

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ**

Παπάζογλου Στυλιανός

Διπλωματική εργασία
που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος
των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούνιος 2017

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 το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθ. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Καθ. Πελαγίδης Θεόδωρος
- Καθ. Σαμιώτης Γεώργιος

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 με τίτλο « Το φορολογικό καθεστώς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα » εκπονήθηκε στα πλαίσια ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η μελέτη και εμβάθυνση του θεσμικού και φορολογικού πλαισίου το οποίο διέπει τις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με το θέμα αυτό καθώς και για την καθοδήγηση, την ενθάρρυνση και υποστήριξη σε όλα τα στάδια εκπόνησης της εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της εργασίας είναι η μελέτη του φορολογικού καθεστώτος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα καθώς και άλλων ευρωπαϊκών κρατών και ανταγωνιστικών κρατών σημαίων ευκαιρίας αλλά και των κρατικών ενισχύσεων που θεσπίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να ενισχυθεί η θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Λέξεις κλειδιά: φόρος χωρητικότητας, σημαίες ευκαιρίας, νηολόγηση

ABSTRACT

The aim of the thesis is to study the tax regime of shipping companies in Greece as well as other European states and competitive flagship countries as well as the state aids established by the European Commission in order to strengthen the position of European shipping..

Key words: tonnage tax, flags of convenience, ship registration

Περιεχόμενα

| | |
|---|----|
| 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 8 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 | 9 |
| 1. 1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ | 9 |
| 1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ - Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ..... | 10 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 | 12 |
| Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ | 12 |
| 2.1. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ..... | 12 |
| 2.2. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ | 13 |
| 2.3. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ..... | 13 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 | 16 |
| ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 16 |
| 3.1. ΛΟΓΟΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε..... | 16 |
| 3.2. ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε..... | 20 |
| 3.3. ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ | 23 |
| 3.3.1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ | 23 |
| 3.3.2. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | 26 |
| 3.3.3. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ | 28 |
| 3.3.4. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ..... | 28 |
| 3.3.5. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ..... | 29 |
| 3.3.6. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ..... | 30 |
| 3.3.7. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ | 31 |
| 3.3.8. ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ..... | 33 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 | 34 |
| 4. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ | 34 |
| 4.1.1 Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ | 34 |
| 4.1.2 Ν.27/1975 ΠΕΡΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ..... | 34 |
| 4.1.3. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ Ε.Ε ΚΑΙ Ε.Ο.Χ..... | 38 |
| 4.1.4. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ | 42 |
| 4.1.5. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ..... | 43 |
| ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... | 43 |
| 4.1.6 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ..... | 45 |
| 4.1.7. ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ | 46 |
| 4.1.8. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ | 47 |

| | |
|---|-----------|
| 4.1.9. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ | 49 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 | 53 |
| 5.1. ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ | 53 |
| 5.1.1 ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ | 55 |
| 5.1.2 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ..... | 55 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 | 57 |
| 6.1. ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ | 57 |
| 6.2. Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ..... | 57 |
| 6.3. ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ | 61 |
| 6.4. ΟΛΛΑΝΔΙΑ | 63 |
| 6.5. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΛΙΒΕΡΙΑ | 64 |
| 6.6. ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ | 66 |
| 6.7. Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ | 69 |
| Συμπεράσματα..... | 72 |

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναλυθεί το φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας σε συνδυασμό με το πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων.

Στο πρώτο μέρος θα περιγραφεί η οικονομική σημασία της ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, το πλαίσιο εφαρμογής των κρατικών ενισχύσεων και οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Στο δεύτερο μέρος θα αναλυθεί το φορολογικό σύστημα του τομέα όπως αυτό ισχύει σήμερα στην Ελλάδα, τη Μάλτα, τη Μεγάλη Βρετανία, τα νησιά Μάρσαλ, την Ολλανδία και τη Λιβερία. Επίσης θα γίνει αναφορά στη διαδικασία που απαιτείται για τη νηολόγηση των πλοίων στις χώρες αυτές. Τέλος θα γίνει σύγκριση με τα αντίστοιχα συστήματα που ισχύουν στον Παναμά και τα Νησιά Μάρσαλ, χώρες που παρέχουν τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. 1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η Ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικότερους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας και είναι ένας κλάδος με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Καθοριστική είναι η συμβολή της στην ανάπτυξη του εμπορίου μιας και ο μεγαλύτερος όγκος των εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα γίνεται μέσω της θαλάσσιας οδού. Αξιόλογη χαρακτηρίζεται η συνεισφορά της σε ολόκληρη την οικονομία λόγω της συνδεσιμότητας της με τους τομείς αποθήκευσης εμπορευμάτων, τουρισμού, παροχής υπηρεσιών κ.α. Χαρακτηρίζεται ως κορμός της οικονομίας και για πολλές χώρες αποτελεί πηγή εσόδων τους.

Αποτελεί ζωτικής σημασίας παράγοντα για την παγκόσμια οικονομία με καθοριστική συμβολή στην ανάπτυξη, την ευημερία και την ενοποίηση των αγορών. Το μεταφορικό κόστος αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του κόστους παραγωγής των προϊόντων. Αυτά είναι τελικά προϊόντα για κατανάλωση ή για την παραγωγή όταν έχουν φθάσει και είναι διαθέσιμα όχι εκεί που θα παραχθούν αλλά εκεί που θα καταναλωθούν και θα χρησιμοποιηθούν. Η θαλάσσια μεταφορά με το χαμηλότερο μεταφορικό κόστος σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς παίζει καθοριστικό ρόλο στην ενοποίηση των αγορών, την ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Όταν μεσολαβεί ένα σημαντικό μεταφορικό κόστος, οι διαφορές στο κόστος παραγωγής μεταξύ δύο παραγωγών δεν αντικατοπτρίζονται, μπορεί να εξαλειφθούν και ο ανταγωνισμός δεν αναπτύσσεται. Συγκριτικά ή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δεν αξιοποιούνται από χώρες ή επί μέρους επιχειρήσεις. Η τεράστιας έκτασης εξειδίκευση, καταμερισμός και γεωγραφική αποκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και διαδικασιών παραγωγής επιχειρήσεων και χωρών δεν θα είναι εφικτή χωρίς το φθινό και μειούμενο κόστος μεταφοράς.¹

Για την Ευρώπη συγκεκριμένα, η ναυτιλία αποτελεί την κινητήρια δύναμη της οικονομίας της. Απειλή όμως, αποτελεί ο ανταγωνισμός με τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν εισέλθει δυναμικά στον κλάδο αυτό, οπότε απειλείται η διατήρηση της θέσης της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία

¹ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (2015). 'Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία'

1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ - Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η Ελλάδα ανήκει στα πιο σημαντικά και πιο ισχυρά ναυτιλιακά κράτη του κόσμου και ο τουρισμός μαζί με την εμπορική ναυτιλία αποτελούν τους σημαντικότερους παράγοντες της εθνικής οικονομίας.

Η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία είναι η πρώτη σε παγκόσμιο επίπεδο, μιας και αποτελεί το 50% του παγκόσμιου Ευρωπαϊκού στόλου και παραμένει ανταγωνιστική ακόμα και μέσα σε περίοδο παγκόσμιας ύφεσης. Ο κλάδος αποδεικνύει συνεχώς την ικανότητά του για προσαρμογή στις διαρκώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες.

Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν την ανανέωση του στόλου τους επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά προηγμένα, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, με μία τάση προς μεγαλύτερα πλοία κατά μέσο όρο.

Η εισροή συναλλάγματος που απορρέει από την εμπορική ναυτιλία βοηθάει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στη συμβολή συνεργασίας ειδικών επιστημόνων όπως ναυπηγών, μηχανολόγων, προσωπικού απασχόλησης σε γραφεία εταιρειών, πληρώματος επάνδρωσης πλοίων, μεταφορικών επιχειρήσεων, ναυτιλιακών πρακτόρων και χρηματοδοτικών οργανισμών κλπ.

Βασιζόμενη στα παραπάνω η Ελλάδα έχοντας σαν στόχο τον ανταγωνισμό και την κυριαρχία στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο, προσάρμοσε το φορολογικό της πλαίσιο και έχει ως στόχο τη διατήρηση της στο ναυτιλιακό στερέωμα.

Έχοντας ως βάση το νόμο 27/1975, που θα αναφερθεί σε επόμενα κεφάλαια, τα εισοδήματα από πλόες ποντοπόρων πλοίων απαλλάσσονται από φόρο εισοδήματος και αναλόγως της ηλικίας των πλοίων και της ολικής χωρητικότητας σε κόρους τους επιβάλλεται φόρος.

Αυτή η περίοδος είναι η πιο κρίσιμη σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο, τόσο από οικονομικής όσο και από πολιτικής πλευράς για τη ναυτιλία.

Η Ελλάδα είναι αντιμέτωπη με τα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί στη ναυτιλία και στην παγκόσμια εγχώρια οικονομία λόγω της οικονομικής κρίσης.²

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι αλλάζουν σε συχνές χρονικές περιόδους και έχουν μια συνεχή διακύμανση σε σχέση με τους υπόλοιπους εμπορικούς κύκλους. Σήμερα βρισκόμαστε σε χαμηλά επίπεδα του ναυτιλιακού κύκλου μιας και οι ναύλοι

² <http://nee.gr>

βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα με συνεχόμενη πτώση όπως επίσης σε πτώση είναι και η αξία των νεότευκτων αλλά και μεταχειρισμένων πλοίων.

Η ύφεση που κυριαρχεί στην παγκόσμια αγορά μειώνει τη ζήτηση για μεταφορές. Η παγκόσμια οικονομία πλήττεται και σε αυτό το κλίμα μείωσης της διεθνούς παραγωγικότητας η οικονομία και η ναυτιλία βάλονται και από την έλλειψη πηγών χρηματοδότησης. Έτσι αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μειώνεται η χορήγηση δανείων από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

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

Επίσης η Ελλάδα βάλεται από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό από τα υπόλοιπα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από άλλες χώρες που δραστηριοποιούνται σε offshore εταιρείες μέσω διαφορετικού και πιο ανταγωνιστικού φορολογικού καθεστώτος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.1. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η ναυτιλία αποτελεί για την Ελλάδα αποτελεί σημαντική παραγωγική δραστηριότητα όσο αφορά τον τομέα της οικονομίας και συμβάλλει με δυναμικό τρόπο στο Εθνικό Προϊόν και στο Εισόδημα. Η παραγόμενη προστιθέμενη αξία προέρχεται από τις εξής πτυχές:

- το άμεσο εισόδημα της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που πραγματοποιεί
- από το εισόδημα του πλέγματος των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων
- από το εισόδημα των κλάδων της οικονομίας που έμμεσα συνδέονται με αυτές

Επίσης στο Εισόδημα του κράτους περιλαμβάνονται και οι εισπράξεις από τους φορείς του Δημοσίου και της Κοινωνικής Ασφάλισης οι οποίες έχουν τη μορφή ασφαλιστικών εισφορών και τη μορφή φόρων.

Λόγω της σημαντικής προσφοράς της εμπορικής ναυτιλίας στα οικονομικά μεγέθη του κράτους, η Ελλάδα έχει υιοθετήσει μια προνομιακή ναυτιλιακή πολιτική προκειμένου να προσεγγίζει ολοένα και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες για εδρεύουν στην Ελλάδα. Η ποντοπόρος απολαμβάνει ένα ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο, όπου φορολογείται η χωρητικότητα (tonnage tax) στα πλοία, ενώ απαλλάσσεται από τη φορολόγηση στα εταιρικά κέρδη.

Παρόμοια μεταχείριση ισχύει και σε όλα τα ναυτιλιακά κράτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι ευρωπαϊκές χώρες στοχεύουν στην προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών λόγω της διεθνοποιημένης φύσης του μεταφορικού έργου του οποίου η

διαχείριση μπορεί να γίνεται από οποιοδήποτε μέρος στον κόσμο, στην προσπάθειά τους να ανταγωνιστούν άλλους φορολογικούς παραδείσους.³

2.2. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

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

Στη χώρα, δια μέσου των εδρών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εισρέει συνάλλαγμα για την κάλυψη όλων των υποχρεώσεων και των δαπανών των εταιρειών μέσω εργοδοτικών εισφορών και μισθών του προσωπικού αλλά και των λειτουργικών εξόδων των γραφείων, συνάλλαγμα για την κάλυψη των αναγκών μέσω συναλλαγών που σχετίζονται με εταιρείες του ναυτιλιακού πλέγματος, εφοδιασμών, επισκευών, καυσίμων, ασφαλειών, ναυλομεσιτικών, τραπεζικών και μισθών που δαπανώνται εγχώρια από τα νοικοκυριά.

2.3. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Η εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα αποτελεί έναν βαρυσήμαντο κλάδο για την οικονομία λόγω της επίπτωσης στον τομέα της απασχόλησης. Αυτό σχετίζεται με την απασχόληση του ναυτεργατικού δυναμικού που εργάζεται με άμεσο τρόπο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είτε με έμμεσο τρόπο στις διάφορες παραναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν επικουρικό χαρακτήρα ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Με τα ποσοστά της ανεργίας στην Ελλάδα να ξεπερνούν σύμφωνα με το δελτίο τύπου της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) για τον Ιούνιο του 2016 το 27,9% του ενεργού πληθυσμού, το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας στις χώρες της

³ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ιανουάριος 2015). Η συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές.

Ευρώπης, πρέπει να σημειωθεί πως η ελληνική εμπορική ναυτιλία ως ακμάζων και ανθεκτικός στις δραματικές εγχώριες οικονομικές συγκυρίες κλάδος, προσφέρει μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία της έκθεσης του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών για το 2016 η εμπορική ναυτιλία προσέφερε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 250.000 εργαζόμενους στην Ελλάδα.⁴

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

Επιπλέον, στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης. Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες ελληνικές εταιρείες παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον

⁴ Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) - www.statistics.gr

ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.

Παράλληλα, σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων. Τέλος, τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαίρεσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού⁵.

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

⁵ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, *Δύναμη Στόλου - Οικονομικά Στοιχεία*, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ^{6,7}

3.1. ΛΟΓΟΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

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

Με βάση το κόστος λειτουργίας του πλοίου ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας, οδήγησε στη μεταφορά των διάφορων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από σημαίες χωρών της Ευρώπης, οι οποίες είναι πιο υψηλού κόστους και απαιτήσεων ασφαλείας, σε σημαίες τρίτων χωρών με χαμηλότερο κόστος εργασίας, ασφαλιστικών εισφορών, φορολογίας και τήρησης υποβαθμισμένων απαιτήσεων λειτουργίας πλοίων.

Επιπλέον όσο αφορά στη διοίκηση και διαχείριση των πλοίων από την έδρα της ναυτιλιακής εταιρείας, εντονότατος είναι ο ανταγωνισμός της προσέλκυσης εγκατάστασης των εταιρειών σε τρίτες χώρες. Σε αυτό συνέβαλλε το διεθνές περιβάλλον του φορολογικού ανταγωνισμού αλλά και η ανάπτυξη των κατάλληλων και τεχνολογικά εξελιγμένων υποδομών οι οποίες είναι απαραίτητες για τις δραστηριότητες οι οποίες συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Ο ευρωπαϊκός στόλος δέχτηκε μεγάλο ανταγωνισμό ο οποίος έλαβε μεγάλες διαστάσεις κυρίως στη δεκαετία του 1980 και οδήγησε σε απώλεια το συγκριτικό πλεονέκτημα που είχε με το τεχνολογικά εξελιγμένα πλοία. Αποτέλεσμα αυτού ήταν ένα ανταγωνιστικό μειονέκτημα το οποίο οδήγησε σε συρρίκνωση της ευρωπαϊκής χωρητικότητας. Στόχο της υπό διαμόρφωσης Κοινής Ναυτιλιακής Ευρωπαϊκής Πολιτικής αποτέλεσε η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των υπό ευρωπαϊκής

⁶ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Λεκάκου Β. Μαρία, Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) *‘Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία’*, Εκδόσεις Τυπωθήτω

⁷ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Φεβρουάριος 2012), *‘Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία: επικαιροποίηση της θεματολογίας’*

σημαίας πλοίων αλλά και των διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων οι οποίες σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές στο τέλος της δεκαετίας του 1980. Τα μέτρα αυτά όπου επιδιώχτηκε η ανακοπή και η αναστροφή των τάσεων εγκατάλειψης της ευρωπαϊκής σημαίας αποτελεί: ένας ασφαλής και ταυτόχρονα ανταγωνιστικός κοινοτικός στόλος, με φιλικό προς το περιβάλλον χαρακτήρα, με ευρύ φάσμα ποιοτικών επιλογών για ναυτιλιακές υπηρεσίες για τους καταναλωτές στον οποίο θα απασχολείται μεγάλος αριθμός ευρωπαϊών ναυτικών.

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου αποτελεί μια από τις σημαντικότερες συνιστώσες του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος έναντι των τρίτων χωρών και το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί καθώς και οι δραστηριότητες που συνδέονται με τη διαχείρισή του. Δύο είναι τα στοιχεία τα οποία συνθέτουν το κόστος:

- το κόστος εργασίας
- το φορολογικό κόστος

Το κόστος εργασίας περιλαμβάνει εκτός του καταβαλλόμενου μισθού των ναυτικών, το φόρο εισοδήματος, τις ασφαλιστικές τους εισφορές το κόστος εκπαίδευσης των μελών του πληρώματος και το κόστος επαναπατρισμού τους. Το κόστος του πληρώματος σε σχέση με το συνολικό λειτουργικό κόστος διαφέρει ανάλογα με την ηλικία και την τεχνολογική κατάρτιση ενός πλοίου μιας και ένα πλοίο προηγμένης τεχνολογίας απαιτεί μικρότερο κόστος επάνδρωσης.

Το φορολογικό κόστος σχετίζεται με τη φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών και των σχετικών μισθολογικών υποχρεώσεων των ναυτικών που απασχολούν οι εταιρείες.

Λόγω της τεράστιας σημασίας που έχει η εμπορική ναυτιλία και το συναφές πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρωπαϊκή οικονομία και εν γένει στην ευημερία των κρατών μελών, θεωρήθηκε αναγκαία από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα η ενίσχυση του κλάδου με δημοσιονομικές διευκολύνσεις και ενισχύσεις ποικίλων μέτρων και μορφών. Κρίθηκε πως ο ναυτιλιακός κλάδος θα πρέπει να εξαιρεθεί από τη γενική απαγόρευση παροχής κρατικών ενισχύσεων που νοθεύουν τον ανταγωνισμό,

σύμφωνα με τη φιλοσοφία και το πνεύμα της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς. Έτσι δόθηκαν για πρώτη φορά το 1989 οι κατευθυντήριες γραμμές για την παροχή των κρατικών ενισχύσεων στις ευρωπαϊκές χώρες. Με τις πολιτικές αυτές επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του κόστους χωρίς να προβούν οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες σε δραστικές περικοπές κόστους που θα υποβάθμιζαν την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορικών υπηρεσιών. Επιδιώκεται επίσης να αντιμετωπιστεί και η τάση μεταφοράς της έδρας των ναυτιλιακών εταιρειών σε τρίτες χώρες με ακόμη μεγαλύτερη απώλεια σε θέσεις εργασίας. Ανάλογα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας υιοθετήθηκαν και από άλλες αναπτυγμένες χώρες του ΟΟΣΑ όπως οι Η.Π.Α., η Ιαπωνία, η Αυστραλία, η Νορβηγία κ.λπ.

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

Κατά πρώτον, όσον αφορά στην οικονομική ανεξαρτησία και ανάπτυξη:

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

αποτελεί έναν ισχυρό εταίρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπως και είναι, με τη δεσπόζουσα θέση της στους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς (όπως ο Ι.Μ.Ο.)

όπου διαμορφώνει τη σύγχρονη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική με όλες τις ποιοτικές παραμέτρους και την πλήρη φιλελευθεροποίηση των ναυτιλιακών αγορών.

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

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

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

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

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

Κάθε Ευρωπαϊκή χώρα, προκειμένου να αντιμετωπίσει το μεγάλο πρόβλημα του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του κοινοτικού στόλου και της φυγής από τις κοινοτικές σημαίες, θέσπισε διαφορετικά μέτρα στήριξης αναλόγως της δομής της ναυτιλιακής της δραστηριότητας που έχει και των εθνικών της προτεραιοτήτων.

Λόγω των διαφορών των εθνικών προτεραιοτήτων και των διάφορων προβλημάτων που δημιούργησαν μέσα στο πλαίσιο της λειτουργίας της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, προέκυψε η ανάγκη για μια κοινοτική προσέγγιση και σύγκλιση στην παροχή ενισχύσεων. Το 1989 καθορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι γενικές αρχές και οι κατευθυντήριες γραμμές παροχής κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν το αρμόδιο όργανο για την έγκριση και την αξιολόγηση των μέτρων.

Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος ναυτιλίας άλλων κρατών μελών

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

- Στις κρατικές ενισχύσεις περιλαμβάνονται όλα τα φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα από όλες τις δημόσιες αρχές. Ως τέτοιες θεωρούνται εκτός από το στενό και ευρύτερο δημόσιο τομέα, οι κρατικά ελεγχόμενες εμπορικές τράπεζες ή οι χορηγήσεις υπό κρατική εγγύηση των ιδιωτικών τραπεζών

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

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

Οι στόχοι που τίθενται από τις κατευθυντήριες γραμμές για την ενίσχυση των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων είναι οι εξής:

- i. Η βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασσιών μεταφορών
- ii. Η ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών-μελών
- iii. Η συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη-μέλη και με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές
- iv. Η διατήρηση και η βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών

Η συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για την πολιτική των μεταφορών της Κοινότητας.

3.3. ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ⁸

3.3.1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Πολλές είναι οι τρίτες χώρες οι οποίες έχουν αναπτύξει αξιосέβαστα νηολόγια, ταυτόχρονα διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών και χάρη στο εξαιρετικά ευνοϊκό φορολογικό σύστημα που ισχύει σε αυτές, προσελκύουν τους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες.

Τα καθεστώτα χαμηλής φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών που ισχύουν στις χώρες ευκαιρίας αποτέλεσαν ένα πολύ σοβαρό παράγοντα φυγής του στόλου από τις σημαίες κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως επίσης δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους.

Δεδομένης της μεγάλης κινητικότητας και της ευκολίας φυγής από μία σημαία σε μία άλλη όπως και της μετεγκατάστασης της έδρας της εταιρείας, ελλείψει διοικητικών, νομικών ή τεχνικών φραγμών, ο φορολογικός ανταγωνισμός που δημιουργείται είναι μεγάλος και επηρεάζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

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

μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, κάποια από τα οποία είναι:

- Η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία

⁸ Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004), 'Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών', <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>

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

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

- Εφαρμογή του συστήματος φορολογίας επί της χωρητικότητας,

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

Προκειμένου να προσδιοριστεί ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται ένα πραγματικό κέρδος για τους πλοιοκτήτες το οποίο προκύπτει εφαρμόζοντας ένα ενδεικτικό ποσοστό κέρδους πάνω στη χωρητικότητα. Στο ποσό του κέρδους αυτού, εφαρμόζεται ο κανονικός φορολογικός συντελεστής εταιρειών και προκύπτει το ποσό του φόρου που θα καταβληθεί. Συνεπώς η φορολογική αυτή υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι η ελάχιστη δυνατή προς το ευρωπαϊκό κράτος και είναι συμβατή με τις διεθνείς συμβάσεις φορολογίας, αποτελώντας με αυτόν τον τρόπο μια μορφή κρατικής ενίσχυσης στη ναυτιλία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να

διατηρήσει την ισορροπία εξίσωσης της φορολογικής επιβάρυνσης της ναυτιλίας στα κράτη-μέλη εγκρίνει φορολογικούς συντελεστές εταιρειών βάσει των οποίων δε θα προκύψουν άνισοι φόροι εντός της Κοινότητας.

Με την παροχή των φορολογικών αυτών ελαφρύνσεων διασφαλίζεται η ανάπτυξη της χώρας στην οποία εδρεύουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, μέσω της απασχόλησης

μεγάλου αριθμού εργαζομένων στις έδρες των εταιρειών, αλλά και σε συναφείς δραστηριότητες και υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος όπως στην ασφάλιση, στις προμήθειες, στις χρηματομεσιτικές και τις χρηματοπιστωτικές εργασίες, κ.λπ.

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

Δεδομένου ότι οι φορολογικές ελαφρύνσεις συνδέονται κατά κανόνα με κοινοτική σημαία, για την αντιμετώπιση των παραπάνω θεμάτων μπορούν κατ' εξαίρεση να εφαρμοστούν και για το σύνολο του στόλου της εταιρείας που εδρεύει σε ένα κράτος μέλος, αρκεί να αποδεικνύεται πως η στρατηγική και η διοίκηση ασκείται πραγματικά από την έδρα αυτή και άρα οι δραστηριότητες της ωφελούν την οικονομία και την απασχόληση στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φυσικά τα πλοία της εταιρείας τηρούν τα διεθνή ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλούς λειτουργίας και εργασιακών συνθηκών. Στην περίπτωση αυτή, είναι απαραίτητο να υποβάλλονται τακτικές εκθέσεις τήρησης των παραπάνω όρων καθώς και των επιπτώσεων από τα μέτρα αυτά που απολαμβάνουν, ενώ σε κάθε περίπτωση τα κέρδη πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη των κοινοτικών τους ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και όχι να μετακαλούνται σε ενδεχόμενες άλλες μη συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες της εταιρείας.

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

δραστηριότητες ρυμούλκησης, οι εξέδρες άντλησης πετρελαίου ή άλλες υποθαλάσσιες δραστηριότητες.

3.3.2. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

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

- Στη μείωση του ύψους των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης των Ευρωπαίων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία υπό κοινοτική σημαία. Η κρατική ενίσχυση αντισταθμίζει τη μείωση αυτή χωρίς να μειωθεί το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών.
- Στη μείωση του φόρου εισοδήματος των Ευρωπαίων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία ευρωπαϊκού νηολογίου. Η μείωση των συναφών αυτών με το κόστος εργασίας δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες και ναυτικούς οι οποίοι υπόκεινται σε φορολογία ή καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος- μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιδιώκει την εξομοίωση τους με αυτά που ισχύουν στις τρίτες χώρες και τον υπόλοιπο κόσμο.

Οι ανωτέρω μειώσεις μπορούν να φτάσουν μέχρι ένα ανώτατο επιτρεπτό όριο, το μηδενικό επίπεδο των ασφαλιστικών εισφορών και της φορολογίας εισοδήματος των ναυτικών αντίστοιχα για να θεωρηθούν συμβατές με τους κανόνες λειτουργίας της ενιαίας αγοράς στην Κοινότητα. Σε καμία περίπτωση δε μπορούν να πάρουν τη μορφή επιδότησης των καθαρών μισθών των ναυτικών διότι αυτό θα οδηγούσε σε

στρέβλωση του ανταγωνισμού ενδοκοινοτικά. Για παράδειγμα στη χώρα μας σύμφωνα με τον τελευταίο φορολογικό νόμο, οι συντελεστές φόρου εισοδήματος για έλληνες αξιωματικούς και ελληνικά πληρώματα είναι 15% και 10% αντίστοιχα, ενώ για τα κατώτερα αλλοδαπά πληρώματα ο φόρος είναι 0%.

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

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

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

παραπάνω επιβαρύνσεις, ο αποκλεισμός περίπτωσης υπέρμετρης αντιστάθμισης και η διαφάνεια και η μη καταχρηστικότητα του καθεστώσ χορήγησης των ενισχύσεων.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως παρά τις προσπάθειες εκ μέρους της Κοινότητας για ελάφρυνση φορολογικών και ασφαλιστικών βαρών του ευρωπαϊκού πληρώματος, το

ενδιαφέρον των πλοιοκτητών εξακολουθεί να επικεντρώνεται στη διαπραγμάτευση ενός χαμηλού πακέτου αποδοχών από αλλοδαπό πλήρωμα.

3.3.3. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

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

3.3.4. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

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

Για την έγκριση ωστόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, πρέπει να τηρούνται ορισμένες προϋποθέσεις όπως η αρχή της αναλογικότητας, η αποφυγή διακρίσεων, η διαφάνεια της διαδικασίας και ο συσχετισμός με μέτρα που έχουν ήδη εγκριθεί για πλοία εγγεγραμμένα σε κοινοτικά νηολόγια. Εξαιρέση ίσως υπάρξει για πλοία που

φέρουν τρίτη σημαία μόνο όταν δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια όπως η έλλειψη θέσεων σε ευρωπαϊκά πλοία. Σε κάθε περίπτωση οι εκπαιδευόμενοι που συμμετέχουν δεν επιτρέπεται να είναι ενεργά μέλη του πληρώματος, αντίθετα θα

πρέπει να είναι υπεράριθμοι ώστε να μην υποκρύπτεται έμμεση επιδότηση του κόστους εργασίας με καθαρή επιχορήγηση μισθών σε ναυτικούς που ούτως ή άλλως απασχολούνταν στο πλοίο και να μην νοθεύεται έτσι ο κοινοτικός ανταγωνισμός.

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

3.3.5. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

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

Πιο συγκεκριμένα, πάντα σύμφωνα με τις κοινοτικές ρυθμίσεις που αφορούν τις ναυπηγικές εργασίες, η Επιτροπή εγκρίνει προγράμματα βελτίωσης εξοπλισμού και προώθησης ασφαλών και καθαρών πλοίων νεοεισερχόμενων σε κοινοτικά νηολόγια, με απώτερο στόχο την αναβάθμιση του ευρωπαϊκού στόλου σε επίπεδα προτύπων ασφαλείας υψηλότερων από αυτά που συμφωνούνται στους διεθνείς οργανισμούς.

Έτσι τα ευρωπαϊκά πλοία προκαταλαμβάνουν τα κατά καιρούς πρότυπα ασφαλείας και προάγουν συνεχώς την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

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

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

3.3.6. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

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

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

- Η χρονική διάρκεια των ενισχύσεων αυτών δεν επιτρέπεται να ξεπερνά τα τρία έτη και θα πρέπει να συνδέει λιμένες που βρίσκονται στο έδαφος κρατών-μελών
- Θα πρέπει να εντάσσονται σε ένα λεπτομερές σχέδιο με περιβαλλοντικές επιπτώσεις, το δε είδος της υπηρεσίας να είναι τέτοιο ώστε οι μεταφορές φορτίων που πραγματοποιούνται οδικώς να μπορούν να υποκατασταθούν με την εν λόγω θαλάσσια μεταφορά

- Η ενίσχυσης προορίζεται να καλύψει ποσοστό 30% του λειτουργικού κόστους εκμετάλλευσης της γραμμής ή να χρηματοδοτήσει σε ποσοστό μέχρι 10% την αρχική επένδυση του απαραίτητου εξοπλισμού για την υπηρεσία αυτή
- Η παροχή των ενισχύσεων πρέπει να γίνεται με όρους διαφάνειας, χωρίς διακρίσεις, και πρέπει να διατίθεται σε έργο που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους-μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών σε συμμόρφωση με τους κανονισμούς της Κοινότητας
- Το επενδυτικό σχέδιο πρέπει να είναι βιώσιμο μετά το πέρας των ενισχύσεων και να μην έχει σωρευτικό χαρακτήρα με δημόσιες επιχορηγήσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας

3.3.7. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

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

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

Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας παρέχονται σε προγραμματισμένες γραμμές για λιμάνια που εξυπηρετούν περιφερειακές περιοχές και τμήματα πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή για δρομολόγια που εξυπηρετούνται πολύ σπάνια και τα οποία έχουν ζωτική σημασία για την περιοχή αυτή. Στην περίπτωση των λεγόμενων

‘άγονων γραμμών’ λόγω του εποχικού χαρακτήρα της ζήτησης για τις μεταφορικές υπηρεσίες, η αγορά δεν μπορεί να εξασφαλίσει επαρκές και κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο υπηρεσιών. Έτσι λοιπόν, το κράτος αναλαμβάνει το κόστος της παροχής για λόγους κοινωνικούς, για λόγους ασφάλειας και στρατηγικής, για λόγους περιφερειακής ανάπτυξης.

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

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

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

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αξιολογεί και εγκρίνει τις συμβάσεις που προκύπτουν μετά από δημόσια πρόσκληση και υποβολή προσφορών στην οποία με επαρκή δημοσιότητα αναφέρονται λεπτομερώς οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της υπηρεσίας. Επίσης, είναι αρμόδια να κρίνει κατά πόσο υπάγονται στην κατηγορία υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας προτού επιστρέψει στις επιχειρήσεις αυτές τη

λειτουργική ζημιά από την εκτέλεση των καθηκόντων τους, έτσι ώστε να αποφευχθεί η κρατική ενίσχυση και η νόθευση του ανταγωνισμού.

Η υλοποίηση των συγκεκριμένων προγραμμάτων πρέπει να διέπεται από όρους διαφάνειας και ο υπολογισμός της αντιστάθμισης για το κόστος παροχής να γίνεται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Ο περιορισμός της πρόσβασης σε μία γραμμή μόνο

στην επιχείρηση που προβλέπεται από τη σύμβαση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας προϋποθέτει πως δεν υπάρχει άλλη ανταγωνίστρια εταιρεία που προτίθεται να εκτελέσει τα προγραμματισμένα δρομολόγια της γραμμής αυτής. Σε περίπτωση που κάποια από τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις δεν έχει τηρηθεί, τότε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να λάβει μέτρα που προβλέπονται από τη συνθήκη όπως η αναστολή πληρωμών.

3.3.8. ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

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

Κάποια κράτη-μέλη επιλέγουν να εφαρμόσουν τις φορολογικές ελαφρύνσεις με μείωση της φορολογίας, ενώ κάποια άλλα επιλέγουν να εφαρμόσουν τις επιστροφές φόρου από τη φορολογία εισοδήματος των ναυτικών, και σε κάποιες περιπτώσεις εφαρμόζονται και τα δύο συστήματα παροχής ενίσχυσης. Λόγω της έλλειψης εναρμόνισης των φορολογικών συντελεστών στο σύνολο της Κοινότητας όμως, υπάρχει ο κίνδυνος σωρευτικών ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους αρχικούς στόχους του κοινού συμφέροντος όπως και ο κίνδυνος της αντιπαλότητας μεταξύ των κρατών-μελών.

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

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

Συγχρόνως, η Επιτροπή ελέγχει την τήρηση των διαδικασιών και των τυπικών υποχρεώσεων των κρατών-μελών τα οποία πρέπει να προβαίνουν σε καθορισμένες

κοινοποιήσεις μέσα στις χρονικές προθεσμίες που ορίζονται, δηλαδή κάθε τρία χρόνια να υποβάλλουν εκθέσεις με τις επιπτώσεις των μέτρων που εφαρμόστηκαν.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση. Αυτό δικαιολογείται λόγω της γεωγραφικής της θέσης, επειδή δηλαδή βρίσκεται ανάμεσα σε ένα σταυροδρόμι τριών ηπείρων, με μεγάλο αριθμό νησιών και επίσης μεγάλο μήκος παραλιών. Από τα αρχαία χρόνια η ναυτιλία στήριζε την οικονομία της χώρας και διαδραματίζει μέχρι και σήμερα καθοριστικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Στη διάρκεια των χρόνων συνειδητοποιήσαν ότι ήταν ανάγκη η δημιουργία ενός φορέα ο οποίος θα ήταν αρμόδιος όλων των θεμάτων που αφορούσαν τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λειτουργίες των λιμανιών. Το 1828 ιδρύθηκε ο πρώτος Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας και ακολούθησαν τα πρώτα νομοθετήματα τα οποία αναφέρονται στη διοίκηση και αστυνόμευση των πλοίων και των λιμένων.

4.1.2 Ν.27/1975 ΠΕΡΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Ο νόμος 27/1975 ισχύει από τις 22 Απριλίου 1975 και ορίζει τα ακόλουθα για την φορολογία των πλοίων. Στα υπό ελληνική σημαία πλοία επιβάλλεται φόρος και εισφορά. Ως πλοία υπό ελληνική σημαία θεωρούνται τα πλοία που έχουν νηολογηθεί σε ελληνικό λιμένα ή διαθέτουν έγγραφο ελληνικής εθνικότητας. Ο φόρος που επιβάλλεται εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη όσον αφορά τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση των πλοίων. Ως απαλλασσόμενο εισόδημα εννοείται και η κάθε υπεραξία που προκύπτει από την εκποίηση του πλοίου ή την

είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης. Στην περίπτωση που κάποια ημεδαπή ή αλλοδαπή εταιρεία, πλοιοκτήτρια πλοίων υπό ελληνική σημαία, ασκεί και άλλες δραστηριότητες πέρα από την εκμετάλλευση των πλοίων απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος.

Ο φόρος και η εισφορά εξαρτώνται από την κατηγορία των πλοίων, τα οποία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

Πρώτη κατηγορία:

α) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω.

β) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας από 500 έως 3.000 κόρους, τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού ή έχουν προορισμό λιμάνια του εξωτερικού.

γ) Επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού ή έχουν προορισμό λιμάνια του εξωτερικού.

δ) Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων, τα οποία κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους και τουλάχιστον για 6 μήνες, εκτέλεσαν τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμανιών εσωτερικού, ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού με σκοπό την αναψυχή των επιβατών (κρουαζιερόπλοια ή περιηγητικά).

Για τον υπολογισμό του εξαμήνου λαμβάνεται υπόψη και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο τα περιηγητικά πλοία ή κρουαζιερόπλοια παρέμεινα σε ακινησία λόγω ανωτέρας βίας. Το διάστημα ακινησίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τους τρεις μήνες.

ε) Πλωτά γεωτρήματα εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων, πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση ή τη γεώτρηση του θαλάσσιου βυθού, την άντληση από τη θάλασσα πετρελαίου ή φυσικών αερίων.

Δεύτερη κατηγορία: Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικώς.

Υποκείμενο φόρου και εισφοράς: Ο φόρος και η εισφορά βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή την πλοιοκτήτρια εταιρεία, που είναι εγγεγραμμένοι στο οικείο νηολόγιο την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους ανεξαρτήτως της μόνιμης κατοικίας ή της έδρας. Επιπλέον υπόχρεος σε καταβολή του φόρου και της εισφοράς είναι και ο

διαχειριστής του πλοίου. Στην περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου ο νέος κύριος οφείλει να καταβάλει τους φόρους και τις εισφορές που βαρύνανε το πλοίο τον χρόνο της μεταβίβασης.

Μείωση φόρου και εισφοράς λόγω αργίας πλοίου: Σε περίπτωση αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου ο φόρος ενδέχεται να μειωθεί εφόσον η αργία έχει διάρκεια τουλάχιστον δύο μηνών για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας και είκοσι ημερών για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας.

Πλοία πρώτης κατηγορίας

Υπολογισμός Φόρου: Ο φόρος υπολογίζεται βάσει της ηλικίας και των κόρων ολικής χωρητικότητας όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 1⁹

| Ηλικία Πλοίου (έτη) | Συντελεστής \$ Η.Π.Α/κ.ο.χ. |
|------------------------|-----------------------------|
| 0-4 | 0,432 |
| 5-9 | 0,775 |
| 10-19 | 0,759 |
| 20-29 | 0,718 |
| 30 και άνω | 0,555 |

Τα ποσά φόρου που προκύπτουν πολλαπλασιάζονται με τους ακόλουθους συντελεστές ανάλογα με την κλίμακα ολικής χωρητικότητας.

Πίνακας 2¹⁰

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

⁹ Ernst & Young Industry almanac,2016

¹⁰ Ernst & Young Industry almanac,2016

Για τον υπολογισμό της ηλικίας των πλοίων λαμβάνεται υπόψη το έτος παράδοσης στον πλοιοκτήτη ενώ για την χωρητικότητα αυτή που αναγράφεται στο νηολόγιο.

Για παράδειγμα, η φορολογητέα χωρητικότητα ενός δεξαμενόπλοιου 30.000 ΚΟΧ υπολογίζεται στους: $(10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1,2) + (10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1,1) + (10.000 \text{ ΚΟΧ} \times 1) = 33.000 \text{ ΚΟΧ}$.

Απαλλαγές-μειώσεις φόρου: Εφόσον η πρώτη νηολόγηση του πλοίου έχει γίνει με ελληνική σημαία, αναγνωρίζονται οι ακόλουθες μειώσεις:

- Πλοία υπό ελληνική σημαία και ναυπηγούμενα στην Ελλάδα απαλλάσσονται από το φόρο μέχρι την ηλικία των έξι ετών.
- Πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών καταβάλλουν φόρο με μείωση 50%.
- Πλοία κάτω των είκοσι ετών, τα οποία επισκευάζονται στην Ελλάδα, απαλλάσσονται του φόρου για ποσά μέχρι 100.000 δολαρίων και εφόσον το ποσό του φόρου δεν υπερβαίνει το 50% των δαπανών επισκευής που πραγματοποιηθήκαν. Η εν λόγω απαλλαγή ισχύει για έξι χρόνια.

Πλοία δεύτερης κατηγορίας

Υπολογισμός Φόρου: Ο φόρος υπολογίζεται βάσει των κόρων ολικής χωρητικότητας όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3¹¹

| Κλιμάκιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας | Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά κόρο ολικής χωρητικότητας | Φόρος κλιμακίου (σε ευρώ) | ΣΥΝΟΛΟ Χωρητικότητας κόρους (GROSS) | ΣΥΝΟΛΟ Φόρου (σε ευρώ) |
|---|--|---------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 20 | 0,6 | 12 | 20 | 12 |
| 30 | 0,7 | 21 | 50 | 33 |
| 50 | 0,76 | 38 | 100 | 71 |

¹¹ Ernst & Young Industry almanac,2016

- Για την επιπλέον των 100 κ.ο.χ, ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο.

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

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

Απαλλαγές-μειώσεις φόρου:

- Επιβατηγά πλοία έχουν μείωση φόρου 60%.
- Πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών καταβάλλουν φόρο με μείωση 50%.
- Αλιευτικά πλοία έχουν μείωση φόρου 75%.
- Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, πλοία ψυγεία ηλικίας μεταξύ 10 και 20 ετών τα οποία νηολογούνται πρώτη φορά με ελληνική σημαία υπόκεινται στο 50% του φόρου για πέντε χρόνια.
- Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, πλοία ψυγεία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών τα οποία ανακατασκευάζονται απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία της ανακατασκευής και εφόσον οι εν λόγω εργασίες πραγματοποιούνται στην Ελλάδα.

4.1.3. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ Ε.Ε ΚΑΙ Ε.Ο.Χ

Με την Εγκύκλιο ΠΟΛ.1263/2015 παρασχέθηκαν οδηγίες για την εφαρμογή του νέου άρθρου 26α του Ν. 27/1975 (που προστέθηκε με τον Ν.4336/2015) αναφορικά με την φορολογία πλοίων με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.). Ειδικότερα με τις νέες διατάξεις του άρθρου 26α του Ν. 27/1975, αλλάζει ο τρόπος φορολόγησης ορισμένων κατηγοριών πλοίων με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. (πλην της ελληνικής), για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται με τα πλοία αυτά από την 1η Ιανουαρίου 2015 και εφεξής.

Συγκεκριμένα από την ημερομηνία αυτή και μετά, τα πλοία αυτά θα υπόκεινται στο φόρο χωρητικότητας του Ν. 27/1975 με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.), και όχι σε φόρο εισοδήματος με βάση τις γενικές διατάξεις του Κώδικα

Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.).

Τα πλοία με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. που υπάγονται από 1-1-2015 σε φόρο χωρητικότητας με βάση τους κ.ο.χ. είναι τα εξής:

- Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής καθώς και τα ημερόπλοια του Ν.4256/2014
- Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, που εκτελούν υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ελλάδα (Ν. 2932/2001)
- Τα λοιπά πλοία θαλασσιών μεταφορών μεταξύ λιμένων εσωτερικού
- Πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές

Οι παραπάνω κατηγορίες πλοίων με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. θα φορολογούνται κατά κανόνα με την κλίμακα φόρου χωρητικότητας πλοίων δεύτερης κατηγορίας του Ν.27/1975:

Πίνακας 4¹²

| Κλίμακιο σε κόρους ολικής χωρητικότητας | Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου σε ευρώ κατά κόρο ολικής χωρητικότητας | Φόρος κλιμακίου (σε ευρώ) | ΣΥΝΟΛΟ Χωρητικότητας κόρους (GROSS) | ΣΥΝΟΛΟ Φόρου (σε ευρώ) |
|---|--|---------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 20 | 0,6 | 12 | 20 | 12 |
| 30 | 0,7 | 21 | 50 | 33 |
| 50 | 0,76 | 38 | 100 | 71 |

¹² Ernst & Young Industry almanac,2016

Κατ' εξαίρεση:

- Τα φορτηγά πλοία που δρομολογούνται σε τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα, εφόσον έχουν χωρητικότητα από 3000 κ.ο.χ. και άνω, καθώς και
- Τα επιβατηγά πλοία μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, θα φορολογούνται με την κλίμακα πλοίων πρώτης κατηγορίας ανάλογα με το έτος γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης:

Πίνακας 5¹³

| Ηλικία Πλοίου (έτη) | Συντελεστής \$ Η.Π.Α/κ.ο.χ. |
|------------------------|-----------------------------|
| 0-4 | 1,399 |
| 5-9 | 2,508 |
| 10-19 | 2,455 |
| 20-29 | 2,323 |
| 30 και άνω | 1,795 |

Με την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων, εξαντλείται κάθε υποχρέωση των πλοιοκτητών ή των πλοιοκτητριών εταιρειών από το φόρο εισοδήματος, επί των εισοδημάτων που αποκτώνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η ίδια απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος ισχύει για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι και φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων.

Ο φόρος πλοίων βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες, τους εγγεγραμμένους στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξάρτητα από την κατοικία ή τη διαμονή ή την έδρα αυτών στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή. Αλληλεγγύως υπόχρεος προς καταβολή του φόρου είναι και οποιοσδήποτε διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους, καθώς και ο

¹³ Ernst & Young Industry almanac,2016

νόμιμος εκπρόσωπος και εγγυητής του πλοιοκτήτη, που αποδέχεται εγγράφως τον διορισμό του. Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, ο νέος πλοιοκτήτης τυγχάνει εξ ολοκλήρου υπόχρεος μαζί με τους κατά την μεταβίβαση υπόχρεους δικαιοπαρόχους του σε πληρωμή του φόρου που βαρύνει το πλοίο κατά το χρόνο της μεταβίβασης.

Ο τρόπος δραστηριοποίησης στην Ελλάδα των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης των πλοίων με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. θα προσδιορίζεται από τις οικείες διατάξεις των συμβάσεων για την αποφυγή της διπλής φορολογίας του εισοδήματος (ΣΑΔΦΕ) που έχει συνάψει και εφαρμόζει η Ελλάδα. Οι πλοιοκτήτες-πλοιοκτήτριες εταιρείες των πλοίων υπό σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ., εφόσον υποχρεούνται σε μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα, σύμφωνα με τη ΣΑΔΦΕ, μπορούν να επιλέξουν τη μορφή της μόνιμης εγκατάστασης στην Ελλάδα (τόπος διοίκησης, υποκατάστημα, γραφείο, άσκηση της δραστηριότητας της επιχείρησης μέσω εξαρτημένου προσώπου κλπ.).

Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο ή η διαχείριση των πλοίων από την Ελλάδα, γίνεται από νομικό πρόσωπο, για την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων και για τις λοιπές φορολογικές υποχρεώσεις, είναι αλληλέγγυα υπόχρεος με τα πρόσωπα αυτά και εις ολόκληρο, ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, ο διευθύνων ή εντεταλμένος ή συμπράττων σύμβουλος, ο διαχειριστής, ο νόμιμος εκπρόσωπος και κάθε πρόσωπο εντολοδόχο για τη διοίκηση ή διαχείριση του πλοίου. Τα εν λόγω φυσικά πρόσωπα πρέπει να είναι φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος και οπωσδήποτε υπήκοοι Ε.Ε. ή Ε.Ο.Χ.

Οι πλοιοκτήτες (με τη δραστηριοποίηση τους στην Ελλάδα), καθώς και οι διαχειριστές - εγγυητές εφόσον η διαχείριση των πλοίων γίνεται από την Ελλάδα, οι νόμιμοι εκπρόσωποι και εγγυητές των πλοιοκτητών έχουν την υποχρέωση να υποβάλλουν ετησίως εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας στην αρμόδια για την φορολογία των πλοίων Δ.Ο.Υ.

4.1.4. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Με την πρόσφατη τροποποίηση του άρθρου 26 του Ν.27/1975, από 1.1.2013 επεβλήθη φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν.27/1975 (η διαχειρίστρια εταιρία είναι αλληλεγγύως υπεύθυνη για την καταβολή του φόρου μαζί με τις πλοιοκτήτριες).

Ο φόρος αυτός εξαντλεί κάθε υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρίας πλοίου υπό ξένη σημαία «έναντι οποιουδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια».

Η εξάντληση αυτή της φορολογικής υποχρέωσης ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιριών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων είτε απευθείας είτε από εταιρίες χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιριών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρίας και του τελικού μετόχου ή εταίρου.

Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία (δυνάμει του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953) κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του αρ.26.

Επειδή όμως tonnage tax πληρώνεται κατά κανόνα και στην ξένη χώρα της σημαίας του πλοίου, από το ποσό του φόρου του αρ.26 εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία.¹⁴

¹⁴ Χρήστος Τιμαγένης, Εισήγηση: << Φορολογικό καθεστώς στην Ναυτιλία >>, 2η Δημερίδα e-Θέμις, 12 - 13 Δεκεμβρίου 2015, Αθήνα

4.1.5. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα παραρτήματα ή τα γραφεία αλλοδαπών εταιρειών εγκατεστημένα υπό το άρθρο 25 του Ν.27/1975 (πρώην Ν.89/1967) τα οποία δραστηριοποιούνται με ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων (δηλ. εκτός όσων ασχολούνται από διαχείριση και εκμετάλλευση πλοίων) φορολογούνται ετήσιως με βάση την ποσότητα συναλλάγματος που εισάγουν στην Ελλάδα σύμφωνα με την παρακάτω κλίμακα:

Πίνακας 6¹⁵

| Αξία εισαγόμενου συναλλάγματος (\$) | Συντελεστής (%) | Αξία φόρου (\$) | Συνολική αξία εισαγόμενου συναλλάγματος (\$) | Συνολικός φόρος (\$) |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|--|----------------------|
| 200.000 | 5 | 10.000 | 200.000 | 10.000 |
| 200.000 | 4 | 8.000 | 400.000 | 18.000 |
| Υπερβάλλον ποσό | 3 | | | |

¹⁵ Ernst & Young Industry almanac,2016

Όπως έχει ανακοινωθεί επίσημα από την κυβέρνηση, η παραπάνω φορολογική εισφορά θα ισχύει και για τα επόμενα 3 χρόνια (2017-2019) με αυξημένους φορολογικούς συντελεστές όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 7¹⁶

| Αξία εισαγόμενου συναλλάγματος (\$) | Συντελεστής (%) | Αξία φόρου (\$) | Συνολική αξία εισαγόμενου συναλλάγματος (\$) | Συνολικός φόρος (\$) |
|--|------------------------|------------------------|---|-----------------------------|
| 200.000 | 7 | 14.000 | 200.000 | 14.000 |
| 200.000 | 6 | 12.000 | 400.000 | 26.000 |
| Υπερβάλλον ποσό | 5 | | | |

¹⁶ Ernst & Young Industry almanac,2016

4.1.6 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η Διαχειρίστρια Εταιρία αποτελεί την «ψυχή» του εκάστοτε ναυτιλιακού ομίλου καθώς απασχολεί όλο το προσωπικό στην Ελλάδα, έχει νόμιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Νόμου 27/1975 – πρώην Αναγκαστικό Νόμο 89/1967 (για αυτό και συχνά αναφέρονται ως «Εταιρίες του Νόμου 89»).

Γενικά για τις εταιρίες, αλλοδαπές και ημεδαπές, που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.27/1975 (όχι μόνο τις διαχειρίστριες) προβλέπονται διάφορες φορολογικές απαλλαγές στην παρ.3(α) του ίδιου άρθρου:

- 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 που αναφέρονται στην παρασχεθείσα άδεια.
- Απαλλαγή από έμμεσους φόρους (πχ. τέλη χαρτοσήμου)

Περαιτέρω προβλέπεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο επί των ακινήτων (15%) για τα ακίνητα που ιδιοχρησιμοποιούν στην Ελλάδα αποκλειστικά ως γραφεία ή αποθήκες για την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών. Για την καταβολή ΦΠΑ εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του Ν.2859/2000 «Κώδικας ΦΠΑ».

Γραφεία ή υποκαταστήματα δύναται να εγκατασταθούν στην Ελλάδα σύμφωνα με αρ. 25 - Ν. 27/1975 μόνον εφόσον ασχολούνται αποκλειστικά με μία ή περισσότερες από τις περιοριστικά αναφερόμενες δραστηριότητες στην παρ.1 του αρ. 25 - Ν. 27/1975, ήτοι: διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες.

Προϋπόθεση των διευκολύνσεων και απαλλαγών είναι τα παραπάνω γραφεία ή

υποκαταστήματα να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος ή ευρώ:

- Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολαρίων Η.Π.Α. και
- Όλες γενικά τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.

4.1.7. ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι ναυτικοί αποτελούν για την χώρα μας μια ειδική κατηγορία φορολογούμενων δεδομένου ότι οι συντελεστές φορολογίας που χρησιμοποιούνται στην φορολόγηση του εισοδήματος που προέρχεται από ναυτικά επαγγέλματα είναι χαμηλότεροι απ' ότι στα εισοδήματα λοιπών μισθωτών υπηρεσιών.

Αναφορικά με την δήλωση των εισοδημάτων που αποκτούν οι αξιωματικοί και το ημεδαπό κατώτερο πλήρωμα του εμπορικού ναυτικού η ΠΟΛ 1057/2014 ορίζει ότι οι εν λόγω ειδικότητες οφείλουν να υποβάλλουν ειδικό ενημερωτικό δελτίο δήλωσης φορολογίας εισοδήματος για τις αμοιβές που λαμβάνουν. Οι συγκεκριμένες αμοιβές φορολογούνται με συντελεστή 15% και 10% αντίστοιχα¹⁷. Αξίζει να επισημάνουμε ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία ανοδική τάση στους συντελεστές φορολόγηση των εισοδημάτων αυτών. Στον πίνακα 8 βλέπουμε ότι από 3% που ήταν ο συντελεστής φορολόγησης το 2009 για τα εισοδήματα των αξιωματικών αυξήθηκε σε 15% το 2014. Αντίστοιχη αύξηση σημειώθηκε και στον συντελεστή φορολόγησης των εισοδημάτων των μελών κατώτερου πληρώματος, από 1% το 2009 έφτασε το 10% το 2014.

¹⁷<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/18261>

Πίνακας 8

| ΕΤΟΣ | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ |
|------|---|---|
| 2014 | 15% | 10% |
| 2013 | 6% | 3% |
| 2012 | 6% | 3% |
| 2011 | 6% | 3% |
| 2010 | 6% | 3% |
| 2009 | 3% | 1% |

4.1.8. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν τακτικές μηνιαίες ασφαλιστικές εισφορές με εξαίρεση τους αλλοδαπούς και τους μη απογεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς εφόσον αυτοί δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση στο πλοίο. Ο υπολογισμός των οφειλομένων εισφορών καθώς και η εκκαθάριση και βεβαίωση αυτών ενεργείται από το NAT. Οι τακτικές εισφορές οφείλονται για όλο το χρόνο κατά τον οποίο οι ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο και για τον υπολογισμό τους βάση αποτελούν οι τριάντα ημέρες. Οι εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών υπολογίζονται επί του προβλεπομένου μισθού από τις Συλλογικές Συμβάσεις και όταν δεν υπάρχουν Συλλογικές Συμβάσεις τότε με τις αποφάσεις του Υ.Ε.Ν.

Οι εισφορές που ισχύουν είναι οι ακόλουθες:

- N.A.T. : Οι τακτικές μηνιαίες εισφορές που καταβάλλουν ναυτικοί-μέλη πληρωμάτων σε πλοία με ελληνική σημαία και οι πλοιοκτήτες αυτών

καθορίζονται σε ποσοστό επί του μηνιαίου μισθού των ναυτικών (περίπου 14% του φορολογητέου εισοδήματος)¹⁸ ως εξής:

Για πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 25 ΚΟΧ.Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/2000

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

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

- Τ.Π.Ε.Ν. : Οι υπέρ των Ταμείων Πρόνοιας Ε.Ν. εισφορές βαρύνουν μόνο τους ναυτικούς και είναι ανάλογες της ειδικότητας τους (Αξιωματικοί ή Κατώτερο Πλήρωμα) και προσδιορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργείων Ναυτιλίας και Οικονομικών. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται με πρόσθετη μηνιαία εισφορά για τα Τ.Π.Α.Ε.Ν. 2,12% επί της εκάστοτε τακτικής ισχύουσας μηνιαίας εισφοράς και για το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. 1,79%. Με το νομοσχέδιο του 2013, για το Τ.Π.Α.Ε.Ν. αποφασίστηκε από 01.01.2013 αύξηση της τακτικής εισφοράς των ασφαλισμένων κατά 41,5%.

- Κ.Ε.Α.Ν. : Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% επί του μισθού της συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος και του ναυτικού σε ποσοστό 2% επί του μισθού του.

- Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. : Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% και του ναυτικού σε 1% επί του μισθού της συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος.

- Ν.Ε.Ε. : Οι εισφορές εισπράττονται από το Ν.Α.Τ., υπολογίζονται και καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη σε ευρώ (με εξαίρεση τα πλοία συναλλάγματος των οποίων οι εισφορές υπολογίζονται σε ευρώ αλλά καταβάλλονται σε συνάλλαγμα).

- Εστία Ναυτικού : Οι ναυτικοί βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,35% επί του συμβατικού μισθού, οι πλοιοκτήτες βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,18% επί του μισθού αυτού.

¹⁸Isalos.net, Φορολογία Ναυτικών , <http://www.isalos.net/ploiarchos/forologia-naftikon>

Κ.Ν.Ε. (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης): ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται και με εισφορές οι οποίες καθορίζονται αναλόγως της χωρητικότητας του πλοίου.

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

Σύμφωνα με την εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών (ΠΟΛ.1084/8.4.2015), οι ναυτικοί που είναι ναυτολογημένοι σε εμπορικά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας (με την προϋπόθεση πως είναι φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος) υπάγονται στην εξής φορολογική κλίμακα:

- 10% επί των συνολικών αποδοχών – για τα κατώτερα πληρώματα (Οι δόκιμοι είναι κατώτερο πλήρωμα)
- 15% επί των συνολικών αποδοχών – για τους Αξιωματικούς

Επιπρόσθετη φορολόγηση: Φόρος αλληλεγγύης (solidarity tax) 2012 = 1,4 και Π.Ν.Ο.= 4,5 ευρώ

4.1.9. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

Εισφορά Αλληλεγγύης: Αν και σύμφωνα με τα ανωτέρω τα εισοδήματα των φυσικών προσώπων απαλλάσσονται εκ του νόμου από «κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση» στην πράξη επιβάλλεται η «Ειδική Εισφορά Αλληλεγγύης» του άρθρου 29 του Ν.3986/2011 (ήδη με 6% >€100.000 και 8% >€500.000).

Οικειοθελής παροχή της Ναυτιλιακής Κοινότητας: Η ελληνική πλοιοκτησία δια της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο

(άρθρο 42 του Ν.4301/2014), ξεκίνησε την 31η Ιουλίου 2014 να εισφέρει ποσό ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. Η συνεισφορά αυτή αποσκοπεί στην ενίσχυση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο για την ελληνική οικονομία.

Η εθελοντική συνεισφορά αυτή θα έχει ύψος 105 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, για τα έτη 2014,2015,2016,2017 και θα εφαρμόζεται σε :

- Πλοία με ελληνική σημαία
- Πλοία ξένης σημαίας τα οποία διαχειρίζονται εταιρείες εγκατεστημένες στην

Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.27/1975

Και στις δύο περιπτώσεις, ο φόρος θα ισούται με τον τελικό φόρο χωρητικότητας του πλοίου στο τέλος του φορολογικού έτους, χωρίς να προβλέπεται φοροαπαλλαγή σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας του πλοίου.

Οι πλοιοκτήτες καθώς επίσης και οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων θα συμβάλλουν σε αυτή την προσπάθεια μέσω της μη άσκησης της επιστροφής φόρου που προβλέπεται στο τέλος κάθε έτους.

Συμβάσεις Αποφυγής της Διπλής Φορολογίας¹⁹

Η Ελλάδα έχει συνάψει φορολογικές συμβάσεις (DTTs) για το φόρο εισοδήματος και το φόρο κεφαλαίου, προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση, με τις εξής χώρες:

| ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ή/και ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ | | | | |
|--|--|---|--------------------------------|--------------------------|
| | ΧΩΡΕΣ | ΝΟΜΟΣ | Φ.Ε.Κ. | ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ |
| 1. | Άγιος Μαρίνος | N 4243/2014 | 57/2014 | 01.01.2015 |
| 2. | Αζερμπαϊτζάν | N 3826/2010 | 29/2010 | 01.01.2011 |
| 3. | Αίγυπτος | N 3484/2006 | 170/2006 | 01.01.2007 |
| 4. | Αλβανία | N 2755/1999 | 252/1999 | 01.01.2001 |
| 5. | Αρμενία | N 3014/2002 | 103/2002 | 01.01.2003 |
| 6. | Αυστρία (αναθεώρηση) | NΔ 994/1971 N 3724/2008 | 210/1971 253/2008 | 01.01.2010 |
| 7. | Βέλγιο (αναθεώρηση) | NΔ 117/1969 N 3407/2005 | 41/1969 266/2005 | 01.01.2005 |
| 8. | Βουλγαρία Πρωτόκολλο | N 2255/1994 N 2927/2001 | 195/1994 140/2001 | 01.01.2003 |
| 9. | Βοσνία & Ερζεγοβίνη | N 3795/2009 | 157/2009 | 01.01.2013 |
| 10. | Γαλλία | NΔ 4386/1964 | 192/1964 & 77/1965 | 31.01.1965 |
| 11. | Γερμανία | AN 52/1967 | 134/1967 | 01.01.1964 |
| 12. | Γεωργία | N 3045/2002 | 198/2002 | 01.01.2003 |
| 13. | Δανία | N 1986/1991 | 189/1991 | 01.01.1992 |
| 14. | Ελβετία (αναθεώρηση) Πρόσθ. Πρωτόκολλο | N 1502/1984 N 4034/2011 N 4105/2013 | 192/1984 269/2011 5/2013 | 01.01.2012 01.01.2012 |
| 15. | Εσθονία | N 3682/2008 | 145/2008 | 01.01.2009 |
| 16. | Ην. Αραβικά Εμιράτα (ΣΑΔΦ & Πρωτόκολλο) | N 4234/2014 ¹ | 28/2014 | 01.01.2014 |
| 17. | Ην. Βασίλειο | NΔ 2732/1953 | 329/1953 | 01.01.1951 01.01.1952 |
| 18. | Ην. Πολιτείες | NΔ2548/1953 | 231 & 333/1953 | 30.12.1953 |
| 19. | Ινδία | NΔ 4580/1966 | 235/1966 | 01.01.1964 |
| 20. | Ιρλανδία | N 3300/2004 | 262/2004 | 01.01.2005 |
| 21. | Ισλανδία | N 3684/2008 | 147/2008 | 01.01.2009 |
| 22. | Ισπανία | N 3015/2002 | 104/2002 | 01.01.2003 |
| 23. | Ισραήλ | N 2572/1998 | 12/1998 | 01.01.1999 |
| 24. | Ιταλία (αναθεώρηση) | AN 23/1967 N 1927/1991 | 109/1967 17/1991 | 01.01.1984 |
| 25. | Καναδάς (Πρωτόκολλο) | N 3824/2010 N 4035/2011 | 27/2010 270/2011 | 01.01.2011 01.01.2011 |
| 26. | Κατάρ | N 3823/2010 | 22/2010 | 01.01.2011 |
| 27. | Κίνα | N 3331/2005 | 83/2005 | 01.01.2006 |
| 28. | Κορέα | N 2571/1998 | 11/1998 | 01.01.1999 |
| 29. | Κουβέιτ | N 3330/2005 | 82/2005 | 01.01.2006 |
| 30. | Κροατία | N 2653/1998 | 250/1998 | 01.01.1999 |
| 31. | Κύπρος | AN 573/1968 | 223/1968 | 01.01.1967 |
| 32. | Λετονία | N 3318/2005 | 46/2005 | 01.01.2006 |
| 33. | Λιθουανία | N 3356/2005 | 52/2005 | 01.01.2006 |
| 34. | Λουξεμβούργο | N 2319/1995 | 127/1995 | 01.01.1996 |

¹ Αφορά τη ΣΑΔΦ και το Πρωτόκολλο, η δε έναρξη ισχύος αφορά και τα δυο

¹⁹ http://www.gsis.gr/gsis/export/sites/default/gsis_site/ddos/b_pinakas_symvasewn.pdf

| | | | | |
|-----|-----------------------|-------------|----------|------------|
| 35. | Μάλτα | N 3681/2008 | 144/2008 | 01.01.2009 |
| 36. | Μαρόκο | N 3820/2010 | 19/2010 | 01.01.2011 |
| 37. | Μεξικό | N 3406/2005 | 265/2005 | 01.01.2006 |
| 38. | Μολδαβία | N 3357/2005 | 153/2005 | 01.01.2006 |
| 39. | Ν. Αφρική | N 3085/2002 | 319/2002 | 01.01.2004 |
| 40. | Νορβηγία | N 1924/1991 | 16/1991 | 01.01.1992 |
| 41. | Ολλανδία | N 1455/1984 | 89/1984 | 01.01.1981 |
| 42. | Ουγγαρία | N 1496/1984 | 178/1984 | 01.01.1985 |
| 43. | Ουκρανία | N 3046/2002 | 199/2002 | 01.01.2004 |
| 44. | Ουζμπεκιστάν | N 2659/1998 | 268/1998 | 01.01.2000 |
| 45. | Πολωνία | N 1939/1991 | 37/1991 | 01.01.1991 |
| 46. | Πορτογαλία | N 3009/2002 | 90/2002 | 01.01.2003 |
| 47. | Ρουμανία | N 2279/1995 | 9/1995 | 01.01.1996 |
| 48. | Ρωσία | N 3047/2002 | 200/2002 | 01.01.2008 |
| | (μερική τροποποίηση) | N 3679/2008 | 142/2008 | 01.01.2009 |
| 49. | Σαουδική Αραβία | N 3821/2010 | 20/2010 | 01.01.2011 |
| 50. | Σερβία | N 3825/2010 | 28/2010 | 01.01.2011 |
| 51. | Σλοβακία ² | N 1838/1989 | 86/1989 | 01.01.1990 |
| 52. | Σλοβενία | N 3084/2002 | 318/2002 | 01.01.2004 |
| 53. | Σουηδία | N 4300/1963 | 73/1963 | 01.01.1964 |
| 54. | Τουρκία | N 3228/2004 | 32/2004 | 01.01.2005 |
| 55. | Τσεχία ⁽¹⁾ | N 1838/1989 | 86/1989 | 01.01.1990 |
| 56. | Τυνησία | N 3742/2009 | 23/2009 | 01.01.2011 |
| 57. | Φινλανδία | N 1191/1981 | 206/1981 | 01.01.1982 |

² Υπογραφή ΣΑΔΦ με Τσεχοσλοβακία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1. ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Νηολόγηση είναι η υποχρεωτική εγγραφή του πλοίου σε ειδικό βιβλίο, που ονομάζεται Νηολόγιο, το οποίο υπογράφεται και θεωρείται από τον Πρόεδρο των Πρωτοδικών της περιφέρειας της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, στο κατάστημα της οποίας και τηρείται από ειδικά επιφορτισμένο Αξιωματικό.

Η νηολόγηση των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια διενεργείται σύμφωνα με τις πάγιες διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) και του άρθρου 13 του αυξημένης τυπικής ισχύος Νομοθετικού Διατάγματος 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

Στο Νηολόγιο καταχωρείται η πράξη νηολόγησης κάθε νηολογούμενου πλοίου, στην οποία αναγράφονται το όνομα και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη, ο τίτλος κτήσης κυριότητας, το όνομα, οι διαστάσεις και η χωρητικότητα του πλοίου, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα του (Δ.Δ.Σ.), το είδος μέσου πρόωσης και αν πρόκειται για μηχανοκίνητα πλοία, η ιπποδύναμη της μηχανής.

Για την νηολόγηση πλοίου απαιτείται η υποβολή από τον πλοιοκτήτη όλων των απαραίτητων δικαιολογητικών, όπως ενδεικτικά του τίτλου κυριότητας και του πιστοποιητικού καταμέτρησης της χωρητικότητάς του. Μετά την νηολόγηση, χορηγείται το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου καθώς και άλλα ναυτιλιακά έγγραφα, όπως το «Πιστοποιητικό νηολόγησης», αντίγραφο του οποίου πρέπει να υπάρχει πάντα πάνω στο σκάφος ώστε να επιδειχθεί αν ζητηθεί από τις αρμόδιες Αρχές. Ο λιμένας νηολόγησης αναγράφεται υποχρεωτικά κάτω από το όνομα του πλοίου στην πρύμνη.

Η νηολόγηση συνεπάγεται για τον πλοιοκτήτη συμμόρφωση:

Με τους εμπορικούς νόμους της εν λόγω χώρας.

Με τις ρυθμίσεις για την ασφάλεια όσον αφορά στην κατασκευή και στην λειτουργία των πλοίων.

Με τις ρυθμίσεις για τη σύνθεση και τους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων.
Η αρχική νηολόγηση δεν αποτρέπει μεταγενέστερη μετανηολόγηση. Με τον όρο μετανηολόγηση ή μετεγγραφή πλοίου νοείται η ελεύθερη μεταφορά εγγραφής ενός πλοίου από ένα νηολόγιο σε άλλο, κατόπιν σχετικής αιτήσεως του πλοιοκτήτη ή συμπλοιοκτητών που κατέχουν «πέραν του εξ αδιαιρέτου ημίσεως του πλοίου». Σε περίπτωση ενυπόθηκου πλοίου η μετανηολόγηση δεν πραγματοποιείται αν δεν προσαχθεί και αντίγραφο συμβολαιογραφικής συναίνεσης των ενυπόθηκων δανειστών.

Ακόμη και η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου πρέπει να καταχωρηθεί στο Νηολόγιο. Για τη μεταβίβαση της κυριότητας απαιτείται σχετική έγγραφη συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτώντος, η οποία και καταχωρείται υποχρεωτικά στο Νηολόγιο. Η δε μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου επέρχεται μόνο μετά την καταχώρηση αυτή, σύμφωνα με όσα ισχύουν για την μεταβίβαση ακινήτων δια της εγγραφής των αντίστοιχων πράξεων μεταβίβασης στα βιβλία μεταγραφών.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 4 του Κ.Ι.Ν.Δ., νηολόγηση μπορεί να γίνει και κατά το στάδιο της ναυπήγησης του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή, στο Νηολόγιο καταχωρούνται εκτός από το ονοματεπώνυμο του ιδιοκτήτη του πλοίου και του αντικλήτου του στην Ελλάδα, και τα στοιχεία του ναυπηγείου, καθώς και όλα τα προβλεπόμενα στοιχεία του υπό ναυπήγηση σκάφους, όπως οι διαστάσεις, η χωρητικότητα, το μέσον πρόωσης και η ιπποδύναμη της μηχανής, αν είναι μηχανοκίνητο²⁰.

²⁰ <http://www.capital.gr/law/articles.asp?id=527040&pg=2>

5.1.1 ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ²¹

α. Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια: Στα νηολόγια αυτά, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής έχουν την υπηκοότητα του κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο τους.

β. Παραδοσιακά ανοιχτά νηολόγια: Οι προϋποθέσεις εγγραφής σε αυτή την κατηγορία νηολογίων δεν είναι ιδιαίτερα αυστηρές και επιτρέπουν την δημιουργία "ιδιαίτερου δεσμού" με το κράτος της σημαίας αρκετά εύκολα. Αξίζει να σημειωθεί ότι παρόμοια νηολόγια έχουν υποψήφιος για ένταξη χώρες, όπως η Κύπρος και η Μάλτα. Ακόμη μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι εδαφικά τμήματα κρατών μελών τηρούν παρόμοια νηολόγια, όπως οι Κανάριοι Νήσοι, το Γιβραλτάρ και οι Ολλανδικές Αντίλλες.

γ. Offshore νηολόγια: Οι πλοιοκτήτες μπορούν να εγγράψουν τα πλοία τους στα εθνικά νηολόγια, δύνανται όμως να εκμεταλλεύονται τα πλοία τους με ένα μεγάλο βαθμό ελαστικότητας, όσον αφορά στους όρους απασχόλησης των πληρωμάτων (υψηλό ποσοστό απασχόλησης μη υπηκόων του κράτους της σημαίας). Παραδείγματα τέτοιων νηολογίων είναι τα νηολόγια που τηρούν οι Βερμούδες, η νήσος Cayman, η Isle of Man για το Ηνωμένο Βασίλειο, οι νήσοι Kerguelen για την Γαλλία, οι Ολλανδικές Αντίλλες για την Ολλανδία, το Λουξεμβούργο για το Βέλγιο και νήσοι Faroe της Δανίας.

δ. Διεθνή νηολόγια: Προκειμένου να αντιμετωπίσουν την απομάκρυνση από τα εθνικά νηολόγια, ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διεθνή νηολόγια κύριο χαρακτηριστικό των οποίων είναι ότι αποτελούν δεύτερα εθνικά νηολόγια με αυστηρές μεν προβλέψεις όσον αφορά στην διαχείριση και το πλήρωμα, αλλά όχι τόσο αυστηρές όπως οι αντίστοιχες του αρχικού εθνικού νηολογίου.

5.1.2 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Ως Σημαία ευκαιρίας ή σημαία ευκολίας ή ανοιχτά νηολόγια (flag of convenience), σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο ΟΟΣΑ το 1959 χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων Χωρών όπως, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκα

²¹http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CE%AF%CE%B1_%CE%B5%CF%85%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B1%CF%82

των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και ουσιαστικά διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία, ξένης πλοιοκτησίας. Οι παραπάνω χώρες έδωσαν την ευκαιρία σε πολλούς πλοιοκτήτες να υψώσουν τη σημαία αυτών στα πλοία τους προκειμένου να τα κάνουν ανταγωνιστικότερα και να αποφύγουν βάρη και υποχρεώσεις που θα είχαν στη σημαία της πατρίδας τους.

Τα χαρακτηριστικά των ανοιχτών νηολογίων είναι:

- Το κράτος νηολόγησης επιτρέπει την πλοιοκτησία και τον έλεγχο των εμπορικών πλοίων από αλλοδαπούς.
- Η πρόσβαση στο νηολόγιο είναι αρκετά εύκολη.
- Η φορολογία είναι σχεδόν ανύπαρκτη και συνήθως οι μόνες χρεώσεις που επιβάλλονται είναι ένα τέλος νηολογίου και ένας ετήσιος χαμηλός δασμός που επιβάλλονται σε σχέση με την χωρητικότητα του πλοίου.
- Τα κράτη που θεωρούνται σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων. Το κύριο ενδιαφέρον τους είναι η νηολόγηση της όσο το δυνατόν μεγαλύτερης χωρητικότητας.
- Τα ανοιχτά νηολόγια δεν διαθέτουν διοικητικούς μηχανισμούς για τον έλεγχο της τήρησης της νομοθεσίας.
- Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα του πληρώματος.
- Οι μισθοί, τα ημερομίσθια και τα επιδόματα είναι εξαιρετικά χαμηλά αφού σχετίζονται με τις συνθήκες στη χώρα που παρέχει τη σημαία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1. ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ

Ο κλάδος της ναυτιλίας κατέχει εξέχουσα σημασία για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Το 75% των εισαγωγών και των εξαγωγών της Ε.Ε. διακινείται μέσω των θαλασσιών οδών όπως και το 37% του εσωτερικού εμπορίου. Συνεπώς η ναυτιλία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια της αλυσίδας προμηθειών της Ε.Ε. και ιδιαίτερα στην εισαγωγή ενέργειας και πρώτων υλών. Προσφέρει 5,4 εκατ. θέσεις εργασίας και προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δισ. ευρώ ετησίως. Επιπλέον συνδέει τις περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές με την ενδοχώρα της Ευρώπης βοηθώντας στην λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας πρέπει να είναι πρωταρχικής σημασίας στόχος προκειμένου να εξακολουθήσει να ενισχύει την οικονομία της Κοινότητας.

6.2. Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ

Στη Μάλτα εφαρμόζεται ένα σύστημα φόρου χωρητικότητας (tonnage tax system) στα πλοία το οποίο κυμαίνεται από 875 ευρώ, για όσα πλοία δεν υπερβαίνουν τους 2.500 τόνους net, μέχρι 6.780 ευρώ για τα πλοία άνω των 50.000 τόνους net (συν 5 σεντς για κάθε τόνο net άνω των 50.000).

Το ποσοστό του φόρου δύναται να διαφοροποιηθεί ανάλογα με την ηλικία του πλοίου. Για παράδειγμα υπάρχει μία έκπτωση της τάξεως του 30% για πλοία μικρότερα των πέντε ετών και μία έκπτωση ίση με 15% για τα πλοία με ηλικία από πέντε έως δέκα ετών. Σκάφη μεταξύ δεκαπέντε και είκοσι ετών επιβαρύνονται με ένα επιπλέον 5% φόρου. Το ποσοστό αυτό μπορεί να φτάσει και μέχρι το 50% για τα πλοία ηλικία ίσης ή μεγαλύτερης των τριάντα ετών. Τα εμπορικά γιωτ καταβάλλουν έναν επιπλέον ετήσιο φόρο ίσο με 175 ευρώ. Πιο συγκεκριμένα η φορολόγηση στη Μάλτα έχει ως ακολούθως²²:

²² Ernst & Young Industry almanac, 2016

SECTION A

| Ship | Fee on registration | Annual | |
|---|--|--|--|
| | | Basic fee | Tonnage tax |
| (i) Ships less than 24 meters in length overall | | | |
| a. Fishing vessels of category A, B and C | € 70 | € 25 | € 36 |
| b. Commercial yachts | € 115 | € 150 | € 175 |
| c. Pleasure yachts less than 50 gross tonnage | € 115 | € 25 | € 175 |
| All other ships less than 24 meters in length overall | | | |
| d. Less than 50 gross tonnage | € 115 | € 25 | € 200 |
| e. Of 50 gross tonnage or more | | € 150 | |
| Ships of 24 meters in length overall or more: | | | |
| (ii) Pleasure yachts | 25 cents per net tonnage subject to minimum of € 187.50 | € 255 | 40 cents per net tonnage subject to minimum of € 400 |
| (iii) Commercial yachts which do not fall under category (iv) | Rates as appear in Section B | € 625 for year of registration € 1,095 thereafter | Rates as appear in Section B |
| (iv) Non-propelled barges, bareboat charter registered in a foreign registry, laid up or under construction, excluding ships in category (ii) | Rates as appear in Section B subject to reduction as appear in Section C | € 150 | Rates as appear in Section B subject to reduction as appear in Section C |
| (v) Commercial vessels and fishing vessels less than 2,500 gross tonnage, and do not fall under categories (ii), (iii) and (iv) above | | € 255 | |
| (vi) All other ships of 24 meters in length overall or more and do not fall under categories (ii), (iii), (iv) and (v) above | | | |
| Ships less than 300 gross tonnage | Rates as appear in Section B subject to reduction as appear in Section C | €370 for year of registration €840 thereafter | Rates as appear in Section B subject to reduction as appear in Section C |
| Ships of 300 gross tonnage or more | | €625 for year of registration €1,095 thereafter | |

SECTION B

| Ship of net tonnage (NT) | | Fee on registration | Annual tonnage tax |
|--------------------------|---------------|---|--|
| Exceeding | Not exceeding | | |
| 0 | 2,500 | €625 | €1,000 |
| 2,500 | 8,000 | €625 plus 25 cents for every NT in excess of 2,500 NT | €1,000 plus 40 cents for every NT in excess of 2,500NT |
| 8,000 | 10,000 | €2,000 plus 7 cents for every NT in excess of 8,000 NT | €3,200 plus 19 cents for every NT in excess of 8,000 NT |
| 10,000 | 15,000 | €2,140 plus 7 cents for every NT in excess of 10,000 NT | €3,580 plus 14 cents for every NT in excess of 10,000 NT |
| 15,000 | 20,000 | €2,490 plus 7 cents for every NT in excess of 15,000 NT | €4,280 plus 12 cents for every NT in excess of 15,000 NT |
| 20,000 | 30,000 | €2,840 plus 7 cents for every NT in excess of 20,000 NT | €4,880 plus 9 cents for every NT in excess of 20,000 NT |
| 30,000 | 50,000 | €3,540 plus 7 cents for every NT in excess of 30,000 NT | €5,780 plus 7 cents for every NT in excess of 30,000 NT |
| Exceeding 50,000 | | €4,940 plus 7 cents for every NT in excess of 50,000 NT | €7,180 plus 7 cents for every NT in excess of 50,000 NT |

SECTION C

| Age of ship | | Reduction of fee on registration % | Reduction or increase on annual tonnage tax % | |
|--------------------------|---------------|------------------------------------|---|--|
| Exceeding | Not exceeding | | | |
| Years | | | | |
| 0 | 5 | 50 | -30 | |
| 5 | 10 | 25 | -15 | |
| 10 | 15 | - | - | |
| 15 | 20 | - | +5 | |
| 20 | 25 | - | +10 | Subject to minimum increase of € 1,500 |
| 25 | 30 | - | +25 | |
| Equal to or exceeding 30 | | - | +50 | |

Τα πλεονεκτήματα του φορολογικού συστήματος της Μάλτας είναι τα ακόλουθα:

- Απαλλαγή από την καταβολή φόρου επί των εισοδημάτων που προέρχονται από ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- Απαλλαγή από τον φόρο επί της διανομής των κερδών που προέρχονται από ναυτιλιακές δραστηριότητες στους μετόχους υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά έχουν επίσης δηλωθεί ως απαλλασσόμενα πριν τη διανομή τους.
- Οι υπάλληλοι των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίοι δεν είναι κάτοικοι της Μάλτας, δεν υποχρεούνται σε καταβολή εισφορών στο κράτος.
- Υπάρχει απαλλαγή από φόρο για οποιαδήποτε πράξη σχετίζεται με:
 - α. την καταχώρηση ενός πλοίου με σημαία της Μάλτας στο Μαλτέζικο νηολόγιο
 - β. την πώληση ή την μεταβίβαση πλοίου
 - γ. την παροχή χρηματοοικονομικής εξασφάλισης σε εγκεκριμένους ναυτιλιακούς οργανισμούς οι οποίοι προβαίνουν σε αγορά ή μεταβίβαση πλοίου
- Δεν υπάρχουν περιορισμοί στις μεταβιβάσεις κεφαλαίων που σχετίζονται με ναυτιλιακές δραστηριότητες²³.

Η Μάλτα έχει συνάψει περισσότερες από 50 συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας. Επιπλέον ισχύει μία συμφωνία μεταξύ της Μάλτας και των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής βάσει της οποίας οι Μαλτέζικες εταιρείες, οι οποίες έχουν στην ιδιοκτησία τους ή διαχειρίζονται πλοία που καταπλέουν σε λιμάνια των Η.Π.Α., να απαλλάσσονται από ένα ποσοστό της τάξης του 4% στον ακαθάριστο φόρο μεταφορών. Έχει επίσης συνάψει συμφωνίες με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και τη Ρωσική Ομοσπονδία ενώ παρόμοιες συνθήκες με πολλές άλλες χώρες βρίσκονται στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης.

Τέλος όσον αφορά τα εισοδήματα των ναυτικών αυτά φορολογούνται με έναν συντελεστή ίσο με 15% στην περίπτωση που απασχολούνται εκτός της Μάλτας ενώ οι ναυτικοί που εργάζονται για τις Μαλτέζικες εταιρείες απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος.

²³ http://www.ccmalta.com/publications/malta_tonnage_tax_shipping_organisation

6.3. ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Η ναυτιλία διακινεί το 95% του διεθνούς εμπορίου του Ηνωμένου Βασιλείου. Το Ηνωμένο Βασίλειο αποτελεί μια παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη, με αξιοσημείωτο νηολόγιο. Στο Λονδίνο επίσης δραστηριοποιούνται πολλοί εφοπλιστές δεύτερης ή και τρίτης γενιάς των οποίων οι επιχειρήσεις βρίσκονται εκεί, συμβάλλοντας έτσι στην ανάδειξη του ως το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο παγκοσμίως.

Με την ανακοίνωση της εξόδου του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση (BREXIT), το ναυτικό επιμελητήριο της χώρας εξετάζει το ενδεχόμενο μιας σειράς αλλαγών στο φορολογικό καθεστώς συμπεριλαμβανομένου του φόρου χωρητικότητας (Tonnage Tax).

Στο Ηνωμένο Βασίλειο υπάρχουν δύο εναλλακτικά καθεστώτα φορολόγησης του εισοδήματος των ναυτιλιακών εταιρειών :

- τον φόρο με βάση την χωρητικότητα και
- τον φόρο επί των κερδών.

Ο φόρος με βάση την χωρητικότητα εισήχθη στο Ηνωμένο Βασίλειο τον Αύγουστο του 2000, ακολουθώντας έτσι το μοντέλο φορολόγησης που είχε επιλέξει ήδη σημαντικό αριθμός Ευρωπαϊκών χωρών. Τα κέρδη αυτού του φόρου εξαρτώνται από την εκπλήρωση συγκεκριμένων απαιτήσεων που θα παρουσιαστούν παρακάτω.

Για την εφαρμογή του παραπάνω νόμου, πρέπει πρώτα μια εταιρεία ή ένα γκρούπ εταιρειών που πληρούν κάποιες προϋποθέσεις να επιλέξουν αυτόν τον τρόπο φορολόγησης. Η επιλογή αυτή έχει ισχύει 10 έτη, με εξαίρεση αν μια εταιρεία πάψει να πληροί τις προϋποθέσεις. Οι εταιρείες ή το γκρούπ εταιρειών που πληρούν τις προϋποθέσεις, έχουν διορία να εφαρμόσουν το φόρο χωρητικότητας 12 μήνες από την μέρα που άρχισαν να πληρούν τις προϋποθέσεις ή εναλλακτικά 12 μήνες από την ημέρα που η εν λόγω εταιρεία συγχωνεύτηκε στο γκρούπ εταιρειών.

Για την επικερδή εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας, πρέπει αρχικά η εταιρεία να

υπόκειται στο φόρο εισοδήματος του Ηνωμένου Βασιλείου και να διαχειρίζεται πλοίο που να υπηρετεί τους εμπορικούς στόχους της χώρας. Ένα γκρουπ εταιρειών μπορεί να εφαρμόσει τον φόρο χωρητικότητας εφόσον τουλάχιστον μια ή περισσότερες εταιρείες πληρούν τις προϋποθέσεις. Η βασική προϋπόθεση είναι η εταιρεία ανάλογα με το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται, να διαθέτει ή να χρηματοδοτήσει χώροπλοκείμενο να στεγάζει τον προβλεπόμενο αριθμό εργαζομένων και εκπαιδευόμενων. Υπάρχουν ωστόσο περιορισμοί στο ποσοστό των πλοίων που επιτρέπεται να ταξιδεύουν με χρονοναύλωση και οδηγίες για την εφαρμογή του leasing στην ναυτιλία.

Ο υπολογισμός του φόρου χωρητικότητας γίνεται με τον εξής τρόπο: Μια εταιρεία που εφαρμόζει τον παραπάνω φόρο ονομάζεται tonnage tax company (TTC) ή tonnage tax group (TTG) αν είναι όμιλος εταιρειών. Τα κέρδη επομένως από τον φόρο λέγονται tonnage tax profit (TTP). Τα κέρδη υπολογίζονται σε σχέση με την ημερήσια καθαρή χωρητικότητα του πλοίου με βάση τον παρακάτω πίνακα²⁴:

Πίνακας 9

| ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | ΚΑΘΑΡΗ | ΚΕΡΔΟΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ ΑΝΑ 100 ΤΟΝΟΥΣ |
|-----------------------|--------|---------------------------------|
| Έως 1.000 | | 0,6 |
| 1.001 έως 10.000 | | 0,45 |
| 10.001 έως 25.000 | | 0,3 |
| άνω των 25.000 | | 0,15 |

Το tonnage tax profit (TTP) είναι το άθροισμα των υπολογισμών για κάθε πλοίο.

Τέλος, στο παραπάνω αποτέλεσμα θα εφαρμοστεί ο βασικός φορολογικός συντελεστής εισοδήματος των ναυτιλιακών εταιρειών

²⁴ Ernst & Young Industry almanac, 2016

6.4. ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η Ολλανδία εφάρμοσε από το 1986 την Ολλανδική σημαία, βάση των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από φορολογική άποψη το λειτουργικό κέρδος του πλοίου δεν βασίζεται στα πραγματικά λειτουργικά αποτελέσματα αλλά στην καθαρή χωρητικότητα που έχει.

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

Το ποσό του τεκμαρτού φορολογητέου κέρδους υπόκειται στους συνήθεις συντελεστές φόρου εισοδήματος.²⁵

Ο τρόπος φορολόγησης γίνεται από επιλογή του πλοιοκτήτη βάση των πραγματικών κερδών (εσόδων – εξόδων) ή βάση της χωρητικότητας του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης επιλέγει τον τρόπο φορολόγησης κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και μπορεί να γίνει αναθεώρηση μετά τον δέκατο χρόνο της λειτουργίας της επιχείρησης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα μια σταθερή φορολογική μεταχείριση η οποία κρατάει μια δεκαετία.

Για να υπαχθεί και να φορολογηθεί μία ναυτιλιακή επιχείρηση στο ολλανδικό μοντέλο πρέπει να ικανοποιούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Εάν κατέχει ένα αξιόλογο πλοίο ή ναυλώνει με ναύλωση γυμνού πλοίου
 - Εάν το πλοίο του ταξιδεύει με σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με εξαίρεση τα νέα πλοία που προστίθενται σε στόλο το 60%, του οποίου αποτελείται από πλοία με σημαία Ε.Ε. Τα πλοία αυτά μπορεί να έχουν και ξένη σημαία.
 - Εάν ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τουλάχιστον το 30% της διαχείρισης
- Επίσης οι διαχειρίστριες εταιρείες των πλοίων με τις παραπάνω προϋποθέσεις, παρόλο που δεν έχουν υπό την κατοχή τους τα πλοία, δικαιούνται να φορολογηθούν με βάση το Ολλανδικό μοντέλο (σε αντίθεση με το Ελληνικό).

²⁵ Peter Marlow & Kyriaki Mitroussi, EU shipping taxation: the comparative position of Greek shipping, *Maritime Economics & Logistics*, 2008, 10(185-207)

6.5. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΛΙΒΕΡΙΑ²⁶

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

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

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

- Πλήρης φορολογική απαλλαγή για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων τα οποία υπάγονται στη φορολογία χωρητικότητας
- Απλή και ταχεία διαδικασία σύστασης εταιρείας, εγγραφής και διαγραφής των πλοίων στο λιβεριανό νηολόγιο
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την ιθαγένεια των μετόχων και των διευθυντών της εταιρείας
- Απουσία περιορισμών σχετικά με την εθνικότητα των αξιωματικών, του πλοιάρχου και του πληρώματος του εγγεγραμμένου πλοίου
- Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με άλλες χώρες
- Απουσία εμπορικών περιορισμών για τα πλοία σημαίας Λιβερίας

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

- Προνομιακή μεταχείριση πλοίων σημαίας Λιβερίας σε πολλά λιμάνια
- Αξιοπιστία νηολογίου και πλήρης κάλυψη: είναι το πρώτο και μέχρι στιγμής το μόνο ανοιχτό νηολόγιο που έχει εκπαιδεύσει ένα παγκόσμιο δίκτυο ελεγκτών τόσο του Διεθνούς κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM) και της Διεθνούς Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS)

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

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

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

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

6.6. ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ

Τα νησιά Μάρσαλ έχουν αναπτύξει ένα σύγχρονο και αξιόλογο δίκτυο παροχής υπηρεσιών στον τομέα της ναυτιλίας και διαθέτουν μεγάλη ναυτική παράδοση. Αποτελούν μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και παρέχουν αποκεντρωμένες υπηρεσίες μέσω των είκοσι γραφείων που διαθέτει σε σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα²⁷.

Διαδικασία Νηολόγησης: Στο νηολόγιο των νησιών Μάρσαλ μπορούν να εγγραφούν τάνκερ, κοντέινερ, επιβατηγά, αλιευτικά, σκάφη αναψυχής, ωκεανοφόρα. Η ηλικία του πλοίου δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 20 έτη. Ο περιορισμός της ηλικίας ενδέχεται να παραβλεφθεί σε περίπτωση αξιόπιστου πλοίου. Όλα τα πλοία οφείλουν να είναι ταξινομημένα σε κάποιο νηογνώμονα. Τα έγγραφα που πρέπει να προσκομιστούν για την εγγραφή τους στο RMI είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Αίτηση για τον αριθμό εγγραφής.
- ✓ Αποδεικτικό αγοράς του πλοίου ή πιστοποιητικού το κατασκευαστή για την μεταφορά της κυριότητας στον πλοιοκτήτη.
- ✓ Πιστοποιητικό για την ταξινόμηση του πλοίου το οποίο να έχει εκδοθεί το τελευταίο δεκαήμερο πριν την αίτηση εγγραφής.
- ✓ Βεβαίωση του νηογνώμονα για την αξιοπλοία του πλοίου.
- ✓ Πιστοποιητικό ειδικής επιθεώρησης από τον νηογνώμονα στην περίπτωση που το πλοίο είναι μεγαλύτερο των 15 ετών.
- ✓ Αίτηση για έκδοση πιστοποιητικού ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης.
- ✓ Βεβαίωση συμμόρφωσης με τον ISM/ISPS Code, πιστοποιητικό διορισμένου υπεύθυνου ασφαλείας και συνεχόμενη ενημέρωση των τηρούμενων αρχείων.
- ✓ Αποδεικτικό ασφαλιστικής ευθύνης για την περιβαλλοντική ρύπανση.
- ✓ Αποδεικτικό ότι το πλοίο δεν φέρει βάρη.

²⁷ <https://www.guidetoshipregistries.com/shipregistries-country/marshall-islands>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

- ✓ Άδεια εγγραφής από το προηγούμενο νηολόγιο στο οποίο ήταν εγγεγραμμένο.

Τέλος μέσα σε 90 ημέρες από την εγγραφή το πλοίο οφείλει να αιτηθεί για το πιστοποιητικό ασύρματης επικοινωνίας.

Τέλη εγγραφής²⁸: Τα τέλη νηολόγησης περιλαμβάνουν δύο κατηγορίες, την Α και την Β. Η κατηγορία Α περιλαμβάνει τέλη τα οποία παραμένουν σταθερά για τον πλοιοκτήτη στην περίπτωση που επιλέξει αυτή την κατηγορία. Η κατηγορία Β, στην οποία δεν μπορούν να εγγραφούν τα σκάφη αναψυχής, περιλαμβάνει μία κλίμακα ανάλογη της χωρητικότητας και παρέχει την δυνατότητα έκπτωσης αναλόγως του μεγέθους του στόλου. Συγκριτικά με την κατηγορία Α περιλαμβάνει υψηλότερα αρχικά τέλη αλλά χαμηλότερα ετήσια.

Αρχικά τέλη εγγραφής – Κατηγορία Α

Αρχικό τέλος εγγραφής ανά πλοίο: US \$2.500

Τέλος εγγραφής γυμνού πλοίου: US \$2.500

Τέλος εγγραφής για υπό κατασκευή πλοίο: US \$2.500

Αρχικά τέλη εγγραφής – Κατηγορία Β

Πίνακας 10

| Χωρητικότητα σε Net Tonnes | US \$ |
|-------------------------------|-----------|
| 0-2.500 | 2.500,00 |
| 2.501-15.000 | 5.000,00 |
| 15.001-35.000 | 10.000,00 |
| 35.001-50.000 | 15.000,00 |
| 50.001 και άνω | 20.000,00 |

Τα τέλη ενδέχεται να μειωθούν στο 1/3 στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Όταν το πλοίο είναι μικρότερο των 5 ετών ή έχει υποστεί ουσιαστική μετατροπή μέσα στην τελευταία πενταετία.

²⁸ <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=281&fromPage=10#VesselReg>

- Όταν εγγράφονται ταυτόχρονα τουλάχιστον 3 πλοία ηλικίας έως 15 ετών ή υπάρχει γραπτή δέσμευση ότι θα εγγραφούν μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος τουλάχιστον 3 πλοία.
- Η προαναφερθείσα έκπτωση μπορεί να φτάσει και το 50% στην περίπτωση ταυτόχρονης εγγραφής 10 τουλάχιστον πλοίων (κάτω των 15 ετών) ή στην περίπτωση γραπτής δέσμευσης 10 πλοίων εντός του ημερολογιακού έτους.

Όσον αφορά τα σκάφη αναψυχής τα τέλη διαφέρουν ανάλογα με την χωρητικότητα τους και τον σκοπό χρήσης. Εκτός των παραπάνω τελών υπάρχουν και τα τέλη επανεγγραφής τα οποία ισούνται με US \$1.500 και για τις δύο κατηγορίες, Α και Β, αλλά και για τα σκάφη αναψυχής.

Ο Ετήσιος Φόρος Χωρητικότητας για τα πλοία που επιλέγουν την Α κατηγορία ισούται με 0,20 US \$ ανά τόνο με ελάχιστο τα 500 US \$.

Για τα πλοία της κατηγορίας Β ο ετήσιος φόρος χωρητικότητας έχει ως εξής:

Πίνακας 11

| Χωρητικότητα σε Net Tonnes | US \$ |
|-------------------------------|---------------|
| 0-2.500 | 500,00 |
| 2.501-5.000 | 0,20 /n. ton |
| 5.001-25.000 | 0,17 /n. ton |
| 25.001-50.000 | 0,15 /n. ton |
| 50.001 και άνω | 0,125 /n. ton |

Εκτός από τις παραπάνω κατηγορίες τελών εγγραφής και φόρου χωρητικότητας κάθε πλοίο που εγγράφεται στο MIR υποχρεούται και στην καταβολή κάποιων επιπλέον τελών όπως είναι τα τέλη συμμετοχής στο MIR, τα έξοδα ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλαγής ονόματος, έκδοσης πιστοποιητικών.

6.7. Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ²⁹

Ο Παναμάς θεωρείται ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο το οποίο διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές. Δημιουργήθηκε το 1925 και θεωρείται το μεγαλύτερο ανοιχτό νηολόγιο παγκοσμίως. Περισσότερα από 7.000 πλοία πλέουν με τη σημαία του Παναμά. Ο λόγος που το καθιστά υψηλά στις προτιμήσεις των νέων νηολογήσεων είναι η ευκολία που παρέχει στις εγγραφές των πλοίων αλλά και οι φορολογικές ελαφρύνσεις.

Η διαδικασία νηολόγησης που πρέπει να τηρηθεί στον Παναμά παρέχει εξαιρετικά πλεονεκτήματα. Καταρχήν δεν υπάρχει περιορισμός στην *εθνικότητα* των ιδιοκτητών. Οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ανεξαρτήτως εθνικότητας, δύναται να εγγραφεί στο νηολόγιο του. Διακρίσεις εθνικότητας δεν γίνονται ούτε στα μέλη του πληρώματος. Δεν υπάρχει ελάχιστο όριο στο *μέγεθος* των πλοίων (tonnage). Προκαταρκτικοί *έλεγχοι* στα πλοία δεν γίνονται παρά μόνο στην περίπτωση που το πλοίο είναι μεγαλύτερο των 20 ετών. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να γίνει ειδικός έλεγχος από κάποιον επιθεωρητή ώστε να αποκτήσουν το πιστοποιητικό μόνιμης εγγραφής. Επίσης δεν απαιτείται επανέλεγχος των προδιαγραφών των πλοίων που θέλουν να εγγραφούν όταν διαθέτουν πιστοποιητικά ασφαλείας και χωρητικότητας με αποτέλεσμα να μην επιβαρύνονται οι πλοιοκτήτες από τα έξοδα πιστοποιήσεων και χορήγησης των τεχνικών πιστοποιητικών. Όσον αφορά το *κόστος εγγραφής*, αυτό είναι πολύ χαμηλότερο συγκριτικά με άλλα νηολόγια και παρέχεται επιπλέον έκπτωση για στόλους με μεγάλο αριθμό πλοίων. Για στόλους με 5 έως 15 πλοία χορηγείται έκπτωση της τάξεως του 20%, με 16 έως 50 πλοία 35% ενώ για στόλους με περισσότερα από 50 πλοία η έκπτωση φτάνει το 60%. Το κόστος εγγραφής περιλαμβάνει τα τέλη εγγραφής και τα τέλη προς την κυβέρνηση. Το κόστος ανά τόνο ανέρχεται στα 0,20\$ και ο πρόσθετος φόρος που επιβάλλεται ισούται με 20%. Οι φόροι καταβάλλονται σε ετήσια βάση.

Επιπλέον το νηολόγιο του Παναμά δίνει τη δυνατότητα της *Διπλής Νηολόγησης*, διαδικασίας που προτιμάται από Ευρωπαίους πλοιοκτήτες προκειμένου να επωφεληθούν από την μείωση του κόστους αλλά και την ευελιξία που προσφέρει η

²⁹ <http://www.panamashipregistry.net/en/country/panama/ship-registration-2>

συγκεκριμένη διαδικασία. Το σύστημα της Διπλής Νηολόγησης καθιερώθηκε το 1973 και Επιτρέπει την εγγραφή γυμνών πλοίων για περίοδο μέχρι δύο ετών χωρίς να απαιτεί την διαγραφή του από το προηγούμενο νηολόγιο. Προκειμένου όμως να πραγματοποιηθεί η διπλή νηολόγηση θα πρέπει το πλοίο να διαθέτει πιστοποιητικό συγκατάθεσης από την χώρα της αρχικής νηολόγησης.

Διαδικασία Νηολόγησης: Στο νηολόγιο του Παναμά υπάρχουν δύο περιπτώσεις νηολογήσεων. Η προσωρινή και η μόνιμη. Η προσωρινή έχει διάρκεια έξι μηνών με δυνατότητα παράτασης ενός τριμήνου. Το πιστοποιητικό μόνιμης νηολόγησης, το οποίο αρχικά εκδίδεται για 4 έτη και ανανεώνεται για αόριστο χρονικό διάστημα, χορηγείται στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει προσκομίσει όλα τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για το πλοίο όπως το παραστατικό κατασκευής και αγοράς ή τα τεχνικά πιστοποιητικά στην περίπτωση που το πλοίο δεν είναι νεότευκτο, πιστοποιητικό χωρητικότητας, βεβαίωση για το όνομα και την διεύθυνση του πλοιοκτήτη, πιστοποιητικά επιθεωρήσεων. Επιπλέον όλα τα πλοία που εγγράφονται στο νηολόγιο του Παναμά πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικό ασύρματης επικοινωνίας.

Σε γενικές γραμμές το νηολόγιο του Παναμά θεωρείται ένα ιδιαίτερα αξιόπιστο και υψηλού κύρους νηολόγιο. Προσφέρει όλο το φάσμα των υπηρεσιών που απαιτούνται για να ολοκληρωθεί η εγγραφή ενός πλοίου στο νηολόγιο του και λαμβάνει ιδιαίτερα θετική αντιμετώπιση από τις τράπεζες σε περιπτώσεις παροχής χρηματοοικονομικών ευκολιών. Διαθέτει ένα αρκετά μεγάλο δίκτυο με μονάδες παροχής υπηρεσιών στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Εκτός των παραπάνω και στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας κατέχει από τις υψηλότερες θέσεις δεδομένου ότι τηρεί τις απαιτούμενες προδιαγραφές που ορίζουν οι διεθνείς οργανισμοί.

Τέλη εγγραφής³⁰: Τα αρχικά τέλη εγγραφής κυμαίνονται από 500,00\$ έως 6.500,00\$.

³⁰ <http://www.ecopanamahk.com/index.php/maritime-services/vessel-registration/fees-and-taxes/>

Πίνακας 12

| Χωρητικότητα σε Gross Tonnes | US \$ |
|---------------------------------|-------------------|
| 0-2.000 | 500,00 |
| 2.001-5.000 | 2.000,00 |
| 5.001-15.000 | 3.000,00 |
| 15.001 και άνω | 3.000,00+0,10/grt |

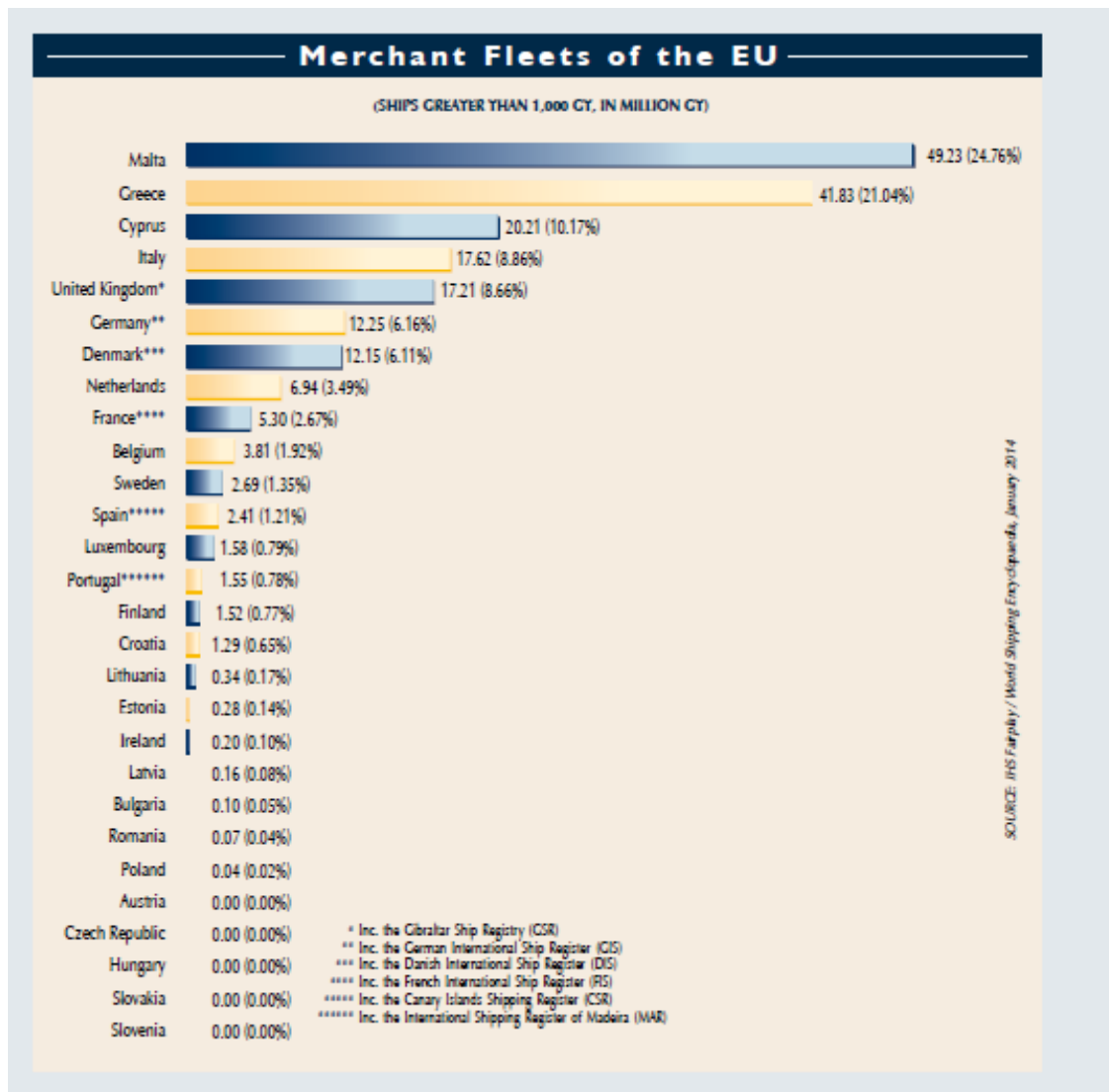
Ο ετήσιος φόρος υπολογίζεται σε 0,10\$ / net ton και υπάρχει η επιβολή επιπλέον χρεώσεων οι οποίες αφορούν ετήσια επιθεώρηση των πλοίων αναλόγως του τύπου και του μεγέθους του κάθε πλοίου.

Συμπεράσματα

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία θα πρέπει να παραμείνει μία δύναμη ισχυρή ούτως ώστε να ενισχυθεί η οικονομία της Ευρωπαϊκής κοινότητας ώστε να υπάρξει οικονομική πρόοδος. Ο συγκεκριμένος τομέας της ναυτιλίας, με τα χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες που έχει πρέπει να καθιστά μια οικονομική πολιτική ξεχωριστά ώστε να εφαρμοστεί για την ενίσχυσή του. Υπάρχει εντονότατος ανταγωνισμός μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών και των άλλων χωρών οι οποίες προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους για την ανάπτυξη μια ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Οι θεσπιζόμενες κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά και η αναθεώρησή τους κατάφεραν να αλλάξουν την πτωτική πορεία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι κρατικές ενισχύσεις συνέβαλλαν στην αντιμετώπιση του ανταγωνισμού της ευρωπαϊκής ναυτιλίας από τρίτες χώρες όπου και είναι η κύρια απειλή τους. Πρέπει να συνεχίσουν να εφαρμόζονται οι φορολογικές ελαφρύνσεις ώστε να συνεχίσουν αν είναι ανταγωνιστικές.

Η Ελλάδα, αποτελεί μια ναυτιλιακή χώρα με τεράστια ναυτική παράδοση. Η γεωγραφική της θέση συνδέει την Ευρώπη με την Ασία και την καθιστά σε ένα ναυτιλιακό κέντρο. Όσο αφορά την παγκόσμια αγορά η Ελλάδα καταλαμβάνει μια από τις πρώτες θέσεις. Στο διάγραμμα παρακάτω βλέπουμε ότι η ελληνική σημαία κατέχει τη δεύτερη θέση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.



Η συνεισφορά στον κλάδο της οικονομίας είναι τεράστια. Οι συνεχόμενες μεταβολές στην φορολογική νομοθεσία όμως σε συνδυασμό με την κυβερνητική αστάθεια των τελευταίων ετών έχουν αρνητική επίδραση στη ναυτιλιακή δραστηριότητα της χώρας. Η Ελλάδα πρέπει να διατηρήσει τη θέση της στον παγκόσμιο χάρτη σαν ναυτιλιακή χώρα και να αξιοποιήσει όλες τις δυνατότητες του κλάδου της ναυτιλίας και πρέπει να θεσπιστεί ένας νέος νόμος πιο απλοποιημένος στη βάση του οποίου θα γίνει η προσέλκυση των εφοπλιστών για να επενδύσουν στη σημαία της χώρας. Χρειάζεται ένα ελαστικό φορολογικό καθεστώς για να σημειωθεί μεγαλύτερη πρόοδος στον κλάδο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Λεκκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος (2006)
Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθήτω
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Νοέμβριος 2013), Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία:
Επικαιροποίηση της θεματολογίας
- Βλάχος Π. Γεώργιος (2015), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Λεκαράκου Κατερίνα, Άγγελος Παπασπύρου (2014), Ναυτιλιακή Λογιστική
- Παζαρτζή Γεωργία (2016), Εκδόσεις Νομική βιβλιοθήκη
- Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτριος (2012), Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο,
Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Τότσης Χρήστος (2007), Κώδικας Φορολογίας Πλοίων και Ναυτιλιακών
Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Πάμισος
- Τότσης Ε., Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- Πρωτοψάλτης Νικόλαος, Σαρακοστίδης Στέφανος (2003), Ελεγκτική Ναυτιλιακών
Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Θεοτοκάς Γιάννης (2014), Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων,
Εκδόσεις Αλεξάνδρεια
- Τιμαγένης Γρ. Χρήστος (2015), Φορολογικό καθεστώς της Ναυτιλίας, 2η
Δημερίδα e-Θέμις
- Αντάπασης Αντώνης, (2001), Το σύστημα φορολογίας των Ελληνικών Πλοίων,
Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Καλαμαράς Νικόλαος (2014), Λογιστική και Φορολογική αντιμετώπιση ναυτιλιακών
επιχειρήσεων
- Καλαντζής Α. (2006), Ναυτική εταιρεία Ν959/1979, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Κουτρομπής Η., Σημειώσεις φορολογίας πλοίων με ελληνική σημαία

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CE%AF%CE%B1_%CE%B5%CF%85%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B1%CF%82
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>
<http://www.capital.gr/law/articles.asp?id=527040&pg=2>
http://www.ccmalta.com/publications/malta_tonnage_tax_shipping_organisation
<http://www.ecopanamahk.com/index.php/maritime-services/vessel-registration/fees-and-taxes>
<http://www.eforologia.gr/>
<http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>
<http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20011009/434127EL.pdf>
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2016/\\$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2016.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2016/$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2016.pdf)
<http://www.hcg.gr/node/5129>
<http://www.panamashipregistry.net/en/country/panama/ship-registration-2>
http://www.publicaid.gov.cy/publicaid/publicaid.nsf/csac05_gr/csac05_gr?OpenDocument
<http://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/publications/choosing-your-course.jhtml>
<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/16192>
<https://www.guidetoshipregistries.com/shipregistries-country/marshall-islands>
<http://panamabusiness.tripod.com/taxhaven.html>
<http://wdm.com.mt/expertise/tax/special-regimes/shipping/>
http://www.academia.edu/2240043/The_Shipping_Policy_of_the_European_Union
<http://www.financemalta.org/double-taxation-agreements>
http://www.ggea.gr/ap/kratikes_enisxiseis.htm
<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/number-and-nationality-of-world's-seafarers>
<http://www.lloydslist.com/ll/incoming/article415562.ece/BINARY/spread.pdf>
<http://www.maritimelondon.com/>
<http://www.maritimeuk.org/wp-content/uploads/2012/01/The-economic-impact-of-the-UK-maritime-services-sector1.pdf>
<http://www.minedu.gov.gr/publications/docs2014/fek18a.pdf>
<http://www.moorestephens.co.uk/shippingtonnage.aspx>
<http://www.nautilia.gr>
<https://www.ukchamberofshipping.com/information/tonnage-tax/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 27/1975 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 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).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ψηφισάμενοι ομοφώνως μετά της Βουλής, απεφασίσαμεν:

Άρθρο 1. Επιβολή του φόρου και της εισφοράς

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 πλοίαρια, εφ' όσον ειδικώς δεν ορίζεται άλλως.

Άρθρο 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 οιασδήποτε 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 και του συνόλου των ακαθαρίστων εσόδων της τιαύτης εταιρείας.

Άρθρο 3. Κατάταξις πλοίων εις κατηγορίας

1. Διά την επιβολήν του φόρου και της εισφοράς, τα υποκείμενα εις τούτον πλοία κατατάσσονται εις τα 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 εξαμήνον τουλάχιστον χρονικόν διάστημα κατ' αποκλειστικότητα τακτικούς πλόας περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνον εξωτερικού, δι' αναψυχήν των επ' αυτών επιβαινόντων, κατόπιν δημοσίας εξαγγελίας των πλόων 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 διαπιστουμένης παρά της Επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων.

ε) Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος ανωτέρου των 5.000 τόννων, ως και πλωτά διυλιστήρια και αποθήκαι πετρελαίων, ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 15.000 κόρων, χρησιμοποιούμενα εκ κατασκευής ή μετασκευής δι' εξερευνήσεις, γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού, άντλησιν εκ της θαλάσσης, δύλισιν και εναποθήκευσιν πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

B. Δεύτερα κατηγορία:

Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικώς.

Άρθρο 4. Υποκείμενον φόρου και εισφοράς

1. Ο φόρος και η εισφορά βαρύνει:

Τους πλοιοκτήτας ή πλοιοκτητριάς 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.

2. 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.

Άρθρο 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 κατωτέρων 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 φορολογίας.

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

α) Για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας με αίτηση του υποχρέου προς τον αρμόδιον οικονομικό έφορο συγχρόνως με την υποβολή της φορολογικής δήλωσης ή οποτεδήποτε μετά την υποβολή της όχι αργότερα από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής δηλώσεως του επομένου έτους. Εις περίπτωσιν εκδόσεως καταλογιστικής πράξεως του αρμοδίου οικονομικού εφόρου, συμφώνως προς το άρθρον 15 του παρόντος, η αίτησις μείωσεως 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, εκπίπτεται εκ του φόρου ή της εισφοράς του αναλογούντος βάσει της υποβαλλομένης δηλώσεως ή εφ' όσον η περί μείωσεως 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 παράγρ. 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 πλοίον, εν ελλείψει δε πασών των ανωτέρω Αρχών εκ δεόντως θεωρημένου αντιγράφου του ημερολογίου του πλοίου.

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

Άρθρο 6. Υπολογισμός φόρου

1. Ο φόρος επί των πλοίων πρώτης κατηγορίας, των αναφερομένων εις την περίπτωση 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:

| Ηλικία πλοίου - Έτη | Συντελεσταί |
|---------------------|----------------------------|
| | Δολλάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ. |
| 0 - 4 | 1,335 |
| 5 - 9 | 2,394 |
| 10 - 19 | 2,343 |
| 20 - 29 | 2,217 |
| 30 και πάνω | 1,713 |

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

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

2. Προκειμένου περί πλωτών γεωτρυπάνων διά τον υπολογισμόν του κατά την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου φόρου το εις τόννους 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 πλοίον 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 εδάφιον της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου οριζόμενα ποσά φόρων ανά κόρον ολικής χωρητικότητας 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 χωρητικότητας, δύναται να μεταβάλλωνται με ετήσια ποσοστά, οριζόμενα ανά πενταετίαν και λογιζόμενα επί των κατά την παράγραφον 1 ποσών φόρων.

Άρθρο 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 συμπλήρωσεως 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 πενήκοντα 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 βεβαίωσεως της Τραπέζης 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 νηολόγησίν των εις πλείονας της μίας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως ως αύται ορίζονται διά των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 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.

Άρθρο 8. Υπολογισμός φόρου

1. Πλοία της πρώτης κατηγορίας αναφερόμενα εις την περίπτωσιν Α' της παραγράφου 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 καθαρής 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 καθαρής 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 καθαρής χωρητικότητας.

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

Άρθρο 9. Απαλλαγεί - Μειώσεις φόρου

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

1. Πλοία, ηλικίας μικρότερης των δέκα ετών, απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι συμπλήρωσεως ηλικίας δέκα (10) ετών.

2. Πλοία ηλικίας μικρότερης των τριάκοντα (30) ετών τεθέντα υπό ελληνική 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

4. Πλοία ναυπηγηθέντα εν Ελλάδι και τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπλήρωσεως 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 οι εργασίαι αύται εκτελούνται εν Ελλάδι, οι 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 απαλλάγης αρχομένης από τους επομένους 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 βεβαίωσεως 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, επιδιδόμενη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

Άρθρο 10.

Επί των πλοίων της πρώτης κατηγορίας των αναφερομένων εις την περίπτωσιν Α' της παραγράφου 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:

| Ηλικία πλοίου - Έτη | Συντελεσταί |
|---------------------|----------------------------|
| | Δολλάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ. |
| 0 - 4 | 1,335 |
| 5 - 9 | 2,394 |
| 10 - 19 | 2,016 |
| 20 - 29 | 1,89 |
| 30 και πάνω | 1,26 |

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

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

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.

Άρθρο 11. Απαλλαγεί - Μείωσις εισφοράς

1. Επί των περί ων το άρθρον 10 του παρόντος νόμου πλοίων των υποκειμένων εις την διά του άρθρου τούτου επιβαλλομένην εισφοράν αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγεί και μειώσεις. α) Πλοία ναυπηγηθέντα εν Ελλάδι και τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται της εισφοράς του άρθρου 10 του παρόντος νόμου μέχρι συμπλήρωσεως ηλικίας (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 πενήκοντα 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 Τραπέζης της Ελλάδος περί εισαγωγής του καλύπτοντος τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

2. Πλοία εμπίπτοντα κατά την νηολόγησίν των εις πλείονας της μιας κατηγορίας απαλλαγής ή μειώσεως εκ της εισφοράς, ως αύται ορίζονται διά των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 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.

Άρθρο 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 ευρώ με βάση την ακόλουθη κλίμακα:

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

Για την επιπλέον των εκατό (100) κόρων ολική χωρητικότητα (GROSS), ο φόρος καθορίζεται σε ένα (1) ευρώ κατά κόρον.

2. Ο φόρος της κλίμακος της προηγούμενης παραγράφου μειούται:
α) Κατά 50% προκειμένου περί πλοίων δρομολογουμένων εις τακτικές γραμμάς 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.

Άρθρο 13. Απαλλαγεί - Μειώσεις φόρου

Επί των περιών το άρθρον 12 του παρόντος νόμου πλοίων δευτέρας κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγεί και μειώσεις επί του κατά τας διατάξεις του άρθρου τούτου οφειλόμενου φόρου.

1. Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία - ψυγεία ηλικίας ανωτέρας των δέκα (10) ετών και μικροτέρας των είκοσιν (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 είκοσιν (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, αποφαινόνται 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 πενήντα επί τοις εκατόν (50%), εις αντικατάστασιν πλοίων ηλικίας μεγαλύτερας των είκοσιν (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 κυριότης, κατά το ανωτέρω ποσοστόν, επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιριών συνεστημένων κατά τον ελληνικόν νόμον.

4. Επί πλοίων ηλικίας μικροτέρας των δέκα (10) ετών ως και φορτηγών τοιούτων ηλικίας μικροτέρας των τριάκοντα (30) ετών, το πρώτον τιθεμένων υπό ελληνικήν σημαίαν, έχουσιν εφαρμογήν αντιστοίχως αι διατάξεις των παραγράφων 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 εμπίπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλείονας της μίας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως ως αύται ορίζονται διά των παραγράφων 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.

Άρθρο 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 Τραπεζή 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 τέλους 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.

2. Η δήλωσις είναι απαράδεκτος εάν δεν έχη καταβληθή ο οφειλόμενος κατά την παράγραφο 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 πιστοποιητικόν της αρμοδίας Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, περί της χρονικής διαρκείας 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 εφωδιασμένου δια πιστοποιητικού πολλαπλής ολικής και καθαρής χωρητικότητος λαμβάνεται υπ' όψιν ο μέσος όρος των εν τω πιστοποιητικώ καταμετρήσεως αναγραφομένων ολικών ή καθαρών κατά περίπτωσιν χωρητικοτήτων.

Άρθρο 15. Προσδιορισμός φόρου επί παραλείψεως υποβολής δηλώσεως και ανακριβείας

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 υπόχρεων πλοιοκτήτην.

3. Επί τη βάσει της κατά την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου πράξεως του οικονομικού εφόρου ενεργείται βεβαίωσις του δι' αυτής επιβαλλομένου φόρου και εισφοράς, κυρίου και προσθέτου. Εν περιπτώσει ασκήσεως προσφυγής βεβαιούται αμέσως ποσοστόν είκοσιν επί τοις εκατόν (20%) του αμφισβητουμένου φόρου (κυρίου και προσθέτου) εφαρμοζομένων κατ' αναλογίαν των αντιστοίχων διατάξεων του φόρου εισοδήματος.

Άρθρο 16. Νόμισμα καταβολής φόρου

1. Ο φόρος και η εισφορά, που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 6, 8 και 10 του παρόντος νόμου, καταβάλλεται σε δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής ή σε λίρες Αγγλίας, κατόπιν επιλογής του υπόχρεου με βάση την επίσημη ισοτιμία μεταξύ των νομισμάτων αυτών, τα οποία μετατρέπονται σε ευρώ με βάση την επίσημη ισοτιμία κατά τον προβλεπόμενο χρόνο υποβολής της δήλωσης.

2. Η καταβολή του φόρου και της εισφοράς γίνεται σε ευρώ τα οποία προέρχονται αποδεδειγμένα από εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος σε δολάρια ή λίρες Αγγλίας στο όνομα του υπόχρεου ή του πράκτορα ή διαχειριστή ή αντιπροσώπου του πλοίου στην Ελλάδα με βάση την εκάστοτε επίσημη ισοτιμία του δολαρίου κατά τον Προβλεπόμενο χρόνο υποβολής της δήλωσης.

3. Κατ' εξαίρεση πλοία της Α' Κατηγορίας που εκτελούν κατά κύριο λόγο πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων και εισπράττουν το ναύλο μόνο σε ευρώ καταβάλλουν το φόρο και την εισφορά σε ευρώ με βάση την εκάστοτε επίσημη ισοτιμία του δολαρίου, κατά τον προβλεπόμενο χρόνο υποβολής της δήλωσης.
4. Φόροι και εισφοραί του παρόντος νόμου καταβληθέντος αχρεωστήτως δι' οιονδήποτε λόγον, συμψηφίζονται προς οφειλόμενον φόρον ή εισφοράν, εάν δε δεν οφείλονται τοιούτοι, επιστρέφονται εις ευρώ επί τη βάσει της επίσημου τιμής αγοράς συναλλάγματος της Τραπέζης της Ελλάδος κατά την ημέραν της επιστροφής. Το ποσόν των ευρώ 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 διαχειρίσεως ή δια δαπάνας λειτουργίας γραφείου ή υποκαταστήματος υπαχθέντος εις τας διατάξεις του άρθρου 25.

Άρθρο 17. Βεβαίωσις και καταβολή του φόρου

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

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

Επίσης εκπίπτουν 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 εκπίπτουν 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 υπόχρεον πλοιοκτήτην.

Άρθρο 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 οφειλόμενου βάσει της δηλώσεως.

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

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.

Άρθρο 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 υποθήκυσιν 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 απο 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 περίπτωσιν.

2. Επί παραλείψεως εμπροθέσμου καταβολής του βεβαιωθέντος φόρου και των προσθέτων φόρων επί των πλοίων της δευτέρας κατηγορίας και επί υποβαλλομένη πιστοποιήσει 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 κλπ. Αρχάς, ίνα μη εκδώσωσι τα ναυτιλιακά έγγραφα διά τον απόπλουν 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 αφάιρεσιν διπλώματος αυτού επί χρονικόν διάστημα κατ' ελάχιστον όριον τριών μηνών και κατ' ανώτατον όριον δώδεκα μηνών.

Άρθρο 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 ως και των πλοίων της δευτέρας κατηγορίας του αυτού άρθρου, ο οικονομικός έφορος της περιφέρειας εις ην υπάγεται ο λιμήν νηολογήσεως του πλοίου. Επί υπάρξεως πλειόνων 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 υπόχρεος 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 τον κοινοποιούνται τα αφορώντα την κατά τον παρόντα νόμον φορολογίαν και εισφοράν έγγραφα, αποφάσεις κλπ. 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.

Άρθρο 21. Διαδικασία βεβαίωσεως και εισπράξεως του φόρου και της εισφοράς

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

Άρθρο 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.

Άρθρο 23. Υποχρεώσεις παροχής στοιχείων

Αι δημόσιαι 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 διαθέτουσι περί των υποκειμένων εις τον φόρον και εις εισφοράν του παρόντος Νόμου Πλοίων.

Άρθρο 24. Σύστασις Γνωμοδοτικής Επιτροπής

1. Συνιστάται Γνωμοδοτική Επιτροπή, της οποίας η σύνθεσις ορίζεται ως ακολούθως:

α) Εκ του αρμοδίου Διευθυντού της Γενικής Διευθύνσεως Φορολογίας ή ετέρου ανωτέρου υπαλλήλου επί βαθμώ τουλάχιστον 4ω αρμοδιότητος Γενικής Διευθύνσεως Φορολογίας ως Προέδρου.

β) Εκ του Διευθυντού Ναυτιλιακής Αναπτύξεως ή του νομίμου αναπληρωτού του ή ετέρου υπαλλήλου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και

γ) εξ ενός αντιπροσώπου της Ένώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Της Επιτροπής μετέχει ως Εισηγητής άνευ ψήφου ο αρμόδιος διά την φορολογίαν των πλοίων Τμηματάρχης ή έτερος ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Οικονομικών, χρέη δε Γραμματέως εκτελεί υπάλληλος της αρμοδίας Διευθύνσεως του ίδιου Υπουργείου.

2. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί εφ' οιουδήποτε θέματος αναφερομένου εις τας λεπτομερείας εφαρμογής του παρόντος νόμου και παραπεμπομένου εις αυτήν υπό των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

3. Τα μέλη της Επιτροπής και ο Γραμματεύς μετά των αναπληρωτών των, ως και ο Εισηγητής, διορίζονται δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών, τηρουμένων, ως προς την συγκρότησιν, απαρτίαν, πλειοψηφίαν, λειτουργίαν,

αναπλήρωσιν κλπ. των άρθρων 169 και 170 του Β. Δ/τος 1/1961 "περί διαρθρώσεως του Υπουργείου Οικονομικών και περί Οργανισμού της Γενικής Διευθύνσεως Φορολογίας κλπ "

Εκ των μελών ο Διευθυντής Ναυτιλιακής Αναπτύξεως ή ο νόμιμος αναπληρωτής του ή έτερος ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ως και ο αντιπρόσωπος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών διορίζονται μετά πρότασιν του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

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 πλόδες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου 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. Στην απόφαση αυτή καθορίζεται το είδος των εργασιών ή υπηρεσιών, τις οποίες παρέχει το γραφείο ή υποκατάστημα και γενικά οι όροι λειτουργίας του.

Η παρεχόμενη κατά τα ανωτέρω άδεια εγκατάστασης έχει πενταετή ισχύ και δεν δύναται να ανακληθεί πριν από την πάροδο του χρόνου αυτού, ο οποίος αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν δύναται να μεταβληθούν οι όροι με τους οποίους χορηγήθηκε άδεια εγκαταστάσεως χωρίς τη συναίνεση της επιχειρήσεως.

Η άδεια εγκατάστασης ανανεώνεται μετά την λήξη της πενταετίας αυτοδίκαια για ίσο χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτείται έκδοση νέας υπουργικής απόφασης, εφόσον κατά το χρόνο λήξης της εξακολουθούν να ισχύουν οι γενικοί και ειδικοί όροι που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της αρχικής άδειας εγκατάστασης. Σε περίπτωση παραβάσεως κάποιου όρου της άδειας εγκαταστάσεως, του α.ν. 378/1968 ή των διατάξεων του παρόντος άρθρου εκ μέρους της επιχειρήσεως στην οποία χορηγήθηκε η άδεια, δύναται αυτή να ανακαλείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Οι απαλλαγές που προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 3 αίρονται από το χρόνο που έγινε η παράβαση.

Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν στα απαιτούμενα δικαιολογητικά και τη διαδικασία για την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Τα παραπάνω γραφεία ή υποκαταστήματα απολαμβάνουν των αναφερομένων στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου διευκολύνσεων και απαλλαγών, εφόσον καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος ή ευρώ:

α. Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα πενήντα χιλιάδων (50.000) δολαρίων 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 απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου δύναται να αυξάνεται το προβλεπόμενο στην προηγούμενη παράγραφο κατώτατο όριο εισαγωγής συναλλάγματος ή ευρώ για κάλυψη δαπανών λειτουργίας γραφείων ή υποκαταστημάτων, τα οποία εγκαθίστανται μετά την έναρξη της ισχύος της απόφασης αυτής.

Το ποσό της τραπεζικής εγγύησης προς το Δημόσιο για τη συμμόρφωση του γραφείου ή υποκαταστήματος προς τους όρους της απόφασης, καθώς και η προβλεπόμενη διαδικασία για την κατάπτωση ή την επιστροφή της, καθορίζονται με αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η εγγύηση κατατίθεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και η κατάπτωση ή η επιστροφή της πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισηγήσεως της αρμόδιας Διευθύνσεως του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η εκδούσα την εγγύηση Τράπεζα υποχρεούται εντός δέκα (10) ημερών από της κοινοποίησής της σχετικής αποφάσεως καταπτώσεως του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, να καταθέσει το προϊόν της εγγύησης στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (ΔΟΥ) Εσόδων Αθηνών. Το ποσό της εγγύησης δεν δύναται να είναι κατώτερο των πέντε χιλιάδων (5.000) δολαρίων Η.Π.Α.

Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν στα δικαιολογητικά υποβολής των ετησίων στοιχείων δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιριών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

3. Οι απαλλαγές και διευκολύνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού είναι: α. Απαλλαγή από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου για το εισόδημα αυτών, που αποκτάται από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών περί ων η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Επίσης, παρέχεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών Φ.Κ.Ε. και από κάθε τέλος χαρτοσήμου αντικειμενικώς ή οποιασδήποτε κράτησης ή τέλους υπέρ τρίτου, πλην των ανταποδοτικών, των συμβάσεων, των εισπράξεων και πληρωμών και γενικώς οποιωνδήποτε πράξεων που διενεργούνται υπό τα ως άνω γραφεία ή υποκαταστήματα ή για λογαριασμό των αντιπροσωπευόμενων από αυτά επιχειρήσεων για τις οποίες η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού.

Για την καταβολή φόρου προστιθέμενης αξίας εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του ν. 1642/1986.

β. Χορηγείται στο πάσης φύσεως αλλοδαπό προσωπικό των επιχειρήσεων τούτων άδεια εργασίας στην Ελλάδα για χρονικό διάστημα μέχρι δύο (2) ετών. Η άδεια αυτή δύναται να παρατείνεται ανά διετία απεριορίστως και εφόσον ισχύει η υπαγωγή των

επιχειρήσεων τούτων στις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η αίτηση για την παροχή άδειας εργασίας και παραμονής ή παρατάσεως της ήδη χορηγηθείσας 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 ταχυδρόμηση 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. Κάθε διαφορά που ανακύπτει μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της αλλοδαπής επιχείρησης, 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 δυο 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 οποιουδήποτε 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 εκτελέσεως της διαιτητικής αποφάσεως ή της λοιπής διαδικασίας επιτρέπεται.

Τα έξοδα της διαιτησίας προκαταβάλλονται από τον αιτούντα, βαρύνουν όμως τελικά το διάδικο που θα ηττηθεί.

5. 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.

6. Επιχειρήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 5 του παρόντος άρθρου, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία, δύνανται κατ' εξαίρεση να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και να εισπράττουν το ναύλο σε ευρώ. Ο εισπραττόμενος για τις ανωτέρω μεταφορές ναύλος δύναται να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη λοιπών δαπανών εκτός των ετησίων δαπανών λειτουργίας του γραφείου στην Ελλάδα.

7. 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.

8. 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, 314/1978, 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 αίτηση 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.

Άρθρο 26. Φορολογία πλοίων υπό ξένη σημαία

1. Επιβάλλεται κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου. Η επιβολή του φόρου του παρόντος άρθρου γίνεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, όπως εκάστοτε ισχύει, που προβλέπουν την υπαγωγή σε φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη.

2. Ο φόρος βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

Οι ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες είναι αλληλέγγυα υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εις ολόκληρον για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση πλοίου της υπό ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, ο φόρος του παρόντος άρθρου βαρύνει το νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εις ολόκληρον υπόχρεος με τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι τον χρόνο μεταβίβασης του.

3. Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και τις εκδιδόμενες δυνάμει του άρθρου 13 του ν. 2687/1953 πράξεις, για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική

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

4. Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου, οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία υπό ξένη σημαία και είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν ετησίως, εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους, συγκεντρωτική δήλωση στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων, με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία θα πρέπει να αναφέρεται το όνομα, η σημαία, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.), ο αριθμός IMO, η ολική χωρητικότητα και η ηλικία των πλοίων υπό ξένη σημαία που διαχειρίζονται κατά την 1η Ιανουαρίου του ίδιου έτους, στην οποία θα επισυνάπτονται τα αντίστοιχα έγγραφα εθνικότητας των πλοίων. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατίθεται στη διαχειρίστρια εταιρεία μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, υποβάλλεται συμπληρωματική δήλωση από τη διαχειρίστρια εταιρεία, εντός μηνός από την ανάληψη της διαχείρισης. Οι ανωτέρω δηλώσεις υπέχουν θέση υπεύθυνης δήλωσης του ν.1599/1986.

5. Η δήλωση και η καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου γίνεται κατ' ανάλογη εφαρμογή των προβλεπομένων στον παρόντα νόμο για το φόρο που επιβάλλεται στα πλοία υπό ελληνική σημαία. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατεθεί σε διαχειρίστρια εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, οφείλεται φόρος από την επόμενη ημέρα της ανάθεσης της διαχείρισης σε τόσα δωδέκατα, όσοι οι μήνες μέχρι το τέλος του έτους. Η δήλωση και καταβολή του φόρου διενεργείται από την διαχειρίστρια εταιρεία στο όνομα και για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Από το ποσό του φόρου του παρόντος άρθρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

6. Για την παραλαβή των δηλώσεων και τη βεβαίωση του φόρου του παρόντος άρθρου αρμόδιος είναι ο προϊστάμενος της Δ.Ο.Υ. Πλοίων.

Η κοινοποίηση όλων των εγγράφων που αφορούν στο φόρο του παρόντος άρθρου ενεργείται στην αντίστοιχη διαχειρίστρια εταιρεία.

7. Για την επιβολή των πρόσθετων φόρων και προστίμων εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν.2523/1997, όπως ισχύουν.

8. Το δικαίωμα του Δημοσίου για τη βεβαίωση του, κατά το παρόν άρθρο, φόρου παραγράφεται μετά την πάροδο πενταετίας από τη λήξη του έτους στο οποίο ο φόρος αναφέρεται.

9. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης του φόρου του παρόντος άρθρου, η διαδικασία επιβολής του φόρου στο όνομα της πλοιοκτήτριας εταιρείας και καταβολής αυτού, και η με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η διαδικασία υποβολής της ετήσιας συγκεντρωτικής δήλωσης και των συμπληρωματικών δηλώσεων της διαχειρίστριας εταιρείας στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

10. Η ισχύς των διατάξεων των παραγράφων 1 8 του παρόντος άρθρου αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2013 για πλοία υπό ξένη σημαία των οποίων κατά την ημερομηνία αυτή η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

11. Ο κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση της αλλοδαπής εταιρείας πλοιοκτήτριας πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο τελεί υπό την εκμετάλλευση ή διαχείριση ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας, εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, έναντι οποιουδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια.

Η ίδια απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε από εταιρείες χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιρειών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του τελικού μετόχου ή εταίρου. Περαιτέρω, απαλλάσσεται από κάθε φόρο ή μεταβίβαση από οποιαδήποτε αιτία μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα, τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών. Επίσης απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη ναυτικής εταιρείας του ν. 959/1979 (Α' 192), καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον έχει υπαχθεί στο άρθρο 25 του παρόντος νόμου και εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία.

Άρθρο 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.

Άρθρο 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.

- 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 άμεσων φόρων.

Άρθρο 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. 3415/35, Ν.Δ. 3094/60, Ν.Δ. 4419/64, Α.Ν. 465/68, Ν.Δ. 509/70 και εκωδικοποιήθη διά του Βασιλικού Διατάγματος 800/1970.

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

γ) Αι παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 9 του Α.Ν. 465/68, ως και αι παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 9 του Ν.Δ. 509/70.

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

δ) Αι διατάξεις του εδαφίου δ' της παρ. 1 του άρθρου 2 του Α.Ν. 89/1967 ως ηρμηνεύθησαν διά της παραγράφου 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. Αι 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.

Άρθρο 30. Έναρξη ισχύος

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

Εν Αθήναις τη 18 Απριλίου 1975

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΕΥΑΓΓ. ΔΕΖΛΕΤΟΓΛΟΥ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Εθεωρήθη και ετέθη η μεγάλη του Κράτους σφραγίς
Εν Αθήναις τη 19 Απριλίου 1975

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Π

Παρακάτω παρατίθεται έντυπο δήλωσης φορολογίας πλοίων Α' κατηγορίας με ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975.

Προς την Δ.Ο.Υ.

Φορολογικό έτος 2016 (1/1/2016 - 31/12/2016)

Αυξ. Αριθ. { Δήλωσης.....
Φακέλου.....

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ
ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975
ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΥΤΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.2687/1953

| | | | |
|------------------------------------|---|---------------------------|----------------------------|
| Πλοίου | { | Όνομα..... | |
| | | Τύπος..... | |
| | | Λιμένας νηολόγησης:..... | Αριθ. Νηολόγησης:..... |
| | | Χωρητικότητα: Κ.Ο.Χ. | Κ.Κ.Χ. |
| | | Ηλικία: | |
| Πλοιοκτήτη | { | Επώνυμο..... | Όνομα..... Α.Φ.Μ. |
| | | Διεύθυνση..... | TAX. ΚΩΔ. Τηλέφ. |
| Διαχειριστή | { | Επώνυμο..... | Όνομα..... Πατρώνυμο..... |
| | | Διεύθυνση..... | TAX. ΚΩΔ. Τηλέφ. |
| Αντίκλητου (Εκπροσώπου) | { | Επώνυμο..... | Όνομα..... Πατρώνυμο..... |
| | | Διεύθυνση..... | TAX. ΚΩΔ. Τηλέφ. |
| | | Στοιχεία ταυτότητας..... | Α.Φ.Μ. |

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

| ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ | Κόροι ολικής χωρητικότητας κλιμακίου | Συντελεστές | Ποσό που προκύπτει βάσει συντελεστών προηγ. στήλης | Συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας (1) | Οφειλόμενος φόρος \$ | Φόρος που αναλογεί | | |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|--|-------------------------------------|----------------------|--------------------|---|---|
| | | | | | | \$ | £ | € |
| 1) 100 - 10.000 | | 1,2 | | | | | | |
| 2) 10.001 - 20.000 | | 1,1 | | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| 3) 20.001 - 40.000 | | 1 | | | | | | |
| 4) 40.001 - 80.000 | | 0,45 | | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| 5) 80.001 - και άνω. | | 0,2 | | | | | | |
| Σύνολο | | | | | | | | |
| Μειώσεις φόρου | | | | | | | | |
| 1) Άρθρου 5 Ν. 27/1975 (λόγω αργίας του πλοίου)..... | | | | | | | | |
| 2) Άρθρου 7 παρ. 1 περ. β' Ν. 27/1975 | | | | | | | | |
| 3) | | | | | | | | |
| Σύνολο μειώσεων | | | | | | | | |
| Τιμή R: | | Φόρος που θα καταβληθεί | | | | | | |

| (1) ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΕΤΗ | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ Δολάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ.(2) |
|-----------------------|--|
| 1) Από 0 - 4 ετών | 0,433 |
| 2) >> 5 - 9 >> | 0,775 |
| 3) >> 10 - 19 >> | 0,759 |
| 4) >> 20 - 29 >> | 0,718 |
| 5) >> 30 και άνω | 0,555 |

Παραλήφθηκε { Εμπρόθεσμα
Εκπρόθεσμα

..... 2016
Ο Προϊστάμενος Δ.Ο.Υ.

ΒΕΒΑΙΩΘΗΚΑΝ

\$ Η.Π.Α.
£ Αγγλίας
€ ΕΥΡΩ
Αριθ. Χρημ. Κατ.
Χρονολογία

Ο Ενεργήσας τη βεβαίωση

..... 2016
Ο Δηλών

ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ

1/4 οφειλόμενου φόρου { \$ Η.Π.Α.
£ Αγγλίας
€ ΕΥΡΩ
Διπλοτύπ. { Αριθμός
Χρονολογία

Ο Επιμελητής Είσπραξης

(2) Βλέπετε παράγραφο 2 οδηγιών σελίδας 4 παρούσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Παρακάτω παρατίθεται έντυπο δήλωσης φορολογίας πλοίων με ξένη σημαία.

Προς την Δ.Ο.Υ. Πλοίων Πειραιά

Φορολογικό έτος 2016 (1/1/2016 - 31/12/2016)

Αυξ. Αριθ. { Δήλωσης.....
Φακέλου.....

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

που διαχειρίζονται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα
δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 26 του Ν. 27/1975 και φορολογούνται με τις διατάξεις
φορολογίας πλοίων του νόμου αυτού και τις πράξεις με βάση το άρθρο 13 του Ν. 2687/1953

| | | | | |
|--|---|---------------------------|---------------|------------------|
| Πλοίο | { | Όνομα | | |
| | | Τύπος | | |
| | | Νηολογίου: Σημαία | Λιμένας | Αριθ. Νηολ. |
| | | Χωρητικότητα: Κ.Ο.Χ. | Κ.Κ.Χ. | ΙΜΟ |
| | | Ηλικία: | | |
| Χρόνος παράδοσης έτοιμου για εμπορική εκμετάλλευση | | | | |
| Πλοιοκτήτης | { | Επωνυμία | | |
| | | Διεύθυνση | Τ. Κ. | Τηλέφ. |
| Διαχειριστής | { | Επωνυμία | Α.Φ.Μ. | |
| | | Διεύθυνση | Τ. Κ. | Τηλέφ. |
| Εκπρόσωπος | { | Επώνυμο | Όνομα | Πατρώνυμο |
| | | Διεύθυνση | Τ. Κ. | Τηλέφ. |
| | | Στοιχεία ταυτότητας | Α.Φ.Μ. | |
| Αντίκλητος | { | Επώνυμο | Όνομα | Πατρώνυμο |
| | | Διεύθυνση | Τ. Κ. | Τηλέφ. |
| | | Στοιχεία ταυτότητας | Α.Φ.Μ. | |

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

| ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ | Κόροι ολικής χωρητικότητας κλιμακίου | Συντελεστές | Ποσό που προκύπτει βάσει συντελεστών προηγ. στήλης | Συντελεστής φόρου βάσει ηλικίας (1) | Οφειλόμενος φόρος \$ Η.Π.Α. | Φόρος που αναλογεί | | |
|---|--------------------------------------|-------------|--|-------------------------------------|-----------------------------|--------------------|-----------------|--------|
| | | | | | | \$ Η.Π.Α. | £ Λίρες Αγγλίας | € ΕΥΡΩ |
| 1) 100 - 10.000 | | 1,2 | | | | | | |
| 2) 10.001 - 20.000 | | 1,1 | | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| 3) 20.001 - 40.000 | | 1 | | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| 4) 40.001 - 80.000 | | 0,45 | | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| 5) 80.001 - και άνω. | | 0,2 | | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| ΣΥΝΟΛΑ: | | | | | | | | |
| Μειώσεις φόρου | | | | | | | | |
| 1) | | | | | | | | |
| 2) | | | | | | | | |
| 3) | | | | | | | | |
| Σύνολο μειώσεων | | | | | | | | |
| Τιμή R: | | | | | | | | |
| Φόρος που θα καταβληθεί | | | | | | | | |

| (1) ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΕΤΗ | ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ Δολάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ. (2) |
|-----------------------|---|
| 1) Από 0 - 4 ετών | 0,420 |
| 2) >> 5 - 9 >> | 0,752 |
| 3) >> 10 - 19 >> | 0,737 |
| 4) >> 20 - 29 >> | 0,697 |
| 5) >> 30 και άνω | 0,539 |

ΒΕΒΑΙΩΘΗΚΑΝ

\$ Η.Π.Α.
£ Αγγλίας
€ ΕΥΡΩ

Αριθ. Χρημ. Κατ.
Χρονολογία

Ο Ενεργήσας τη βεβαίωση

..... 2016
Ο Δηλών

ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ

1/4 οφειλόμενου φόρου { \$ Η.Π.Α.
£ Αγγλίας
€ ΕΥΡΩ

Διπλοτύπ. { Αριθμός
Χρονολογία

Ο Επιμελητής Είσπραξης

Παραλήφθηκε { Εμπρόθεσμα
Εκπρόθεσμα

..... 2016
Ο Προϊστάμενος Δ.Ο.Υ. Πλοίων Πειραιά

(2) Βλέπετε παράγραφο 2 οδηγιών σελίδας 4 παρούσας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Ακολουθεί έντυπο δήλωσης για τη φορολογία υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων φορολογικού έτους 2016.

ΜΕΡΟΣ I

PART I

ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΟ ΦΟΡΟ ΠΡΟΣΩΠΟ PERSON SUBJECT TO TAXATION

Υποκείμενο στο φόρο πρόσωπο είναι κάθε επιλέξιμος διαχειριστής πλοίων που κέκτηται εισόδημα από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων σε επιλέξιμα πλοία και φορολογείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31 του Νόμου 44(Ι)/2010.

Person subject to tax is every qualifying ship manager who earns income from the provision of ship management services to qualifying ships and is taxed according to the provisions of section 31 of the Law 44(I)/2010.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΠΛΟΙΩΝ / QUALIFYING SHIP MANAGER'S DATA

1. ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ / COMPANY NAME

| Αριθμός ΔΝΟ για την εταιρεία / Company IMO No. | Φορολογική Ταυτότητα Εταιρείας/ Tax Payer Identification Code (T.I.C.) | Φορολογική Ταυτότητα Μητρικής Εταιρείας (ομίλου εταιρειών) / Parent Company T.I.C. (Group of companies) |
|---|---|--|
| <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

2. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / BUSINESS ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN- ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

ΑΡ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ/TELEPHONE NO.

ΑΡ. ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟΥ/ FAX NO.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ E-MAIL ADDRESS

3. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ / CORRESPONDENCE ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN- ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

TAXYΔ. ΚΙΒΩΤΙΟ / P. O. BOX

ΠΟΛΗ/TOWN- ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ / DESCRIPTION OF THE OFFICE STAFF

Αριθμός εργοδοτούμενων / Number of persons employed

Αριθμός πολιτών Κρατών Μελών ΕΕ/ΕΟΧ / Number of EU/EEA Member State Citizens

Αριθμός Προσωντούχων Μηχανικών Πλοίων / Number of Qualified Marine Engineers

Αριθμός Έμπειρων Διαχειριστών Πληρωμάτων / Number of Skilled Crew Managers

ΔΗΛΩΣΗ
DECLARATION

Δηλώνω ότι κατά το φορολογικό έτος 2015, η Εταιρεία παρείχε υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων:
I declare that during the fiscal year 2015, the Company has provided ship management services:

σε _____ επιλέξιμα κοινοτικά³ πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου,
to _____ qualifying Community ships of an aggregate net tonnage of that are included in the calculation of the tax.

σε _____ επιλέξιμα μη κοινοτικά πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας [_____] που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου και
to _____ qualifying non-Community ships of an aggregate net tonnage of that are included in the calculation of the tax and

το ποσό του φόρου ανέρχεται σε ΕΥΡΩ _____ .
the total amount of tax is EURO _____

Η Εταιρεία παρείχε επίσης υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων σε _____ ΜΗ επιλέξιμα πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου.
The Company has also provided ship management services to _____ NON-qualifying ships of an aggregate net tonnage of that are not included in the calculation of the tax.

Για σκοπούς συμμόρφωσης με τις διατάξεις του άρθρου 33 του Νόμου 44(Ι)/2010 δηλώνω επίσης ότι η διαχείριση τουλάχιστο των δύο τρίτων (2/3) του συνόλου της χωρητικότητας των επιλέξιμων πλοίων υπό διαχείριση, κατά το υπό αναφορά φορολογικό έτος, διεξάχθηκε εξ' ολοκλήρου από την επικράτεια Κρατών Μελών της ΕΕ/ΕΟΧ⁴. Συγκεκριμένα, τα επιλέξιμα πλοία των οποίων η διαχείριση πληρώματος και η τεχνική διαχείριση διεξάχθηκε από την επικράτεια Κρατών Μελών της ΕΕ/ΕΟΧ συνιστούσαν καθαρή χωρητικότητα _____ μονάδων, από τη συνολική καθαρή χωρητικότητα _____ μονάδων όλων των επιλέξιμων υπό διαχείριση πλοίων.

For the purposes of compliance with the provisions of section 33 of Law 44(I)/2010, I furthermore declare, that at least two thirds (2/3) of the total tonnage of the qualifying ships managed in the fiscal year under consideration was entirely managed from the territory of EU/EEA Member States⁴. Namely, the qualifying ships for which crew management services and technical management services were carried out from the territory of EU /EEA Member States represented _____ units of net tonnage, out of a total of _____ units of net tonnage of all the qualifying ships managed.

³ Κοινοτικό πλοίο όπως καθορίζεται στην περί Φόρου Χωρητικότητας (Ορισμός Κοινοτικών Πλοίων) Γνωστοποίηση του 2010 (Κ.Δ.Π. 354/2010) και την Εγκύκλιο του Διευθυντή ΤΕΝ Αρ. 42/2010.
Community ships as defined by the Tonnage Tax (Definition of Community Ships) Notification of 2010 (P.I. 354/2010) and the DMS Director's Circular no. 42/2010.

⁴ Σχετικό πρακτικό παράδειγμα εκτίθεται στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας Δήλωσης.
A practical example is contained in Schedule II of the Declaration.

ΜΕΡΟΣ V
PART V

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι / SCHEDULE I

**ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΦΟΡΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ
ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

**TONNAGE TAX RATES FOR QUALIFYING SHIP MANAGERS
OF CYPRUS AND FOREIGN SHIPS**

Για κάθε επιλέξιμο πλοίο ενός επιλέξιμου διαχειριστή πλοίου επιβάλλεται⁷, και εισπράττεται ετήσιος φόρος που υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου σύμφωνα με τα ακόλουθα:

On each qualifying ship of a qualifying ship manager there shall be charged, levied and collected an annual tax calculated on the basis of the ship's net tonnage as follows:

- (α) από μηδέν μέχρι και 1.000 μονάδες καθαρής χωρητικότητας, για κάθε 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας θα επιβάλλεται και θα εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €36,50.
(a) From zero to 1.000 units of net tonnage, for every 400 units of net tonnage there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €36,50.
- (β) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 1.001 μέχρι και 10.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €31,03.
(b) For every additional 400 units of net tonnage from 1.001 to 10.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €31,03.
- (γ) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 10.001 μέχρι και 25.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €20,08.
(c) For every additional 400 units of net tonnage from 10.001 to 25.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €20,08.
- (δ) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 25.001 μέχρι και 40.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €12,78.
(d) For every additional 400 units of net tonnage from 25.001 to 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €12,78.
- (ε) για κάθε επιπρόσθετες 400 μονάδες καθαρής χωρητικότητας πέραν των 40.000 μονάδων, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €7,30.
(e) For every additional 400 units of net tonnage in excess of 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €7,30.

Οποιαδήποτε υπολειπόμενη χωρητικότητα που είναι μικρότερη των 400 μονάδων καθαρής χωρητικότητας φορολογείται κατ' αναλογία.

Any residual tonnage of less than 400 units of net tonnage shall be charged proportionally.

Κατά τον υπολογισμό του φόρου, κλάσμα του μήνα λογίζεται ως ολόκληρος μήνας.

For the purpose of calculating the tax, any fraction of the month shall be considered as a whole month.

Ο φόρος χωρητικότητας μπορεί να υπολογιστεί ηλεκτρονικά μέσω της ιστοσελίδας του TEN.

The tonnage tax can be calculated on line through the DMS website.

⁷ Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου χωρητικότητας ενός πλοίου με καθαρή χωρητικότητα 19.538 τόνους:

Sample calculation of the annual tonnage tax for a 19.538 net tonnage vessel: Net tonnage of each vessel is broken down into 400 units of net tonnage increments and specific annual rates are applied to each increment.

1.000 NT : $1000/400 = 2.5 \times € 36,50 = € 91,25$
9.000 NT : $9000/400 = 22.5 \times € 31,03 = € 698,17$
9.500 NT : $9500/400 = 23.75 \times € 20,08 = € 476,9$
38 NT : $38/400 = 0.095 \times € 20,08 = € 1,90$

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας = €1.268,22
Annual tonnage tax due

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Ακολουθεί έντυπο δήλωσης για τη φορολογία πλοιοκτητών αλλοδαπών πλοίων φορολογικού έτους 2016.

ΜΕΡΟΣ I PART I

ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΟ ΦΟΡΟ ΠΡΟΣΩΠΟ PERSON SUBJECT TO TAXATION

Υποκείμενο στο φόρο πρόσωπο είναι κάθε επιλέξιμος πλοιοκτήτης αλλοδαπού πλοίου που κέκτηται εισόδημα από την εκμετάλλευση τέτοιου πλοίου σε θαλάσσιες μεταφορές και φορολογείται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 13 και 15(1) του Νόμου 44(I)/2010.

Person subject to tax is every qualifying owner of a qualifying foreign ship who earns income from the operation of such ship in maritime transport and is taxed according to the provisions of sections 13 and 15(1) of the Law 44(I)/2010.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ QUALIFYING OWNER OF FOREIGN SHIPS DATA

1. ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ / COMPANY NAME

| Αριθμός ΔΝΟ για την εταιρεία / Company IMO No. | Φορολογική Ταυτότητα Εταιρείας/ Tax Payer Identification Code (T.I.C.) | Φορολογική Ταυτότητα Μητρικής Εταιρείας (ομίλου εταιρειών) / Parent Company T.I.C. (Group of companies) |
|---|---|--|
| <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

2. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / BUSINESS ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

ΑΡ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ/TELEPHONE NO.

ΑΡ. ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟΥ/FAX NO.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ E-MAIL ADDRESS

3. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ/CORRESPONDENCE ADDRESS (street, number, area)

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

TAXYΔ. ΚΙΒΩΤΙΟ / P. O. BOX

ΠΟΛΗ/TOWN - ΧΩΡΙΟ/VILLAGE

TAXYΔ. ΚΩΔΙΚΑΣ/POST CODE

ΔΗΛΩΣΗ
DECLARATION

Δηλώνω ότι κατά το φορολογικό έτος 2015, είχα στην κυριότητα μου και εκμεταλλεζόμενος σε θαλάσσιες μεταφορές τα ακόλουθα αλλοδαπά πλοία:

I declare that during the fiscal year 2015, I owned and operated the following foreign ships:

_____ επιλέξιμα κοινοτικά⁴ πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου,

_____ qualifying Community⁴ ships of an aggregate net tonnage of _____ that are included in the calculation of the tax,

_____ επιλέξιμα μη κοινοτικά πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου και

_____ qualifying non-Community ships of an aggregate net tonnage of _____ that are included in the calculation of the tax and

το ποσό του φόρου ανέρχεται σε ΕΥΡΩ _____.
the total amount of tax is EURO _____.

Είχα επίσης υπό την κυριότητα και εκμετάλλευσή μου _____ αλλοδαπά ΜΗ επιλέξιμα πλοία συνολικής καθαρής χωρητικότητας _____ που δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του φόρου.

I also owned and operated _____ foreign NON qualifying ships of an aggregate net tonnage of _____ that are not included in the calculation of the tax.

Για σκοπούς συμμόρφωσης με τις διατάξεις του άρθρου 15(2) του Νόμου 44(Ι)/2010, δηλώνω επίσης ότι τουλάχιστο 60 τοις εκατό (60%) του στόλου σε χωρητικότητα είναι κοινοτικά πλοία/ το μερίδιο των κοινοτικών πλοίων είναι λιγότερο από το 60 τοις εκατό (60%) του στόλου σε χωρητικότητα και ότι η εμπορική και στρατηγική διαχείριση⁵ του προαναφερόμενου στόλου επιλέξιμων πλοίων γίνεται από την επικράτεια της ΕΕ/ΕΟΧ⁶.

⁴ Κοινοτικό πλοίο όπως καθορίζεται στην περί Φόρου Χωρητικότητας (Ορισμός Κοινοτικών Πλοίων) Γνωστοποίηση του 2010 (Κ.Δ.Π. 354/2010) και την Εγκύκλιο του Διευθυντή ΤΕΝ Αρ. 42/2010.
Community ships as defined by the Tonnage Tax (Definition of Community ships) Notification of 2010 (P.I. 354/2010) and the DMS Director's Circular no. 42/2010.

⁵ Στρατηγική διαχείριση σημαίνει τη λήψη των αποφάσεων για σημαντικές κεφαλαιουχικές δαπάνες και μειώσεις. Σημαντικό για την εκτίμηση για το που επιτελείται η στρατηγική λειτουργία θα είναι ο τόπος της καταστατικής έδρας, συμπεριλαμβανομένων του ανώτερου προσωπικού, και ο τόπος της λήψης αποφάσεων τόσο των διευθυντών όσο και του διοικητικού συμβουλίου. Εμπορική διαχείριση, σημαίνει το σχεδιασμό διαδρομής, τις κρατήσεις επιβατών ή φορτίου, τον εφοδιασμό και την τροφοδοσία πλοίων, τη διαχείριση και την εκπαίδευση προσωπικού, την τεχνική διαχείριση των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της λήψης αποφάσεων για την επισκευή και τη συντήρηση των πλοίων. Συμπεριλαμβάνονται επίσης οι εγκαταστάσεις υποστήριξης όπως εκπαιδευτικά κέντρα, τερματικοί σταθμοί κ.λπ. και το ποσοστό των γραφείων ή υποκαταστημάτων στο εξωτερικό των οποίων τη διεύθυνση εξασκεί προσωπικό που έχει τη βάση του στην επικράτεια της ΕΕ/ΕΟΧ.

⁶ Αναγράφεται ανάλογα με την περίπτωση.

ΜΕΡΟΣ VI
PART VI

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΦΟΡΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΥΣ
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
TONNAGE TAX RATES FOR QUALIFYING OWNERS OF FOREIGN SHIPS

Για κάθε επιλέξιμο πλοίο επιλέξιμων πλοιοκτητών επιβάλλεται και εισπράττεται ετήσιος φόρος που υπολογίζεται⁹ με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου σύμφωνα με τα ακόλουθα:

On each qualifying ship of qualifying owners (ship-owners) there shall be charged⁹, levied and collected an annual tax calculated on the basis of the ship's net tonnage as follows:

- (α) από μηδέν μέχρι και 1.000 μονάδες καθαρής χωρητικότητας, για κάθε 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €36,50.
(a) From zero to 1.000 units of net tonnage, for every 100 units of net tonnage there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 36,50.
- (β) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 1.001 μέχρι και 10.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €31,03.
(b) For every additional 100 units of net tonnage from 1.001 to 10.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 31,03.
- (γ) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 10.001 μέχρι και 25.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €20,08.
(c) For every additional 100 units of net tonnage from 10.001 to 25.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 20,08.
- (δ) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας από 25.001 μέχρι και 40.000 μονάδες, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €12,78.
(d) For every additional 100 units of net tonnage from 25.001 to 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of € 12,78.
- (ε) για κάθε επιπρόσθετες 100 μονάδες καθαρής χωρητικότητας πέραν των 40.000 μονάδων, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας €7,30.
(e) For every additional 100 units of net tonnage in excess of 40.000 units, there shall be charged, levied and collected a tonnage tax of €7,30.

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

Any residual tonnage of less than 100 units of net tonnage shall be charged proportionally.

Κατά τον υπολογισμό του φόρου, κλάσμα του μήνα λογίζεται ως ολόκληρος μήνας.

For the purpose of calculating the tax, any fraction of the month shall be considered as a whole month.

Ο φόρος χωρητικότητας μπορεί να υπολογιστεί ηλεκτρονικά μέσω της ιστοσελίδας του TEN.

The tonnage tax can be calculated on-line through the DMS website.

⁹ Παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου χωρητικότητας ενός πλοίου με καθαρή χωρητικότητα 19.538 τόνους

Sample calculation of the annual tonnage tax for a 19.538 net tonnage vessel. Net tonnage of each vessel is broken down into 100 units of net tonnage increments and specific annual rates are applied to each increment:

1.000 NT : 1000/100 = 10 x € 36,50 = € 365
9.000 NT : 9000/100 = 90 x € 31,03 = € 2792,7
9.500 NT : 9500/100 = 95 x € 20,08 = € 1907,6
38 NT : 38/100 = 0,38 x € 20,08 = € 7,63

Ετήσιος φόρος χωρητικότητας
Annual tonnage tax due = € 5072,93