<i>Article 3, Law 4 - February 24, 1983</i>	
	\$USD
Per NRT or fraction	\$0.10

Πηγή: <http://www.consulpanama.com/node/44>



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

7.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ

Η επιβολή της φορολογίας συμβάλει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και κατ' επέκταση στην οικονομία της κάθε χώρας. Μέσα από τη φορολόγηση, η χώρα μπορεί να «επιβιώσει» μιας και τα έσοδα που προέρχονται από τους φόρους χρησιμοποιούνται για τη εύρυθμη λειτουργία και την ανέλιξη της κάθε χώρας. Οπότε, καμία χώρα δε μπορεί να μην επιβάλλει φόρο.

Από την άλλη, ο έντονος ανταγωνισμός για την επιλογή της σημαίας, ωθεί τις χώρες να παρουσιάζουν ένα φθινό οικονομικό πακέτο, ούτως ώστε να προσελκύσουν περισσότερους πλοιοκτήτες. Ο φορολογικός ανταγωνισμός επηρεάζει και την Ευρωπαϊκή Κομισιόν και τις τρίτες χώρες και φυσικά και την Ελλάδα.

Η ΕΕ με την επιβολή του θεσμικού πλαισίου της στα κράτη μέλη της βοήθησε τον φορολογικό ανταγωνισμό της. Σύμφωνα με τη νομοθεσία το κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει την άμεση πληρωμή (με την επιβολή φόρου εισοδήματος) ή την μείωση της φορολογίας ή μπορεί να χρησιμοποιήσει και τις δύο λύσεις.

Οι τρίτες χώρες με τη μηδενική φορολόγηση και το χαμηλό ετήσιο κόστος υπερέχει στο φορολογικό ανταγωνισμό, αλλά προσπαθεί να εξασφαλίσει ασφάλεια και ποιοτική ναυτιλία, διότι ο ανταγωνισμός επηρεάζεται και από αυτές τις παραμέτρους. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι υπεράκτιες χώρες στον τομέα ασφάλειας και ποιότητας υστερούν έναντι των Ευρωπαϊκών χώρων. Άλλο ένα μειονέκτημα των σημαίων ευκαιρίας είναι η μη καθιέρωση συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας με άλλες χώρες. Σε αντίθεση με τα κράτη μέλη της ΕΕ, τα οποία σχεδόν όλα έχουν υπογράψει συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με άλλες χώρες.

Η Ελλάδα προσπαθώντας να διατηρήσει τα «καλά» της νούμερα στο ναυτιλιακό τομέα, έχει προσαρμόσει το φορολογικό της πλαίσιο και παράλληλα υπόκειται στο θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής ένωσης.

Συνοψίζοντας, έπειτα από την εκτενή ανάλυση των υπεράκτιων offshore και onshore εταιρειών, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι onshore χώρες που εμπλέκονται σ' αυτή την δραστηριότητα προσφέρουν σε γενικές γραμμές τις ίδιες φοροαπαλλαγές και διευκολύνσεις. Και οι τρίτες χώρες κυμαίνονται στο ίδιο φορολογικό πλαίσιο μεταξύ τους. Από την μια μεριά, η Ελλάδα, η Μάλτα και η Κύπρος περιόρισαν τον πραγματικό φορολογικό συντελεστή από 0-10% και από την άλλη μεριά η τρίτες χώρες παρέχουν στους μη κατοίκους μηδενική φορολογία και χαμηλό ετήσιο κόστος. Γενικότερα, ο πλοιοκτήτης επιλέγει τη σημαία εκείνη που του δίνει ένα συνδυασμό από

-καλύτερες οικονομικές απολαβές

-αξιοπιστία

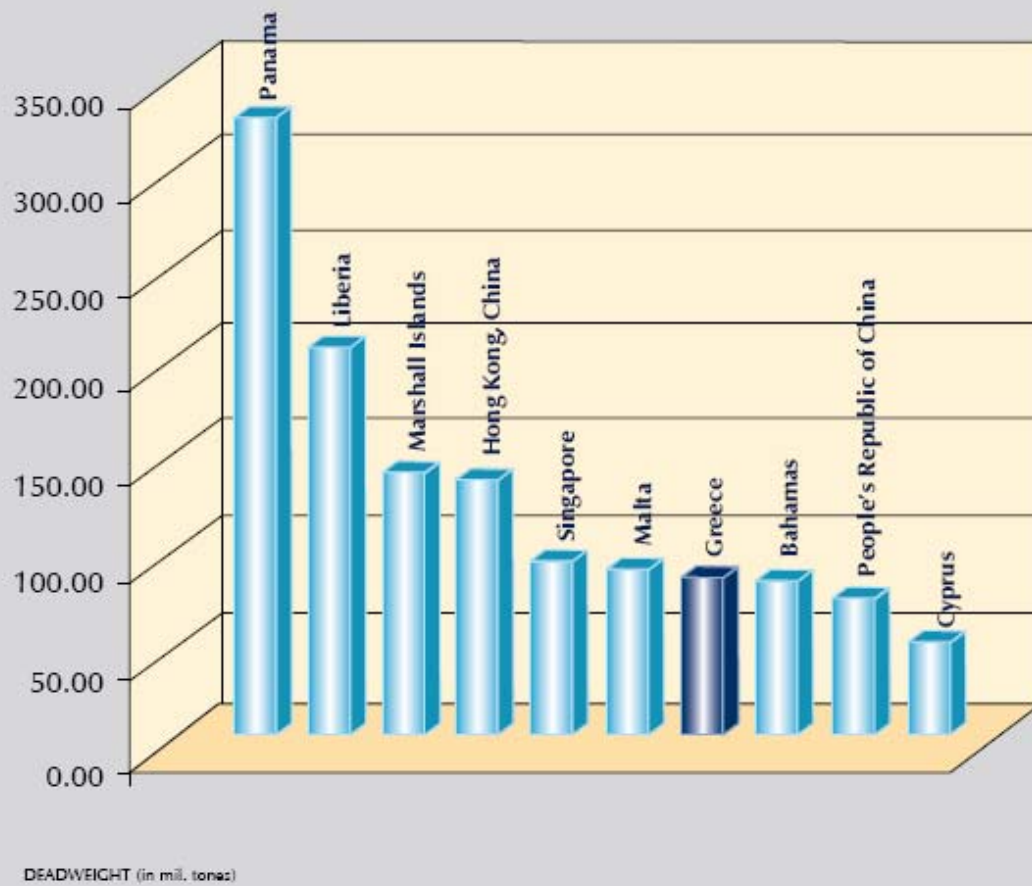
-ασφάλεια για το πλοίο του.

Άλλος ένας εξίσου σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τον εφοπλιστή είναι και η εμπιστευσιμότητα που του δίνει η σημαία και αυτή μπορεί να προέλθει από τη χρόνια συνεργασία με μία σημαία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Fairplay, που δημοσιεύτηκαν τον Ιανουάριο του 2012, παρατηρούμε ότι η σημαία του Panama έρχεται πρώτη και ακολουθούν η Λιβερία, τα Marshall Islands, το Hong Kong – Κίνα και η Σιγκαπούρη. Στις πιο κάτω θέσεις βρίσκεται η Μάλτα, η Ελλάδα και οι Μπαχάμες και τελευταία έρχεται η Κύπρος.

TOP 10 MERCHANT FLEETS OF THE WORLD (in dwt) - BY REGISTRATION

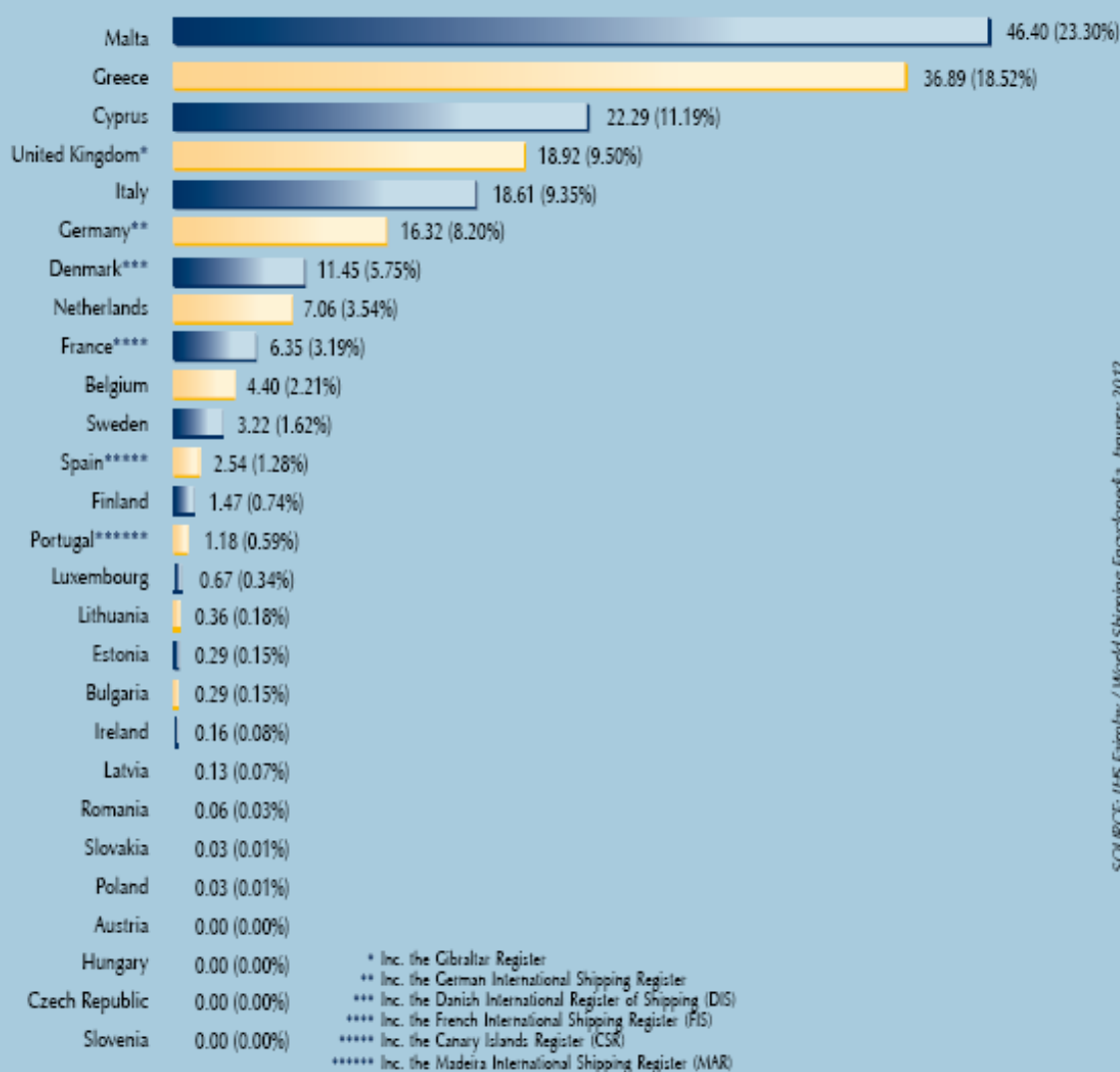
(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT)



Αν δούμε μεμονωμένα τις εταιρείες που νηολογούν τα πλοία τους στα κράτη μέλη της Ε.Ε, διαπιστώνουμε ότι έρχεται πρώτη σε εμπορικό στόλο η Μάλτα και ακολουθούν η Ελλάδα, η Κύπρος, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία.

MERCHANT FLEETS OF THE E U

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT, IN MILLION GT)



SOURCE: IHS Fairplay / World Shipping Encyclopedia, January 2012

Όσον αφορά τις offshore αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα, αποτελούν τον «κινητήριο άξονα» της Ελληνόκτητης ναυτιλίας. Ο νόμος 2687/1953 προσέφερε πολλά οφέλη στην ελληνική οικονομία. Ο νόμος επέτρεψε σε ξένη εταιρεία να έχει στην κυριότητα της πλοία με ελληνική σημαία και στόχευε στον επαναπατρισμό των ελληνικών συμφερόντων εταιρειών, κυρίως από το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, πράγμα που κατάφερε.

Με την πάροδο των χρόνων, όταν η πολιτεία διαπίστωσε τα πολλά πλεονεκτήματα που πρόσφερε στη χώρα μας αυτός ο νόμος, θέσπισε ένα πλαίσιο για τον οποίο ίσχυε το ίδιο καθεστώς και για ξένη εταιρεία που διαχειρίζεται πλοία υπό ξένη σημαία. Τα

πλεονεκτήματα δεν είναι άλλα από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που άρχισε να εισρέει στη Ελλάδα και το ότι άρχισαν να αναπτύσσονται «παραναυτιλιακές» εταιρείες . κάποιες από αυτές τις εταιρείες απέκτησαν στην Ελλάδα ακίνητα και μετοχές, για τα οποία φορολογούνται κανονικά και υποβάλλουν τέτοιο αριθμό εγγράφων και δικαιολογητικών, έτσι ώστε το κράτος να είναι σε θέση να γνωρίζει κάθε κίνηση τους.

Έτσι λοιπόν οι νόμοι 27/1975 και 2687/1953 προστατεύουν τη λειτουργία υπεράκτιων πλοιοκτητριών εταιρειών που εγγράφονται στα ελληνικά νηολόγια , και ο νόμος 2234/1994 για τη λειτουργία υπεράκτιων εταιρειών που διαχειρίζονται πλοία που εγγράφονται σε ημεδαπά ή αλλοδαπά νηολόγια, ευνοεί την ανάπτυξη ναυτιλιακών κέντρων για την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Γενικότερα, η ισχύουσα κατάσταση δεν επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στην εθνική φορολογική βάση, όπως τονίζουν νομικοί και ναυτιλιακοί κύκλοι.

Η φορολόγηση που επιλέγεται βάση του πλαισίου ή της ηλικίας ειδικά για πλοία με ελληνική σημαία , είναι νόμιμη και συμβατή με τις κρατικές ενισχύσεις που μας επιβάλλει ο ΟΟΣΑ.

Άλλωστε, αν αναλογιστεί κανείς τη φορολογία που δίνει η ναυτιλιακή –πέραν των εσόδων της- δεν είναι ούτε μηδενική ούτε χαμηλή (εξοπλισμός γραφείου, μισθοδοσία υπαλλήλων γραφείου, μισθοδοσία πληρώματος, ενοίκια καθώς και αγορά διαφόρων ειδών από το εγχώριο εμπόριο).

Ειδικά για τις εταιρείες που έχουν στην κυριότητά τους ιδιωτικά (μη επαγγελματικά) σκάφη αναψυχής ελλιμενίζονται μόνιμα στην Ελλάδα και λαμβάνουν δελτίο κίνησης πλοίου αναψυχής (ΔΕΚΠΑ), ο πλοιοκτήτης υπόκειται στις συνέπειες της τεκμαρτής δαπάνης διαβίωσης του άρθρου 16 του Ν. 2238/1994 , ακόμη και στην περίπτωση που το σκάφος ιδιοκτησίας χώρας εντός ή εκτός Ε.Ε , φέρει τη σημαία άλλου κράτους μέλους της Ε.Ε ή τρίτης χώρας.

Και όσα αφορά τις ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν υφίστανται καμία φοροαπαλλαγή και υπόκεινται σε όλους τους φορολογικούς νόμους που έχει θεσπίσει το κράτος.

Οι αλλοδαπές εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες σε ακίνητα ή σε επενδύσεις σε μετοχές ή σε άλλα επενδυτικά προϊόντα – εφόσον δεν αναπτύσσεται άλλη δραστηριότητα- δεν προκαλούν ρήξη στο φορολογικό σύστημα στην Ελλάδα.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες αποκτούν ΑΦΜ , εισάγουν και ευρωπαϊούν συνάλλαγμα για το τίμημα και τα έξοδα αγοράς ακινήτου , διορίζουν πληρεξούσιο την Ελλάδα ως φορολογικό υπόλογο για την εταιρεία, καταβάλλουν φόρους μεταβίβασης και υπόκεινται στις υποχρεώσεις ΦΜΑΠ, αλλά και σε φορολογία εισοδήματος για πραγματικό ή τεκμαρτό εισόδημα από το ακίνητο σα να ήταν φυσικά πρόσωπα. Τέλος, οι μετοχές τους σε περίπτωση μεταβίβασης υπόκεινται σε φορολογία με συντελεστή 5% της πραγματικής αξίας πώλησης των μετοχών , εφόσον η μεταβίβαση γίνεται στην Ελλάδα.³⁶

7.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

7.2.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Οι κατευθυντήριες γραμμές περί κρατικών ενισχύσεων στις θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας για την Ε.Ε.

Με την πάροδο του χρόνου, η ύπαρξη των κατευθυντήριων γραμμών απέδειξε τα πλεονεκτήματά της για την Ευρωπαϊκή οικονομία και την οικονομία των κρατών μελών με την προώθηση της απασχόλησης ευρωπαϊών ναυτικών και τη διατήρηση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας εντός της Ε.Ε.

Η αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών συμπίπτει χρονικά με την αναθεώρηση των κρατικών ενισχύσεων στη Ε.Ε όπου τελεί υπό την αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ενόψει της αναθεώρησης , **η σταθερότητα και η εξασφάλιση των ναυτιλιακών επενδύσεων είναι απαραίτητη.** Η αναθεώρηση δεν πρέπει να περιοριστεί μόνο στην εσωτερική αγορά της έρευνας και της ανάπτυξης . Πρέπει να επεκταθεί και στη διεθνή ανταγωνιστικότητα.

³⁶ http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economy_2_09/06/2002_27679

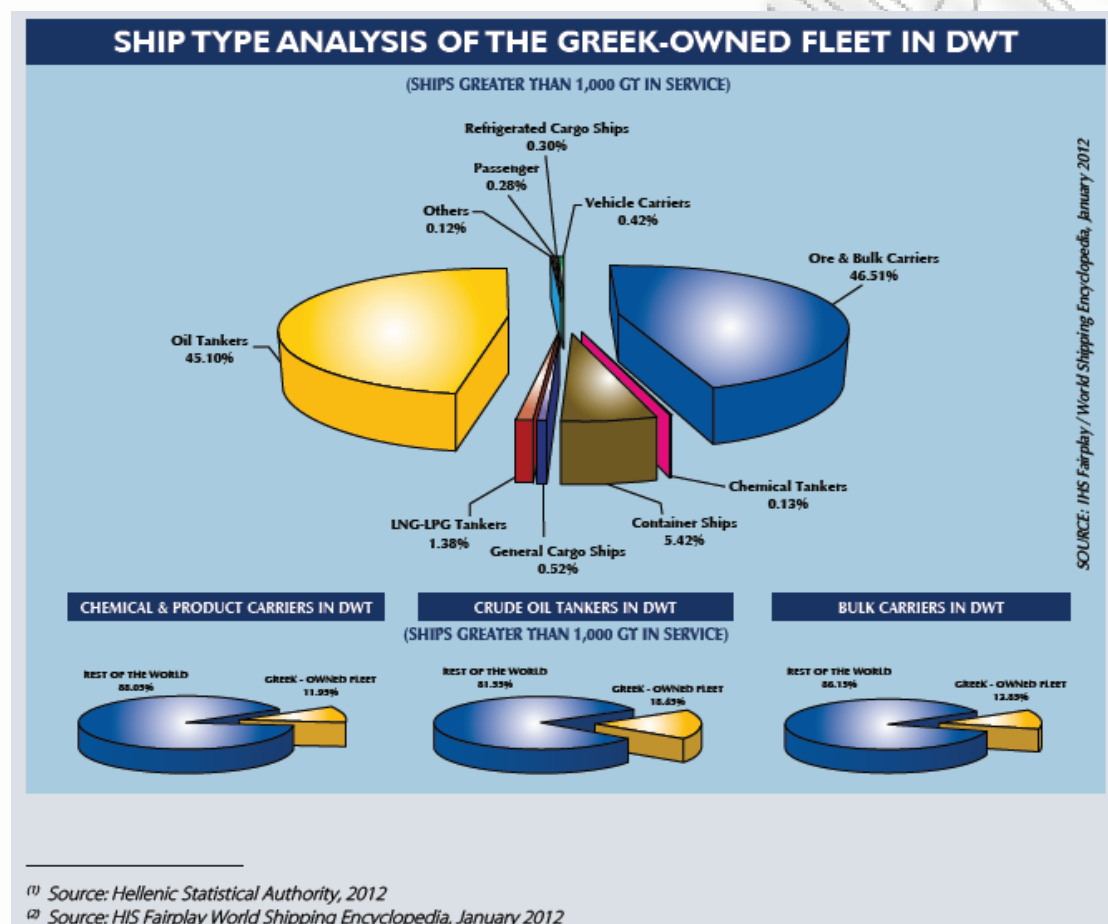
Για αυτόν τον λόγο, αντιπρόσωποι της Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επισκέφτηκαν τον Ιανουάριο του τρέχοντος έτους της Βρυξέλλες,³⁷

Η επίσκεψη πραγματοποιήθηκε σε μια εξαιρετικά δύσκολη συγκυρία τόσο για την Ελλάδα όσο και για την υπόλοιπη ευρωζώνη. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία ενώ δεν αποτελεί μέρος αυτού του δυσάρεστου οικονομικού κλίματος, καλείτε αφενός να αντιμετωπίσει σοβαρά λειτουργικά εμπόδια στην ομαλή διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών και αφετέρου να συνδράμει στην ανάπτυξη της Ευρώπης διατηρώντας τη στρατηγική θέση της στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία. Στις συναντήσεις τονίστηκε ιδιαίτερα ότι η βιωσιμότητα της κοινοτικής ναυτιλίας εξαρτάται από **τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της**. Αναπόσπαστα στοιχεία της ανταγωνιστικότητας είναι η παράταση ισχύος των Κατευθυντήριων Γραμμών για τις επιδοτήσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, άποψη που υποστηρίζει θερμά το σύνολο του κοινοτικού εφοπλισμού και έχει γίνει αντιληπτή από τους κοινοτικούς αξιωματούχους.

³⁷ www.pseas.gr , www.marineews.gr

7.2.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ³⁸

Αναμφισβήτητα, η νέα ελληνική ναυτιλία κατέχει ένα αρκετό μεγάλο μερίδιο στο σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλίας.



Στα chemical και product carriers η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει το 11,95% της συνολικής παγκόσμιας πίτας, στα crude oil tankers το 18,45% και στα bulk carriers το 13,85%. Τα ποσά αυτά δείχνουν για άλλη μια φορά το πόσο σημαντικός είναι ο

³⁸ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος(2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδόσεις Τυπωθητώ

θαλάσσιος κλάδος και για αυτό τόσο η Ε.Ο.Χ. όσο και η Ελλάδα πρέπει να βοηθήσει για την ανάπτυξή της και την έξοδό της από την κρίση.

Για την έξοδο της παγκόσμιας ναυτιλίας από την κρίση είναι αναγκαίες οι **αρχές του ελεύθερου εμπορίου**. Οι επιχειρήσεις πρέπει να λειτουργούν με βάση τις αρχές της ελεύθερης αγοράς και αυτό το επιχειρηματικό πρότυπο πρέπει να υποστηριχτεί από τους νομοθέτες και να αναγνωριστούν οι σημαντικές διαφορές σε σχέση με τα χαρακτηριστικά και τον τρόπο λειτουργίας των μεγάλων εταιρειών.

Για την προώθηση αυτής της πρότασης είναι θετικό το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Η.Π.Α. προχώρησαν στην διαπραγμάτευση συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου (FTA) με βασικές εμπορικές χώρες, όπως είναι η Ινδία, η Κίνα και οι χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας. Βέβαια, οι συμφωνίες αυτές δεν καλύπτουν πάντα τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά συντελούν στην φιλελευθεροποίηση και την προώθηση των εξαγωγών και εισαγωγών και θα συμβάλλουν στην μεταφορά αυξημένων όγκων φορτίου δια θαλάσσης.

Επιπλέον, θα πρέπει να μην ευνοούνται οι συγχωνεύσεις γιγάντιων εταιρειών, διότι κάτι τέτοιο πλήττει τον ανταγωνισμό. Η δημιουργία μονοπωλίου δεν θα φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα στην οικονομία.

Ακόμα, για να μπορέσει να εξέλθει η ναυτιλία από αυτή τη κατάσταση πρέπει να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία στο ναυτιλιακό και τραπεζικό τομέα. Οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί πρέπει να εμπιστευτούν τις ναυτιλιακές εταιρείες και να τις χρηματοδοτήσουν.

Εν κατακλείδι, όλα αυτά τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι εταιρείες που μελετήσαμε θα πρέπει να τα λάβει σοβαρά υπ' όψιν του το κράτος και να μην προβεί σε φορολόγηση των εσόδων καθώς και σε μείωση των φοροαπαλλαγών. Όποιος γνωρίζει τη ναυτιλία μπορεί να αντιληφθεί πόσο εύκολα καταστρέφεται το καλό κλίμα και πόσο δύσκολη είναι η επαναδημιουργία του. Ένα τέτοιο κυβερνητικό λάθος θα «διώξει» τις ναυτιλιακές εταιρείες από τη χώρα μας και θα πληγεί ακόμα περισσότερο η εγχώρια οικονομική κρίση που πλήττει τα τελευταία χρόνια την Ελλάδα.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

<http://nomothesia.ependyseis.gr>

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economy_2_09/06/2002_27679

http://mbatourism.gr/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=28&Itemid=5

<http://www.market-talk.net/index.php/id/10749>

<http://www.taxlaw.gr/el/practice-areas/company-law/2011-10-27-11-07-20>

<http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=24045>

http://www.offshore-services.gr/arthra_gia_offshore_etaireies.htm

<http://www.offshoregreece.eu/gr/faqs.html>

http://europa.eu/legislation_summaries/index_el.htm

<http://www.antagonistikotita.gr/greek/legislation2.asp>

<http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/2657>

[http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117\(01\):EL:HTML](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117(01):EL:HTML)

<http://www.marineews.gr/pub/Category.asp?lang=gr&page=3&catid=6&contentid=16663>

<http://www.consulpanama.com/>

<http://www.liscr.com/liscr/Home/tabid/37/Default.aspx>

<http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=20&fromPage=4>

<http://eur-law.eu/EL/Genika,320,c>

http://www.taxexperts.gr/el/%25CE%2594%25CE%25B9%25CE%25B5%25CE%25B8%25CE%25BD%25CE%25AD%25CF%2582_%25CE%2595%25CF%2580%25CE%25B9%25CF%2587%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2581%25CE%25B5

[%25CE%25AF%25CE%25BD-%25CE%258A%25CE%25B4%25CF%2581%25CF%2585%25CF%2583%25CE%25B7_%25CE%259A%25CF%2585%25CF%2580%25CF%2581%25CE%25B9%25CE%25B1%25CE%25BA%25CF%258E%25CE%25BD_%25CE%2595%25CF%2584%25CE%25B1%25CE%25B9%25CF%2581%25CE%25B9%25CF%258E%25CE%25BD.html](#)

<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>

<http://www.naftikachronika.gr>

<http://www.nee.gr/>

<http://www.marinews.gr>

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Annual Report 2011-2012

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2006/C 194/02)

Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος(2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδόσεις Τυπωθητώ

Τότσης Χρήστος(2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Πάμισος

Δουβής Παναγιώτης(2008), Offshore Δραστηριότητες, Εκδόσεις Σταμούλη

¹ Peter Marlow & Kyriaki Mitroussi, EU shipping taxation: the comparative position of Greek shipping, Maritime Economics & Logistics,2008,10(185-207)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ