

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ
ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ**

Σκουταρίδη Γεωργία Σταματία

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Μάιος 2012

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Βαλμά Ερασμία

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στην Αθήνα στα πλαίσια του 8^{ου} Κύκλου Σπουδών του Κανονισμού του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Υπεύθυνος για την εργασία εκ μέρους του Πανεπιστημίου Πειραιώς ήταν ο καθηγητής κύριος Θεοδωρόπουλος Σωτήριος. Το θέμα της εργασίας αυτής είναι το ευρωπαϊκό πλαίσιο παροχής κρατικών ενισχύσεων στην ναυτιλία και το καθεστώς φορολογίας στην Ελλάδα. Το πρωτότυπο της εργασίας έχει γραφτεί στην ελληνική γλώσσα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	3
<u>2.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ</u>	4
<u>2.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ</u>	6
<u>2.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ</u>	7
3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	9
<u>3.1 1980 – 2011 ΠΛΑΙΣΙΟ – ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ - ΟΡΟΙ</u>	9
3.1.1 <i>1^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ</i>	9
3.1.2 <i>2^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ</i>	11
3.1.3 <i>3^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ</i>	12
<u>3.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ</u> <u>ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ</u>	13
<u>3.3 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</u>	15
3.3.1 <i>ΑΥΤΟ-ΡΥΘΜΙΣΗ</i>	16
3.3.2 <i>ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</i>	16
3.3.3 <i>ΕΘΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ</i>	18
<u>3.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ</u>	19
<u>3.5 2018 – ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</u>	20
<u>3.6 ΚΡΑΤΟΣ - ΣΗΜΑΙΑ</u>	20
3.6.1 <i>ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ</i>	22
3.6.2 <i>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ</i>	25
4. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ	27
<u>4.1 ΠΛΑΙΣΙΟ ΡΥΘΜΙΣΗΣ</u>	27
<u>4.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ</u>	29
<u>4.3 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ</u>	33
4.3.1 <i>ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ</i>	33
4.3.2 <i>ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ</i>	34
<u>4.4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ</u>	38
4.4.1 <i>ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ</i>	39
4.4.2 <i>ΦΟΡΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</i>	39
4.4.3 <i>ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</i>	41
4.4.4 <i>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ</i>	44
<u>4.5 ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</u>	45
4.5.1 <i>ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</i>	47
4.5.2 <i>ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ</i>	48
<u>4.6 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ</u>	49
<u>4.7 ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</u>	50
<u>4.8 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ</u>	52
<u>4.9 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ</u>	54
5. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	56
<u>5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</u>	56
<u>5.2 ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</u>	58
<u>5.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ</u>	59
5.3.1 <i>ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</i>	60
<u>5.4 ΝΟΜΟΣ 27/1975</u>	62

5.4.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ	64
5.4.2 ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ.....	66
5.4.3 ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΚΕΡΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΕΥΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	67
5.4.4 ΤΡΟΠΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΕΡΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	69
<u>5.5 ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 89/1967 ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ</u>	69
<u>5.6 ΦΟΡΟΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ</u>	72
6. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	73
<u>6.1 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ</u>	73
<u>6.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ</u>	78
<u>6.3 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ</u>	79
7. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΛΛΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ	82
<u>7.1 ΚΥΠΡΟΣ</u>	83
7.1.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	83
7.1.2 ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΣΗΜΕΡΑ	84
<u>7.2 ΠΑΝΑΜΑΣ - ΛΙΒΕΡΙΑ</u>	87
<u>7.3 ΟΛΛΑΝΔΙΑ</u>	89
7.3.1 ΕΙΔΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΒΑΣΕΙ ΧΩΤΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ	90
7.3.2 ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	93
<u>7.4 ΜΑΛΤΑ</u>	93
<u>7.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ</u>	95
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	104
Έρευνα της PWC	104
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2	107
Νόμος 27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.» (ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975).	107

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία καλείται να παρουσιάσει, μέσω της λεπτομερούς περιγραφής και εμπειριστατωμένης επισκόπησης, από τη μια μεριά τις ευρωπαϊκές πολιτικές που έχουν τεθεί και ισχύουν για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στον τομέα της ναυτιλίας και πως αυτές επηρεάζουν την ελληνόκτητο ναυτιλία στα πλοία με ελληνική και ξένη σημαία. Το δεύτερο μέρος της εργασίας πραγματεύεται το ισχύον φορολογικό καθεστώς που επικρατεί στη χώρα μας και τον άμεσο αντίκτυπο στην πορεία των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα αλλά και στην επικρατούσα οικονομική κατάσταση της χώρας.

Πιο συγκεκριμένα η αρχή της παρούσας μελέτης συνίσταται σε ένα εισαγωγικού τύπου κεφάλαιο, το οποίο περιγράφει εν συντομία το περιεχόμενο της.

Στο επόμενο κεφάλαιο δίνεται μια πρώτη εικόνα της ελληνόκτητο ναυτιλίας σήμερα και των θέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης πάνω στον τομέα αυτό.

Στο 3^ο κεφάλαιο γίνεται ιστορική επισκόπηση των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη ναυτιλία από το 1980 έως σήμερα, αναλύονται οι πολιτικές ρύθμισης των θαλάσσιων μεταφορών στον Ευρωπαϊκό χώρο καθώς και οι πρακτικές ρύθμισης αυτών. Επίσης γίνεται λόγος για το ρόλο της Ευρώπης απέναντι στις θαλάσσιες μεταφορές και των προβλέψεων για την αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών ως το 2018. Τέλος δίνεται η σημασία της έννοιας του κράτους σημαία και των ιδιοτήτων του.

Στο 4^ο κεφάλαιο γίνεται πλήρης καταγραφή των κρατικών ενισχύσεων μέσω του πλαισίου ρύθμισης αυτών, των θέσεων της Λευκής Βίβλου και του περιεχομένου των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο 5^ο κεφάλαιο αναλύεται το ισχύον φορολογικό σύστημα που επικρατεί στον τομέα της ναυτιλίας στη χώρα μας, μέσω των νόμων 27/1975 και 89/1967. Αναλύονται οι διατάξεις άρθρων που αφορούν τη φορολογία πλοίων Α και Β κατηγορίας και τα φορολογικά κίνητρα που ωφελούν τους πλοιοκτήτες.

Το 6^ο κεφάλαιο πραγματεύεται τη δύναμη της απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού στα πλοία της ελληνόκτητου ναυτιλίας και τον τρόπο φορολόγησης των αξιωματικών και των κατώτερων πληρωμάτων που παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία.

Η μελέτη αυτή ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο των συμπερασμάτων, όπου γίνεται απόπειρα αξιολόγησης των κρατικών ενισχύσεων που παρέχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς επίσης των φορολογικών μέτρων που επικρατούν στην Ελλάδα στον τομέα της ναυτιλίας, και παρατίθενται προτάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας.

2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τους Έλληνες εφοπλιστές αντανακλά τον διεθνή της χαρακτήρα. Στην πλειοψηφία τους τα ελληνόκτητα πλοία ανήκουν σε νομικά πρόσωπα που έχουν την καταστατική τους έδρα σε τρίτες χώρες, όπως η Λιβερία, η Μάλτα και ο Παναμάς. Η πλειοψηφία των μετοχών αυτών των νομικών προσώπων ανήκει σε Έλληνες. Η Ελληνική Πολιτεία στήριζε και συνεχίζει να στηρίζει με αυξημένης τυπικής ισχύος θεσμικό πλαίσιο τη ναυτιλιακή επιχειρηματική δραστηριότητα. Και το Εθνικό νηολόγιο, καθώς και με ιδιαίτερες δέσμες μέτρων ώστε να εξασφαλίζεται η ανταγωνιστική θέση του ναυτιλιακού τομέα σε παγκόσμια κλίμακα.

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική ακολουθεί το σταθερό θεσμικό πλαίσιο και την επιδίωξη της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της κατάργησης της πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Σύμφωνα με τις ρήτρες του Most Favored Nation όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα και αποκλείεται η διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων. Τις επιδιώξεις αυτές της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, μετουσιώνουν σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου.

Η λήψη μονομερών μέτρων αποτελεί άλλη μια μορφή περιοριστικών πρακτικών. Πολλές χώρες και για διαφορετικούς λόγους έχουν την τάση να λαμβάνουν μονομερή μέτρα για να επιλύσουν βραχυπρόθεσμα ή πιο μακροπρόθεσμα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους ή ως αντίδραση σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν σαν αποτέλεσμα εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση των χωρικών τους υδάτων. Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη λήψη τέτοιων μονομερών μέτρων, απ' οπουδήποτε και αν προέρχονται, ενώ σε κάθε ευκαιρία υπερασπίζεται την άποψη, για χάρη της ναυτιλίας, ως κατ' εξοχήν δραστηριότητα, πως απαιτούνται διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να γίνεται κάθε συζήτηση σχετική με τη ναυτιλία, είτε αυτή αφορά τις επιτρεπόμενες κρατικές ενισχύσεις είτε τη διεθνή

νομοθεσία περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή την επιβολή κατασκευαστικών απαιτήσεων στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε και θα είναι στο εφεξής ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) καθώς των λοιπών διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου Παγκόσμιου Οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρωτίστως ποιοτικό. Η επικράτηση λοιπόν της νοοτροπίας ασφάλειας ως ενεργητικής συμπεριφοράς της πλοιοκτησίας και της εφοπλιστικής κοινότητας αποτελεί πρωταρχικό στόχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Από την άλλη πλευρά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός Ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο Έλληνας ναυτικός. Όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία αν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους. Το συμπέρασμα ότι η επαγγελματική κατάσταση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μια συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει τη χαμένη του αίγλη, προκύπτει αβίαστα και αποτελεί μια ακόμα βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

2.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Lloyd's το 2011, η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο με βάση την χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο

οποίος αριθμεί 1455 πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 κόρων. Επίσης, ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Είναι αξιοσημείωτο ότι οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2011 υποδηλώνουν μία τάση προς τα εξειδικευμένα πλοία όπως τα LNG πλοία, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drilling ships).

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross trade). Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς.

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2011 τα 14,097 δισεκατομμύρια Ευρώ συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας, συγκρινόμενα με 15,418 δισεκατομμύρια Ευρώ το 2010, δηλαδή μείωση της τάξης του 8,57%. Παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, οι προοπτικές είναι συγκρατημένα αισιόδοξες λόγω της συνεχιζόμενης αύξησης του ελληνόκτητου στόλου σε χωρητικότητα.

Σημαντικό επίσης ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας παίζει και η προσπάθεια για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας. Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου, προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.

Πλέον των ανωτέρω εταιρειών σήμερα στην Ελλάδα δραστηριοποιείται και ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο, οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων, εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs, καθώς και ένας σημαντικός αριθμός δραστηριοτήτων που αποτελούν το ναυτιλιακό πλέγμα συμπληρώνουν την ναυτιλιακή υποδομή της χώρας, όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρίες ρυμουλκήσεων, ναυτικά πρακτορεία, ναυλομεσίτες, επιχειρήσεις τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

2.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Συνεπώς σήμερα, περισσότερο από ποτέ άλλοτε, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για τη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση. Πιο συγκεκριμένα:

- Προώθηση και ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου
- Απελευθέρωση των διεθνών αγορών
- Εξασφάλιση της απασχόλησης για τους κοινοτικούς ναυτικούς.

Με τη ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται στις πρώτες θέσεις των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ πρωτοστατεί στο σύνολο των κοινοτικών πολιτικών που άπτονται του αντικειμένου των ναυτιλιακών μεταφορών. Σύμφωνα με έκθεση της Ένωσης εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ECSA, το 41,49% της ευρωπαϊκής ναυτιλίας εκπροσωπεί η Ελληνική ναυτιλία και έτσι παραμένει πρώτη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με την έκθεση, η ναυτιλία συνεισέφερε 140 δις. ευρώ στην οικονομία της χώρας, ποσό που αντιστοιχεί με το 50% του δημόσιου χρέους της Ελλάδας το 2009 (280 δις. ευρώ). Το ποσό ήταν μεγαλύτερο κατά 3,5 φορές των

συνολικών κονδυλίων, ύψους 46 δις. ευρώ, που εισρέουν στην Ελλάδα από τα ευρωπαϊκά ταμεία για το διάστημα 2000-2013. Σύμφωνα με την έκθεση της ECSA σε αυτές τις ροές συνέβαλλαν 750 ναυτιλιακές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων.

2.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ

Η ναυτιλία είναι το μοναδικό ελληνικό προϊόν το οποίο ξέφυγε από τη χρεωκοπία και την οικονομική κρίση που βιώνουν οι περισσότεροι κλάδοι. Μια βιομηχανία που αντιμετώπιζε και αντιμετωπίζει τον παγκόσμιο ανταγωνισμό παλικάρισμα και που διαβιώνει και ακτινοβολεί στα πέρατα του κόσμου την ελληνική παράδοση και τον ελληνικό πολιτισμό. Η ναυτιλία είναι ο μόνος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας που όχι μόνο δεν τροφοδότησε την υψηλή ανεργία αλλά αντίθετα και παρά τις εξαιρετικά αντίξοες συνθήκες, δημιούργησε προϋποθέσεις για νέες θέσεις αποδοτικής σταδιοδρομίας στους νέους, στα πλαίσια της συστηματικής διαδικασίας προσέλκυσης τους στο ναυτικό επάγγελμα.

Η ελληνική ναυτιλία παρά τις δυσμενείς συνθήκες τροφοδότησε το ΑΕΠ της χώρας με 13,5 δις. ευρώ το 2009, αυξητικές τάσεις ακολούθησαν και το 2010 ενώ το 2011 η ναυτιλία αποτελεί την πρώτη δύναμη του ΑΕΠ, εξακολουθώντας να έχει στα χέρια της το 15% του παγκόσμιου στόλου. Σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας η ελληνόκτητη ναυτιλία προσθέτει ετησίως 1,5 μονάδα του ΑΕΠ, και έτσι αναδεικνύεται ως βασικό συστατικό ενός πιο εξωστρεφούς και βιώσιμου αναπτυξιακού υποδείγματος για την ελληνική οικονομία. Καθοριστικής σημασίας είναι και η ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο για μεταφορά εμπορευμάτων από και προς την ΝΑ Ευρώπη, αυξάνοντας έτσι τον όγκο του διακινούμενου εμπορίου κατά 75% (από περίπου 170 εκατ. τόνους σήμερα σε 290 εκατ. τόνους έως το 2015), και αναδεικνύοντάς την σε ηγετικό κέντρο στην ανατολική Μεσόγειο και εξασφαλίζοντας οφέλη τόσο για τις ελληνικές μεταφορές όσο και ευκαιρίες ανάπτυξης για εταιρίες παροχής επικουρικών υπηρεσιών (αντιπροσωπεύουν άνω του 30% του κύκλου εργασιών της ευρύτερης ναυτιλιακής βιομηχανίας).

Η συνεχιζόμενη υποχώρηση της ζήτησης ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας ύφεσης το 2011 οδήγησε την παγκόσμια οικονομία σε παρατεταμένη επιβράδυνση. Οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης της Κίνας, Ινδίας και Βραζιλίας μειώθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους ενώ η ΕΕ οδηγήθηκε σε ελαφρά αλλά εμφανή ύφεση και η οικονομία των ΗΠΑ παρουσίασε ισχνή απόδοση, αλλά καλύτερη από την αναμενόμενη. Το 2011 η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά δεν μπόρεσε να ανακάμψει από την κρίση των προηγούμενων ετών με την αστάθεια να βασιλεύει και να καθιστά τις προβλέψεις πολύ δύσκολες. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF) πρόσφατα αναθεώρησε προς τα κάτω τις προβλέψεις του για το 2012, φοβούμενο ότι η κρίση χρέους της Ευρωζώνης μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τον ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας και, συνεπώς, να έχει αρνητική επίπτωση στην αγορά πλοίων ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων. Επομένως, το 2012 αναμένεται να είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο έτος για την πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιριών.

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας εξακολουθεί να ακυρώνει τις ενδεχόμενες θετικές τάσεις και συγκρατεί τις τιμές των ναύλων καθοδικά στους περισσότερους τομείς. Η πλεονάζουσα χωρητικότητα παραμένει επιμόνος και το 2012 το βασικό πρόβλημα με άνευ προηγουμένου μεγέθη και αρνητικές επιπτώσεις επί των ναύλων. Περαιτέρω προβλήματα που υπογραμμίζουν τις αρνητικές τάσεις είναι οι υψηλές τιμές του πετρελαίου και η έλλειψη τραπεζικής χρηματοδότησης. Ως προς την τελευταία, η παρατεταμένη περίοδος υπερπροσφοράς χωρητικότητας και οι χαμηλές τιμές των ναύλων έχουν προκαλέσει πτώση των τιμών των πλοίων και κατέστησαν την αναχρηματοδότηση ακόμα δυσκολότερη.

3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 1980 – 2011 ΠΛΑΙΣΙΟ – ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ - ΟΡΟΙ

Η πρόοδος προς τη δημιουργία Ευρωπαϊκών Πολιτικών (ενισχύσεων) για τη Ναυτιλία διακρίνεται σε τρεις χρονολογικές περιόδους με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που οδήγησαν στην εξέλιξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών και την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

3.1.1 1^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η πρώτη περίοδος καλύπτει το διάστημα όπου η ευρωπαϊκή διαδικασία έχει αρχίσει να αναθερμαίνεται με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1987), δηλαδή μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90. Παράλληλα η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα τότε), προσπάθησε να επέμβει στο χώρο των ναυτιλιακών βιομηχανιών με μια δέσμη μέτρων - κανονισμών πρώτα το 1986, και ύστερα το 1989, με όχι ιδιαίτερη επιτυχία αφού απέναντί τους βρήκαν αρκετά κράτη – μέλη (ανάμεσα τους και η Ελλάδα) με τα εθνικά ναυτιλιακά συμφέροντα να ακολουθούν τον εθνικό δρόμο προς τις Βρυξέλλες.

Το Δεκέμβριο λοιπόν του 1986 υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά τέσσερις κανονισμοί οι οποίοι προέβλεπαν την συμμετοχική ΕΕ στις θαλάσσιες υποθέσεις. Απαντούσαν σε θέματα εξωτερικών ναυτιλιακών σχέσεων και ανταγωνισμού της ευρωπαϊκής ναυτιλίας παρέχοντας τα μέσα για το συντονισμό των πολιτικών των κρατών μελών έναντι στις πρακτικές τρίτων χωρών καθώς και στις έντονες που προκαλούσε η τάση των Ευρωπαίων πλοιοκτητών να μετανηολογούν τα πλοία τους σε τρίτες σημαίες.

Οι στόχοι που έθεσε η ΕΕ ήταν:

1. Η εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών. (Κανονισμός 4055/86)
2. Να διασφαλισθούν οι όροι εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών (όπως προβλέπονται σε Άρθρα της Συνθήκης της Ρώμης). (Κανονισμός 4056/86)

3. Να δημιουργηθεί πλαίσιο με βάση το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων (dumping) στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών. (Κανονισμός 4057/86)
4. Να καθοριστούν ο τρόπος και η διαδικασία για τη λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από τα κράτη μέλη και την Κοινότητα κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά των Κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων, ώστε να διασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων. (Κανονισμός 4058/86)

Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν ήταν όλοι σύμφωνοι με τις συγκεκριμένες προτάσεις της Επιτροπής. Ενώ οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές συνηγορούσαν στα συγκεκριμένα μέτρα, οι εκπρόσωποι της ναυτεργασίας θεωρούσαν ότι δεν υπήρχε επαρκής πολιτική βούληση για τον περιορισμό της απώλειας θέσεων εργασίας ή τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και του βιοτικού επιπέδου των Ευρωπαίων ναυτικών, ενώ οι ιδιοκτήτες των υπό μεταφορά φορτίων επέκριναν τη διάθεση της ΕΕ να ενισχύσει τη συγκέντρωση στον κλάδο της ναυτιλίας. Οι διαφορετικές εκτιμήσεις δεν άργησαν να φανούν και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το οποίο εκτίμησε πως “η διάγνωση ήταν σωστή αλλά η θεραπεία λανθασμένη”, ιδιαίτερα όσον αφορά στο φαινόμενο της χρήσης “δημιαίων ευκαιρίας”, πριν εκδώσει την τελική θετική γνώμη για τις προτεινόμενες από την Επιτροπή πολιτικές.

Πριν το τέλος της δεκαετίας του 1980 ο στόλος υπό σημαία κρατών – μελών της ΕΕ συνέχισε να μειώνεται, η δε ηλικία του ευρωπαϊκού στόλου να μεγαλώνει. Έτσι η Επιτροπή το 1989 υπέβαλε μια δεύτερη δέσμη προτάσεων με στόχο να παρασχεθούν ικανοποιητικά κίνητρα στους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, ώστε να επιλέξουν για τη νηολόγηση των σκαφών τους υπό σημαία της ΕΕ, χωρίς η επιλογή αυτή να οδηγεί σε σημαντικά υψηλότερα κόστη. Έτσι την περίοδο αυτή συζητήθηκαν και υιοθετήθηκαν μέτρα που επικεντρώνονται στη διατήρηση των υψηλότερων επιπέδων ιδιοκτησίας πλοίων, εγγραφής στο ενιαίο ευρωπαϊκό νηολόγιο και απασχόλησης ευρωπαϊών ναυτικών, αντιστρέφοντας με αυτό τον τρόπο τις αρνητικές οικονομικές εξελίξεις που αντιμετώπιζαν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί υπήκοοι των κρατών – μελών. Αρκετά

ζητήματα όπως η θαλάσσια ασφάλεια, η ποιότητα και η ικανότητα της θαλάσσιας υποδομής και των ευρωπαϊκών λιμένων παρέμειναν θέματα άλτα.

3.1.2 2^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η δεύτερη περίοδος καλύπτει τη δεκαετία του 1990, οπού πολλές θεσμικές αλλαγές διατελέστηκαν στο εσωτερικό της ΕΕ με ενδυνάμωση των θεσμικών της οργάνων έναντι των εθνικών κυβερνήσεων. Οι εθνικές ενώσεις άρχισαν να αντιλαμβάνονται αυτή τη μετατόπιση αρμοδιοτήτων και εξουσιών και δείχνουν τα πρώτα σημάδια δραστηριοποίησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Το 1991 προωθείται μια οριζόντια Κοινοτική δράση με σημείο αναφοράς το σύνολο του θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος. Η ΕΕ έπρεπε να ενσωματώσει στη δράση της τις μεθόδους εκείνες που να εγγυηθούν πως τα διάφορα ζητήματα των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν διαστάσεις μιας ενιαίας Κοινοτικής πολιτικής και διαφορετικές πλευρές ενός κοινού μέλλοντος και να προωθούν σε Ευρωπαϊκό επίπεδο τα συμφέροντα όλων των ναυτιλιακών βιομηχανιών και όχι μόνο προκλήσεων που αντιμετώπισαν οι ιδιοκτήτες του στόλου που ήταν νηολογημένος σε ευρωπαϊκή σημαία. Η αλληλεξάρτηση σημαντικών θαλάσσιων υπηρεσιών, και το σημαντικό μέγεθος των βιομηχανιών που τις παρέχουν, επέβαλε την έμφαση σε μια Κοινοτική στρατηγική ενιαίας αντιμετώπισης προβλημάτων παραγωγικής δυναμικότητας και ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών αυτών. Το 1992 μέσα από την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς η Ευρώπη οδηγήθηκε σε μια αειφόρο οικονομική ανάπτυξη. Τα περιβαλλοντικά προγράμματα της ΕΕ και τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ήταν τα θέματα που απασχολούσαν την ΕΕ και αποτελούν μέχρι και σήμερα το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο στη ναυτιλία.

Το 1996 γίνεται προσπάθεια επαναδιατύπωσης της Ευρωπαϊκής στρατηγικής, για τη διαμόρφωση του μέλλοντος της ναυτιλιακής στρατηγικής και των θαλάσσιων βιομηχανιών. Έτσι κατατέθηκε ένα τρίπτυχο στρατηγικών προτεραιοτήτων της ΕΕ για την ανάπτυξη των πολιτικών θαλάσσιων μεταφορών:

- Διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Διατήρηση ανοικτών αγορών, μέσω της διασφάλισης του θεμιτού ανταγωνισμού στην εφαρμογή των διεθνών κανονισμών
- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας.
- Κατά την υλοποίηση της οριζόντιας προσέγγισης, η Κοινοτική βιομηχανική πολιτική δημιούργησε τέσσερις συγκεκριμένους τομείς για τις ναυτιλιακές βιομηχανίες.
- Προώθηση των επενδύσεων άυλων πόρων (τεχνολογίες των πληροφοριών και των τηλεπικοινωνιών).
- Ανάπτυξη βιομηχανικής συνεργασίας με δράσεις μεταξύ των κρατών – μελών της ΕΕ αλλά και συνεργασίας με τις τρίτες χώρες.
- Εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Εκσυγχρονισμός του ρόλου των ναυτιλιακών υποδομών.

Το 1992 λοιπόν το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο καθόρισε τις θεμελιώδεις αρχές της έννοιας της επικουρικότητας και τις κατευθυντήριες γραμμές της εφαρμογής της, ενώ το 1997 καθιέρωσε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ μεταξύ άλλων τη συστηματική ανάλυση των επιπτώσεων των προτάσεων νομοθετικού περιεχομένου, με βάση την αρχή της επικουρικότητας και τη χρήση, όπου είναι δυνατόν, άλλων, λιγότερο δεσμευτικών μέτρων.

3.1.3 3^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η Τρίτη περίοδος καλύπτει το χρονικό διάστημα από το 2000 μέχρι και σήμερα. Μια περίοδος η οποία χαρακτηρίζεται από μια σειρά πρωτοβουλιών από την ΕΕ στο χώρο των ναυτιλιακών βιομηχανιών και την ενεργή ανάμειξη των εκπροσώπων των τελευταίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με τις εθνικές ενώσεις να αντιλαμβάνονται πλέον ολοκάθαρα την αναγκαιότητα δραστηριοποίησης τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μια Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών. Η Λευκή Βίβλος πρότεινε 60 μέτρα για να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών το οποίο θα επιτρέπει την εξισορρόπηση της

ανάπτυξης διάφορων τρόπων μεταφοράς στο εσωτερικό της Κοινότητας. Οι κύριοι στόχοι που τέθηκαν στις θαλάσσιες μεταφορές ήταν:

- Η ανάπτυξη των θαλάσσιων υποδομών
- Η απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου μέσω των Κοινοτικών δράσεων
- Η ενσωμάτωση ρυθμίσεων κοινοτικής πολιτικής στις δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές και τέλος,
- Η δημιουργία Λεωφόρων της Θάλασσας (Motorways of the Sea), ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι θαλάσσιες μεταφορές.

Επιπλέον η Λευκή Βίβλος δίνει έμφαση στην προώθηση της διατροφικότητας, στη χρήση δηλαδή πολλών τρόπων μεταφοράς. Το πρόγραμμα διατροφικότητας Marco Polo διαθέτει έναν προϋπολογισμό 115 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2003-2007 και είναι ανοιχτό σε όλες τις σχετικές προτάσεις με σκοπό να μετακινηθούν τα εμπορεύματα από τις οδικές μεταφορές προς άλλους, πιο συμβατούς με το περιβάλλον, τρόπους μεταφοράς.

Επιπλέον το 2003 άρχισε να ισχύει η Συνθήκη της Νίκαιας, η οποία διεύρυνε περαιτέρω την εφαρμογή της διαδικασίας συναπτούσης, ενισχύοντας έτσι το ρόλο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που κύρια καθήκοντα του είναι η άσκηση:

- Νομοθετικής εξουσίας. Στους περισσότερους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων ναυτιλίας, μοιράζεται τη νομοθετική εξουσία με το Συμβούλιο των Υπουργών, ειδικότερα μέσω της διαδικασίας της συναπόφασης.
- Δημοσιονομικής εξουσίας. Μοιράζεται τη δημοσιονομική εξουσία με το Συμβούλιο
- Πολιτικού ελέγχου των θεσμικών οργάνων της ΕΕ, ιδίως της Επιτροπής.

3.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν οικονομικό τομέα που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικού αριθμού ρυθμιστικών και άλλων πολιτικών παρεμβάσεων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί από το 1974 ένα πεδίο υπέρ-εθνικών συζητήσεων και λήψης αποφάσεων ρύθμισης των θαλάσσιων μεταφορών σαν πρόσθετο πεδίο από έναν

διακυβερνητικό οργανισμό με διεθνή χαρακτήρα, τον IMO (International Maritime Organization), όπου στόχος του είναι η συστηματική διαμόρφωση των όρων της λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών αναζητώντας λύσεις με εφαρμογή σε παγκόσμια κλίμακα. Οι προσπάθειες που κάνει η ΕΕ εντάσσονται στα πλαίσια της ανάπτυξης μιας Κοινής Πολιτικής των Μεταφορών. Η ΚΠΜ βρίσκεται σε εξέλιξη από την σύσταση της ΕΕ το 1957. Η σχετική Συνθήκη της Ρώμης την προσδιόρισε ως “αναπόσπαστο στοιχείο της προόδου της Ευρωπαϊκής οικονομικής και πολιτικής ενοποίησης”. Έτσι έγιναν οι πρώτες προσπάθειες για τη ρύθμιση των οδικών και σιδηροδρομικών συστημάτων των κρατών μελών της ΕΕ.

Οι πολιτικές ρύθμισης των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν μια δομημένη διαδικασία χρήσης πολιτικών για την επίτευξη στόχων οι οποίοι επιλέγονται προκειμένου να επιτευχθεί η μετακίνηση αγαθών και προσώπων μέσω της αποτελεσματικής χρήσης ενός συγκεκριμένου συστήματος οργάνωσης της παραγωγής και παροχής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Οι πολιτικές αυτές διαθέτουν τα χαρακτηριστικά, τις γενικές αρχές, και τους στόχους των συνολικών πολιτικών των μεταφορών, και έχουν στο επίκεντρο τις ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς. Στους στόχους τους συμπεριλαμβάνονται:

- Η δημιουργία συνθηκών για την αξιοποίηση των μέσων που διαθέτει ο κάθε πάροχος υπηρεσιών (ναυτιλιακή εταιρία, λιμένας κ.λπ.)
- Η προστασία των πλοιοκτητών, των εργαζομένων (στη θάλασσα και στη στεριά), των ιδιοκτητών των φορτίων, με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι συνολικές παρεχόμενες υπηρεσίες παράγονται με τα λιγότερα δυνατά εξωτερικά ή άλλα κοινωνικά κόστη.

Στην διαδικασία λήψης αποφάσεων συμμετέχουν τρεις ομάδες δρώντων παραγόντων, οι επιλογές των οποίων είναι σημαντικές για το περιεχόμενο των τελικών αποφάσεων. Την πρώτη ομάδα αποτελούν τα θεσμικά όργανα της ΕΕ που είναι υπεύθυνα για τη λήψη κοινοτικών αποφάσεων:

- το Συμβούλιο των Υπουργών
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και
- το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Περιλαμβάνει επίσης και δύο συμβουλευτικές επιτροπές, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Η δεύτερη ομάδα δρώντων παραγόντων περιλαμβάνει τις εθνικές κυβερνήσεις των κρατών μελών της ΕΕ. Οι μη κυβερνητικές ομάδες εκπροσώπησης συμφερόντων (λιμενικές αρχές, χρήστες, εργαζόμενοι, επάλληλες με την λιμενική βιομηχανία δράσεις), που δραστηριοποιούνται σε τοπικό, εθνικό ή υπερεθνικό επίπεδο, αντιπροσωπεύουν την Τρίτη ομάδα δρώντων παραγόντων.

Έμφαση δίνεται επίσης στη σύνδεση των θαλάσσιων μεταφορών με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Τέλος, αναπτύσσεται η ρύθμιση λιμενικών θεμάτων, με το κράτος να λειτουργεί άλλοτε ως ιδιοκτήτης, άλλοτε ως επενδυτής, άλλοτε ως κατασκευαστής λιμενικών υποδομών, άλλοτε ως πάροχος ενός προϊόντος που θεωρείται δημόσιο αγαθό, ή απλά γιατί επιδιώκει να ξεπεράσει τα αρνητικά αποτελέσματα της μη επαρκούς υποδομής.

Πίνακας 1: Στόχοι Ρυθμιστικών Πολιτικών για τις Θαλάσσιες μεταφορές.

<i>Το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να είναι:</i>	<i>Αναφορικά με:</i>
Επαρκές	Ικανότητα, χωρητικότητα, διαδρομές
Οικονομικό	Τιμολόγηση, επένδυση, διαδικασίες
Ισότιμο	Ναυλωτές, λιμένες, ναυτιλιακές εταιρίες, μεταφορείς και εργαζόμενοι
Αποδεκτός	Συμμετέχοντες στην παραγωγική διαδικασία και χρήστες
Προσαρμόσιμος	Μεταβαλλόμενες ανάγκες
<u>Αξιόπιστο</u>	<u>Ασφάλεια, απόδοση, προβλεψιμότητα</u>

Πηγή: Πάλλης, 2002

3.3 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της αγοράς, τις κοινωνικές πιέσεις και την παρουσία εξωτερικών επιδράσεων, οι φορείς χάραξης ναυτιλιακής πολιτικής, ενεργοποιούνται είτε εθνικά είτε διεθνώς, προκειμένου να ελέγξουν ή να αλλάξουν, τα οικονομικά και ανεπιθύμητα αποτελέσματα που δημιουργούνται από τις ναυτιλιακές

δραστηριότητες. Όπως είχε εύστοχα παρατηρηθεί, η διεθνής ναυτιλία αντιπροσωπεύει ένα περίεργο παράδοξο: είναι ταυτόχρονα από τις πλέον και από τις λιγότερο ρυθμισμένες βιομηχανίες: ο σχεδιασμός των πλοίων, η σύνθεση των πληρωμάτων, ο χειρισμός φορτίου, η αποθήκευση και άλλες τεχνικές και λειτουργικές πτυχές είναι ιδιαίτερα ρυθμισμένες οικονομικές δραστηριότητες. Συγχρόνως, ένα μεγάλο μέρος του οικονομικού τομέα παραμένει απαλλαγμένο από την όποια παρέμβαση.

3.3.1 ΑΥΤΟ-ΡΥΘΜΙΣΗ

Η αβεβαιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η σημαντικότητα των συνεπειών των ατυχημάτων στα μέλη του πληρώματος, και τα πλοία, κατέστησα από νωρίς απαραίτητη την εισαγωγή ηθικών κανόνων για την ασφαλή αποτελεσματική μεταφορά αγαθών και προσώπων σε τοπικό και διεθνές επίπεδο.

Αρχικά, οι σχετικές πρωτοβουλίες είχαν την μορφή άρρητων κανόνων αυτό-ρύθμισης που συνεπάγονταν συγκεκριμένες λειτουργικές πρακτικές. Σταδιακά, αρκετοί κανόνες έλαβαν την μορφή ρητών νομικών κειμένων, ή κατευθυντήριων οδηγιών. Σε αρκετές περιπτώσεις έχει δημιουργηθεί ένα υποχρεωτικό καθεστώς, ενώ σε άλλες (π.χ. International Safety Management, ISM Code) οι υποχρεωτικές προβλέψεις συνυπάρχουν με συστάσεις για επιθυμητές αλλά μη-δεσμευτικές εταιρικές πρακτικές. Ως βάση για την εφαρμογή των άρρητων κανόνων αυτό-ρύθμισης υπήρξε ο έλεγχος κατά διαδικασία ασφάλισης των πλοίων, μέσω των νηογνώμωνων. Οι ιδιωτικοί μη-κερδοσκοπικοί νηογνώμονες διαδραμάτισαν έναν καθοριστικό ρυθμιστικό ρόλο, οι οποίοι ρυθμίζουν θέτοντας κριτήρια ποιότητας και ελέγχουν, μέσω του συστήματος επιθεώρησης, το αξιόπλοο των πλοίων.

3.3.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στο παρελθόν, τα Ηνωμένα Έθνη (United Nations) πήραν σημαντικές αποφάσεις είτε άμεσα (π.χ. UN Convention on the Law Of the Sea – UNCLOS), είτε μέσω εξειδικευμένων αντιπροσωπειών, όπως η UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Η τελευταία διαδραμάτισε καταλυτικό ρόλο στη ρύθμιση του

ανταγωνισμού, και ειδικότερα των πρακτικών των Διασκέψεων της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, μέσω του σχετικού κώδικα που υιοθετήθηκε το 1974 και επικυρώθηκε το 1983. Σήμερα ο ρόλος της έχει περιορισθεί σημαντικά.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO – International Labour Organisation) έχει υιοθετήσει από 1920 περισσότερες από 30 διεθνείς συμβάσεις. Οι διατάξεις τους αφορούν στις συνθήκες εργασίας στα ποντοπόρα πλοία, στις ώρες εργασίας, στην κατώτερη ηλικία των εργαζομένων, τις προβλεπόμενες ιατρικές εξετάσεις, την υγειονομική και συνταξιοδοτική ασφάλιση, τους βασικούς μισθούς, τις διακοπές, τη στέγαση πληρωμάτων, την επαγγελματική κατάρτιση και τα πιστοποιητικά ικανότητας απασχόλησης των ναυτεργατών.

Τα Ηνωμένα Έθνη ίδρυσαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO – International Maritime Organisation), ο οποίος αρχικά λειτούργησε ως συμβουλευτικός οργανισμός σε τεχνικά θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, αλλά στη συνέχεια επικράτησε ως ο κύριος μηχανισμός προώθησης ρυθμίσεων για τη θαλάσσια ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης των θαλασσών, την ποιότητα των πληρωμάτων των πλοίων καθώς και τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τις ανεπιθύμητες περιβαλλοντικές επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η Σύμβαση SOLAS (Convention on Safety Of Life At Sea), υιοθετήθηκε το 1960 με την υπογραφή των 25 κρατών που εκπροσωπούσαν το 50% του παγκόσμιου στόλου το 1965, και αφορά στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Παρά τις συνεχείς αναθεωρήσεις παραμένει το κυρίαρχο θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλεια όσων επανδρώνουν το ναυτικό επάγγελμα. Η Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και της Φύλαξης των ναυτικών (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers – STCW) υπεγράφη το 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Η σύμβαση MARPOL (Convention for the Prevention of Maritime Pollution from ships) υπεγράφη το 1973 και αποτελεί το πιο ολοκληρωμένο εργαλείο πολιτικής για την πρόληψη της ρύπανσης της προκαλούμενης από τα πλοία. Μια σειρά από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων οδήγησε τον IMO να υιοθετήσει το 1978 ένα Πρωτόκολλο που ενσωμάτωσε την αρχική Σύμβαση και θέσπισε πρόσθετα μέτρα, το οποίο αναφέρεται ως MARPOL 73/78 και τέθηκε σε ισχύ μετά την επικύρωσή του το 1983. Συμπερασματικά, ο IMO πέτυχε να καλύψει την απουσία διεθνούς πλαισίου

ρύθμισης για τη θαλάσσια ασφάλεια με τον καθορισμό πρότυπων και την εφαρμογή συγκεκριμένων πολιτικών.

3.3.3 ΕΘΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Παρά τους περιορισμούς στην αποτελεσματική αυτό-ρύθμιση και τους περιορισμούς στην δράση των εμπλεκόμενων διεθνών οργανισμών, η διεθνής διάσταση των θαλάσσιων μεταφορών συνεχίζει να αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη εθνικών πολιτικών ρύθμισης από τα Ευρωπαϊκά κράτη.

Μια τέτοια εξέλιξη θα προκαλούσε την αύξηση του κόστους της σημαίας ενός κράτους πολλαπλασιάζοντας τα φαινόμενα μετα-νηολόγησης σε τρίτη σημαία, σε μια περιοχή όπου τα ναυτιλιακά κράτη προσπαθούν να δημιουργήσουν φορολογικά και άλλα κίνητρα για να εξασφαλίσουν την εγγραφή και παραμονή των πλοίων ευρωπαϊών πλοιοκτητών στις εθνικές σημαίες. Οι μονομερείς κρατικοί κανόνες όχι μόνο δεν θα εξασφάλιζαν, για παράδειγμα, την θαλάσσια ασφάλεια αλλά θα οδηγούσαν στη λειτουργία των ιδίων πλοίων στις ίδιες διαδρομές υπό τρίτη, πιθανόν λιγότερο κατάλληλη, σημαία. Η απροθυμία αυτή δεν είναι, πρόσφατο φαινόμενο. Αντίθετα με άλλες βιομηχανίες, η διεθνοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών είναι διαχρονικό χαρακτηριστικό, και μόνο η έκταση της χρήσης τρίτων σημαιών είναι διαφορετική από το παρελθόν. Η δύναμη οποιουδήποτε κράτους σημαίας να ρυθμίσει τομείς όπως η θαλάσσια ασφάλεια μονομερώς είναι ιστορικά περιορισμένη. Από την άλλη πλευρά, επιβεβαιώνεται διαρκώς η παραδοχή ότι ο χώρος της θαλάσσιας ασφάλειας αποτελεί παράδειγμα όπου δεν λειτουργεί η κλασική διχοτόμηση ελεύθερο εμπόριο ή προστατευτισμός. Είναι αποδεδειγμένο ότι η περιορισμένη ή μη αποτελεσματική ρυθμιστική πρωτοβουλία η λειτουργία της αγοράς παράγει ανεπιθύμητα αποτελέσματα, καθιστώντας απαραίτητη την ανάπτυξη *δημόσιων ρυθμιστικών πολιτικών*.

Είναι άξιο να σημειωθεί ότι η έκταση της σύγχρονης διεθνοποίησης της ναυτιλίας έχει επιπτώσεις και στο περιεχόμενο των ρυθμιστικών πολιτικών. Η ανάπτυξη του συστήματος ελέγχου των πλοίων από το κράτος ελλιμενισμού (Port State Control), αρχικά στην Ευρώπη και στη συνέχεια στην Ασία και τη Λατινική Αμερική, σχετίζεται με μια αναζήτηση εναλλακτικών πολιτικών λύσεων που η αξιοπιστία των οποίων δεν

περιορίζεται από τις πιθανές πρακτικές κινητικότητας του κεφαλαίου (πλοίου) με στόχο την αποφυγή εφαρμογής ανεπιθύμητων ρυθμιστικών πλαισίων.

3.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Η Κομισιόν επισημαίνει ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης, ενώ με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μεταφέρεται το 40% των ενδοκοινοτικών φορτίων. Υπογραμμίζει, επίσης, ότι δεδομένου ότι περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες θαλάσσιων μεταφορών διέρχονται κάθε χρόνο από τους ευρωπαϊκούς λιμένες, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν επίσης άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των πολιτών. Η Ευρώπη είναι γεγονός ότι διαδραματίζει κύριο ρόλο στον σημερινό ρόλο της ναυτιλίας, όπου οι ευρωπαϊκές εταιρίες κατέχουν το 41% του συνόλου του παγκόσμιου στόλου σε μεταφορική ικανότητα. Η προσαρμογή της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις απαιτήσεις της παγκόσμιας οικονομίας έχει επιφέρει αξιοσημείωτες αλλαγές στον τομέα, έχει αυξηθεί σημαντικά, λόγω της παγκοσμιοποίησης, η πίεση του ανταγωνισμού από ναυτιλιακές χώρες από όλο τον κόσμο. Διαπιστώθηκε επίσης ότι συχνά οι αλλοδαποί ανταγωνιστές της ευρωπαϊκής ναυτιλίας διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα από άποψη κυβερνητικής στήριξης, πρόσβασης σε φθηνά κεφάλαια και άφθονο εργατικό δυναμικό ή ευέλικτης εφαρμογής διεθνώς συμφωνημένων προτύπων. Εξάλλου επισημαίνει ότι στο πλαίσιο της σημερινής οικονομικής κρίσης άλλοι παράγοντες, όπως οι κίνδυνοι πλεονάσματος χωρητικότητας σε ορισμένα τμήματα της αγοράς, μέτρων προστατευτισμού του εμπορίου από τρίτες χώρες, αστάθειας στις ενεργειακές αγορές ή απώλειας της τεχνογνωσίας λόγω έλλειψης ειδικευμένων ανθρωπίνων πόρων στην Ευρώπη, θα μπορούσαν να ωθήσουν τα κεντρικά ναυτιλιακά γραφεία και τους ναυτιλιακούς κλάδους να εγκατασταθούν, υπονομεύοντας τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εξασφαλίσει ποιοτική ναυτιλία σε ολόκληρο τον κόσμο.

3.5 2018 – ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ανάγκη για την υλοποίηση συγκεκριμένων δράσεων για την Ευρώπη πηγάζει και από το γεγονός, όπως αναφέρει η Κομισιόν, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση προβλέπεται να αυξηθούν από 3,8 δισεκατομμύρια τόνους που ήταν το 2006 σε περίπου 5,3 δισεκατομμύρια τόνους το 2018. Αυτό σημαίνει ότι σε έξι χρόνια, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και των συνδέσεών τους με την ενδοχώρα θα πρέπει να είναι σε θέση να εξυπηρετούν τουλάχιστον 1,5 δισεκατομμύριο επιπλέον απ' ότι σήμερα. Προβλέπεται επίσης ότι θα αυξηθεί η επιβατική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων των πορθμείων και των κρουαζιερόπλοιων. Η Κομισιόν υποστηρίζει ότι θα πρέπει να εξασφαλίζονται η εδαφική συνέχεια, η περιφερειακή συνοχή και τα τοπικά πρότυπα για τους επιβάτες των θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης η Κομισιόν αναφέρει ότι η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων και η ικανότητα τους να αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που αφορούν το περιβάλλον, την ενέργεια, την ασφάλεια και τον ανθρώπινο παράγοντα επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις προσπάθειες για έρευνα και καινοτομία, οι οποίες πρέπει να ενθαρρυνθούν περαιτέρω. Μέσα στους στόχους τις Κομισιόν είναι να δημιουργηθούν νέα σχέδια και εξοπλισμός πλοίων ώστε να βελτιωθούν η ασφάλεια και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις. Οι στοχοθετημένες πρωτοβουλίες αναμένεται να οδηγήσουν σε νέες μορφές σχεδίων, προηγμένων δομών, υλικών, καθαρής πρόωσης και ενεργειακά αποδοτικών λύσεων και προκειμένου να διατηρηθεί αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για την επαρκή προστασία των γνώσεων και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

3.6 ΚΡΑΤΟΣ - ΣΗΜΑΙΑ

Η διαμόρφωση, σε παγκόσμια κλίμακα, ενός εθνικού πλαισίου ρύθμισης των θαλάσσιων μεταφορών υπήρξε αποτέλεσμα φιλοσοφίας που αποκαλείται ως ναυτιλιακός εθνικισμός. Τόσο οι παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις, όσο και οι νέες υπό-ανάπτυξη ναυτιλιακές χώρες, αντιμετώπισαν την ναυτιλία με “εθνική προσέγγιση”, ως μια βιομηχανία η

διατήρηση της οποίας θα παρήγαγε σημαντικά οφέλη μέσω της εισροής συναλλάγματος και θετικής επίδρασης στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών μιας χώρας.

Στην βάση αυτή αναπτύχθηκαν ρυθμιστικές πολιτικές οι οποίες στόχευαν στη διεύρυνση του στόλου που βρίσκεται υπό τη σημαία τους. Τα κίνητρα που οδήγησαν στην κρατική παρέμβαση είναι:

- Η διατήρηση του στόλου για αμυντικούς λόγους
- Η ύπαρξη στόλου που θα μπορεί να εγγυηθεί την μετακίνηση του εθνικού εμπορίου
- Το εθνικό γόητρο
- Η ανάπτυξη εμπορίου και επικοινωνίας μιας χώρας με το γειτονικό περιβάλλον
- Η εισροή συναλλάγματος
- Η απασχόληση των ναυτεργατών
- Η προστασία του εθνικού στόλου από τον έντονο ανταγωνισμό
- Η βελτίωση της ποιότητας του εθνικού στόλου
- Η ανταπόδοση σε πραγματικές ή υποθετικές πρακτικές διάκρισης στο χώρο της παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Η υπηκοότητα ενός πλοίου καθορίζεται με βάση τη σημαία που φέρει. Το αντίστοιχο κράτος έχει την ευθύνη για όλες τις παραμέτρους που ρυθμίζουν την κατάσταση του πλοίου. Το διεθνές δίκαιο έχει καθορίσει ότι οι ανοικτές θάλασσες και οι ωκεανοί δεν μπορούν να θεωρηθούν τμήμα του εδάφους οποιουδήποτε κράτους. Σύμφωνα με την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών, τα πλοία κάτω από οποιαδήποτε σημαία έχουν απεριόριστη πρόσβαση σε όλα τα μέρη της θάλασσας που δεν συμπεριλαμβάνονται στα χωρικά ύδατα ή εσωτερικά ύδατα ενός κράτους. Κάθε κράτος κατέχει σχετική και όχι απόλυτη ρυθμιστική δύναμη στα πλοία που είναι νηολογημένα στην σημαία του.

Από την άλλη μεριά το κράτος-σημαία έχει τις αποκλειστικές ρυθμιστικές αρμοδιότητες συμπεριλαμβανομένης της νομικής ευθύνης να εξασφαλίσουν ότι το σύνολο του στόλου τους συμμορφώνεται με τα αποδεκτά πρότυπα των διεθνών νόμων και συμβάσεων στους οποίους το κάθε κράτος-σημαία είναι συμβαλλόμενο.

Όταν ένα πλοίο νηολογηθεί σε μία σημαία, ο πλοιοκτήτης οφείλει να ανταποκριθεί στις ρυθμίσεις του αντίστοιχου κράτους αναφορικά με:

1. τους εμπορικούς νόμους, όπως η φορολογία και η ανάληψη ευθύνης
2. τις ρυθμίσεις για την ασφάλεια όσον αφορά στην κατασκευή και στη λειτουργία των πλοίων, και
3. τις ρυθμίσεις εκείνες που σχετίζονται με τη σύνθεση και τους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων.

Ένα σημαντικό πρόβλημα για την εθνική ρύθμιση των θαλάσσιων μεταφορών προέκυψε από τα “ανοιχτά νηολόγια” (σημαίες ευκαιρίας). Όλοι οι πλοιοκτήτες ανεξαρτήτου εθνικότητας, έχουν πρόσβαση στις σημαίες ευκαιρίας. Οι σημαίες αυτές προσφέρουν στους πλοιοκτήτες ευνοϊκούς όρους νηολόγησης (π.χ. δεν φορολογούν τα κέρδη, αλλά χρεώνουν ένα φόρο συνδρομής σύμφωνα με το νηολογημένο τονάζ, δεν συνοδεύονται από υποχρεώσεις σχετικά με τη σύνθεση του πληρώματος, κ.λπ.), με σκοπό την εισροή συναλλάγματος εισοδήματος για το κράτος σημαίας. Σήμερα περισσότερο από 50% του παγκόσμιου στόλου φέρει σημαία ανοιχτού νηολογίου. Οι κυριότερες σημαίες ευκαιρίας είναι:

- Παναμάς
- Λιβερία
- Κύπρος
- Μπαχάμες

3.6.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Οι κανόνες ανταγωνισμού οι οποίοι ισχύουν στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο, και διαμορφώθηκαν κατά κύριο λόγο με τους Κανονισμούς που υιοθετήθηκαν τη δεκαετία του 1980, διαφοροποιούνται με τα γενικώς ισχύοντα σε άλλους τομείς της ευρωπαϊκής οικονομίας, λόγω της ιδιαιτερότητας του τομέα της ναυτιλίας. Με το πέρασμα των χρόνων υπάρχει η πεποίθηση ότι οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να προσαρμοστούν, ώστε να αντανακλούν τις σημερινές συνθήκες της αγοράς και να είναι συμβατοί με τη στρατηγική της Λισσαβόνας. Η στρατηγική της Λισσαβόνας δίνει προτεραιότητα στην ενίσχυση του ανταγωνισμού, που είναι και ο πρωταρχικός

στόχος παρέμβασης της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και η ενίσχυση του διεθνούς ανταγωνισμού για τη δραστηριοποίηση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα. Επίσης υποστηρίζει την άρση των εμποδίων και την εξάλειψη των στρεβλώσεων, σε όφελος των Ευρωπαίων καταναλωτών-πολιτών και των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, μεταξύ των επιχειρήσεων της ΕΕ, ενισχύοντας την καινοτομία και την ανάπτυξη του. Με πρωτοβουλία της Επιτροπής έχουν ξεκινήσει διευρυμένες διαβουλεύσεις για μια εμπειριστατωμένη πολιτική στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με στόχο την ανάπτυξη ενός δυναμικού ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου.

Είναι ευρέως διαπιστωμένο πως η ναυτιλία λειτουργεί σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, όπου οι τιμές των ναύλων πιέζονται προς τα κάτω λόγω της υπερβάλλουσας χωρητικότητας από την πλευρά της προσφοράς και την ισχυρή διαπραγματευτική θέση της ζήτησης. Οι κύκλοι στις οικονομικές επιδόσεις της ναυτιλίας εμφανίζονται συχνά. Στα δεδομένα αυτά η δομή του κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα προκειμένου αυτές να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές.

Στις χώρες της ΕΕ υπάρχουν σημαντικοί παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου. Το σχετικά υψηλό επίπεδο μισθών, τα εκτεταμένα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, το φορολογικό καθεστώς, τα υψηλά επίπεδα απαιτήσεων και προτύπων ποιότητας και ασφάλειας στην εργασία καθώς και τα επίσης υψηλά επίπεδα τήρησης διεθνών κανονισμών λιμενικής διοίκησης, αποτέλεσαν σοβαρά αίτια του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για τον ευρωπαϊκό στόλο.

Σε ένα περιβάλλον που δεν ήταν ευνοϊκό, προκειμένου να διασφαλίσουν τη μελλοντική τους θέση και κερδοφορία, πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εφάρμοσαν στρατηγικές που δεν λαμβάνουν υπόψη τους τόπους εγκατάστασης. Έτσι, είχαμε την τεράστια συρρίκνωση του υπό ευρωπαϊκές σημαίες εμπορικού στόλου στη δεκαετία του 1980, εξέλιξη η οποία ανεκόπη στα τέλη της ίδιας δεκαετίας, καθώς και στην επόμενη χρονική περίοδο μέχρι σήμερα.

Τα παράλληλα ή τα δεύτερα νηολόγια, τα φορολογικά κίνητρα, η τήρηση και επιβολή υψηλότερων επιπέδων ποιότητας και περιβαλλοντικών προδιαγραφών, ασφάλειας, τα υψηλότερα επίπεδα εκπαίδευσης, η καταπολέμηση πρακτικών νόθευσης του ανταγωνισμού, κ.λπ. ήταν οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν για να αντιμετωπίσουν αυτή

την κατάσταση και αποτέλεσαν τα κύρια εργαλεία ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας.

Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές τίθεται ως κατευθυντήρια γραμμή η προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, φιλικών προς το περιβάλλον. Στον ευρωπαϊκό χώρο οι πολιτικές για τη ναυτιλία απορρίπτουν τις μορφές του παραδοσιακού προστατευτισμού και κρατικής παρέμβασης με τις αντίστοιχες δυσκαμψίες. Η ενίσχυση και στήριξη της ναυτιλίας τόσο στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς, όσο και στο πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος επιδιώκεται μέσω κινήτρων.

Ρυθμίζοντας ένα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον και θεσπίζοντας τα κατάλληλα κίνητρα με ισότιμα κριτήρια και αρχές, προσελκύονται και αναπτύσσονται ναυτιλιακές δραστηριότητες διεθνώς ανταγωνιστικές, που δημιουργούν προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας στον ευρωπαϊκό χώρο. Οι κατάλληλες ρυθμίσεις που αφορούν τη φορολογία και τις κοινωνικές εισφορές, η ανάπτυξη υποδομών, η ενίσχυση της αντίστοιχης έρευνας και τεχνολογίας, αποτελούν επίσης καθοριστικούς παράγοντες για την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων κάθε μορφής σε ευρωπαϊκό έδαφος.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη ναυτιλιακή κοινότητα παρουσιάζει η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να διαμορφώσει ένα πλαίσιο δράσης με το οποίο να ενισχύει την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ο βασικός στόχος της Κομισιόν είναι ο προσδιορισμός των κυριότερων στρατηγικών στόχων για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018 και η παρουσία βασικών τομέων δράσης για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας και την ταυτόχρονη περιβαλλοντική της επίδοση. Ανάμεσα στους στόχους αυτούς είναι η ανταγωνιστική θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις παγκόσμιες αγορές, το ανθρώπινο δυναμικό, η αναγκαιότητα διασφάλισης της ναυτικής τεχνογνωσίας, η ανάγκη ύπαρξης ποιοτικής ναυτιλίας ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, η πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες στην Ευρώπη και η παγκόσμια πρωτοπορία των Ευρωπαϊκών πολιτικών στην ναυτιλιακή έρευνα και καινοτομία.

Ο βασικότερος στόχος για μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι η δημιουργία ενός ελκυστικού πλαισίου για την ποιοτικότερη ναυτιλία και τους ποιοτικούς

ναυτιλιακούς μεταφορείς στην Ευρώπη, συμπεριλαμβάνοντας κατά κύριο λόγο οικονομικά μέτρα.



3.6.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Χωρίς υπουργείο η ελληνική σημαία χάνει την αίγλη της. Μειώνεται έτσι συνεχώς η δύναμη του υπό ελληνική σημαία στόλου καθώς οι πλοιοκτήτες αντιδρούν αρνητικά στην κατάργηση του υπουργείου Εμπορική Ναυτιλίας (νύν Υπουργείο Θαλάσσιων Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας) και της αλλαγής διοικητικής ομπρέλας για το Λιμενικό Σώμα. Συγκεκριμένα 204 πλοία έχουν φύγει από το ελληνικό νηολόγιο από το 2009 σύμφωνα με στοιχεία που ανακοίνωσε η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου (Committee).

Το 2011 ο υπό Ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 52 στα 917. Στα 917 ελληνικά αυτά πλοία υπολογίζονταν και στα 127 υπό ναυπήγηση.

Ανά κατηγορία πλοίων οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 22,7% του παγκόσμιου αριθμού δεξαμενοπλοίων (23,1% το 2010), και το 21,7% με όρους dwt (20,9% το 2010).

- Στον κλάδο των χημικών ελέγχουν το 8,7% των πλοίων (9,2% το 2010) και το 13,1% σε όρους dwt (13,3% το 2010).
- Στον κλάδο Liquid Gas Carriers το μερίδιο μειώθηκε στο 7,9% από 9,2% το 2010 σε αριθμό πλοίων και στο 4,8% από 6,4% σε όρους dwt.

- ο Στον κλάδο Ore & Bulk Carriers οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 16,4% των πλοίων (17,4% το 2010) και με όρους dwt 16,8% (18,1% το 2010).

Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 1,8 χρόνια κάτω από το μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου. Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου είναι τα 11 χρόνια ενώ του παγκόσμιου τα 12,8 χρόνια.

Σύμφωνα με πρόσφατη υπουργική απόφαση που υπογράφηκε από τον αρμόδιο υπουργό άνοιξε ο δρόμος για την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας με ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία. Έτσι, επιτρέπεται οι συνταξιούχοι Έλληνες πλοιάρχοι και Ά μηχανικοί να εργάζονται ελεύθερα στα υπό ελληνική σημαία ποντοπόρα πλοία, καταργώντας τις προϋποθέσεις έκδοσης πιστοποιητικού από το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας μη ύπαρξης άνεργου εν ενεργεία πλοιάρχου ή Ά μηχανικού.

Η ύπαρξη Έλληνα πλοιάρχου αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ύψωση ελληνικής σημαίας σε πλοίο, και ο περιορισμένος, αν όχι μηδενικός, διαθέσιμος αριθμός πλοιάρχων για τα ποντοπόρα πλοία οδηγούσε μεγάλο αριθμό ελληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων, εκ των πραγμάτων, στην έξοδο από τη σημαία. Η κίνηση αυτή αποτέλεσε στην ουσία το πρώτο και ανέξοδο βήμα για την ενίσχυση του ελληνικού ποντοπόρου στόλου. Στην ουσία αποτελεί το ενδιάμεσο βήμα της κυβέρνησης για να μπορέσει να κρατήσει τα πλοία στην ελληνική σημαία, έως ότου βρεθούν τα κονδύλια, αλλάξει η νομοθεσία για την εκπαίδευση και μεγαλώσει ο αριθμός των μελλοντικών πλοιάρχων και Ά μηχανικών.

4. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

4.1 ΠΛΑΙΣΙΟ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Σε μια αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο, που είναι πλήρως απελευθερωμένη, ο ανταγωνισμός είναι εντονότατος. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους της οικονομίας, η ναυτιλία αντιμετωπίζει τον διεθνή ανταγωνισμό χωρίς να λαμβάνει καμία βοήθεια εκτός των συνόρων της Κοινότητας ή ακόμα και να επωφελείται από άλλα μέτρα της κοινής πολιτικής για το εξωτερικό εμπόριο. Δεν υπάρχει εσωτερική κοινή ναυτιλιακή αγορά εντελώς διαχωρισμένη από την παγκόσμια αγορά. Στο διεθνές εμπόριο που εκτελείται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, ο ανταγωνισμός που δέχτηκε ο ευρωπαϊκός στόλος ιδιαίτερα στη δεκαετία του 1980, οδήγησε στην απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος που είχε με το πλέον τεχνολογικά εξελιγμένο πλοίο. Αυτό είχε σαν συνέπεια τη μεγάλη συρρίκνωση της ευρωπαϊκής χωρητικότητας. Οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία (ΕΠΝ) προκειμένου να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα αυτό, με ένα πρόγραμμα δράσης θέσπισαν σειρά μέτρων και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι πολιτικές αυτές στοχεύουν να αντιμετωπίσουν τα συγκεκριμένα στοιχεία που συνθέτουν το ανταγωνιστικό μειονέκτημα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Στόχος πλέον των Ευρωπαϊκών πολιτικών με τις οποίες επιδιώκεται η ανακοπή και αναστροφή των προηγούμενων τάσεων εγκατάλειψης της ευρωπαϊκής σημαίας είναι: *ένας ασφαλής και ανταγωνιστικός κοινοτικός στόλος, φιλικός προς το περιβάλλον με ευρύ φάσμα ποιοτικών επιλογών σε ναυτιλιακές υπηρεσίες για τους καταναλωτές στον οποίο θα απασχολείται ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός ευρωπαϊών ναυτικών.*

Ένα από τα σημαντικά στοιχεία του ευρωπαϊκού ανταγωνιστικού μειονεκτήματος απέναντι στις τρίτες χώρες που έπρεπε να αντιμετωπιστεί είναι το κόστος λειτουργίας του πλοίου, αλλά και των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη διαχείρισή του. Τα στοιχεία που συνθέτουν το κόστος αυτό είναι:

- Το κόστος εργασίας
- Το φορολογικό κόστος

Το κόστος εργασίας αποτελεί το κύριο συστατικό του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του κοινοτικού στόλου έναντι των ανταγωνιστών του που είναι οι τρίτες χώρες. Αυτό περιλαμβάνει εκτός από τον καταβαλλόμενο μισθό, το φόρο εισοδήματος και τις ασφαλιστικές εισφορές όπως επίσης και το κόστος επαναπατριsmού και εκπαίδευσης των ναυτικών. Στον παράγοντα αυτόν οφείλονται σε μεγάλο βαθμό οι διαφορές του λειτουργικού κόστους των πλοίων που ανήκουν στους ευρωπαϊκούς στόλους.

Το κόστος του πληρώματος σε σχέση με το συνολικό κόστος λειτουργίας του πλοίου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ηλικία, την κατηγορία και τη χρηματοδότηση του πλοίου, καθώς και το φορολογικό σύστημα στο οποίο υπάγονται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες του πλοιοκτήτη. Μετά τη συνολική απόσβεση και αποπληρωμή του δανείου, αρχίζει να αποκτά ολόένα και μεγαλύτερη βαρύτητα, γεγονός που συμβαίνει μετά από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του πλοίου. Επίσης η προμήθεια όλο και περισσότερο προηγμένων τεχνολογικά πλοίων που απαιτούν μικρότερα πληρώματα, μπορεί να αντιμετωπίσει το σχετικά υψηλό ευρωπαϊκό κόστος επάνδρωσης μειώνοντας τη σχετική σημασία αυτού του στοιχείου του κόστους.

Το φορολογικό κόστος που αφορά τη φορολογία των εταιριών και των συναφών με τη μισθοδοσία υποχρεώσεων για τους ναυτικούς αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα στρέβλωσης του ανταγωνισμού που υποσκάπτει την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα. Οι διαφορές στα κόστη αυτά των ευρωπαϊκών χωρών με τις τρίτες χώρες υπήρξαν πολύ σημαντικές και καθοριστικές αιτίες για τη φυγή από την ευρωπαϊκή σημαία, όταν πλέον το κεφαλαιουχικό κόστος είναι το ίδιο σε παγκόσμιο επίπεδο και οι διαφορές στη διαθέσιμη τεχνολογία τείνουν να μηδενιστούν. Η ανάγκη θέσπισης μέτρων παροχής ενισχύσεων με διάφορες μορφές σε συνεχή βάση προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ανταγωνιστικές συνθήκες της διεθνούς αγοράς, αποτέλεσε βασική μέριμνα όλων των Κοινοτικών πολιτικών ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 μέχρι σήμερα. Με τις πολιτικές αυτές επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του κόστους χωρίς οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες να προβούν σε δραστικές περικοπές κόστους, οι οποίες υποβαθμίζουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους, προκειμένου να επιβιώσουν απέναντι στον διεθνή ανταγωνισμό. Επιδιώκεται επίσης να αντιμετωπιστούν και οι τάσεις μεταφοράς της έδρας των βοηθητικών δραστηριοτήτων

όπως η διαχείριση του πλοίου σε τρίτες χώρες με ακόμη μεγαλύτερη απώλεια θέσεων εργασίας.

4.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ

Κατά τη Λευκή Βίβλο (Η ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών), τονίζεται η ζωτική σημασία των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών, για την οικονομία της Κοινότητας. Ένα ποσοστό της τάξης του 90% όλων των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται από τη θάλασσα. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν το μέσον μεταφοράς του 69% του όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρεται μεταξύ των κρατών μελών. Οι κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς τους δραστηριότητες παραμένουν από τις σημαντικότερες παγκοσμίως στον κλάδο αυτό.

Σήμερα οι ναυτιλιακές εταιρίες των κρατών μελών διαχειρίζονται ακόμη το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου. Η προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας, αύξησε περαιτέρω το μερίδιο της Ένωσης στην παγκόσμια ναυτιλία, καθώς τα νηολόγια αυτών των δύο χωρών καλύπτουν περίπου το 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Από τη δεκαετία του 1970 ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες οι οποίες δεν μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο. Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων υπό κοινοτική σημαία αναγνωρίστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και καθώς δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, πολλά κράτη μέλη ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν για τα μέτρα ενίσχυσης διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο αντανακλώντας έτσι τη στάση αυτών των κρατών ως προς τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και τη σημασία που αποδίδουν στο ναυτιλιακό κλάδο. Τα κράτη μέλη δημιούργησαν τα δεύτερα νηολόγια χαλαρώνοντας τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα και έτσι ενθάρρυναν την επανανηολόγηση πλοίων. Τα δεύτερα νηολόγια περιλαμβάνουν τα νηολόγια offshore, που υπάγονται στα εδάφη τα οποία έχουν μεγαλύτερη ή μικρότερη αυτονομία σε σχέση με το κράτος μέλος, και τα διεθνή νηολόγια, τα οποία είναι προσαρτημένα απευθείας στο κράτος το οποίο τα έχει

καταρτίσει. Παρά τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν, μεγάλο μέρος του στόλου της Κοινότητας εξακολουθεί να νηολογείται με σημαίες τρίτων κρατών. Αυτό συμβαίνει επειδή τα νηολόγια τρίτων κρατών που εφαρμόζουν πολιτικές ανοιχτής νηολόγησης – μερικά εκ των οποίων καλούνται “σημαίες ευκαιρίας”- εξακολούθησαν και εξακολουθούν να έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό προβάδισμα σε σχέση με τα νηολόγια των κρατών μελών.

Από το 1989 η Επιτροπή εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων ενίσχυσης που θέσπισαν τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν εντονότερο ανταγωνισμό από τα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία. Τα μέτρα αυτά ήταν απαραίτητα ώστε να εξασφαλίσει κάποια σύγκλιση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη. Ωστόσο αυτή η μέθοδος αποδείχτηκε αναποτελεσματική και συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου συνεχίστηκε. Το 1997, οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές αναθεωρήθηκαν αναλόγως, ώστε να καθοριστούν νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η κυριότερη εξέλιξη κατά τα τελευταία έτη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη είναι η γενικευμένη εφαρμογή στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου χωρητικότητας κατ’ αποκοπή. Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα πολύ νωρίς και επεκτάθηκε σταδιακά στις Κάτω Χώρες (1996), στη Νορβηγία (1996), στη Γερμανία (1999), στο Ηνωμένο Βασίλειο (2000), στη Δανία, στην Ισπανία και στην Φινλανδία (2002) και τέλος στην Ιρλανδία (2002). Το Βέλγιο και η Γαλλία αποφάσισαν επίσης να τον θεσπίσουν το 2002, ενώ η ιταλική κυβέρνηση εξετάζει αυτήν τη δυνατότητα.

Αποτελέσματα των μέτρων που προτάθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή:

- Ανταγωνιστικότητα του στόλου

Τα κράτη μέλη που θέσπισαν μέτρα ενίσχυσης, ιδίως υπό μορφή φορολογικής ελάφρυνσης, πέτυχαν την επανανηολόγηση υπό την εθνική σημαία, στο σύνολο των νηολογίων, σημαντικού ποσού χωρητικότητας. Ποσοστιαία ο καταγεγραμμένος στα

νηολόγια των κρατών στόλος αυξήθηκε ως εξής: ο αριθμός των πλοίων κατά 0,4% κατά μέσο όρο ετησίως, η χωρητικότητα κατά 1,5% και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 12,4%. Επίσης το μερίδιο των νηολογίων των κρατών μελών στη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα σημείωσε ελαφριά κάμψη. Παρά την αύξηση του παγκόσμιου στόλου, παρατηρήθηκε ταχύτερη αύξηση του στόλου με κοινοτική διοίκηση αλλά με σημαία τρίτης χώρας από αυτήν του στόλου που ήταν νηολογημένος με σημαία κράτους μέλους.

- Εξέλιξη της απασχόλησης

Ο αριθμός ναυτικών που εργάζονται σε πλοία υπό κοινοτική σημαία μειώθηκε από 188.000 το 1996 σε 180.000 περίπου το 2001. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία με κοινοτική σημαία έχει μειωθεί κατά μεγάλο ποσοστό σε σχέση με το 1985, ενώ ο αριθμός υπηκόων τρίτων χωρών που απασχολούνται σε πλοία της Κοινότητας αυξήθηκε αντιστρόφως ανάλογα. Κατά την εκτίμηση του συνολικού αριθμού ναυτικών είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξής παράγοντες:

Η παραγωγικότητα ανά πλοίο εξακολούθησε να αυξάνεται. Έτσι με λιγότερο πλήρωμα είναι δυνατή η μεταφορά του ίδιου ή μεγαλύτερου όγκου από αυτόν που μεταφερόταν στο παρελθόν.

Ο στόλος υπό κοινοτική σημαία ανανεώθηκε κατά τα έτη 1997-2001. Επίσης η μέση ηλικία των πλοίων μειώθηκε από 22,9 έτη σε 17,2 έτη. Τα νέα πλοία που είναι πιο προηγμένης τεχνολογίας και που κατασκευάστηκαν κατά την περίοδο 1996-2000, χρειάζονται καλύτερα καταρτισμένο προσωπικό αλλά μικρότερο σε αριθμό.

Σημαντικές είναι και οι διαφορές που φαίνεται να υπάρχουν μεταξύ των κρατών μελών στο ποσοστό απασχόλησης κοινοτικών ναυτικών, ενώ δεν έχει γίνει αναστροφή των πλοίων υπό κοινοτική σημαία από ναυτικούς τρίτων χωρών.

- Συμβολή στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας

Ο ναυτιλιακός κλάδος συνδέεται στενά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή η διασύνδεση αποτελεί σημαντικό επιχείρημα υπέρ της λήψης θετικών μέτρων με σκοπό να διατηρηθεί

έναν στόλος ο οποίος να εξαρτάται από την κοινοτική ναυτιλία. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας γενικά και της αλυσίδας του ναυτιλιακού κλάδου ειδικότερα, τα μέτρα που αποβλέπουν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου έχουν επίσης επιπτώσεις στις επενδύσεις στην ξηρά των κλάδων των συναφών με τη ναυτιλία και στη συμβολή των ναυτιλιακών μεταφορών στην οικονομία της Κοινότητας στο σύνολο της και γενικά στην απασχόληση.

Η σημασία της ναυτιλίας και όλου του ναυτιλιακού κλάδου ποικίλει σημαντικά αναλόγως της χώρας. Η σπουδαιότητα ωστόσο του Ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και η άμεση οικονομική επίπτωση του απεικονίζονται σαφώς στα ακόλουθα στοιχεία: 1,550 εκατομμύρια άμεσα απασχολούμενοι, κύκλος εργασιών 160 δισεκατομμύρια ευρώ το 1997, περίπου το 2% του ΑΕΠ της Κοινότητας. Το ΑΕΠ που παράγεται από τον ναυτιλιακό κλάδο της Δανίας (3%), της Ελλάδας (2,3%) και των Κάτω Χωρών (2%), αποτελούν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα.

Σε αυτό το πλαίσιο αξίζει να σημειωθεί ότι ο στόλος που ανήκει σε ευρωπαίους επιχειρηματίες των οποίων οι εταιρίες εδρεύουν εντός της Κοινότητας παρέμεινε στο επίπεδο του 34% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ αυτή αυξήθηκε σε αυτό το διάστημα κατά 10%. Δεδομένης της κινητικότητας του ναυτιλιακού κλάδου και των ευκολιών που παρέχουν οι τρίτες χώρες, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι τα μέτρα στήριξης των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να συμβάλλουν στην αποφυγή της γενίκευσης της μετατόπισης της έδρας των συναφών κλάδων.

Συμπερασματικά, μπορεί να διαπιστωθεί ότι όπου έχουν ληφθεί μέτρα σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997, η διαρθρωτική συρρίκνωση των κοινοτικών νηολογίων και του στόλου της κοινότητας σταμάτησε και οι στόχοι που έθεσε η Επιτροπή επιτεύχθηκαν, τουλάχιστον εν μέρει.

Το μερίδιο των ανοιχτών νηολογίων στην παγκόσμια χωρητικότητα εξακολούθησε να αυξάνεται κατά το χρονικό αυτό διάστημα, από 43% το 1996 σε 54% το 2001, και τίποτε δεν δείχνει κάποια σημαντική αναστροφή της τάσης να αυξάνεται όλο και περισσότερο η προσφυγή σε ναυτικούς τρίτων χωρών για την επάνδρωση του στόλου. Η προσπάθεια που ξεκίνησε τα τελευταία χρόνια πρέπει να συνεχιστεί αλλά με πιο συγκεκριμένους

στόχους. Πρέπει ιδίως να υπάρξει στενότερη παρακολούθηση των μέτρων αύξησης της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας.

Η Επιτροπή εκτιμά πως οι κρατικές ενισχύσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ακόμη αιτιολογημένες και ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997 που ακολουθήθηκαν ήταν ορθές.

4.3 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών και πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν διακινδυνεύουν τη στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών. Σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει πάντοτε να περιορίζονται στην έκταση που είναι αναγκαία για την επίτευξη των σκοπών τους και πρέπει να χορηγούνται με διαφανή τρόπο. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται πάντα υπόψη ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των ενισχύσεων που χορηγούνται από κρατικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των χορηγήσεων σε εθνική, περιφερειακή και τοπική κλίμακα).

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις δραστηριότητες “ θαλάσσιων μεταφορών”, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 4055/86 και στον κανονισμό 3577/92, δηλαδή στις “θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών”.

4.3.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν όλες τις ενισχύσεις υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη ή από κρατικούς πόρους. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Για τους σκοπούς αυτούς, στις δημόσιες αρχές μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες. Στο πεδίο ορισμού των ενισχύσεων μπορεί επίσης να εμπίπτουν και όλες οι ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες. Στις κατευθυντήριες

γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική μορφή τους αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρίες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.

Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν υπολογίζεται υπό κανονικές συνθήκες ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερόμενων φορέων. Η Επιτροπή έχει ωστόσο τη δυνατότητα να ελέγχει τις επενδύσεις αυτές, κρίνοντας κατά πόσο είναι σε θέση να προσκομίσουν άμεσο ή έμμεσο όφελος σε ορισμένους πλοιοκτήτες. Τέλος, η Επιτροπή θέσπισε τη βασική αρχή ότι δεν περιέχεται καμία κρατική ενίσχυση στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δημόσιες αρχές συνεισφέρουν ποσά σε κάποια εταιρία, σύμφωνα με τη βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδύτη, ο οποίος λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

4.3.2 ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Σύμφωνα με την Επιτροπή, είναι αναγκαία η αυξημένη διαφάνεια στα θέματα χορήγησης κρατικών ενισχύσεων, έτσι ώστε να έχουν πλήρη επίγνωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τους όχι μόνο οι εθνικές αρχές, υπό την ευρεία έννοια, αλλά και οι εταιρίες και τα μεμονωμένα άτομα. Προορισμός αυτών των κατευθυντήριων γραμμών είναι να συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, αλλά και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Οι στόχοι που θέτουν οι κατευθυντήριες γραμμές είναι:

- Η βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλάσσιων μεταφορών.
- Η ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών.

- Η συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα τα κράτη μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές.
- Η διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών.
- Η συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για την πολιτική μεταφορών της Κοινότητας.

Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται γενικά να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών. Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται ωστόσο να χορηγούνται, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε πλοία τα οποία συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία. Επιπροσθέτως, η εκμετάλλευσή τους εκτελείται από το έδαφος της Κοινότητας, ο πλοιοκτήτης τους είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδεικνύει ότι το νηολόγιο αυτό συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων.

Ακόμα σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται, η έγκριση μέτρων χορήγησης ενισχύσεων ουδέτερων προς τη σημαία των πλοίων, όταν αποδεικνύεται σαφώς ότι η Κοινότητα αποκομίζει συγκεκριμένο όφελος.

Οι παραπάνω κατευθυντήριες γραμμές δεν αφορούν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ στις ενισχύσεις δεν υπολογίζονται τα έργα υποδομής. Τέλος κάθε πρόγραμμα κρατικών ενισχύσεων που αποφασίζεται από τα κράτη μέλη πρέπει να έχει την έγκριση της Επιτροπής για την υλοποίησή του.

Οι κρατικές ενισχύσεις συνεισφέρουν ουσιαστικά στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας που αντιμετωπίζει πολύ συχνά, σκληρό και αθέμιτο ανταγωνισμό από τρίτες χώρες. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η πολιτική της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών δεν υπόκειται μόνο σε ανταγωνισμό εντός της Ένωσης, αλλά επιπλέον και κατά κύριο λόγο, στο διεθνή ανταγωνισμό, τονίζοντας πόσο σημαντική

είναι η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών ως τμήματος ενός ευρύτερου τομέα μεταφορών, τόσο εντός όσο και εκτός ΕΕ. Ευελπιστεί δε, ότι οι θαλάσσιες πολιτικές της ΕΕ, θα χαράσσονται στο εξής στη βάση μιας “ενιαίας ευρωπαϊκής θάλασσας” και ζητεί, συνεπώς, από την Επιτροπή να διαμορφώσει μια ευρωπαϊκή πολιτική θαλάσσιων μεταφορών ως τμήμα ενός κοινού θαλάσσιου χώρου.

Η πολιτική που ακολουθεί η ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις έχει ως αφετηρία τα άρθρα 77 έως 93 της Συνθήκης της ΕΕ. Ειδικότερα το άρθρο 87 παρ. 1 της Συνθήκης της ΕΕ, το οποίο προβλέπει ότι *“οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα Συνθήκη ορίζει αλλιώς”*.

Η διάταξη αυτή δεν παρέχει τον ορισμό των κρατικών ενισχύσεων, αλλά αποτελεί μια δήλωση αρχής. Σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες η έννοια της ενίσχυσης έχει πλέον καταστεί κατά πολύ ευρύτερη από την έννοια της επιχορήγησης ή της επιδότησης, διότι συμπεριλαμβάνει όχι μόνο θετικές παροχές, αλλά και τις παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, μειώνουν τις επιβαρύνσεις για τις επιχειρήσεις. Συνεπώς, ο όρος “ενίσχυση” καλύπτει κατ’ ανάγκη όλα τα πλεονεκτήματα που παρέχονται άμεσα ή έμμεσα με δημόσιους (εθνικούς ή κοινοτικούς) πόρους και επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό, δίχως το Δημόσιο να λαμβάνει αντίστοιχο αντάλλαγμα. Επίσης, έχει διευρυνθεί και το γενικότερο πεδίο εφαρμογής των σχετικών άρθρων, δεδομένου ότι η παρεχόμενη ενίσχυση αρκεί να έχει και δυνητικές συνέπειες στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, για να θεωρηθεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Στο πλαίσιο αυτό ως κρατικές ενισχύσεις θεωρούνται:

- Οι απλές επιχορηγήσεις
- Οι κάθε είδους φορολογικές και ασφαλιστικές απαλλαγές και ελαφρύνσεις
- Τα ειδικά τραπεζικά επιτόκια και οι επιδοτήσεις επιτοκίων
- Η προνομιακή μεταχείριση από κρατικούς φορείς παροχής υπηρεσιών
- Οι κρατικές εγγυήσεις ή πιστώσεων

- Οι κρατικές εισφορές ή συμμετοχές στο κεφάλαιο επιχειρήσεων
- Η πώληση δημόσιας έκτασης με ευνοϊκούς όρους
- Οι ιδιωτικοποιήσεις με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του κατά τα τελευταία χρόνια, ζητά τη μείωση και τον προσανατολισμό των κρατικών ενισχύσεων σε οριζόντιους στόχους γενικού ενδιαφέροντος. Βασική θέση είναι “λιγότερες και καλύτερες κρατικές ενισχύσεις” ενώ παράλληλα παροτρύνει τα κράτη μέλη να διερευνούν πριν από την έγκριση αν η παρέμβαση μέσω της ενίσχυσης είναι το καταλληλότερο μέσο για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος. Προτείνει επίσης την ανάπτυξη συστήματος αξιολόγησης των μεμονωμένων μέτρων καθώς και των καθεστώτων κρατικών ενισχύσεων, προκειμένου να διερευνάται η επίπτωσή τους στον ανταγωνισμό καθώς και η αποτελεσματικότητά τους.

Τα παραπάνω αποτελούν βασική προτεραιότητα της Στρατηγικής της Λισσαβόνας, η οποία έχει θέσει σαν στόχο “να γίνει η Ευρώπη η πιο ανταγωνιστική και δυναμική οικονομία στον κόσμο, ικανή για βιώσιμη ανάπτυξη με περισσότερη και καλύτερη απασχόληση και μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή”.

Τα ειδικότερα θέματα κρατικών ενισχύσεων που εξετάζονται σήμερα στο πλαίσιο της ΕΕ είναι τα εξής:

- Ενισχύσεις για τη διάσωση και ανασυγκρότηση προβληματικών επιχειρήσεων
- Αναμόρφωση κανόνων περιφερειακών ενισχύσεων
- Απλοποίηση κανόνων για ενισχύσεις σε έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία
- Ρύθμιση θεμάτων ενισχύσεων σε Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος
- Ειδικά τομεακά θέματα (ενισχύσεις σε ναυτιλία, αερομεταφορές και ναυπηγεία)
- Διαδικασιακά θέματα, αναμόρφωση κανονισμών και οδηγιών

Η Ελλάδα σταδιακά, ακολουθώντας τη γενικότερη πολιτική της ΕΕ στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, έχει επαναπροσανατολίσει τους στόχους της στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων από τομεακούς σε οριζόντιους, με παράλληλη μείωση του επιπέδου του συνόλου των κρατικών ενισχύσεων, μετατοπίζοντας το κέντρο βάρους από την υποστήριξη συγκεκριμένων εταιριών ή κλάδων, προς την αντιμετώπιση οριζόντιων θεμάτων όπως:

- Η απασχόληση
- Η περιφερειακή ανάπτυξη
- Το περιβάλλον
- Η κατάρτιση και η έρευνα

4.4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Πολλές τρίτες χώρες έχοντας αναπτύξει σημαντικές υποδομές απαραίτητες για τη λειτουργία διεθνών υπηρεσιών, μπόρεσαν να δημιουργήσουν αξιόσεβαστα νηολόγια, προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες χάρις το σαφώς ευνοϊκότερο φορολογικό περιβάλλον σε σχέση με αυτό των χωρών της ΕΕ. Τα χαμηλά επίπεδα φορολογίας δημιούργησαν άμεσα κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά να σκεφτούν ακόμα και το ενδεχόμενο αλλαγής της έδρας της εταιρίας τους και εγκατάστασης αυτών στις τρίτες χώρες. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ουσιαστικά τεχνικά, διοικητικά ή νομικά εμπόδια για την εγκατάλειψη της ευρωπαϊκής σημαίας, για την αντιμετώπιση ενός σοβαρού προβλήματος που φαίνεται να προκύπτει, η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία κατάλληλων μέτρων και συνθηκών που να επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Φυσικά μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, δεν υπάρχει το πρόβλημα του φορολογικού ανταγωνισμού, μιας και φαίνεται ότι υπάρχει αυξανόμενος βαθμός σύγκλισης στις εφαρμοζόμενες προσεγγίσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις ενισχύσεις προς τη ναυτιλία και δεν υπάρχουν προγράμματα ενισχύσεων τα οποία να προκαλούν στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Αποδεικνύεται π σπάνιο είναι το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών μελών. Ο φορολογικός ανταγωνισμός αποτελεί κυρίως ζήτημα μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, αφενός, και αφετέρου άλλων τρίτων χωρών, εφόσον οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους που παραχωρούνται στους πλοιοκτήτες για την εγγραφή πλοίων τους στα νηολόγια τρίτων χωρών είναι σημαντικές, σε σύγκριση με τις εναλλακτικές λύσεις που τους παρέχονται εντός της Κοινότητας. Έτσι πολλά κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα που έχουν ως στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, όπως η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε

αγορές πλοίων και το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων μέσα σε ορισμένα έτη, και υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά να επανεπενδύονται σε αγορές άλλων πλοίων.

4.4.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για τη ναυτιλία θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Ένα άλλο ειδικό φορολογικό μέτρο που εφαρμόζεται σε πολλές χώρες αποτελεί η υποκατάσταση του ισχύοντος κανονικού καθεστώτος φορολογίας των επιχειρήσεων με το φόρο χωρητικότητας. Σύμφωνα με το φόρο αυτό ο πλοιοκτήτης καλείται να καταβάλλει ένα ποσό φόρου που συνδέεται άμεσα με τη χωρητικότητα που βρίσκεται σε λειτουργία και χρησιμοποιείται. Ο φόρος χωρητικότητας είναι πληρωτέος και ανεξάρτητος από τις πραγματικές εισπράξεις της εταιρίας, τα κέρδη ή τις ζημιές που πραγματοποιεί.

4.4.2 ΦΟΡΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Για τον προσδιορισμό του φόρου χωρητικότητας υπολογίζεται ένα πραγματικό κέρδος για τους πλοιοκτήτες το οποίο προκύπτει εφαρμόζοντας ένα ενδεικτικό ποσοστό κέρδους πάνω στη χωρητικότητα. Στο ποσό του κέρδους αυτού εφαρμόζεται ο κανονικός φορολογικός συντελεστής εταιριών και προκύπτει το ποσό του φόρου που θα καταβληθεί. Συνεπώς η φορολογική υποχρέωση είναι η ελάχιστη και συμβατή με τις διεθνείς συμβάσεις φορολογίας, αποτελώντας έμμεση ενίσχυση της ναυτιλίας. Οι ενδεικτικοί φορολογικοί συντελεστές που εφάρμοσαν τα κράτη μέλη υπήρξαν ομοιογενείς ως τώρα. Επειδή όμως οι φορολογικοί συντελεστές των εταιριών μπορεί να διαφέρουν και να προκύψουν άνισοι φόροι για ίδια χωρητικότητα, στις διάφορες χώρες μέλη, η Επιτροπή, προκειμένου να διατηρήσει τη σημερινή ισορροπία εξίσωσης της φορολογικής επιβάρυνσης εγκρίνει προγράμματα από τα οποία προκύπτουν φορολογικές υποχρεώσεις όμοιες με αυτές που έχουν εγκριθεί.

Με τα μέτρα αυτά διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου στην ξηρά, όπως για παράδειγμα στις εργασίες διαχείρισης που συνδέονται άμεσα με τη ναυτιλία, αλλά και με συναφείς προς αυτή δραστηριότητες (ασφάλιση, χρηματομεσιτικές και χρηματοπιστωτικές εργασίες). Αυτές οι μορφές φορολογικών κινήτρων γίνονται αποδεκτές, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που έχουν οι εν λόγω δραστηριότητες για την οικονομία της Κοινότητας και για να διευκολυνθεί η επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Εξάλλου, η διαφύλαξη θέσεων απασχόλησης ποιότητας και η τόνωση μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με έδρα κάποιο κράτος μέλος μέσω της παροχής φορολογικών κινήτρων, σε συνδυασμό με την υποστήριξη άλλων πρωτοβουλιών στα θέματα της κατάστασης και της ενίσχυσης της ασφάλειας θα διευκολύνει την ανάπτυξη της κοινοτικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά.

Ένα ακόμα θέμα που καλείται να αντιμετωπισθεί είναι το γεγονός πως η Επιτροπή γνωρίζει ότι τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται σήμερα συχνά από τη λειτουργία πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες, όπως στις περιπτώσεις που εκμεταλλεύονται ναυλωμένα σκάφη με ξένες σημαίες ή χρησιμοποιούν σκάφη συνεταιριών τους στα πλαίσια κοινοπραξίας. Επίσης, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν κίνητρα για τον εκπατρισμό της διοίκησης και των βοηθητικών δραστηριοτήτων, εάν οι πλοιοκτήτες αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη διατηρώντας διαφορετικές έδρες και τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία για τις εισπράξεις τους από τις κοινοτικές σημαίες και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αυτό θα γίνεται, όταν οι εισπράξεις από πλοία με σημαίες τρίτων χωρών υπόκεινται στον κανονικό συντελεστή φορολογίας των εταιριών, ή σε χαμηλότερο ποσοστό υπερπόντιας φορολογίας και μπορεί να αποδειχτεί η υπερπόντια διεύθυνση των εργασιών της. Δεδομένου ότι τα παραπάνω προγράμματα φορολογικών ελαφρύνσεων πρέπει να συνδέονται κατά κανόνα με την Ευρωπαϊκή σημαία, για την αντιμετώπιση όλων των παραπάνω θεμάτων, μπορούν κατ' εξαίρεση να εφαρμοσθούν και για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια πλοιοκτήτρια εταιρία με έδρα το έδαφος κράτους μέλους, η οποία υπόκειται στο φόρο εταιριών.

Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να αποδεικνύεται πως η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των πλοίων της, ασκείται πραγματικά από εσωτερικό έδαφος του κράτους μέλους, και ότι οι συγκεκριμένες δραστηριότητες συμβάλλουν στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, και της απασχόλησης στην ΕΕ, προωθούν τον επαναπατρισμό των παραπάνω δραστηριοτήτων, και τα πλοία αυτά τηρούν τα διεθνή Ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας και συνθηκών εργασίας σε αυτή. Στα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για να καταδείξει τον συγκεκριμένο οικονομικό δεσμό πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερή στοιχεία για τα πλοία, η ιδιοκτησία και λειτουργία των οποίων διέπεται από κοινοτικά νηολόγια, τους υπηκόους της Κοινότητας που απασχολούνται στα πλοία και τις δραστηριότητες στην ξηρά καθώς και τις επενδύσεις παγίων κεφαλαιουχικών στοιχείων.

Όταν τέτοιου είδους προγράμματα εγκρίνονται, η Επιτροπή απαιτεί την υποβολή τακτικών εκθέσεων τήρησης των παραπάνω, καθώς και των επιπτώσεων από τα μέτρα αυτά. Σε κάθε περίπτωση όμως τα κέρδη από τα προγράμματα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου, ενώ η εφαρμογή των προγραμμάτων θα αφορά μόνο ναυτιλιακές δραστηριότητες. Στις περιπτώσεις που μια ναυτιλιακή εταιρία αναπτύσσει και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τότε απαιτείται η τήρηση διαφανών λογιστικών λογαριασμών προκειμένου να αποφευχθεί η μετακύλιση κερδών σε μη συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες. Έτσι επιτυγχάνεται ο στόχος ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και διατηρούνται οι κανονικοί συντελεστές φορολογίας για λοιπές δραστηριότητες, καθώς και για τις αποδοχές των μετόχων και διευθυντικών στελεχών.

4.4.3 ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Η εφαρμογή των παραπάνω αφορά μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί να καλύπτονται επίσης δραστηριότητες που αφορούν στη ρυμούλκηση, εξέδρες άντλησης πετρελαίου κ.λπ., ενώ ειδικές ρυθμίσεις μπορούν να εξετασθούν σε ορισμένες υποθαλάσσιες ή μη συναφείς δραστηριότητες. Η Επιτροπή αντιλαμβάνεται σε ορισμένες περιπτώσεις ότι τα κράτη μέλη επιτρέπουν στα ρυμουλκά που είναι

σχεδιασμένα για εργασία στη θάλασσα να επωφελούνται από τις ενισχύσεις ακόμη και εάν δεν δραστηριοποιούνται καθόλου ή ελάχιστα στη θάλασσα.

- Ρυμούλκηση

Η ρυμούλκηση καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών, μόνο εάν συνιστούν θαλάσσιες μεταφορές περισσότερο από το 50% των υπηρεσιών ρυμούλκησης, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό εντός ενός δεδομένου έτους. Ο χρόνος αναμονής μπορεί, κατ'αναλογία να εξομοιώνεται με εκείνο το μέρος των συνολικών υπηρεσιών, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό, οι οποίες συνιστούν θαλάσσια μεταφορά. Οι εργασίες ρυμούλκησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, σε λιμένες, ή συνίστανται στην παροχή βοήθειας σε ένα αυτοκινούμενο σκάφος να προσλιμενιστεί δεν συνιστούν θαλάσσια μεταφορά. Επίσης, δεν είναι δυνατή η παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία στην περίπτωση της ρυμούλκησης.

- Βυθοκόρηση

Είναι αναγκαίο να ξεκαθαριστεί πως οι εργασίες της βυθοκόρησης, δεν είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι δυνατόν ωστόσο να ισχύουν φορολογικές ρυθμίσεις για εταιρίες (όπως ο φόρος χωρητικότητας) για τις βυθοκόρους των οποίων η δραστηριότητα αποτελεί θαλάσσια μεταφορά, δηλαδή μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών, για ποσοστό μεγαλύτερο του 50% του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους και μόνο όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες μεταφοράς. Οι βυθοκόροι που επιλέγονται είναι μόνο αυτοί που είναι νηολογημένοι σε κράτος μέλος. Στις περιπτώσεις αυτές, απαιτείται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

Είναι απαραίτητο για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης να υπάρχει σύνδεση με τη σημαία κράτους μέλους. Πριν χορηγηθεί η κατ'εξαίρεση ενίσχυση σε στόλους που αποτελούνται και από πλοία τα οποία φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι δικαιούχοι εταιρίες αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αυξήσουν ή

τουλάχιστον να διατηρήσουν υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύονται από την εν λόγω σημαία, κατά το χρόνο ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που η εταιρία ελέγχει εταιρίες εκμετάλλευσης πλοίων με ενοποιημένους λογαριασμούς, η προαναφερόμενη απαίτηση αντίστοιχης χωρητικότητας ισχύει για τη μητρική εταιρία και τις θυγατρικές εταιρίες λαμβανόμενες μαζί σε ενοποιημένη βάση. Σε αντίθετη περίπτωση, το οικείο κράτος μέλος δεν παρέχει περαιτέρω φορολογική ελάφρυνση για τα πρόσθετα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία τα οποία ωστόσο 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 τη περίοδο αναφοράς. 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, 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'εξάιρεση, και για να είναι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σε θέση να προετοιμάζουν ανά τριετία την απαιτούμενη έκθεση, 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. Στην έκθεση του το κράτος μέλος πρέπει να αποβαίνει σε ποσοτική αποτίμηση των παραχθέντων αποτελεσμάτων και να τα συγκρίνει με τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι τηρήθηκε η απαίτηση σχετικά με το μερίδιο χωρητικότητας για το δικαιούχο στόλο και ότι κάθε πλοίο του εν λόγω στόλου είναι σύμφωνο προς τα σχετικά 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 προαναφερθέντα αποδεικτικά στοιχεία, δεν θα τους επιτρέπεται να συνεχίσουν να επωφελούνται από το πρόγραμμα φορολογικών μέτρων.

Εκτός από τις ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στην Κοινότητα και είναι φυσικοί αποδέκτες των ανωτέρω προγραμμάτων φορολογικών μέτρων, επιλέξιμες δύναται να είναι και ορισμένες εταιρίες διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα, υπό τους ίδιους όρους. Οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων είναι νομικά πρόσωπα που παρέχουν διάφορα είδη υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικός έλεγχος, πρόσληψη και εκπαίδευση πληρώματος, διαχείριση πληρώματος και λειτουργία πλοίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων αναλαμβάνουν και την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Όταν αναλαμβάνουν αυτού του είδους τη διαχείριση, τότε ενεργούν ως κλασσικοί “πλοιοκτήτες” όσον αφορά το μεταφορικό σκέλος. Επιπλέον, όπως και οι ναυτιλιακές εταιρίες, ο κλάδος αντιμετωπίζει ισχυρό και έντονο ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο. Για τους λόγους αυτούς, φαίνεται πως είναι αναγκαίο να επεκταθεί η δυνατότητα φορολογικής ελάφρυνσης σε αυτήν την κατηγορία διαχείρισης πλοίων.

Οι εταιρίες διαχείρισης πλοίων που έχουν επιλεγθεί για την ενίσχυση των πλοίων αναλαμβάνουν πλήρως την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Ο πλοιοκτήτης αναθέτει πλήρη ευθύνη στις εταιρίες διαχείρισης για τη λειτουργία του πλοίου καθώς και όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο κώδικας ISM. Εάν παρέχουν και άλλες ειδικευμένες υπηρεσίες, ακόμη και σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου, πρέπει να εξασφαλίζεται χωριστή τήρηση λογαριασμών για αυτές τις δραστηριότητες, οι οποίες δεν έχουν όμως επιλεγθεί για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης. Η απαίτηση που αφορά την αναλογία νηολόγησης στα κράτη μέλη ισχύει επίσης και για τις εταιρίες διαχείρισης πλοίων.

4.4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Η μέθοδος για την αξιολόγηση των κοινοποιημένων συστημάτων φόρου χωρητικότητας μέχρι τώρα αποτελείται από τα εξής στάδια: τα δυνητικά κέρδη των πλοιοκτητών έχουν υπολογιστεί με την εφαρμογή ονομαστικού συντελεστή κερδών στη χωρητικότητά τους. Στο ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτό επιβάλλεται ο εθνικός φόρος εταιριών. Το τελικό ποσό είναι ο φόρος χωρητικότητας που πρέπει να καταβληθεί.

Μέχρι τώρα οι ονομαστικοί συντελεστές κερδών, που προβλέπονται από τα κράτη μέλη, υπήρξαν ομοιογενείς. Ωστόσο, επειδή οι συντελεστές φόρου εταιριών ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, οι φόροι χωρητικότητας που πρέπει να καταβληθούν για την ίδια χωρητικότητα μπορεί να είναι εξαιρετικά άνισοι στα διάφορα κράτη μέλη. Προκειμένου να μην διαταραχθεί η σημερινή ισορροπία, η Επιτροπή εγκρίνει μόνο προγράμματα που, για την ίδια τη 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. Ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις τις οποίες η πλοιοκτήτρια εταιρία 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 ενισχύει το ναυτιλιακό κλάδο της Κοινότητας έτσι ώστε να καταστεί ανταγωνιστικός, με φορολογικές οφειλές συγκρίσιμες με τα επίπεδα 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.

4.5 ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τομέας που αντιμετωπίζει έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Έτσι πρωταρχικός στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Τα μέτρα πρέπει να τονώσουν άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη.

Έτσι για την ενίσχυση της μείωσης του κόστους εργασίας είναι αναγκαίο να ληφθούν τα ακόλουθα μέτρα:

- Μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα με ευρωπαϊκή σημαία. Η κρατική ενίσχυση έρχεται να αντισταθμίσει τη μείωση αυτή χωρίς να μειωθεί το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς.
- Μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους Ευρωπαίους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος. Η μείωση των συναφών αυτών με το κόστος εργασίας δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες και ναυτικούς οι οποίοι υπόκεινται σε φορολογία ή καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κάποιο κράτος μέλος, επιδιώκει την εξομοίωσή τους με αυτά που ισχύουν στις τρίτες χώρες και τον υπόλοιπο κόσμο.

Οι προαναφερθείσες ενισχύσεις μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με τους κανόνες λειτουργίας της ενιαίας αγοράς, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κλάδο που απαιτεί ειδική μεταχείριση. Για τις ενισχύσεις που παρέχονται με τις δυο παραπάνω μορφές μπορεί να επιβληθεί ένα ανώτατο όριο, δηλαδή μείωση των ασφαλιστικών εισφορών και της φορολογίας μέχρι να φθάσουν στο μηδενικό επίπεδο. Η εναρμόνιση με τα παγκόσμια πρότυπα σημαίνει σε αυτή την περίπτωση την πλήρη απαλλαγή των ναυτικών από ασφαλιστικές εισφορές και φόρους εισοδήματος, χωρίς να δίνεται καμία επιδότηση στους καθαρούς μισθούς των ναυτικών, πρακτική που θα οδηγούσε σε στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η απαγόρευση στα κράτη μέλη να μειώσουν τη φορολογία όλων των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο, θα είχε πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊών πλοιοκτητών, ωθώντας τους μέχρι και στην αλλαγή σημαίας. 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 άσκησης της δημοσιονομικής πολιτικής 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.

Για το ναυτιλιακό τμήμα των υπηρεσιών ρυμούλκησης και βυθοκόρησης (θαλάσσια μεταφορά υλικών), μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας κατ'αναλογία προς τους κανόνες του παρόντος σημείου, αλλά μόνο εφόσον αφορούν ναυτικούς της Κοινότητας που εργάζονται σε ποντοπόρα, αυτοκινούμενα ρυμουλκά και βυθοκόρους, νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, και τα οποία εκτελούν εργασίες θαλάσσιας μεταφοράς στη θάλασσα κατά τουλάχιστον 50% του χρόνου εκτέλεσης των επιχειρήσεων τους.

Τέλος πρέπει να αναφερθεί πως παρά τις παραπάνω ελαφρύνσεις των φορολογικών και ασφαλιστικών βαρών θα συνεχίσει να υπάρχει το ενδιαφέρον του πλοιοκτήτη να διαπραγματευτεί ένα κατάλληλο πακέτο αποδοχών για τα μέλη του πληρώματος και τους αντιπροσώπους τους.

4.5.1 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η χορήγηση ενισχύσεων για την αντικατάσταση του πληρώματος αποτελεί ένα μέτρο που καθιερώθηκε με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1989. Σκοπός του μέτρου αυτού είναι να μειώσει το κόστος απασχόλησης των Ευρωπαϊών ναυτικών σε πλοία νηολογημένα στα ευρωπαϊκά νηολόγια και τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Η ενίσχυση δίνεται με τη μορφή πληρωμής ή επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού των ναυτικών που εργάζονται στα παραπάνω πλοία. Ο περιορισμός που τέθηκε για περιορισμό της ενίσχυσης στο 50% του κόστους δεν ενισχύει πλέον, ενώ η μορφή αυτή ενίσχυσης είναι αποδεκτή από την Επιτροπή.

4.5.2 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ

Πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν θεωρούνται ότι αποτελούν 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. Είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί, ότι οι ενισχύσεις για την κατάσταση καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό αριθ.68/2001 της Επιτροπής και σχετίζονται με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση, ο οποίος ισχύει επίσης και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Ωστόσο, στις περιπτώσεις που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίηση του. Για παράδειγμα, συγκεκριμένο πρόγραμμα πρέπει να κοινοποιείται όταν σχετίζεται ειδικότερα με την κατάρτιση ατόμων επί του πλοίου και επίσης εάν η χρηματοοικονομική υποστήριξη που παρέχεται από το κράτος, περιέχονται στον οργανισμό κατάρτισης, τους μαθητευόμενους, τους ναυτικούς ή τους πλοιοκτήτες. Η Επιτροπή ευνοεί τις ενισχύσεις που χορηγούνται άνευ διακρίσεων, σχετικά με την κατάρτιση που λαμβάνει χώρα σε πλοία νηολογημένα στα κράτη μέλη. Κατ'εξαίρεση, επιτρέπεται η υποστήριξη μέτρων κατάρτισης σε άλλα πλοία που φέρουν τρίτη σημαία, όταν αυτό το μέτρο δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η έλλειψη διαθέσιμων θέσεων σε πλοία εγγεγραμμένα στο νηολόγιο ενός κράτους μέλους. Στην περίπτωση που η κατάρτιση με τα παραπάνω κριτήρια περιλαμβάνει κρατική χρηματοδότηση, οι εκπαιδευόμενοι δεν επιτρέπεται να αποτελούν ενεργά μέλη του πληρώματος, αλλά θα πρέπει να είναι υπεράριθμοι. Πρόκειται για ένα μέτρο που επιδιώκει την αποφυγή καθαρής επιχορήγησης μισθών σε ναυτικούς που απασχολούνται ήδη σε συνήθεις δραστηριότητες του πληρώματος.

Στο παραπάνω πλαίσιο μπορεί να εγκριθούν κρατικές ενισχύσεις που αφορούν τη διασφάλιση και την ανάπτυξη ναυτικής τεχνογνωσίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ναυτιλίας.

Για να διασφαλιστεί και να αναπτυχθεί η ναυτική εμπειρία στην Κοινότητα και για να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό προβάδισμα της ναυτιλίας της, είναι αναγκαίο να

καταβληθούν περαιτέρω έντονες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης, με επίκεντρο την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος. Για την υλοποίηση των έργων αυτών, είναι αναγκαίο να εγκριθεί η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων εντός των ορίων που καθορίζονται στη Συνθήκη.

Οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενημέρωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών της Κοινότητας επιτρέπονται καθ' όλη τη σταδιοδρομία τους. Η ενίσχυση μπορεί να συνίσταται σε εισφορά στα έξοδα επιμόρφωσης ή σε αντιστάθμιση για το μισθό που καταβάλλεται στον αξιωματικό κατά το χρονικό διάστημα της επιμόρφωσης. Παρ' όλα αυτά, τα προγράμματα πρέπει να καταρτίζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η ενίσχυση για επιμόρφωση να μην καταλήγει σε άμεση ή έμμεση επιδότηση στους μισθούς των αξιωματικών.

4.6 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Οι επιδοτήσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου δεν αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό στους άλλους τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές μεταφορές και η αεροπορία. Επειδή η πρακτική αυτή τείνει να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Επιτροπή είναι διστακτική στο να εγκρίνει τέτοια προγράμματα, εκτός από εκείνες τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου.

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

Στο πλαίσιο που θέτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, είναι δυνατή η χορήγηση άλλων επενδυτικών ενισχύσεων, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών ή να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων. Συνεπώς οι ενισχύσεις αυτές επιτρέπονται με στόχο την αναβάθμιση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα ευρωπαϊκά νηολόγια, σε επίπεδα προτύπων ασφαλείας που είναι υψηλότερα από αυτά που συμφωνούνται στους διεθνείς οργανισμούς, βελτιώνοντας κατά τον τρόπο αυτό τους ελέγχους σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις αυτές

πρέπει να συμμορφώνονται με τις υπάρχουσες κοινοτικές διατάξεις για τις ναυπηγικές εργασίες.

Εφόσον η ναυτιλία χαρακτηρίζεται κατά βάση από έντονη κινητικότητα, η χορήγηση των περιφερειακών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν σε υποβαθμισμένες περιοχές, ενισχύσεις που λαμβάνουν συχνά τη μορφή επενδυτικών ενισχύσεων προς τις εταιρίες που επενδύουν στις περιφέρειες, επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που είναι σαφές ότι τα κέρδη θα εισρεύσουν στη συγκεκριμένη περιφέρεια μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα. Για παράδειγμα, αυτή η τακτική θα ενίσχυε επενδύσεις που σχετίζονται με την κατασκευή εξειδικευμένων αποθηκευτικών χώρων, ή την αγορά πάγιου εξοπλισμού διαμεταφόρτωσης. Σε κάθε περίπτωση η χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρίες σε υποβαθμισμένες περιοχές, επιτρέπεται μόνο όταν συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων.

Σε ότι αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές αναδιάρθρωσης και διάσωσης προβληματικών επιχειρήσεων (συμπεριλαμβανομένης και της ιδιωτικοποίησης), εφαρμόζονται στην περίπτωση των μεταφορών μόνο εφόσον ληφθεί υπόψη η ιδιάζουσα φύση του συγκεκριμένου τομέα. Αυτές, καθώς και κάθε άλλο Κοινοτικό μέτρο που τις υποκαθιστά, θα εφαρμοστεί από την Επιτροπή κατά την εξέταση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρίες.

4.7 ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Εκτός από τα προαναφερθέντα μέτρα που ως σκοπό έχουν να προωθήσουν τον ανταγωνισμό και να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα, σημαντικό ρόλο παίζει και η παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η λειτουργία ορισμένων υπηρεσιών οικονομικού συμφέροντος, σύμφωνα με τις αρχές και τις προϋποθέσεις εκπλήρωσης του σκοπού τους, απαιτείται η χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης από το κράτος που απαιτείται για το σκοπό αυτό. Η εκπλήρωση του σκοπού αυτού πραγματοποιείται με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας την οποία αναλαμβάνει να διαχειριστεί μια επιχείρηση του ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα.

Ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας ορίζεται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται σε μια μεταφορική επιχείρηση ώστε να εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση γραμμής που ικανοποιεί

συγκεκριμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, τα οποία η μεταφορική επιχείρηση δεν θα τηρούσε αν λειτουργούσε με μοναδικό κριτήριο το οικονομικό της συμφέρον. Οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να πληρούν τους όρους του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 και τους κοινοτικούς κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις όπως έχουν ερμηνευτεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να παρέχονται σε προγραμματισμένες γραμμές για λιμάνια που εξυπηρετούν περιφερειακές περιοχές της ΕΕ ή για δρομολόγια που εξυπηρετούνται πολύ σπάνια και τα οποία έχουν ζωτική σημασία για την περιοχή αυτή. Λόγω του εποχικού χαρακτήρα της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών η αγορά δεν μπορεί να εξασφαλίσει επαρκές και κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο υπηρεσιών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αξιολογεί τις συμβάσεις των υπηρεσιών αυτών και κρίνει κατά πόσο η επιστροφή της λειτουργικής ζημιάς που προέκυψε από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Προκειμένου οι δημόσιες υπηρεσίες να είναι συμβατές με την ενιαία εσωτερική αγορά και να μην αποτελούν κρατικές ενισχύσεις, θα πρέπει να πληρούνται τα παρακάτω κριτήρια:

- Θα πρέπει να υπάρχει ανάθεση με την οποία το κράτος να αναθέτει σε μια επιχείρηση την αρμοδιότητα εκτέλεσης της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
- Η συγκεκριμένη ανάθεση να αφορά υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος.
- Η εξαίρεση της υπηρεσίας αυτής πρέπει να είναι αναγκαία και ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό.
- Και τέλος, δεν πρέπει να αντιστρατεύεται το συμφέρον της κοινότητας.

Ακόμα είναι αναγκαίο, να δίνεται επαρκής δημοσιότητα με δημοσίευση δημόσιων προσκλήσεων για την υποβολή προσφορών με περιγραφή των υποχρεώσεων σαφώς καθορισμένων που αφορούν συχνότητα δρομολογίων, δυναμικό, τιμές, απαιτούμενα πρότυπα κ.λπ. Η υλοποίηση των σχετικών προγραμμάτων πρέπει να διέπεται από διαφάνεια και ο υπολογισμός της αντιστάθμισης για το κόστος παροχής θα πρέπει να γίνει με αντικειμενικά κριτήρια. Με τα δεδομένα αυτά, σε όλες τις επιχειρήσεις της ΕΕ που είχαν το δικαίωμα πρόσβασης στη γραμμή, δίνεται ισότιμη δυνατότητα υποβολής

προσφορών. Εφόσον πληρούνται τα παραπάνω, η αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

4.8 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Στις μέρες μας δεν υφίσταται νομικός όρος για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ωστόσο έχει εισάγει για πρακτικούς σκοπούς, έναν όρο στην ανακοίνωση της 29^{ης} Ιουνίου 1999, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή καθώς και στην Επιτροπή Περιφερειών, για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Έναν ορισμό, όπου θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων νοούνται ως η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμανιών που βρίσκονται γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμανιών καθώς και λιμανιών που βρίσκονται σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Με αυτόν τον τρόπο μεταφοράς η Επιτροπή ήθελε να αναδείξει πως:

- προωθείται η βιώσιμη και ασφαλής κινητικότητα,
- ενισχύεται η συνοχή στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, και
- βελτιώνεται η αποτελεσματικότητα των μεταφορών στο πλαίσιο μιας διατροφικής προσέγγισης.

Σύμφωνα με την Επιτροπή είναι αναγκαίο για να προωθηθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να λάβουν χώρα σε όλα τα επίπεδα, τόσο σε κοινοτικό, όσο και σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο.

Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών μελών, ο ορισμός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο οποίος προβλέπεται στην ανακοίνωση του 1999, για τους σκοπούς των κρατικών ενισχύσεων πρέπει να περιοριστεί στη μεταφορά μεταξύ λιμανιών που βρίσκονται στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η έναρξη λειτουργίας γραμμών μικρών αποστάσεων μπορεί να συνοδεύεται από σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, τις οποίες μπορεί να θελήσουν να

μετριάσουν, έτσι ώστε να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών. Όταν συμβαίνει αυτό, η Επιτροπή θα μπορεί να εγκρίνει αυτόν τον τύπο ενισχύσεων, υπό τον όρο ότι προορίζονται για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι αναφέρονται στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό αριθ. 4055/86 σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Όταν οι ενισχύσεις αυτές υποβληθούν στη Επιτροπή θα πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως οι παρακάτω:

- Η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση γραμμής που συνδέει λιμένες εντός του εδάφους των κρατών μελών.
- Τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή των θαλάσσιων μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον.
- Η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στη θέση ούτως ώστε να εφαρμόζεται ένα λεπτομερές σχέδιο, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την αναβάθμιση των ήδη υπαρχουσών υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, και χρηματοδότηση ενός και μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου.
- Είναι αναγκαίο η ενίσχυση να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής, μέχρι του ύψους του 30%, ή της χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης για την παροχή της προβλεπόμενης υπηρεσίας, μέχρι ύψους 10% των επενδύσεων.
- Η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται βάσει διαφανών κριτηρίων, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά κανόνα η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Κοινότητας.
- Η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση.

- Τέλος, η ενίσχυση δεν πρέπει να σωρεύεται με αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (επιβολή υποχρεώσεων ή συμβάσεις ανάθεσης).

4.9 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Ο τρόπος με τον οποίο παρέχονται οι ενισχύσεις διαφέρει ανάμεσα στα κράτη μέλη, δεδομένου ότι κάποια:

- υποστηρίζουν το ναυτιλιακό τους κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του,
- ενώ άλλα προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές, για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών.

Αν ληφθεί υπόψη ότι τα φορολογικά καθεστάτα των κρατών μελών δεν είναι έως τώρα εναρμονισμένα, εκείνο που γίνεται αντιληπτό είναι ότι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Προφανώς, οι δυο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να συνδυαστούν. Η πρακτική αυτή ενέχει ωστόσο τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος και μπορεί να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών μελών.

Το ανώτατο επιτρεπτό επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και η μείωση της φορολογίας επιχειρήσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Πιο συγκεκριμένα, παρά το ότι κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος μέλος καθεστώς ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, δεν πρέπει το συνολικό ποσό των ενισχύσεων να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

Η εφαρμογή του παραπάνω πλαισίου και κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις προϋποθέτει την τήρηση διαδικασίας τόσο από τα κράτη μέλη, όσο και από την Επιτροπή σχετικά με τις τυπικές τους υποχρεώσεις σύμφωνα με τις οποίες θα πρέπει

να προβαίνουν σε καθορισμένες κοινοποιήσεις μέσα στις χρονικές προθεσμίες που ορίζονται. Παράλληλα η Επιτροπή χρησιμοποιεί όλα τα μέσα που διαθέτει για να διασφαλίσει ότι όλα τα κράτη μέλη τηρούν τις υποχρεώσεις τους.

Στις περιπτώσεις παράνομων χορηγήσεων προβλέπονται διαδικασίες επιστροφής των ποσών που καταβλήθηκαν σύμφωνα με τις αρχές που καθιερώθηκαν από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά και σε κανονική βάση τις συνθήκες και τα δεδομένα της αγοράς του ναυτιλιακού τομέα, προκειμένου να λάβει τις κατάλληλες αποφάσεις και μέτρα που αφορούν τις ενισχύσεις στην κατάλληλη χρονική στιγμή. Τέλος, η Επιτροπή έχει την υποχρέωση να παρακολουθεί και να εκτιμά τις επιπτώσεις των παραπάνω μέτρων, ενώ κάθε κράτος μέλος είναι υποχρεωμένο να υποβάλλει κάθε τρία χρόνια εκθέσεις με τις επιπτώσεις ενίσχυσης που εφαρμόζει.



5. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στα τέλη της δεκαετίας του 1940, η Ελλάδα προσπαθεί να σταθεί οικονομικά στα πόδια της με το σχέδιο Μάρσαλ. Στη ναυτιλία, το 80% του ελληνικού στόλου ποντοπόρων έχει βουλιάξει ή αχρηστευτεί και πάνω από 1.500 ναυτικούς έχουν χαθεί. Τα χρήματα δεν επαρκούν, και όσα μπορούν να βρεθούν δεν έχουν ακόμα αποδεσμευτεί από τις συμμαχικές δυνάμεις. Συνεπώς, ο παλαιός ως τότε τρόπος χρηματοδότησης (ο εύπορος πλοιοκτήτης να δανείζει τον λιγότερο εύπορο) δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Η μόνη επιλογή για την ανανέωση του στόλου είναι ο τραπεζικός δανεισμός, από ξένες τράπεζες, κυρίως αμερικάνικες. Οι τράπεζες όμως αυτές διστάζουν να χρηματοδοτήσουν πλοία υπό ελληνική σημαία και όσα αγοράζονται νηολογούνται υπό σημαίες ευκαιρίας, όπως Λιβερίας, Παναμά, Κостаρίκας και Ονδούρας. Ο δισταγμός των τραπεζών είναι δικαιολογημένος. Η Ελλάδα την εποχή εκείνη γειτονεύει με κομμουνιστικά κράτη με τη φιλοδοξία να βρουν δίοδο στη θάλασσα.

Μπροστά στην ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων εξωτερικού και επίσπευσης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, η τότε νομοθεσία ψηφίζει το ΝΔ 2687/53 “περί επενδύσεων και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού”. Τη ναυτιλία αφορά το άρθρο 13 σύμφωνα με το οποίο, κεφάλαια εξωτερικού κατά την έννοια του νόμου αυτού είναι και τα πλοία χωρητικότητας τουλάχιστον 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό ελληνική σημαία. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο, 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 και
- γ) Η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς.

Έτσι οι ξένες τράπεζες μπορούσαν να εξασφαλιστούν και μέσω συγκεκριμένων εγγυήσεων να αρχίσουν να χρηματοδοτούν πλοία υπό την ελληνική σημαία. Τέτοιες εγγυήσεις ήταν ενδεικτικά οι ακόλουθοι όροι που προβλέπονται στις εγκριτικές πράξεις νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954:

- ο Επιτρέπεται σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες
- ο Το πλοίο θα διαγράφεται από την ελληνική σημαία με μια έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς το YEN ή οπουδήποτε προξενική ή λιμενική αρχή στο εξωτερικό.
- ο Το πλοίο απαλλάσσεται από επίταξη, εκτός από γενικότερη διεθνή σύρραξη στην οποία συμμετέχουν η Ελλάδα και οι Μεγάλες δυνάμεις).
- ο 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.

Εκτός από αυτούς τους όρους, στις εγκριτικές πράξεις έχουν περιληφθεί όροι που είναι απαραίτητοι για τη στήριξη των ποντοπόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στον διεθνή ναυτιλιακό στοίβο. Οι όροι αυτοί αφορούν:

- ο τη φορολογία πλοίων και μετόχων των πλοιοκτητριών εταιριών
- ο τη σύνθεση του πληρώματος και τη δυνατότητα, υπό προϋποθέσεις, ναυτολόγησης αλλοδαπών
- ο τη δυνατότητα των αλλοδαπών ναυτικών να αμείβονται σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις της χώρας τους
- ο τη δυνατότητα σύστασης ειδικού τύπου εταιρίας με σκοπό να αποτελέσει την πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου για το οποίο εκδόθηκε η εγκριτική πράξη.

5.2 ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία είναι μια διεθνοποιημένη βιομηχανία που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Η διατήρηση και διεύρυνση της θέσης της απαιτεί να λειτουργεί ανταγωνιστικά σε διεθνές επίπεδο.

Τα οφέλη στην ελληνική οικονομία από την ναυτιλιακή βιομηχανία είναι πολλαπλά. Η σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την Ελλάδα είναι πολύ σημαντική. Η διατήρηση και διεύρυνση της ναυτιλιακής υποδομής είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός απαιτείται από τους φορείς πολιτικής να δημιουργήσουν ένα πλαίσιο όπου η ναυτιλία θα μπορεί να λειτουργεί ανταγωνιστικά σε διεθνές περιβάλλον. Η αύξηση των ωφελειών για την ελληνική οικονομία από την ναυτιλία, απαιτεί την δημιουργία και ενθάρρυνση όλων των υπηρεσιών ναυτιλιακού πλέγματος που μπορούν να προσφέρουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες σε διεθνές επίπεδο.

Σε αυτήν περιλαμβάνονται τόσο τα πλοία υπό ελληνική σημαία, όσο και πλοία υπό άλλες σημαίες, τα οποία όπως αναφέρεται και παραπάνω είναι ελληνικών συμφερόντων και συμβάλλουν έμμεσα στην οικονομική ευρωστία της χώρας. Η διαχείριση των πλοίων αυτών από τα ναυτιλιακά γραφεία, που είναι εγκατεστημένα στην Ελλάδα και στα οποία εργάζονται χιλιάδες στελέχη, είναι μια άλλη σημαντική πλευρά της οικονομικής συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας. Όλα τα έξοδα αυτών των γραφείων καλύπτονται με εισαγωγές συναλλάγματος και η εισροή αυτού του συναλλάγματος είναι ζωτικής σημασίας.

Είναι προς το συμφέρον της Ελλάδας να παραμείνουν αυτά τα γραφεία στην χώρα, να πολλαπλασιαστούν και να πλαισιωθούν από εταιρείες άλλων τομέων της Ναυτιλίας (δικηγορικές, ναυλομεσιτικές, ασφαλιστικές κα). Το θεσμικό πλαίσιο, στο οποίο δουλεύουν αυτά τα γραφεία (Νόμος 89/67), είναι ικανοποιητικό και κάθε σκέψη για αλλαγή του θα ήταν καταστροφική. Η συγκυρία ευνοεί την Ελλάδα, καθώς μεγάλος αριθμός εταιρειών Ελληνικών συμφερόντων αποχωρεί από το City του Λονδίνου, εξαιτίας της πρόθεσης της Βρετανικής κυβέρνησης να επιβάλλει φόρους. Σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η φορολογία είναι ο πιο σίγουρος τρόπος να χάσει το

κράτος χρήματα. Αντίθετα, εάν δοθούν κίνητρα να λειτουργήσουν όσο το δυνατόν περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στη χώρα, το κέρδος θα είναι πολλαπλάσιο για την οικονομία και την απασχόληση.

Σημαντικό είναι και το θέμα της σημαίας. Αν το κόστος διατήρησης της ελληνικής σημαίας οδηγεί τις ναυτιλιακές εταιρείες στο να μην είναι ανταγωνιστικές, ουσιαστικά βλάπτει και τη σημαία και τους εργαζόμενους. Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2011 ήταν 11,3 έτη - με 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών - συγκρινόμενο με 17 έτη για το 2000, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,8 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 10,5 έτη.

5.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Ένας μεγάλος αριθμός των εξωχώριων κέντρων έχουν θεσπίσει ευνοϊκές ρυθμίσεις για τις εταιρείες που ασχολούνται με τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης της ναύλωσης και ενοικίασης σκαφών. Οι χώρες αυτές ενθαρρύνουν δυναμικά τις ναυτιλιακές εταιρείες να λειτουργήσουν υπό τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας, πράγμα που επιτρέπει σε μια μη μόνιμα εγκατεστημένη εταιρία να νηολογήσει με σύντομες και όχι ιδιαίτερα αυστηρές διαδικασίες, αλλά με εξαιρετικά χαμηλό και ανταγωνιστικό κόστος τα πλοία, χρησιμοποιώντας τη σημαία του εξωχώριου κέντρου (χώρας).

Τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου που έχει μια υπεράκτια εταιρία υποβάλλονται σε πολύ χαμηλή φορολογία. Πάντως πρέπει να τονιστεί ότι οι ειδικοί χαμηλοί συντελεστές δεν εφαρμόζονται πάντα σε όλο το εισόδημα που αποκτάται από την υπεράκτια ναυτιλιακή εταιρία. Ορισμένες φορές ένα μέρος του εισοδήματος φορολογείται με πλήρεις συντελεστές ιδίως σε ότι αφορά το δικαίωμα χρήσης σημαίας και της νηολόγησης.

Τα περισσότερα εξωχώρια κέντρα έχουν νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό και την ασφάλεια των πλοίων που έχουν νηολογηθεί στην χώρα τους και χρησιμοποιούν τη δική τους σημαία. Ο κυριότερος λόγος για τη χρήση της νηολόγησης σε υπεράκτια κέντρα, ως σημαίες ευκαιρίας, σχετίζεται με την ευνοϊκή μεταχείριση των εφοπλιστών και των πλοιοκτητών, που συχνά έρχεται σε αντίθεση με τα συμφέροντα των εργαζόμενων και της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις μεταφορές.

5.3.1 ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Οι κλασικές μορφές που συναντώνται στις κοινές επιχειρήσεις (ατομικές, Ο.Ε., Ε.Π.Ε., Α.Ε., κ.λπ.), δεν ταυτίζονται με αυτές που υπάρχουν στις ναυτιλιακές εταιρίες. Υπήρχαν συγκεκριμένοι λόγοι για τους οποίους οι παραπάνω μορφές επιχειρήσεων δεν μπόρεσαν να εφαρμοστούν στις ναυτιλιακές εταιρίες.

Στις ατομικές επιχειρήσεις, δίνεται σε κάποια έκταση η δυνατότητα στον επιχειρηματία να ελέγχει όλες τις λειτουργίες αλλά από την άλλη έχουν περιορισμένη οικονομική και πιστωτική επιφάνεια με αποτέλεσμα να μην ενδείκνυται για επιχειρήσεις που απαιτούν μεγάλες επενδύσεις και επομένως συγκέντρωση μεγάλων κεφαλαίων.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες δεν μπορούν επίσης να έχουν τη μορφή εταιρικής επιχείρησης, και συγκεκριμένα προσωπικής εταιρίας (Ο.Ε., Ε.Ε., μετοχική), λόγω της απεριόριστης ευθύνης των εταίρων. Τα ίδια μειονεκτήματα παρουσιάζει και η μορφή εταιρίας περιορισμένης ευθύνης.

Η μορφή της ανώνυμης εταιρίας, δεν παρουσιάζει την ευελιξία που απαιτείται να έχουν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Οι ανώνυμες εταιρίες είναι δαπανηρές ως προς την οργάνωση και διοίκηση της διαχείρισης, και εμφανίζουν δυσχέρειες ως προς την λήψη γρήγορων αποφάσεων.

Έτσι με βάση την ιδιομορφία που παρουσιάζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναπτύχθηκαν κατά καιρούς διάφορες μορφές ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

- Συμπλοιοκτησία

Αποτελεί ιδιόμορφη μορφή επιχειρηματικής δράσης στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς η οποία εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο. Έχει την μορφή συνεταιρικής εκμετάλλευσης οικογενειακού χαρακτήρα και πρόκειται για εκμετάλλευση ενός πλοίου από πολλούς συγκυρίους. Ο καθένας ανάλογα με την εισφορά του έχει μερίδιο στο πλοίο και ανάλογα συμμετέχει και στις δαπάνες. Οι αποφάσεις παίρνονται κατά πλειοψηφία των μελών.

- Ειδική Ανώνυμη Ελληνική Ναυτιλιακή Εταιρία

Πρόκειται για μια προσπάθεια προσέγγισης ελληνόκτητων πλοίων στην Ελληνική σημαία (εντάχθηκαν στο νόμο περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού).

Τα χαρακτηριστικά μιας EANE είναι:

- στην επωνυμία έπρεπε να υπάρχει η ένδειξη EANE
- σκοπός τέτοιας μορφής επιχείρησης είναι μόνο η εκμετάλλευση πλοίων
- το κεφάλαιο της μπορεί να εκφράζεται και σε ξένο νόμισμα
- τα λογιστικά της βιβλία και ο ισολογισμός μπορούν να τηρούνται σε ξένο νόμισμα
- η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται οπουδήποτε
- η διανομή των κερδών γίνεται χωρίς περιορισμό

- Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρία του νόμου 959/79

Με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου, δημιουργήθηκε ένας ειδικός τύπος Ναυτικής Εταιρίας για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας ο οποίος συνδυάζει τα πλεονεκτήματα της Ανώνυμης Εταιρίας με ρυθμίσεις οι οποίες προσιδιάζουν τις ιδιοτυπίες της εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών μεταφορών. Ο νόμος αυτός είναι προσαρμοσμένος στις οδηγίες της ΕΕ, και παρέχει στις εταιρίες ελαστικότητα και ευελιξία.

Αποκλειστικός σκοπός αυτής της Ν.Ε. είναι η κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση ελληνικών πλοίων, φορτηγών ή επιβατηγών. Η ναυτιλιακή αυτή εταιρία χαρακτηρίζεται ως εμπορική. Η εταιρία η οποία θα συγκροτηθεί πρέπει να περιλαμβάνει στον τίτλο της, τις λέξεις ναυτική εταιρία σαν διακριτικό γνώρισμα και η σύμβαση της καταρτίζεται εγγράφως, ενώ απαραίτητη προϋπόθεση για την επισημοποίηση της εταιρίας, η καταχώρηση της σύμβασης (καταστατικό) στο μητρώο ναυτιλιακών εταιριών του Υπουργείου Εμπορικής

Ναυτιλίας (νυν Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας). Το καταστατικό πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει τα παρακάτω:

- Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρίας.
- Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή κ.λπ.).
- Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση κ.λπ.).
- Τα δικαιώματα των μετόχων.
- Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρίας.

5.4 ΝΟΜΟΣ 27/1975

Σημείο αναφοράς στη φορολόγηση πλοίων είναι η θέσπιση των διατάξεων του νόμου 27/1975 όπως αυτές ισχύουν σήμερα. Με βάση το νόμο 27/1975 επιβάλλεται στα πλοία με ελληνική σημαία φόρος και εισφορά. Ο επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη και των μετόχων ή εταιρών της ναυτιλιακής εταιρίας για καταβολή φόρου εισοδήματος από τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Ο φόρος επιβάλλεται σε πλοία με ελληνική σημαία αλλά και σε εκείνα με ξένη σημαία ελληνικών συμφερόντων που είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. για την ασφάλιση των πληρωμάτων τους. Ακόμα, απαλλάσσεται από φορολογία και κάθε υπεραξία που προκύπτει από την εκποίηση του πλοίου, από ασφαλιστική αποζημίωση και από οποιαδήποτε άλλη αιτία σχετική με την εκμετάλλευση του πλοίου. Ο φόρος και η εισφορά βαρύνει τον πλοιοκτήτη ή την πλοιοκτήτρια εταιρία που είναι γραμμένοι στο Ελληνικό νηολόγιο την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξαρτήτως κατοικίας, διαμονής ή έδρας.

Για την επιβολή του φόρου και της εισφοράς στα πλοία, ο νόμος τα κατατάσσει σε δύο κατηγορίες:

A. Πρώτη κατηγορία

Σε αυτήν περιλαμβάνονται:

- Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω.
- Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας που επεκτείνουν τους πλόες τους σε λιμάνια εξωτερικού ή εκτελούν πλόες μεταξύ λιμανιών εξωτερικού.
- Επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τους πλόες τους σε λιμάνια του εξωτερικού ή εκτελούν πλόες μεταξύ λιμανιών εξωτερικού.
- Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων που εκτέλεσαν στον προηγούμενο χρόνο και για ένα εξάμηνο τουλάχιστον τακτικούς πλόες περιήγησης μεταξύ λιμανιών εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού με σκοπό την αναψυχή των επιβατών (κρουαζιερόπλοια ή πλοία περιηγητικά).
- Πλωτά γεωτρύπανα με εκτόπισμα μεγαλύτερο από 5.000 τόνους, καθώς και πλοία διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων, ολικής χωρητικότητας πάνω από 15.000 κόρους που χρησιμοποιούνται από κατασκευής ή ύστερα από μετασκευή για εξερευνήσεις, γεωτρήσεις του θαλάσσιου βυθού, άντληση από τη θάλασσα, διύλιση και εναποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

B. Δεύτερη κατηγορία

Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται όλα τα λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικά.

5.4.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Τα πλοία της Πρώτης κατηγορίας διαιρούνται σε 2 υποκατηγορίες:

- α) στα πλοία που νηολογούνται με Ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν. 27/75 και στα οποία προβλέπεται μόνο η επιβολή φόρου
- β) στα πλοία που είχαν νηολογηθεί με Ελληνική σημαία μέχρι τις 22/04/1975 στα οποία εκτός του φόρου επιβάλλεται και εισφορά.

Τα πλοία που έχουν νηολογηθεί με Ελληνική σημαία μετά τις 22/04/1975 φορολογούνται με συντελεστές ανάλογα με την ηλικία τους και με την ολική χωρητικότητα σε κόρους. Η ηλικία των πλοίων της πρώτης κατηγορίας υπολογίζεται ότι αρχίζει από την 1^η Ιανουαρίου του επόμενου έτους μέσα στο οποίο το πλοίο παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση. Σαν ολική χωρητικότητα υπολογίζεται αυτή που αναφέρεται στο νηολόγιο που είναι γραμμένο το πλοίο. Οι συντελεστές φόρου βάσει της ηλικίας των πλοίων αυξάνονται από το επόμενο έτος της ισχύος του Ν. 27/75 κατά ποσοστό 4% ετησίως. Η αύξηση κατά 4% κάθε χρόνο υπολογίζεται επί του συντελεστή που ορίζει ο νόμος και όχι επί του ποσού που διαμορφώνεται ετησίως μετά την προσαύξηση. Επίσης, ο φόρος των πλοίων αυτής της κατηγορίας οφείλεται για το τρέχον έτος.

Με την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 22 του νόμου αυτού οι νέοι συντελεστές φόρου που επιβάλλεται στα πλοία για το έτος 2011 είναι:

<u>Ηλικία Πλοίου</u>	<u>Συντελεστές</u> <u>Δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ.</u>
0-4 έτη	1,293
5-9 έτη	2,318
10-19 έτη	2,269
20-29 έτη	2,147
30 και άνω	1,659

Είναι αυτονόητο ότι η παραπάνω προσαύξηση θα επιβληθεί αναλόγως και για τα επόμενα τέσσερα έτη μέχρι τη λήξη της πενταετίας.

Οι παραπάνω συντελεστές πολλαπλασιάζονται κατά κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας με τους παρακάτω συντελεστές που αφορούν την ολική χωρητικότητα:

<u>Κλιμάκια κ.ο.γ</u>	<u>Συντελεστές</u>
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

Παράδειγμα υπολογισμού του φόρου:

Έστω φορτηγό πλοίο (Panamax bulk carrier) 75.172 κόρων ολικής χωρητικότητας (dwt) με ελληνική σημαία που παραδόθηκε έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση στις 05/02/2001, πρέπει να φορολογηθεί το 2012.

Μέχρι το τέλος του 2001 το πλοίο θεωρείται πως έχει μηδενική ηλικία. Από 01/01/2002 αρχίζει να μετράει η ηλικία του πλοίου. Επομένως σήμερα (2012) το πλοίο έχει ηλικία 11 ετών. Ο υπολογισμός του φόρου γίνεται ως εξής:

Με βάση τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας βρίσκεται:

10.000 dwt	x	1,2	=	12.000,00
10.000 dwt	x	1,1	=	11.000,00
20.000 dwt	x	1	=	20.000,00
35.172 dwt	x	0,9	=	<u>31.654,80</u>
				74.654,80

Το 78.654,80 είναι το ποσό που προκύπτει με βάση τους συντελεστές χωρητικότητας.

Ο συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας του πλοίου προκύπτει ως εξής:

Για τα 11 έτη του πλοίου ο συντελεστής φορολογίας του πλοίου είναι 2,269. Έτσι ο οφειλόμενος φόρος για το 2012 είναι: $74.654,80 \times 2,269 = 169.391,74$ US \$

5.4.2 ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ

Από το νόμο αναγνωρίζονται οι πιο κάτω απαλλαγές και μειώσεις και για τις δυο κατηγορίες:

1. Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και είναι υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία 6 ετών.
2. Πλοία δρομολογούμενα σε τακτικές γραμμές μεταξύ Ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ ξένων λιμένων καθώς και τα κρουαζιερόπλοια πληρώνουν το φόρο μειωμένο κατά 50%.
3. Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών στα οποία πλοία έχει γίνει οποιαδήποτε επισκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων στην Ελλάδα, όταν οι δαπάνες αυτές καλύπτονται με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται του φόρου κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη τουλάχιστον 100.000 US \$.

Η απαλλαγή του φόρου αρχίζει από το επόμενο έτος των εργασιών και δεν μπορεί το ποσόν το οποίο απαλλάσσεται να είναι πάνω από το 50% της δαπάνης και μέχρι 6 χρόνια. Οι πιο πάνω μειώσεις ή απαλλαγές από το φόρο ισχύουν για τα πλοία που είναι με Ελληνική σημαία για πρώτη φορά.

Πλοία που κατατάσσονται σε περισσότερες από μια κατηγορίες φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως τυγχάνουν μιας μόνο απαλλαγής ή μειώσεως με βάση ανέκκλητη δήλωση του πλοιοκτήτη στον αρμόδιο οικονομικό έφορο.

Κατά το άρθρο 13 του Ν. 72/1975:

- Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία – ψυγεία με ηλικία άνω των 10 ετών και μικρότερη των 20 ετών, νηολογημένα με ελληνική σημαία υπόκεινται στο 50% του φόρου για μια πενταετία.
- Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία – ψυγεία με ηλικία κάτω των 20 ετών στα οποία έχει γίνει ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως αυτών, με δαπάνη λιγότερη του διπλάσιου της αγοραίας αξίας, η οποία καταβάλλεται κατά τον προηγούμενο χρόνο από την έναρξη εργασιών, απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου μέχρι και τη συμπλήρωση του

10^{ου} έτους από την περάτωση των παραπάνω εργασιών, εφόσον αυτές διενεργούνται στην Ελλάδα.

- Πλοία ηλικίας 10 έως 15 ετών νηολογούμενα από πρόσωπα με ελληνική ιθαγένεια ή εταιριών συστημένων κατά την γενική νομολογία του κράτους (κατά ποσοστό τουλάχιστον 50%), σε περίπτωση αντικατάστασης πλοίων ηλικίας άνω των 20 ετών, της ίδιας πλοιοκτησίας και ολικής χωρητικότητας ίσης τουλάχιστον με τα 2/3 της αντικαθισταμένης, απαλλάσσονται για τα επόμενα 5 χρόνια για τα 2/3 του αναλογούντος φόρου εφόσον κατά τη διάρκεια της πενταετίας παραμένει η κυριότητα (κατά το προαναφερθέν ποσοστό), στο όνομα των προσώπων ή των εταιριών ελληνικής ιθαγένειας.
- Τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και νηολογούνται με ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι τη συμπλήρωση του 12^{ου} έτους της ηλικίας τους.

5.4.3 ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΚΕΡΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση ελληνικών πλοίων φορολογούνται κατά ειδικό τρόπο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975. Τα κέρδη αυτά φορολογούνται κατ' αποκοπή, ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα της ναυτιλιακής επιχείρησης, απαλλάσσονται αντίστοιχα από το φόρο εισοδήματος τον οποίο επιβάλλουν οι διατάξεις του Ν.2238/94. Πρόκειται για μια απαλλαγή πολύ ευρεία, η οποία περιλαμβάνει όχι μόνο την πρόσοδο από την τακτική εκμετάλλευση του πλοίου αλλά και κάθε άλλο κέρδος ή πρόσοδο ή υπεραξία που προκύπτει κατά το στάδιο λειτουργίας της επιχείρησης ή κατά τη διάλυσή της, άσχετα από το αν το κέρδος διανέμεται ή όχι. Όπως ρητά ορίζεται στο άρθρο 2 του Ν.27/1975, ο ειδικός φόρος που επιβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρίας, οποιουδήποτε τύπου, από φόρο εισοδήματος, σε ότι αφορά τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων. Ως απαλλασσόμενο εισόδημα νοείται και η υπεραξία που τυχόν προκύπτει από την εκποίηση του πλοίου, από είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

Ο νόμος ορίζει σαφώς ότι ο ειδικός φόρος που επιβάλλεται με τον Ν.27/1975 αφορά αποκλειστικά την εκμετάλλευση του πλοίου από τον ίδιο τον ιδιοκτήτη (πλοιοκτήτη). Κατά συνέπεια, μόνο τα κέρδη που πραγματοποιεί ο ιδιοκτήτης – πλοιοκτήτης από την εκμετάλλευση του πλοίου απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος, ως υποκείμενα στον ειδικό φόρο.

Σύμφωνα με τις οδηγίες της διοίκησης τα ίδια ισχύουν και για τα κέρδη από την εκμετάλλευση του πλοίου, όταν αυτή ασκείται από το διαχειριστή (ship management companies), ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, καθώς και στην περίπτωση αντίκλητου, ο οποίος έχει αποδεχθεί εγγράφως το διορισμό του. Αυτό συμβαίνει επειδή ο διαχειριστής ή ο αντίκλητος δεν καρπώνεται ο ίδιος δικό του κέρδος από την εκμετάλλευση του πλοίου και γι'αυτό δεν υπέχει δική του φορολογική υποχρέωση για το κέρδος αυτό. Αυτός απλώς ευθύνεται κατά περίπτωση αλληλεγγύως με τον πλοιοκτήτη, βάσει του νόμου, για την καταβολή του φόρου που βαρύνει τον πλοιοκτήτη, λόγω της ιδιότητας που έχει ως διαχειριστής του πλοίου ή αντίκλητος του πλοιοκτήτη.

Οι πιο πάνω απαλλαγές του πλοιοκτήτη από το φόρο εισοδήματος αναφέρονται αποκλειστικά στα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία. Επομένως, αν ο πλοιοκτήτης, παράλληλα με την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία, πραγματοποιεί και κέρδη από άλλες εργασίες (κέρδη από πλοία υπό ξένη σημαία, πρακτόρευση πλοίων, ναύλωση πλοίων που ανήκουν σε τρίτους κ.λπ.), τα κέρδη αυτά υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος κατά τις γενικές διατάξεις του Ν.2238/94.

Επειδή τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων φορολογούνται με αυτό τον ειδικό τρόπο, οι ζημιές που τυχόν προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία δεν συμψηφίζονται με τα καθαρά κέρδη που προκύπτουν για τον πλοιοκτήτη από τις λοιπές δραστηριότητές του.

5.4.4 ΤΡΟΠΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΕΡΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Κέρδη από εκμετάλλευση πλοίων, πραγματοποιούμενα από τρίτο πρόσωπο, στο οποίο ο ιδιοκτήτης χρονοναυλώνει το πλοίο του, φορολογούνται ως εισόδημα από εμπορικές επιχειρήσεις. Στην περίπτωση που ο μεν ιδιοκτήτης του πλοίου (πλοιοκτήτης) υπόκειται στον ειδικό φόρο κατά τις διατάξεις του Ν.27/1975, για την πρόσοδο την οποία αυτός λαμβάνει, είτε εκμετάλλευσόμενος ο ίδιος το πλοίο του είτε ναυλώνοντας ή ενοικιάζοντας το σε τρίτο πρόσωπο, ο δε τρίτος στον οποίο παραχωρήθηκε το πλοίο από τον ιδιοκτήτη υπόκειται στο φόρο εισοδήματος κατά τις γενικές διατάξεις (Δ πηγή) για την πρόσοδο που λαμβάνει από την εκμετάλλευση του πλοίου για δικό του λογαριασμό.

Πλοιοκτήτες, οι οποίοι, παράλληλα με την εκμετάλλευση των πλοίων τους ασκούν και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, υποβάλλονται σε δύο ξεχωριστές φορολογίες: για την μεν πρόσοδο από την εκμετάλλευση πλοίων, στην ειδική φορολογία του Ν.27/1975, για τα δε κέρδη από την άσκηση των άλλων εμπορικών επιχειρήσεων, στη φορολογία εισοδήματος κατά τις γενικές διατάξεις.

5.5 ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 89/1967 ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Πρόκειται για παραρτήματα ή γραφεία αλλοδαπών εταιριών τα οποία ασχολούνται αποκλειστικά από τη μια μεριά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση, τη μεσιτεία, την κατασκευή ή την ασφάλιση πλοίων, υπό ελληνική ή ξένη σημαία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 τόνων, με εξαίρεση τα επιβατικά πλοία και τα εμπορικά που πραγματοποιούν δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας και από την άλλη πλευρά με την εκπροσώπηση πλοιοκτητριών εταιριών όπως και εταιρίες που ασχολούνται με μια από τις παραπάνω δραστηριότητες, μπορούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα, εφόσον λάβουν ειδική άδεια από τα αρμόδια υπουργεία οικονομίας, οικονομικών και ναυτιλίας.

Οι συγκεκριμένες ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν ως αντικείμενο τη διαχείριση πλοίων μπορούν να εξαιρεθούν από οποιοδήποτε είδος φόρου και εισφοράς προς το κράτος για εισόδημα που προέρχεται από τις παραπάνω δραστηριότητες. Η συγκεκριμένη εξαίρεση

δίδεται παρά το γεγονός ότι έχουν μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα σε αντάλλαγμα με την υποχρέωση τους να εισάγουν ξένο συνάλλαγμα για τη κάλυψη των λειτουργικών τους εξόδων, με ετήσιο ελάχιστο συνάλλαγμα 50.000 δολάρια.

Σύμφωνα με κοινή τροπολογία των υπουργιών Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας που κατατέθηκε στο νομοσχέδιο «Περί κυρώσεως αποφάσεων υπαγωγής επενδυτικών σχεδίων στο άρθρο 9 του Ν. 3299/2004 “Κίνητρα ιδιωτικών επενδύσεων για την οικονομική ανάπτυξη και περιφερειακή σύγκλιση” και άλλες διατάξεις», οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να χρησιμοποιούν ευρώ αντί δολαρίων για την κάλυψη των ετήσιων δαπανών λειτουργίας των γραφείων τους.

Μετά την εισαγωγή του ευρώ ως εθνικού νομίσματος οι ναυτιλιακές εταιρίες για να είναι τυπικά συνεπείς προς τις από τον νόμο και τις οικείες εγκριτικές πράξεις, υποχρεώσεις τους, αναγκάζονται να μετατρέπουν στην έδρα τους το εθνικό νόμισμα σε δολάρια ΗΠΑ, το οποίο εισαγόμενο στη χώρα μετατρέπεται εκ νέου σε ευρώ με αποτέλεσμα την παρουσία αυξήσεων στο λειτουργικό κόστος. Το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο για τις εταιρίες που εκτελούν διεθνείς πλους εντός Ευρωζώνης και εισπράττουν ναύλους σε ευρώ, με αποτέλεσμα να μην έχουν τη δυνατότητα πρακτικά της εισαγωγής συναλλάγματος. Με την συγκεκριμένη ρύθμιση διευκολύνεται η συνέχιση της απρόσκοπτης λειτουργίας των εταιριών οι οποίες πραγματοποιούν κάθε είδους συναλλαγές εντός Ευρωζώνης και κυρίως ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών μέσω της σύνδεσης της χώρας με τις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες, συμβάλλοντας θετικά στην εθνική οικονομία.

Με την ανωτέρω τροπολογία, ουσιαστικά, συμπληρώνεται το άρθρο 25, του ν. 27/1975, όπως ισχύει και παρέχεται η δυνατότητα: Στις ημεδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που διενεργούν ενδοκοινοτικές συναλλαγές πάσης φύσεως, να χρησιμοποιούν το ευρώ για την κάλυψη των ετήσιων δαπανών λειτουργίας των γραφείων τους, καθώς και για τη διενέργεια πληρωμών στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες που διέπονται από αυτό το φορολογικό καθεστώς είναι υποχρεωμένες να υποβάλλουν, κατά την έναρξη του έτους, στα υπουργία:

- Εθνικής Οικονομίας (υπηρεσία ιδιωτικών επενδύσεων),
- Οικονομικών (διεύθυνση φορολογίας εισοδήματος), και
- Θαλάσσιων Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας (κλάδος ναυτιλιακής πολιτικής / διεύθυνση ναυτιλιακής πολιτικής και ανάπτυξης),

έγγραφες δηλώσεις (γράμματα) που περιέχουν τα παρακάτω έγγραφα και αφορούν τη χρήση του προηγούμενου έτους:

1. Βεβαιώσεις εισαγωγής συναλλάγματος (χρηματικά κεφάλαια) από τις τράπεζες που έχουν γίνει τα εμβάσματα από χώρες του εξωτερικού και στις οποίες επίσης δηλώνεται η ευρωπαϊκή του εισαχθέντος συναλλάγματος για το έτος που εξετάζεται.
2. Υπεύθυνη δήλωση υπογεγραμμένη από τον νόμιμο εκπρόσωπο της ναυτιλιακής εταιρίας, στην οποία αναφέρεται το σύνολο του ευρωπαϊκoυ συναλλάγματος του προηγούμενου έτους το οποίο πρέπει να καλύπτει τα τις πραγματικές και παραγωγικές δαπάνες της διαχειρίστριας εταιρίας όπως αυτά είναι: η μισθοδοσία των υπαλλήλων που εργάζονται σε αυτή, τα ενοίκια της έδρας και τυχόν υποκαταστημάτων αυτής, οι λογαριασμοί της Δ.Ε.Η, των τηλεπικοινωνιών, οι αγορές αναλώσιμων Η/Υ και γραφικής ύλης καθώς και τα έξοδα που έγιναν για τα πλοία της εταιρίας. Το υπόλοιπο που προκύπτει από την αφαίρεση όλων των παραπάνω δαπανών από το ευρωπαϊκoυ συνάλλαγμα, μεταφέρεται στο επόμενο έτος για την κάλυψη μέρους των δαπανών. Όπως επίσης προστίθεται τυχόν υπόλοιπο συναλλάγματος από προηγούμενο έτος από αυτό για το οποίο αναφερόμαστε στα γράμματα.
3. Κατάσταση στην οποία αναφέρονται οι υπάλληλοι και εργαζόμενοι που απασχολήθηκαν στη διαχειρίστρια εταιρία.
4. Κατάσταση στην οποία αναφέρονται τα πλοία και όλα τα χαρακτηριστικά τους (πλοιοκτήτρια εταιρία, έτος κτήσεως, χώρα νηολόγησης, χωρητικότητα) που είχε υπό τη διαχείριση της η ναυτιλιακή εταιρία, κατά το προηγούμενο έτος.

5.6 ΦΟΡΟΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ

Οι ναυτιλιακές εταιρίες του Ν.89/67 επίσημα τηρούν πάντα βιβλία Β' κατηγορίας δηλαδή εσόδων – εξόδων. Κάθε τρίμηνο υποβάλλουν περιοδική δήλωση ΦΠΑ, με τη μόνη διαφορά, από τις λοιπές εταιρίες που ανήκουν στα Β' κατηγορίας βιβλία, ότι έχουν πάντα πιστωτικό υπόλοιπο το οποίο μεταφέρεται σε κάθε περιοδική δήλωση ΦΠΑ μέσα στο έτος ανά τρίμηνο. Το ποσό αυτό προκύπτει από το ΦΠΑ των δαπανών που διενεργεί η διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρία για τα λειτουργικά της έξοδα (δαπάνες με δικαίωμα έκπτωσης, όπως αυτές αναφέρονται παραπάνω). Το συνολικό ποσό που προκύπτει στο τελευταίο τρίμηνο υποβολής της περιοδικής δήλωσης ΦΠΑ, είναι αυτό που υποβάλλεται και στην εκκαθαριστική δήλωση ΦΠΑ του έτους, και το οποίο βάσει των διατάξεων του νόμου επιστρέφεται στην ναυτιλιακή εταιρία και δεν μεταφέρεται ως πιστωτικό υπόλοιπο στο επόμενο διαχειριστικό έτος.

Όσον αφορά το ΦΠΑ των αγορών για τη λειτουργία των πλοίων, από προμηθευτές που έχουν έδρα στην Ελλάδα, ακολουθείται η διαδικασία «ex-el». Σύμφωνα με την οποία, τα διάφορα ανταλλακτικά ή υλικά που αγοράζονται για τα πλοία, παραδίδονται σε αυτά μέσω τελωνείου. Εκεί σφραγίζεται μια υπεύθυνη δήλωση που πρέπει να ακολουθεί το εκάστοτε τιμολόγιο αγοράς, και στην οποία αναφέρεται ότι τα υλικά που αγοράστηκαν από τον συγκεκριμένο προμηθευτή και που αναγράφονται πάνω στο τιμολόγιο παραδόθηκαν σε πλοίο της ναυτιλιακής εταιρίας. Εν συνεχεία, η υπεύθυνη δήλωση παραδίδεται στον προμηθευτή μέσα σε διάστημα 40 ημερών, έτσι ώστε εκείνος να εκδώσει πιστωτικό τιμολόγιο απαλλαγής ΦΠΑ για το τιμολόγιο που ακολούθησε τη διαδικασία του «ex-el». Έτσι, η ναυτιλιακή εταιρία για τις αγορές που διενεργεί για τα πλοία, απαλλάσσεται της αξίας του ΦΠΑ.

6. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

6.1 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί σημαντικό παράγοντα απορρόφησης εργατικού προσωπικού. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό αν αναλογιστούμε ότι η ανεργία στη χώρα μας αυξάνεται ολοένα και περισσότερο. Η ελληνική ναυτιλία συνεπώς εκτός από σπουδαία συναλλαγματοφόρο βιομηχανία για τη χώρα μας αποτελεί και σημαντικό όπλο στην καταπολέμηση της ανεργίας. Με βάση την τελευταία υφιστάμενη απογραφή της 20/9/2006, στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία απασχολούνται 29.260 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί. Από αυτούς 16.182 είναι Έλληνες. Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με το 2004 έχουμε μείωση στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.

Η επίτευξη ανταγωνιστικής λειτουργίας του ελληνικού εμπορικού στόλου εξαρτάται από την επί μέρους παραγωγικότητα όλων των συντελεστών της παραγωγής που χρησιμοποιούνται από την ναυτιλιακή επιχείρηση. Ένας σημαντικός συντελεστής παραγωγής είναι το εργατικό κόστος επάνδρωσης του πλοίου.

Σε συνθήκες καλής ναυλαγοράς όπου και μη ανταγωνιστικά πλοία καλύπτουν το λειτουργικό τους κόστος με αρκετά μεγάλα περιθώρια κέρδους (π.χ. περίοδος 2004) δεν φαίνεται να δημιουργείται πρόβλημα λειτουργίας των επιχειρήσεων. Ο ναυτιλιακός κλάδος έχει οικονομικούς κύκλους διάρκειας 3 έως 7 ετών όπου η καλή ναυλαγορά αποτελεί πολύ μικρό μήμα της διάρκειας του οικονομικού κύκλου. Το μεγαλύτερο διάστημα κάθε οικονομικού κύκλου η ναυλαγορά είναι σε χαμηλά έως πολύ χαμηλά επίπεδα. Η επιβίωση της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από την λειτουργία της σε πολύ χαμηλό κόστος ούτως ώστε να είναι ανταγωνιστική στο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα του οικονομικού ναυτιλιακού κύκλου.

Σε μια διεθνοποιημένη αγορά η διαφοροποίηση στο κόστος επάνδρωσης που υπάρχει μεταξύ ελληνόκτητων πλοίων και ξένων πλοίων σε χαμηλή ναυλαγορά γίνεται σημαντικός παράγοντας επίδρασης της ανταγωνιστικότητας.

Πίνακας 4. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούν την 29η Σεπτεμβρίου 2006 σε εμπορικά πλοία, 100 GRT και άνω, υπό ελληνική σημαία, και σε ελληνικά πλοία, υπό ξένη σημαία, συμβαλλόμενα με NAT, κατά ειδικότητα ναυτολογίας

Table 4. Greek and foreign masters, officers and ratings employed, on 29th September 2006, on merchant ships of 100 GRT and over, under Greek-owned under foreign flag, contracted with the Seaman's a Pension Fund. Distribution by speciality

Ειδικότητα ναυτολογίας	Γενικό σύνολο Grand total	Σύνολο Total 2006	Σύνολο Total 2004	Μεταβολή σε απόλυτους αριθμούς 2006/2004 Change Absolute numbers 2006/2004	Άρματα πλοίων ελληνικής σημαίας Crews of ships under Greek flag		Σύνολο Total 2006	Σύνολο Total 2004	Μεταβολή σε απόλυτους αριθμούς 2006/2004 Change Absolute numbers 2006/2004	Άρματα πλοίων ξένης σημαίας Crews of ships under foreign flag		Specialities					
					Ελληνικοί ναυτικοί Greek seamen	Ξένοι ναυτικοί Foreign seamen				Ελληνικοί ναυτικοί Greek seamen	Ξένοι ναυτικοί Foreign seamen						
													Αριθμός Number	Αριθμός Number	%	%	
Σύνολο	28.290	21.876	24.896	-2.820	14.872	6.204	21,4	7.504	6.324	1.280	13,10	6.274	82,7	Total			
Πλοίαρχοι (Υ)	1.241	1.185	1.200	-25	1.180	0	0,0	78	70	8	7,8	2	2,8	Masters (Y)			
Υποπλοίαρχοι	1.08	38	107	-21	85	1,2	23	24	-2	22	0	0,0	22	0,0	Self officers		
Υποπλοίαρχοι	918	821	877	-66	814	0,9	94	110	-12	82	11	11,7	11	1,7	Chief officers		
Αξιωματικοί	1.289	1.232	1.422	-139	1.007	270	21,5	118	127	-12	70	45	38,1	Second officers			
Μηχανικοί Α	1.184	1.122	1.187	-63	1.113	0,9	72	60	-12	66	3	4,2	3	4,2	Chief engineers		
Μηχανικοί Α και Β	88	84	87	-3	84	0,0	24	13	11	22	1	4,2	2	4,2	Chief second engineers		
Μηχανικοί Β	834	738	847	-108	720	10	2,8	96	90	-6	86	10	18,8	Second engineers			
Μηχανικοί Γ	1.204	1.089	1.106	-119	869	100	18,8	138	152	-11	92	30	28,8	Third engineers			
Μηχανικοί που δεν διακρίνονται ειδικότητα	13	13	23	-10	1	10	92,3	0	3	0	0	0	0	0	Engineers not declaring speciality		
Ραδιοαξιωματικοί (Α/Β)	18	12	28	-16	12	0	0,0	4	13	-4	3	1	28,8	Radio officers (A-B)			
Οκ. αξιωματικών (Α/Β)	329	238	246	-11	237	0	0,0	82	101	-19	30	47	87,8	Pay masters (A-B)			
Πλοίαρχοι	81	48	56	-11	47	1	2,1	33	34	-1	13	20	68,8	Chief stewards			
Καθηγητές	142	194	127	-22	134	0	0,0	38	65	-27	24	24	83,3	Assistant cooks			
Ναυπηγοί	932	876	942	-64	737	14	18,1	84	60	-24	34	20	37,8	Boatswain			
Γραμματείς	88	77	95	-10	70	2	2,8	11	6	5	9	3	18,2	Boatswain's mates			
Καπετάνοι (Α/Β/Γ)	128	128	147	-22	125	0	0,0	1	0	1	0	0	0	0	0	Captains (A-B-G)	
Ναυτιλίας	4.423	4.228	4.202	-207	1.958	81,4	388	329	38	125	273	88,8	Stokers				
Καυκάς	1.812	848	1.007	-152	282	68,1	63	141	-78	1	20	88,8	Ship's boys				
Συγκολλητές	22	12	18	-4	10	0	0,0	10	18	-4	1	9	88,8	Carpenters			
Αρχιμαγειροί	18	13	18	-5	13	0	0,0	2	3	-1	0	3	100,0	Chief stokers			
Μηχανοδηγοί	648	887	825	-22	583	14	2,3	48	28	18	48	3	4,7	Motor-drivers			
Καυσίμοι	808	687	800	-118	87	83	98,4	113	96	18	10	100	81,8	Stewards			
Θερματικοί	8	2	0	2	0	0	0,0	3	3	0	0	3	100,0	Stokers			
Αυτοκίνητοι	184	183	125	-2	79	74	48,4	13	18	-2	11	2	18,4	Pumpmen			
Καθαριστές	801	784	774	-4	73	88,2	96,8	133	92	41	3	130	87,7	Wipers and trimmers			
Καθαριστές μηχανών	8	7	10	-3	2	2	38,8	1	2	-1	0	1	100,0	Motormen			
Εκπαιδευόμενοι μηχανικοί	88	82	102	-20	82	10	10,8	3	6	-2	2	3	33,3	Apprentice engineers			
Ηλεκτρολόγοι	878	878	804	-28	282	328	86,4	101	88	13	88	32	31,7	Electricians			
Βοηθοί ηλεκτρολόγοι	88	86	70	0	36	22	48,8	13	22	-12	0	0	81,8	Assistant electricians			
Άτομα εκκένωσης μηχανοκίνητου μηχανήματος	418	234	282	-118	11	202	96,3	181	128	22	11	170	83,8	Other lower engine room personnel			
Αρχιμαγειροί	237	128	136	-11	124	1	0,8	112	80	32	40	72	84,3	Chief stewards			
Βοηθοί αρχιμαγειροί	1.831	1.582	1.525	-188	1.138	222	19,4	489	423	48	133	337	71,8	Stewards			
Βοηθοί βυρσοπλάτες	878	741	848	-109	27	704	96,0	227	445	-228	3	234	88,2	Cabinboys			
Αρχιμαγειροί	184	80	77	-17	28	1	1,7	98	40	58	13	36	88,8	Chief cooks			
Μαγειροί (Α/Β/Γ)	1.028	818	851	-118	701	114	14,0	208	194	11	53	152	74,1	Cooks (A-B-G)			
Βοηθοί μαγειροί	484	177	208	-22	27	152	84,7	231	225	6	1	230	88,8	Assistant cooks			
Καθηγητές μαγειρικής	848	111	238	-48	154	1	8,3	438	241	184	8	428	87,8	Foodhandlers			
Συνομηχανιστές	88	8	14	-5	0	1	11,1	71	67	4	1	70	88,8	Cordfiddlers			
Επιβατηφοί	1.867	886	1.124	-228	802	84	10,8	771	484	277	43	728	84,4	Assistants			
Άτομα γεν. υπηρεσιών	1.432	12	187	-188	8	33,3	1.420	1.203	211	1	1.419	88,8	Other general services				
Ιατροί	18	6	2	-2	0	0	0,0	18	13	3	14	83,3	Doctors				
Παραναυπηγοί	8	6	0	2	0	0	0,0	0	1	-1	0	0	0	0	0	0	
Ναυπηγοί	18	0	3	-3	0	0	0,0	18	18	0	0	18	100,0	Names			
Δοκοντοπλοίαρχοι	812	786	731	-25	700	58	7,4	86	58	-28	48	7	12,8	Cadet deck officers			
Δοκοντοπλοίαρχοι	838	838	475	-263	438	84	12,7	28	58	-38	18	7	28,8	Cadet engineers			
Δοκοντοπλοίαρχοι	8	6	0	2	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Δοκοντοπλοίαρχοι	88	47	83	-18	48	1	2,1	9	23	-18	9	0	0	0	0	0	
Επίδικα παρατηρητών πλοίων	8	8	1	-1	0	0	0,0	0	1	-1	0	0	0	0	0	0	
Πρόσωπα με ναυτιλίας ειδικότητας	1.838	86	232	-177	58	2	9,1	1.478	874	88	18	1.458	88,7	Personnel with no speciality			
Καθηγητές προπονημάτων	3	3	8	-5	2	1	33,3	0	14	-14	0	0	0	0	0	0	
Καθηγητές προπονημάτων																	

(1) Περιλαμβάνονται όσοι καβαρντίες εκτελούν γρήη πλοίαρχοι

(2) Including captains acting as masters

Πίνακας 5. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20ή Σεπτεμβρίου 2006 σε ελληνικά και σε ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, 100 ΚΟΧ και άνω, συμβεβλημένα με το NAT, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων και ηλικιών

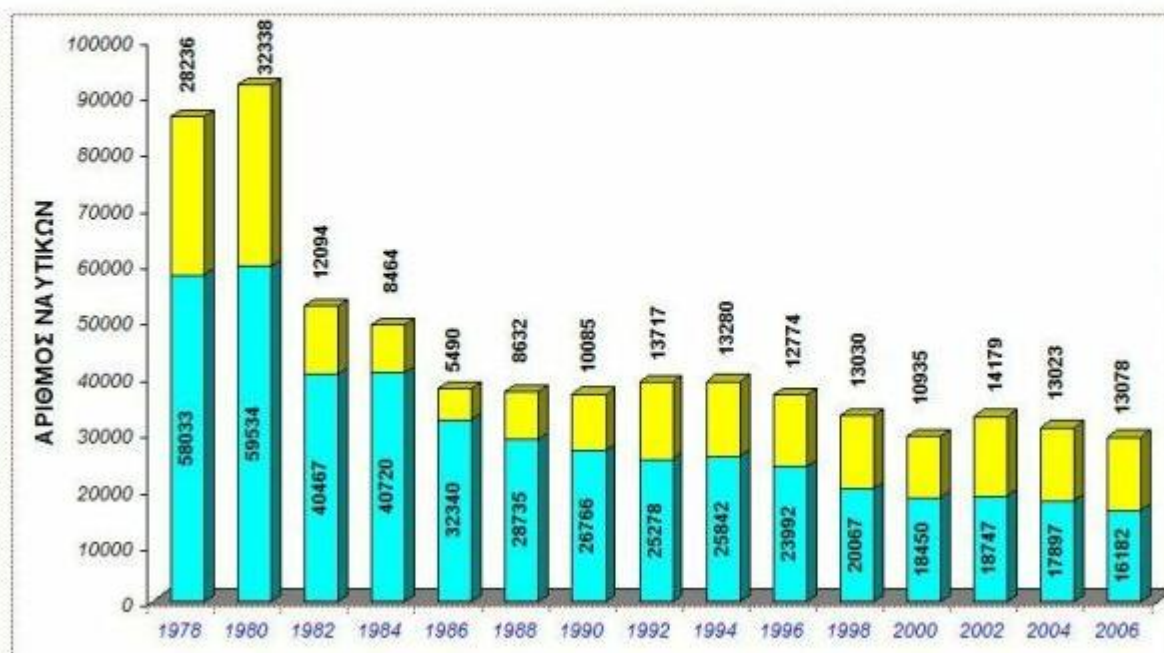
Table 5. Greek and foreign masters, officers and ratings employed, on 20th September 2006, on merchant ships of 100 GRT and over, under Greek flag or Greek-owned under foreign flag, contracted with the Seamen's Pension Fund. Distribution by major groups of specialties and ages

Ομάδες ηλικιών	Μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων- Large groups of specialties				Σύνολο Total	Από αυτούς: Thereof:		Age groups
	Πλοίαρχοι και ανώτερο προσωπικό Masters and senior personnel	Κατώτερο προσωπικό Lower personnel	Δοκιμοί και υγειονομικό προσωπικό Cadets, medical personnel	Προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων Personnel with no speciality		Ελληνες Greeks	Αλλοδαποί Foreigners	
Σύνολο	7.393	18.906	1.431	1.530	29.260	16.182	13.078	Total
Κάτω των 20 ετών	7	130	501	31	669	572	97	Under 20 years
20 - 29 ετών	1.488	4.457	795	724	7.464	3.323	4.141	20 - 29 years
30 -39 >>	1.814	7.154	79	530	9.577	3.881	5.696	30 -39 >>
40 -49 >>	2.651	4.965	43	188	7.847	5.293	2.554	40 -49 >>
50 -59 >>	1.339	2.080	13	48	3.478	2.918	560	50 -59 >>
60 ετών και άνω	94	120	0	11	225	195	30	60 years and over
Άγνωστης ηλικίας	0	0	0	0	0	0	0	Age unknown

Πίνακας

Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία
 Πηγή: ΥΕΝ/ΔΝΕΡ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ NAT ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας «Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί σημαντικό τομέα απασχόλησης προσωπικού αλλά υπάρχει πτώση στον αριθμό του προσφερόμενου προσωπικού που απασχολείται την τελευταία πενταετία με συνέπεια την διατάραξη της ισορροπίας προσφοράς – ζήτησης και αύξηση των αμοιβών πέραν των συλλογικών συμβάσεων. Παράλληλα, αντίθετα με ότι συμβαίνει στις θέσεις εργασίας ξηράς, η Ελληνική ναυτιλία είναι σε θέση να προσφέρει περισσότερες θέσεις εργασίας από ότι οι ικανοί να εργαστούν ναυτικοί και πολλές θέσεις που προβλέπονται από τις οργανικές θέσεις των πλοίων καλύπτονται από ξένους ναυτικούς. Επομένως, στο άμεσο μέλλον, δεν φαίνεται να δημιουργείται πρόβλημα εξεύρεσης εργασίας για τους πιστοποιημένους και ποιοτικούς αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής που θέλουν να απασχοληθούν και που θα συνεχίσουν να είναι περιζήτητοι. Αντίθετα ενώ οι θέσεις για ναυτικούς αυξάνονται εξ' αιτίας της

αύξησης του στόλου οι ναυτικοί που προσφέρονται μειώνονται. Αυτό έχει ως συνέπεια τη στρέβλωση των μισθών λόγω αυξημένης ζήτησης και συμβάλει στην έλλειψη ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου. Παράλληλα, μειώνεται και υπό το πρίσμα της απασχόλησης, η σημασία προσέλκυσης πλοίων υπό την Ελληνική σημαία ή ελληνοκτητων πλοίων συμβεβλημένων με το NAT καθώς ήδη οι παρεχόμενες θέσεις είναι περισσότερες από τις ζητούμενες από Έλληνες ναυτικούς. Σε ότι αφορά τις θέσεις εργασίας στα γραφεία διοίκησης αυτές είναι ανεξάρτητες, τουλάχιστον για τα ποντοπόρα πλοία, από την σημαία των πλοίων. Συνεπώς παρά το γεγονός της συνεισφοράς των γραφείων διοίκησης στην μείωση της ανεργίας αυτή δεν σχετίζεται με τη σημαία νηολόγησης των πλοίων. Η μείωση όμως, προσφοράς ναυτικών σε ικανό αριθμό ώστε να καλύπτονται οι θέσεις που προσφέρονται μακροπρόθεσμα είναι δυνατόν να οδηγήσει σε τρία σημαντικά προβλήματα.

Το πρώτο εντοπίζεται στην πιθανή αδυναμία κάλυψης των συνταξιοδοτικών και ιατροφαρμακευτικών εισφορών στο NAT μακροπρόθεσμα καθώς η είσοδος όλο και λιγότερων ναυτικών στο επάγγελμα θα δημιουργεί λιγότερα έσοδα από τα έξοδα. Το σημείο αυτό είναι της ίδιας μορφής με το πρόβλημα που παρουσιάζεται σε πολλά από τα Ταμεία κοινωνικής ασφάλισης της χώρας. Συνεπώς αποτελεί ένα θέμα για το οποίο πρέπει να ληφθούν μέτρα σήμερα πριν το πρόβλημα διογκωθεί στο μέλλον λαμβάνοντας υπόψη και τις παρούσες οικονομικές δυνατότητες του NAT που είναι μάλλον περιορισμένες.

Το δεύτερο πρόβλημα από την έλλειψη ικανού αριθμού Ελλήνων ναυτικών ώστε να καλύψει τις προσφερόμενες οργανικές θέσεις εντοπίζεται στο γεγονός της απώλειας μακροπρόθεσμα ικανών εμπειρών ναυτικών που θα στελεχώσουν τα γραφεία ξηράς σε θέσεις διαχείρισης πλοίων (*Operations Department*) και Μηχανικών (*Technical Department*). Το γεγονός αυτό είναι δυνατόν να ωθήσει ορισμένα γραφεία μακροπρόθεσμα στη μετακίνηση των εργασιών τους σε χώρες όπου εδρεύει το ναυτεργατικό δυναμικό. Τυχόν τέτοια κίνηση θα έχει πολλαπλές απώλειες για τη χώρα τόσο σε συνάλλαγμα όσο και σε περιορισμό των προσφερόμενων θέσεων εργασίας στα γραφεία διοίκησης.

Άμεσα σχετιζόμενο με το ανωτέρω σημείο είναι η πιθανότητα απώλειας της ναυτικής εμπειρίας της χώρας σε αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής. Η εκπαίδευση νέων αξιωματικών, εκτός από την απαραίτητη θεωρητική εκπαίδευση βασίζεται και στην πρακτική εξάσκηση και συνεπώς στην αποκόμιση εμπειρίας από τους παλαιότερους ναυτικούς που ήδη υπηρετούν. Η έλλειψη ικανού αριθμού αξιωματικών και ναυτικών και η αναπλήρωση από ξένους ναυτικούς συνεπάγεται τη δημιουργία εμποδίων κατά την πρακτική άσκηση και εκπαίδευση των νεοεισερχόμενων ναυτικών. Μακροπρόθεσμα αυτό είναι δυνατόν να οδηγήσει στην απώλεια «ναυτοσύνης» των Ελλήνων ναυτικών και η χώρα μας να απολέσει ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της, δηλαδή την ικανή ναυτική εργασία και εμπειρία, με απροσδιόριστες συνέπειες στο μέλλον.

Πέρα όμως από τις αρνητικές συνέπειες της μη κάλυψης των οργανικών συνθέσεων από Έλληνες ναυτικούς, υπάρχει, πιθανώς και μια σημαντική παράπλευρη ωφέλεια. Με τις παρούσες διατάξεις περί συνθέσεως πληρωμάτων που επιτρέπουν την ναυτολόγηση ορισμένου αριθμού ξένων ναυτικών, τα ελληνικά πλοία έχουν έλλειμμα ανταγωνιστικότητας σε όρους οικονομικού κόστους ανά μήνα από περίπου 20.000 μέχρι 25.000 ευρώ. Η ούτως ή άλλως μείωση στην προσφορά Ελλήνων ναυτικών, ιδιαίτερα μάλιστα όταν με τις προβλέψεις φαίνεται ότι η τάση δεν θα αντιστραφεί εύκολα, επιτρέπει στην Ελληνική Πολιτεία να λάβει ελαστικότερα μέτρα για τις συνθέσεις πληρωμάτων.

Τυχόν τέτοια μέτρα όμως, θα έχουν δύο αμφίδρομα αποτελέσματα. Την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας από την μία, αλλά από την άλλη μεριά είναι δυνατόν να οδηγήσουν με ταχύτερους ρυθμούς στην μείωση της προσφοράς Ελλήνων

ναυτικών με απώτερες συνέπειες την μείωση των εσόδων του ΝΑΤ και την απώλεια της ναυτικής εμπειρίας και την αδυναμία μεταφοράς τεχνογνωσίας στα γραφεία διοικήσεων. Υπό το ανωτέρω πρίσμα οποιαδήποτε απόφαση για ελαστικότερες απαιτήσεις στη σύνθεση πληρωμάτων απαιτεί ιδιαίτερη μελέτη και ανάλυση ώστε και να επιτευχθεί ο στόχος της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων αλλά και να αποφευχθεί η επιτάχυνση της μείωσης προσφοράς Ελλήνων ναυτικών και κατάρρευσης των εσόδων του ΝΑΤ.»

6.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Οι αμοιβές των αξιωματικών και των κατώτερων πληρωμάτων του Εμπορικού ναυτικού, που τις αποκτούν από την παροχή υπηρεσιών σε εμπορικά ελληνόκτητα πλοία, φορολογούνται με αναλογικό συντελεστή 6% για τους αξιωματικούς και 3% για το κατώτερο πλήρωμα. Έτσι ο φόρος που προκύπτει για έναν αξιωματικό με ετήσιες αμοιβές π.χ. 35.000 ευρώ, είναι 2.100 ευρώ ($35.000 \times 6\% = 2.100$), ενώ για έναν ναυτικό του κατώτερου πληρώματος ο φόρος με π.χ. 25.000 ευρώ ετησίως, αντιστοιχεί σε 750 ευρώ.

Για να εξευρεθεί ο φόρος που αναλογεί στο συνολικό καθαρό εισόδημα των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, σε περίπτωση που τα πρόσωπα αυτά αποκτούν εκτός από τις αμοιβές τους για τις υπηρεσίες τους σε εμπορικά πλοία, το ποσό του φόρου που αναλογεί με βάση τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου αθροίζεται με το ποσό του φόρου που αναλογεί επιμεριστικά στα άλλα εισοδήματα του υπόχρεου.

Με εγκύκλιο της η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών πληροφορεί ότι ειδικότερα για το έτος 2012 είναι υποχρεωτική η υπαγωγή και των ναυτικών, μεταξύ των λοιπών μισθωτών και συνταξιούχων, στην ρύθμιση του αρθρ. 29 του ν. 3986/2011 όπως ερμηνεύεται με την υπ' αριθμ. 1246/2011. Η παρακράτηση (για τους αξιωματικούς και το κατώτερο πλήρωμα του εμπορικού ναυτικού που παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε εμπορικά πλοία) διενεργείται κατά την καταβολή και υπολογίζεται με συντελεστή μετά από προηγούμενη αναγωγή του μισθού σε ετήσιο καθαρό εισόδημα που ορίζεται από την παράγραφο 3 του άρθρου 29 του ν. 3986/2011».

Επειδή η υπαγωγή των ναυτικών στην σχετική ρύθμιση δημιούργησε ποικίλα προβλήματα, λόγω της φύσης της ναυτικής εργασίας, η Ένωση προέβη σε ενστάσεις προς το Υπουργείο Οικονομικών, οι οποίες όμως δεν κατέληξαν σε θετικό αποτέλεσμα, και ως εκ τούτου θα πρέπει να εφαρμόζεται η αρχική εγκύκλιος.

6.3 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Τα πληρώματα των Ελληνόκτητων πλοίων και αντίστοιχα οι πλοιοκτήτες τους καταβάλλουν τακτικές μηνιαίες εισφορές με εξαίρεση τους αλλοδαπούς και μη απογεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς εφόσον αυτοί δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση. Οι εισφορές είναι οφειλόμενες ή βεβαιούμενες από το ναυτολόγιο προς τους παρακάτω οργανισμούς: Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν., Κ.Ε.Α.Ν. (Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης), Προστασίας Φυματικών, Δυτών, Κ.Ν.Ε. (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης) Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., Ν.Ε.Ε.

Ο υπολογισμός των οφειλομένων εισφορών ενεργείται από το ΝΑΤ καθώς και η εκκαθάριση και βεβαίωση αυτών. Εν συνεχεία το ΝΑΤ εκδίδει το σχετικό φύλλο εκκαθάρισης και πρόκειται για τίτλο νόμιμο και εκτελεστό. Οι τακτικές εισφορές οφείλονται για όλο το χρόνο κατά τον οποίο οι ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο, ο δε υπολογισμός γίνεται στις τριάντα (30) ημέρες.

Οι εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών υπολογίζονται επί του μισθού του προβλεπομένου από τις Συλλογικές Συμβάσεις και όταν δεν υπάρχουν Συλλογικές Συμβάσεις με τις αποφάσεις του Υ.Ε.Ν. κατά τα άρθρα 84, παρ.2, ΚΝ 792/78 και 14 παρ. 2 του Ν. 1085/80.

Οι εισφορές που ισχύουν σήμερα υπέρ Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν. και λοιπών Κεφαλαίων και Λογ/σμών είναι:

Υπέρ Ν.Α.Τ.

Οι τακτικές μηνιαίες εισφορές που καταβάλλουν τα ναυτικά μέλη (πληρωμάτων σε πλοία με Ελληνική Σημαία και οι πλοιοκτήτες αυτών) καθορίζονται σε ποσοστό επί του μηνιαίου μισθού των ναυτικών ως εξής:

- Για πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 25 κ.ο.χ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/2000.

- Για πλοία ολικής χωρητικότητας από 25 κ.ο.χ.-1500 κ.ο.χ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998.

- Για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1500 κ.ο.χ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998.

Υπέρ Τ.Π.Ε.Ν.

Οι υπέρ των Ταμείων Πρόνοιας Ε.Ν. εισφορές βαρύνουν μόνο τους ναυτικούς και είναι ανάλογοι της ειδικότητας αυτών (Αξιωματικοί - Κατώτερο Πλήρωμα), προσδιορίζονται δε με κοινή απόφαση των Υπουργών Ε.Ν. και Οικονομικών. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται με πρόσθετη μηνιαία εισφορά για μεν τα Τ.Π.Α.Ε.Ν. 2,12% επί της εκάστοτε τακτικής ισχύουσας μηνιαίας εισφοράς (Ν.Δ. 423/70) για δε το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. 1,79% (Ν.Δ. 354/69)

Υπέρ Κ.Ε.Α.Ν.

Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% επί του μισθού της οικείας συλλογικής σύμβασης μετ' επιδομάτων και του ναυτικού σε ποσοστό 2% επί του πιο πάνω μισθού (Ν. 1220/81, αρ.28).

Υπέρ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% και του ναυτικού σε 1% επί του μισθού της οικείας συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος (Ν. 1085/80, άρθ.25).

Υπέρ Ν.Ε.Ε. (Ναυτικό Επιμελητήριο)

Από 1/1/1993 οι εισφορές εισπράττονται από το Ν.Α.Τ., υπολογίζονται και καταβάλλονται, από τον πλοιοκτήτη, σε ευρώ (με εξαίρεση τα πλοία συναλλάγματος των οποίων οι εισφορές υπολογίζονται σε ευρώ αλλά καταβάλλονται σε συνάλλαγμα Λονδίνου και Ν.Υόρκης).

Υπέρ Εστίας Ναυτικού

Οι ναυτικοί βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,35% επί του συμβατικού μισθού, οι δε πλοιοκτήτες ποσοστό 0,18% επί του μισθού αυτού (Ν. 1085/80 άρθ.22).

Εκτός των παραπάνω εισφορών ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται και με εισφορές υπέρ Κ.Ν.Ε. (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης). Η εισφορά καθορίζεται αναλόγως της χωρητικότητας του πλοίου (Ν. 996/79).

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

7. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΛΛΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Πρώτες χώρες οι οποίες πρόσφεραν σημαντικά φορολογικά οφέλη για τη δημιουργία υπεράκτιων εταιρειών με αντικείμενο την απόκτηση και εκμετάλλευση εμπορικών πλοίων, ήταν η Λιβερία και ο Παναμάς. Οι χώρες αυτές παρείχαν σημαντικά κίνητρα από τις αρχές του εικοστού αιώνα, όχι μόνο στην απόκτηση εμπορικών πλοίων για επιχειρηματικούς λόγους. Φυσικά ακολούθησαν και άλλες χώρες, όπως η Κύπρος και η Ολλανδία, που σήμερα με σειρά ευνοϊκών νομοθετικών ρυθμίσεων παρέχουν ταχύτατη εγγραφή στο εθνικό τους νηολόγιο με ιδιαίτερα χαμηλό κόστος νηολόγησης, φοροαπαλλαγές στις αμοιβές των πληρωμάτων, στα κέρδη από την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, στους φόρους μεταβίβασης των πλοίων ή των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς και στα τέλη και χαρτόσημα των σχετικών συμβάσεων.

Οι ναυτιλιακές υπεράκτιες εταιρείες μπορούν να διακριθούν σε αυτές που έχουν στην ιδιοκτησία τους και εκμεταλλεύονται πλοία και σε αυτές που ασχολούνται με την διαχείριση πλοίων.

Οι χώρες όπου δραστηριοποιούνται ναυτιλιακές υπεράκτιες εταιρείες δίνουν την δυνατότητα εύκολα και γρήγορα σε κατοίκους άλλων χωρών να ιδρύσουν ένα τέτοιο νομικό σχήμα. Μεταγενέστερα οι εταιρείες αυτές εγγράφουν στο όνομά τους πλοία με σημαία της χώρας της υπεράκτιας δικαιοδοσίας και αποφεύγουν να εμφανίσουν σε οποιοδήποτε επίσημο έγγραφο τους πραγματικούς ιδιοκτήτες λόγω και των αυξημένων κινδύνων της ναυτιλίας. Σημειώνεται ότι λόγω των ιδιαίτερων αυτών κινδύνων συνηθίζεται να ιδρύεται μία ναυτιλιακή εταιρεία ανά πλοίο.

Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων δραστηριοποιούνται στη προσφορά υπηρεσιών στελεχώσεως, μεσιτειών, ναυλώσεων, ασφαλίσεων, ενοικιάσεων και αγοραπωλησιών πλοίων.

7.1 ΚΥΠΡΟΣ

Απο πολύ νωρίς, από το 1963, η Κύπρος έχει αναγνωρίσει την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σπουδαιότητα και σημασία της Ναυτιλίας. Εκτοτε, με την εφαρμογή της σωστής πολιτικής, οι εκάστοτε κυβερνήσεις κατάφεραν να προσελκύσουν στο νησί αρκετούς επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στο τομέα της Ναυτιλίας. Η σημασία της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας είναι τεράστια. Σ' ένα πολύ μικρό κράτος, όπως η Κύπρος, δεν μπορεί παρά να είναι επίτευγμα το γεγονός ότι η Κυπριακή σημαία κυματίζει σ' ολόκληρη την υφήλιο ενώ η έντονη παρουσία της Κύπρου στους διάφορους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς ενισχύει την οντότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας και ενδυναμώνει την διαπραγματευτική της θέση, γεγονός που προσδίδει κύρος στο Κυπριακό κράτος και έχει θετικές πολιτικές προεκτάσεις. Επίσης η μεγάλη παρουσία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στη Κύπρο αποδεικνύει τη σωστή και δυνατή ναυτιλιακή υποδομή που κατέχει το νησί.

7.1.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η Κύπρος παρέχει πολλά πλεονεκτήματα όπως το νομικό της σύστημα που είναι βασισμένο σε Αγγλικές πρακτικές, έχει αποδοτικό Δημόσιο τομέα, καλές εργασιακές σχέσεις, ένα εξαιρετικά υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού στο νομικό και λογιστικό τομέα, ένα άριστο τραπεζικό σύστημα και τηλεπικοινωνίες και αεροπορικές συνδέσεις.

Η Κύπρος προσφέρει, επίσης, ένα σημαντικό αριθμό χρηματικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων τα οποία παρακίνησαν πολλούς Ευρωπαίους επιχειρηματίες να ιδρύσουν τοπικές εταιρείες με πλήρως ανεπτυγμένα γραφεία στο νησί.

Πιο συγκεκριμένα:

- 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 πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό νηολόγιο, ούτε και στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρεία.
- Ο εταιρικός φόρος ύψους 10% είναι ο χαμηλότερος στην Ε.Ε
- Δεν επιβάλλεται φόρος κληρονομίας στις μετοχές πλοιοκτήτριας.
- Δεν επιβάλλεται φόρος εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών.
- Δεν επιβάλλεται τέλος χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις.
- Η Κύπρος έχει υπογράψει διμερείς συμφωνίες με 29 χώρες μέσω των οποίων τα Κυπριακά πλοία τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα λιμάνια των χωρών αυτών.
- Ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς πλοιοδιαχείρισης.
- Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας ναυτιλιακών εταιρειών.
- Οι ανταγωνιστικές δαπάνες για εγγραφή πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο και οι ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας, το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που ισχύει για τις πλοιοδιαχειριστικές εταιρείες και άλλες διεθνείς επιχειρήσεις είναι από τα βασικά πλεονεκτήματα.

7.1.2 ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΣΗΜΕΡΑ

Οι πλοιοκτήτες Κυπριακών πλοίων εντάσσονται αυτόματα στο καθεστώς φόρου χωρητικότητας που προβλέπεται στον Νόμο. Οι πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων, οι ναυλωτές και οι πλοίο-διαχειριστές έχουν την επιλογή μεταξύ του συνήθη εταιρικού φόρου ή ένταξη για περίοδο 10 ετών στο καθεστώς φόρου χωρητικότητας που προβλέπεται στον Νόμο αναφορικά με όλα τα Επιλέξιμα Πλοία και όλες τις εταιρείες του ομίλου. Ο στόλος των πλοίων που θα ενταχθεί στο καθεστώς φόρου χωρητικότητας που προβλέπεται στον Νόμο θα πρέπει ως γενική αρχή να αποτελείται κατά 60% τουλάχιστον, από πλοία νηολογημένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται με γνώμονα την καθαρή χωρητικότητα (net tonnage) των Επιλέξιμων Πλοίων με βάση κλίμακες που περιέχονται στον Νόμο. Ο

Νόμος εισάγει επίσης ετήσιο τέλος διαχείρισης νηολογίου ύψους 300 Ευρώ πληρωτέο από εγγεγραμμένο πλοιοκτήτη κάθε Κυπριακού πλοίου.

Καθαρή χωρητικότητα πλοίου (Net tonnage)	Φόρος χωρητικότητας ανά 100 τον. (net)
0- 1.000 τον.	36,50 €
1.001 - 10.000 τον.	31,03 €
10.001 - 25.000 τον.	20,08 €
25.001 - 40.000 τον.	12,78 €
40.000 τον. και άνω	7,30 €

Το Κυπριακό νηολόγιο βρίσκεται, σήμερα, στη 10η θέση του παγκόσμιου στόλου με εγγεγραμμένα 1857 πλοία ολικής χωρητικότητας που ξεπερνά τα 21 εκατ. κόρους. Η Κύπρος είναι ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα πλοιοδιαχείρισης παγκοσμίως. Στη Κύπρο έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν πέραν των 60 πλοιοδιαχειριστικών εταιρειών. Το 87% αυτών των εταιρειών ελέγχονται από Κυπριακά και Ευρωπαϊκά συμφέροντα και σε αυτές εργοδοτούνται περίπου 40.000 ναυτικοί από τους οποίους 5.000 είναι Ευρωπαίοι. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Κύπρος έχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο μ' ένα ποσοστό 17% του συνολικού στόλου των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Η νομοθεσία που διέπει την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία έχει τροποποιηθεί προκειμένου να αφαιρεθεί οιαδήποτε διάκριση μεταξύ των Κυπρίων πολιτών και των πολιτών των άλλων κρατών-μελών της Ε.Ε. έτσι ώστε οι πολίτες των άλλων κρατών- μελών και οι ναυτιλιακές εταιρείες που συστήνονται και δραστηριοποιούνται στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. να δικαιούνται να εγγράφουν τα πλοία τους στο Κυπριακό νηολόγιο. Στο πλαίσιο αυτής της τροποποίησης η δυνατότητα αυτή επεκτείνεται επίσης στους πολίτες ή τις εταιρείες των Κρατών-μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου(ΕΟΧ).

Εξ' άλλου, πρόσφατη απόφαση της Κομισιόν έκανε δεκτή πρόταση της Κυπριακής κυβέρνησης για επιβολή ειδικού μειωμένου φόρου στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Ειδικότερα, η Επιτροπή αποδέχτηκε τη πρόταση της Κυπριακής κυβέρνησης να μπορούν να επιλέξουν οι εταιρείες αυτές τη φορολόγησή τους βάσει της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που διαθέτουν κι όχι βάσει των πραγματικών κερδών τους από τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών.

Στις 29 Απριλίου 2010 ψηφίστηκε ο Νόμος 44(I) του 2010 με αναδρομική ισχύ από 1 Ιανουαρίου 2010 που επιτρέπει την επιλογή φορολογίας βάσει της καθαρής χωρητικότητας του στόλου που διαθέτουν κι όχι βάσει των πραγματικών κερδών τους από τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών. Η Κύπρος είναι η μοναδική χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που προσφέρει αυτή την δυνατότητα και είναι η μοναδική που προσφέρει ανοικτή εγγραφή (Open Registry).

Με βάση τον νέο Νόμο δεν επιβάλλεται οποιαδήποτε φορολογία σε:

- πλοιοκτήτριες εταιρείες (Shipowning),
- εταιρείες διαχείρισης πλοίων (Shipmanagement)
- εταιρείες που ναυλώνουν/ενοικιάζουν πλοία (Chartering),

σε:

(α) κέρδη από ναυτιλιακές επιχειρήσεις

(β) μερίσματα πληρωτέα άμεσα ή έμμεσα από κέρδη ή από την πώληση του πλοίου

(γ) τόκους από κεφάλαια που χρησιμοποιούνται ως κεφάλαιο κίνησης/εργασιών ή για την δανειοδότηση, λειτουργία ή συντήρηση του πλοίου

(δ) κέρδη από την πώληση του πλοίου ή των μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Ο νέος Νόμος:

- διασφαλίζει το φορολογικό μέλλον των πλοιοκτητριών Εταιρειών που εδρεύουν στην Κύπρο,
- αυξάνει την ανταγωνιστικότητα της Κυπριακής ναυτιλίας εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και
- ενθαρρύνει νέες ναυτιλιακές εταιρείες, όπως ναυλωτές πλοίων, να ιδρύσουν εταιρείες στην Κύπρο.

7.2 ΠΑΝΑΜΑΣ - ΛΙΒΕΡΙΑ

Οι δύο πρώτοι εμπορικοί στόλοι του κόσμου, οι εμπορικοί στόλοι της Λιβερίας και του Παναμά, ανήκουν στην κατηγορία του «ανοικτού νηολογίου», δηλαδή δεν ανήκουν σε Λιβεριανούς ή, αντίστοιχα, Παναμέζους εφοπλιστές, αλλά σε εφοπλιστές άλλων χωρών (κυρίως σε εφοπλιστές των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων - Ελλάδα, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Νορβηγία, Μ. Βρετανία), οι οποίοι μέσω της εγγραφής στα «ανοικτά νηολόγια» επιδιώκουν τη μείωση του κόστους λειτουργίας των εμπορικών πλοίων τους.

Στον Παναμά κυρίως λόγω των ευνοϊκών συνθηκών που επιφυλάσσει στις ναυτιλιακές εταιρείες, δραστηριοποιούνται και πολλές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων.

Στην περίπτωση του Παναμά, οι αρχές του είναι αυτές που έχουν δημιουργήσει μία ελεύθερη εμπορική ζώνη συναλλαγών, με ξεχωριστά φορολογικά προνόμια, όπως:

- μηδενική φορολογική επιβάρυνση στις επενδύσεις κεφαλαίου,
- δεν υπάρχουν επιβαρύνσεις ή τέλη από τοπικές αρχές (δήμος),
- δεν υπάρχει φόρος κατανάλωσης ή άλλοι φόροι στα φορτία με προορισμό τη ζώνη,
- δεν υπάρχει φόρος επί των κερδών εάν αυτά γίνουν αποθεματικά για δύο χρόνια, και τέλος
- υπάρχει μία μικρή φορολογική επιβάρυνση της τάξεως του 2,5-8,5% στα κέρδη των offshores

Τα πλοία στα μητρώα της **Λιβερίας**, φορολογούνται κάθε χρόνο με έναν σταθερό φόρο με βάση την καθαρή χωρητικότητα του σκάφους, πολύ χαμηλότερο σε σύγκριση με τα ελληνικά δεδομένα. Επίσης σε αυτόν τον φορολογικό παράδεισο, τα κέρδη από την εκμετάλλευση των πλοίων δεν μπαίνουν σε κλίμακες φορολόγησης. Στην ηλεκτρονική διεύθυνση του νηολογίου της Λιβερίας δίνεται η δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρείες να υπολογίσουν άμεσα τον ετήσιο φόρο που προκύπτει για κάθε ένα από τα πλοία που διαχειρίζονται:

<http://www.liscr.com/liscr/toncalc.html?pageSection=maritime&pageSubSection=pricing>

Ο φόρος για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα μητρώα του **Παναμά** αποτελείται από τον φόρο χωτηκότητας, τον προξενικό φόρο, το τέλος επιθεώρησης του πλοίου και τα έξοδα διαχείρισης. Από τους παρακάτω πίνακες φαίνονται οι χρεώσεις για την εύρεση του ετήσιου φόρου για τα πλοία που νηολογούνται με τη σημαία του Παναμά:

Annual tax

The annual tax is comprised of the tonnage tax, consulate charge, vessel inspection fee and administration fee

The tonnage tax is calculated per every net ton:

1) per net ton - USD 0.10

Consulate charge

1. Passenger, trade, fishing vessels, tankers

1. to 1,000 gross tons - USD 1,200
2. 1,000 to 3,000 gross tons - USD 1,800
3. 3,000 to 5,000 gross tons - USD 2,000
4. 5,000 to 15,000 gross tons - USD 2,700
5. over 15,000 gross tons - USD 3,000

2. Non-self-propelled vessels, scientific vessels

1. to 500 gross tons - USD 850
2. 500 to 1,000 gross tons - USD 1,400
3. over 1,000 gross tons - USD 1,800

3. vessels of non-commercial use

1. to 100 gross tons - USD 1,000
2. over 100 gross tons - USD 1,500

Annual inspection cost

1. Passenger vessels	- USD 900
1. to 1,600 gross tons	- USD 1,800
2. over 1,600 gross tons	- USD 500
2. Cargo vessels and tankers	- USD 750
1. to 500 gross tons	- USD 850
2. 500 to 1,500 gross tons	- USD 850
3. 1,600 to 5,000 gross tons	- USD 1,000
4. 5,000 to 15,000 gross tons	- USD 1,000
5. over 15,000 gross tons	- USD 1,200
3. Vessels of non-commercial use	- USD 1,500
1. any tonnage	- USD 500
4. Other vessels	- USD 800
1. to 500 gross tons	- USD 800
2. 500 to 5,000 gross tons	- USD 1,000
3. over 5,000 gross tons	- USD 1,000

7.3 ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η Ολλανδία με το Ρότερνταμ έναν από τους μεγαλύτερους λιμένες του κόσμου, έχει μια εξαιρετική δομή για ναυτιλιακές δραστηριότητες. Πολλές από τις ναυτιλιακές εταιρίες έχουν την παρουσία τους στην Ολλανδία. Ωστόσο οι περισσότερες από τις διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρίες δεν υπόκεινται στον ολλανδικό φόρο. Σημαντικό παράγοντα αποτελεί η εύκολη πρόσβαση στην ολλανδική αγορά κεφαλαίων καθώς επίσης και η δραστηριοποίηση των πιο εξειδικευμένων ναυτικών τραπεζών. Το καθεστώς της ολλανδικής φορολογίας περιέχει ειδικά φορολογικά κίνητρα για ναυτιλιακές εταιρίες ειδικού φορολογικού καθεστώτος. Τα φορολογικά κίνητρα που προσφέρει το ανοιχτό νηολογίο της Ολλανδίας είναι:

- Η φορολογική απαλλαγή για τις ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στο εξωτερικό
- Η απαλλαγή του Ολλανδικού Φ.Π.Α., στον τομέα της ναυτιλίας για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Η εισφορά φορολόγησης πάνω στην καθαρή χωρητικότητα των πλοίων (tonnage tax regime) και όχι στη συνέχεια με βάση τα πραγματικά τους κέρδη.
- Επιδότηση τους κόστους εργασίας, με τη μορφή της μειωμένης φορολογίας και των εισφορών.

Εκτός από τις γενικές φορολογικές απαλλαγές, το Ολλανδικό κράτος έχει συνάψει ειδικές ναυτιλιακές συμβάσεις με διάφορες χώρες, όπως Αργεντινή, Ελλάδα, Χονγκ Κονγκ, Παναμά και Βενεζουέλα.

Σύμφωνα με το νόμο που ισχύει για το ΦΠΑ, η διεθνής μεταφορά των εμπορευμάτων εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπόκειται σε ΦΠΑ, ενώ σε περίπτωση επιβολής ΦΠΑ τότε ακολουθείται μια δυσκεκριμένη διαδικασία επιστροφής. Επιπλέον, η παροχή των ακόλουθων αγαθών και υπηρεσιών έχουν μηδενικό συντελεστή ΦΠΑ, ενώ αν υπάρχει πάλι επιβολή του που αφορά αυτά τα αγαθά και τις υπηρεσίες, εξακολουθεί να επιστρέφεται.

1. ποντοπόρα πλοία
2. εμπορεύματα που προορίζονται για την αγορά
3. υπηρεσίες που παρέχονται σε σχέση με τα εμπορεύματα που εξάγονται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή είναι αποθηκευμένα σε τελωνεία
4. υπηρεσίες που παρέχονται σε σχέση με εμπορεύματα που αναφέρονται στα παραπάνω 1 και 2.

7.3.1 ΕΙΔΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΒΑΣΕΙ ΧΩΤΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Βασική προϋπόθεση για την υπαγωγή στο ειδικό αυτό φορολογικό καθεστώς είναι τα κέρδη της ναυτιλιακής εταιρείας να προέρχονται από τη λειτουργία θαλάσσιων σκαφών, τα οποία διεξάγουν διεθνείς πλόες, όπως αυτά καθορίζονται ειδικώς στην σχετική νομοθεσία. Από το έτος 2011 το πεδίο εφαρμογής αυτού του καθεστώτος διευρύνθηκε,

με αποτέλεσμα να περιλαμβάνει πλέον και άλλου είδους σκάφη (ερευνητικά, σκάφη τοποθέτησης αγωγών και καλωδίων και πλωτούς γερανούς).

Μία ναυτιλιακή εταιρεία θεωρείται ότι «λειτουργεί» ένα σκάφος, εάν διαχειρίζεται (εμπορικά ή τεχνικά) και έχει στον έλεγχο της σκάφος το οποίο:

- της ανήκει, ολικά ή μερικά, εκτός εάν το έχει διαθέσει δυνάμει ναύλωσης «γυμνού πλοίου» (bareboat charter)
- κατέχει δυνάμει ναύλωσης «γυμνού πλοίου» (bareboat charter)

Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία διεξάγει την εμπορική διαχείριση σκάφους το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε άλλη εταιρεία, ή εάν διαχειρίζεται ένα πλοίο βάσει χρονοναύλωσης (time charter) ή ναύλωσης ανά ταξίδι (voyage charter), μπορεί επίσης να υπαχθεί στο ειδικό αυτό καθεστώς, υπό την προϋπόθεση ότι η εταιρεία έχει στην ιδιοκτησία της, κατά πλήρη κυριότητα ή κατά ποσοστό συνιδιοκτησίας, συγκεκριμένη χωρητικότητα σκαφών ή πλοίων που λειτουργούν υπό ναύλωση «γυμνού πλοίου» (bareboat charter). Η διαχείριση και ο έλεγχος ενός σκάφους, κατά τα ανωτέρω, περιλαμβάνει τη στρατηγική, εμπορική και τεχνική –ναυτική διαχείριση καθώς και τη διαχείριση του πληρώματος.

Αυτονόητο είναι ότι τα παραπάνω θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα στην Ολλανδία, δεν απαιτείται όμως η εγγραφή του σκάφους στην Ολλανδία (Ολλανδική σημαία), αλλά σε κράτος- μέλος της ΕΕ (εξαιρέσεις ισχύουν για πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους, τα οποία όμως ανήκουν σε υφιστάμενο στόλο που πληρεί τα απαραίτητα κριτήρια υπαγωγής).

Σε περίπτωση που μία ναυτιλιακή εταιρεία επιλέξει την υπαγωγή της στο ειδικό φορολογικό καθεστώς βάσει χωρητικότητας (αντί της φορολόγησής της βάσει των πραγματικών κερδών), η φορολογητέα ύλη κάθε σκάφους ανά οικονομική χρήση υπολογίζεται με βάση την ακόλουθη κλίμακα:

Καθαρή χωρητικότητα πλοίου (Net tonnage)	Πάγιο κέρδος ανά 1.000 τον. (net) ανά ημέρα
0- 1.000 τον.	9,08 €
Για το υπερβάλλον μέχρι 10.000 τον.	6,81 €
Για το υπερβάλλον μέχρι 25.000 τον.	4,84 €
Για το υπερβάλλον μέχρι 50.000 τον.	2,27 €
50.000 τον. και άνω	0,50 €

Τα κέρδη που φορολογούνται σύμφωνα με τα ανωτέρω, υπόκεινται στο συνήθη εταιρικό συντελεστή φορολόγησης της Ολλανδίας, όπως εκάστοτε ισχύει.

Η εφαρμογή του ειδικού φορολογικού καθεστώτος συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που υπάγονται σε αυτό δεν μπορούν να παρουσιάσουν φορολογικές ζημίες, η φορολογική απόσβεση των σκαφών δεν επιτρέπεται και το κεφαλαιακό κέρδος ή η ζημία που τυχόν προκύπτουν είναι φορολογικά ουδέτερα. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να σημειωθεί ότι η διακοπή των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων εντός των πρώτων δέκα ετών μπορεί να έχει δυσμενείς φορολογικές συνέπειες για την εταιρεία.

Για την εφαρμογή του καθεστώτος αυτού, πρέπει να υποβληθεί σχετικό αίτημα προς τις φορολογικές αρχές της Ολλανδίας. Σε περίπτωση που το αίτημα αυτό γίνει δεκτό, η εταιρεία θα υπάγεται στο ειδικό καθεστώς για περίοδο δέκα ετών. Νεοσυσταθείσες ναυτιλιακές εταιρείες ή υφιστάμενες ξένες ναυτιλιακές εταιρείες που μεταφέρουν την κύρια διαχείριση των σκαφών τους στην Ολλανδία, θα πρέπει να υποβάλουν τη σχετική αίτηση κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας τους στην Ολλανδία. Είναι επίσης δυνατό και πολλές φορές προτείνεται, οι εταιρείες αυτές να λαμβάνουν την άποψη της φορολογικής αρχής πριν την πραγματική έναρξη της λειτουργίας τους στην Ολλανδία.

Μετά την πάροδο των δέκα ετών η ναυτιλιακή εταιρεία καλείται να αποφασίσει εάν επιθυμεί να παραμείνει στο ειδικό καθεστώς φορολόγησης ή επιθυμεί να υπαχθεί στο σύνθητες καθεστώς φορολόγησης εταιρειών. Εάν κατά την περίοδο αυτή των δέκα ετών κάποιο από τα κριτήρια υπαγωγής εκλείψει, η εφαρμογή του ειδικού καθεστώτος φορολόγησης παύει να ισχύει.

7.3.2 ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Όσον αφορά το κόστος εργασίας, το Ολλανδικό σύστημα φορολόγησης αποσκοπεί στη μείωση του φόρου των μισθωτών υπηρεσιών. Το τμήμα του φόρου μισθωτών υπηρεσιών που μπορούν να παρακρατούνται από τον εργοδότη ανέρχεται σε:

- 40% του μισθού (για σκοπούς φόρου μισθωτών υπηρεσιών) για τους υπαλλήλους που ζουν στην Ολλανδία και οι οποίοι υπόκεινται σε ολλανδικό φόρο μισθωτών,
- 10% του μισθού (για σκοπούς φόρου μισθωτών υπηρεσιών) για τους υπαλλήλους που δεν ζουν στην Ολλανδία, αλλά οι οποίοι υπόκεινται σε ολλανδικό φόρο μισθωτών, και
- 10% του μισθού (για σκοπούς φόρου μισθωτών υπηρεσιών) για τους υπαλλήλους που υπόκεινται μόνο στην ολλανδική κοινωνική ασφάλιση.

7.4 ΜΑΛΤΑ

Η νομοθεσία της Μάλτας προσφέρει μια σειρά από φορολογικά οφέλη στους εφοπλιστές ή τους ναυλωτές γυμνού σκάφους, οι οποίοι λειτουργούν πλοία με φόρο χωρητικότητας τουλάχιστον 1.000 καθαρών (net) τόνων και τα οποία είναι νηολογημένα υπό τη σημαία της Μάλτας, ναυλωμένα, διευθύνονται και διοικούνται από έναν Οργανισμό Ναυτιλίας (μια θέση η οποία αυτόματα ανατίθεται σε Shipping Company (LLC), εταιρική σχέση, καταπίστευμα ή ίδρυμα που έχει ως τις δραστηριότητές της την ιδιοκτησία, τη λειτουργία, διοίκηση ή διαχείριση των πλοίων).

Ο Εμπορικός Ναυτιλιακός Νόμος, ρυθμίζει την εγγραφή και λειτουργία των πλοίων υπό τη σημαία της Μάλτας και βασίζεται στο αντίστοιχο αγγλικό δίκαιο.

Σύμφωνα με το νόμο, κάθε τύπος πλοίου (περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε oilrigs, πλατφόρμες, φορτηγίδες κλπ), μπορεί να είναι εγγεγραμμένο στο Μαλτέζικο Ναυτιλιακό Μητρώο και να φέρουν τη σημαία της Μάλτας. Περαιτέρω, ο Νόμος επιτρέπει επίσης την εγγραφή ναύλωσης bareboat για τα ξένα πλοία υπό τη σημαία της Μάλτας, αλλά και για την εγγραφή ναύλωσης του πλοίου της Μάλτας πλοία υπό ξένη σημαία.

Μερικά από τα πιο ελκυστικά πλεονεκτήματα της εγγραφής κάτω από τη σημαία της Μάλτας μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Αυτόματη απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος στη Μάλτα για το εισόδημα που προέρχεται από ναυτιλιακές δραστηριότητες της Μάλτας φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας των πλοίων
- Αυτόματη απαλλαγή από τη δωρεά και το καθήκον διαδοχή του κεφαλαίου που εκπροσωπείται για τη Μαλτέζικη φορολόγηση βάσει της χωρητικότητας των πλοίων
- Αυτόματη απαλλαγή από το φόρο των εγγράφων και τις μεταφορές (τέλη χαρτοσήμου) πληρωτέα κατά την πώληση ή τη μεταφορά της φόρου χωρητικότητας πλοίων της Μάλτας και για την παραχώρηση ή μεταβίβαση οποιουδήποτε μεριδίου ή μετοχών σε οποιαδήποτε εταιρεία που κατείχε τα εν λόγω πλοία
- Εγγραφή των πλοίων υπό κατασκευή και τις υποθήκες επί των σκαφών αυτών επιτρέπεται
- Δεν υπάρχουν περιορισμοί όσον αφορά την εθνικότητα του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος που απασχολούνται σε πλοία της Μάλτας
- Απλή και αποτελεσματική διαδικασία για την εγγραφή και διαγραφή των πλοίων της Μάλτας, καθώς και για την εγγραφή και την απαλλαγή των υποθηκών
- Αποτελεσματικές διαδικασίες για την πώληση ή μεταβίβαση μετοχών ή εταιρικών μεριδίων στις Μαλτέζικες ναυτιλιακές εταιρείες
- Δεν επιβάλλονται εμπορικοί περιορισμοί στα εγγεγραμμένα πλοία της Μάλτας.

Ο ετήσιος φόρος, που επιβάλλεται στα πλοία που νηολογούνται με τη σημαία της Μάλτας υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων, όπως αυτός αντιστοιχεί με βάση τον παρακάτω πίνακα:

Net Tonnage (NT)		Initial fee on registration	Annual fee
From	To		
0	2,500	Lm250 (€108)	Lm375 (€874)
2,501	8,000	Lm250 + Lm0.10 per NT over 2,500 NT (€108 + €0.24)	Lm375 + Lm0.15 per NT over 2,500 NT (€874 + €0.35)
8,001	10,000		Lm1,200 + Lm0.08 per NT over 8,000 NT (€2,796 + €0.19)
10,001	15,000		Lm1,360 + Lm0.06 per NT over 10,000 NT (€3,168 + €0.14)
15,001	20,000		Lm1,660 + Lm0.05 per NT over 15,000 NT (€3,867 + €0.12)
20,001	30,000	Lm800 + Lm0.03 per NT over 8,000 NT (€1,864 + €0.07)	Lm1,910 + Lm0.04 per NT over 20,000 NT (€4,450 + €0.10)
30,001	50,000		Lm2,310 + Lm0.03 per NT over 30,000 NT (€5,381 + €0.07)
50,001	-		Lm2,910 + Lm0.02 per NT over 50,000 NT (€6,779 + €0.05)

7.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Σύμφωνα με τα όσα έχουν περιγραφεί παραπάνω, είναι φανερό πως η ελληνική σημαία και συνεπώς το ελληνικό νηολόγιο παραμένει ακριβό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, την προσφυγή αρκετών ναυτιλιακών εταιριών για τη νηολόγηση των πλοίων τους σε σημαίες ευκαιρίας, μειώνοντας κατά πολύ περισσότερο το κόστος λειτουργίας των πλοίων που διαχειρίζονται όπως αυτές της Μάλτας, της Λίβερίας και του Παναμά.. Από τα παραπάνω επίσης προκύπτει πως και τα πλοία που νηολογούνται στην Ολλανδία διέπονται από ένα φορολογικό καθεστώς ιδιαίτερα ακριβό. Παρ'όλα αυτά, δίνει τη δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρίες να επιλέξουν τον τρόπο με τον οποίο θα φορολογηθούν. Έτσι οι εφοπλιστές έχουν την ευελιξία αναλόγως των ετήσιων αποτελεσμάτων της εταιρίας τους

να επιλέξουν με ποίον τρόπο θα φορολογηθεί, και ακόμα και με την πάροδο του χρόνου παραμονής της εταιρίας στη φορολογία στα κέρδη της όπως αυτά καθορίζονται με βάση την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων της, έχουν και πάλι την ευελιξία να επιλέξουν αν θα παραμείνουν σε αυτή ή θα φορολογηθούν με βάση τα πραγματικά τους κέρδη.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για πρώτη φορά η ελληνική σημαία χάνει την πρωτιά μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως αποτέλεσμα της ελαφριάς μείωσης του ελληνικού νηολογίου και της σημαντικής αύξησης του νηολογίου Μάλτας. Η Μάλτα με 46,4 εκατ. gt καταλαμβάνει την πρώτη θέση στη σχετική κατάταξη του εμπορικού στόλου της Ευρώπης με βάση τη σημαία, ενώ το ελληνικό νηολόγιο περνά πλέον στη δεύτερη θέση με 36,89 εκατ. gt. Το ελληνικό νηολόγιο ωστόσο σε κάθε περίπτωση είναι ένα μη ελκυστικό νηολόγιο μετά τις τελευταίες εξελίξεις στο διοικητικό φορέα της ναυτιλίας (κατάργηση του πρώην υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας). Όσο παραμένει ένα "ακριβό" νηολόγιο, σε συνθήκες πτώσης των ναυλαγορών μετρά. Επομένως είναι πολύ φυσικό να επιλέγονται ξένα νηολόγια όπως του Παναμά ή της Λιβερίας λόγω της χαμηλής φορολογίας στην οποία υπόκεινται οι ναυτιλιακές εταιρίες.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η συνεχιζόμενη υποχώρηση της ζήτησης ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας ύφεσης το 2011 οδήγησε την παγκόσμια οικονομία σε παρατεταμένη επιβράδυνση. Οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης της Κίνας, Ινδίας και Βραζιλίας μειώθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους ενώ η ΕΕ οδηγήθηκε σε ελαφρά αλλά εμφανή ύφεση και η οικονομία των ΗΠΑ παρουσίασε ισχνή απόδοση, αλλά καλύτερη από την αναμενόμενη. Το 2011 η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά δεν μπόρεσε να ανακάμψει από την κρίση των προηγούμενων ετών με την αστάθεια να βασιλεύει και να καθιστά τις προβλέψεις πολύ δύσκολες. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF) πρόσφατα αναθεώρησε προς τα κάτω τις προβλέψεις του για το 2012, φοβούμενο ότι η κρίση χρέους της Ευρωζώνης μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τον ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας και, συνεπώς, να έχει αρνητική επίπτωση στην αγορά πλοίων ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων. Επομένως, το 2012 αναμένεται να είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο έτος για την πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιριών.

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας εξακολουθεί να ακυρώνει τις ενδεχόμενες θετικές τάσεις και συγκρατεί τις τιμές των ναύλων καθοδικά στους περισσότερους τομείς. Η πλεονάζουσα χωρητικότητα παραμένει επιμόνος και το 2012 το βασικό πρόβλημα με άνευ προηγουμένου μεγέθη και αρνητικές επιπτώσεις επί των ναύλων. Περαιτέρω προβλήματα που υπογραμμίζουν τις αρνητικές τάσεις είναι οι υψηλές τιμές του πετρελαίου και η έλλειψη τραπεζικής χρηματοδότησης. Ως προς την τελευταία, η παρατεταμένη περίοδος υπερπροσφοράς χωρητικότητας και οι χαμηλές τιμές των ναύλων έχουν προκαλέσει πτώση των τιμών των πλοίων και κατέστησαν την αναχρηματοδότηση ακόμα δυσκολότερη.

Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που εντοπίζει λοιπόν η ναυτιλία, είναι η σταδιακή απομάκρυνση των νέων από το ναυτικό επάγγελμα. Χωρίς νέους καπετάνιους και μηχανικούς είναι θέμα χρόνου ο αφελληνισμός της ναυτιλίας και η μετακόμισή της σε άλλες χώρες, όπως έγινε και σε άλλες πρώην ναυτικές δυνάμεις (ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο). Προφανώς, το μισθολόγιο των Ελλήνων αξιωματικών δεν μπορεί να ανταγωνιστεί το αντίστοιχο των χωρών του τρίτου κόσμου και ως εκ τούτου, οι

αυξημένες αποδοχές των Ελλήνων για να παραμείνουν ανταγωνιστικές, θα πρέπει να συνδυάζονται με υψηλού επιπέδου γνώσεις και δεξιότητες.

Όσο περισσότερη είναι η γνώση, η τεχνογνωσία και οι δεξιότητες που απαιτούνται για την εργασία στον ναυτικό στοιβό, τόσο μεγαλύτερες είναι και οι διαφοροποιήσεις μισθών που μπορεί να παρατηρηθούν σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες διαφαίνονται και από τη διαφορά παραγωγικότητας. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η άμεση αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης χωρίς προκαταλήψεις του παρελθόντος, προς όφελος του τομέα αυτού και της Ελλάδας γενικότερα. Οι ναυτικές σχολές στην Ελλάδα είναι υποβαθμισμένες, μιας που είναι «δεμένες» με το κράτος και κατ' επέκταση τα κόμματα. Πρέπει να δοθεί η δυνατότητα για την ίδρυση σχολών ναυτικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης, με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και δη των ναυτιλιακών εταιριών, που έχουν συμφέρον από το υψηλό επίπεδο σπουδών, ενώ αυτή η πρόβλεψη εξασφαλίζει άμεση επαγγελματική αποκατάσταση, στους νέους ναυτικούς. Η διατήρηση του μονοπωλίου της ναυτικής παιδείας από το κράτος οδηγεί τελικά τη ναυτιλία σε ξένα εδάφη, μειώνει το επίπεδο ποιότητας της παιδείας ενώ τελικός αποδέκτης αυτής της κατάστασης είναι το κράτος.

Για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας συμβάλλουν σημαντικά οι κατευθυντήριες πολιτικές της Ε.Ε. Η Ε.Ε όπως αναφέρεται σε προηγούμενο κεφάλαιο, έχει εξεδώσει μια σειρά κατευθυντήριων γραμμών όπου βασικός στόχος είναι η μείωση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου.

Είναι σημαντικό λοιπόν, να απορροφηθεί από την πολιτεία το κόστος της κοινωνικής ασφάλισης και φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών χωρίς να μειώνεται το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα υπό ελληνική σημαία με στόχο τη μείωση τους κόστους επάνδρωσης. Αυτό το μέτρο μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα και να μειώσει το λειτουργικό κόστος μεταξύ 2,5% - 4%, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Η επιβάρυνση του κράτους θα συνίσταται σε μια μικρή αύξηση στην οικονομική ενίσχυση του ΝΑΤ (περίπου 9%).

Επίσης είναι απαραίτητη η απορρόφηση από την πολιτεία του κόστους επαναπατρισμού των πληρωμάτων σε πλοία με ελληνική σημαία, όταν δεν υπερβαίνουν το 50% του συνολικού κόστους που απαιτείται για τέτοιους λόγους.

Οι νομοθετημένες θέσεις εργασίας στα υπό Ελληνική σημαία πλοία σε συνδυασμό με την ανελαστική προσφορά αξιωματικών φαίνεται ότι επιδρά αρνητικά στην ανταγωνιστικότητα της υπό Ελληνική σημαία ναυτιλίας εκτοξεύοντας τις αποδοχές των Ελλήνων αξιωματικών πολύ πέρα από αυτών των συλλογικών συμβάσεων. Αυτό όπως είναι φυσικό επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα και της Ελληνόκτητης υπό ξένη σημαία ναυτιλίας. Αποτέλεσμα αυτής της επικρατούσας κατάστασης είναι η χρησιμοποίηση αμιγώς ξένων πληρωμάτων από ένα μεγάλο μέρος της Ελληνόκτητης υπό ξένη σημαία ναυτιλίας, αποφεύγοντας έτσι την χρησιμοποίηση των ακριβότερων Ελλήνων αξιωματικών.

Για πρώτη φορά όμως μετά από δεκαετίες οι νέοι Έλληνες συρρέουν κατά χιλιάδες στις ναυτικές ακαδημίες της χώρας αναζητώντας διέξοδο από την κρίση και την ανεργία, όπως παλαιότερα και πάλι, στη θάλασσα. Μετά από μια απαράδεκτη αδιαφορία της Πολιτείας στις διαρκείς εκκλήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών και των ναυτιλιακών οργανώσεων για την κατάρτιση Ελλήνων αξιωματικών, αυξήθηκαν οι θέσεις στις 10 ναυτικές ακαδημίες της χώρας όπου μπορούν να αποκτήσουν πτυχία που οδηγούν στη θέση του πλοιάρχου και μηχανικού οι ενδιαφερόμενοι φοιτητές. Μόλις πέρυσι και μετά από αλληπάλληλες πιέσεις των θεσμικών παραγόντων της ναυτιλίας αυξήθηκαν επιτέλους, έστω και κατά λίγες εκατοντάδες, οι θέσεις στις δημόσιες αυτές σχολές από τις 700 περίπου στις 1300. Έτσι το 2011 καλύφθηκαν τόσο οι αριθμητικοί στόχοι όσο και τα ποιοτικά κριτήρια. Όπως επισημάνεται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στην ετήσια έκθεσή της για την ποντοπόρο ναυτιλία, η υψηλή ανεργία στην ξηρά ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας κρίσης δίνει την ευκαιρία προώθησης την ναυτικής σταδιοδρομίας.

Για τη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών, εκτός από τα αναγκαία μέτρα για την ενδυνάμωση και προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος, η παροχή φορολογικών κινήτρων θα την ωθήσει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση. Η Ε.Ε. μέσα από κατάλληλες πολιτικές, φορολογικές και περιβαλλοντικές, θα πρέπει να μειώσει τον κίνδυνο μετανολόγησης του ευρωπαϊκού στόλου (αλλαγή σημαίας) σε σημαίες χωρών εκτός Ε.Ε., διότι μια τέτοια εξέλιξη θα έχει αρνητικές συνέπειες για το

περιβάλλον, την ποιότητα της ναυτιλίας και τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο. Στο πλαίσιο αυτό όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. θα πρέπει να ενισχύσουν τις σημαίες τους με την παροχή φορολογικών κινήτρων, όπως ο φόρος χωρητικότητας και φορολογικών ελαφρύνσεων για τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες. Τη θέση αυτή διατυπώνει η εισήγηση στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της Επιτροπής Μεταφορών σε σχέση με τη ναυτιλιακή πολιτική που πρέπει να ακολουθήσει η κοινότητα μέχρι το 2018. Το κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναγνωρίζει την αξία και την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών σε μια παγκόσμια αγορά. Το 41% του συνολικού διεθνούς στόλου είναι στα χέρια της Ευρώπης. Ωστόσο, η ανάπτυξη και η εξέλιξη των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σε τρίτες χώρες ασκούν όλο και μεγαλύτερη πίεση στην ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου.

Ένα ακόμη θέμα που τίθεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι η περιβαλλοντική διάσταση της ναυτιλίας. Σαφώς, ο ναυτιλιακός τομέας έχει καταστεί ασφαλέστερος και καθαρότερος. Ωστόσο, θα πρέπει να συμβάλλει περισσότερο στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η Επιτροπή θα προσπαθήσει να ορίσει τις προδιαγραφές εκπομπών στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την παρακολούθηση της ανταγωνιστικότητας της Ε.Ε. Είναι ζωτικής σημασίας να μειωθούν οι εκπομπές θείου και αζώτου. Επίσης θα πρέπει να εξεταστεί ποιές ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιοχές μπορούν να θεωρηθούν περιοχές ελέγχου των εκπομπών.

Προτάσεις για την ενίσχυση της ποντοπόρου ναυτιλίας:

- Επανασύσταση υπουργείου Εθνικής Ναυτιλίας.
- Αναδιάρθρωση εκπαιδευτικού συστήματος με λίγες σχολές υψηλού επιπέδου.
- Εκστρατεία ενημέρωσης σε σχολεία σχετικά με το ναυτικό επάγγελμα.
- Ελαστικότερη ελάχιστη σύνθεση πληρώματος σε πλοία με ελληνική σημαία ή φορολογικά κίνητρα για απασχόληση Ελλήνων ναυτικών.
- Εξορθολογισμός των συμβάσεων, αλλά διατήρησή τους.

- Μείωση εισφορών στο NAT, με σκοπό την προσέλκυση περισσότερων πλοίων. Μείωση της εισφοράς- φορολογίας ανά κόρο σε συνάρτηση με τη σύνθεση με ελληνικό πλήρωμα.
- Απαλλαγή του NAT από ασφαλιστικά καθήκοντα άλλων κατηγοριών εργαζομένων και με μηδενική κρατική παρέμβαση.

Η προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία δεν πρέπει να βασίζεται στην επίκληση του πατριωτισμού των Ελλήνων εφοπλιστών, αλλά σε ξεκάθαρα μέτρα που θα κάνουν το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικότερο και ποιοτικότερο.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ. Β. Λεκάκου και Α.Πάλλης, 2006, *Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία*. Αθήνα: Εκδ. Τυπωθητώ
- Χρήστος Τότσης (Επιμέλεια), 2007, *Κωδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών εταιριών*, Αθήνα: Εκδ. Παμισος
- Κ.Λεκαράκου-Νιζάμη και Α.Παπασπύρου, 2001, *Ναυτιλιακή Λογιστική*, Πειραιας
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Λευκή Βίβλος: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 – η ώρα των επιλογών*, Βρυξέλλες 12/9/2001.
- ΕΣΥΕ, *Αποτελέσματα απογραφής ναυτεργατικού δυναμικού της 20ης Σεπτεμβρίου 2006*, Αθήνα, 2007
- Μπέλλος Η., (2012) *Οι νεοί Έλληνες μπαρκάρουν ξανά*, <http://www.capital.gr/News.asp?id=1510807>
- Κ.Γκιζιάκης, Α.Καρλής και Ν.Ρειζής, *Ναυτικό Επιμελητήριο και Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2005, Διεύρυνση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία – Ναυτεργατικό δυναμικό και κόστος επανδρωσης του ελληνικού στόλου*, σελ. 50-51
- Γενική γραμματεία επενδύσεων και αναπτυξης, <http://www.ependyseis.gr/>
- Οι αλλαγές στο NAT και στα άλλα ταμεία, (2012), <http://www.mediashipping.gr/?q=node/7884>
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2010) *Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018*, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:081E:0010:0016:EL:PDF>
- YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, Ελλάδα – Ναυτιλία, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=30357>
- YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, Ευρωπαϊκή Ένωση και Θαλάσσιες Μεταφορές, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25190>
- YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, Δύναμη Στόλου – Οικονομικά στοιχεία, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>

- Θεοδωρόπουλος Σ., (2007), *Ειδικά θέματα ρυθμιστικής πολιτικής*, Αθήνα: Guteberg.
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2004), *Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών*, [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)
- Υπουργιο Θαλάσσιων Μεταφορών, Νήσων και Αλιείας, Ναυτιλία, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25210>
- The Malta International Ship Register, <http://www.qubeservices.com/07shipping.asp>
- Tax Consultants International, The Dutch tax regime and incentives for shipping companies, http://www.tax-consultants-international.com/read/The_Dutch_tonnage_tax_regime
- Κυπριακή Δημοκρατία, Νέο Κυπριακό Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας, <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/988fabe27a7814cbc225773c002c8952?OpenDocument#>
- Liberian Registry, New Pricing Policy For Vessels Entering the Liberian Registry On or After July 1, 2000 http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/TonnageTaxPricing_Rev012011.pdf
- Lowtax Global Tax & Business Portal, Panama Shipping Registry Fees, <http://www.lowtax.net/lowtax/html/jpaoltr.html#shipfees>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Έρευνα της PWC

Η επάνδρωση των πλοίων αποτελεί σημαντική πρόκληση για τον κλάδο της ναυτιλίας παγκοσμίως. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα της γνωστής ελεγκτικής εταιρίας με θέμα «Πρόκληση για τον κλάδο- εξασφαλίζοντας ειδικευμένα πληρώματα στη σημερινή αγορά», αποκαλύπτεται ότι η προσέλκυση και διακράτηση ικανών ναυτικών, αποτελούν ένα διαρκώς επιδεινούμενο πρόβλημα το οποίο βρίσκεται ψηλά στην ατζέντα όλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ο παγκόσμιος στόλος έχει ξεπεράσει κατά πολύ την προσφορά ειδικευμένων πληρωμάτων, με την έλλειψη των εκπαιδευμένων αξιωματικών να είναι ιδιαίτερος έντονη.

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας χαρακτήρισε το 2010 ως «Έτος Ναυτικού». Με αφορμή αυτό το γεγονός, πραγματοποιήθηκε έρευνα που εξετάζει την ικανότητα του κλάδου της ναυτιλίας να στρατολογεί και να διατηρεί επαρκείς αριθμούς ναυτικών που διαθέτουν τα απαιτούμενα προσόντα για το χειρισμό των πλοίων.

Συνολικά στη μελέτη έλαβαν μέρος 23 εταιρίες –αντιπροσωπεύοντας 1.125 πλοία- από την Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική, τη Μέση Ανατολή, τη Νότια Αφρική και την Ασία-Ειρηνικό. Τέθηκαν ερωτήματα σχετικά με: το μέσο αριθμό πληρώματος ανά πλοίο, τη συμμετοχή δοκίμων στο πλήρωμα, τις εθνικότητες των αξιωματικών και των πληρωμάτων, το μέσο όρο ηλικίας του πληρώματος, τη μέση αμοιβή, τους εκπαιδευτικούς θεσμούς και τα μαθήματα που διδάσκονται καθώς και τις βασικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρίες.

- Εθνικότητες

Η έρευνα υπογραμμίζει ότι περίπου το 45% των αξιωματικών και το 90% των πληρωμάτων παγκοσμίως προέρχονται από τις Φιλιππίνες και την Ινδία. Αυτό το φαινόμενο φαίνεται να είναι αποτέλεσμα διαφόρων παραγόντων, όπως η ανάπτυξη των ναυτιλιακών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, η απουσία εναλλακτικών ευκαιριών απασχόλησης σε αυτές τις χώρες καθώς και η καλή χρήση της Αγγλικής γλώσσας από τους συγκεκριμένους λαούς.

- Σύνθεση και αμοιβές των πληρωμάτων

Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, οι αξιωματικοί λαμβάνουν σημαντικά υψηλότερες αμοιβές από τους απλούς ναυτικούς εξαιτίας των αυξημένων απαιτήσεων εκπαίδευσης για το συγκεκριμένο ρόλο αλλά και της μεγάλης ευθύνης σχετικά με την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Κατά μέσο όρο, σε ένα πλοίο με 23 μέλη, οι αξιωματικοί καλύπτουν το 35-40% του πληρώματος. Επιπλέον, η μελέτη αποκαλύπτει ότι οι μισθοί για τους αξιωματικούς στα τάνκερ είναι υψηλότεροι σε σχέση με τους ισόβαθμους τους στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, γεγονός που αντανακλά τις απαιτήσεις πιστοποίησης και τα ποιοτικά στάνταρτ, τα οποία οφείλουν να πληρούν τα τάνκερ.

-Προοπτικές καριέρας: Η εικόνα του επαγγέλματος του ναυτικού

Όπως αναφέρεται στη μελέτη, ο κλάδος της ναυτιλίας αγωνίζεται, προκειμένου να καταστήσει ελκυστικότερη για τους νέους την καριέρα στο χώρο. Πάντως, η προσπάθεια αυτή έρχεται αντιμέτωπη με πολυάριθμα προβλήματα όπως: ο αποχωρισμός από την οικογένεια και τους φίλους, η επιθυμία της «Γενιάς Υ» να είναι διαρκώς κοινωνικά δικτυωμένη, η αντίληψη ότι η καριέρα στη ναυτιλία ταυτίζεται με μια ζωή στη θάλασσα καθώς και η πρόσφατη αρνητική δημοσιότητα που έχει συγκεντρώσει ο κλάδος εξαιτίας των περιβαλλοντικών ζητημάτων και της πειρατείας, μεταξύ άλλων. Σε αυτό το πλαίσιο, δεν προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση ότι οι γυναίκες υποαντιπροσωπεύονται σε ένα επάγγελμα, που απαιτεί αρκετά μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από το σπίτι.

- Εκπαίδευση: Η είσοδος στο ναυτιλιακό επάγγελμα

Στο φως έρχονται οι έντονες διαφοροποιήσεις ως προς τα επίπεδα εκπαίδευσης από χώρα σε χώρα καθώς και την έλλειψη παγκόσμιων στάνταρτ για τα πτυχία.

Σε γενικές γραμμές, τα κράτη, στα οποία η ναυτιλιακή εκπαίδευση ελέγχεται από το κράτος ή απαγορεύεται δια νόμου η λειτουργία ιδιωτικών εκπαιδευτικών κέντρων, τείνουν να αντιμετωπίζουν σοβαρότερα προβλήματα έλλειψης ναυτικών. Από την άλλη πλευρά, οι χώρες που ενθαρρύνουν την ανάπτυξη ιδιωτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, όπως οι Φιλιππίνες, η Ινδία και η Ουκρανία αποτελούν την κυρίαρχη πηγή στελέχωσης στο χώρο. Αρκετές μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες, συμπληρώνουν την ακαδημαϊκή εκπαίδευση των εργαζομένων τους, μέσω εξειδικευμένων εκπαιδευτικών κέντρων- εξοπλισμένων με ακριβή τεχνολογία και προηγμένου

επιπέδου εξομοιωτές- ή μέσω σεμιναρίων που παρέχονται από καθιερωμένα R&I club, νηογνώμονες και εξειδικευμένες εταιρίες εκπαίδευσης με χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή.

-Προσελκύοντας μέλη πληρώματος: Υπάρχουσες πρακτικές στελέχωσης

Ο εντεινόμενος ανταγωνισμός στον κλάδο σε συνδυασμό με ένα οικονομικό περιβάλλον όπου τα ναύλα και τα ποσοστά προσλήψεων βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα με στόχο να περιοριστούν τα κόστη, δημιουργούν ανησυχία στους πλοιοκτήτες που βλέπουν τα ποσά που δαπανώνται στις προσλήψεις να αυξάνονται. Για αυτό το λόγο, πολλές ναυτιλιακές εταιρίες στρέφονται προς τις αγορές της Άπω Ανατολής και των Βαλκανίων, όπου είναι δυνατόν να εντοπίσουν επαρκώς εκπαιδευμένο προσωπικό σε χαμηλότερο κόστος. Πάντως, αυτές οι αγορές δεν είναι πανάκια για την κάλυψη των στόχων στελέχωσης, καθώς η εκπαίδευση και οι δεξιότητες των αξιωματικών από διάφορα μέρη του κόσμου ποικίλουν, συνεπώς, θα πρέπει να πραγματοποιείται αξιολόγηση με βάση τα στάνταρτ του κλάδου.

- Πρακτικές που ενθαρρύνουν την καριέρα στη ναυτιλία

Με στόχο να προωθήσουν τη μεγαλύτερη προσφορά εξειδικευμένων ναυτικών, επιχειρήσεις και κυβερνήσεις χρειάζεται να καταστήσουν το επάγγελμα ελκυστικότερο. Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να θεσπίσουν καινοτόμα κίνητρα και προγράμματα φορολογικών ρυθμίσεων. Οι ναυτιλιακές εταιρίες, από την πλευρά τους, οφείλουν να αντιμετωπίσουν την αύξηση των αμοιβών και του κόστους των πακέτων κοινωνικής ασφάλισης.

-Παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την προσέλκυση ικανών πληρωμάτων

Η μελέτη υποδεικνύει ότι η ευνοιοκρατία προς τα εθνικά πληρώματα, τα εχθρικά φορολογικά περιβάλλοντα, τα περίπλοκα σχήματα κοινωνικής ασφάλισης, τα ξεπερασμένα εκπαιδευτικά προγράμματα, οι αυστηροί περιορισμοί ως προς τη σύνθεση του πληρώματος σε σχέση με τη σημαία του πλοίου, ο αυξανόμενος προστατευτισμός, ο κυβερνητικός επεμβατισμός καθώς και η δυσχέρεια των ναυτικών στη χρήση της αγγλικής γλώσσας, αποτελούν τα κύρια εμπόδια για την προσέλκυση καλύτερων πληρωμάτων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Νόμος 27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.» (ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975).

ΤΜΗΜΑ Α'
ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

Γενικά περί φορολογίας πλοίων. Επιβολή του φόρου και της εισφοράς.

Άρθρον 1

1. Επιβάλλεται κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου φόρος και εισφορά επί των υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίων.
2. Διά τους σκοπούς του παρόντος νόμου τα πλοία λογίζονται υπό ελληνικήν σημαίαν, από της νηολογήσεως των εις ελληνικόν λιμένα ή της εγγραφής των εις Προξενικά Λιμεναρχεία τηρούμενα νηολόγια ή της εκδόσεως προσωρινού εγγράφου ελληνικής εθνικότητας αυτών, μέχρι του χρόνου καθ' ον λαμβάνει χώραν το επιβάλλον την διαγραφήν του εκ του νηολογίου γεγονός.
3. Ο όρος πλοίων περιλαμβάνει και τα πλοιάρια, εφόσον ειδικώς δεν ορίζεται άλλως.

Άρθρον 2

1. Ο κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί πάσαν υποχρέωσιν του πλοιοκτήτου, ως και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οιοδήποτε τύπου εκ φόρου εισοδήματος, καθ' όσον αφορά εις τα κέρδη, τα οποία προκύπτουν εκ της εκμεταλλεύσεως πλοίων.
2. Ως εισόδημα απαλλασσόμενον νοείται και η τυχόν υπεραξία η πραγματοποιούμενη εκ της εκποιήσεως του πλοίου, εισπράξεως ασφαλιστικής αποζημιώσεως ή εξ οιασδήποτε άλλης αιτίας.
3. Εις ην περίπτωσιν ημεδαπή ή αλλοδαπή εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίων υπό ελληνικήν σημαίαν, ασκεί πλην της εκμεταλλεύσεως του πλοίου και άλλας επιχειρήσεις, απαλλάσσεται από του φόρου εισοδήματος ποσόν των καθαρών κερδών ή των μερισμάτων, ίσον προς την σχέσιν την υφισταμένην μεταξύ των εκ του πλοίου κτηθέντων ακαθαρίστων εσόδων της τοιαύτης εταιρείας.

Άρθρον 3

Κατάταξις πλοίων εις κατηγορίας

1. Διά την επιβολήν του φόρου και της εισφοράς, τα υποκείμενα εις τούτον πλοία κατατάσσονται εις τας ακόλουθους κατηγορίας:
 - A. Πρώτη κατηγορία:
 - α) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία χωρητικότητος ολικής (gross) 3.000 κόρων και άνω.
 - β) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητος επεκτείνοντα τους πλόας των εις λιμένας εξωτερικού ή εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού.
 - γ) Επιβατηγά πλοία επεκτείνοντα τους πλόας των εις λιμένας εξωτερικού ή εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού, και
 - δ) Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητος άνω των 500 κόρων, άτινα εξετέλεσαν κατά το προηγούμενον έτος και επί εξάμηνον τουλάχιστον χρονικόν διάστημα κατ' αποκλειστικότητα τακτικού πλόας περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνον εξωτερικού, δι' αναψυχήν των επ' αυτών επιβαινόντων, κατόπιν δημοσίας εξαγγελίας των πλοίων αυτών (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια).
- Διά την συμπλήρωσιν του κατά τα ανωτέρω εξαμήνου χρονικού διαστήματος λαμβάνεται υπ' όψιν και τρίμηνον κατ' ανώτερον όριον εκ του χρονικού διαστήματος, καθ' ο τα περιηγητικά

πλοία ή κρουαζιερόπλοια παρέμειναν τυχόν εν ακινησία συνεπεία ανωτέρας βίας, προσηκόντως διαπιστωμένης παρά της Επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων.

ε) Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος ανωτέρου των 5.000 κόρων, χρησιμοποιούμενα εκ κατασκευής ή μετασκευής δι' εξερευνήσεις, γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού, άντλησιν εκ της θαλάσσης, διύλισιν και εναποθήκευσιν πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

Β. Δευτέρα κατηγορία:

Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοίαρια γενικώς.

Άρθρον 4

Υποκείμενον φόρου και εισφοράς

1. Ο φόρος και η εισφορά βαρύνει:

Τους πλοιοκτήτας ή πλοιοκτητρίας εταιρείας, τους εγγεγραμμένους εις το οικείον νηολόγιον κατά την πρώτην ημέραν εκάστου ημερολογιακού έτους, ανεξαρτήτως της κατοικίας ή της διαμονής ή της έδρας αυτών εν τη ημεδαπή ή εν τη αλλοδαπή.

Αλληλεγγύως υπόχρεως προς καταβολήν του φόρου και της εισφοράς είναι και πας κατ' εντολήν του πλοιοκτήτου ή οιασδήποτε Αρχής ή εξ οιασδήποτε άλλης αιτίας διαχειριζόμενος το πλοίον και εισπράττων τους ναύλους ως και ο αντίκλητος αυτού ο αποδεχθείς εγγράφως τον διορισμόν του.

Επί εκουσίας μεταβιβάσεως της κυριότητος του πλοίου ο νέος πλοιοκτήτης τυγχάνει εξ ολοκλήρου μετά των κατά την μεταβίβασιν υποχρέων δικαιοπαρόχων του υπόχρεως εις πληρωμήν του φόρου και της εισφοράς των βαρυνόντων το πλοίον κατά τον χρόνον της μεταβιβάσεως.

Άρθρον 5

Μείωσις φόρου και εισφοράς λόγω αργίας πλοίου

1. Εν περιπτώσει πλήρως αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών, ελλείψεως εργασίας ή οιασδήποτε άλλης αιτίας, ο φόρος και η κατά το άρθρον 10 του παρόντος νόμου εισφορά μειούται αναλόγως προς τας ημέρας αργίας υπό τας κατωτέρω προϋποθέσεις:

α) Διά πλοία της πρώτης κατηγορίας, εφ' όσον η αργία διήρκεσεν επί χρονικόν διάστημα υπερβαίνον τους δύο (2) συναπτούς μήνας, κατά το προηγούμενον ή κατά το έτος της φορολογίας.

β) Διά πλοία της δευτέρας κατηγορίας εφ' όσον η αργία διήρκεσεν επί συνεχές χρονικόν διάστημα μείζον των είκοσιν ημερών, κατά το έτος της φορορογίας.

2. Η περί ης η προηγουμένη παράγραφος μείωσις του φόρου ή της εισφοράς ενεργείται:

α) Για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας με αίτηση του υποχρέου προς τον αρμόδιο οικονομικό έφορο συγχρόνως με την υποβολή της φορολογικής δηλώσεως ή οποτεδήποτε μετά την υποβολή της όχι αργότερα από τη λήξη προθεσμίας υποβολής δηλώσεως του επόμενου έτους.

[Το πρώτο εδάφιο της περ. α' τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 9 του άρθρου 9 του Ν. 1731/1987 (ΦΕΚ Α' 161)]

Εις περίπτωσιν εκδόσεως καταλογιστικής πράξεως του αρμοδίου οικονομικού εφόρου, συμφώνως προς το άρθρον 15 του παρόντος, η αίτησις μειώσεως του φόρου ή της εισφοράς, υποβάλλεται κατά την διαδικασίαν του άρθρου 70 του Κ.Φ.Δ. ενώπιον του εκδόσαντος την καταλογιστικήν πράξιν εφόρου, είτε δι' ετέρας αιτήσεως, είτε διά του δικογράφου της προσφυγής κατά της εκδοθείσης καταλογιστικής πράξεως, εφαρμοζομένων των διατάξεων των άρθρων 71 και 72 Κ.Φ.Δ.

Ο επί της αποδεικνυομένης αργίας του πλοίου αναλογών φόρος ή κατά περίπτωσιν εισφορά, εκπίπτει εκ του φόρου ή της εισφοράς του αναλογούντος βάσει της υποβαλλομένης δηλώσεως ή εφ' όσον η περί μειώσεως αίτησις υποβάλλεται μετά την υποβολήν της δηλώσεως, εκ των οφειλομένων δόσεων, μέχρι πλήρους συμψηφισμού και εν ανεπαρκεία τούτων, εκ του φόρου ή της εισφοράς του αναλογούντος εις την δήλωσιν του επομένου έτους.

β) Διά τα πλοία της δευτέρας κατηγορίας τη αιτήσιν του υποχρέου υποβαλλομένης εντός είκοσιν ημερών από της κοινοποιήσεως του υπό του άρθρου 17 παρ. 3 του παρόντος νόμου προβλεπομένου αποσπάσματος βεβαιώσεως του φόρου. Η αίτησις υποβάλλεται κατά την διαδικασίαν του άρθρου 70 του Κώδικος Φορολογικής Δικονομίας ενώπιον του ενεργήσαντος την βεβαίωσιν του φόρου οικονομικού εφόρου, είτε δι' ετέρας αιτήσεως, είτε διά του

δικογράφου της προσφυγής κατά της γενομένης βεβαιώσεως του φόρου, εφαρμοζομένων των διατάξεων των άρθρων 71 και 72 Κ.Φ.Δ.

3. Η αργία θεωρείται ως πλήρως αποδεδειγμένη εάν βεβαιούται εκ πιστοποιητικού της αρμοδίας Ελληνικής ή Προξενικής Αρχής ή εν ελλείψει τούτων εκ πιστοποιητικού αλλοδαπής αρμοδίας Αρχής του τόπου ένθα ναυλοχεί το πλοίο, εν ελλείψει δε πασών των ανωτέρω Αρχών εκ δεόντως θεωρημένου αντιγράφου του ημερολογίου του πλοίου.

4. Η περί μειώσεως του φόρου και της εισφοράς αίτησις του υποχρέου, δέον να συνοδεύηται επί ποινή απαραδέκτου υπό των εν παραγράφω 3 του παρόντος άρθρου δικαιολογητικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Φορολογία πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογουμένων υπό ελληνικήν σημαίαν μετά την έναρξιν ισχύος του παρόντος νόμου.

Άρθρον 6

Υπολογισμός φόρου.

1. Ο φόρος επί των πλοίων πρώτης κατηγορίας, των αναφερομένων εις την περίπτωσην Α' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, νηολογουμένων υπό ελληνικήν σημαίαν μετά την ισχύν του παρόντος νόμου, υπολογίζεται επί τη βάσει της ηλικίας και της εις κόρους ολικής χωρητικότητας (gross) αυτών, ως ακολούθως:

Συντελεσταί

Ηλικία Πλοίου Δολλάρια Η.Π.Α.

έτη 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

Τα ανωτέρω ποσά φόρου πολλαπλασιάζονται κατά τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας επί τους κάτωθι συντελεστάς:

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας Συντελεσταί

εις κόρους

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

2. Προκειμένου περί πλωτών γεωτρυπάνων διά τον υπολογισμόν του κατά την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου φόρου το εις τόνους εκτόπισμα τούτων εξομοιούται προς κόρους ολικής χωρητικότητας.

3. Η ηλικία πλοίων της πρώτης κατηγορίας υπολογίζεται διά την εφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος αρχομένη από της 1ης Ιανουαρίου του επομένου έτους εντός του οποίου το πλοίο παρεδόθη εις τον πλοιοκτήτην ή τον εφοπλιστήν εκ του ναυπηγείου έτοιμον προς εμπορικήν εκμετάλλευσιν, ως ολική δε χωρητικότης τούτων λαμβάνεται η αναφερομένη εν τω νηολογίω εις ο ενεγράφησαν ταύτα.

4. Τα κατά το πρώτον εδάφιο της παρ. 1 του παρόντος άρθρου οριζόμενα ποσά φόρων ανά κόρον ολικής χωρητικότητος προσαυξάνονται από του επομένου της ισχύος του παρόντος νόμου έτους, κατά ποσοστόν τέσσαρα επί τοις εκατόν (4%) ετησίως. Τα εις το τέλος εκάστης πενταετίας από του επομένου της ισχύος του παρόντος νόμου έτους προκύπτοντα ποσά φόρων ανά κόρον ολικής χωρητικότητος, δύναται να μεταβάλλωνται με ετήσια ποσοστά, οριζόμενα ανά πενταετίαν και λογιζόμενα επί των κατά την παρ. 1 ποσών φόρων.

Άρθρον 7

Απαλλαγεί - Μειώσεις φόρου

1. Επί των περιών το άρθρον 6 του παρόντος νόμου πλοίων της πρώτης κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγεί και μειώσεις επί του κατά τας διατάξεις του άρθρου τούτου οφειλομένου φόρου:

α) πλοία ναυπηγούμενα εν Ελλάδι και τιθέμενα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας εξ (6) ετών.

β) Πλοία δρομολογούμενα εις τακτικάς γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων ως και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν τον φόρον μειωμένον κατά πενήτηκοντα επί τοις εκατόν (50%).

γ) Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς, εφ' όσον αι εργασίαι αύται εκτελούνται εν Ελλάδι, αι δε δαπάναι των εργασιών τούτων καλύπτονται δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται του φόρου, κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνην εκατόν χιλιάδων δολλαρίων (100.000), της εκ του φόρου απαλλαγής αρχομένης από του επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μη δυναμένου εν πάση περιπτώσει του συνολικού ποσού τούτου, ούτινος απαλλάσσεται, να υπερβή το 50% της δαπάνης και μέχρις εξ (6) ετών.

Η βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ενεργείται διά δηλώσεως του εκτελέσαντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμονος, η δε βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται δι' υπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαιώσεως της Τραπεζής της Ελλάδος περί εισαγωγής του καλύπτοντος τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

2. Αι υπό του παρόντος άρθρου οριζόμεναι απαλλαγεί ή μειώσεις εκ του φόρου παρέχονται εις τα διά πρώτην φοράν τιθέμενα υπό ελληνικήν σημαίαν πλοία.

3. Πλοία εμπύπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλείονας της μίας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως ως αύται ορίζονται διά των εδαφίων α', β' και γ' της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, τυγχάνουσι μίας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του αντικλήτου αυτών επιδιδομένη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

Φορολογία πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογηθέντων υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρις ενάρξεως ισχύος του παρόντος νόμου.

Άρθρον 8

Υπολογισμός φόρου.

1. Πλοία της πρώτης κατηγορίας αναφερόμενα εις την περίπτωσιν Α' της παρ. 1 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, νηολογηθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρι της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος νόμου υπόκεινται εις φόρον ως ακολούθως:

α) Πλοία ηλικίας άνω των δέκα (10) ετών και κατωτέρας των είκοσιν (20) ετών υπόκεινται εις φόρον υπολογιζόμενον εις είκοσιν εκατοστά (0,20) του δολλαρίου Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, κατά κόρον καθαράς χωρητικότητας.

β) Πλοία ηλικίας άνω των είκοσιν (20) ετών και κατωτέρας των είκοσι πέντε (25) ετών υπόκεινται εις φόρον υπολογιζόμενον εις τριάκοντα εκατοστά (0,30) του δολλαρίου Η.Π.Α. κατά κόρον καθαράς χωρητικότητας.

γ) Πλοία ηλικίας άνω των είκοσι πέντε (25) ετών υπόκεινται εις φόρον υπολογιζόμενον εις τεσσαράκοντα εκατοστά (0,40) του δολλαρίου Η.Π.Α., κατά κόρον καθαράς χωρητικότητας.

2. Αι διατάξεις 2 και 3 του άρθρου 6 του παρόντος νόμου εφαρμόζονται και επί των περιών το παρόν άρθρον πλοίων.

Άρθρον 9

Απαλλαγεί - Μειώσεις φόρου.

Επί των περιών το άρθρον 8 του παρόντος νόμου πλοίων πρώτης κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγαί και μειώσεις επί του κατά τας διατάξεις του άρθρου τούτου οφειλουμένου φόρου.

1. Πλοία, ηλικίας μικροτέρας των δέκα ετών, απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας δέκα (10) ετών.
2. Πλοία ηλικίας μικροτέρας των τριάκοντα (30) ετών τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου επί πέντε έτη από της νηολογήσεώς των, καθ' ο διάστημα εντός της πενταετίας ταύτης δρομολογούνται εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων.
3. Πλοία δρομολογούμενα εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων, ως και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το ήμισυ του φόρου.
4. Πλοία ναυπηγηθέντα εν Ελλάδι και τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας δώδεκα (12) ετών.
5. Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς, εφ' όσον αι εργασίαι αύται εκτελούνται εν Ελλάδι, αι δε δαπάναι των εργασιών τούτων καλύπτονται δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται του φόρου κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνην εκατόν χιλιάδων (100.000) δολλαρίων, της φορολογικής ταύτης απαλλαγής αρχομένης από τους επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μη δυναμένης να υπερβή τα δέκα (10) έτη.
Η βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ενεργείται διά δηλώσεως του εκτελέσαντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμονος, η δε βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται δι' υπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαιώσεως της Τραπέζης της Ελλάδος περί εισαγωγής του καλύπτοντος τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.
6. Πλοία εμπύπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλειόνας της μίας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως, ως αύται ορίζονται διά των παραγράφων 1 έως και 5 του παρόντος άρθρου, τυγχάνουσι μίας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν, μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του πλοιοκτήτου αυτών, επιδιδομένη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

Επιβολή εισφοράς επί πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογηθέντων υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρις ενάρξεως ισχύος του παρόντος.

Άρθρον 10

1. Επί των πλοίων της πρώτης κατηγορίας των αναφερομένων εις την περίπτωσιν Α' της παρ. 1 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, νηολογηθέντων υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρις ενάρξεως της ισχύος του παρόντος νόμου, επιβάλλεται εισφορά διά την κάλυψιν της δαπάνης των παρεχομένων υπηρεσιών εις την Εμπορικήν Ναυτιλίαν.
2. Η εισφορά υπολογίζεται βάσει της ηλικίας και της εις κόρους χωρητικότητος των πλοίων και καταβάλλεται υπό των υποχρέων προσθέτως προς τον φόρον τον επιβαλλόμενον επί των πλοίων του παρόντος άρθρου κατά τας διατάξεις του άρθρου 8 του παρόντος νόμου, ως ακολούθως:

Συντελεσταί

Ηλικία πλοίου Δολλάρια Η.Π.Α.
έτη ανά κ.ο.χ.
0-4 0,53
5-9 0,95
10-19 0,80
20-29 0,75
30 και άνω 0,50

Τα ανωτέρω ποσά φόρου παλλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας επί τους κάτωθι συντελεστές:

Κλιμάκια ολικής Συντελεσταί

χωρητ. εις κόρους

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

3. Διά τον καθορισμόν της ηλικίας των πλοίων του παρόντος άρθρου, τον προσδιορισμόν της εις κόρους ολικής χωρητικότητας, τον υπολογισμόν της εισφοράς επί των πλωτών γεωτρυπάνων και τα της αναπροσαρμογής ταύτης, εφαρμόζονται αντιστοίχως αι διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 του άρθρου 6 του παρόντος νόμου.

Άρθρον 11

Απαλλαγáι - Μείωσις εισφοράς

1. Επί των περιών το άρθρον 10 του παρόντος νόμου πλοίων των υποκειμένων εις την διά του άρθρου τούτου επιβαλλομένην εισφοράν αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγáι και μειώσεις:

α) Πλοία ναυπηγηθέντα εν Ελλάδι και τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται της εισφοράς του άρθρου 10 του παρόντος νόμου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας εξ (6) ετών.

β) Πλοία δρομολογούμενα εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνον μεταξύ ξένων λιμένων ως και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν την εισφοράν μειωμένην κατά πενήντα επί τοις εκατόν (50%).

γ) Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς, εφ' όσον αι εργασίαι αύται εκτελούνται εν Ελλάδι, αι δε δαπάναι των εργασιών τούτων καλύπτονται δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται της εισφοράς κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνην εκατό χιλιάδων (100.000) δολλαρίων, της εκ της εισφοράς απαλλαγής αρχομένης από του επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μη δυναμένης εν πάση περιπτώσει του συνολικού ποσού ταύτης, ης απαλλάσσεται, να υπερβή το 50% της δαπάνης και μέχρις εξ (6) ετών.

Η βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ενεργείται διά δηλώσεως του εκτελέσαντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμονος, η δε βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται δι' υπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαιώσεως της Τραπεζής της Ελλάδος περί εισαγωγής του καλύπτοντος τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

2. Πλοία εμπύπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλείονας της μιας κατηγορίας απαλλαγής ή μειώσεως εκ της εισφοράς, ως αύται ορίζονται διά των εδαφίων α', β' και γ' της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, τυγχάνουσι μιάς μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του αντικλήτου αυτών, επιδιδομένη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'

Φορολογία πλοίων δευτέρας κατηγορίας

Άρθρον 12

Υπολογισμός φόρου

1. Ο φόρος επί των πλοίων της δεύτερης κατηγορίας του άρθρου 3 του παρόντος νόμου υπολογίζεται ετησίως κατά κόρον ολικής χωρητικότητας (GROSS) του πλοίου και καταβάλλεται σε δραχμές με βάση την ακόλουθη κλίμακα:

Κλιμάκιο Φορολογικός Φόρος ΣΥΝΟΛΟ

σε κόρους συντελεστής κλιμακίου Χωρητικότητα Ετήσιου

ολικής κλιμακίου σε (σε δρχ.) σε κόρους φόρου

χωρητικότητας δρχ. κατά κόρο (GROSS) (δρχ.)

ολικής χωρητικότητας

20 200 4.000 20 4.000

30 230 6.900 50 10.900

50 260 13.000 100 23.900

Για την επιπλέον των εκατό (100) κόρων ολική χωρητικότητα (GROSS), ο φόρος καθορίζεται σε τριακόσιες (300) δραχμές κατά κόρον.

[Η παρ.1 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.10 άρθρ.13 Ν.2459/1997]

2. Ο φόρος της κλίμακας της προηγούμενης παραγράφου μειούται:

α) Κατά 50% προκειμένου περί πλοίων δρομολογούμενων εις τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων.

β) Κατά 60% προκειμένου περί επιβατηγών πλοίων, μηχανοκινήτων, ιστιοφόρων, και ανεξαρτήτως υλικού αυτών και

γ) Κατά 75% προκειμένου περί αλιευτικών.

Προκειμένου περί πλοίων εμπιπτόντων εις πλείονας της μίας περιπτώσεως της παρούσης παραγράφου, ενεργείται μία μόνον μείωσις του φόρου, ή μάλλον συμφέρουσα εις τον υπόχρεον πλοιοκτήτην.

Άρθρον 13

Απαλλαγεί - Μειώσεις φόρου

Επί των περιών του άρθρου 12 του παρόντος νόμου πλοίων δεύτερας κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγεί και μειώσεις επί του κατά τας διατάξεις του άρθρου τούτου οφειλομένου φόρου.

1. Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία - ψυγεία ηλικίας ανωτέρας των δέκα (10) ετών και μικροτέρας των είκοσι (20) ετών, τιθέμενα το πρώτον υπό ελληνικήν σημαίαν, υπόκεινται εις το ήμισυ του φόρου επί μίαν πενταετίαν.

2. Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία - ψυγεία ηλικίας κατωτέρας των είκοσι (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως αυτών, συνεπαγομένην δαπάνην μείζονα του διπλασίου της αγοραίας αξίας, την οποίαν ταύτα είχαν κατά τον αμέσως προηγούμενον της ενάρξεως των ανωτέρω εργασιών χρόνον, απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου μέχρι συμπληρώσεως δέκα (10) ετών από του πέρατος των ως άνω εργασιών, εφ' όσον αύται εκτελούνται εν Ελλάδι.

Περί της συνδρομής των προϋποθέσεων διά την κατά το προηγούμενον εδάφιον απαλλαγήν, αποφαίνονται διά κοινής αυτών αποφάσεως οι Υπουργοί Οικονομικών, Βιομηχανίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, λαμβάνοντες υπ' όψιν γνώμην του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος περί της αγοραίας αξίας του πλοίου κατά τον αμέσως προ της ενάρξεως του ανωτέρω εργασιών χρόνον, ως και βεβαίωσιν του εκτελέσαντος τας εργασίας ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος αυτάς νηογνώμονος περί των εκτελέσεων τούτων. Εις την ανωτέρω βεβαίωσιν του ναυπηγείου ή εργοστασίου, αναγράφεται και το ποσόν της γενομένης δαπάνης.

Αι διατάξεις της παρούσης παραγράφου εφαρμόζονται υπό τας αυτάς προϋποθέσεις και επί των επιβατηγών πλοίων.

3. Πλοία ηλικίας δέκα (10) έως και δέκα πέντε (15) ετών νηολογούμενα επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιριών συνεστημένων κατά τον ελληνικόν νόμον κατά ποσοστόν τουλάχιστον πενήτηκοντα επί τοις εκατόν (50%), εις αντικατάστασιν πλοίων ηλικίας μεγαλυτέρας των είκοσι (20) ετών, της αυτής πλοιοκτησίας και ολικής χωρητικότητος ίσης τουλάχιστον προς τα δύο τρίτα (2/3) της αντικαθισταμένης, απαλλάσσονται επί μίαν πενταετίαν των δύο τρίτων (2/3) του αναλογούντος φόρου, εφ' όσον κατά την διάρκειαν της

πενταετίας παραμένει η κυριότητα, κατά το ανωτέρω ποσοστόν, επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιρειών συνεστημένων κατά τον ελληνικόν νόμον.

4. Επί πλοίων ηλικίας μικροτέρας των δέκα (10) ετών ως και φορηγών τοιούτων ηλικίας μικροτέρας των τριάκοντα (30) ετών, το πρώτον τιθεμένων υπό ελληνικήν σημαίαν, έχουσιν εφαρμογήν αντιστοίχως αι διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 9 του παρόντος νόμου.

5. Πλοία ναυπηγούμενα εν Ελλάδι και τιθέμενα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας δώδεκα (12) ετών.

6. Πλοία εμπύπτοντα κατά την νηολόγησίν των εις πλείονας της μίας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως ως αύται ορίζονται διά των παρ. 1 και 4 του παρόντος άρθρου τυγχάνουσι μίας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του πλοιοκτήτου αυτών, καταχωριζομένη εις το οικείον νηολόγιον κατά την νηολόγησιν του πλοίου.

ΤΜΗΜΑ Β'

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

Δήλωσις, προσδιορισμός και καταβολή του φόρου
και της εισφοράς πλοίων πρώτης κατηγορίας

Άρθρον 14

Δήλωσις και καταβολή φόρου και εισφοράς

1. Μέχρι τέλους του μηνός Φεβρουαρίου εκάστου έτους επιδίδεται υπό του υποχρέου δήλωσις προς τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον, καταβαλλομένου συν τη δηλώσει του ενός τετάρτου (1/4) του οφειλομένου φόρου και της κατά το άρθρον 10 του παρόντος νόμου εισφοράς, των υπολοίπων τριών τετάρτων (3/4) καταβαλλομένων εις τρεις (3) ισόποσους δόσεις εντός των μηνών Ιουνίου, Σεπτεμβρίου και Δεκεμβρίου του έτους της υποβολής της δηλώσεως. Προς καταβολήν του φόρου εξομοιούται η παρά τη Τραπέζη του εσωτερικού ανέκκλητος πίστωσις του Ελληνικού Δημοσίου με το οφειλόμενον ποσόν φόρου.

Εξαιρετικώς κατά την πρώτην εφαρμογήν του παρόντος νόμου η δήλωσις διά το έτος 1975 επιδίδεται μέχρι τέλος του μηνός Μαΐου 1975.

«Δια τα πλοία τα τιθέμενα υπό Ελληνικήν σημαίαν μετά την πρώτην Ιανουαρίου εκάστου ημερολογιακού έτους, οφείλεται φόρος από του επόμενου της υψώσεως της Ελληνικής σημαίας επί του πλοίου μηνός, υπολογίζεται δε εις τόσα δωδέκατα, όσοι οι μήνες μέχρι τέλους του έτους. Εν τη περιπτώσει ταύτη η δήλωσις επιδίδεται εντός διμήνου από της υψώσεως της Ελληνικής σημαίας επί του πλοίου, ο δε οφειλόμενος φόρος καταβάλλεται εις ισόποσους μηνιαίας δόσεις, μέχρι τέλους Δεκεμβρίου, της πρώτης δόσεως καταβαλλομένης άμα τη υποβολή της εμπροθέσμου δηλώσεως. Εν περιπτώσει υποβολής της δηλώσεως μετά την 31 Δεκεμβρίου του έτους της υψώσεως της Ελληνικής σημαίας, ο οφειλόμενος φόρος καταβάλλεται άμα τη υποβολή της δηλώσεως».

[Τα ανωτέρω εντός «» εδάφια τίθενται όπως προστέθηκαν με την παρ. 1 του άρθρου 24 του Ν. 814/1978 (Α 144)]

2. Η δήλωσις είναι απαραίδεκτος εάν δεν έχη καταβληθή ο οφειλόμενος κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου φόρος και εισφορά.

3. Οι πλοιοκτήται ή διαχειρισταί τουριστικών πλοίων δέον όπως υποβάλλουν εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον μετά των λοιπών στοιχείων της δηλώσεως και πιστοποιητικών της αρμοδίας Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, περί της χρονικής διάρκειας καθ' ην εξετέλεσαν τακτικούς πλόας περιηγήσεως κατά το προηγούμενον της φορολογίας έτος.

4. Αι δηλώσεις του παρόντος άρθρου δύναται να υποβάλλωνται και υπό του διαχειριστού του πλοίου ή του νομίμως εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του πλοιοκτήτου.

5. Προς υπολογισμόν του φόρου ή της εισφοράς πλοίου εφωδιασμένουδια πιστοποιητικού πολλαπλής ολικής και καθαρής χωρητικότητος λαμβάνεται υπ' όψιν ο μέσος όρος των εν τω πιστοποιητικώ καταμετρήσεως αναγραφομένων ολικών ή καθαρών κατά περίπτωσιν χωρητικότητων.

[Η παρ. 5 τίθεται όπως προστέθηκε με την παρ.1 του άρθρου 24 του Ν. 814/1978 (Α 144)].

Άρθρον 15

Προσδιορισμός φόρου επί παραλείψεως υποβολής δηλώσεως και ανακρίβειας

1. Εις περίπτωσιν παραλείψεως υποβολής της κατά το άρθρον 14 του παρόντος δηλώσεως ή υποβολής ανειλικρινούς τοιαύτης, ο προσδιορισμός του βαρύνοντος το πλοίον φόρου και εισφοράς ενεργείται δι' ητιολογημένης πράξεως του οικονομικού εφόρου.
2. Η κατά την προηγουμένην παράγραφον πράξις του οικονομικού εφόρου κοινοποιείται εις τον υπόχρεον πλοιοκτήτην.
3. Επί τη βάσει της κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου πράξεως του οικονομικού εφόρου ενεργείται βεβαίωσις του δι' αυτής επιβαλλομένου φόρου και εισφοράς, κυρίου και προσθέτου. Εν περιπτώσει ανκήσεως προσφυγής βεβαιούται αμέσως ποσοστόν είκοσιν επί τοις εκατόν (20%) του αμφισβητουμένου φόρου (κυρίου και προσθέτου) εφαρμοζομένων κατ' αναλογίαν των αντιστοιχων διατάξεων του φόρου εισοδήματος.

Άρθρον 16

Νόμισμα καταβολής φόρου

1. Ο φόρος και η εισφορά περί των αι διατάξεις των άρθρων 6, 8 και 10 του παρόντος νόμου καταβάλλεται εις δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής ή της λίρας Αγγλίας, κατ' επιλογήν του υποχρέου βάσει της επισήμου ισοτιμίας μεταξύ των νομισμάτων τούτων κατά τον χρόνον της καταβολής.
 2. Η καταβολή του φόρου και της εισφοράς δύναται να γίνη και διά δραχμών προερχομένων αποδεδειγμένως εξ εισαγωγής ναυτιλιακού συναλλάγματος εις δολάρια ή λίρας Αγγλίας επ' ονόματι του υποχρέου ή του εν Ελλάδι πράκτορος, διαχειριστού ή αντιπροσώπου του πλοίου, βάσει της εκάστοτε επισήμου ισοτιμίας του δολλαρίου κατά τον χρόνον της καταβολής.
 3. Κατ' εξαίρεσιν πλοία της Α' Κατηγορίας εκτελούντα κατά κύριον λόγον πλόας μεταξύ ελληνικών λιμένων και εισπράττοντα τον ναύλον μόνον εις δραχμάς, βάσει της εκάστοτε επισήμου ισοτιμίας του δολλαρίου κατά τον χρόνον της καταβολής.
 4. Φόροι και εισφοραί του παρόντος νόμου καταβληθέντος αχρεωστήτως δι' οιονδήποτε λόγον, συμψηφίζονται προς οφειλόμενον φόρον ή εισφοράν, εάν δε δεν οφείλονται τοιοῦτοι, επιστρέφονται εις δραχμάς επί τη βάσει της επισήμου τιμής αγοράς συναλλάγματος της Τραπεζής της Ελλάδος κατά την ημέραν της επιστροφής. Το ποσόν των δραχμών το προερχόμενον εκ της επιστροφής αχρεωστήτως καταβληθέντων φόρου και εισφοράς δύναται να χρησιμοποιείται δια δαπάνας μισθοδοσίας προσωπικού και λοιπά έξοδα λειτουργίας του πλοίου ή πλοίων υπό Ελληνικήν σημαίαν της αυτής διαχείρισεως ή δια δαπάνας λειτουργίας γραφείου ή υποκαταστήματος υπαχθέντος εις τας διατάξεις του άρθρου 25.
- [Η παρ.4 τίθεται όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρ. 25 του Ν. 814/1978 (Α 144)]

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Βεβαίωσις και καταβολή φόρου πλοίων δευτέρας κατηγορίας.

Άρθρον 17

Βεβαίωσις και καταβολή του φόρου

1. Η βεβαίωσις του φόρου των πλοίων της δευτέρας κατηγορίας ενεργείται εις δραχμάς οίκοθεν υπό του Οικονομικού Εφόρου επί τη βάσει των όσων ούτος διαθέτει στοιχείων δια την χωρητικότητα εκάστου πλοίου.

[Το πρώτο εδάφιο τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 25 του Ν. 814/1978 (Α 144)]

Για πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι και είκοσι (20) κόρων, με εξαίρεση εκείνων που υπάγονται στο ν.438/1976 (ΦΕΚ 256 Α'), ο οφειλόμενος φόρος αμελείται και δεν ενεργείται βεβαίωσις του φόρου αυτού.

[Το δεύτερο εδάφιο τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.11 άρθρ.13 Ν.2459/1997 (Α 17)]

Εάν μεταγενεστέρως ήθελε προκύψει επί πλέον ή έλαττον διαφορά εις την χωρητικότητα του πλοίου, ενεργείται συμπληρωματική βεβαίωσις ή έκπτωσης του προσήκοντος ποσού φόρου.

Επίσης εκπίπτονται οι βεβαιωθέντες φόροι διά τον μετά την καθ' οιονδήποτε τρόπον καταστροφήν του πλοίου χρονικόν διάστημα. Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών δημοσιευομένης διά της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως καθορίζονται τα απαιτούμενα διά την απόδειξιν της καταστροφής του πλοίου δικαιολογητικά.

Φόροι βεβαιωθέντες κατά το προηγούμενον εδάφιον μέχρι της ενάρξεως ισχύος του παρόντος, εκπίπτονται κατά την αυτήν διαδικασίαν.

2. Ο φόρος καταβάλλεται εις τέσσαρας ίσας τριμηνιαίας δόσεις εντός των μηνών Απριλίου, Ιουλίου, Οκτωβρίου και Ιανουαρίου εκάστου έτους.

3. Ο οικονομικός έφορος υποχρεούται όπως, απόσπασμα του οικείου χρηματικού καταλόγου βεβαιώσεως του φόρου, κοινοποιήση άμα τη συντάξει αυτού εις τον υπόχρεων πλοιοκτήτην.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

Κυρώσεις και απαγορεύσεις. Πρόσθετοι φόροι.

Άρθρον 18

Πρόσθετοι φόροι

1. Οι υποβάλλοντες δήλωσιν μετά την παρέλευσιν της υπό των διατάξεων του παρόντος νόμου προβλεπομένης προθεσμίας, υπόκεινται και εις πρόσθετον φόρον, λόγω εκπροθέσμου υποβολής της δηλώσεως, υπολογιζόμενον επί του βάσει της δηλώσεως οφειλομένου φόρου και οριζόμενον εις πέντε επί τοις εκατόν (5%), δι' έκαστον μήνα από της λήξεως της προθεσμίας υποβολής της δηλώσεως. Ο πρόσθετος ούτος φόρος δεν δύναται εν πάση περιπτώσει να υπερβή το εν τέταρτον (1/4) του φόρου, του οφειλομένου βάσει της δηλώσεως.

2. Οι υποβάλλοντες ανακριβή δήλωσιν υπόκεινται και εις πρόσθετον φόρον, λόγω ανακριβείας της δηλώσεως, οριζόμενον εις πενήντα επί τοις εκατόν (50%) του φόρου, το οποίου την πληρωμήν θα διέφευγον δια της ανακριβείας.

3. Οι μη υποβάλλοντες παντάπασιν δήλωσιν υπόκεινται εις πρόσθετον φόρον λόγω παραλείψεως υποβολής δηλώσεως, οριζόμενον εις έκαστον επί τοις εκατόν (100%) του αναλογούντος φόρου.

4. Οι κατά τας προηγούμενας παραγράφους πρόσθετοι φόροι επιβάλλονται μη εξεταζομένης της υπάρξεως ή μη δόλου, είτε αμελείας του υποχρέου.

[Το άρθρο 18 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 26 του Ν. 814/1978 (Α' 144)]

Άρθρον 19

Απαγορεύσεις

1. Απαγορεύεται η καταχώρησις εν τω νηολογίω πράξεων μεταβιβάσεως ή υποθηκείσεως των εις φόρον και εισφοράν του παρόντος νόμου υποκειμένων πλοίων άνευ προσαγωγής βεβαιώσεως του αρμοδίου Οικονομικού Εφόρου ότι έχουν εκπληρωθή αι προς το Δημόσιον φορολογικαί υποχρεώσεις του πλοιοκτήτου και έχουν εξοφλήθη οι βαρύνοντες το πλοίον πάσης φύσεως φόροι και εισφοραί του Δημοσίου, οι αναλογούντες μέχρι του χρόνου ισχύος της εκδοθείσης υπό του Οικονομικού Εφόρου βεβαιώσεως δια την μεταβίβασιν ή υποθήκευσιν του πλοίου.

Εάν δια της μεταβιβάσεως το πλοίον δεν τίθεται υπό ξένην σημαίαν, ο φόρος και η εισφορά του παρόντος νόμου από της ημερομηνίας μεταβιβάσεως, βαρύνουν τον νέον πλοιοκτήτην. Εις την περίπτωσιν αυτήν η δήλωσις θα υποβάλλεται εντός του επομένου μηνός από της μεταβιβάσεως του πλοίου, του οφειλομένου φόρου καταβαλλομένου εις ισοπόσους μηνιαίας δόσεις μέχρι τέλους Δεκεμβρίου, της πρώτης δόσεως καταβαλλομένης άμα τη υποβολή της εμπροθέσμου δηλώσεως, εφαρμοζομένων εν προκειμένω αναλόγως των διατάξεων του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 14.

Τα επ' ονόματι του παλαιού πλοιοκτήτου τυχόν βεβαιωθέντα ποσά φόρου ή εισφοράς, δια το μετά την μεταβίβασιν χρονικόν διάστημα εκπίπτονται ή επιστρέφονται κατά περιπτώσιν».

[Η παρ. 1 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 814/1978 (Α 144)]

2. Επί παραλείψεως εμπροθέσμου καταβολής του βεβαιωθέντος φόρου και των προσθέτων φόρων επί των πλοίων της δευτέρας κατηγορίας και επί υποβαλλομένη πιστοποιήσεως της τοιαύτης παραλείψεως εκ μέρους του αρμοδίου Διευθυντού Ταμείου, οι Υπουργοί των Εξωτερικών, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας υποχρεούνται, όπως εντός δεκαήμερου

προθεσμίας διατάξωσι τας οικείας Λιμενικάς, Προξενικάς κ.λ.π. Αρχάς, ίνα μη εκδώσωσι τα ναυτιλιακά έγγραφα διά τον απόπλου του πλοίου, διά το οποίον δεν κατεβλήθη ο φόρος και οι πρόσθετοι φόροι, αι Αρχαί δε αύται υποχρεούνται να μη προβώσιν εις την θεώρησιν και έκδοσιν των εγγράφων τούτων.

Εάν ο πλοίαρχος του πλοίου ήθελε, παρά την άρνησιν θεωρήσεως των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου του, αποπλεύσει, η οικεία Λιμενική ή Προξενική Αρχή υποχρεούται να συντάξη πράξιν περί της τοιαύτης παραβάσεως και βάση ταύτης η προϊσταμένη του πλοίαρχου Αρχή υποχρεούται να ασκήση κατ' αυτού πειθαρχική δίωξιν συνεπαγομένη αφαιρέσιν διπλώματος αυτού επί χρονικόν διάστημα κατ' ελάχιστον όριον τριών μηνών και κατ' ανώτατον όριον δώδεκα μηνών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

Άρθρον 20

Αρμόδιος οικονομικός έφορος

1. Αρμόδιος οικονομικός έφορος διά την επιβολήν του φόρου και εισφοράς του άρθρου 10 του παρόντος νόμου, τυγχάνει: α) επί πλοίων των περιπτώσεων α' και γ' της πρώτης κατηγορίας του άρθρου 3 του παρόντος, ο οικονομικός έφορος Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς και β) επί των λοιπών πλοίων της πρώτης κατηγορίας του αυτού άρθρου, ο οικονομικός έφορος της περιφέρειας εις ην υπάγεται ο λιμήν νηολογήσεως του πλοίου.

Επί υπάρξεως πλειόντων οικονομικών εφόρων εντός της αυτής περιφέρειας, ορίζεται δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών ο αρμόδιος Οικονομικός Έφορος.

Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών, δύναται να καθίσταται αρμόδιος έτερος οικονομικός έφορος.

2. Ο υπόχρεως εις φόρον και εισφοράν του άρθρου 10 του παρόντος νόμου οφείλει να διορίση εγγράφως αντίκλητόν του, κατοικούντα εις την περιφέρειαν του αρμοδίου οικονομικού εφόρου, προς ον κοινοποιούνται τα αφορώντα την κατά τον παρόντα νόμον φορολογίαν και εισφοράν έγγραφα, αποφάσεις κ.λ.π. Εν παραλείψει, η κοινοποίησις τούτων ενεργείται, προκειμένου μεν περί πλοίων, διά τα οποία βάσει της προηγουμένης παραγράφου αρμόδιος τυγχάνει ο οικονομικός έφορος Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς εις την εν Αθήναις Ένωσιν Ελλήνων Εφοπλιστών, θεωρουμένην ως νόμιμον αντίκλητον του πλοιοκτήτου, προκειμένου δε περί των λοιπών πλοίων εις την πλησιεστέραν προς την έδραν του αρμοδίου οικονομικού εφόρου Λιμενικήν Αρχήν.

Άρθρον 21

Διαδικασία βεβαιώσεως και εισπράξεως του φόρου και της εισφοράς.

Η διαδικασία βεβαιώσεως και εισπράξεως του φόρου και εισφοράς του άρθρου 10 του παρόντος νόμου, διέπεται επί των ισχυουσών εκάστοτε διατάξεων περί φορολογίας εισοδήματος, η δε διαδικασία εκδικάσεως των ενδίκων μέσων, υπό των οικείων διατάξεων του Κώδικος Φορολογικής Δικονομίας.

Άρθρον 22

Παραγραφή δικαιώματος Δημοσίου.

Το δικαίωμα του Δημοσίου προς βεβαίωσιν του κατά τον παρόντα νόμον φόρου και εισφοράς, παραγράφεται μετά πενταετίαν από της λήξεως του έτους εις το οποίον ο φόρος αναφέρεται.

Άρθρον 23

Υποχρεώσεις παροχής στοιχείων.

Αι δημόσiai εν γένει αρχαί ως και παν νομικόν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, υποχρεούνται όπως μετά πρόσκλησιν του οικονομικού εφόρου ή των Φορολογικών Δικαστηρίων

αποστείλωσιν εντός δέκα ημερών τα στοιχεία τα οποία διαθέτουν περί των υποκειμένων εις τον φόρον και εις εισφοράν του παρόντος νόμου Πλοίων.

Άρθρον 24

Σύστασις Γνωμοδοτικής Επιτροπής

[Παρατίθεται το άρθρο 77 του Ν. 1892/1990 (ΦΕΚ Α' 101), με το οποίο προβλέφθηκε εκ νέου η σύσταση της εν λόγω γνωμοδοτικής Επιτροπής.]

Στο Υπουργείο Οικονομικών συνιστάται γνωμοδοτική επιτροπή, η οποία γνωμοδοτεί για οποιοδήποτε θέμα που παραπέμπεται σε αυτήν από τους Υπουργούς Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας και αναφέρεται στις λεπτομέρειες εφαρμογής του ν. 27/1975 και του ν. 29/1975. Η σύνθεση της γνωμοδοτικής επιτροπής προκειμένου περί εξετάσεως θεμάτων αναφερόμενων στην εφαρμογή του ν. 27/1975 ορίζεται ως ακολούθως:

α. Από τον αρμόδιο προϊστάμενο της Διεύθυνσης Φορολογίας ή άλλο ανώτερο υπάλληλο με βαθμό τουλάχιστον Α' αρμοδιότητας Διεύθυνσης Φορολογίας, ως προέδρου.

β. Από τον προϊστάμενο της Διεύθυνσης Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή το νόμιμο αναπληρωτή του.

γ. Από έναν εκπρόσωπο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών προτεινόμενο μετά του αναπληρωτή του από το διοικητικό συμβούλιο αυτής.

Στην επιτροπή μετέχει ως εισηγητής άνευ ψήφου ο αρμόδιος για τη φορολογία των πλοίων προϊστάμενος του τμήματος ή άλλος ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Οικονομικών. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της αρμόδιας διεύθυνσης του ίδιου υπουργείου. Όταν εξετάζονται θέματα που αναφέρονται στην εφαρμογή του Ν. 29/ 1975, στην επιτροπή μετέχουν επίσης και οι:

α. Ο διευθυντής του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου της Διεύθυνσης Εισφορών και Πόρων ή ο νόμιμος αναπληρωτής του και β. Εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος προτεινόμενος μετά του αναπληρωτή του από το διοικητικό συμβούλιο αυτού. Τα μέλη της επιτροπής και ο γραμματέας μετά των αναπληρωτών της καθώς και ο εισηγητής διορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, και εφαρμόζονται ως προς τη συγκρότηση, απαρτία, πλειοψηφία, αναπλήρωση, λήψη αποφάσεων και γενικά τη λειτουργία της επιτροπής οι διατάξεις του Π.Δ. 284/1988.

ΤΜΗΜΑ Γ'

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

Εγκαταστάσεις αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Άρθρο 25

Εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων
αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

1. Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας.

Τα παραπάνω γραφεία ή υποκαταστήματα απολαμβάνουν των αναφερόμενων στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου διευκολύνσεων και απαλλαγών, εφόσον καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικά εκχωρητέου:

α. Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολλαρίων Η.Π.Α. και

β. Όλες γενικά τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες της εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου αυτής.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, δύναται να αυξάνεται το προβλεπόμενο στην προηγούμενη παράγραφο κατώτατο όριο εισαγωγής συναλλάγματος για κάλυψη δαπανών λειτουργίας γραφείων ή υποκαταστημάτων, τα οποία εγκαθίστανται μετά την έναρξη της ισχύος της απόφασης αυτής.

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

α. Απαλλαγή από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς η κρατήσεως υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου για το εισόδημα αυτών, που αποκτάται από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών περί των η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Επίσης, παρέχεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών Φ.Κ.Ε. και από κάθε τέλος χαρτοσήμου αντικειμενικώς ή οποιασδήποτε κράτησης ή τέλους υπέρ τρίτου, πλην των ανταποδοτικών, των συμβάσεων, των εισπράξεων και πληρωμών και γενικώς οποιωνδήποτε πράξεων που διενεργούνται υπό τα ως άνω γραφεία ή υποκαταστήματα ή για λογαριασμό των αντιπροσωπευόμενων από αυτά επιχειρήσεων για τις οποίες η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Για την καταβολή φόρου προστιθέμενης αξίας εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του ν.1642/1986. β. Χορηγείται στο πάσης φύσεως αλλοδαπό προσωπικό των επιχειρήσεων τούτων άδεια εργασίας στην Ελλάδα για χρονικό διάστημα μέχρι δύο (2)ετών. Η άδεια αυτή δύναται να παρατείνεται ανά διετία απεριορίστως και εφόσον ισχύει η υπαγωγή των επιχειρήσεων τούτων στις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η αίτηση για την παροχή άδειας εργασίας και παραμονής ή παρατάσεως της ήδη χορηγηθείσης τοιαύτης άδειας, πρέπει να συνοδεύεται και από υπεύθυνη δήλωση του εκπροσώπου της επιχείρησης ότι ο αιτών αλλοδαπός ανήκει στο προσωπικό αυτής και εργάζεται αποκλειστικά δι αυτήν. γ. Επιτρέπεται η ταχυδρόμησή συστημένων επιστολών στο εξωτερικό, χωρίς να προσκομίζονται στο Ταχυδρομείο για έλεγχο, εφόσον στο φάκελο αναγράφεται η επωνυμία του αποστολέα, έχει τεθεί η σφραγίδα της επιχείρησης και η μονογραφή του εκπροσώπου του εγκατασταθέντος γραφείου ή υποκαταστήματος.

4. Στην κοινή απόφαση, που παρέχεται άδεια εγκαταστάσεως, καθορίζονται το είδος των εργασιών ή υπηρεσιών, τις οποίες παρέχει το γραφείο ή υποκατάστημα και γενικά οι όροι λειτουργίας του. Το ποσό της εγγύησης προς το Δημόσιο για τη συμμόρφωση του γραφείου ή υποκαταστήματος προς τους όρους της κοινής απόφασης, καθώς και η προβλεπόμενη διαδικασία για την κατάπτωση ή την επιστροφή της, καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, το ποσό δε της εγγύησης δεν δύναται να είναι κατώτερο των πέντε χιλιάδων (5.000) δολλαρίων Η.Π.Α. Η εγγύηση κατατίθεται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και η κατάπτωση ή η επιστροφή της πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας κατόπιν εισηγήσεως της αρμόδιας Διευθύνσεως του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

Η εκδούσα την εγγύηση υποχρεούται εντός δέκα (10) ημερών από της κοινοποίησεως της σχετικής αποφάσεως καταπτώσεως του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, να καταθέσει το προϊόν της εγγύησης στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) Εσόδων Αθηνών.

5. Η με κοινή απόφαση παρεχόμενη άδεια εγκατάστασης έχει πενταετή ισχύ και δεν δύναται να ανακληθεί προ της παρόδου του χρόνου τούτου αρχομένου από της δημοσιεύσεως της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν δύνανται να μεταβληθούν οι όροι με τους οποίους χορηγήθηκε άδεια εγκαταστάσεως, χωρίς τη συναίνεση της επιχείρησης. Η ανωτέρω κοινή απόφαση μετά τη λήξη της πενταετίας ανανεώνεται αυτοδίκαια, για ίσο χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτείται έκδοση νέας κοινής υπουργικής απόφασης, εφόσον κατά το χρόνο λήξης της εξακολουθούν να ισχύουν οι γενικοί και ειδικοί όροι που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της αρχικής άδειας εγκατάστασης.

Σε περίπτωση παραβάσεως κάποιου όρου της άδειας εγκαταστάσεως των α.ν. 89/1967 «περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών και 378/1968 περί συμπληρώσεως του α.ν. 89/1967 «περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών» ή των διατάξεων του παρόντος άρθρου εκ μέρους της

επιχειρήσεως στην οποία χορηγήθηκε η άδεια, δύναται αυτή να ανακαλείται με κοινή απόφαση των υπουργών που την έχουν εκδώσει. Οι απαλλαγές που προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου αίρονται από το χρόνο που έγινε η παράβαση.

6. Κάθε διαφορά που ανακύπτει μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της αλλοδαπής επιχειρήσεως, αναγόμενη στην ερμηνεία ή σε κενά της αποφάσεως εγκαταστάσεως ή την ανάκληση της άδειας εγκαταστάσεως, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, λύεται αποκλειστικά με διαιτησία ενώπιον δύο διαιτητών, από τους οποίους ο ένας ορίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο, ο δε άλλος από την αλλοδαπή επιχείρηση. Σαν διαιτητής του Ελληνικού Δημοσίου ορίζεται από την Ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Σύμβουλος ή πάρεδρος αυτού. Σε περίπτωση που ένα από τα δύο μέρη, αν και προσκλήθηκε από τον επισπεύδοντα τη διενέργεια της διαιτησίας, καθυστερήσει πέραν των τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία της κοινοποίησης της αιτήσεως περί διαιτησίας να προβεί στο διορισμό διαιτητού, αυτός, μετά από αίτηση του επισπεύδοντος, διορίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Η προς το Δημόσιο πρόσκληση για διαιτησία υποβάλλεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και δεν απαιτείται κοινοποίηση σε άλλο υπουργείο. Σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών, ορίζεται από αυτούς επιδιαιτητής και σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών για το πρόσωπο του επιδιαιτητή, αυτό ορίζεται μετά από αίτηση οποιοσδήποτε από τα ενδιαφερόμενα μέρη, από τον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, από τα μέλη του Δικαστηρίου αυτού. Η απόφαση της διαιτησίας είναι αμετάκλητη και εκτελεστή. Εκτελείται δε χωρίς να είναι ανάγκη να περιαφθεί τον τύπο της εκτέλεσης. Καμιά αναστολή ή αναβολή εκτέλεσεως της διαιτητικής αποφάσεως ή της λοιπής διαδικασίας επιτρέπεται. Τα έξοδα της διαιτησίας προκαταβάλλονται από τον αιτούντα, βαρύνουν όμως τελικά το διάδικο που θα ηττηθεί.

7. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εφαρμόζονται ανάλογα με τις ίδιες προϋποθέσεις και στις ημεδαπές επιχειρήσεις που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εργασίες ή υπηρεσίες. Η διανομή κερδών στους εταίρους ημεδαπών εταιρειών περιορισμένης ευθύνης του ν.3190/1955, που υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καθώς και όσες έχουν ήδη υπαχθεί στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975, απαλλάσσεται από παντός φόρου εισοδήματος.

8. Επιχειρήσεις, που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 8 του παρόντος άρθρου, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία, δύναται κατ' εξαίρεση να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και να εισπράττουν το ναύλο σε δραχμές. Ο εισπραττόμενος για τις ανωτέρω μεταφορές ναύλος, εφόσον δεν είναι σε συνάλλαγμα, δύναται κατ' εξαίρεση να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη λοιπών δαπανών εκτός των ετησίων δαπανών λειτουργίας του γραφείου στην Ελλάδα.

9. Οι επιχειρήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 7 του παρόντος άρθρου και διενεργούν πάσης φύσεως ενδοκοινοτικές συναλλαγές δύναται να καλύπτουν με ευρώ τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας των γραφείων τους, καθώς επίσης και όλες τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.

[Η παρ. 9 τίθεται όπως προστέθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 3550/2007 (ΦΕΚ Α 72/26-3-2007)]

10. Οι διατάξεις του ν. 791/1978 (ΦΕΚ 109 Α') έχουν εφαρμογή και επί των αλλοδαπών εταιρειών πλοιοκτητριών πλοίων με ξένη σημαία, εφόσον τα πλοία τους διαχειρίζονται ή διαχειρίζονταν γραφεία ή υποκαταστήματα εταιρειών του παρόντος άρθρου.

11. Η ισχύς των κοινών αποφάσεων των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, με τις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια εγκατάστασης γραφείου στην Ελλάδα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών, σύμφωνα με τις διατάξεις των α.ν. 89/1967, 378/1968 και ν. 27/1975, 814/1978, παρατείνεται μετά τη λήξη της πενταετίας μέχρι τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως όμοιας κοινής υπουργικής απόφασης για χορήγηση νέας άδειας εγκατάστασης γραφείου στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 814/1978 ή του παρόντος νόμου, εφόσον οι εταιρείες που αναφέρονται σε αυτές έχουν υποβάλει ή θα υποβάλουν τη σχετική αίτησή τους στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πριν τη λήξη της πενταετίας.

Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται ανάλογα και στις κοινές υπουργικές αποφάσεις που αφορούν την υπαγωγή ημεδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στις διατάξεις των προαναφερθέντων νόμων».

[Η παρ.10 τίθεται όπως προστέθηκε με το άρθρο 25 Ν.2515/1997 (ΦΕΚ Α 154/25-7-1997)]

[Το άρθρο 25, που είχε αντικατασταθεί με το άρθρ.28 Ν.814/1978 και τροποποιηθεί με το άρθρο 77 παρ.5 Ν.1892/1990, τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Ν.2234/1994 (Α 142)]

[Οι παρ. 9 και 10 αναριθμούνται σε παρ. 10 και 11 με το άρθρο 6 του Ν. 3550/2007 (ΦΕΚ Α 72/26-3-2007)]

Άρθρον 26

Αλλοδαπή εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίου υπό ξένην σημαίαν, όπερ τελεί υπό την εκμετάλλευσιν ή διαχειρίσιν ημεδαπής ή αλλοδαπής επιχειρήσεως, εγκατεστημένης εν Ελλάδι δυνάμει των διατάξεων του προηγούμενου άρθρου, απαλλάσσεται από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως επί του εισοδήματος του κτηθέντος, εις το εξωτερικόν εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, του οποίου τυγχάνει πλοιοκτήτρια.

[Το πρώτο εδάφιο τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 29 του Ν. 814/1978 (Α 144)]

Της αυτής απαλλαγής από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως απολαύουσι και οι μέτοχοι ή οι εταίροι των άνω εταιρειών διά το παρ' αυτών κτώμενον τοιούτον εισόδημα υπό μορφήν διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απ' ευθείας είτε υπό μορφήν εταιρειών χαρτοφυλακίου (Holding Companies).

Επίσης, απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη ναυτικής εταιρίας του Ν. 959/1979 (ΦΕΚ 192/Α), καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον έχει υπαχθεί στο προηγούμενο άρθρο και εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται πλοίο με ελληνική σημαία που ανήκει στην κυριότητα αλλοδαπής εταιρίας.

[Το τελευταίο εδάφιο τίθεται όπως προστέθηκε με την παρ.15 άρθρ.9 Ν.3091/2002,ΦΕΚ Α' 330/24.12.2002]

ΤΜΗΜΑ Δ' ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρον 27

Ατελής σύνταξις εγγράφων

Άπαντα τα διά την εφαρμογήν του παρόντος νόμου εκδιδόμενα ή οπωσδήποτε χρησιμοποιούμενα, έγγραφα περιλαμβανομένων και των ενώπιον των Προξενικών Αρχών, συντάσσονται ατελώς.

Άρθρον 28

Εξουσιοδοτικά διατάξεις - Δαπάναι βεβαιώσεως και εισπράξεως φόρου και εισφοράς

1. Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών καθορισθήσονται:

α) Ο τύπος και το περιεχόμενον της δηλώσεως του άρθρου 14 του παρόντος.

β) Αι λεπτομέρειαι βεβαιώσεως και εισπράξεως του φόρου και της εισφοράς, ως και η διαδικασία και τ' απαιτούμενα δικαιολογητικά συμψηφισμού ή επιστροφής τούτων».

[Η περ. β' τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 31 του Ν. 814/1978 (Α 144)]

γ) Τα καταβλητέα έξοδα κινήσεως και αποζημιώσεως εις τους ασχολουμένους με τον έλεγχον, την βεβαίωσιν και την είσπραξιν του φόρου και εισφοράς υπαλλήλους και

δ) Πάσα ετέρα λεπτομέρεια αναγκαία διά την εφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος νόμου.

2. Ο Υπουργός των Οικονομικών εγκρίνει και εντέλλεται την πληρωμήν πάσης αναγκαίας δαπάνης διά την εκτέλεσιν του παρόντος νόμου καταλογιζομένης εις τα έξοδα βεβαιώσεως των αμέσων φόρων.

Άρθρον 29

Καταργούμεναι διατάξεις

1. Από της ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται:

α) Ο Νόμος 1880/51 «περί φορολογίας πλοίων» ως τροποποιήθη μεταγενεστέρως διά του Ν.Δ. 3415/1935, Ν.Δ. 4094/60 (3), Ν.Δ. 4419/64 (4), Α.Ν. 465/1968 (5), Ν.Δ. 509/70 (6) και εκωδικοποιήθη διά του Βασιλικού Διατάγματος 800/1970 (7).

β) Οι διατάξεις του εδαφίου ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Α.Ν. 89/1967, καθ' ο μέρος οι διατάξεις αυτές αφορούν την απαλλαγή των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως εκ των τελών κυκλοφορίας.

γ) Οι παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 9 του Α.Ν. 465/1968, ως και οι παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 9 του Ν.Δ. 509/70.

Εξαιρετικώς παραμένουσιν εν ισχύι οι ως άνω διατάξεις, καθ' ο μέρος αφορώσιν εις την απαλλαγή εκ του φόρου κληρονομιών επί πλοίων, μετόχων ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών πλοιοκτητριών πλοίων, καλύπτουσαι εφεξής άπαντα τα άνω των 1.500 κόρων ολικής χωρητικότητας πλοία.

δ) Οι διατάξεις του εδαφίου δ' της παρ. 1 του άρθρου 2 του Α.Ν. 89/1967 ως ηρμηνεύθησαν διά της παρ. 2 του άρθρου 2 του Α.Ν. 378/1968 όσον αφορά μόνον την υπό των διατάξεων τούτων προβλεπομένην απαλλαγήν από του φόρου εισοδήματος και των τελών χαρτοσήμου των εν Ελλάδι κτωμένων αποδοχών του αλλοδαπού προσωπικού των επιχειρήσεων των υπαγομένων εις τας διατάξεις των νόμων τούτων.

ε) Πάσα ετέρα γενική ή ειδική διάταξις αντικειμένη εις τας διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Οι διατάξεις των Α.Ν. 89/1967 και Α.Ν. 378/68 εξακολουθούν ισχύουσαι εκτός εκείνων αίτινες ρητώς καταργούνται διά των εδαφίων β' και δ' της προηγουμένης παραγράφου του παρόντος άρθρου και εκείνων, αίτινες αντίκεινται εις τας διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρον 30

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος άρχεται από της δημοσιεύσεώς του διά της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως.