

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΣΗΜΕΡΑ**

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΧΙΩΤΗ

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

Πειραιάς

2015

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».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τριμελής εξεταστική επιτροπή

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ 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. Βαλμά Ερασμία

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

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση που μου προσέφερε στην διάρκεια εκπόνησης της εργασίας.

Επίσης τον κύριο Θεόδωρο Πελαγίδη για τις αξιόλογες παρατηρήσεις του.

Τέλος να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τον αδερφό μου Βαγγέλη για την ηθική υποστήριξη που μου προσφέρανε στη διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη των κρατικών ενισχύσεων στη Ναυτιλία και η ανάλυση του φορολογικού καθεστώτος όπως αυτό ισχύει σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και σε χώρες που παρέχουν τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας.

Αναφέρομαι στις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να ενισχύσουν τη θέση της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία και στην συνέχεια περιγράφο το φορολογικό σύστημα όπως αυτό ισχύει σήμερα στην Ελλάδα, τη Μάλτα, την Κύπρο, τη Μεγ. Βρετανία, τον Παναμά και τα Νησιά Μάρσαλ.

Λέξεις κλειδιά: φόρος χωρητικότητας, σημαίες ευκαιρίας, νηολόγηση

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to examine government support for the shipping industry and to analyse the tax regime in European Union member states, as well as in other countries that offer flags of convenience. I examine the European Commission guidelines that were set in order to strengthen the position of European shipping in the world economy and then I describe the tax regime as it applies currently in Greece, Malta, Cyprus, the United Kingdom, Panama and the Marshall Islands.

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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
<u>1.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ</u>	<u>9</u>
<u>1.2 ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ</u>	<u>9</u>
<u>1.3 ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</u>	<u>12</u>
1.3.1 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ	12
1.3.2 ΟΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	12
1.3.3 ΠΕΔΙΟ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ	15
1.3.4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	18
1.3.4.1 Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	18
1.3.4.2 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ	24
1.3.4.3 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	24
1.3.4.4 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	25
1.3.4.5 ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ	27
2. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	28
<u>2.1 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ</u>	<u>28</u>
<u>2.2 ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ</u>	<u>28</u>
3. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	30
<u>3.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</u>	<u>30</u>
<u>3.2 Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</u>	<u>31</u>
3.2.1 Ν.Δ.2687/53 ΠΕΡΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	31
3.2.2 Ν.89/1967 ΠΕΡΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ, ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΜΠΟΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	33
3.2.3 Ν.27/1975 ΠΕΡΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ	35
3.2.4 Ν.959/1979 ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	38
3.2.5 Ν.2859/2000 ΚΥΡΩΣΗ ΚΩΛΙΚΑ ΦΟΡΟΥ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ ..	39
3.2.6 Ν.4110/2013 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Ν.27/1975	40
3.2.7 Ν.4111/2013 ΕΠΙΒΟΛΗ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΣΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 Ν.27/1975	42
3.2.8 ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4301/2014 ΑΡΘΡΟ 42 ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΝΥΠΟΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	43
<u>3.3 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</u>	<u>45</u>
3.3.1 ΝΟΜΟΣ 2743/1999 «ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ»	45
3.3.2 Ν.3182/2003 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	47
3.3.3 Ν.3790/2009 ΘΕΣΠΙΣΗ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΤΑΙΡΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	47
3.3.4 Ο ΕΙΔΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	48
3.3.5 ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΩΝ	49
3.3.6 ΤΕΚΜΗΡΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	51
<u>3.4 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ</u>	<u>54</u>

4. ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ.....	55
4.1 ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ	56
4.2 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ	57
5. ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ ..	58
5.1 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟ ΟΛΛΑΝΔΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ...	59
5.2 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ.....	63
5.2.2 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ	63
5.2.3 Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ	65
5.3 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ	69
5.3.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ	69
5.3.2 Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ	76
5.3.2.1 Ο ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 1963	77
5.3.2.2 Ο ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 1992	77
5.4 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ	79
5.4.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ.....	79
5.4.2 Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ.....	81
6. ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ	83
6.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ	83
6.2 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ	85
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	88
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	97

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΩΝ

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, την Κύπρο, τη Μάλτα και τη Μεγάλη Βρετανία. 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.

Πιο συγκεκριμένα στο κεφάλαιο 1 θα αναφερθώ στην οικονομική σημασία της ναυτιλίας και θα αναλύσω τα κριτήρια που πρέπει να τηρούν τα κρατικά μέτρα ώστε να θεωρηθούν, σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον θα περιγράψω αναλυτικά το πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων στον κλάδο της ναυτιλίας και των μέτρων που δύναται να ληφθούν ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Στο κεφάλαιο 2 θα περιγράψω το σύστημα των κρατικών ενισχύσεων όπως αυτό εφαρμόζεται στη ναυτική απασχόληση. Το κεφάλαιο 3 περιλαμβάνει τη νομοθεσία που αφορά τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, τα σκάφη αναψυχής αλλά και την φορολόγηση των ναυτικών. Στη συνέχεια στο κεφάλαιο 4 αναφέρομαι στα είδη νηολογίων που ισχύουν καθώς και στο καθεστώς των σημαιών ευκαιρίας. Τα κεφάλαια 5 και 6 περιλαμβάνουν την περιγραφή του φορολογικού καθεστώτος και της διαδικασίας νηολόγησης σε χώρες της Ευρώπης και σε χώρες που παρέχουν τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας.

Η εργασία ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο 7 όπου γίνεται μία σύγκριση των διαδικασιών και των φορολογικών καθεστώτων που αναφερθήκανε και εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την δυνατότητα της Ελλάδας να παραμείνει μία ελκυστική χώρα για ανάπτυξη των ναυτιλιακής δραστηριότητας.

1.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η Ναυτιλία αποτελούσε ανέκαθεν έναν από τους βασικότερους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας αλλά και ένα κλάδο με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Η συμβολή της στην ανάπτυξη του εμπορίου υπήρξε καθοριστική δεδομένου ότι ο μεγαλύτερος όγκος των εμπορευμάτων παγκοσμίως διακινείται μέσω της θαλάσσιας οδού. Η συνεισφορά της σε ολόκληρη την οικονομία είναι αξιόλογη μιας και συνδέεται άμεσα με τομείς όπως η παροχή υπηρεσιών, η αποθήκευση εμπορευμάτων, ο τουρισμός κ.α. Αποτελεί τον κορμό της οικονομίας και την βασικότερη πηγή εσόδων για πολλές χώρες. Ειδικά για την Ευρώπη, η ναυτιλία αποτελεί κινητήρια δύναμη της οικονομίας της. Ο ανταγωνισμός όμως με τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν εισέλθει δυναμικά στον κλάδο αυτό, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι αποτελεί απειλή για την διατήρηση της θέσης της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία.

1.2 ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Στη παράγραφο 1 του άρθρου 87 της Συνθήκης ΕΚ προσδιορίζονται όλα τα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται για να θεωρηθεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση. Συγκεκριμένα θεωρούνται ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά οι οποιασδήποτε μορφής ενισχύσεις οι οποίες παρέχονται είτε από τα κράτη είτε με κρατικούς πόρους, και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό μέσω της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών σχέσεις. Για να θεωρηθεί μία ενίσχυση κρατική θα πρέπει να τηρεί όλες τις παρακάτω προϋποθέσεις:

Μεταφορά κρατικών πόρων: Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται από πόρους του Δημοσίου. Δεν είναι απαραίτητο να παρέχεται από το ίδιο το Κράτος αλλά μπορεί να παρέχεται από κάποια ιδιωτική ή δημόσια παρεμβαλλόμενη οντότητα η οποία έχει λάβει σχετική εντολή από το Κράτος (π.χ. όταν μία ιδιωτική τράπεζα αναλαμβάνει την ευθύνη της διαχείρισης ενός προγράμματος ενισχύσεων προς μικρομεσαίες επιχειρήσεις που χρηματοδοτείται όμως από το κράτος).

Οικονομικό όφελος: Η ενίσχυση πρέπει να αποφέρει οικονομικό όφελος στον δικαιούχο, δηλαδή να ισοδυναμεί με οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο η αποδέκτρια επιχείρηση δε θα είχε λάβει υπό κανονικές συνθήκες επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Επιλεκτικότητα: Η ενίσχυση πρέπει να παρέχεται επιλεκτικά. Η επιλεκτικότητα είναι το στοιχείο που διαφοροποιεί την κρατική ενίσχυση από τα λεγόμενα μέτρα γενικού χαρακτήρα, δηλαδή μέτρα που ισχύουν αυτόματα για όλες ανεξαιρέτα τις επιχειρήσεις του Κράτους ανεξαρτήτως του τομέα δραστηριότητας.

Νόθευση ή απειλή νόθευσης του ανταγωνισμού σε βαθμό επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

Η οικονομική ενίσχυση θα πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ της δικαιούχου επιχείρησης και των υπόλοιπων επιχειρήσεων. Αυτό προϋποθέτει κατ' αρχήν την ύπαρξη μιας απελευθερωμένης αγοράς. Συνεπώς μία ενίσχυση προς επιχείρηση που δραστηριοποιείται σε μία μη απελευθερωμένη αγορά δε αποτελεί κρατική ενίσχυση υπό τον όρο ότι η επιχείρηση αυτή δε δραστηριοποιείται παράλληλα και σε άλλες αγορές όπου υφίσταται ανταγωνισμός. Η νόθευση του ανταγωνισμού θα πρέπει να είναι τέτοια έτσι ώστε να επηρεάζονται οι ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Για να ικανοποιηθεί η παραπάνω προϋπόθεση θα πρέπει η δραστηριότητα της δικαιούχου επιχείρησης να είναι αντικείμενο συναλλαγών μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε. Για παράδειγμα, οι ενισχύσεις προς επιχειρήσεις παραγωγής εμπορεύσιμων βιομηχανικών προϊόντων επηρεάζουν αυτόματα τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, γιατί βελτιώνουν την ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων αυτών στην εσωτερική αγορά της Ε.Ε.. Ωστόσο δεν είναι απαραίτητο η δικαιούχος επιχείρηση να εξάγει τα προϊόντα της για να θεωρηθεί ότι πληρείται το πιο πάνω κριτήριο. Ακόμα και στην περίπτωση που η επιχείρηση διαθέτει τα προϊόντα της αποκλειστικά στην εγχώρια αγορά, η ενίσχυση επηρεάζει το ενδοκοινοτικό εμπόριο εφόσον διατηρεί ή και αυξάνει την εγχώρια παραγωγή εμποδίζοντας τις εισαγωγές προϊόντων από το εξωτερικό¹.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι η έννοια της ενίσχυσης είναι έννοια κατά πολύ ευρύτερη από την έννοια της επιχορήγησης ή της επιδότησης, γιατί περιλαμβάνει εκτός από τις θετικές παροχές και τις παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες μειώνουν τις επιβαρύνσεις για τις επιχειρήσεις. Άρα ο όρος ενίσχυση καλύπτει όλα τα πλεονεκτήματα που παρέχονται άμεσα ή έμμεσα με δημόσιους (εθνικούς ή κοινοτικούς) πόρους και επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό, χωρίς το Δημόσιο να λαμβάνει αντίστοιχο αντάλλαγμα.

¹ http://www.publicaid.gov.cy/publicaid/publicaid.nsf/csac05_gr/csac05_gr?OpenDocument, τελευταία επίσκεψη: 17/08/2015

Ενδεικτικές περιπτώσεις κρατικών ενισχύσεων είναι:

- ✓ Οι απλές επιχορηγήσεις, οι κάθε είδους φορολογικές και ασφαλιστικές απαλλαγές και ελαφρύνσεις.
- ✓ Τα ειδικά τραπεζικά επιτόκια και οι επιδοτήσεις επιτοκίων.
- ✓ Η προνομιακή μεταχείριση από κρατικούς φορείς παροχής υπηρεσιών.
- ✓ Οι κρατικές εγγυήσεις δανείων ή πιστώσεων.
- ✓ Οι κρατικές εισφορές/συμμετοχές στο κεφάλαιο επιχειρήσεων.
- ✓ Η πώληση δημόσιας έκτασης με ευνοϊκούς όρους.
- ✓ Οι ιδιωτικοποιήσεις με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους.
- ✓ Οι αναβολές ή μειώσεις εισπραξής φόρων ή κοινωνικών εισφορών.
- ✓ Το ευνοϊκό κοστολόγιο παροχής ειδών ή υπηρεσιών από κρατικό φορέα.

Βασική θέση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου τα τελευταία χρόνια είναι λιγότερες και καλύτερες κρατικές ενισχύσεις ενώ παροτρύνει τα Κ-Μ να διερευνούν, πριν από την έγκριση, αν η παρέμβαση μέσω της ενίσχυσης είναι το καταλληλότερο μέσο για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος. Προτείνει επίσης την ανάπτυξη συστήματος αξιολόγησης των μεμονωμένων μέτρων καθώς και των καθεστώτων κρατικών ενισχύσεων, ώστε να διερευνάται η επίπτωσή τους στον ανταγωνισμό και η αποτελεσματικότητά τους. Τα παραπάνω αποτελούν βασική προτεραιότητα της Στρατηγικής της Λισσαβόνας, η οποία έχει θέσει σαν στόχο να γίνει η Ευρώπη η πιο ανταγωνιστική και δυναμική οικονομία στον κόσμο, ικανή για βιώσιμη ανάπτυξη με περισσότερη και καλύτερη απασχόληση και μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή. Τα ειδικότερα θέματα κρατικών ενισχύσεων που εξετάζονται στο πλαίσιο της Ε.Ε είναι τα εξής : Ενισχύσεις για τη διάσωση και ανασυγκρότηση προβληματικών επιχειρήσεων.

- ✓ Αναμόρφωση κανόνων περιφερειακών ενισχύσεων.
- ✓ Απλοποίηση κανόνων για ενισχύσεις σε έρευνα - ανάπτυξη και καινοτομία.
- ✓ Ρύθμιση θεμάτων ενισχύσεων σε Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος.
- ✓ Ειδικά τομεακά θέματα (ενισχύσεις σε ναυτιλία, αερομεταφορές, ναυπηγεία)².

² http://www.ggea.gr/ap/kratikes_enisxiseis.htm, τελευταία επίσκεψη 17/08/2015

1.3 ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.3.1 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Δεδομένης της συρρίκνωσης του Ευρωπαϊκού στόλου, κυρίως από το 1980 και μετά, αλλά και του έντονου ανταγωνισμού στον τομέα της ναυτιλίας οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία (Ε.Π.Ν) οδηγήθηκαν στη λήψη μέτρων ώστε να ενισχυθεί η ευρωπαϊκή ναυτιλία³. Πιο συγκεκριμένα στοχεύσανε στη δημιουργία ενός ασφαλούς και ανταγωνιστικού κοινοτικού στόλου, φιλικού προς το περιβάλλον στον οποίο θα απασχολούνται όσο το δυνατόν περισσότεροι ευρωπαίοι ναυτικοί. Επίσης επιδιώξανε τη μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου, δηλαδή τη μείωση του κόστους εργασίας αλλά και του φορολογικού κόστους. Σχετικά με το κόστος εργασίας πρέπει να τονίσουμε ότι το κόστος του πληρώματος του κοινοτικού στόλου είναι σημαντικά υψηλότερο από εκείνο των τρίτων χωρών. Αυτό όμως δύναται να αντιμετωπιστεί με την χρήση προηγμένων τεχνολογικά πλοίων τα οποία απαιτούν μικρότερο αριθμό πληρωμάτων⁴.

1.3.2 ΟΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει εξαιρετικά μεγάλο ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες, ειδικά από τη δεκαετία του 1970 και μετά. Ο κύριος λόγος που καθιστά τα πλοία τρίτων χωρών ανταγωνιστικά είναι ότι δεν μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο.

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 και μετά πολλά Κ-Μ ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών μίας και δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, προκειμένου να κάνουν τα πλοία τους όσο το δυνατόν περισσότερο ανταγωνιστικά στην παγκόσμια αγορά. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν για τα μέτρα ενίσχυσης διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο αντανακλώντας τη στάση αυτών των κρατών ως προς τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και τη σημασία που αποδίδουν στο ναυτιλιακό κλάδο.

³ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52004XC0117(01)), τελευταία επίσκεψη: 17/08/2015

⁴ Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, (2006) Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, κεφ 4, σελ. 140, εκδόσεις Τυπωθήτω

Στοχεύοντας στην επανανοολόγηση πλοίων, τα κράτη μέλη χαλάρωσαν τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα μέσω της δημιουργίας δευτέρων νηολογίων.

Τα δεύτερα νηολόγια περιλαμβάνουν:

- ✓ τα "νηολόγια offshore", τα οποία υπάγονται στα εδάφη τα οποία έχουν μεγαλύτερη ή μικρότερη αυτονομία σε σχέση με το κράτος μέλος, και
- ✓ τα "διεθνή νηολόγια", τα οποία είναι προσαρτημένα απευθείας στο κράτος το οποίο τα έχει καταρτίσει.

Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν, μεγάλο τμήμα του στόλου της Κοινότητας εξακολούθησε να νηολογείται με σημαίες τρίτων κρατών. Αυτό συνέβη επειδή τα νηολόγια τρίτων κρατών που εφαρμόζαν πολιτικές ανοιχτής νηολόγησης (μερικά από τα οποία καλούνται "σημαίες ευκαιρίας") εξακολούθησαν να έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό προβάδισμα σε σχέση με τα νηολόγια των κρατών μελών.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων ενίσχυσης που θέσπισαν τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν εντονότερο ανταγωνισμό από τα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, το 1989 η Επιτροπή εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για το θέμα, ώστε να εξασφαλίσει κάποια σύγκλιση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη. Αυτή η μέθοδος ωστόσο αποδείχθηκε αναποτελεσματική και η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου συνεχίστηκε. Οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν αναλόγως, οδηγώντας στην ανακοίνωση του 1997 που καθόρισε νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

Η κυριότερη εξέλιξη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης των θαλασσίων μεταφορών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη, είναι η γενικευμένη εφαρμογή στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου χωρητικότητας κατ' αποκοπή. Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα πολύ νωρίς και επεκτάθηκε σταδιακά στις Κάτω Χώρες και στη Νορβηγία το 1996, στη Γερμανία το 1999, στο Ηνωμένο Βασίλειο το 2000, στη Δανία, στην Ισπανία, στη Φινλανδία, στην Ιρλανδία, στο Βέλγιο και η στη Γαλλία το 2002.

Τα αποτελέσματα της εφαρμογής των μέτρων που όρισαν οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές του 1997 έχουν ως εξής:

α) Τάσεις του στόλου υπό κοινοτική σημαία (ανταγωνιστικότητα του στόλου): Τα κράτη μέλη που θέσπισαν μέτρα ενίσχυσης, ιδίως υπό μορφή φορολογικής ελάφρυνσης, πέτυχαν την επανανηολόγηση υπό την εθνική σημαία, στο σύνολο των νηολογίων, σημαντικού ποσού χωρητικότητας. Αύξηση επίσης παρατηρήθηκε και στο μερίδιο των νηολογίων των κρατών μελών στη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα. Πράγματι, σε μια περίοδο αύξησης του παγκόσμιου στόλου, η αύξηση του στόλου με κοινοτική διοίκηση αλλά με σημαία τρίτης χώρας ήταν ταχύτερη από αυτήν του στόλου που ήταν νηολογημένος με σημαία κράτους μέλους.

β) Εξέλιξη της απασχόλησης: Ο αριθμός ναυτικών που εργάζονταν σε πλοία υπό κοινοτική σημαία μειώθηκε από 188.000 το 1996 σε 180.000 περίπου το 2001. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της Κοινότητας που εργάζονταν σε πλοία με κοινοτική σημαία μειώθηκε κατά 40% από το 1985 έως το 2004, ενώ ο αριθμός υπηκόων τρίτων χωρών που απασχολούταν σε πλοία της Κοινότητας αυξήθηκε από 29.000 το 1983 σε περίπου 60.000 το 2004. Κατά την εκτίμηση του συνολικού αριθμού ναυτικών είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξής παράγοντες:

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

- Ο στόλος υπό κοινοτική σημαία ανανεώθηκε κατά την περίοδο 1997-2001. Η μέση ηλικία των πλοίων μειώθηκε από 22,9 έτη σε 17,2 έτη. Τα νέα πλοία, πιο προηγμένης τεχνολογίας, χρειάζονται καλύτερα καταρτισμένο αλλά μικρότερο σε αριθμό προσωπικό.

Σημειώνονται ωστόσο σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στο ποσοστό απασχόλησης κοινοτικών ναυτικών. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο αριθμός των ναυτικών τρίτων χωρών που απασχολούταν σε πλοία υπό κοινοτική σημαία αυξήθηκε.

γ) Συμβολή στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας: Ο ναυτιλιακός κλάδος συνδέεται στενά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Εφόσον οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας γενικά αλλά και της αλυσίδας του ναυτιλιακού κλάδου ειδικότερα, τα μέτρα που αποβλέπουν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου έχουν επιπτώσεις και

στις επενδύσεις στην ξηρά των συναφών κλάδων της ναυτιλίας αλλά και στη συμβολή των ναυτιλιακών μεταφορών στην οικονομία της Κοινότητας και στην απασχόληση.

Δεδομένης της κινητικότητας του ναυτιλιακού κλάδου αλλά και των ευκολιών που παρέχουν οι τρίτες χώρες, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα μέτρα στήριξης των θαλάσσιων μεταφορών συμβάλλουν στην αποφυγή της γενίκευσης της μετατόπισης της έδρας των συναφών κλάδων.

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

Παρόλα αυτά το μερίδιο των ανοιχτών νηολογίων στην παγκόσμια χωρητικότητα εξακολούθησε να αυξάνεται από 43% το 1996 σε 54% το 2001, και η τάση να προτιμώνται ναυτικοί τρίτων χωρών εξακολουθεί να υπάρχει⁵.

1.3.3 ΠΕΛΙΟ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Το 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε νέες κατευθυντήριες γραμμές για τον τομέα των κρατικών ενισχύσεων που αντικαθιστούν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 με στόχο να τεθούν οι παράμετροι εντός των οποίων θα εγκρίνονται από την Επιτροπή οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.

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

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>, τελευταία επίσκεψη: 17/08/2015

Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 εφαρμόζονται στις δραστηριότητες των θαλασσιών μεταφορών και σε ορισμένες περιπτώσεις συνδέονται επίσης με τις υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης.

Πεδίο εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις: Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν όλες τις ενισχύσεις υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών που χορηγούνται είτε από τα κράτη μέλη είτε από κρατικούς πόρους. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Στις "δημόσιες αρχές" συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες. Στο πεδίο ορισμού των ενισχύσεων επίσης δύναται να εμπίπτουν και όλες οι ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες. Στις κατευθυντήριες γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική δομή τους (όπως εταιρείες, μορφές εταιρικής συνεργασίας ή μεμονωμένα άτομα) αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρείες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.

Αξίζει να επισημάνουμε ότι οι κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 1 της συνθήκης, οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν θεωρείται, υπό κανονικές συνθήκες, ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων φορέων. Η Επιτροπή έχει ωστόσο τη δυνατότητα να ελέγχει τις επενδύσεις αυτές, κρίνοντας κατά πόσο είναι σε θέση να προσκομίσουν άμεσο ή έμμεσο όφελος σε ορισμένους πλοιοκτήτες. Τέλος, η Επιτροπή θέσπισε τη βασική αρχή ότι δεν περιέχεται καμία κρατική ενίσχυση στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δημόσιες αρχές συνεισφέρουν ποσά σε κάποια εταιρεία, σύμφωνα με τη βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

Γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις: Η αυξημένη διαφάνεια στα θέματα της χορήγησης κρατικών ενισχύσεων είναι αναγκαία, για να έχουν πλήρη επίγνωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων

τους όχι μόνον οι εθνικές αρχές, αλλά και οι εταιρείες και τα μεμονωμένα άτομα. Σκοπός των κατευθυντηρίων γραμμών είναι να συμβάλουν στην επίτευξη της διαφάνειας αλλά και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων, με σκοπό την:

- ✓ Βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασσίων μεταφορών.
- ✓ Ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών.
- ✓ Συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα Κ-Μ, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές.
- ✓ Διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών.
- ✓ Συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών. Ωστόσο σε εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται να χορηγούνται και σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε άλλα νηολόγια αν και εφόσον τηρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- ✓ Συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία.
- ✓ Η εκμετάλλευσή τους εκτελείται από έδαφος της Κοινότητας.
- ✓ Ο πλοιοκτήτης τους είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδεικνύει ότι το νηολόγιο αυτό συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη των προαναφερομένων στόχων.

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

1.3.4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1.3.4.1 Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Δεν είναι λίγες οι τρίτες χώρες που έχουν αναπτύξει αξιοσέβαστα νηολόγια και προσφέρουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες χάρη στο ηπιότερο φορολογικό κλίμα από αυτό που επικρατεί στα κράτη μέλη. Η χαμηλή φορολόγηση επηρεάζει σημαντικά τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο στην ενδεχόμενη απόφαση για αλλαγή της σημαίας των πλοίων τους αλλά και για την αλλαγή στην έδρα της εταιρείας τους. Αξιοσημείωτο είναι ότι δεν υπάρχουν αποτελεσματικοί διεθνείς κανόνες για την περιστολή του φορολογικού ανταγωνισμού αυτής της μορφής, ενώ λίγοι είναι οι διοικητικοί, νομικοί ή τεχνικοί φραγμοί που αποτρέπουν τη μετεγγραφή ενός πλοίου από τα νηολόγια ενός κράτους μέλους. Δεδομένης της κατάστασης, η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Το θέμα του φορολογικού ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών είναι υψίστης σημασίας και χρειάζεται άμεση αντιμετώπιση. Βέβαια δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υπάρχουν προγράμματα ενισχύσεων που προκαλούν στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Υπάρχει όμως αυξανόμενος βαθμός σύγκλισης στις εφαρμοζόμενες προσεγγίσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις ενισχύσεις προς τη ναυτιλία. Το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών μελών δεν είναι σύνηθες δεδομένου ότι δεν υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις στους φορολογικούς συντελεστές των κρατών μελών⁶. Ο φορολογικός ανταγωνισμός αποτελεί αφενός ζήτημα μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας και αφετέρου άλλων τρίτων χωρών, εφόσον οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους που παραχωρούνται στους πλοιοκτήτες για την εγγραφή πλοίων τους στα νηολόγια τρίτων χωρών είναι

⁶ Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, (2006) Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, , κεφ. 4, σελ.143-146, εκδόσεις Τυπωθήτω

σημαντικές, σε σύγκριση με τις εναλλακτικές λύσεις που τους παρέχονται εντός της Κοινότητας.

Για τον λόγο αυτό, πολλά κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Τέτοια μέτρα είναι η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία και το δικαίωμα αφορολόγητης αποθεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, με την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επανεπενδύονται σε άλλα πλοία.

Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για τη ναυτιλία θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Όπως επίσης και το σύστημα αντικατάστασης της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων με το φόρο επί της χωρητικότητας αποτελεί κρατική ενίσχυση. Συνέπεια του φόρου επί της χωρητικότητας είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που χρησιμοποιείται πραγματικά. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημίες που πραγματοποιεί η εταιρεία.

Για να προσδιοριστεί ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται ένα πραγματικό κέρδος για τους πλοιοκτήτες το οποίο προκύπτει μετά την εφαρμογή ενός ενδεικτικού ποσοστού κέρδους πάνω στην χωρητικότητα. Στο ποσό του κέρδους αυτού εφαρμόζεται ο φορολογικός συντελεστής των εταιρειών και προκύπτει το ποσό που θα καταβληθεί.

Έχει αποδειχθεί ότι με τα μέτρα αυτά διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου στην ξηρά, όπως για παράδειγμα στις εργασίες διαχείρισης που συνδέονται απευθείας με τη ναυτιλία, αλλά και σε συναφείς προς αυτή δραστηριότητες (ασφάλιση, χρηματομεσιτικές και χρηματοπιστωτικές εργασίες). Αυτές οι μορφές παροχής φορολογικών κινήτρων μπορεί να γίνουν αποδεκτές αν ληφθεί υπόψη η σημασία που έχουν οι συγκεκριμένες δραστηριότητες για την οικονομία της Κοινότητας και για να διευκολυνθεί η επίτευξη των στόχων που προαναφέρθηκαν. Είναι επίσης αναμφισβήτητο ότι η διαφύλαξη θέσεων απασχόλησης και η τόνωση μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με έδρα σε κάποιο κράτος μέλος μέσω της παροχής φορολογικών κινήτρων, συνδυαζόμενη με την υποστήριξη άλλων

πρωτοβουλιών στα θέματα της κατάρτισης και της ενίσχυσης της ασφάλειας θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της κοινοτικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά.

Επιπλέον τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται σε πολλές περιπτώσεις από τη λειτουργία πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες, όπως για παράδειγμα όταν εκμεταλλεύονται ναυλωμένα σκάφη με ξένες σημαίες ή όταν χρησιμοποιούν σκάφη συνεταίρων τους στο πλαίσιο συμμαχιών. Τα κίνητρα, τόσο για τον εκπατρισμό της διοίκησης όσο και των βοηθητικών δραστηριοτήτων, θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν εφόσον οι πλοιοκτήτες αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη διατηρώντας διαφορετικές έδρες και τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία, για τις εισπράξεις τους από τις κοινοτικές σημαίες και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αυτό θα ισχύει, για παράδειγμα, εάν τα έσοδά τους από μη κοινοτικά πλοία υπόκεινται σε καθεστώς πλήρους φορολογίας των εταιρειών σε ένα κράτος μέλος, ή σε καθεστώς μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύουν ότι η διοίκηση της εταιρείας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη.

Αντικειμενικός στόχος των κρατικών ενισχύσεων, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών, είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στα καθεστάτα φορολογικών ελαφρύνσεων θα πρέπει να απαιτείται η διασύνδεσή τους με κοινοτική σημαία. Κατ' εξαίρεση, τα καθεστάτα αυτά θα μπορούν να εγκρίνονται στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια πλοιοκτήτρια εταιρεία που έχει την έδρα της σε κράτος μέλος και υπόκειται σε φόρο εταιρειών, υπό την προϋπόθεση όμως ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των εν λόγω πλοίων ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους μέλους και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην Κοινότητα. Στα στοιχεία που προσκομίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, για να αποδείξει τον συγκεκριμένο οικονομικό δεσμό, πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερή στοιχεία για τα πλοία, η ιδιοκτησία και λειτουργία των οποίων διέπεται από τα κοινοτικά νηολόγια, τους υπηκόους της Κοινότητας που απασχολούνται στα πλοία και τις δραστηριότητες στην ξηρά καθώς και τις επενδύσεις παγίων κεφαλαιουχικών στοιχείων. Οι ενισχύσεις πρέπει να είναι απαραίτητες για την προώθηση του επαναπατρισμού της στρατηγικής και εμπορικής διαχείρισης όλων των σχετικών

πλοίων στην Κοινότητα και οι αποδέκτες των ενισχύσεων να υπόκεινται σε φόρο εταιρειών στην Κοινότητα.

Επιπλέον για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης απαιτείται η ύπαρξη σύνδεσης με τη σημαία κράτους μέλους. Πριν χορηγηθεί η κατ' εξαίρεση ενίσχυση σε στόλους που αποτελούνται και από πλοία τα οποία φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι δικαιούχες εταιρείες αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αυξήσουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύονται υπό την εν λόγω σημαία. Στην περίπτωση που μια εταιρεία ελέγχει εταιρείες εκμετάλλευσης πλοίων, η απαίτηση αντίστοιχης χωρητικότητας ισχύει συνολικά για τον στόλο που κατέχει η μητρική εταιρεία μαζί με τις θυγατρικές εταιρείες. Στην περίπτωση που μια εταιρεία ή ένας όμιλος εταιρειών δεν τηρεί την απαίτηση αυτή, το οικείο κράτος μέλος δεν παρέχει περαιτέρω φορολογική ελάφρυνση για τα πρόσθετα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία τα οποία εκμεταλλεύεται η εν λόγω εταιρεία, εκτός εάν ο μέσος όρος του μεριδίου, που αντιπροσωπεύουν τα πλοία υπό κοινοτική σημαία στο σύνολο της χωρητικότητας που δικαιούται φορολογική ελάφρυνση στο οικείο κράτος μέλος, δεν έχει μειωθεί για μία τριετία. Η απαίτηση για το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν στο σύνολο της χωρητικότητας τα πλοία υπό κοινοτική σημαία δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τουλάχιστον 60% της χωρητικότητάς τους υπό κοινοτική σημαία.

Εάν τα προγράμματα φορολογικών μέτρων έχουν εγκριθεί κατ' εξαίρεση, οι αποδέκτες παρέχουν στο οικείο κράτος μέλος αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την τήρηση όλων των όρων για την παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία. Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι τηρήθηκε η απαίτηση σχετικά με το μερίδιο χωρητικότητας για τον δικαιούχο στόλο και ότι κάθε πλοίο του εν λόγω στόλου είναι σύμφωνο προς τα σχετικά διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων. Η προσκόμιση των αποδεικτικών στοιχείων είναι απαραίτητη για να ωφεληθούν από το πρόγραμμα φορολογικών μέτρων.

Τα παραπάνω φορολογικά μέτρα δύναται να έχουν ισχύ όχι μόνο για τις ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κοινότητα αλλά και για εταιρείες διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα, κάτω από τους ίδιους όρους.

Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι νομικά πρόσωπα που παρέχουν διάφορα είδη υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικός έλεγχος, πρόσληψη και εκπαίδευση πληρώματος, διαχείριση πληρώματος και λειτουργία πλοίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων αναλαμβάνουν όχι μόνο την τεχνική διαχείριση αλλά και τη διαχείριση του πληρώματος. Όταν αυτό συμβαίνει, ενεργούν ως κλασσικοί "πλοιοκτήτες" όσον αφορά το μεταφορικό σκέλος. Ο ανταγωνισμός είναι εξίσου έντονος και σε αυτή την κατηγορία των εταιρειών. Οπότε, η δυνατότητα φορολογικής ελάφρυνσης θα ωφελήσει σημαντικά και αυτή την κατηγορία εταιρειών. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι επιλέξιμες για καταβολή ενίσχυσης μόνο για τα πλοία των οποίων έχουν αναλάβει πλήρως την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Ειδικότερα, για να είναι επιλέξιμες οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων, θα πρέπει ο ιδιοκτήτης να τους έχει αναθέσει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου καθώς και όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο κώδικας ISM. Στην περίπτωση που παρέχουν και άλλες ειδικευμένες υπηρεσίες, ακόμη και σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου, πρέπει να εξασφαλίζεται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις δραστηριότητες αυτές, οι οποίες δεν είναι επιλέξιμες για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης. Η απαίτηση που αφορά την αναλογία νηολόγησης στα κράτη μέλη ισχύει επίσης και για τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων.

Οι εργασίες ρυμούλκησης περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής των κατευθυντηρίων γραμμών, μόνον εάν συνιστούν θαλάσσιες μεταφορές περισσότερο από το 50% των υπηρεσιών ρυμούλκησης, που όντως παρασχέθηκαν από το ρυμουλκό εντός ενός δεδομένου έτους. Επιπλέον στην περίπτωση της ρυμούλκησης δεν είναι δυνατή η παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία. Όσον αφορά τις εργασίες βυθοκόρησης πρέπει να τονίσουμε ότι δεν είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Υπάρχει όμως η δυνατότητα να ισχύσουν φορολογικές ρυθμίσεις για εταιρείες (όπως ο φόρος χωρητικότητας) για τις βυθοκόρους των οποίων η δραστηριότητα αποτελεί "θαλάσσια μεταφορά", δηλαδή μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών, για ποσοστό μεγαλύτερο του 50% του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους και μόνο όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες μεταφοράς. Επιλέξιμοι βυθοκόροι είναι μόνο αυτοί που είναι νηολογημένοι σε κράτος μέλος και δεν υπάρχει η δυνατότητα παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη

σημαία. Στις περιπτώσεις αυτές, απαιτείται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών.

Τέλος, η μέθοδος για την αξιολόγηση των κοινοποιημένων συστημάτων φόρου χωρητικότητας αποτελείται από τα εξής στάδια:

- Τα δυνητικά κέρδη των πλοιοκτητών έχουν υπολογιστεί με την εφαρμογή ονομαστικού συντελεστή κερδών στη χωρητικότητά τους.
- Στο ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτό επιβάλλεται ο εθνικός φόρος εταιρειών.
- Το τελικό ποσό είναι ο "φόρος χωρητικότητας" που πρέπει να καταβληθεί.

Επειδή οι συντελεστές φόρου εταιρειών ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, οι φόροι χωρητικότητας που πρέπει να καταβληθούν για την ίδια χωρητικότητα μπορεί να είναι εξαιρετικά άνισοι στα διάφορα κράτη μέλη. Προκειμένου να μην διαταραχθεί η ισορροπία, εγκρίνονται μόνον προγράμματα που, για την ίδια χωρητικότητα, συνεπάγονται φορολογική επιβάρυνση η οποία γενικώς ευθυγραμμίζεται με τα ήδη εγκριθέντα προγράμματα.

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

1.3.4.2 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Δεδομένου ότι η πρακτική επιδοτήσεων για την ανανέωση των πλοίων του στόλου οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η έγκριση τέτοιων προγραμμάτων δίνεται μόνο στις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων οι οποίες οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου.

Βέβαια, σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, είναι δυνατή η χορήγηση άλλων επενδυτικών ενισχύσεων, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών ή να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων. Συνεπώς δύναται να επιτραπεί ενίσχυση, η οποία παρέχει κίνητρα για την αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια της Κοινότητας ώστε αυτά να ευθυγραμμιστούν με πρότυπα αυστηρότερα από τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις, και να επιτύχουν υψηλότερα πρότυπα πριν ακόμη αυτά θεσπιστούν σε διεθνές επίπεδο, βελτιώνοντας με αυτό τον τρόπο τους ελέγχους σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει σε κάθε περίπτωση να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις για τις ναυπηγικές εργασίες.

Εφόσον η ναυτιλία χαρακτηρίζεται κατά βάση από έντονη κινητικότητα, η χορήγηση των περιφερειακών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε υποβαθμισμένες περιοχές και λαμβάνουν συχνά τη μορφή επενδυτικών ενισχύσεων προς τις εταιρείες που επενδύουν στις περιφέρειες, επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που είναι σαφές ότι τα κέρδη θα εισρεύσουν στη συγκεκριμένη περιφέρεια εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος⁷.

1.3.4.3 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν λογίζονται ως κρατικές ενισχύσεις επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (είτε επαγγελματικό είτε ακαδημαϊκό). Κατά συνέπεια τα

⁷ Θεοδωρόπουλος, Λεκκάκου, Πάλλης, (2006) Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, κεφ. 4, σελ.149, εκδόσεις Τυπωθήτω

προγράμματα αυτά δεν υπόκεινται σε κοινοποίηση και εξέταση από την Επιτροπή. Όμως στη περίπτωση που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίησή του.

Επιπλέον για να διασφαλισθεί και να αναπτυχθεί η ναυτική εμπειρία στην Κοινότητα και για να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό προβάδισμα της ναυτιλίας της, είναι αναγκαίο:

- Να καταβληθούν περαιτέρω έντονες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης, με επίκεντρο την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενημέρωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών της Κοινότητας να επιτρέπονται σε όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους.
- Να επιτρέπονται οι ενισχύσεις που έχουν σκοπό την επαγγελματική επανεκπαίδευση των αλιέων που εργάζονται σε πλοία ανοικτής θαλάσσης και επιθυμούν να εργαστούν ως ναυτικοί.

1.3.4.4 ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Νομικός ορισμός για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν υπάρχει. Ωστόσο για πρακτικούς λόγους ως θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων έχει οριστεί «η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη». Αυτός ο τρόπος μεταφοράς δύναται να συμβάλει στην ασφαλή κινητικότητα, στην ενίσχυση της συνοχής της Κοινότητας και στην βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών. Η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να λάβει χώρα σε όλα τα επίπεδα, τόσο σε κοινοτικό, όσο και σε εθνικό ή περιφερειακό.

Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διάφορων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών μελών, ο ορισμός των θαλάσσιων

μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να περιοριστεί στη μεταφορά μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η λειτουργία των γραμμών μικρών αποστάσεων μπορεί να συνοδεύεται από σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, τις οποίες μπορεί να θελήσουν να μετριάσουν τα κράτη μέλη, προκειμένου να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών. Στην περίπτωση αυτή οι κρατικές ενισχύσεις εγκρίνονται με τον όρο ότι προορίζονται για τους πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται και να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- ❖ Η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση γραμμής που συνδέει λιμένες εντός της επικράτειας των κρατών μελών.
- ❖ Τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των μεταφορών που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή των θαλασσιών μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον.
- ❖ Η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στη θέση σε εφαρμογή λεπτομερούς σχεδίου, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την αναβάθμιση των υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, με σύμπραξη περισσότερων του ενός πλοιοκτητών εάν χρειάζεται, και χρηματοδότηση ενός μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου.
- ❖ Η ενίσχυση πρέπει να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής, μέχρι ύψους 30% ή τη χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης για την παροχή της προβλεπόμενης υπηρεσίας, μέχρι ύψους 10% των επενδύσεων.
- ❖ Η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται με βάση διαφανή κριτήρια, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στην Κοινότητα. Κατά κανόνα, η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Κοινότητας.

- ❖ Η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση.
- ❖ Η ενίσχυση δεν πρέπει να σωρεύεται με τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (επιβολή υποχρεώσεων ή συμβάσεις ανάθεσης).

1.3.4.5 ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Ορισμένα κράτη μέλη εφαρμόζουν μειωμένη φορολογία προκειμένου να υποστηρίξουν το ναυτιλιακό τους κλάδο ενώ άλλα κράτη μέλη προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές, για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών. Εφόσον τα φορολογικά καθεστάτα των κρατών μελών δεν είναι εναρμονισμένα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι θα πρέπει να συνυπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Προφανώς, οι δύο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να συνδυαστούν. Όμως, η πρακτική αυτή περιλαμβάνει τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος και ενδεχομένως να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών μελών.

Το ανώτατο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και η μείωση της φορολογίας επιχειρήσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται σε άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Ιδίως παρά το γεγονός ότι, κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος μέλος καθεστώς ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, λογίζεται ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς⁸.

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>, τελευταία επίσκεψη: 19/08/2015

2. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

2.1 Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Τον Φεβρουάριο του 2006 η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) υιοθέτησε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (ΣΝΕ). Η ΣΝΕ ενσωματώνει πρότυπα που περιλαμβάνονται σε 65 υφιστάμενα διεθνή όργανα (Συμβάσεις και Συστάσεις) ναυτικής εργασίας, που έχει υιοθετήσει η ΔΟΕ από το 1920, καθώς και θεμελιώδεις αρχές που περιέχονται σε άλλες διεθνείς Συμβάσεις εργασίας. Δεδομένου του παγκοσμιοποιημένου χαρακτήρα της ναυτικής εργασίας η ΣΝΕ 2006 συμβάλλει στον καθορισμό και την επιβολή σε παγκόσμιο επίπεδο κοινών ελάχιστων προτύπων για τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών. Η ΣΝΕ αποτελεί τον πρώτο διεθνή Κώδικα Ναυτικής Εργασίας και τον «τέταρτο πυλώνα» του διεθνούς θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας. Οι άλλοι πυλώνες που αποτελούν τις σημαντικότερες Συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), είναι η «Διεθνής Σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974», η Διεθνής Σύμβαση « Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978» και η Διεθνής Σύμβαση « Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973 και το Πρωτόκολλο της του έτους 1978». Η ΣΝΕ αποσκοπεί στη διαμόρφωση ποιοτικότερων όρων εργασίας των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη « ίσων όρων ανταγωνισμού» διεθνώς. Ειδικότερα, υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα συνθηκών και όρων απασχόλησης, ενδιαίτησης και τροφοδοσίας, ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας, ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών⁹.

2.2 ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τομέας που αντιμετωπίζει έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Πρωταρχικός στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Τα μέτρα πρέπει

⁹ <http://www.heg.gr/node/5129> τελευταία επίσκεψη: 19/08/2015

να τονώσουν άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, θα πρέπει να επιτραπούν στην κοινοτική ναυτιλία τα μέτρα για τη μείωση του κόστους της απασχόλησης. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν τη μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος και τη μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Ως ναυτικοί της Κοινότητας ορίζονται:

- οι πολίτες της Κοινότητας και του ΕΟΧ, οι οποίοι εργάζονται σε πλοία (συμπεριλαμβανόμενων των οχηματαγωγών το-το που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών μεταξύ λιμένων της Κοινότητας)
- όλοι οι ναυτικοί που υπόκεινται σε φορολογία ή και καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σε κράτος μέλος, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997 επέτρεπαν τέτοιου είδους μειώσεις για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και που υπόκεινται σε φορολογία ή σε καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος μέλος. Δεδομένου όμως ότι ο ανταγωνισμός είναι εντονότερος σε διεθνές επίπεδο απ' ό,τι σε κοινοτικό, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας πρέπει να αποτελεί πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η προστασία της απασχόλησης στην Κοινότητα αποτελεί πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτόν τον κλάδο δεδομένου ότι η ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των ναυτικών προστατεύει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών πλοιοκτητών. Για εσωτερικούς φορολογικούς λόγους ορισμένα κράτη μέλη προτιμούν να μην εφαρμόζουν τη μειωμένη φορολογία, αλλά αντιθέτως να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Η προσέγγιση αυτή μπορεί γενικότερα να θεωρηθεί ισοδύναμη με το καθεστώς της μειωμένης φορολογίας που προαναφέρθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφής σύνδεση με τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, ότι δεν υπάρχει στοιχείο υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι το καθεστώς είναι διαφανές και δεν επιδέχεται καταχρήσεις.

Όσον αφορά το ναυτιλιακό τμήμα των υπηρεσιών ρυμούλκησης και βυθοκόρησης (θαλάσσια μεταφορά υλικών), μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας μόνον εφόσον αφορούν ναυτικούς της Κοινότητας που εργάζονται σε ποντοπόρα, αυτοκινούμενα ρυμουλκά και βυθοκόρους, νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, τα οποία εκτελούν εργασίες θαλάσσιας μεταφοράς στη θάλασσα κατά τουλάχιστον 50% του χρόνου εκτέλεσης των επιχειρήσεών τους.

Μέτρα αντικατάστασης των πληρωμάτων: Οι ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων συντελούν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας, και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Οι ενισχύσεις, οι οποίες υπόκεινται σε ανώτατο όριο ενδέχεται κατά συνέπεια να χορηγούνται υπό τη μορφή της καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατριsmού ναυτικών της Κοινότητας οι οποίοι εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών.

3. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην γεωγραφική της θέση, αποτελεί το σταυροδρόμι τριών ηπείρων, στο μεγάλο μήκος των παράλιων αλλά και στον αριθμό των νησιών. Αναμφισβήτητα, από αρχαιότατων χρόνων η ναυτιλία στήριζε την οικονομία της χώρας και μέχρι και σήμερα διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην θέση της στην παγκόσμια οικονομία. Ήδη από την εποχή της τουρκοκρατίας οι Έλληνες κατάφεραν να ελέγχουν τη λειτουργία των λιμανιών και των θαλάσσιων μεταφορών και να βάλουν τις βάσεις για την Ελληνική Ναυτιλία. Στη διάρκεια των χρόνων έγινε συνειδητή η ανάγκη για την δημιουργία ενός φορέα ο οποίος θα έχει στην αρμοδιότητα του όλα τα θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές, την λειτουργία των λιμανιών και των σχετικών θεμάτων. Το 1828 ιδρύθηκε ο πρώτος Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας, και ακολούθησαν τα πρώτα νομοθετήματα που αναφέρονται στην διοίκηση και αστυνομία των πλοίων, των λιμένων και παραλιών. Συγκεκριμένα το 1834 εκδόθηκε το διάταγμα Περί Οργανισμού των Λιμενικών Αρχών και το 1836 το διάταγμα Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας. Το 1833 ιδρύθηκε το πρώτο υπουργείο, Υπουργείο Ναυτικών, του οποίου οι αρμοδιότητες είχαν να κάνουν με θέματα

εμπορικής και στρατιωτικής ναυτιλίας. Η συνεχόμενη άνοδος και εξέλιξη του τομέα της Ναυτιλίας δημιούργησε την ανάγκη για την ύπαρξη νόμων οι οποίοι θα ρυθμίζουν την λειτουργία του κλάδου. Έτσι οδηγηθήκαμε στην ψήφιση από την Βουλή των Ελλήνων των νόμων περί καταμετρήσεως των πλοίων, περί του τρόπου είσπραξης των ναυτιλιακών τελών, σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας και ο ΓΨΙΖ νόμος του 1910, ο πρώτος ολοκληρωμένος που αφορούσε αποκλειστικά την Εμπορική Ναυτιλία. Οι γερές βάσεις και η άρτια λειτουργία των σχετικών φορέων συντέλεσανε στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μας¹⁰.

3.2 Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

3.2.1 Ν.Δ.2687/53 ΠΕΡΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Το 1953 ψηφίστηκε το ΝΔ 2687/53¹¹ «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού». Ο νόμος αυτός είχε δύο βασικά χαρακτηριστικά:

- Είναι νόμος αυξημένης τυπικής ισχύος δηλαδή έχει την ίδια ισχύ όπως το Σύνταγμα και συνεπώς δεν μπορεί να καταργηθεί από κανέναν άλλο νόμο παρά μόνο εάν συγκληθεί συντακτική βουλή και τροποποιήσει το Σύνταγμα. Αυτός μάλιστα είναι ο λόγος που δεν έχει τροποποιηθεί ή καταργηθεί έως σήμερα αλλά εξακολουθεί να ισχύει.
- Είναι νόμος πλαίσιο. Έχει 17 μόνον άρθρα στα οποία ορίζει ότι μπορούν να δοθούν ορισμένου τύπου κίνητρα για την εισαγωγή κεφαλαίων για παραγωγικές επενδύσεις (όπως για παράδειγμα, ειδικό φορολογικό καθεστώς).

Στο άρθρο 13 αναφέρεται ότι κεφάλαια εξωτερικού αποτελούν και τα πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία. Στις εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση αυτών των πλοίων μπορεί να ορίζεται ενδεικτικά:

- ✓ Η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου
- ✓ Η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό
- ✓ Ο περιορισμός των εισφορών υπέρ του ΝΑΤ

¹⁰ <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24148>, τελευταία επίσκεψη:19/08/2015

¹¹ <http://www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf>, τελευταία επίσκεψη:19/08/2015

- ✓ Η αναγνώριση ως ελληνικών, των πλοίων που ανήκουν σε αλλοδαπούς

Ένα χρόνο μετά, ψηφίστηκε το Ν.Δ.2928/1954 «περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του ΝΔ 687/53» σύμφωνα με τον οποίο η φράση «επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από τις κείμενες διατάξεις» σημαίνει ότι η όροι νηολόγησης που προβλέπει η εγκριτική πράξη μπορούν να αντιτίθενται σε διατάξεις του Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου ακόμα και αυτών που είναι δημοσίας τάξεως. Με τον τρόπο αυτό η Διοίκηση κατάφερε να παράσχει τις απαραίτητες εγγυήσεις προς τις ξένες τράπεζες ώστε να αρχίσει η χρηματοδότηση πλοίων υπό την ελληνική σημαία. Ενδεικτικά τέτοιες εγγυήσεις είναι οι ακόλουθοι όροι που προβλέπονται στις εγκριτικές πράξεις νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954 :

- ✓ Επιτρέπεται σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες.
- ✓ Το πλοίο θα διαγράφεται από την ελληνική σημαία με μια έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς το YEN ή οιαδήποτε προξενική ή λιμενική αρχή στο εξωτερικό.
- ✓ Το πλοίο απαλλάσσεται από επίταξη (εκτός από γενικότερη διεθνή σύρραξη στην οποία συμμετέχουν η Ελλάδα και οι Μεγάλες Δυνάμεις).
- ✓ Επιτρέπεται η υποθήκευση του πλοίου είτε σύμφωνα με τον Ελληνικό τύπο, είτε, αν η υποθήκη υπογραφεί στο εξωτερικό με τον τρόπο που ισχύει εκεί. Η δε υποθήκη, είναι άμεσα εκτελεστή χωρίς άλλη διαδικασία και χωρίς να κηρυχθεί εκτέλεση από δικαστήριο.

Εκτός από τους όρους που αποσκοπούν στη δυνατότητα εξασφάλισης των τραπεζών, στις εγκριτικές πράξεις έχουν περιληφθεί όροι που είναι απαραίτητοι για τη στήριξη των ποντοπόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Ενδεικτικά έχουν περιληφθεί όροι που αφορούν :

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

Αποτέλεσμα της δυνατότητας που έδωσε στη Διοίκηση το ΝΔ 2687/53, να εισαγάγει ανέκκλητους όρους που κρίνονται απαραίτητοι κάθε φορά για τη στήριξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, ήταν η άμεση αύξηση των πλοίων που νηολογούνται στην ελληνική σημαία. Μεταξύ του 1953 και του 1962 προσελκύθηκαν 652 πλοία που νηολογήθηκαν ως κεφάλαια εξωτερικού και έκτοτε κάθε ποντοπόρο πλοίο που νηολογείται στην Ελληνική σημαία νηολογείται ως κεφάλαιο εξωτερικού του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53.

3.2.2 Ν.89/1967 ΠΕΡΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ, ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΜΠΟΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Στο ΦΕΚ 132/01.08.1967 δημοσιεύτηκε ο νόμος 89 ο οποίος αναφέρει διατάξεις σχετικές με την εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων στη χώρα μας. Πιο συγκεκριμένα επιτρέπει την εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων οι οποίες θα έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την παροχή στα κεντρικά τους καταστήματα ή σε συνδεδεμένες με αυτές, και μη εγκατεστημένες στην Ελλάδα επιχειρήσεις, υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα, κεντρικής λογιστικής υποστήριξης, ελέγχου ποιότητας παραγωγής, προϊόντων, διαδικασιών και υπηρεσιών, κατάρτισης μελετών, σχεδίων και συμβάσεων, διαφήμισης και μάρκετινγκ, επεξεργασίας στοιχείων, λήψης και παροχής πληροφοριών και έρευνας και ανάπτυξης. Ως συνδεδεμένες σύμφωνα με το Ν.2190/1920 θεωρούνται:

α. Οι επιχειρήσεις εκείνες μεταξύ των οποίων υπάρχει σχέση μητρικής επιχείρησης προς θυγατρική. Σχέση μητρικής επιχείρησης προς θυγατρική υπάρχει όταν μία επιχείρηση (μητρική):

- Έχει την πλειοψηφία του κεφαλαίου ή των δικαιωμάτων ψήφου μιας άλλης (θυγατρικής) επιχείρησης, έστω και αν η πλειοψηφία αυτή σχηματίζεται ύστερα από συνυπολογισμό των τίτλων και δικαιωμάτων που κατέχονται από τρίτους για λογαριασμό της μητρικής επιχείρησης.
- Έλέγχει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου μιας άλλης (θυγατρικής) επιχείρησης ύστερα από συμφωνία με άλλους μετόχους ή εταίρους της επιχείρησης αυτής.
- Συμμετέχει στο κεφάλαιο μιας άλλης επιχείρησης και έχει το δικαίωμα είτε άμεσα είτε μέσω τρίτων να διορίζει ή να παύει την πλειοψηφία των μελών των οργάνων διοίκησης της επιχείρησης αυτής (θυγατρικής).

- Η ασκεί δεσπύζουσα επιρροή σε μια άλλη επιχείρηση (θυγατρική). Δεσπύζουσα επιρροή υπάρχει όταν η μητρική επιχείρηση διαθέτει άμεσα ή έμμεσα, δηλαδή μέσω τρίτων που ενεργούν για λογαριασμό της επιχείρησης αυτής, τουλάχιστον το 20% του κεφαλαίου ή των δικαιωμάτων ψήφου της θυγατρικής και, ταυτόχρονα, ασκεί κυριαρχική επιρροή στη διοίκηση ή τη λειτουργία της τελευταίας.

Για την εφαρμογή των παραπάνω υποπεριπτώσεων στα ποσοστά συμμετοχής ή στα δικαιώματα ψήφου, καθώς και στα δικαιώματα διορισμού ή ανάκλησης που έχει η μητρική επιχείρηση, πρέπει να προστίθενται τα ποσοστά συμμετοχής και τα δικαιώματα κάθε άλλης επιχείρησης που είναι θυγατρική της ή θυγατρική θυγατρικής της ενώ θα πρέπει να αφαιρούνται εκείνα που απορρέουν από τις μετοχές ή τα μερίδια που κατέχονται για λογαριασμό άλλου προσώπου εκτός της μητρικής ή θυγατρικής επιχείρησης, ή τις μετοχές ή τα μερίδια που κατέχονται για εγγύηση, εφόσον τα δικαιώματα αυτά ασκούνται σύμφωνα με τις οδηγίες που έχουν δοθεί, ή που κατέχονται για ασφάλεια δανείων που χορηγήθηκαν στα πλαίσια συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας στον τομέα της χορήγησης δανείων, υπό τον όρο ότι αυτά τα δικαιώματα ψήφου ασκούνται προς όφελος του παρέχοντος την εγγύηση.

β. Οι συνδεμένες επιχειρήσεις της προηγούμενης περίπτωσης και κάθε μία από τις θυγατρικές ή τις θυγατρικές των θυγατρικών των συνδεμένων αυτών επιχειρήσεων.

γ. Οι θυγατρικές επιχειρήσεις των προηγούμενων περιπτώσεων άσχετα αν μεταξύ των θυγατρικών αυτών δεν υπάρχει απευθείας δεσμός συμμετοχής¹².

Οι επιχειρήσεις αυτές έχουν υποχρέωση μέσα σε δώδεκα μήνες από την ημερομηνία χορήγησης της σχετικής άδειας του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών να απασχολούν στην Ελλάδα προσωπικό τουλάχιστον τεσσάρων ατόμων και να πραγματοποιούν ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τουλάχιστον εκατό χιλιάδων ευρώ. Προκειμένου να ενταχθεί μία επιχείρηση στο Ν.89/1967 οφείλει να αιτηθεί την άδεια στη Διεύθυνση Κεφαλαίων Εξωτερικού του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών το οποίο εγκρίνει αλλά και ανακαλεί την άδεια στην περίπτωση μη τήρησης του νόμου.

Προσδιορισμός Εσόδων: Για τον προσδιορισμό των ακαθάριστων εσόδων λαμβάνεται υπόψη ένα ποσοστό κέρδους στο σύνολο των εξόδων και των

¹² <http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13> ,ΦΕΚ Α' 37/30.3.1963 Ν.2190/1920, τελευταία επίσκεψη:21/08/2015

αποσβέσεων χωρίς να συμπεριλαμβάνεται ο φόρος εισοδήματος (μέθοδος cost plus). Το ποσοστό κέρδους διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 5%. Επίσης δύναται να αναθεωρηθεί ανά πενταετία ή και νωρίτερα εφόσον διαφοροποιηθούν σημαντικά οι συνθήκες της αγοράς. Για να εκπέσουν τα έξοδα από τα ακαθάριστα έξοδα της εταιρείας θα πρέπει να τεκμηριώνονται από τα παραστατικά που ορίζει ο Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων. Αν για οποιονδήποτε λόγο τα έσοδα της εταιρείας, όπως προκύπτουν από τα βιβλία που τηρεί, είναι μεγαλύτερα από τα έσοδα που προσδιορίζονται με τη μέθοδο cost plus, λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα που προκύπτουν από τα βιβλία.

3.2.3 Ν.27/1975 ΠΕΡΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ 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 γεωτρύπανα 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 πλοίαρια 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 1

Ηλικία Πλοίου (έτη)	Συντελεστής \$ Η.Π.Α/κ.ο.χ.
0-4	1,335
5-9	2,394
10-19	2,343
20-29	2,217
30 και άνω	1,713

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

Πίνακας 2

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

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

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 3¹³

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
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

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.

3.2.4 Ν.959/1979 ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Ναυτική εταιρεία είναι η εμπορική εταιρεία που συνιστάται σύμφωνα με το νόμο 959/1979 και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων, την εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων, καθώς και την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού η ναυτική εταιρεία μπορεί να συμμετέχει και σε άλλες

¹³ <http://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29>, τελευταία επίσκεψη: 22/08/2015

εταιρείες. Πρέπει να διευκρινίσουμε ότι τα τουριστικά πλοία και πλοiάρια, τα ναυταθλητικά σκάφη και τα πλοiάρια αναψυχής δεν θεωρούνται εμπορικά πλοία. Η ναυτική εταιρεία αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώρηση της σύμβασης σύστασης της στο μητρώο ναυτικών εταιρειών. Στη σύμβαση πρέπει να αναφέρονται η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός, η διάρκεια, το εταιρικό κεφάλαιο καθώς και στοιχεία για το διοικητικό συμβούλιο, την γενική συνέλευση και τα δικαιώματα των μετόχων. Το ελάχιστο κεφάλαιο της ναυτικής εταιρείας, το οποίο πρέπει να καταβληθεί εντός δύο ημερών από την ημερομηνία καταχώρησης στο μητρώο, ορίζεται στις 5.000,00 ευρώ.

3.2.5 Ν.2859/2000 ΚΥΡΩΣΗ ΚΩΔΙΚΑ ΦΟΡΟΥ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ

Το άρθρο 27 του Νόμου 2859/2000 ορίζει ότι απαλλάσσονται από τον φόρο προστιθέμενης αξίας οι ακόλουθες πράξεις:

α) Η παράδοση και η εισαγωγή πλοίων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στην εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία από υποκείμενο στο φόρο του κανονικού καθεστώτος Φ.Π.Α. ή για άλλη εκμετάλλευση ή για διάλυση ή για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και το Δημόσιο γενικά, η παράδοση και η εισαγωγή ναυαγοσωστικών και πλωτών μέσων επιθαλάσσιας αρωγής, καθώς και αντικειμένων και υλικών, εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν στα πλοία, ναυαγοσωστικά και πλωτά μέσα της περίπτωσης αυτής. Εξαιρούνται τα σκάφη ιδιωτικής χρήσης, που προορίζονται για αναψυχή ή αθλητισμό.

β) Η ναύλωση πλοίων, τα οποία απαλλάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις της προηγούμενης περίπτωσης εφόσον προορίζονται για την περαιτέρω ενέργεια φορολογητέων πράξεων ή πράξεων απαλλασσόμενων με δικαίωμα έκπτωσης του φόρου των εισροών. Εξαιρείται η ναύλωση ή η μίσθωση σκαφών που προορίζονται για αναψυχή ή αθλητισμό. Η ναύλωση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του ν. 2743/1999 απαλλάσσεται, εφόσον αυτά προσεγγίζουν κατά την πραγματοποίηση των πλόων τους και σε λιμένες εκτός Ελλάδας. Απαλλαγή υπάρχει επίσης και για τις εργασίες κατασκευής, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης των προηγούμενων περιπτώσεων.

γ) Η παροχή υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση των άμεσων αναγκών των πλοίων, πλωτών μέσων και αεροσκαφών, όπως η ρυμούλκηση, η πλοήγηση, η πρόσδεση, η διάσωση, η πραγματογνωμοσύνη, η χρήση λιμανιών και αεροδρομίων. Η απαλλαγή

επεκτείνεται και στην παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης του φορτίου των μεταφορικών αυτών μέσων.

δ) Οι θαλάσσιες μεταφορές προσώπων από το εσωτερικό της χώρας στο εξωτερικό και αντίστροφα, καθώς και οι στενά συνδεδεμένες με αυτές βοηθητικές υπηρεσίες.

ε) Η παράδοση και η εισαγωγή πλοίων και πλωτών μέσων που προορίζονται για την αλιεία και σπογγαλιεία στα ελληνικά χωρικά ύδατα ανεξάρτητα από το καθεστώς Φ.Π.Α. στο οποίο υπάγεται ο υποκείμενος στο φόρο που ενεργεί αυτή τη δραστηριότητα, καθώς και των αντικειμένων και υλικών, εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε αυτά¹⁴.

3.2.6 Ν.4110/2013 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Ν.27/1975

Το κεφάλαιο Δ του Ν.4110/2013¹⁵ τροποποιεί διατάξεις των Ν.89/1975 και 814/1978. Συγκεκριμένα επιβάλλεται κατά τις διατάξεις του άρθρου 26 του Ν.4110/2013 φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Η επιβολή του φόρου γίνεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος 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. 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. Οι διαχειρίστριες εταιρείες είναι αλληλέγγυα υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή του φόρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, οι εν λόγω εταιρείες ευθύνονται εις ολόκληρον για την καταβολή του φόρου. 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

¹⁴ <http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/5>, τελευταία επίσκεψη:22/08/2015

¹⁵ <http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>, τελευταία επίσκεψη: 24/08/2015

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, 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 που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης. 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. Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου, οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία υπό ξένη σημαία και είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα 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 1^η 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 1^η Ιανουαρίου κάθε έτους, υποβάλλεται συμπληρωματική δήλωση από τη διαχειρίστρια εταιρεία, εντός μηνός από την ανάληψη της διαχείρισης. Σε περίπτωση που η διαχειρίστρια εταιρεία είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα μετά την 1^η 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 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. Η καταβολή του φόρου 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, 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, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε από εταιρείες χαρτοφυλακίου, 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 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 καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία.

Τέλος 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 που κατέχουν άμεσα ή μέσω ενδιάμεσων εταιρειών χαρτοφυλακίου τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών.

3.2.7 Ν.4111/2013 ΕΠΙΒΟΛΗ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΣΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 Ν.27/1975

Σύμφωνα με το άρθρο 43 του Νόμου 4111/2013¹⁶ και με τις μεταβολές που επέβαλε ο νόμος 4141/2013 και οι ΠΟΛ.1078/17.4.2013¹⁷ και 1092/29.4.2013 επιβάλλεται εισφορά στις αλλοδαπές επιχειρήσεις οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, οι οποίες απασχολούνται αποκλειστικά με την εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας. Εξαιρούνται της εισφοράς τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία και τα εμπορικά που εκτελούν εσωτερικούς πλόες. Η εισφορά υπολογίζεται με την παρακάτω κλίμακα:

¹⁶ <http://www.minedu.gov.gr/publications/docs2014/fek18a.pdf>, τελευταία επίσκεψη 29/08/2015

¹⁷ <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/16192>, τελευταία επίσκεψη 29/08/2015

Πίνακας 4

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

Η παραπάνω εισφορά αφορά τα ετήσια ποσά εισαγόμενου συναλλάγματος της τετραετίας 2012 – 2015.

Στην περίπτωση που το συνολικό ετήσιο εισαγόμενο συνάλλαγμα μιας επιχείρησης είναι μικρότερο από το προβλεπόμενο ελάχιστο όριο των 50.000 δολαρίων Η.Π.Α., η εισφορά θα πρέπει να υπολογιστεί για 50.000 δολάρια Η.Π.Α.

Η εν λόγω εισφορά δεν επιβάλλεται σε ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρίες που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα δυνάμει του άρθρου 25 του ν. 27/1975 και ασχολούνται με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία.

Οι υπόχρεοι στην καταβολή της εισφοράς οφείλουν μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου κάθε έτους να υποβάλλουν την ειδική δήλωση υπολογισμού της εισφοράς επί του εισαγόμενου συναλλάγματος του προηγούμενου έτους σε ευρώ με βάση την επίσημη ισοτιμία μεταξύ των νομισμάτων αυτών κατά το χρόνο υποβολής της δήλωσης. Σε περίπτωση παράλειψης επίδοσης από τον υπόχρεο της δήλωσης που προβλέπεται από το νόμο ή υποβολής από αυτόν εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης επιβάλλεται πρόσθετος φόρος και πρόστιμο.

3.2.8 ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4301/2014 ΑΡΘΡΟ 42 ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΝΥΠΟΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

Με το Νόμο 4301/2014¹⁸ επικυρώθηκε το συνυποσχετικό μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ναυτιλιακής Κοινότητας. Το εν λόγω συνυποσχετικό υπογράφηκε από τα ανωτέρω μέλη τον Ιούλιο του 2013. Η ναυτιλιακή κοινότητα

¹⁸ <http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/640>, τελευταία επίσκεψη:29/08/2015

δεδομένης της δύσκολης οικονομικής θέσης της χώρας δεσμεύτηκε στην οικειοθελή παροχή προς την κυβέρνηση η οποία υπολογίστηκε σε 140.000.000 ευρώ ετησίως και θα καταβάλλεται στο χρονικό διάστημα από το 2014 έως το 2017. Σε συνέχεια του νόμου εκδόθηκε η ΠΟΛ 1222/10.10.2014 η οποία παρέχει οδηγίες για τον τρόπο απόδοσης της οικειοθελούς παροχής. Ο υπολογισμός γίνεται με βάση τα πλοία τα οποία εκμεταλλεύεται κατά κυριότητα ή μη, ή διαχειρίζεται στα έτη 2013-2016, η κάθε συμβαλλόμενη με το Συνυποσχετικό Ναυτιλιακή εταιρεία, ως εξής:

- Για τα πλοία με ελληνική σημαία καταβάλλεται κάθε έτος και για τρία χρόνια ποσό ίσο με το τελικό ποσό του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια φορολογική αρχή για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη φορολογική χρήση.
- Για τα πλοία με αλλοδαπή σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ελλάδα βάσει των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 27/1975 καταβάλλεται κάθε έτος και για τρία χρόνια ποσό ίσο με το τελικό ποσό του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια φορολογική αρχή για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη φορολογική χρήση σύμφωνα με το άρθρο 26 του ν. 27/1975 όπως τροποποιήθηκε με το ν. 4110/2013, χωρίς να αφαιρούνται οι τυχόν προβλεπόμενες μειώσεις ή εκπτώσεις, όπως αναφέρονται στο άρθρο 26 παράγραφοι 1 και 5.

Για τον ακριβή υπολογισμό της οικειοθελούς παροχής, τα συμβαλλόμενα μέρη υποβάλλουν δήλωση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σχετικά με τον αριθμό των πλοίων, τη σημαία, την ηλικία και την ολική χωρητικότητά τους, τον αριθμό IMO, το ύψος της οικειοθελούς παροχής ενός εκάστου, με βάση τα κριτήρια υπολογισμού του παρόντος άρθρου, ταυτόχρονα με την υπογραφή του παρόντος. Για τον υπολογισμό του ποσού της Οικειοθελούς Παροχής λαμβάνεται υπόψη ο πραγματικός χρόνος παραμονής των πλοίων στην ελληνική σημαία ή ο πραγματικός χρόνος διαχείρισης των υπό ξένη σημαία πλοίων από τις ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες.

3.3 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

3.3.1 ΝΟΜΟΣ 2743/1999 «ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ»

Στις 13.10.1999 δημοσιεύτηκε ο νόμος 2743/1999¹⁹, ο οποίος τροποποιήθηκε με το νόμο 4256/2014²⁰, και περιλαμβάνει τις βασικές διατάξεις για την φορολόγηση των σκαφών αναψυχής.

Ορισμοί

Ως «Πλοίο αναψυχής» ορίζεται κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά μέτρων ιστοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

Ως «Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής» ορίζεται το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.

Ως «Ιστοφόρο πλοίο αναψυχής» είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 2.

Ως «Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής» ορίζεται το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.

Ως «Μικρό σκάφος» ορίζεται κάθε σκάφος ολικού μήκους έως και επτά μέτρων, ιστοφόρο ή μηχανοκίνητο.

Ως «Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής» ορίζεται το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό.

Ως «Παραδοσιακό πλοίο» ορίζεται το πλοίο υπό ελληνική σημαία, επαγγελματικό ή ιδιωτικό, το οποίο είναι πρωτότυπο ή ομοίωμα ιστορικού ή παλαιού πλοίου, που έχει κατασκευαστεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του από υλικά όμοια με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρωτότυπου και συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά του ως παραδοσιακού.

¹⁹ <https://nomoi.info/ΦΕΚ-A-211-1999-σελ-3.html>, τελευταία επίσκεψη:30/08/2015

²⁰ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis#!/?article=15987>, τελευταία επίσκεψη 30/08/2015

Ως «Χώροι ενδιαίτησης» ορίζονται οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

Ως «Πλοίαρχος» ορίζεται το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.

Εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

Για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας απαιτείται βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και καταχώρηση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών. Επιπλέον απαιτείται η σύναψη ολικής ναύλωσης, διάρκειας τουλάχιστον οκτώ ωρών, ενώ η μερική απαγορεύεται.

Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες για τα υπό την πλοιοκτησία τους και οι εφοπλιστές για τα υπό τον εφοπλισμό τους επαγγελματικά πλοία αναψυχής, οι ναυλομεσίτες, οι ναυτικοί πράκτορες και τα τουριστικά γραφεία.

Ναυλοσύμφωνο

Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής εφόσον είναι ναυλωμένα υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και με καταστάσεις επιβαινόντων.

Ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική ή ξένη σημαία

Τόσο τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική όσο και τα υπό ξένη σημαία υποχρεούνται να διαθέτουν το Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής το οποίο χορηγείται από οποιαδήποτε Διμενική Αρχή.

Πλοία αναψυχής με σημαία ή νηολόγιο τρίτης χώρας ή ειδικού φορολογικού καθεστώτος

Απαιτείται να εφοδιαστούν, κατά την είσοδο στη χώρα με τριπλότυπο Δελτίο Κίνησης (Transit log) αφότου έχουν καταβάλει το τέλος παραμονής και πλόων.

Τέλος σημαντικό σημείο του νόμου 4256/2014 είναι η παράγραφος 4β του άρθρου 10 η οποία ορίζει ότι στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, δεν παρέχονται απαλλαγές από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, το Φ.Π.Α., τους δασμούς και τις επιβαρύνσεις καυσίμων.

3.3.2 Ν.3182/2003 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.)²¹ είναι η εταιρεία η οποία έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/1999. Η Ν.Ε.Π.Α. μπορεί να συμμετέχει σε άλλες Ν.Ε.Π.Α και είναι εμπορική εταιρεία. Αποκτά νομική προσωπικότητα από την καταχώριση του καταστατικού της στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής. Το καταστατικό πρέπει να περιέχει διατάξεις για τα ακόλουθα θέματα:

- ✓ Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας.
- ✓ Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- ✓ Το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητές τους.
- ✓ Τα δικαιώματα των μετόχων.
- ✓ Τη διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας.

Η διάρκεια της συγκεκριμένης εταιρείας δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τριάντα χρόνια και ως ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο ορίζονται τα 10.000,00€. Το ειδικό μητρώο που τηρείται για τις Ν.Ε.Π.Α. περιλαμβάνει το βιβλίο μητρώου, τον φάκελο κάθε εταιρείας, την μερίδα της και το ευρετήριο των εταιρειών. Ο φόρος που επιβάλλεται βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του Ν.27/1975 αυξάνεται στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/1999. Οι απαλλαγές και οι μειώσεις από το φόρο, που προβλέπονται από τα άρθρα 12 και 13 του Ν.27/1975, δεν ισχύουν για τα πλοία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά.

3.3.3 Ν.3790/2009 ΘΕΣΠΙΣΗ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΤΑΙΡΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής (Ε.Ι.Π.Α.)²² είναι η μη κερδοσκοπική εταιρεία η οποία έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως ιδιωτικά σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2743/1999 . Η Ε.Ι.Π.Α. δεν μπορεί να συμμετέχει σε άλλες Ε.Ι.Π.Α.

²¹ <http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/113>, τελευταία επίσκεψη:23/08/2015

²² <http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/40#> τελευταία επίσκεψη 24/08/2015

ή σε άλλα ελληνικά ή αλλοδαπά Νομικά Πρόσωπα και δεν μπορεί να μετατραπεί σε εταιρεία άλλης νομικής μορφής. Το καταστατικό, με το οποίο συνιστάται η Ε.Ι.Π.Α., καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο από έναν τουλάχιστον ιδρυτή και πρέπει να περιέχει διατάξεις για την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό, τη διάρκεια της Ε.Ι.Π.Α., το εταιρικό κεφάλαιο και τα εταιρικά μερίδια, τη διαχείριση, τη λύση και την εκκαθάριση της εταιρείας. Το καταστατικό καταχωρείται στο Μητρώο Εταιρειών Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής. Από την στιγμή που καταχωρείται στο Μητρώο Εταιρειών Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής αποκτά Νομική Προσωπικότητα. Οι Ε.Ι.Π.Α. τηρούν βιβλία Β' κατηγορίας. Στο Ειδικό Μητρώο Εταιρειών Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής καταχωρούνται όλες οι Ε.Ι.Π.Α. και περιλαμβάνει

- α) το βιβλίο μητρώου Ε.Ι.Π.Α.
- β) το φάκελο κάθε Ε.Ι.Π.Α.
- γ) τη μερίδα κάθε Ε.Ι.Π.Α. και
- δ) το ευρετήριο των Ε.Ι.Π.Α.

Για την καταχώρηση του καταστατικού προκαταβάλλεται πάγιο τέλος υπέρ του Δημοσίου 250,00 € και 100,00 € υπέρ ΕΚΟΕΜΝ. Για τις καταχωρήσεις αποφάσεων των οργάνων της Ε.Ι.Π.Α. προκαταβάλλεται τέλος υπέρ Δημοσίου 70,00 € και 30,00 € υπέρ ΕΚΟΕΜΝ για κάθε καταχώρηση.

3.3.4 Ο ΕΙΔΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με το νόμο 3842/2010²³, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 58 στις 23/04/2010 επιβάλλεται ετήσιος ειδικός φόρος σε όλα τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια, είναι νηολογημένα σε ελληνικό ή αλλοδαπό νηολόγιο και είναι εφοδιασμένα με δελτίο κίνησης πλοίου αναψυχής ή δελτίο κίνησης θαλαμηγού ή ανάλογο έγγραφο. Ο ειδικός φόρος επιβάλλεται επί των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής μόνον εφόσον παραμένουν στην ελληνική επικράτεια για συνολικό χρονικό διάστημα άνω των 60 ημερών στη διάρκεια του ημερολογιακού έτους. Ο ειδικός φόρος είναι ετήσιος και αδιαίρετος. Για τον υπολογισμό του λαμβάνεται υπόψη το ολικό μήκος του σκάφους, όπως αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας στρογγυλοποιημένο στην πλησιέστερη ακέραια μονάδα. Ο ειδικός φόρος επιβάλλεται σε μηχανοκίνητα σκάφη που υπερβαίνουν τα 10 μέτρα και σε ιστιοφόρα που υπερβαίνουν τα 15 μέτρα. Από το μήκος του σκάφους που

²³ <http://www.plefsimag.gr/thearticle.php?articleid=611>, τελευταία επίσκεψη: 30/08/2015

υπολογίζεται για τον φόρο, αφαιρούνται πλέον τα πρώτα 10 μέτρα για τα μηχανοκίνητα και τα 15μ. για τα ιστιοπλοϊκά. Τα μήκη των σκαφών στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη ακέραια μονάδα. Τα μηχανοκίνητα σκάφη κάτω των 10 μέτρων και τα ιστιοφόρα μέχρι και 15 μέτρα καταβάλλουν ειδικό τέλος καταγραφής ύψους 1 ευρώ. Υπόχρεος σε καταβολή του ειδικού φόρου είναι ο κύριος του σκάφους, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, στο όνομα του οποίου βεβαιώνεται. Αλληλεγγύως και εις ολόκληρον ευθύνονται για την καταβολή του φόρου ο κάτοχος ή ο χρήστης σύμφωνα με το ΔΕ.Κ.Π.Α. ή το Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού και σε περίπτωση που το σκάφος ανήκει σε νομικό πρόσωπο και ο νόμιμος εκπρόσωπος του ή ο διαχειριστής. Ο ειδικός φόρος καταβάλλεται εφάπαξ, μέχρι τη 15η Οκτωβρίου κάθε έτους και αφορά το επόμενο ημερολογιακό έτος. Στην περίπτωση των σκαφών που είναι νηολογημένα σε αλλοδαπό νηολόγιο και στα οποία επιβάλλεται ο ειδικός φόρος, αυτός καταβάλλεται από τον υπόχρεο πριν από τον απόπλου, στην πλησιέστερη Δ.Ο.Υ. Σε περίπτωση που κατά τη διαδικασία ελέγχου στα υπόχρεα πλοία από τις Λιμενικές Αρχές διαπιστωθεί ή μη καταβολή του ειδικού φόρου, τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου παρακρατούνται μέχρι την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής του. Δεν επιτρέπεται η διενέργεια πλου από πλοίο αναψυχής που υπόκειται στην καταβολή του ειδικού φόρου αν αυτός δεν έχει καταβληθεί για το τρέχον έτος. Οι Λιμενικές Αρχές χορηγούν άδεια απόπλου σε πλοίο αναψυχής που υπόκειται στην καταβολή του ειδικού φόρου μόνο εφόσον προσκομίζεται αποδεικτικό καταβολής του. Επισημαίνουμε ότι εξαιρούνται του ειδικού φόρου και της έκτακτης εισφοράς τα επαγγελματικά σκάφη.

3.3.5 ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΩΝ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 44 του νόμου 4111/2013 στα σκάφη αναψυχής επιβάλλεται το Τέλος Παραμονής και Πλόων ιδιωτικών πλοίων αναψυχής. Το ειδικό αυτό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ) ιδιωτικών πλοίων αναψυχής», βαρύνει όλα τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία εισέρχονται και κυκλοφορούν στην Ελληνική Επικράτεια, είναι νηολογημένα σε ελληνικό ή αλλοδαπό νηολόγιο και εφοδιάζονται με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.) ή Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού (TRANSIT LOG BOOK) ή άλλο ανάλογο έγγραφο.

Από το Τ.Π.Π. εξαιρούνται:

- ✓ Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως ολικού μήκους,
- ✓ Τα μηχανοκίνητα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους έως δέκα μέτρων
- ✓ Τα ιστιοφόρα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους ως δώδεκα μέτρων

Εφόσον είναι νηολογημένα με ελληνική σημαία ή με σημαία κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. εκτός Ελβετίας ή με ξένη σημαία και είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγιο εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. εκτός Ελβετίας.

Το ΤΠΠ υπολογίζεται σε ετήσια βάση και καταβάλλεται για χρονικό διάστημα ενός ή τριών ή έξι ή δώδεκα μηνών, ανάλογα με το χρόνο παραμονής του πλοίου στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Σε περίπτωση παραμονής του πλοίου για μικρότερο χρονικό διάστημα από τα παραπάνω, το ΤΠΠ υπολογίζεται και καταβάλλεται κατ' ελάχιστον, για το πλησιέστερο και αμέσως επόμενο, από τα παραπάνω αναφερόμενα, χρονικά διαστήματα. Τυχόν αναχώρηση του πλοίου από την ελληνική επικράτεια για οποιοδήποτε λόγο, οποτεδήποτε πριν από τη λήξη της ισχύος του ΤΠΠ, με το οποίο αυτό είναι εφοδιασμένο, δεν γεννά την υποχρέωση επιστροφής από το Ελληνικό Δημόσιο οποιουδήποτε ποσού. Σε περίπτωση επανεισόδου του πλοίου στην ελληνική επικράτεια ενόσω ισχύει το ΤΠΠ το οποίο έχει ήδη καταβάλει δεν θα υπάρχει απαίτηση εκ νέου καταβολής του για το χρονικό διάστημα μέχρι τη λήξη της ισχύος του. Για τον υπολογισμό του ΤΠΠ λαμβάνεται υπόψη το ολικό μήκος του πλοίου το οποίο αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας αυτού στρογγυλοποιούμενο στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα. Το 0,5 στρογγυλοποιείται στην αμέσως επόμενη ακέραιη μονάδα.

Το ΤΠΠ επιβάλλεται σε μηχανοκίνητα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των δέκα (10) μέτρων και υπολογίζεται ανάλογα με το μήκος του πλοίου ως εξής:

Πίνακας 5

Μήκος σε μέτρα	Ευρώ ανά μέτρο
10,01-12	100
12,01-15	200
15,01-20	250
20,01-24	350
24 και άνω	400

Το ΤΠΠ επιβάλλεται επίσης σε ιστιοφόρα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των δώδεκα μέτρων ως εξής:

Πίνακας 6

Μήκος σε μέτρα	Ευρώ ανά μέτρο
10,01-15	100
15,01-20	200
20,01-24	300
24,01 και άνω	400

Τα ποσά που αναφέρονται στους πίνακες 5 και 6 μειώνονται κατά ποσοστό 10% για κάθε πενταετία μετά την πάροδο της πρώτης πενταετίας από την ναυπήγηση του πλοίου, και μέχρι συνολικά 20% του ΤΠΠ. Τα ανωτέρω ποσά μειώνονται κατά επιπλέον ποσοστό 5% σε περίπτωση καταβολής του ΤΠΠ για χρονικό διάστημα έξι μηνών και 10% σε περίπτωση καταβολής του ΤΠΠ για χρονικό διάστημα δώδεκα μηνών. Για τα χαρακτηριζόμενα «Παραδοσιακά Πλοία αναψυχής» τα ανωτέρω ποσά μειώνονται περαιτέρω κατά 25%.

Το συνολικό ποσό του ετήσιου ΤΠΠ, πριν τον υπολογισμό των παραπάνω μειώσεων, δεν δύναται να υπερβαίνει το ποσό των 17.000 €, για όλες τις κατηγορίες των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής. Υπόχρεος σε καταβολή του ΤΠΠ είναι ο ιδιοκτήτης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, στο όνομα του οποίου βεβαιώνεται²⁴.

3.3.6 ΤΕΚΜΗΡΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Στο άρθρο 16 του νόμου 2238/1994 προσδιορίζονται οι αντικειμενικές δαπάνες των φορολογουμένων. Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο αυτό αλλά και με τις τροποποιήσεις του Ν.3896/2011 η ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, εκτιμάται με βάση το κόστος τελών ελλιμενισμού, ασφαλιστρών, καυσίμων, συντήρησης και πρακτόρευσης και ορίζεται, ανάλογα με τα μέτρα ολικού μήκους ως εξής:

- α) για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι πέντε μέτρα, στο ποσό των 4.000 ευρώ, ενώ για τα πάνω από πέντε μέτρα το ποσό αυτό αυξάνεται κατά 2.000 ευρώ το μέτρο
- β) για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη με χώρο ενδιαίτησης, ισχύουν τα εξής:

²⁴ <http://www.opengov.gr/ythynal/?p=248> τελευταία επίσκεψη 31/08/2015

Πίνακας 7

Ολικό μήκος σε μέτρα	Ετήσια τεκμαρτή δαπάνη σε €
0-7	12.000,00
7,01-10	3.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
10,01-12	7.500,00 ανά επιπλέον μέτρο
12,01-15	15.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
15,01-18	22.500,00 ανά επιπλέον μέτρο
18,01-22	30.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
22,01 και άνω	50.000,00 ανά επιπλέον μέτρο

Τα ποσά της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης μειώνονται κατά ποσοστό 50% όταν πρόκειται για ιστιοφόρα σκάφη. Το ίδιο ποσοστό μείωσης ισχύει και για πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων «τρεχαντήρι», «βαρκαλάς», «πέραμα», «τσερνίκι» και «λίμπερτυ», που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση.

Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητά του κατά ποσοστό 15% αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από 5 και μέχρι 10 έτη από το έτος που νηολογήθηκε για πρώτη φορά και 30% αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω 10 έτη. Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στην παραπάνω δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος. Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη²⁵.

Ο νόμος 3842/2010 επέβαλλε τις ακόλουθες μεταβολές:

α) για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι πέντε μέτρα, το ποσό της ετήσιας δαπάνης ορίζεται στα 3.000 ευρώ, ενώ για τα πάνω από πέντε μέτρα στο ποσό των 4.000 ευρώ,

β) για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη με χώρο ενδιαίτησης, ισχύουν τα εξής:

²⁵ <http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/7>, τελευταία επίσκεψη:31/08/2015

Πίνακας 8

Ολικό μήκος σε μέτρα	Ετήσια τεκμαρτή δαπάνη σε €
0-7	8.000,00
7,01-10	2.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
10,01-12	5.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
12,01-15	10.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
15,01-18	15.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
18,01-22	20.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
22,01- άνω	35.000,00 ανά επιπλέον μέτρο

Όσον αφορά τις μειώσεις των ειδικών περιπτώσεων καθώς και τις μειώσεις λόγω παλαιότητας ισχύουν όσα όριζε ο προγενέστερος νόμος. Τέλος με την ΠΟΛ 1076/2015 με την οποία προσδιορίζονται οι ετήσιες αντικειμενικές δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό του τεκμαρτού εισοδήματος των φορολογουμένων, προσδιορίστηκαν τα ακόλουθα σχετικά με τα σκάφη:

α) Για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου (χωρίς χώρο ενδιαίτησης), ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι 5 μέτρα, το ποσό της ετήσιας δαπάνης ορίζεται στα 4.000 ευρώ. Για τα πάνω από 5 μέτρα το ποσό αυτό αυξάνεται κατά 2.000 ευρώ το μέτρο.

β) Για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη με χώρους ενδιαίτησης ισχύουν τα εξής:

Πίνακας 9

Ολικό μήκος σε μέτρα	Ετήσια τεκμαρτή δαπάνη σε €
0-7	12.000,00
7,01-10	3.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
10,01-12	7.500,00 ανά επιπλέον μέτρο
12,01-15	15.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
15,01-18	22.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
18,01-22	30.000,00 ανά επιπλέον μέτρο
22,01- άνω	50.000,00 ανά επιπλέον μέτρο

Εξακολουθούν να ισχύουν οι μειώσεις των ειδικών περιπτώσεων και οι μειώσεις λόγω παλαιότητας.

Η αντικειμενική δαπάνη για τα σκάφη αναψυχής βαρύνει τον κύριο ή τον κάτοχο που είναι κάτοικος Ελλάδος ανεξάρτητα από την εθνικότητα της χώρας στο νηολόγιο της οποίας έχει καταχωρηθεί. Επομένως εφόσον φυσικό πρόσωπο είναι μόνιμος κάτοικος Ελλάδος και έχει στην κυριότητα του ή στην κατοχή του σκάφος με ξένη σημαία το οποίο είτε πλέει στα ελληνικά ύδατα είτε είναι ελλιμενισμένο, είτε εκτελεί συνήθεις πλόες στην αλλοδαπή βαρύνεται με την αντικειμενική δαπάνη²⁶.

Ο φόρος πολυτελούς διαβίωσης που βαρύνει τους κατόχους των σκαφών αναψυχής, όπως προσδιορίστηκε με το άρθρο 44 του Ν.4334/2015 ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης του σκάφους επί συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%).

Οι συνεχείς μεταβολές στην φορολογική νομοθεσία και η φορολογική επιβάρυνση που υφίστανται οι ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής αποτελούν αποθαρρυντικό παράγοντα στην διατήρηση του αριθμού των εγγεγραμμένων σκαφών. Προκειμένου να αποφύγουν το φορολογικό κόστος επιλέγουν την διαγραφή τους από το ελληνικό νηολόγιο και την μεταφορά τους σε γειτονικές χώρες με ευνοϊκότερους όρους.

3.4 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' ό,τι 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% αντίστοιχα²⁷. Αξίζει να επισημάνουμε ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία ανοδική τάση στους συντελεστές φορολόγησης των εισοδημάτων αυτών. Στον πίνακα 10 βλέπουμε ότι από 3% που ήταν ο συντελεστής φορολόγησης το 2009 για τα εισοδήματα των αξιωματικών αυξήθηκε σε 15% το 2013. Αντίστοιχη αύξηση σημειώθηκε και στον συντελεστή φορολόγησης των εισοδημάτων των μελών κατώτερου πληρώματος, από 1% το 2009 έφτασε το 10% το 2013.

²⁶ <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/20640>, τελευταία επίσκεψη:31/08/2015

²⁷ <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/18261>, τελευταία επίσκεψη:31/08/2015

Πίνακας 10

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. ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Νηολόγηση καλείται η υποχρεωτική εγγραφή του πλοίου σε ειδικό βιβλίο, το 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 μηχανοκίνητο²⁸.

4.1 ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

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

²⁸ <http://www.capital.gr/law/articles.asp?id=527040&pg=2>, τελευταία επίσκεψη: 31/08/2015

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 νηολογίου²⁹.

4.2 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 των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και ουσιαστικά διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία, ξένης πλοιοκτησίας. Οι παραπάνω χώρες που επιγραμματικά αναφέρονται στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο ως "Πανονλίμπ", (**Panamas, Hondura, Liberia = Panhonlib**) 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 τους³⁰.

Τα χαρακτηριστικά των ανοιχτών νηολογίων είναι:

²⁹ <http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20011009/434127EL.pdf> ,τελευταία επίσκεψη 31/08/2015

³⁰

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 τελευταία επίσκεψη 31/08/2015

- ✓ 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 σημαία³¹.

5. 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 για τα Κ-Μ προκειμένου να εξακολουθήσει να ενισχύει την οικονομία της Κοινότητας. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός τα Κ-Μ οφείλουν να συνεχίσουν να τηρούν τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας, μίας και η ασφάλεια στη ναυτιλία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών, αλλά κυρίως να ενισχύσουν την

³¹ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική,(2000), κεφ.6.1.1.1 , σελ 453-454, εκδ.Αθ.Σταμούλης

κοινοτική ναυτιλία με ευνοϊκά φορολογικά μέτρα ώστε να μπορέσει να αποκτήσει προβάδισμα έναντι των τρίτων χωρών³².

5.1 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟ ΟΛΛΑΝΔΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ³³

Το σύστημα φορολόγησης που εφαρμόζουν όλα τα κράτη μέλη είναι η φορολόγηση βάσει χωρητικότητας των πλοίων. Δύο είναι τα μοντέλα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας, το ελληνικό και το ολλανδικό. Το ολλανδικό μοντέλο ισχύει από το 1996 και το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης βάσει χωρητικότητας από το 1957. Η διαφορά τους έγκειται στο ότι σύμφωνα με το ελληνικό tonnage tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας του κάθε πλοίου. Αντιθέτως στο Ολλανδικό tonnage tax, βάσει συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας, υπολογίζεται τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και ανά έτος, στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος³⁴.

Το ολλανδικό μοντέλο φορολόγησης:

Το ολλανδικό μοντέλο φορολόγησης ξεκίνησε να εφαρμόζεται στην Ολλανδία και στη συνέχεια υιοθετήθηκε, τουλάχιστον στα βασικά του σημεία και από χώρες όπως η Βουλγαρία, το Βέλγιο, η Δανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Ινδία, η Δημοκρατία της Κορέας, η Ιρλανδία, η Ιταλία, η Νορβηγία, η Πολωνία, η Νότια Αφρική, η Ισπανία, η Ταϊβάν.

Για τον υπολογισμό του φόρου λαμβάνεται υπόψη η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου (net tonnage) και όχι τα πραγματικά λειτουργικά κέρδη. Η βασική διαφορά μεταξύ του ολλανδικού μοντέλου και του συνηθισμένου μοντέλου φορολόγησης των εταιρειών, έγκειται στον υπολογισμό των κερδών τα οποία σχετίζονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Εκτός αυτού η ναυτιλιακή εταιρεία και τα έσοδα της που προκύπτουν από μη ναυτιλιακές δραστηριότητες υπόκεινται σε φορολογία όταν δεν εφαρμόζεται το ολλανδικό μοντέλο.

³² Παύλος Καρβούνης, 2014, ειδικό αφιέρωμα στα Ποσειδώνια της εφημερίδας Ναυτεμπορική http://ec.europa.eu/greece/news/2014/20140604_pcarvounis_naftemporiki_el.htm

³³ <http://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/publications/choosing-your-course.jhtml>, τελευταία επίσκεψη 05/09/2015

³⁴ https://www.pwc.be/en_BE/be/transport-logistics/pdf/Choosing-a-profitable-course-Tonnage-tax.pdf, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

Παράδειγμα υπολογισμού φόρου:

Έστω ότι έχουμε ένα φορτηγό πλοίο 5 ετών, με μικτή χωρητικότητα 20.000 και καθαρή χωρητικότητα 18.000 το οποίο χρησιμοποιείται όλο τον χρόνο.

Ισχύει η ακόλουθη κλίμακα:

Πίνακας 11

Ποσό φόρου ανά ημέρα και 1.000 net ton	
Ευρώ ανά τόνο	NET TONNAGE
8	0-1.000
6	1.001-10.000
4	10.001-25.000
2	25.000-και άνω

Οπότε ο φόρος που προκύπτει βάσει της κλίμακας για το πλοίο του παραδείγματος είναι:

$$8,00 \text{ €} * 1 + 6,00 \text{ €} * 9 + 4,00 \text{ €} * 8 = 94,00 \text{ €}$$

Το ποσό αυτό αφορά τον φόρο για μία ημέρα όποτε στην διάρκεια του έτους θα ισούται με:

$$94,00 * 365 \text{ ημέρες} = 34.310,00 \text{ €}$$

Έστω ότι ο συντελεστής φορολόγησης κερδών σε μία χώρα είναι 25%, συνεπάγεται ότι ο τελικός φόρος με τον οποίο θα επιβαρυνθεί η εταιρεία για το συγκεκριμένο πλοίο είναι:

$$34.310,00 \text{ €} * 25\% = 8.578,00 \text{ €}$$

Το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης:

Το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης βάσει χωρητικότητας καθιερώθηκε το 1957 αλλά από τότε έχει υποστεί πολλές τροποποιήσεις. Ορίζει ως φορολογητέα βάση τη μικτή χωρητικότητα του πλοίου και όχι τα πραγματικά λειτουργικά κέρδη της επιχείρησης. Εφαρμόζεται α) σε ελληνικές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται πλοία υπό την ελληνική σημαία και β) σε αλλοδαπές εταιρείες των οποίων τα πλοία πλέουν με σημαίες άλλων χωρών αλλά διατηρούν στην Ελλάδα γραφεία διαχείρισης αυτών των πλοίων. Το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης εφαρμόζεται και στην Κύπρο και τη Μάλτα άλλα με ελάχιστα διαφοροποιημένη την μέθοδο υπολογισμού του φόρου.

Παράδειγμα υπολογισμού φόρου:

Έστω ότι μία εταιρεία με φορολογική έδρα στην Ελλάδα εκμεταλλεύεται ένα φορτηγό πλοίο ηλικίας 5 ετών για έναν ολόκληρο χρόνο μικτής χωρητικότητας 20.000 τόνων και καθαρής 18.000 τόνων.

Για να υπολογιστεί η φορολογητέα χωρητικότητα χρησιμοποιείται η ακόλουθη κλίμακα:

Πίνακας 12

Gross tonnage	Συντελεστής φορολόγησης
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,45
80.001 και άνω	0,2

Άρα η φορολογητέα χωρητικότητα που προκύπτει για το πλοίο του παραδείγματος ισούται με:

$$10.000 * 1,2 + 10.000 * 1,1 = 23.000,00$$

Το αποτέλεσμα που προκύπτει πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή φορολόγησης βάσει της ηλικίας του πλοίου. Οι συντελεστές φορολόγησης ανάλογα της ηλικίας του πλοίου έχουν ως ακολούθως:

Πίνακας 13

Ηλικία πλοίου σε έτη	Φορολογικός συντελεστής
0-4	0,407
5-9	0,730
10-19	0,715
20-29	0,676
30 και άνω	0,522

Οπότε ο τελικός φόρος που προκύπτει ισούται με:

$$23.000 * 0,730 = 16.790,00 \$$$

Με την καταβολή του φόρου χωρητικότητας εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση του φορολογούμενου.

Ο ακόλουθος πίνακας μας δείχνει το μοντέλο φορολόγησης που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές χώρες.

Πίνακας 14

Key shipping countries and their respective tax regimes ³⁵

Country	Tax regime
 Antigua and Barbuda	Favourable tax regime
 Barbados	Favourable tax regime
 Belgium	Tonnage tax – Dutch model
 Bermuda	Favourable tax regime
 Brazil	Shipping incentives
 British Virgin Islands	Favourable tax regime
 Bulgaria	Tonnage tax – Dutch model
 Canada	Non-resident tax payer regime
 Canary Islands	Shipping incentives
 Cayman Islands	Favourable tax regime
 China	Shipping incentives
 Curaçao & St. Martin	Tonnage tax – Dutch model; Shipping incentives
 Cyprus	Tonnage tax – Greek model
 Denmark	Tonnage tax – Dutch model
 Estonia	Favourable tax regime
 Finland	Tonnage tax – Dutch model
 France	Tonnage tax – Dutch model; Shipping incentives
 Germany	Tonnage tax – Dutch model
 Greece	Tonnage tax – Greek model
 Hong Kong	Shipping incentives
 India	Tonnage tax – Dutch model
 Ireland	Tonnage tax – Dutch model
 Isle of Man	Favourable tax regime
 Italy	Tonnage tax – Dutch model; Shipping incentives
 Japan	Tonnage tax – Dutch model
 Liberia	Non-resident tax payer regime
 Malaysia	Shipping incentives
 Malta	Tonnage tax – Greek model
 Marshall Islands	Favourable tax regime; Non-resident tax payer regime
 Netherlands	Tonnage tax – Dutch model; Shipping incentives
 Norway	Tonnage tax – Dutch model
 Panama	Shipping incentives
 Philippines	Shipping incentives
 Poland	Tonnage tax – Dutch model
 Republic of Korea (South Korea)	Tonnage tax – Dutch model
 Russia	Shipping incentives
 Saint Lucia	Favourable tax regime
 Singapore	Shipping incentives
 South Africa	Tonnage tax – Dutch model; Favourable tax regime
 Spain	Tonnage tax – Dutch model
 Sweden	Shipping incentives; Tonnage tax – Dutch model under review for possible implementation
 Taiwan	Tonnage tax – Dutch model
 Turkey	Shipping incentives
 UK	Tonnage tax – Dutch model
 USA	Tonnage tax – Dutch model

³⁵ <http://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/publications/choosing-your-course.jhtml>, τελευταία επίσκεψη 05/09/2015

5.2 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ

Η Μάλτα δεδομένης της στρατηγικής της θέσης στη Μεσόγειο, της αναμφισβήτητα μεγάλης ιστορίας στον τομέα της ναυτιλίας και του ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος για τη ναυτιλία κατέχει ένα από τα μεγαλύτερα νηολόγια παγκοσμίως. Ειδικά από το 1869 που άνοιξε η διώρυγα του Σουέζ αυξήθηκε κατά πολύ ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούσαν το λιμάνι της Μάλτας. Το μαλτέζικο νηολόγιο και η λειτουργία των πλοίων με μαλτέζικη σημαία βασίζονται στον Εμπορικό Ναυτικό Νόμο (Merchant Shipping Act) ο οποίος ισχύει από το 1854, στηρίζεται στη Βρετανική νομοθεσία και έχει υποστεί μεταγενέστερες τροποποιήσεις τα έτη 1986, 1988, 1990 και 2000. Επιπρόσθετα υπάρχουν και άλλες διατάξεις της χώρας οι οποίες εφαρμόζονται σε συνδυασμό και στα πλαίσια των κανονισμών που ορίζουν οι διεθνείς συμβάσεις.

5.2.2 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ

Απαραίτητη προϋπόθεση εγγραφής στο μαλτέζικο νηολόγιο, για οποιοδήποτε είδος πλοίου, είναι να βρίσκεται υπό την κατοχή νομικών οντοτήτων, οι οποίες έχουν συσταθεί νόμιμα, ή Ευρωπαίων πολιτών. Όσον αφορά την εθνικότητα των μετόχων ή των ατόμων που απασχολούνται στις εταιρείες ή τα πλοία υπό μαλτέζικη σημαία δεν υπάρχει κανένας περιορισμός.

Κάθε πλοίο εγγράφεται στο μαλτέζικο νηολόγιο αρχικά για έξι μήνες στη διάρκεια των οποίων πρέπει να οριστικοποιηθούν όλα τα απαραίτητα έγγραφα (τυχόν διαγραφή από προηγούμενο μητρώο ή αποδεικτικά ιδιοκτησίας). Τα πλοία επιβάλλεται να τηρούν τις αρχές ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο μαλτέζικο νηολόγιο δεν γίνονται δεκτά πλοία μεγαλύτερα των 25 ετών ενώ τα πλοία άνω των 20 ετών θα πρέπει να υποβληθούν σε μια επιθεώρηση του κράτους της σημαίας πριν από την προσωρινή νηολόγηση. Η νομοθεσία στη Μάλτα επιτρέπει την εγγραφή γυμνών πλοίων άλλων χωρών με μαλτέζικη σημαία, μαλτέζικων γυμνών πλοίων με ξένη σημαία αλλά και πλοίων υπό κατασκευή. Όλα τα πλοία έχουν τις ίδιες υποχρεώσεις και τα ίδια προνόμια.

Τα σκάφη αναψυχής που δεν μεταφέρουν φορτίο ή έχουν χωρητικότητα έως δώδεκα επιβάτες, δύναται να καταχωρηθούν σύμφωνα με τον Μαλτέζικο εμπορικό κώδικα για τα σκάφη αναψυχής του 2006, ο οποίος καθορίζει τα πρότυπα της ασφάλειας και

ρύπανσης. Ο εν λόγω εμπορικός κώδικας βασίστηκε στους διεθνείς κανονισμούς και στα πρότυπα της βιομηχανίας και αναφέρεται όχι μόνο στα μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη αλλά και στα σούπερ-γιάτς άνω των 24 μέτρων και μέχρι 3.000 τόνους. Η εφαρμογή του συγκεκριμένου κώδικα είχε σαν αποτέλεσμα να αυξηθεί ο αριθμός των σούπερ-γιάτς που εγγραφήκανε στο μαλτέζικο νηολόγιο. Η διαδικασία καταχώρησης για είναι παρόμοια με εκείνη των άλλων σκαφών. Χορηγείται μια εξάμηνη προσωρινή νηολόγηση προκειμένου να ολοκληρωθεί η συγκέντρωση όλων των απαραίτητων εγγράφων και να οριστικοποιηθεί η εγγραφή.

Μερικά από τα πιο σημαντικά πλεονεκτήματα της εγγραφής κάτω από τη σημαία της Μάλτας είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Αυτόματη απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος στη Μάλτα για το εισόδημα που προέρχεται από ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- ✓ Αυτόματη απαλλαγή από το φόρο των εγγράφων και τις μεταφορές (τέλη χαρτοσήμου) πληρωτέα κατά την πώληση ή τη μεταφορά της φόρου χωρητικότητας πλοίων της Μάλτας και για την παραχώρηση ή μεταβίβαση οποιουδήποτε μεριδίου ή μετοχών σε οποιαδήποτε εταιρεία που κατείχε τα εν λόγω σκάφη.
- ✓ Εγγραφή των κυτών / πλοίων υπό κατασκευή και τις υποθήκες επί των σκαφών αυτών επιτρέπεται.
- ✓ Δεν υπάρχουν περιορισμοί όσον αφορά την εθνικότητα του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος που απασχολούνται σε πλοία της Μάλτας.
- ✓ Απλή και αποτελεσματική διαδικασία για την εγγραφή και διαγραφή των σκαφών της Μάλτας, καθώς και για την εγγραφή και την απαλλαγή των υποθηκών.
- ✓ Αποτελεσματικές διαδικασίες για την πώληση ή μεταβίβαση μετοχών ή εταιρικών μεριδίων στις Μαλτέζικες ναυτιλιακές εταιρείες.
- ✓ Δεν επιβάλλονται εμπορικοί περιορισμοί στα εγγεγραμμένα πλοία της Μάλτας³⁶.

³⁶ http://www.indianos.com.cy/?s_id=119&a_id=1587, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

5.2.3 Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ

Η Μάλτα εφαρμόζει ένα σύστημα φόρου χωρητικότητας (tonnage tax system) στα πλοία. Αυτό κυμαίνεται από 875 ευρώ, για τα πλοία που 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). Ωστόσο, 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 ακολούθως³⁷:

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	

³⁷ [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/\\$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf), τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

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	

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΝ

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 απαλασσόμενα 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 δραστηριότητες³⁸

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.

³⁸ http://www.ccmalta.com/publications/malta_tonnage_tax_shipping_organisation, τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

5.3 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Η Κύπρος αποτελεί το σταυροδρόμι τριών ηπείρων, χαρακτηριστικό που της προσδίδει εξαιρετικά οφέλη ως ναυτιλιακό κέντρο. Ήδη από το 1963 αναγνώρισε την σημασία της ναυτιλίας και κατάφερε, εφαρμόζοντας ελκυστικές πολιτικές και αξιοποιώντας τις ευκαιρίες που προσέφερε ο συγκεκριμένος κλάδος, να προσελκύσει αρκετούς επιχειρηματίες. Σήμερα αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως, πλήρως οργανωμένο και αξιόπιστο. Διακρίνεται για το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρει αλλά και για την ασφάλεια που παρέχει στον τομέα της ναυτιλίας. Η Κύπρος συγκαταλέγεται στις πρώτες 5 χώρες παγκοσμίως με τον μεγαλύτερο αριθμό πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών μίας και περισσότερες από 60 εταιρείες είναι εγκατεστημένες και λειτουργούν στην Κύπρο. Επιπλέον αποτελεί την έδρα 100 περίπου διεθνών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε συναφή με τη ναυτιλία επαγγέλματα. Ενδιαφέρον επίσης είναι και το γεγονός ότι το ποσοστό του στόλου, που η διαχείριση του γίνεται από την Κύπρο, αποτελεί το 20% του παγκόσμιου στόλου πλοιοδιαχείρισης (περί τα 10,000 πλοία στον τομέα πλοιοδιαχείρισης παγκοσμίως)³⁹. Τέλος Αξιοσημείωτο είναι ότι η Κυπριακή σημαία βρίσκεται στη λευκή λίστα τόσο του Μνημονίου των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων (Paris MOU) όσο και του Μνημονίου του Τόκιο (Tokyo MOU) και έχει αφαιρεθεί από τη Λίστα Προτεραιότητας Ελέγχου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής. Τα γεγονότα αυτά συντελούν στην περαιτέρω ανάπτυξη του Κυπριακού Νηολογίου και στην καθιέρωση της κυπριακής σημαίας ως μίας σημαίας κύρους και αξιοπιστίας⁴⁰.

5.3.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Το Κυπριακό Νηολόγιο βρίσκεται σήμερα στη 10η θέση του παγκόσμιου στόλου με εγγεγραμμένα 1,857 πλοία ολικής χωρητικότητας που ξεπερνά τα 21 εκατομμύρια κόρους. Το νηολόγιο της Κύπρου είναι ανοιχτό και εκτιμάται ότι ο κυπριακός στόλος αντιπροσωπεύει το ένα τέταρτο των νηολογημένων πλοίων στην ευρωπαϊκή ένωση. Η συνεχής αναβάθμιση του στόλου και των προσφερόμενων υπηρεσιών παρέχει τη

³⁹ http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre_gr/cypmarcentre_gr?OpenDocument, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

⁴⁰ <http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/0783CBE0D55EFCDC225753C00257511?OpenDocument>, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

δυνατότητα υψηλού επιπέδου στήριξης της διεθνούς ναυτιλίας και ενδυναμώνει την εικόνα της Κυπριακής Σημιαίας ως σημαίας ποιότητας.

Στο νηολόγιο της Κύπρου δύναται να εγγραφούν ελεύθερα φορτηγά πλοία άνω των 500 τόνων με ηλικία έως 15 ετών. Πλοία ηλικίας από 15 έως 20 ετών μπορούν να καταχωρηθούν αφού προηγηθεί επιθεώρηση. Πλοία ηλικίας από 20 ετών έως 25 ετών πρέπει επίσης να υποβληθούν σε ειδική επιθεώρηση και, όταν απαιτείται από τη νομοθεσία το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας, να το διαχειρίζεται μια εταιρεία διαχείρισης πλοίων που έχει τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων στην ΕΕ. Πλοία ηλικίας άνω των 25 ετών δεν γίνονται δεκτά για καταχώριση στο νηολόγιο της Κύπρου. Ομοίως, τα επιβατηγά πλοία (εκείνα που μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες σε διεθνείς πλόες) με ηλικία έως 30 έτη μπορούν να εγγραφούν στο Κυπριακό νηολόγιο αρκεί να περάσουν από ειδική επιθεώρηση ενώ επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 40 ετών δεν γίνονται δεκτά. Τα σκάφη αναψυχής μπορούν επίσης να καταχωρηθούν στο Κυπριακό νηολόγιο με την προϋπόθεση ότι δεν θα χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς. Τα τέλη εγγραφής είναι χαμηλά και ποικίλουν από 213,58 ευρώ έως 5.125,80 ευρώ, ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου.

Για να εγγραφεί ένα πλοίο στο Κυπριακό Νηολόγιο θα πρέπει:

α) Ποσοστό μεγαλύτερο του 50% των μεριδίων του πλοίου να ανήκει σε Κύπριους πολίτες ή σε πολίτες άλλων κρατών μελών της Ε.Ε. ή άλλων συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία για τον ΕΟΧ (Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο) οι οποίοι, στην περίπτωση που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της Κυπριακής Δημοκρατίας, θα πρέπει να έχουν διορίσει και να διατηρούν ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στη Δημοκρατία.

β) Το σύνολο (100%) των μεριδίων του πλοίου ανήκουν κατά κυριότητα σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα, τα οποία έχουν συσταθεί και λειτουργούν:

- Σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας και έχουν το εγγεγραμμένο γραφείο εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας ή
- Σύμφωνα με τους νόμους άλλου Κράτους Μέλους και έχουν το εγγεγραμμένο τους γραφείο, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια τους εγκατάσταση

εντός του ΕΟΧ και είτε έχουν διορίσει και διατηρούν έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στη Δημοκρατία, είτε έχουν αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου εξ ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων η οποία έχει την κύρια εγκατάστασή της στην Κύπρο, ή

- Εκτός της επικράτειας της Δημοκρατίας ή άλλου Κράτους Μέλους αλλά που ελέγχονται από Κύπριους πολίτες ή από φυσικά πρόσωπα που είναι πολίτες άλλου Κράτους Μέλους και είτε έχουν διορίσει και διατηρούν έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο τους στη Δημοκρατία, είτε έχουν αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου εξ ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων η οποία έχει την κύρια εγκατάστασή της στην Κύπρο. Το νομικό πρόσωπο θεωρείται ότι ελέγχεται από Κύπριους πολίτες ή πολίτες άλλων Κρατών Μελών ποσοστό μεγαλύτερο του 50% των μετοχών του ανήκουν κατά κυριότητα σε Κύπριους πολίτες ή πολίτες άλλων Κρατών Μελών ή όταν η πλειοψηφία των Διευθυντών του νομικού προσώπου είναι Κύπριοι πολίτες ή πολίτες άλλων Κρατών Μελών.

Ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος μπορεί να είναι Κύπριος πολίτης ή πολίτης οποιουδήποτε Κράτους Μέλους, ο οποίος είναι κάτοικος της Δημοκρατίας, ή ένας συνεταιρισμός/νομικό πρόσωπο/υποκατάστημα που συστάθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου, που έχει ως βάση των δραστηριοτήτων του τη Δημοκρατία και που διαθέτει μόνιμο προσωπικό στη Δημοκρατία.

Έχοντας υπόψη τις πιο πάνω απαιτήσεις, όλοι οι μη-Ευρωπαίοι ιδιοκτήτες που δεν εμπίπτουν σε μία από τις πιο πάνω περιπτώσεις και που επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους στην κυπριακή σημαία, μπορούν να εγγράψουν μία εταιρεία στην Κύπρο η οποία είτε θα θέσει το πλοίο υπό την κυριότητά της, είτε θα ναυλώσει το πλοίο με τη μέθοδο της ναύλωσης γυμνού πλοίου. Για καθαρά πρακτικούς λόγους, έχει δημιουργηθεί μία συγκεκριμένη μορφή κυπριακής πλοιοκτήτριας εταιρείας η οποία αποτελείται συνήθως από ονομαστικό κεφάλαιο €1.000 διαιρεμένο σε 1.000 μετοχές του €1 έκαστη. Σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου, μόνο δικηγόροι που ασκούν τη δικηγορία στην κυπριακή επικράτεια μπορούν να ετοιμάσουν τα απαιτούμενα έγγραφα για την εγγραφή εταιρειών στην Κύπρο και να διεκπεραιώσουν τις διαδικασίες εγγραφής. Οπότε, το πρώτο βήμα που πρέπει να κάνουν όσοι

ενδιαφέρονται να νηολογήσουν πλοίο στην κυπριακή σημαία είναι να αποταθούν σε ένα δικηγόρο στην Κύπρο.

Για να πραγματοποιηθεί η νηολόγηση πρέπει να τηρούνται ειδικές προϋποθέσεις:

Γλώσσα Εγγράφων: Τα περισσότερα έγγραφα είναι αποδεκτά στην αγγλική γλώσσα.

Αυτό επιτρέπει η νηολόγηση του πλοίου να διεκπεραιώνεται πιο γρήγορα και χωρίς να απαιτούνται έξοδα μετάφρασης. Κυριότητα: Μαζί με την αίτηση νηολόγησης

πλοίου θα πρέπει να υποβάλλονται έγγραφα που αποδεικνύουν την κυριότητα και συμμόρφωση με τους όρους που θα πρέπει να ικανοποιηθούν κατά το χρόνο της

προσωρινής νηολόγησης, της απευθείας μόνιμης νηολόγησης ή της παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης, ανάλογα με την περίπτωση. Ειδική/Έκτακτη Επιθεώρηση: Η

ειδική/έκτακτη επιθεώρηση διενεργείται από τους επιθεωρητές του TEN (Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας) με έξοδα του πλοιοκτήτη/ναυλωτή γυμνού πλοίου. Η ειδική

επιθεώρηση πλοίου που αποκτήθηκε από πρόσωπο που δικαιούται να έχει στην κυριότητα του κυπριακό πλοίο θα πρέπει να γίνεται το αργότερο εντός 3 μηνών από

την ημερομηνία της προσωρινής ή παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης ή εντός 1 μηνός από την ημερομηνία της μόνιμης νηολόγησης, σε περίπτωση που η νηολόγηση

γίνεται απευθείας. Η ετήσια επιθεώρηση επιβατηγών πλοίων θα πρέπει να γίνεται εντός 3 μηνών πριν ή μετά από τη συμπλήρωση ενός έτους από την ημερομηνία

νηολόγησης του σκάφους, εκτός αν γίνουν άλλες διευθετήσεις με το TEN και θα πρέπει να γίνει κατά το δεξαμενισμό ή πριν από την επαναλειτουργία, μετά τον

χειμερινό παροπλισμό, ή κατά τη διάρκεια της καθορισμένης συντήρησης. Διαχείριση και Λειτουργία του Πλοίου: Η διαχείριση και η λειτουργία ενός πλοίου

αποδεικνύεται από τη Δήλωση Στοιχείων Πλοιοδιαχειρίστριας Εταιρείας. Η διαχείριση και λειτουργία ενός πλοίου θεωρείται ότι γίνεται από εταιρεία διαχείρισης

πλοίων αν η εταιρεία αυτή κατέχει ή πρόκειται να της χορηγηθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία Έγγραφο Συμμόρφωσης ή Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης και θα

χορηγηθεί στο πλοίο από ή για λογαριασμό της Κυπριακής Δημοκρατίας Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφαλείας ή Προσωρινό Πιστοποιητικό Διαχείρισης

Ασφαλείας, που αποδεικνύει ότι η διαχείριση του πλοίου γίνεται από αυτήν την εταιρεία. Εναλλακτικά, η διαχείριση ενός πλοίου θα αποδεικνύεται μετά από έλεγχο

της διαχειρίστριας εταιρείας προς ικανοποίηση του TEN. Τέτοιος έλεγχος θα διενεργείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης

Ασφαλείας (ISM Code). Αίτηση για Αξιολόγηση και Πιστοποίηση σύμφωνα με τις

πρόνοιες της Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS): Από την 1 Ιουλίου 2002 που τέθηκε σε ισχύ το Κεφάλαιο IX της SOLAS 74, η χρήση του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως τύπου, τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα 500 κοχ και άνω. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων πρέπει να έχουν στην κατοχή τους ένα έγκυρο Έγγραφο Συμμόρφωσης και κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των 500 κοχ θα πρέπει να προμηθευτεί με ένα έγκυρο Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφαλείας. Η Κύπρος έχει θεσπίσει ήδη την απαραίτητη νομοθεσία και το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εκδώσει ενημερωτικό σημείωμα, που περιέχει, μεταξύ άλλων: 1. Τη διαδικασία ειδοποίησης που πρέπει να ακολουθηθεί από τον ιδιοκτήτη κάθε κυπριακού πλοίου προκειμένου να κοινοποιηθεί η εταιρεία στο Τμήμα. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις στα θέματα που άπτονται του Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας. 3. Εξουσιοδοτημένους οργανισμούς που ο ιδιοκτήτης ή η εταιρεία μπορούν να προσλάβουν με σκοπό την επαλήθευση και την πιστοποίηση του Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας, μαζί με διάφορους περιορισμούς που επιβάλλονται στην έκταση και τις δικαιοδοσίες που έχουν δοθεί σ' αυτούς. 4. Υποχρεωτικοί κανόνες και κανονισμοί που, ως ελάχιστο, θα πρέπει να επιληφθούν από το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης: Κάθε κυπριακό πλοίο πρέπει να κατέχει ένα έγκυρο πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης το οποίο θα καθορίζει τον αριθμό και τη σύνθεση του πληρώματός του. Οι ιδιοκτήτες κυπριακών πλοίων θα πρέπει να απευθυνθούν στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας για την έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού. Εάν το πλοίο σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε με μη επανδρωμένα μηχανοστάσια, ή με οποιαδήποτε άλλα αυτοματοποιημένα μηχανήματα ή συστήματα τα οποία ελέγχονται με τηλεχειριστήρια, εξ αιτίας των οποίων ο ιδιοκτήτης μπορεί να επιδιώξει τη μειωμένη επάνδρωση του πλοίου, ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να δηλώσει αυτά στην αίτησή του και θα πρέπει να ζητήσει από το Νηογνώμονα του πλοίου να ενημερώσει το Τμήμα για αυτά, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης σήμανσης της κλάσης του πλοίου, και να επιβεβαιώσει την κλάση του πλοίου. Αν το πλοίο θα απασχολείται αποκλειστικά σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και ο ιδιοκτήτης του, για το λόγο αυτό, επιδιώκει μειωμένη επάνδρωση του πλοίου, αυτό θα πρέπει να δηλωθεί υποδεικνύοντας τα ονόματα των λιμανιών τα οποία το πλοίο θα χρησιμοποιεί ή με την παροχή των γεωγραφικών συντεταγμένων (γεωγραφικό πλάτος και γεωγραφικό μήκος) και άλλων απαραίτητων πληροφοριών που καθορίζουν τη γεωγραφική

περιοχή στην οποία το πλοίο θα πλέει ή με την υποβολή ενός κατάλληλα σηματοδοτημένου διαγράμματος.

ΕΙΔΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

A. Προσωρινή Νηολόγηση

Η κυπριακή νομοθεσία επιτρέπει την προσωρινή νηολόγηση ενός πλοίου (εάν κατά το χρόνο της νηολόγησης το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι εντός και εκτός της Δημοκρατίας και υπό την προϋπόθεση ότι δεν ήταν προηγουμένως κυπριακό πλοίο). Οι περισσότεροι ιδιοκτήτες επιλέγουν συνήθως ως πρώτο βήμα την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου τους. Αυτό θα τους δώσει το χρόνο (μέχρι 9 μήνες, συμπεριλαμβανομένης μιας παράτασης 3 μηνών) κατά τη διάρκεια του οποίου θα είναι σε θέση να ολοκληρώσουν τις διοικητικές διατυπώσεις για τη μόνιμη εγγραφή.

B. Μόνιμη Νηολόγηση

Η μόνιμη νηολόγηση πλοίου προσωρινά εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο θα πρέπει να γίνει μέσα σε 6 μήνες (ή 9 μήνες αν έχει δοθεί τρίμηνη παράταση) από την ημερομηνία της προσωρινής νηολόγησης του. Και σε αυτή την περίπτωση υπάρχουν συγκεκριμένα έγγραφα που πρέπει να κατατεθούν στο Νηολόγο Κυπριακών Πλοίων όπως η αίτηση για μόνιμη νηολόγηση, το πιστοποιητικό χωρητικότητας κ.α.

Γ. Παράλληλη Νηολόγηση

Η Κυπριακή νομοθεσία δίνει τη δυνατότητα της παράλληλης νηολόγησης πλοίου (νηολόγηση γυμνού πλοίου). Δύο είδη παράλληλης νηολόγησης προβλέπονται: η Παράλληλη προς τα Μέσα Νηολόγηση και η Παράλληλη προς τα Έξω Νηολόγηση. Αυτές οι δύο επιλογές προσφέρουν πολύ ενδιαφέρουσες ευκαιρίες για εκμίσθωση, αγορά και χρηματοδότηση.

Παράλληλη Νηολόγηση προς τα Μέσα: Αυτή η μορφή νηολόγησης προσφέρει τη δυνατότητα σε πλοίο ξένης σημαίας το οποίο είναι ναυλωμένο γυμνό από πρόσωπο (νομικό ή φυσικό, το οποίο νομιμοποιείται να έχει στην κυριότητά του κυπριακό πλοίο) να νηολογηθεί «παράλληλα» και υπό την κυπριακή σημαία για καθορισμένη περίοδο, συνήθως 2 ετών, η οποία μπορεί να ανανεωθεί. Με βάση αυτόν τον τύπο νηολόγησης, δεν απαιτείται η διαγραφή του πλοίου από το αλλοδαπό νηολόγιο, αλλά

το καθεστώς της νηολόγησης στο αλλοδαπό νηολόγιο αναστέλλεται εκτός σε ότι αφορά την ιδιοκτησία και τα εμπράγματα βάρη του πλοίου. Η νομοθεσία της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου πρέπει να επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του. Επίσης η μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου που είναι παράλληλα προς τα μέσα νηολογημένο στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης του Κυπριακού Νηολογίου πραγματοποιείται με βάση το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου και όχι σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει η κυπριακή νομοθεσία αναφορικά με την εμπορική ναυτιλία. Η μεταβίβαση κυριότητας κοινοποιείται στο Νηολόγο Κυπριακών Πλοίων ο οποίος προβαίνει στις απαιτούμενες αλλαγές του Πιστοποιητικού Νηολόγησης. Υποθήκες δημιουργούνται μόνο από τον πλοιοκτήτη και σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου, στο οποίο και εγγράφονται. Η σύσταση τέτοιων υποθηκών ή άλλων εμπράγματων βαρών απλά κοινοποιούνται στο Νηολόγο Κυπριακών Πλοίων. Εκτός από τα θέματα που αφορούν τη μεταβίβαση κυριότητας και τη σύσταση υποθηκών ή άλλων εμπράγματων βαρών, όλα τα άλλα θέματα που αφορούν το πλοίο ρυθμίζονται από τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμο, 45/63.

Παράλληλη Νηολόγηση προς τα Έξω: Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας Νόμος 45/63, επιτρέπει σε κυπριακά πλοία που έχουν ναυλωθεί γυμνά σε αλλοδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο, να νηολογηθούν παράλληλα σε αλλοδαπό νηολόγιο κατά τη διάρκεια της συμφωνίας ναύλωσης. Αυτού του είδους η νηολόγηση ονομάζεται «παράλληλη προς τα έξω νηολόγηση» και επιτρέπει τη χρηματοδότηση και την υποθήκευση ενός πλοίου κάτω από την κυπριακή σημαία και την νηολόγησή του σε αλλοδαπό νηολόγιο μέσω της ναύλωσης. Η παράλληλη προς τα έξω νηολόγηση κυπριακού πλοίου είναι δυνατή αν το πλοίο ναυλωθεί γυμνό σε αλλοδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο και το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση πλοίων άλλου νηολογίου, κάτω από προϋποθέσεις παρόμοιες με αυτές που ισχύουν για την παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο. Αυτού του είδους η νηολόγηση είναι δυνατή για κυπριακά πλοία που είναι προσωρινά ή μόνιμα νηολογημένα στο Κυπριακό Νηολόγιο. Τα κυπριακά πλοία που είναι παράλληλα προς τα έξω νηολογημένα πρέπει να υψώνουν τη σημαία του αλλοδαπού νηολογίου και δεν επιτρέπεται να υψώνουν την Κυπριακή σημαία. Επίσης, το λιμάνι νηολόγησης που αναγράφεται στην πρύμνη του πλοίου

πρέπει να είναι αυτό του αλλοδαπού νηολογίου. Μεταβιβάσεις κυριότητας και άλλες πράξεις που αφορούν υποθήκες (π.χ. εγγραφή, μεταβίβαση και εξάλειψη) σε κυπριακά πλοία που είναι παράλληλα προς τα έξω νηολογημένα, διέπονται αποκλειστικά από την κυπριακή νομοθεσία και το αλλοδαπό νηολόγιο δεν μπορεί να προβεί σε καμία ενέργεια για αυτά τα ζητήματα. Πράξεις που καταχωρούνται στο Κυπριακό Νηολόγιο που αφορούν τη μεταβίβαση ή υποθήκες κυπριακών πλοίων παράλληλα νηολογημένων προς τα έξω, κοινοποιούνται στο αλλοδαπό νηολόγιο από το Νηολόγο Κυπριακών Πλοίων. Το καθεστώς των πλοίων που είναι παράλληλα προς τα έξω νηολογημένα παραμένει σε ισχύ κατά τη διάρκεια της ναύλωσης του πλοίου αν η έγκριση του Υπουργού και η συναίνεση του αλλοδαπού νηολογίου εξακολουθούν να υφίστανται, αλλά σε κάθε περίπτωση για περίοδο όχι μεγαλύτερη από 3 χρόνια, εκτός αν ανανεωθεί. Με τον τερματισμό της παράλληλης προς τα έξω νηολόγησης, το Πιστοποιητικό του Κυπριακού Νηολογίου επιστρέφεται στον πλοιοκτήτη⁴¹.

5.3.2 Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Όπως προαναφέρθηκε οι ναυτιλιακές δραστηριότητες τυγχάνουν σημαντικών φορολογικών απαλλαγών. Πιο συγκεκριμένα δεν επιβαρύνονται με φόρο εισοδήματος και φόρου επί των κερδών. Ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται βάσει της ακόλουθης κλίμακας.

Πίνακας 15

Χωρητικότητα σε net ton	Φόρος σε € ανά 100 n.t.
0-1000	36,5
1001-10.000	31,03
10.001-25.000	20,08
25.001-40.000	12,78
40.000 -άνω	7,3

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι μισθοί των ναυτικών απαλλάσσονται από οποιαδήποτε φορολογία.

⁴¹ http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerhips_gr/registerhips_gr?OpenDocument, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

5.3.2.1 Ο ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 1963

Ο νόμος με αριθμό 47 που ψηφίστηκε το 1963⁴² ορίζεται ως Νόμος περί της φορολογίας των νηολογημένων πλοίων στην κυπριακή δημοκρατία, περί φορολογικών και λοιπών παραχωρήσεων σε πρόσωπα που έχουν την κυριότητα των πλοίων. Αποτελεί τον αρχικό νόμο που προσδιορίζει τα θέματα της φορολόγησης των πλοίων. Προσδιορίζει τις ακόλουθες έννοιες:

Πιστοποιητικό νηολογήσεως Κυπριακού πλοίου: αυτό που εκδίδεται βάσει των διατάξεων του Νόμου περί εμπορικής ναυτιλίας

Κυπριακό πλοίο: το πλοίο που δύναται να νηολογηθεί, να πωληθεί ή να υποθηκευτεί βάσει των Κυπριακών διατάξεων

Πλοιοκτήτης: ο ιδιοκτήτης του κυπριακού πλοίου

Φόρος επί της χωρητικότητας: είναι ο φόρος που επιβάλλεται στα κυπριακά πλοία.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο νόμος απαλλάσσει από οποιοδήποτε φόρο τους πλοιοκτήτες για δέκα ολόκληρα χρόνια. Δίνεται επίσης η δυνατότητα παράτασης της συγκεκριμένης απαλλαγής και για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα κατόπιν υπουργικής απόφασης. Καθιερώνει το σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας και ετήσιο τέλος για αλλοδαπά μέλη πληρώματος κυπριακών πλοίων. Με τον τροποποιητικό νόμο του 1968 (Ν.70/1968) καθιερώθηκε η απαλλαγή καταβολής τέλους πληρώματος στην περίπτωση που στη διάρκεια ενός μηνός υπάρχει αντικατάσταση του μέλους. Δηλαδή αν καταβληθεί τέλος για ένα μέλος του πληρώματος το οποίο αποχωρήσει μέσα σε ένα μήνα και αντικατασταθεί με νέο, τότε για το νέο μέλος θα ισχύει το τέλος που καταβλήθηκε για το πρώτο.

5.3.2.2 Ο ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 1992

Ο νόμος 38/1992⁴³ αναφέρεται στην καταβολή των τελών, στη φορολογία των κυπριακών πλοίων και στις φορολογικές απαλλαγές που ισχύουν στον κλάδο της ναυτιλίας.

Πιο συγκεκριμένα ορίζει ότι για περίοδο δέκα ετών από την ενάρξεως της ισχύος του Νόμου (01.07.1992) δεν επιβάλλεται κανένας φόρος:

- Στο εισόδημα πλοιοκτήτη κυπριακού πλοίου από την εκμετάλλευση του πλοίου σε οποιαδήποτε ναυτιλιακή επιχείρηση.

⁴² http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1963_1_047.pdf, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

⁴³ http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1992_1_038.pdf, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

- Στο μέρισμα μετόχων ή μελών νομικού προσώπου, που είναι πλοιοκτήτης, για κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση πλοίου.
- Στα κέρδη ή σε άλλα οφέλη από παρεχόμενες μισθωτές υπηρεσίες του πλοιάρχου, των αξιωματικών και των μελών του πληρώματος κυπριακού πλοίου.

Επιπλέον ορίζει ότι επιβάλλεται ο φόρος χωρητικότητας σε όλα τα κυπριακά πλοία. Η καταβολή του φόρου πραγματοποιείται εξαμηνιαία, στις 31 Ιανουαρίου και στις 31 Ιουλίου κάθε έτους. Σε περίπτωση προσωρινής νηολόγησης επιβάλλεται και εισπράττεται ο φόρος για περίοδο έξι μηνών και στην περίπτωση που ακολουθήσει οριστική νηολόγηση του πλοίου ο φόρος χωρητικότητας θα επιβληθεί και θα εισπραχθεί μέχρι το τέλος του εξαμήνου κατά το οποίο θα πραγματοποιηθεί η οριστική νηολόγηση. Επίσης αν γίνει αχρεωστήτως καταβολή φόρου το ποσό παρακρατείται και συμψηφίζεται με τις μελλοντικές οφειλές που θα προκύψουν. Αν πάλι το πλοίο διαγραφεί από το νηολόγιο πριν κλείσει εξάμηνο τότε ο φόρος χωρητικότητας που έχει καταβληθεί επιστρέφεται. Η καταβολή του φόρου είναι απαραίτητη για την έκδοση του πιστοποιητικού νηολόγησης. Αν πάλι καταβληθεί εκπρόθεσμα επιβαρύνεται με ένα πρόστιμο της τάξης του 5% για τον πρώτο μήνα καθυστέρησης και 5% για κάθε επόμενο μήνα. Τέλος, στην περίπτωση παροπλισμού, ο φόρος χωρητικότητας μειώνεται κατά 75% για όλη τη διάρκεια του παροπλισμού.

Περιπτώσεις μείωσης του φόρου χωρητικότητας:

- Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αθλητικούς οργανισμούς ή σε σχολές εκπαίδευσης ναυτικών έχουν μείωση στο φόρο χωρητικότητας κατά 90%.
 - Τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 100 κόρων έχουν τις ακόλουθες μειώσεις:
 - Κατά 2,5% για κάθε μήνα απασχόλησης διπλωματούχου ή δόκιμου κύπριου αξιωματικού εμπορικού ναυτικού και κατά 1,5% για κάθε μήνα απασχόλησης κύπριου ναυτικού σε θέση κατώτερου πληρώματος. Τα ποσοστά αυτά μειώνονται κατά 50% επιπλέον στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων.
 - Κατά 30% εφόσον η διαχείριση του πλοίου, σε ότι αφορά την επάνδρωση και συντήρηση του, ανατίθεται εξ ολοκλήρου σε κυπριακή εταιρεία διαχείρισης πλοίων.
- Τέλος ο Νόμος καθορίζει τα τέλη εγγραφής, επανεγγραφής, μεταβίβασης, υποθήκευσης πλοίων τα οποία εξαρτώνται από το είδος του πλοίου, επιβατηγό ή όχι, και τους κόρους ολικής χωρητικότητας.

5.4 ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ

Η Μεγάλη Βρετανία αποτελεί ένα παγκοσμίως πρωτοπόρο ναυτιλιακό κέντρο υπηρεσιών και διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερα συγκροτήματα επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης, της χρηματοδότησης πλοίων, της ναυτιλιακής νομοθεσίας, των υπηρεσιών νηολόγησης και της ναυτικής πρακτορείας. Η ναυτιλία συντέλεσε σημαντικά στην ανάπτυξη της βρετανικής οικονομίας ειδικά κατά την τελευταία δεκαετία, μετά από μια δυναμική αναβίωση του στόλου της.

Η συνεισφορά του κλάδου της ναυτιλίας στη Μεγάλη Βρετανία έχει ως εξής

- ✓ Συνεισφέρει £31.7δισ στο ΑΕΠ
- ✓ Προσφέρει 537.500 θέσεις εργασίας
- ✓ Παρέχει £8.5δισ σε φόρους

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος υψηλής παραγωγικότητας, και απαιτεί ένα σταθερό και ανταγωνιστικό περιβάλλον, προκειμένου να συνεχίσει να αναπτύσσεται στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ότι η Βρετανία θα παραμείνει ένας ελκυστικός προορισμός για τις θαλάσσιες επενδύσεις⁴⁴.

5.4.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ

Η εγγραφή ενός πλοίου στο βρετανικό νηολόγιο έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- Η βρετανική σημαία θεωρείται μία από τις κορυφαίες στις « λευκές λίστες» των Μνημονίων του Παρισιού και του Τόκιο. (Paris MoU και Tokyo MoU).
- Περιλαμβάνεται στην πρωτοβουλία Qualship 21⁴⁵.
- Παρέχεται συνεχόμενη υποστήριξη κατά την διάρκεια και μετά την διαδικασία εγγραφής.
- Το κόστος εγγραφής είναι από τα χαμηλότερα και δεν υπάρχουν ετήσια τέλη ανανέωσης.

⁴⁴ <http://www.ukchamberofshipping.com/information/> τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

⁴⁵ https://www.uscg.mil/hq/cgcvc/cvc2/safety/qualship/Qualship_Pamphlet_Updated_23Jun11.pdf, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

- Πληρούνται τα κριτήρια του μνημονίου του Παρισιού για πλοία χαμηλού κινδύνου με αποτέλεσμα τα εγγεγραμμένα στο βρετανικό νηολόγιο πλοία να μην χρειάζονται συχνές επιθεωρήσεις.
- Δεν επιβαρύνονται με επιπλέον χρεώσεις.

Επιπλέον υπάρχει ένας ειδικός διαχειριστής (διαχειριστής λογαριασμού πελάτη ΔΛΠ) για κάθε πλοίο ο οποίος παρέχει υποστήριξη καθ' όλη την διάρκεια της νηολόγησης. Είναι υπεύθυνος για την παροχή όλων των απαιτούμενων υπηρεσιών μέχρι την ολοκλήρωση της νηολόγησης αλλά και μετέπειτα για την υποστήριξη σε τεχνικά ζητήματα. Συγκεκριμένα ο Δ.Λ.Π.

- Θα οργανώσει τις αρχικές διαδικασίες για την ομαλή μεταβίβαση του πλοίου στο Βρετανικό νηολόγιο.
- Θα συντονίζει το σχέδιο επικύρωσης για την έγκριση των τυχόν τροποποιήσεων που ενδεχομένως χρειαστεί να γίνουν σε κάθε πλοίο.
- Θα οργανώνει την ετήσια επιθεώρηση, ώστε το πλοίο να πληροί τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης.
- Θα παρέχει τεχνικές συμβουλές σχετικά με τις λεπτομέρειες της πιστοποίησης πριν και κατά τη διάρκεια της εγγραφής.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρεί ο υποψήφιος πλοιοκτήτης ή πλοιοκτήτρια εταιρεία για να εγγραφεί στο βρετανικό νηολόγιο είναι⁴⁶:

- Να έχουν βρετανική υπηκοότητα.
- Να είναι πολίτης βρετανικά εξαρτώμενης χώρας.
- Η εταιρεία να έχει έδρα σε μία από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε χώρα της βρετανικής κοινοπολιτείας ή σε χώρα μέλος του Ε.Ο.Ο.Σ.

Αν δεν τηρείται καμία από τις παραπάνω προϋποθέσεις θα πρέπει να οριστεί αντιπρόσωπος για την εταιρεία ο οποίος θα είναι κάτοικος της Μεγάλης Βρετανίας ή θα ασκεί μέρος των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο Ηνωμένο Βασίλειο.

⁴⁶<https://www.gov.uk/uk-ship-register-for-merchant-ship-and-bareboat-charter-100gt>, τελευταία επίσκεψη 30/04/2015

5.4.2 Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ⁴⁷

Η ύπαρξη ενός σταθερού φορολογικού κλίματος είναι απαραίτητη ώστε να συνεχίσει η Μεγάλη Βρετανία να αποτελεί ένα παγκοσμίως ζωτικής σημασίας ναυτιλιακό κέντρο. Σκοπός της κυβέρνησης οφείλει να είναι η διατήρηση του φορολογικού συστήματος (εφαρμόζεται το σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας) ώστε να παραμείνει η χώρα ανταγωνιστική. Πρέπει να αναφέρουμε ότι το καθεστώς φορολόγησης βάσει χωρητικότητας καθιερώθηκε για τη Βρετανία το 2000. Μέχρι τότε η κυβέρνηση εφάρμοζε το καθεστώς φορολόγησης των εταιρειών. Η αλλαγή πραγματοποιήθηκε προκειμένου να παραμείνει μία χώρα που προσελκύει επιχειρήσεις του κλάδου.

Με το σύστημα φορολόγησης εταιρειών (Corporate Tax system) οι επιχειρήσεις του κλάδου φορολογούταν για τα πραγματικά τους κέρδη τα οποία προκύπτανε μετά την αφαίρεση διαφόρων εκπτώσεων και απαλλαγών. Από τις σημαντικότερες εκπτώσεις των επιχειρήσεων που επενδύανε σε νέα πλοία ήταν οι κρατικές επιχορηγήσεις. Αρχικά αφαιρούταν ένα μικρό ποσοστό από τα κέρδη και το υπόλοιπο της αρχικής αξίας αφαιρούταν ετησίως με φθίνοντα ρυθμό σε όλη την διάρκεια ωφέλιμης ζωής του πλοίου. Μέχρι το 2011 εφαρμόζοταν ένας ετήσιος συντελεστής της τάξεως του 25%. Αυτό όμως είχε σαν αποτέλεσμα την απόσβεση σε 8 έτη ενώ η ωφέλιμη ζωή του πλοίου υπολογίζεται στα 20-30 χρόνια. Πλέον ο συντελεστής απόσβεσης μειώθηκε στο 20%.

Από την άλλη πλευρά το σύστημα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας (Tonnage Tax) υποκαθιστά το προαναφερόμενο σύστημα υπολογισμού φόρου και προβλέπει την καταβολή φόρου ανάλογα με την χωρητικότητα των πλοίων χωρίς να λαμβάνονται υπόψη εκπτώσεις. Η πλειοψηφία των εταιρειών επιλέγει την φορολόγηση βάσει χωρητικότητας. Η επιλογή αυτή βέβαια υποχρεώνει τις εταιρείες να προσλαμβάνουν κάθε χρόνο έναν αξιωματικό ξηράς υπεύθυνο για κάθε 15 εκπαιδευόμενους αξιωματικούς που προσλαμβάνονται στα πλοία. Η εισαγωγή του Tonnage Tax αναθέρμανε τον κλάδο της ναυτιλίας και συντέλεσε στην αύξηση του αριθμού των πλοίων που επιλέγουνε την βρετανική σημαία κατά 400%. Αξιόλογη αύξηση της τάξης του 180% σημειώθηκε στην συνολική χωρητικότητα του

⁴⁷ <http://www.maritimeuk.org/2012/01/taxation-of-shipping>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

βρετανικού στόλου ενώ ο αριθμός των εκπαιδευόμενων ναυτικών αυξήθηκε κατά 70%.

Δύο είναι οι λόγοι που ωθήσανε τη Μεγάλη Βρετανία στην υιοθέτηση του συστήματος φορολόγησης χωρητικότητας. Κατά πρώτον το 2004 η Ευρωπαϊκή επιτροπή επέβαλε νέες κατευθυντήριες γραμμές οι οποίες επηρέασαν τα κριτήρια επιλογής και επιβάλανε νέους περιορισμούς στις ναυτιλιακές δραστηριότητες επί των οποίων θα εφαρμοστεί ο φόρος χωρητικότητας. Επίσης η Επιτροπή αμφισβήτησε το καθεστώς που ίσχυε στη Μεγάλη Βρετανία και ζήτησε να ισχύσουν νέες προϋποθέσεις σε συγκεκριμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες αλλά και σε υπηρεσίες μεταφορών. Μετά από παρέμβαση όμως όχι μόνο Βρετανικών αλλά και Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων του κλάδου συμφώνησε σε επανεξέταση των περιορισμών που ήθελε να θέσει. Κατά δεύτερον το 2008 εφαρμόστηκε για πρώτη φορά οι αυστηρές προδιαγραφές που είχε ορίσει η Επιτροπή σχετικά με τη νηολόγηση των πλοίων, βάσει των οποίων υπονομεύονται οι επιλογές σημαίας που είναι διαθέσιμες για τις εταιρείες που φορολογούνται βάσει χωρητικότητας και έχει ως αποτέλεσμα την εξαίρεση των σκαφών από το συγκεκριμένο καθεστώς.

Τέλος αξιοσημείωτο είναι ότι για εταιρείες σε εταιρική φορολόγηση (και σε φορολόγηση χωρητικότητας όπου χρησιμοποιούνται χρηματοδοτικές μισθώσεις), η προγραμματισμένη μείωση στο επίπεδο των κεφαλαιουχικών εκπτώσεων μετά το 2010 – μείωση από 20% σε 10% το χρόνο – θα αυξήσει το κόστος χρηματοδότησης αγορά πλοίων. Μετά από αναθεώρηση η κυβέρνηση αποφάσισε να μην αναβάλει την αλλαγή. Παρόλα αυτά, η διασφάλιση ότι οι κεφαλαιουχικές εκπτώσεις παραμένουν διαθέσιμες είναι απαραίτητη προκειμένου ο κλάδος να παραμείνει σταθερός και να διατηρηθεί το θετικό επιχειρηματικό κλίμα για τη ναυτιλία.

Ο φόρος χωρητικότητας στην Μεγάλη Βρετανία υπολογίζεται με την ακόλουθη κλίμακα⁴⁸.

Πίνακας 16

Total net tonnage	Profit per day per 100 tons £
Up to 1,000	0.60
1,001 to 10,000	0.45
10,001 to 25,000	0.30
Over 25,000	0.15

⁴⁸ [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/\\$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf), τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

Όσον αφορά τους μισθούς των ναυτικών αυτοί εκπίπτουν από τα φορολογητέα κέρδη. Εκτός όπως από τις επιχειρήσεις και οι ίδιοι οι ναυτικοί επωφελούνται ειδικών φορολογικών ελαφρύνσεων όχι μόνο για το εισόδημα που αποκτούν στη Μεγ. Βρετανία αλλά και για το εισόδημα που αποκτούν σε άλλες χώρες. Στην τελευταία περίπτωση θα πρέπει οι ναυτικοί να είναι φορολογικοί κάτοικοι Ευρωπαϊκής χώρας και να υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος στο Ηνωμένο Βασίλειο και επιπλέον η εργασία τους ή τουλάχιστον ένα ταξίδι του να λαμβάνει χώρα εκτός Ηνωμένου Βασιλείου. Μέχρι το 2011 ο ναυτικός όφειλε να έχει τη συνήθη διαμονή του στο Η.Β. προκειμένου να επωφεληθεί των ελαφρύνσεων. Όσον αφορά ναυτικούς οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στο Η.Β. υπάρχει η δυνατότητα των φορολογικών ελαφρύνσεων μόνο για τα εισοδήματα που προέρχονται από την εργασία τους στα βρετανικά ύδατα.

6. ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

6.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ⁴⁹

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 πλέον 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

⁴⁹ <http://www.panamashipregistry.net/en/country/panama/ship-registration-2>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

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 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 εγγραφής⁵⁰: Τα αρχικά τέλη εγγραφής κυμαίνονται από 500,00\$ έως 6.500,00\$.

Πίνακας 17

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. Επίσης επιβάλλονται επιπλέον χρεώσεις για την ετήσια επιθεώρηση των πλοίων αναλόγως του τύπου και του μεγέθους του κάθε πλοίου.

6.2 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ

Τα νησιά Μάρσαλ διαθέτουν μεγάλη ναυτική παράδοση και έχουν αναπτύξει ένα αξιόλογο και σύγχρονο δίκτυο παροχής υπηρεσιών στον τομέα της ναυτιλίας. Είναι ενεργό μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και έχουν εφαρμόσει όλες τις συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στο πλοίο και την προστασία του περιβάλλοντος. Το νηολόγιο των νησιών Μάρσαλ (Register Marshall Islands) είναι το μοναδικό ανοιχτό νηολόγιο το οποίο περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Παρισιού και του Τόκυο και τηρεί τις προδιαγραφές Qualship 21. Επιπλέον παρέχει αποκεντρωμένες υπηρεσίες μέσω των είκοσι γραφείων που διαθέτει σε σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα⁵¹.

Διαδικασία Νηολόγησης: Στο νηολόγιο των νησιών Μάρσαλ μπορούν να εγγραφούν τάνκερ, κοντέινερ, επιβατηγά, αλιευτικά, σκάφη αναψυχής, ωκεανοφόρα. Η ηλικία

⁵⁰ <http://www.ecopanamahk.com/index.php/maritime-services/vessel-registration/fees-and-taxes/>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

⁵¹ <https://www.guidetoshipregistries.com/shipregistries-country/marshall-islands>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

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 αξιοπλοΐα 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.
- ✓ 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 εγγραφής⁵²: 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

⁵² <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=281&fromPage=10#VesselReg>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

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 18

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.
- 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 19

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.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

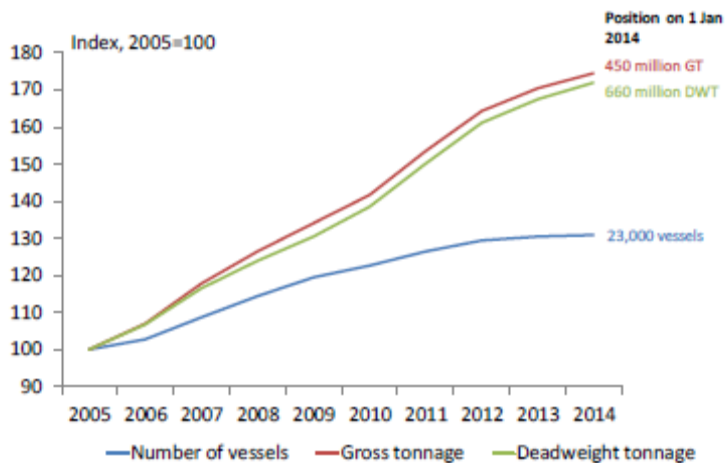
Επί των κρατικών ενισχύσεων

Είναι αναμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία πρέπει να παραμείνει μία ισχυρή δύναμη ώστε να ενισχύσει την οικονομία της κοινότητας και να συντελέσει στην γενικότερη οικονομική πρόοδο της. Οι ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά που παρουσιάζει ο συγκεκριμένος τομέας καθιστά ξεχωριστή και την οποιαδήποτε οικονομική πολιτική δύναται να εφαρμοστεί για την ενίσχυση του. Η έντονη κινητικότητα συνεπάγεται και τον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ της Ευρώπης και των άλλων χωρών οι οποίες προσφέρουν επίσης έδαφος για ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας ίσως και με ευνοϊκότερους όρους.

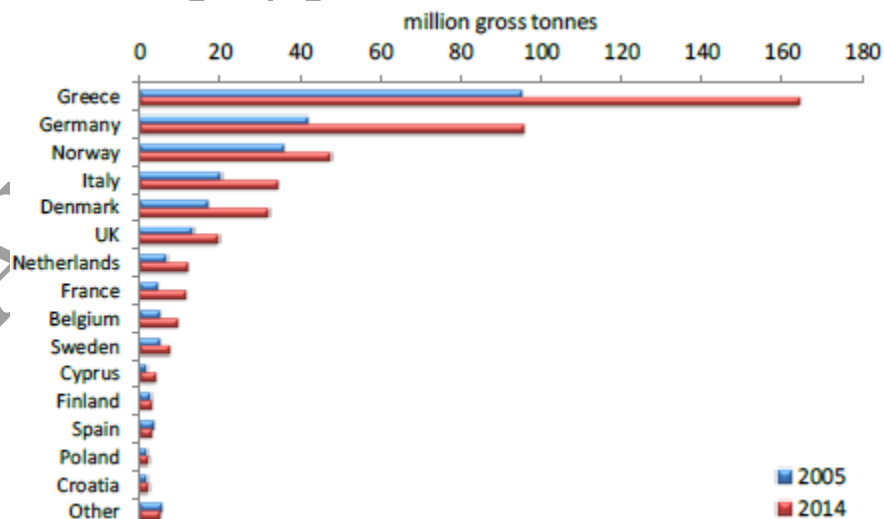
Οι κατευθυντήριες γραμμές που θεσπιστήκανε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η αναθεώρηση τους κατορθώσανε να ανατρέψουν την πτωτική πορεία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Είναι γεγονός ότι οι κρατικές ενισχύσεις, όπως αυτές προσδιοριστήκανε και εφαρμοστήκανε συμβάλλανε στην αντιμετώπιση του έντονου ανταγωνισμού που είχε η ναυτιλία από τρίτες χώρες.

Η ανοδική πορεία που ακολούθησε ο κλάδος της ναυτιλίας μετά την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών αποδεικνύεται και από την αύξηση του κοινοτικού στόλου. Όπως παρατηρούμε στα ακόλουθα διαγράμματα από το 2005 μέχρι το 2014 ο κοινοτικός στόλος παρουσίασε σημαντική αύξηση και όλες οι χώρες κατορθώσανε και αυξήσανε το μέγεθος του στόλου τους. Ο ευρωπαϊκός στόλος διαχειρίζεται το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας και η αύξηση που σημειώθηκε άγγιξε το 70%.

The evolution of the EU controlled fleet



The EU fleet by country of control, 1 January 2005 and 1 January 2014



Είναι αναμφισβήτητο ότι στην περίπτωση που δεν είχαν εφαρμοστεί τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων η πορεία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας θα ήταν καθοδική. Η

αναγνώριση της συνεισφοράς των κατευθυντήριων γραμμών στην θετική πορεία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είχε ως αποτέλεσμα την επ' αόριστον παράταση τους.

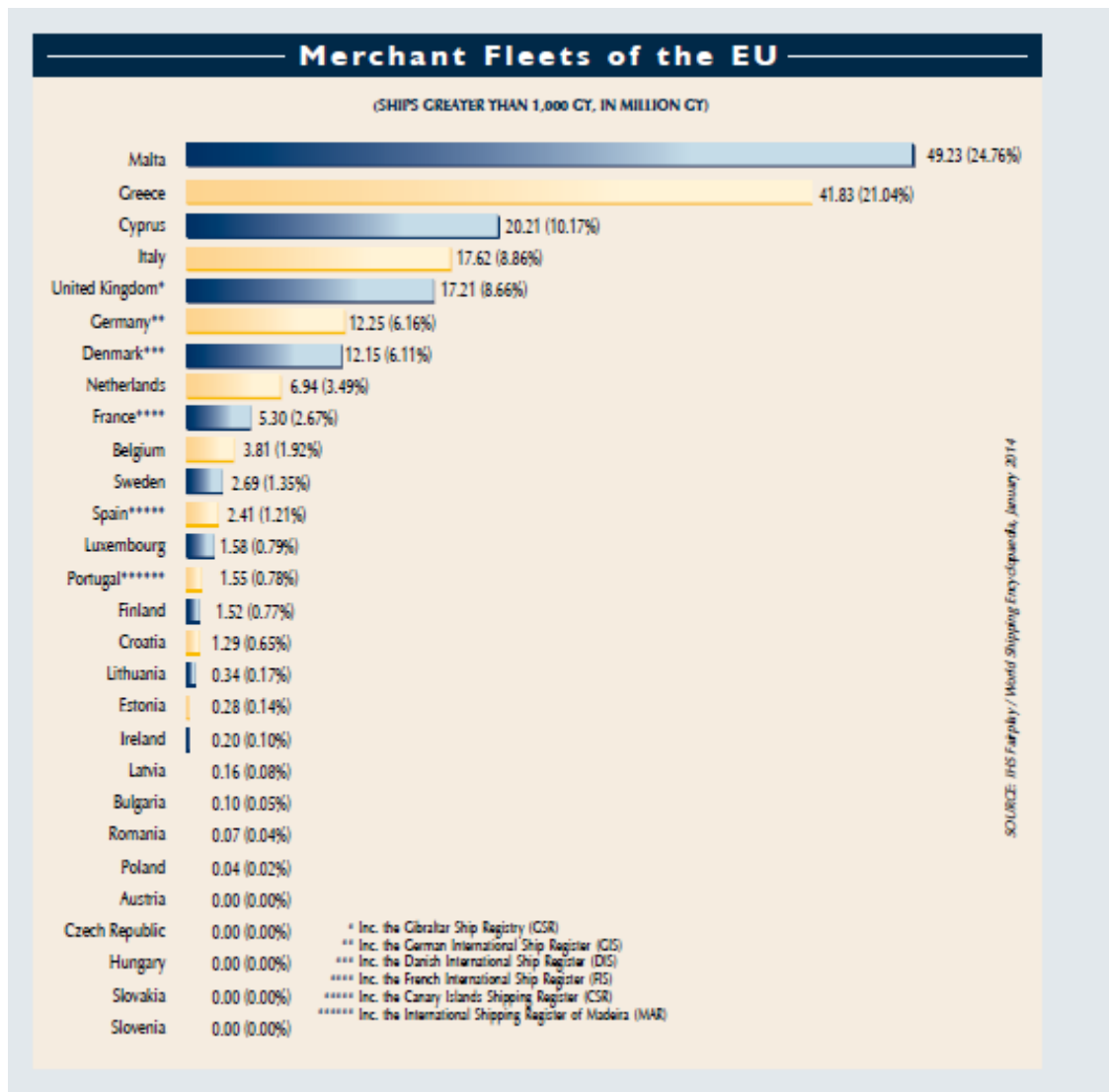
Είναι υποχρέωση όλου το κλάδου να εξακολουθήσει να εφαρμόζει τις κατευθυντήριες γραμμές διατηρώντας το σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας, τις εισφορές των ναυτικών σε χαμηλά επίπεδα αλλά και να υποστηρίξει την εκπαίδευση των ευρωπαϊών ναυτικών. Η δυνατότητα άντλησης εργατικού δυναμικού από την κοινότητα συμβάλει στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών δεδομένου ότι, όπως αναφέρθηκε, το εργατικό δυναμικό των τρίτων χωρών υστερεί σημαντικά έναντι των ευρωπαϊών. Δεν αρκεί μόνο η οικονομική ενίσχυση του κλάδου για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας αλλά επιβάλλεται να διατηρηθεί και το υψηλό και ποιοτικό επίπεδο υπηρεσιών.

Για τη ναυτιλία στην Ευρώπη

Ο ανταγωνισμός με τις χώρες που παρέχουν τις σημαίες ευκαιρίας αποτελεί τη μεγαλύτερη απειλή για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία. Απαιτείται η συνέχιση της εφαρμογής των φορολογικών ελαφρύνσεων ώστε να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα της. Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει ο κλάδος της ναυτιλίας θα συντελέσει στην οικονομική ανάπτυξη όλων των συναφών κλάδων με αποτέλεσμα την γενικότερη οικονομική ανάπτυξη. Επιβάλλεται να υπάρξει συντονισμός και μεθοδικότητα στην εφαρμογή των πολιτικών αλλά και αντικειμενική αξιολόγηση κατά την εκτίμηση των μέτρων ενίσχυσης που χορηγούνται ώστε να υπάρξουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα.

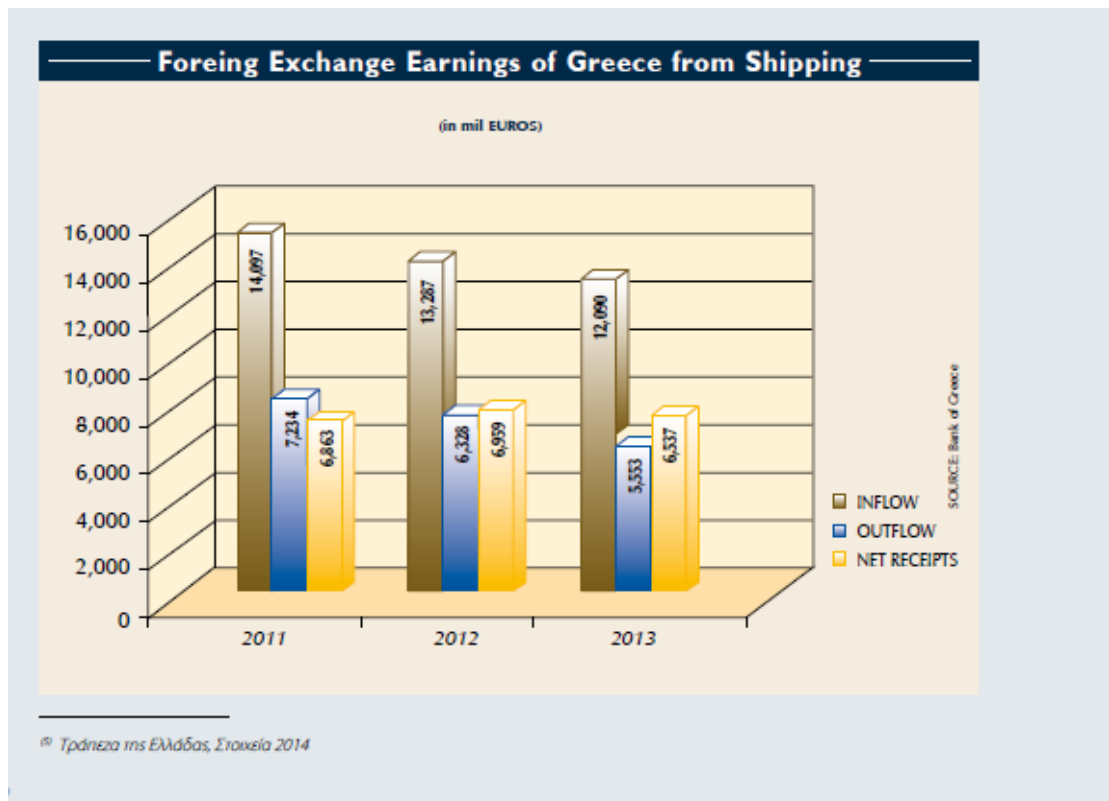
Για τη ναυτιλία στην Ελλάδα

Η Ελλάδα αποτελεί μία κατεξοχήν ναυτιλιακή χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση και καταλαμβάνει μία από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια αγορά. Όπως φαίνεται και από το ακόλουθο διάγραμμα η ελληνική σημαία κατέχει την δεύτερη θέση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.



Η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αποτελεί το 16% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt (στοιχεία της IHS Maritime World Shipping Encyclopedia).

ΠΑΡΕΛΗΛΑ



Η συνεισφορά του κλάδου στην οικονομία της χώρας μας είναι αναμφισβήτητη. Οι συνεχείς μεταβολές όμως στη φορολογική νομοθεσία σε συνδυασμό με την γενικότερη κυβερνητική αστάθεια που επικρατεί στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια κάθε άλλο παρά θετική επίδραση μπορούν να έχουν όχι μόνο στη ναυτιλιακή δραστηριότητα αλλά και γενικότερα σε κάθε είδους επιχειρηματική δράση. Κύριο μέλημα της χώρας επιβάλλεται να είναι η διατήρηση της θέσης της στον παγκόσμιο χάρτη ως κυρίαρχη ναυτιλιακή χώρα και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει ο κλάδος της ναυτιλίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος (2006)
Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθήτω

Γ.Π.Βλάχος (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Ελευθέριος Γεωργαντόπουλος, (1966), Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική,
Εκδόσεις Αφοί Ι.Λιόντη

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

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 τελευταία επίσκεψη 31/08/2015

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>, τελευταία επίσκεψη: 19/08/2015

<http://www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 19/08/2015

<http://www.capital.gr/law/articles.asp?id=527040&pg=2>, τελευταία επίσκεψη: 31/08/2015

http://www.ccmalta.com/publications/malta_tonnage_tax_shipping_organisation, τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1992_1_038.pdf, τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1963_1_047.pdf, τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

<http://www.ecopanama.hk.com/index.php/maritime-services/vessel-registration/fees-and-taxes/>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

<http://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29>, τελευταία επίσκεψη: 22/08/2015

<http://www.eio.gr/inside/law/2743.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 30/08/2015

<http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>, τελευταία επίσκεψη: 22/08/2015

<http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20011009/434127EL.pdf>, τελευταία επίσκεψη 31/08/2015

[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/\\$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf), τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/\\$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf), τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

<http://www.hcg.gr/node/5129>: τελευταία επίσκεψη 19/08/2015

http://www.indianos.com.cy/?s_id=119&a_id=1587, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

<http://www.maritimeuk.org/2012/01/taxation-of-shipping>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre_gr/cypmarcentre_gr?OpenDocument, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerhips_gr/registerhips_gr?OpenDocument, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

<http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/0783CBE00D55EFCDC225753C00257511?OpenDocument>, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

<http://www.opengov.gr/ythynal/?p=248> τελευταία επίσκεψη 31/08/2015

<http://www.panamashipregistry.net/en/country/panama/ship-registration-2>, τελευταία επίσκεψη 06/09/2015

<http://www.plefsimag.gr/thearticle.php?articleid=611>, τελευταία επίσκεψη:30/08/2015

http://www.publicaid.gov.cy/publicaid/publicaid.nsf/csac05_gr/csac05_gr?OpenDocument, τελευταία επίσκεψη: 17/08/2015

<http://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/publications/choosing-your-course.jhtml>, τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

<http://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/publications/choosing-your-course.jhtml>, τελευταία επίσκεψη: 05/09/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/16192>, τελευταία επίσκεψη:29/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/18261>, τελευταία επίσκεψη:31/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/20640>, τελευταία επίσκεψη:31/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/16192>, τελευταία επίσκεψη: 29/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/113> , τελευταία επίσκεψη:23/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/40#> τελευταία επίσκεψη 24/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/5>, τελευταία επίσκεψη:22/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/640>, τελευταία επίσκεψη:29/08/2015

<http://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/7>, τελευταία επίσκεψη:31/08/2015

<http://www.ukchamberofshipping.com/information/> τελευταία επίσκεψη: 06/09/2015

<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24148>, τελευταία επίσκεψη:19/08/2015

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

https://www.pwc.be/en_BE/be/transport-logistics/pdf/Choosing-a-profitable-course-Tonnage-tax.pdf, τελευταία επίσκεψη:05/09/2015

https://www.uscg.mil/hq/cgcv/cvc2/safety/qualship/Qualship_Pamphlet_Updated_23Jun11.pdf, τελευταία επίσκεψη: 06/09/2015

http://ec.europa.eu/greece/news/2014/20140604_pcarvounis_naftemporiki_el.htm

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52004XC0117(01)), τελευταία επίσκεψη: 17/08/2015

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EL:HTML>, τελευταία επίσκεψη: 17/08/2015

<http://panamabusiness.tripod.com/taxhaven.html>

http://tax-news.com/features/Cyprus_Shipping_Review_201314_571037.html

<http://wdm.com.mt/expertise/tax/special-regimes/shipping/>

http://www.academia.edu/2240043/The_Shipping_Policy_of_the_European_Union

<http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>, ΦΕΚ Α' 37/30.3.1963 Ν.2190/1920, τελευταία επίσκεψη: 21/08/2015

<http://www.etean.com.gr/publicpages/..%5CFileFolders%5CPages%5CDocs%5CEE%20651.2014%20GBER.pdf>

<http://www.financemalta.org/double-taxation-agreements>

<http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis#!/?article=15987>, τελευταία επίσκεψη 30/08/2015

http://www.ggea.gr/ap/kratikes_enisxiseis.htm, τελευταία επίσκεψη: 17/08/2015

<http://www.hilldickinson.com/pdf/International%20ship%20registration%20requirements.pdf>

<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>, τελευταία επίσκεψη: 29/08/2015

<http://www.moorestephens.co.uk/shippingtonnage.aspx>

<http://www.nautilia.gr>

<http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=281&fromPage=10#VesselReg>, τελευταία επίσκεψη: 06/09/2015

<http://www.rsmmalta.com.mt/shipping-registration-in-malta.aspx>

<http://www.rya.org.uk/SiteCollectionDocuments/legal/Web%20Documents/Legal%20Leaflets/Members%20Advice/Boat%20Registration%20in%20the%20UK/BOAT%20REGISTRATION%20IN%20THE%20UK.pdf>

http://www.stockwatch.com.cy/nqcontent.cfm?a_name=news_view&ann_id=197650

<http://www.tovima.gr/files/1/2013/07/02/UGS%20ANNUAL%20REPORT%202012%20-2013.pdf>

https://bib.irb.hr/datoteka/582444.Seafarers_Market_IJTASE.pdf

<https://www.gov.uk/topic/ships-cargoes/ship-registration>

<https://www.gov.uk/uk-ship-register-for-merchant-ship-and-bareboat-charter-100gt>, τελευταία επίσκεψη 30/04/2015

<https://www.ukchamberofshipping.com/information/tonnage-tax/>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

Άρθρο 1. Επιβολή του φόρου και της εισφοράς - Κείμενο νόμου

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.

Άρθρο 2. - Κείμενο νόμου

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

Άρθρο 3. Κατάταξις πλοίων εις κατηγορίας - Κείμενο νόμου

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 χωρητικότητας 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 χωρητικότητας επεκτείνονται τους πλόας των εις λιμένας εξωτερικού ή εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού.

γ) Επιβατηγά πλοία επεκτείνονται τους πλόας των εις λιμένας εξωτερικού ή εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού, και

δ) Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 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' αναυχήν 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 χωρητικότητας ανωτέρας των 15.000 κόρων, χρησιμοποιουμένα εκ κατασκευής ή μετασκευής δι' εξερευνήσεις, γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού, άντλησιν εκ της θαλάσσης, διύλισιν και εναποθήκευσιν πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

B. Δεύτερα κατηγορία:

Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικώς.

Άρθρο 4. Υποκείμενον φόρου και εισφοράς

Άρθρο 4. Υποκείμενον φόρου και εισφοράς - Κείμενο νόμου

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

Άρθρο 5. Μείωσις φόρου και εισφοράς λόγω αργίας πλοίου - Κείμενο νόμου

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 προηγουμένη παράγραφος μείωσις του φόρου ή της εισφοράς ενεργείται:

α) Για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας με αίτηση του υποχρέου προς τον αρμόδιο οικονομικό έφορο συγχρόνως με την υποβολή της φορολογικής 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, εκπίπτει 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

Άρθρο 6. Υπολογισμός φόρου - Κείμενο νόμου

1. Ο φόρος επί των πλοίων πρώτης κατηγορίας, των αναφερομένων εις την περίπτωσιν 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
	Δολάρια 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 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

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 - Μείωσις φόρου

Άρθρο 7. Απαλλαγεί - Μείωσις φόρου - Κείμενο νόμου

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

α) πλοία ναυπηγούμενα εν Ελλάδι και τιθέμενα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας εξ (6) ετών. β) Πλοία δρομολογούμενα εις τακτικές 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 βεβαιώσεως της Τραπέζης της Ελλάδος περί εισαγωγής του καλύπτοντος τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

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

3. Πλοία εμπίπτοντα 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

Άρθρο 8. Υπολογισμός φόρου - Κείμενο νόμου

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 καθαράς χωρητικότητας.

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

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

2. Αι διατάξεις 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

Άρθρο 9. Απαλλαγεί - Μειώσεις φόρου - Κείμενο νόμου

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

1. Πλοία, ηλικίας μικροτέρας των δέκα ετών, απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας δέκα (10) ετών.

2. Πλοία ηλικίας μικροτέρας των τριάκοντα (30) ετών τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου επί πέντε έτη από της νηολογήσεώς των, καθ' ο διάστημα εντός της πενταετίας ταύτης δρομολογούνται εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων.

3. Πλοία δρομολογούμενα εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων, ως και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν

4. Πλοία ναυπηγηθέντα εν Ελλάδι και τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας δώδεκα (12) ετών.

5. Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς, εφ' όσον αι εργασίαι αύται εκτελούνται εν Ελλάδι, αι δε δαπάναι των εργασιών τούτων καλύπτονται δι'

εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται του φόρου κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνην εκατόν χιλιάδων (100.000) δολλαρίων, της φορολογικής ταύτης απαλλαγής αρχομένης από τους επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μη δυναμένης να υπερβή τα δέκα (10) έτη.

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

6. Πλοία εμπίπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλειόνας της μίας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως, ως αύται ορίζονται διά των παραγράφων 1 έως και 5 του παρόντος άρθρου, τυγχάνουσι μίας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν, μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του πλοιοκτήτου αυτών, επιδιδομένη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

Άρθρο 10.

Άρθρο 10. - Κείμενο νόμου

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 χωρητικότητας 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	Συντελεσताί
	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 συντελεστάς:

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους	Συντελεσताί
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. Απαλλαγάι - Μείωσις εισφοράς

Άρθρο 11. Απαλλαγάι - Μείωσις εισφοράς - Κείμενο νόμου

1. Επί των περιών το άρθρον 10 του παρόντος νόμου πλοίων των υποκειμένων εις την διά του άρθρου τούτου επιβαλλομένην εισφοράν αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγάι 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 τακτικάς 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

Άρθρο 12. Υπολογισμός φόρου - Κείμενο νόμου

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. Απαλλαγαί - Μείωσις φόρου

Άρθρο 13. Απαλλαγαί - Μείωσις φόρου - Κείμενο νόμου

Επί των περιών το άρθρον 12 του παρόντος νόμου πλοίων δευτέρας κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγαί 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 πενήκοντα 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 εμπύπτοντα 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, εντάσσόμενα 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

Άρθρο 14. Δήλωσις και καταβολή φόρου και εισφοράς - Κείμενο νόμου

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) ισοπόσους 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 οφεινόμενος φόρος καταβάλλεται εις ισοπόσους 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 οφεινόμενος φόρος καταβάλλεται άμα τη υποβολή της δηλώσεως.

2. Η δήλωσις είναι απαράδεκτος εάν δεν έχη καταβληθή ο οφεινόμενος 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 αρμοδιίας 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 πιστοποιητικόν 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 ανακρίβειας

Άρθρο 15. Προσδιορισμός φόρου επί παραλείψεως υποβολής δηλώσεως και ανακρίβειας - Κείμενο νόμου

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 προηγούμενην παράγραφον πράξις του οικονομικού εφόρου κοινοποιείται εις τον υπόχρεον 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 αντιστοιχών διατάξεων του φόρου εισοδήματος.

Άρθρο 16. Νόμισμα καταβολής φόρου

Άρθρο 16. Νόμισμα καταβολής φόρου - Κείμενο νόμου

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 εισφορές 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

Άρθρο 17. Βεβαίωσις και καταβολή του φόρου - Κείμενο νόμου

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 καταλογου βεβαίωσεως του φόρου, κοινοποιήση άμα τη συντάξει αυτού εις τον υπόχρεον πλοιοκτήτην.

Άρθρο 18. Πρόσθετοι φόροι

Άρθρο 18. Πρόσθετοι φόροι - Κείμενο νόμου

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 δύνανται 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 ανακριβείας της δηλώσεως, οριζόμενον εις πενήκοντα επί τοις εκατόν (50%) του φόρου, το οποίου την πληρωμήν θα διέφυγον δια της ανακριβείας.
3. Οι μη υποβάλλοντες παντάπασιν δήλωσιν υπόκεινται εις πρόσθετον φόρον λόγω παραλείψεως υποβολής δηλώσεως, οριζόμενον εις έκαστον επί τοις εκατόν (100%) του αναλογούντος φόρου.
4. Οι κατά τας προηγούμενας παραγράφους πρόσθετοι φόροι επιβάλλονται μη εξεταζομένης της υπάρξεως ή μη δόλου, είτε αμελείας του υποχρέου.

Άρθρο 19. Απαγορεύσεις

Άρθρο 19. Απαγορεύσεις - Κείμενο νόμου

1. Απαγορεύεται η καταχώρησις εν τω νηολογίω πράξεων μεταβιβάσεως ή υποθήκευσεως των εις φόρον και εισφοράν του παρόντος νόμου υποκειμένων πλοίων άνευ προσαγωγής βεβαιώσεως του αρμοδίου Οικονομικού Εφόρου ότι έχουν εκπληρωθή αι προς το Δημόσιον φορολογικαί υποχρεώσεις του πλοιοκτήτου και έχουν εξοφλήθη οι βαρύνοντες το πλοίον πάσης φύσεως φόροι και εισφοραί του Δημοσίου, οι αναλογούντες μέχρι του χρόνου ισχύος της εκδοθείσης υπό του Οικονομικού Εφόρου βεβαιώσεως δια την μεταβίβασιν ή υποθήκευσιν του πλοίου. Εάν δια της μεταβιβάσεως το πλοίον δεν τίθεται υπό ξένην σημαίαν, ο φόρος και η εισφορά του παρόντος νόμου από της ημερομηνίας μεταβιβάσεως, βαρύνουν τον νέον πλοιοκτήτην. Εις την περίπτωσιν αυτήν η δήλωσις θα υποβάλλεται εντός του επομένου μηνός απο της μεταβιβάσεως του πλοίου, του οφειλομένου φόρου καταβαλλομένου εις ισόποσους μηνιαίας δόσεις μέχρι τέλους Δεκεμβρίου, της πρώτης δόσεως καταβαλλομένης άμα τή 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 πιστοποιήσεως της τοιαύτης παραλείψεως εκ μέρους του αρμοδίου Διευθυντού Ταμείου, οι Υπουργοί των Εξωτερικών, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας υποχρεούνται, όπως εντός δεκαημέρου 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 αφαιρέσιν διπλώματος αυτού επί χρονικόν διάστημα κατ' ελάχιστον όριον τριών μηνών και κατ' ανώτατον όριον δώδεκα μηνών.

Άρθρο 20. Αρμόδιος οικονομικός έφορος

Άρθρο 20. Αρμόδιος οικονομικός έφορος - Κείμενο νόμου

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 ον 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 πλησιέστεραν προς την έδραν του αρμοδίου οικονομικού εφόρου Λιμενικήν Αρχήν.

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

Άρθρο 21. Διαδικασία βεβαιώσεως και εισπράξεως του φόρου και της εισφοράς - Κείμενο νόμου

Η διαδικασία βεβαιώσεως 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

Άρθρο 22. Παραγραφή δικαιώματος Δημοσίου - Κείμενο νόμου

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

Άρθρο 23. Υποχρεώσεις παροχής στοιχείων - Κείμενο νόμου

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

Άρθρο 24. Σύστασις Γνωμοδοτικής Επιτροπής - Κείμενο νόμου

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

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

β) Εκ του Διευθυντού Ναυτιλιακής Αναπτύξεως ή του νομίμου αναπληρωτού του ή έτέρου 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.

Άρθρο 25. Εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων - Κείμενο νόμου

1. Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών 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 των η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Επίσης,

παρέχεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών Φ.Κ.Ε. και από κάθε τέλος χαρτοσήμου αντικειμενικώς ή οποιασδήποτε κράτησης ή τέλους υπέρ τρίτου, πλην των ανταποδοτικών, των συμβάσεων, των εισπράξεων και πληρωμών και γενικώς οποιωνδήποτε πράξεων που διενεργούνται υπό τα ως άνω γραφεία ή υποκαταστήματα ή για λογαριασμό των αντιπροσωπευόμενων από αυτά επιχειρήσεων για τις οποίες η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού.

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

β. Χορηγείται στο πάσης φύσεως αλλοδαπό προσωπικό των επιχειρήσεων τούτων άδεια εργασίας στην Ελλάδα για χρονικό διάστημα μέχρι δύο (2) ετών. Η άδεια αυτή δύναται να παρατείνεται ανά διετία απεριορίστως και εφόσον ισχύει η υπαγωγή των επιχειρήσεων τούτων στις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η αίτηση για την παροχή άδειας εργασίας και παραμονής ή παρατάσεως της ήδη 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 απόφασεως 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

Άρθρο 26. Φορολογία πλοίων υπό ξένη σημαία - Κείμενο νόμου

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 ιδίου 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

Άρθρο 27. Ατελής σύνταξις εγγράφων - Κείμενο νόμου

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.

Άρθρο 28. Εξουσιοδοτικά διατάξεις - Δαπάναι βεβαιώσεως και εισπράξεως φόρου και εισφοράς - Κείμενο νόμου

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 έλεγχο, την βεβαίωσιν και την εισπραξιν 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

Άρθρο 29. Καταργούμεναι διατάξεις - Κείμενο νόμου

1. Από της ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται:

α) Ο Νόμος 1880/51 «περί φορολογίας πλοίων» ως ετροποποιήθη 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 απαλλαγήν 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.

Εξαιρητικά 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 Ελλάδα 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

Άρθρο 30. Έναρξη ισχύος - Κείμενο νόμου

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ