

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑΣ



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ

Κατεύθυνση: Ελληνική και Ευρωπαϊκή Κοινωνία

Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:
Καθεστώς ανταγωνιστικότητας ελληνικής ναυτιλίας και οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Εμμανουήλ Γ. Σούνιος
Α.Μ: 0314Μ024

Επιβλέπων Καθηγητής: Θεόδωρος Σακελλαρόπουλος

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής: Ανδρέας Λύτρας
Τρύφων Κωστόπουλος

ΑΘΗΝΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2017

PANTEION UNIVERSITY
SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES
SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES AND PSYCHOLOGY



POSTGRADUATE PROGRAM
DEPARTMENT OF SOCIOLOGY

Specialization: Greek and European society

Thesis' title:

Competitiveness framework of Greek shipping and the policies of the European
Union towards strengthening the competitiveness of European shipping

Emmanouil G. Sounios
AN: 0314M024

Supervisor: Theodoros Sakellaropoulos

Committee Members: Andreas Lytras

Tryfon Kostopoulos

ATHENS FEBRUARY 2017

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑΣ



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ

Κατεύθυνση: Ελληνική και Ευρωπαϊκή Κοινωνία

Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:
Καθεστώς ανταγωνιστικότητας ελληνικής ναυτιλίας και οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής
Ένωσης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Εμμανουήλ Γ. Σούνιος

Επιβλέπων Καθηγητής: Θεόδωρος Σακελλαρόπουλος

Εγκρίθηκε από την τριμερή εξεταστική επιτροπή την του 2017.

.....
Θ. Σακελλαρόπουλος

.....
Α. Λύτρας

.....
Τ. Κωστόπουλος

*...στο αστέρι μου
που με βοήθησε να ανέβω ακόμα ένα σκαλοπάτι*

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει σκοπό την ανάλυση του καθεστώτος ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας.

Το φαινόμενο της μετανάστευσης σε σημαίες ευκαιρίας (flagging out) πολλών ναυτιλιών επιχειρήσεων απασχόλησε τα τελευταία χρόνια όχι μόνο την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και κάθε κράτος μέλος ξεχωριστά. Μέσα στα διάφορα κεφάλαια που θα ακολουθήσουν θα μελετήσουμε εκτενέστερα τα νομικά και φορολογικά προνόμια και κίνητρα που παρέχει ο Έλληνας νομοθέτης προκειμένου να προσελκύσει ξανά τις ναυτιλιακές εταιρίες. Επίσης θα μελετηθούν οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν από την Ευρωπαϊκή ένωση διαχρονικά με κατεύθυνση την αναδιάρθρωση της ανταγωνιστικότητας στην ναυτιλία ενώ παράλληλα θα αναπτυχθούν οι κατευθυντήριες γραμμές που δίνει η Ένωση στα κράτη μέλη αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις και πώς μπορούν αυτές να ενισχύσουν τον κόσμο της ναυτιλίας.

ABSTRACT

The following thesis has aimed to analyze the competitiveness framework of Greek shipping and the European Union directives for the strengthening of European maritime competitiveness.

In recent years, the «flagging out» effect (the process of removing a vessel from a national registry) on many shipping companies concerns, not only the European Union, but every member-state. In the following chapters, we shall study extensively the legal benefits and the tax incentives which provided by the Greek legislators, in order to draw in the shipping companies, in Europe again. Furthermore, we will provide information about the policies, which have applied from the European Union in previous years, in regards to restructuring of the competitiveness in shipping industry. Meanwhile, we will make reference to the directives of European Union about the financial assistance and how they can give a boost to shipping industry.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο	
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ..	12
Εισαγωγή	12
1.1 Επενδύσεις και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού (ΝΔ 2687/1953)	13
1.2 Η Ειδική ανώνυμη Ναυτιλιακή εταιρεία (ΝΔ 2687/53).....	16
1.3 Νόμος εγκαταστάσεως αλλοδαπών εταιριών στην Ελλάδα (Α.Ν. 89/1967)....	18
1.4 Συμπληρωματικές διάταξης περί εγκατάστασης αλλοδαπών εταιριών στην Ελλάδα (Α.Ν. 378/1968).....	20
1.5 Συμπληρωματικοί νόμοι (Ν.791/1978 & Ν.762/1978).....	22
1.6 Ναυτική Εταιρία (Ν.959/1979).....	24
Συμπεράσματα αναφορικά με το ισχύον νομικό πλαίσιο	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	30
2.1 Ιστορική αναδρομή	31
2.2 Το καθεστώς του Ν.89/1967 για τις Ναυτιλιακές εταιρίες.....	33
2.3 Φορολόγηση πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων την Ελλάδα (Ν.27/1975)	34
2.3.1 Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν. 27/1975.....	36
2.3.2 Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική πριν την έναρξη ισχύος του Ν. 27/1975	38
2.3.3 Επιβολή εισφοράς πλοίων Α' Κατηγορίας νηολογημένων υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου.	40
2.3.4 Φορολογία πλοίων Β' Κατηγορίας.....	42
2.4 Απαλλαγή κερδών από την εκμετάλλευση ελληνικών πλοίων.....	44
2.5 Φορολόγηση κερδών από την εκμετάλλευση πλοίων	45
2.6 Απαλλαγή από Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Ν.2859/2000).....	45
2.7 Κύρωση συνυποσχετικού με τη Ναυτιλιακή Κοινότητα Ν.4301/2014	47
Συμπεράσματα για το Φορολογικού καθεστώτος της ναυτιλίας- Προκλήσεις για το μέλλον	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο	
ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	51
Εισαγωγή	51
3.1 Ιστορική αναδρομή - Πολιτικές ΕΕ	52

3.2	Πρώτη περίοδος (1985-1989)	53
3.3	Δεύτερη περίοδος(1990-2000).....	55
3.4	Τρίτη περίοδος (2000-2004)	57
3.4.1	Λευκή Βίβλος.....	57
3.5	Τέταρτη περίοδος(2004-...).....	58
3.5.1	Πράσινη Βίβλος	59
3.5.2	Το Πρόγραμμα «ΝΑΪΑΔΕΣ».....	60
3.5.3	Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική-Γαλάζια Ανάπτυξη	62
	Συμπεράσματα	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο		
ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ		
	66
	Εισαγωγή	66
4.1	Πλαίσιο και κατευθυντήριες γραμμές κρατικών ενισχύσεων στην Ε. Ε.	68
4.2	Στόχοι των κατευθυντήριων γραμμών.....	70
4.3	Μορφές κρατικών ενισχύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία :	72
4.3.1	Ενισχύσεις μείωσης του κόστους εργασίας	72
4.3.2	Φορολογικές ενισχύσεις με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας	74
4.3.3	Ενισχύσεις στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού και του πληρώματος	77
4.3.4	Επενδυτικές ενισχύσεις.....	78
4.3.5	Πολιτικές για την ενίσχυση ναυτιλίας μικρών αποστάσεων	80
4.3.6	Υποχρεώσεις παροχής δημόσια υπηρεσίας.	82
4.4	Όρια των ενισχύσεων.....	84
	Συμπεράσματα	85
	ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	87
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	90

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι εν γενεί συνυφασμένη με την θάλασσα από την αρχαιότητα, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας της. Οι Έλληνες ναυτικοί ανά τους αιώνες κυριάρχησαν και κυριαρχούν ακόμα στο θαλάσσιο εμπόριο. Η μελέτη μας ωστόσο εστιάζει κυρίως στο χρονικό διάστημα λίγο πριν το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου πολέμου έως και σήμερα, μιας και σε αυτό το διάστημα πάρθηκαν σημαντικές αποφάσεις που καθόρισαν την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας.

Μετά το Α' Παγκόσμιο οι Έλληνες εξαιτίας της παρακμής του βρετανικού στόλου κατάφεραν να εξασφαλίσουν μεγάλο μερίδιο αγοράς στην μεταφορά φθηνών χύδην εμπορευμάτων στην Μεσόγειο και στον Ατλαντικό. Παράλληλα στην δεκαετία του '30 η πτώχευση πολλών ναυτιλιακών εταιριών, έδωσε την ευκαιρία σε πολλούς Έλληνες να αγοράσουν πλοία σε χαμηλές τιμές. Γενικά η ανάπτυξη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας καθορίστηκε σε μεγάλο βαθμό τη δεκαετία του 1940 μιας και πριν το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η ελληνόκτητη ναυτιλία κατατασσόταν στην ήδη ένατη θέση μεταξύ των πρώτων δέκα στόλων παγκοσμίως, αποτελούμενη από 607 εμπορικά πλοία, χωρητικότητας 1,8 εκατομμυρίων κοχ (κόροι ολικής χωρητικότητας)¹ Στην ίδια περίοδο παρατηρείται επίσης οικονομική ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά, στο οποίο εδρεύουν πια εφοπλιστικά γραφεία, ναυτιλιακοί πράκτορες, προμηθευτές πλοίων, ναυλομεσιτικά γραφεία, ασφαλιστικές εταιρίες, νηογνώμονες, τράπεζες που ασχολούνται με ναυτιλιακά και μεσιτικά γραφεία πληρωμάτων. Η ναυτιλία, που ανήκει και διαχειρίζονται Έλληνες, ακολούθησε μια διαρκή ανοδική πορεία μέσα στο διάστημα αυτό μέχρι και τις αρχές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου².

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι πολιτικές που ακολούθησε όμως το Ελληνικό κράτος, σε συνδυασμό με το ευμετάβλητο πολιτικό καθεστώς της περιόδου οδήγησε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν τόσο τις έδρες τους όσο και τα πλοία που διαχειρίζονταν σε ξένες χώρες, με αποτέλεσμα παρά τη τεράστια δύναμη των

¹ <http://www.greekshippingmiracle.org/el/history/1940.html>

² Κοτέα Μαριάνθη/Σαπουνάκη-Δρακάκη Λυδία, «Το νέο οικονομικό πρόσωπο του Πειραιά από το Μάντσεστερ στο City του Λονδίνου», Επιστημονική Επετηρίδα προς τιμήν του καθηγητή Αντωνίου Χ. Παναγιωτόπουλου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, 2006, σσ. 899-914

Ελλήνων πλοιοκτητών, το ελληνικό κράτος να μην ωφελείται από τη ναυτική δραστηριότητα. Πλέον οι ναυτιλιακές εταιρείες, ιδιαίτερα της ποντοπόρου ναυτιλίας, είναι στη βάση τους αλλοδαπές εταιρείες, συνήθως Παναμά ή Λιβερίας, τα γραφεία των οποίων βρίσκονται σε μεγάλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, όπως η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο ή τα αναπτυσσόμενα κράτη της Ασίας και της Νοτίου Αμερικής.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η παρουσίαση και ανάλυση των προσπαθειών που κατέβαλε το Ελληνικό κράτος προκειμένου να προσελκύσει τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες πίσω στην Ελλάδα. Γίνεται εκτενής αναφορά στο νομικό πλαίσιο προσέλκυσης των αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα, με την ανάλυση νομοθετημάτων και αναπτυξιακών νόμων οι οποίοι θεσπίστηκαν από το Ελληνικό Κράτος τα τελευταία 50 χρόνια. Επιπλέον αναφέρονται όλα τα ελληνικά εταιρικά μορφώματα τα οποία θεσπίστηκαν από τον Έλληνα νομοθέτη προκειμένου να διευκολύνει την απόκτηση πλοίου από Έλληνες επιχειρηματίες αλλά και να καταστήσει τις Ελληνικές εταιρείες εξίσου ελκυστικές με τις εταιρείες Παναμά και Λιβερίας, οι οποίες κυριαρχούν στο χώρο της ναυτιλίας, αλλά και ρυθμίσεις νομοθετικές και φορολογικές που αφορούσαν τις ημεδαπές εταιρείες

Η χάραξη πολιτικών σε εθνικό επίπεδο επηρεάζεται άμεσα είτε από τις ευρωπαϊκές οδηγίες που εκδίδει η Ένωση είτε μέσω της χάραξης στρατηγικών που αφορούν την Ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Μέσα από την ανάλυση που θα ακολουθήσει, γίνεται αντιληπτό ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε καθυστερημένα και με αργούς ρυθμούς να λαμβάνει πρωτοβουλίες και να χαράσσει κοινή πολιτική. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι διαχρονικά διαφέρουν οι στόχοι των πολιτικών που ακολουθήθηκαν. Πλέον η προτεραιότητες που θέτει η συνθήκη της Λισαβόνας είναι η αειφόρος ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου με έμφαση στην βιωσιμότητα, στον σεβασμό του θαλασσιού στοιχείου και στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών σε αντιδιαστολή με το παρελθόν όπου οι πολιτικές εστίαζαν στην στυγνή προσέλκυση και αύξηση του ευρωπαϊκού στόλου.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι πρωτεύουσας σημασίας. Μέσα στα πλαίσια μιας κοινής αγοράς και ασπαζόμενη πάντα τις αρχές του υγιούς ανταγωνισμού, η ένωση καλείται να παραθέσει κατευθύνσεις οι οποίες δεν θα προκαλέσουν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό. Τέλος θα αναπτύξουμε την

ολοκληρωμένη θαλασσιά πολιτική που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία βασίζεται στην αριστεία στον τομέα της θαλάσσιας έρευνας, της τεχνολογίας και της καινοτομίας, στην ατζέντα της Λισαβόνας για την απασχόληση και την ανάπτυξη καθώς και στην ατζέντα του Gothenburg για την αειφόρο ανάπτυξη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Εισαγωγή

Η μαζική έξοδος προς τις σημαίες ευκαιρίας τις δεκαετίες του 1940 και του 1950, καθόρισε την μεταπολεμική ναυτιλιακή πολιτική που ουσιαστικά ήταν μια αντίδραση στη γενική υιοθέτηση σημαιών ευκαιρίας. Ο κύριος στόχος της ναυτιλιακής πολιτικής ήταν ο λεγόμενος «επαναπατρισμός», η προσέλκυση δηλαδή των ελληνόκτητων πλοίων κάτω από την ελληνική σημαία. Η μέθοδος για να επιτύχει αυτός ο στόχος ήταν διττή: πρώτον μέσω της συνεχούς απελευθέρωσης του φορολογικού συστήματος, που έγινε ισότιμο με αυτό των σημαιών ευκαιρίας για την περίοδο 1968-1974, και δεύτερων μέσω της ολικής αποχής του κράτους από τον έλεγχο ή την ανάμειξη με τις υποθέσεις των εφοπλιστών, όπως θεσμοθετήθηκε με το Ν.Δ2867/1953.

Αν και ο εξαιρετικά επιθυμητός και ευρέως προπαγανδισμένος επαναπατρισμός άρχισε από το 1955 και απέφερε καρπούς μετά το 1968, τα θεμέλια της πολιτικής του επαναπατρισμού τέθηκαν τα τρία πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 50'. Σκοπός της πολιτικής του επαναπατρισμού δεν ήταν μονάχα η υιοθέτηση της ελληνικής σημαίας που μπορεί να αυξομειωθεί ανάλογα με την εσωτερική και εξωτερική συγκυρία, όσο η δημιουργία του Πειραιά μετά το 1968 ως μεγάλου ναυτιλιακού κέντρου του ελληνόκτητου στόλου και ακόμα πιο σημαντικό η δημιουργία νέων δυναμικών ναυτιλιακών εταιριών, «γέννημα-θρέμμα» του Πειραιά.³

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι η κατάδειξη των προσπαθειών που κατέβαλε το Ελληνικό κράτος προκειμένου να προσελκύσει τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες πίσω στην Ελλάδα. Εστιάζουμε κυρίως στο νομικό πλαίσιο προσέλκυσης των αλλοδαπών εταιριών στην Ελλάδα, με την ανάλυση νομοθετημάτων και αναπτυξιακών νόμων οι οποίοι θεσπίστηκαν από το Ελληνικό Κράτος. Επιπλέον αναφέρονται όλα τα ελληνικά εταιρικά μορφώματα τα οποία θεσπίστηκαν από τον Έλληνα νομοθέτη προκειμένου να διευκολύνει την απόκτηση πλοίου από Έλληνες

³ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Κράτος και εφοπλιστές στην Ελλάδα (1945-1975). Μια άρρηκτη σχέση», Αθήνα, εκδόσεις Διονικός, 2005, σ272

επιχειρηματίες αλλά και να καταστήσει τις Ελληνικές εταιρείες εξίσου ελκυστικές με τις σημαίες ευκαιρίας. Τέλος, γίνεται μια εκτίμηση των αποτελεσμάτων της πολιτικής αυτής που ακολουθήθηκε τα τελευταία 50 χρόνια και υποβάλλονται προτάσεις τόσο βελτίωσης της υπάρχουσας κατάστασης όσο και νέα μέτρα που μπορούν να ληφθούν προκειμένου το Ελληνικό κράτος, στη δύσκολη οικονομική και πολιτική συγκυρία που βρίσκεται, να μπορέσει να εκμεταλλευτεί ένα μέρος της τεράστιας δυναμικής της Ελληνικής Ναυτιλίας.

1.1 Επενδύσεις και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού (ΝΔ 2687/1953⁴)

Τον ουσιαστικό νόμο που πλαισιώνει την θαλάσσια μεταπολεμική ναυτιλιακή πολιτική αποτελεί ο ΝΔ 2687/1953 περί « επενδύσεων και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού». Πάνω σε αυτό το νομοθέτημα τέθηκαν οι βάσεις που βοήθησαν στην μετέπειτα ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στα μεταπολεμικά χρόνια. Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι αυτό το νομοθέτημα ψηφίζεται μέσα σε μια περίοδο κρίσης λόγω του προστατευτισμού σημαίας ενώ την ίδια περίοδο έχει μειωθεί σημαντικά η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας με αποτέλεσμα πολλά ελληνόκτητα πλοία να ταξιδεύουν με ξένη σημαία.

Με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/1953 κατοχυρώνεται η προνομιακή μεταχείριση που απολαμβάνει το κεφάλαιο που προέρχεται από το εξωτερικό και προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, όπως αναφέρεται στα υπόλοιπα άρθρα του Ν.Δ.2687/53, επεκτείνεται και σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία.

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

- Η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου
- Η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό
- Η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς και κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14

⁴ ΝΔ 2687/1953 [Προστασία κεφαλαίων εξωτερικού] (Άρθρα 1, 2,5, 13, 17)

Έτσι παρά την προϋπαρξη του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού δικαίου ο οποίος αναγνωρίζει ως ελληνικά μόνο τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει το 50 %:

- σε έλληνες υπηκόους
- σε ελληνικά νομικά πρόσωπα
- σε υπηκόους των λοιπών Κρατών -Μελών της ΕΕ
- σε εταιρίες των λοιπών κρατών της ΕΕ(άρθρο 48 της ΣυνθΕΚ)

με την θέσπιση του ΝΔ2687/1953 μπορούν να θεωρηθούν ως ελληνικά επίσης τα πλοία που ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες των οποίων το 50% του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα και ταυτόχρονα έχουν χωρητικότητα ανώτερη των 1500 κόρων.

Μέσω του άρθρου αυτού, το ελληνικό κράτος προσπάθησε να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία στο εθνικό νηολόγιο με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος και μάλιστα έδωσε τις απαραίτητες εγγυήσεις προς τις ξένες τράπεζες ώστε να παράσχουν χρηματοδότηση σε πλοία υπό ελληνική σημαία.

Τέτοιες εγγυήσεις είναι ενδεικτικά οι ακόλουθοι όροι που προβλέπονται τις εγκριτικές πράξεις νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954:

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

αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου, ή να το πωλήσει ακόμα και χωρίς πλειστηριασμό, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διαδικασίας που προβλέπει ο νόμος, και χωρίς ευθύνη του για αποζημίωση του πλοιοκτήτη ακόμα και αν υπάρχει υπαιτιότητά του.

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

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

Το Ν.Δ. 2687/53 έδωσε στο ελληνικό κράτος τη δυνατότητα να εισάγει ανέκκλητους όρους που κρίνονται απαραίτητοι κάθε φορά για τη στήριξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και είχε ως αποτέλεσμα την άμεση αύξηση των πλοίων που νηολογούνταν υπό την ελληνική σημαία. Είναι άξιο αναφοράς πως μεταξύ των ετών 1953-1962 προσελκύστηκαν 652 ⁵πλοία που νηολογήθηκαν στο ελληνικό νηολόγιο ως κεφάλαια εξωτερικού, πράγμα το οποίο ισχύει μέχρι σήμερα, καθώς κάθε

⁵ Α. Ανταπασης, Το σύστημα φορολογίας Εισοδήματος των Ελληνικών Πλοίων, Εκδόσεις Αντ.Ν.Σακκουλας, Αθήνα, 2001, σ132

ποντοπόρο πλοίο που νηολογείται στην ελληνική σημαία νηολογείται ως κεφάλαιο εξωτερικού του άρθρου 13 του Ν.Δ.2687/53

1.2 Η Ειδική ανώνυμη Ναυτιλιακή εταιρεία (ΝΔ 2687/53)

Ως «Ειδικές Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες» νοούνται οι ανώνυμες εκείνες εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το Ελληνικό Δίκαιο με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53. Η εταιρική αυτή μορφή είναι μεν Ανώνυμη Εταιρεία αλλά έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και υπάγεται σε εξαιρετικές διατάξεις, οι οποίες την διαφοροποιούν από την Ανώνυμη Εταιρεία του Ν.2190/1920 και οι οποίες συμπληρώνονται από το κοινό δίκαιο περί νομικών προσώπων (και όχι από το κοινό δίκαιο της Α.Ε.). Η εταιρεία αυτή έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας αυτής είναι *«η κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση ελληνικών πλοίων ενεργούντων διεθνείς πλόες»*. ⁶ Η εταιρεία θα πρέπει να φέρει στην επωνυμία της τις λέξεις «Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία».
- Το κεφάλαιό των ειδικών ανώνυμων ναυτικών εταιριών υπόκειται σε δεσμεύσεις και μπορεί να εκφράζεται σε ξένο νόμισμα (πχ λίρα Αγγλίας ή Δολάριο Η.Π.Α.), μπορεί να καταβληθεί ή και να εξαχθεί στο εξωτερικό σε αλλοδαπή Τράπεζα, στο όνομα της εταιρείας.
- Οι μετοχές της εταιρείας μπορεί να είναι ανώνυμες, μπορούν να εξαχθούν στο εξωτερικό αλλά απαγορεύεται ρητά η εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο.
- Η σύγκληση και συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων υπόκειται στις διατυπώσεις του Ν.2190/1920 περί Ανωνύμων Εταιρειών και πραγματοποιείται στην έδρα της εταιρείας, αλλά μπορεί να συνεδριάσει έγκυρα και χωρίς να ακολουθηθούν οι διατυπώσεις αυτές με σύμφωνη απόφαση των μετόχων της εταιρείας. Επομένως οι μέτοχοι έχουν τη δυνατότητα να συνεδριάσουν και σε άλλο μέρος, είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή
- Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας οφείλει να συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά κάθε εξάμηνο και μπορεί να συνεδριάζει είτε στην ημεδαπή είτε

⁶ Άρθρο 13 Παρ 2 Ν.2687/53

στην αλλοδαπή, με την παρουσία ή τη νόμιμη εκπροσώπηση όλων των μελών του.

- Τα λογιστικά βιβλία της εταιρείας και ο ισολογισμός της τηρούνται στο νόμισμα στο οποίο εκφράζεται το μετοχικό της κεφάλαιο. Επίσης ο ισολογισμός πρέπει να κατατεθεί εντός 20 ημερών από την έγκρισή του από τη Γενική Συνέλευση στο Ναυτικό Επιμελητήριο και στο αρμόδιο υπουργείο για εμπορικά θέματα (Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού)
- Επιτρέπεται η ελεύθερη διανομή των κερδών της εταιρείας, χωρίς περιορισμούς αναφορικά με διανομή μερισμάτων και σχηματισμό αποθεματικών, ύστερα από ομόφωνη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.
- Τα συμβόλαια με τα οποία συστήθηκε η εταιρεία, οι αποφάσεις αναφορικά με την αύξηση κεφαλαίου της, οι τίτλοι των μετοχών, οι εξοφλήσεις των μερισμάτων και η επιστροφή κεφαλαίου απαλλάσσονται από την καταβολή του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου, από τα τέλη χαρτοσήμου και από εισφορές υπέρ Νομικών Προσώπων ή τρίτων.

Το άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/1953 πέτυχε το στόχο του, να προσελκύσει δηλαδή τους Έλληνες πλοιοκτήτες προκειμένου να νηολογήσουν υπό ελληνική σημαία τα πλοία τους. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 70, τα 3/4 των πλοίων ελληνικών συμφερόντων βρισκόταν νηολογημένο υπό ελληνική σημαία ⁷. Δεν έτυχε όμως αντίστοιχης ανταπόκρισης και επιτυχίας το εγχείρημα της «Ειδικής Ανώνυμου Ναυτιλιακής Εταιρείας». Παρά το γεγονός ότι η εταιρεία αυτή αποτελούσε μια εξαπλουστευμένη μορφή της Α.Ε., η σύστασή της εξακολουθούσε να παραμένει μια ιδιαίτερα πολύπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία. ⁸ Και αυτό γιατί απαιτούνταν αρχικά να συσταθεί αυτή σαν κανονική Ανώνυμος εταιρεία του ν.2190/1920, στη συνέχεια να αποκτήσει πλοίο το οποίο θα νηολογούνταν ως ελληνικό βάσει της εγκριτικής πράξης και αφού η εγκριτική αυτή πράξη δημοσιευόταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μόνο τότε θα μετατρέπονταν τελικά δια της τροποποίησης του Καταστατικού της σε «Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία». Η ταυτόχρονη ύπαρξη της Ε.Α.Ν.Ε., δεν απέκλειε και τη χρησιμοποίηση της κοινής Α.Ε. για

⁷ Τζ. Χαρλαυτή, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος Αιώνας, Αθήνα, εκδόσεις Νεφέλη, 2001, σ. 305

⁸ ό.π., σ. 309

ναυτιλιακό σκοπό. Επιπλέον οι Εταιρείες αυτές έπρεπε να διατηρούν λογιστικά βιβλία σύμφωνα με τον Κώδικα Φορολογικών στοιχείων αλλά και να μεριμνούν και για άλλες φορολογικού είδους διαδικασίες, κάτι το οποίο δεν συνέβαινε στις αλλοδαπές εταιρείες. Το εταιρικό αυτό μόρφωμα δεν ευδοκίμησε και συναντάται σπάνια στην πρακτική. Για τους λόγους αυτούς, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούσαν να προτιμούν τις υπεράκτιες εταιρείες, όπως του Παναμά και της Λιβερίας.

1.3 Νόμος εγκαταστάσεως αλλοδαπών εταιριών στην Ελλάδα (Α.Ν. 89/1967)

Το ιστορικό πλαίσιο τις δεκαετίας του '60 βρίσκει τις χώρες της Μέσης ανατολής να έχουν ανάπτυξη ισχυρή δραστηριότητα όχι μόνο στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και στην εμπορία του πετρελαιο. Αυτή η ανάπτυξη δεν οφείλεται μόνο στην γεωγραφική τους θέση μιας και βρίσκεται κοντά στην διώρυγα του Σουέζ η οποία και αποτελεί σημείο αναφοράς για την Παγκόσμια Ναυτιλία, αλλά και το τεράστιο πετρελαϊκό πλούτο της περιοχής. Αυτοί οι παράγοντες είχαν σαν αποτέλεσμα να καταστήσουν τις χώρες της περιοχής αυτής πόλο έλξης για τις μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις, Αμερικανικών κυρίως συμφερόντων, με αποτέλεσμα αυτές να εγκαταστήσουν υποκαταστήματα και γραφεία, έχοντας ως οικονομικό κέντρο την πόλη της Βηρυτού, προκειμένου να προωθήσουν τα προϊόντα τους στη Μέση Ανατολή.⁹

Ενόψει των ταραχών και των εντάσεων που επικράτησαν στην Μέση Ανατολή δεν θα μπορούσαν παρά να δυσκολέψουν και την δραστηριότητα και την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας στις περιοχές αυτές. Εν μέσω αυτής της δυσμενούς κατάστασης προσπάθησε η Ελληνική κυβέρνηση να προσελκύσει την οικονομική δραστηριότητα από αυτές τις γειτονικές χώρες με απώτερο σκοπό την εισροή συναλλάγματος. Αυτή την πολιτική έρχεται να πρεσβεύσει Αναγκαστικός Νόμος 89/1967 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών Εταιριών». Ο εν λόγω νόμος ορίζει ότι οι αλλοδαπές εμποροβιομηχανικές εταιρείες με οποιονδήποτε τύπο ή μορφή που έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση εμπορικών εργασιών εκτελούμενων εκτός Ελλάδος και ταυτόχρονα οι ίδιες

⁹ Βλάχος Γ, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική - 2η Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς, 2007 , σ.634

βρίσκονται εκτός Ελλάδος, μπορούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με ειδική άδεια. Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι ο νόμος χρησιμοποιεί τον όρο εμποροβιομηχανικές εταιρίες προκειμένου να καλύψει ένα ευρύ φάσμα εμπορικών επιχειρήσεων θέτοντας τον προβληματισμό εάν στο φάσμα αυτό μπορούν να συμπεριληφθούν οι ναυτιλιακές. Προχωρώντας σε μια διασταλτική ανάλυση του ορισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μπορεί να συμπεριληφθούν στο φάσμα των εμπορικών επιχειρήσεων δεδομένου ότι εμπορεύονται τις μεταφορικές τους υπηρεσίες

Η εγκατάσταση γραφείων ή υποκαταστημάτων τους στην Ελλάδα αποτέλεσε στην ουσία ένα ειδικό προνομιακό καθεστώς έτσι ώστε το κράτος να εκμεταλλευτεί το ελάχιστο εισαγόμενο συνάλλαγμα το οποίο έθετε ο νόμος ως προϋπόθεση για την υπαγωγή τους σε αυτόν. Αυτό το θεσμικό πλαίσιο στόχευε να προσελκύσει αλλοδαπές εταιρίες, είτε Ελληνικών είτε αλλοδαπών συμφερόντων οι οποίες ήταν ήδη ενεργές. Δηλαδή, βασικό στοιχείο για την υπαγωγή σε αυτό τον νόμο είναι η προϋπαρξη μιας αλλοδαπής εταιρείας ή επιχείρησης σε άλλη χώρα, η οποία να ασκεί εμπορική (και κατ' επέκταση ναυτιλιακή) δραστηριότητα στην Ελλάδα .

Το άρθρο 3 του Ν. 89/1967 ασχολείται με όλες τις διευκολύνσεις και τις ευνοϊκές ρυθμίσεις που παρέχει ο νόμος στις εταιρίες προκειμένου να τις προσελκύσει. Τέτοιες ρυθμίσεις περιλαμβάνουν την έκδοση άδειας παραμονής και άδεια εργασίας στο άτομο που θα είναι υπεύθυνο για το ξεκίνημα της εταιρείας. Αυτή η άδεια έχει ισχύ για δυο χρόνια και σε αυτό το διάστημα το κράτος παρέχει φορολογική ενημερότητα στο προαναφερθέν άτομο. Ο νόμος αυτός προβλέπει την απαλλαγή από την καταβολή δασμών, φόρων, τελών χαρτοσήμου, εισφορών, φόρων κύκλων εργασιών, φόρων πολυτελείας και παντός εν γένει δικαιωμάτων ή κρατήσεων υπέρ του Δημοσίου αναφορικά με την εισαγωγή εξοπλισμού για τα γραφεία στην Ελλάδα. Σημαντικό προνόμιο το οποίο παρείχε ήταν η απαλλαγή από φόρους εισοδήματος και κάθε είδους φόρων εισφορών, κρατήσεων υπέρ του Δημοσίου αναφορικά με εισόδημα διοικούμενων επιχειρήσεων που αποκτάται στο εξωτερικό, αλλά και του εισοδήματος του αλλοδαπού προσωπικού για τις αποδοχές του στην Ελλάδα.

Σημαντικές συμπληρωματικές διευκολύνσεις που προέβλεπε αυτός ο νόμος ήταν επίσης η απαλλαγή από τον ταχυδρομικό έλεγχο των δεμάτων και τις αλληλογραφίας

των εταιρειών αυτών προς το εξωτερικό. Μέσα στις διατάξεις που επιτρέπουν την ελεύθερη διακίνηση δεμάτων και αλληλογραφίας, προβλέπεται επίσης η εισαγωγή και η εξαγωγή διαφημιστικού υλικού συναφές με την εμπορική δραστηριότητα.

Για τις εταιρείες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα ο νομοθέτης επιτρέπει την τήρηση βιβλίων σε γλώσσα διαφορετική από την Ελληνική¹⁰

Ο Α.Ν. 89/1967, προσέλυσε σε μικρό χρονικό διάστημα αρκετές αλλοδαπές εταιρείες, με μεγάλη ωφέλεια για το Ελληνικό κράτος. Παρόλα αυτά κρίθηκε αναγκαία η διευκρίνιση εάν σε αυτόν θα έπρεπε να υπάγονται οι Ναυτιλιακές εταιρείες. Σε αυτά τα ερωτήματα θα απαντήσει το επόμενο νομοθετικό κείμενο. 378/1968 Το ενδιαφέρον που προέκυψε από αλλοδαπές εταιρείες Ελληνικών συμφερόντων περί υπαγωγής τους στο νόμο αυτό, καθώς και η επιτυχία που γνώρισε ο νόμος αυτός με την προσέλκυση εμποροβιομηχανικών επιχειρήσεων σε σύντομο μάλιστα χρονικό διάστημα υποδηλώνουν την επιτυχία αυτού του νομικού κειμένου.

1.4 Συμπληρωματικές διάταξης περί εγκατάστασης αλλοδαπών εταιριών στην Ελλάδα (Α.Ν. 378/1968)

Ο Α.Ν 378/1968 αποτέλεσε ένα συμπληρωματικό νόμο προς τον Νόμος του 1967 ο οποίος έχριζε διαφόρων διευκρινήσεων και προσθηκών. Ήδη από το πρώτο κιάλας άρθρο ορίζεται η υπαγωγή των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων παντός τύπου στις διατάξεις του Α.Ν.89/1967, με την χορήγηση αδείας εγκατάστασης στην οποία θα αναφέρονται ρητά οι δραστηριότητες της εκάστοτε εταιρείας. Οι εταιρείες αυτές θα απολάμβαναν πλέον όλα τα προνόμια και τις φορολογικές και δασμολογικές απαλλαγές του Α.Ν.89/1967.

Οι διάφορες διευκολύνσεις και τα φορολογικά προνόμια που θα απολάμβαναν οι αλλοδαπές εταιρείες που θα εγκαθίστανται στην Ελλάδα θα δημιουργούσε ένα σημαντικό χάσμα μεταξύ αυτών και των ήδη υφιστάμενων ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών. Παράλληλα πολλές ελληνικές επιχειρήσεις θα προχωρούσαν σε διαδικασίες «μεταμπίεσής» τους σε αλλοδαπές προκειμένου να υπαχθούν στις

¹⁰ Σύμφωνα με τον Ν.2190/1920, οι ανώνυμες εταιρεία υποχρεούνται να διατηρούν τα βιβλία τους στην Ελληνική γλώσσα. Με το να επιτρέπει ο νομοθέτης την διατήρηση βιβλίων σε γλώσσα διαφορετική από αυτήν την Ελληνική διευκολύνει την αλλοδαπή εταιρεία.

ευνοϊκές ρυθμίσεις του Α.Ν.89/1967. Ο νομοθέτης αντιλαμβανόμενος αυτούς τους δύο κινδύνους που θα ελλόχευαν, προέβλεψε την υπαγωγή στον Α.Ν.89/1967 και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες ασκούν την ίδια δραστηριότητα με τις αλλοδαπές και οι οποίες υφίσταντο προ εφαρμογής του νόμου αυτού¹¹

Ο Α.Ν. 378/1968 ορίζει επιπλέον ότι πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων την διαχείριση, πρακτόρευση ή αντιπροσώπευση ασκούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εταιρείες που έχουν εγκατασταθεί βάσει του Α.Ν. 89/1967 και 378/1968 απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος αλλά και από κάθε είδος τέλους, φόρου, εισφοράς για το εισόδημά τους που αποκτάται μέσω των παραπάνω εταιρειών. Γίνεται όμως ιδιαίτερη μνεία στο νόμο αυτό ότι οι φοροαπαλλαγές αυτές (φόροι εισοδήματος και παντός άλλου είδους φόροι) ισχύουν μόνο για το εισόδημα της εταιρείας που θα προκύπτει από τις δραστηριότητες που αναφέρονται ρητά και επακριβώς στην άδεια εγκατάστασης της εταιρείας που προαναφέρθηκε, η οποία είναι απαραίτητη για την δραστηριοποίηση των εταιρειών αυτών στην Ελλάδα και την υπαγωγή τους στον Α.Ν. 89/1967

Ως αναφορά τα εργαζόμενα άτομα σε τέτοιου είδους εταιρίες, ο νομοθέτης προβλέπει την απεριόριστη παράταση ανά διετία της άδειας εργασίας και παραμονής του αλλοδαπού προσωπικού στην Ελλάδα¹² Παράλληλα στο ίδιο άρθρο παραθέτει λεπτομερώς στοιχεία σχετικά με δικαιώματα ατελούς εισαγωγής και κυκλοφορίας ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων των αλλοδαπών υπαλλήλων.

Τέλος ο νομοθέτης καθορίζει ως κατώτατο όριο των τραπεζικών εγγυητικών επιταγών το ποσό των 1.000 δολαρίων και ανώτατο όριο το ποσό των 5.000 δολαρίων Η.Π.Α.¹³

Οι δύο αυτοί νόμοι αποτέλεσαν μια σημαντική υποβοήθηση για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η υποβοήθηση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τη διεθνή προβολή της χώρας, την αύξηση και την άνθιση Ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Πλήθος ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πολλές από τις οποίες δεν

¹¹ Α.Ν 89/1967 Αρθρο1, §2

¹² Α.Ν 89/1967 Αρθρο3, §1

¹³ Α.Ν 89/1967 Αρθρο 4

εξυπηρετούσαν Ελληνικά συμφέροντα και οι οποίες ασχολούνταν εκτός από τη διαχείριση των πλοίων και με άλλους τομείς της ναυτιλίας, όπως ναυλομεσιτικά γραφεία, διακανονιστές αβαριών, ασφαλιστές, πραγματογνώμονες εκμεταλλεύτηκαν το νόμο αυτό και την προνομιακή μεταχείριση που τους παρείχε το Ελληνικό κράτος και εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα. Τέθηκαν λοιπόν οι υποδομές που ανατροφοδότησαν την ανάπτυξη της ναυτιλίας κάνοντας τον Πειραιά ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Το κράτος επωφελήθηκε από την εισροή ξένου συναλλάγματος και γενικότερα υπήρξε μια βαθμιαία ανάπτυξη της οικονομίας.

Υπήρχαν βεβαίως και μειονεκτήματα και αδύνατα σημεία των νόμων αυτών που έχριζαν επίλυσης και βελτίωσης. Τέτοιο ήταν η καταστρατήγηση των συγκεκριμένων νόμων. Παρατηρήθηκε το φαινόμενο να υπάγονται στους νόμους αυτούς εταιρείες οι οποίες επωφελούνταν μεν των ευνοϊκών ρυθμίσεών τους, αλλά από την άλλη δεν εισήγαγαν στο κράτος τόσο συνάλλαγμα ώστε να θεωρείται συμφέρουσα για το Ελληνικό κράτος η συνεισφορά τους στην εθνική οικονομία αναλογικά με τα προνόμια που απολαμβάνουν.

1.5 Συμπληρωματικοί νόμοι (Ν.791/1978 & Ν.762/1978)

Δεδομένου του γεγονότος ότι ουδέποτε είχε ληφθεί μέριμνα για τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο κλάδος της ναυτιλίας, μέσα στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ήταν ιδιαίτερα προβληματική. Τέτοιες προβληματικές αφορούσαν τη διαφοροποίηση μεταξύ της σημαίας των πλοίων από την εθνικότητα των πλοιοκτητών τους, τη σύσταση μίας ξεχωριστής αλλοδαπής εταιρείας για κάθε πλοίο, τη κατά βάση διεθνής λειτουργία των πλοίων που επιχειρούσαν σε όλες τις θάλασσες αναζητώντας ναύλα και τα οποία σπάνια προσέγγιζαν ελληνικούς λιμένες κ.α. Τέλος θα πρέπει να λεχθεί ότι οι διάφοροι νόμοι που είχαν εφαρμοστεί δεν εισήγαγαν κάποια ειδική μορφή εταιρείας, απλά έθεταν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για να την προσέλκυση ήδη υφιστάμενων αλλοδαπών επιχειρήσεων να εγκατασταθούν στην Ελλάδα.

Επομένως οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες οι οποίες είχαν πλοία με ελληνική σημαία νηολογημένα υπό το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/1953 και είχαν εγκαταστήσει στην Ελλάδα γραφεία ή υποκαταστήματα βάσει των ΑΝ89/1967 και 378/1968

ασκώντας την διοίκηση τους από την Ελλάδα θεωρούνταν άκυρες διότι δεν πληρούσαν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για διατυπώσεις του ελληνικού δικαίου. Το γεγονός αυτό διατάραξε τις ισορροπίες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και απείλησε μέχρι κατάρρευση του ναυτιλιακού οικοδομήματος, αφού η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ήταν (και είναι) αλλοδαπές, και με τις αποφάσεις αυτές καθίσταντο άκυρες. Αυτό συνέβαινε κυρίως γιατί δεν υπήρχε κάποια συγκεκριμένη νομοθετική πρόβλεψη, η οποία να επικεντρώνεται στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και στα προβλήματά της, αλλά αντιθέτως η ναυτιλία έπρεπε να προσαρμόζεται σε ένα θεσμικό πλαίσιο οργανωμένο για εμπορικές επιχειρήσεις (π.χ. τον Ν.2190/1920), το οποίο δεν ελάμβανε υπόψη τα παραπάνω προβλήματα.

Σε αυτές τις αδυναμίες και ελλείψεις έρχεται να απαντήσει και να συμπληρώσει ο νόμος Ν791/1978 *«περί διατάξεων αφορωσών το εν Ελλάδι καθεστώς των κατά το δίκαιο αλλοδαπής Πολιτείας συσταθεισών εταιριών»* ο οποίος εφαρμόστηκε προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω προβλήματα, αποκλίνει από τον κανόνα της πραγματικής έδρας του νομικού προσώπου, που έχει θεσπισθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 Α.Κ. Ο Νόμος αυτός ορίζει ότι οι ναυτιλιακές αλλοδαπές εταιρείες διέπονται ως προς τη σύσταση και την ικανότητα δικαίου από το δίκαιο της χώρας της καταστατικής τους έδρας, χωρίς να έχει σημασία ο τόπος στον οποίο ασκείται πραγματικά η διοίκηση της εταιρείας

Με το νόμο 762/1978 δόθηκε λύση και σε ένα άλλο ζήτημα που απασχολούσε τον κόσμο της ναυτιλίας και υπήρξε πεδίο δικαστικών διαμαχών μεταξύ των Ελλήνων Ναυτικών και των αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών. Οι Έλληνες ναυτικοί, σε πολλές περιπτώσεις που ήγειραν αξιώσεις έναντι αλλοδαπών εταιρειών, βρίσκονταν αντιμέτωποι είτε με ενστάσεις περί ελλείψεως δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων, είτε με εταιρείες-φαντάσματα, οι οποίες είχαν πλέον διαλυθεί. Με το νόμο 762/1978 καθιερώνεται πλέον *ευθύνη εις ολόκληρον των αντιπροσώπων της αλλοδαπής εταιρείας στην Ελλάδα* για τις προκύπτουσες εκ των συμβάσεων ναυτικής εργασίας υποχρεώσεις

1.6 Ναυτική Εταιρία (Ν.959/1979)

Παρά τις νομοθετικές προσπάθειες που έκανε το κράτος όλα αυτά τα χρόνια με σκοπό την προσέλκυση της ναυτικής δύναμης και την διόγκωση του ελληνικού στόλου, καθώς επίσης και η αποτυχία του θεσμού της «Ειδικής Ανώνυμου Ναυτιλιακής Εταιρείας» μιας και τα επιθυμητά αποτελέσματα δεν είχαν επιτευχθεί, κατέστησε αναγκαία την εκπόνηση ενός νομοθετήματος για τη δημιουργία μιας νέας Εταιρικής μορφής η οποία θα ανταποκρίνεται επαρκώς στις ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας.

Με τον Νόμο 959/1979 δημιουργείται ένα νέο είδος εταιρίας ναυτιλιακής εταιρίας που συνδυάζει τα πλεονεκτήματα της δομής της Ανώνυμης εταιρίας ενώ παραθέτει διάφορες ρυθμίσεις που προσιδιάζουν τις ιδιοτυπίες της εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών μεταφορών. Παρά το γεγονός ότι η Ναυτική Εταιρεία είναι μια καθ' όλα νέα εταιρική μορφή, παρόλα αυτά ακολουθεί τις γενικές γραμμές του Ν.2190/1920 αλλά και τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί νομικών προσώπων, προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν ερμηνευτικά προβλήματα και να ενταχθεί πλήρως στο σύστημα του Ελληνικού Δικαίου. Είναι ουσιαστικά μια μορφή ανώνυμου εταιρείας, η οποία συνίσταται και λειτουργεί κατά διάφορο τρόπο από την κοινή ανώνυμη εταιρεία. . Πρόκειται δηλαδή στην ουσία για μια απλουστευμένη μορφή της ανώνυμης εταιρείας, όπου ο νομοθέτης χρησιμοποίησε έναν συνδυασμό μεταξύ της κατασκευής και της δομής μιας κεφαλαιουχικής και συγχρόνως σωματειακής¹⁴

Σκοπών των ναυτικών εταιριών που δημιουργούνται με αυτό τον νόμο είναι η εκμετάλλευση και η διαχείριση φορτηγών και επιβατικών πλοίων. Οι εταιρίες αυτές χαρακτηρίζονται ως εμπορικές και εγγράφονται στο μητρώο ναυτικών εταιριών του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας. εταιρείας. Η καινοτομία αυτού του νομοθετικού κειμένου όμως δεν είναι μόνο οι ρυθμίσεις που αυτό προβλέπει για τις εταιρείες που δημιουργούνται. Οι νομοθέτες έλαβαν υπόψιν τους για τη δημιουργία του νέου αυτού εταιρικού μορφώματος αφενός αλλοδαπές νομοθεσίες και πρακτικές περί Εταιρειών, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι έλληνες εφοπλιστές και για καταστεί η

¹⁴ Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η Ναυτική Εταιρεία και η σχέση της με την ανώνυμη εταιρεία, Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα, Χίος, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2003, Αθήνα, σ.23

εταιρεία ανταγωνιστική έναντι των εταιρειών Παναμά ή Λιβερίας καθώς επίσης και τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Βασικός σκοπός των εταιριών που θα δημιουργηθούν από αυτό το νομοθέτημα είναι απόκτηση της κυριότητας ελληνικών εμπορικών πλοίων, η εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων καθώς και η απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών¹⁵. Σε αντίθεση με την ναυτιλιακή εταιρεία η οποία προϋποθέτει την ύπαρξη πλοίου για την σύσταση της, η ναυτική εταιρία δεν θέτει κάποιο τέτοιο περιορισμό. Άρα μια ναυτική εταιρεία μπορεί να συσταθεί με σκοπό την μελλοντική ή ενόψει αγορά ενός εμπορικού πλοίου ή ακόμα με σκοπό την διαχείριση πλοίων με ελληνική σημαία τα οποία δεν ανήκουν σε αυτή.

Στο άρθρο 5 του ίδιου νόμου προβλέπεται η καταβολή του κεφαλαίου της Ναυτικής Εταιρείας από τους δύο τουλάχιστον ιδρυτές. Το κεφάλαιο αυτό πρέπει να καταβληθεί από τους ιδρυτές της εταιρείας στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών εντός δύο ημερών από την καταχώριση της εταιρείας στο Μητρώο. Ισχύει αναλογικά εδώ η αρχή της ισότητας της μετοχής που ισχύει και στις ανώνυμες εταιρείες το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο ορίζεται στα 5.000€ και η ονομαστική τιμή της μετοχής δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 1€. Σημαντική δικλείδα που προβλέπει είναι ο περιορισμός που θέτει στις κτήση των μετοχών από αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 10 του Ν.959/79, εισάγεται η απαγόρευση κτήσεως εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί μετοχών από αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα εξασφαλίζοντας έτσι ότι η πλειοψηφία των μετοχών της εταιρείας δεν θα περιέλθει σε αλλοδαπούς. Η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου προβλέπει εξαίρεση στον κανόνα αυτό, ορίζοντας ότι αλλοδαποί μπορούν αν αποκτήσουν μέρος των μετοχών, εφόσον αυτές αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο από το μισό του μετοχικού κεφαλαίου και εφόσον αυτό προβλέπεται στην εταιρική σύμβαση¹⁶.

¹⁵ Ν. 959/79, άρθρο 1 §1

¹⁶ Ενόψει της εναρμόνισης ελληνικού δικαίου και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αργότερα κατέστη αναγκαία η ψήφιση του Ν.2987/2002 ο οποίος τροποποιεί το εν λόγω άρθρο ως εξής: «Απαγορεύεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών ναυτικής εταιρείας.» Σαν αποτέλεσμα, η απαγόρευση του α.10 περιορίστηκε σε φυσικά και νομικά πρόσωπα τα οποία είναι πολίτες ή εταιρείες που διέπονται από το δίκαιο χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου

Με τη ρύθμιση του άρθρου αυτού επιτυγχανόταν σε μεγάλο βαθμό η διασφάλιση του ελέγχου της Ναυτικής Εταιρείας από Έλληνες

Το άρθρο 58 του Ν.959/1979 ασχολείται με την φορολογία των Ναυτικών Εταιρειών και των μετόχων τους. Σύμφωνα με την §1 του άρθρου 58, ορίζεται ότι οι διατάξεις του άρθρου 2 Ν.27/1975 εφαρμόζονται και στις ναυτικές εταιρείες, αναφορικά με την φορολογία των ίδιων των εταιρειών αλλά και των μετόχων τους, εφόσον αυτές είναι πλοιοκτήτριες πλοίων υπό ελληνική σημαία. Επιπλέον, φορολογούνται αναλόγως με την κατηγορία στην οποία ανήκουν τα πλοία τους και με το εάν πρόκειται για ποντοπόρα ή ακτοπλοϊκά πλοία Η καταβολή των φόρων αυτών απαλλάσσει την ναυτική εταιρεία από την καταβολή κάθε άλλου φόρου αναφορικά με τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Αν όμως προκύπτουν κέρδη από άλλες δραστηριότητες των ναυτικών εταιρειών, για παράδειγμα από πρακτορεύσεις πλοίων, τότε τα κέρδη αυτά φορολογούνται όπως και τα κέρδη των ανωνύμων εταιρειών με βάση Ν3842/1958. Η §2 ορίζει επιπλέον ότι τα διανεμόμενα κέρδη των ναυτικών εταιρειών απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, άρα και από τον φόρο εισοδήματος. Η παράγραφος 3 τέλος του άρθρο 58 Ν.959/1979 ορίζει ότι οι εταιρείες που έχουν ως αντικείμενο τη διαχείριση ή εκμετάλλευση εμπορικών πλοίων ανηκόντων σε τρίτους, φορολογούνται επίσης με τα οριζόμενα στο Ν.Δ. 3842/1958.

Αποτέλεσμα του Νόμου 959/1979 ήταν η δημιουργία μιας εταιρικής μορφής, απαλλαγμένης από κρατικές παρεμβάσεις, της οποίας η σύσταση θα γίνεται χωρίς άδεια διοικητικής ή άλλης αρχής, με την τήρηση δηλαδή ορισμένων διατυπώσεων. Το μόρφωμα αυτό που δημιουργήθηκε έχει πολλά κοινά χαρακτηριστικά με τις εταιρείες του Παναμά και της Λιβύης.

Σαν αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής, το 1979 που εφαρμόστηκε ο Νόμος, ιδρύθηκαν 33 Ναυτικές Εταιρείες ενώ 10 χρόνια περίπου μετά, το 1989, αριθμούσαν 1.685¹⁷. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες βέβαια δεν εγκατέλειψαν την παλαιά πρακτική τους με την δημιουργία αλλοδαπών εταιρειών για την απόκτηση της κυριότητας πλοίων.

¹⁷ Κοτέα Μαριάνθη/Σαπόνάκη-Δρακάκη Λυδία, «Το νέο οικονομικό πρόσωπο του Πειραιά από το Μάντσεστερ στο City του Λονδίνου», Επιστημονική Επετηρίδα προς τιμήν του καθηγητή Αντωνίου Χ. Παναγιωτόπουλου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, 2006, σσ. 899-914

Αλλά ούτε και το Κράτος κινήθηκε με τη θέσπιση του Νόμου αυτού προς την εκδίωξη των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών. Άλλωστε σκοπός του Νομοθέτη δεν ήταν η επιβολή της Ελληνικής αυτής εταιρείας έναντι των αλλοδαπών, αλλά κυρίως η παροχή μία εναλλακτικής λύσης, απαλλαγμένη από τα πολλά προβλήματα που δημιουργούνταν με τις άλλες εταιρικές μορφές που προβλέπονταν στο Ελληνικό Δίκαιο. Επιπλέον, με αυτόν τον νόμο, δίνεται η ευκαιρία στους Έλληνες εφοπλιστές να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα του «γνησίου δεσμού» που αντιμετώπιζαν, αλλά και να διασφαλιστούν μέσω των διμερών συμβάσεων που έχει υπογράψει το Ελληνικό Κράτος, από τους κινδύνους διπλής φορολόγησης.¹⁸

Συμπεράσματα αναφορικά με το ισχύον νομικό πλαίσιο

Η Ελληνική ναυτιλία, αποτελεί αναμφισβήτητα έναν πολύ σημαντικό τομέα της Ελληνικής οικονομίας. Όπως προαναφέρθηκε, ο Έλληνας νομοθέτης με ένα μακροχρόνιο και μακροσκελές νομοθετικό έργο, προσπάθησε ήδη από τη δεκαετία του 1950 να προσελκύσει όλους εκείνους τους Έλληνες πλοιοκτήτες από τα διεθνή κέντρα ναυτιλίας όπου ασκούσαν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, προς το Ελληνικό κράτος. Οι προσπάθειες αυτές απέφεραν εν μέρει κάποια αποτελέσματα.

Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εκμεταλλευόμενες τις ευνοϊκές διατάξεις των Α.Ν.89/1967 και 378/1968, ίδρυσαν γραφεία και υποκαταστήματα στην Ελλάδα. Το συναλλάγματος που όφειλαν να εισάγουν στην χώρα οι εταιρείες αυτές έδωσε σημαντική ανάσα στα Ελληνικά δημοσιονομικά προβλήματα. Έτσι επετεύχθη ο στόχος και το όραμα πολλών μεταπολεμικών κυβερνήσεων, να καταστήσουν τον Πειραιά ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Με την εγκατάσταση πολλών αλλοδαπών εταιρειών στον Πειραιά, και μάλιστα πολλών κολοσσών της ναυτιλίας, με την εγκατάσταση ακόμα γραφείων εταιρειών που ασχολούνταν με παραπλήσια θέματα της εκμετάλλευσης πλοίων (εγκατάσταση παγκοσμίου φήμης ναυλομεσιτών, δικηγορικών γραφείων, προξενείων κτλ), με την εγκατάσταση Τραπεζών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναυτιλία και με την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, ο Πειραιάς είχε καταταχθεί ανάμεσα στα παγκόσμια ναυτιλιακά

¹⁸ Καλαντζής Α., Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2006, σ 42

κέντρα.¹⁹ Πιο συγκεκριμένα, από το 1968 μέχρι το 1975, είχαν ιδρυθεί στον Πειραιά, 800 καινούργιες ναυτιλιακές εταιρείες, μέσα σε ένα γενικό σύνολο 1600 επιχειρήσεων, εν μέρει παραρτήματα των εταιριών της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου και εν μέρει νεοϊδρυθείσες εγχώριες εταιρίες. Με αυτό τον τρόπο το ναυτιλιακό υπόβαθρο της Ελλάδας αυξήθηκε.²⁰

Με την πάροδο του χρόνου όμως, αυτή η εικόνα άρχισε να φθίνει. Ειδικά σήμερα, στις δύσκολες κοινωνικοοικονομικές συγκυρίες, τόσο της Ελλάδας όσο και του υπόλοιπου κόσμου, ενώ πρωταρχικό μέλημα της πολιτικής της εκάστοτε κυβέρνησης θα πρέπει να είναι η εκ νέου προσέλκυση ξένων επενδύσεων και εταιρειών στην ναυτιλία, παρατηρείται μια αδράνεια στο συγκεκριμένο θέμα. Πολλοί Έλληνες αλλά και ξένοι εφοπλιστές εγκαταλείπουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους αλλά και τα γραφεία τους και μεταφέρονται σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Οι λόγοι για την εγκατάλειψη αυτή αλλά και για την απροθυμία των Εφοπλιστών να επενδύσουν στην Ελλάδα, ποικίλλουν:

Πρωτίστως, λόγω των δεδομένων οικονομικών συνθηκών, δεν υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον εκ μέρους των εφοπλιστών. Το ενδιαφέρον του στρέφεται κυρίως στην διατήρηση ρευστού λόγω της παγκόσμιας κρίσης και της αστάθειας των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Δεύτερον, αποτρεπτικό χαρακτηριστικό του ελληνικού κράτους για του εφοπλιστές είναι η γραφειοκρατία. Οι διαδικασίες σύστασης εταιρειών, έγκρισης και έκδοσης αδείας τους είναι εξαιρετικά περίπλοκες και χρονοβόρες. Το κράτος παρουσιάζει μια εικόνα αδιαφορίας αναφορικά με τα προβλήματα της ναυτιλίας, χρησιμοποιώντας την αποκλειστικά για εισπρακτικούς λόγους μέσω της φορολογίας. Το Ελληνικό κράτος λειτουργεί περισσότερο σαν εμπόδιο παρά ως φορέας ανάπτυξης. Σαν αποτέλεσμα, ολοένα και περισσότεροι επαγγελματίες, Έλληνες και ξένοι, που δραστηριοποιούνται στην εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, διαγράφουν τα σκάφη τους από τα Ελληνικά νηολόγια και τις εταιρείες τους από τα Μητρώα Εταιρειών του Υπουργείου και να μεταφέρονται σε άλλα κράτη της Μεσογείου προκειμένου να ασκήσουν την

¹⁹ Κοτέα Μαριάνθη/Σαπόνάκη-Δρακάκη Λυδία, «Το νέο οικονομικό πρόσωπο του Πειραιά από το Μάντσεστερ στο City του Λονδίνου», Επιστημονική Επετηρίδα προς τιμήν του καθηγητή Αντωνίου Χ. Παναγιωτόπουλου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, 2006, σ. 899-914

²⁰ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Κράτος και εφοπλιστές στην Ελλάδα (1945-1975). Μια άρρηκτη σχέση», Αθήνα, εκδόσεις Διονικός, 2005, σ. 280

επαγγελματική τους δραστηριότητα. Τέλος, η έλλειψη κατάλληλων υποδομών για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας είναι σημαντική. Η παγκόσμια οικονομική κρίση σε συνδυασμό με το φτηνό εργατικό δυναμικό των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και της Τουρκίας αλλά και των χωρών της Άπω Ανατολής, προκάλεσε μεγάλα οικονομικά προβλήματα στα Ελληνικά ναυπηγεία.

Η πρόσληψη φτηνού εργατικού δυναμικού αποτελεί και έναν από τους λόγους για τους οποίους οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποφεύγουν την Ελληνική σημαία. Παρά την γενική παραδοχή ότι οι Έλληνες ναυτικοί είναι από τους πλέον ικανούς και αξιόπιστους, ο υποχρεωτικός αριθμός Ελλήνων ναυτικών σε υπό Ελληνική σημαία πλοία, σε συνδυασμό με τον υψηλό μισθό τους αλλά και τις υψηλές εισφορές που πρέπει να καταβάλλουν οι πλοιοκτήτες στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.), τους αποτρέπουν από το να υψώσουν Ελληνική σημαία και να απασχολούν Ελληνικό κατώτερο πλήρωμα στα πλοία τους.

Όπως γίνεται φανερό, οι προσπάθειες που έχει κάνει ο Έλληνας νομοθέτης είναι μεν στο σωστό δρόμο για την προσέλκυση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, αλλά εξαιτίας και της δύσκολης οικονομικής περιόδου που αντιμετωπίζει η χώρα, καθώς και γενικότερα η Ευρώπη, πρέπει να γίνουν ρηξικέλευθες αλλαγές, που θα επιτρέψουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά και την λειτουργία τους σε ένα υγιές επιχειρηματικό περιβάλλον, προκειμένου το Ελληνικό κράτος να ωφεληθεί τόσο οικονομικά, μέσω της εισροής συναλλάγματος, όσο και κοινωνικά, με την προσφορά θέσεων εργασίας.

Αρχικά, πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών. Οι δύσκολες οικονομικές συγκυρίες που αντιμετωπίζουν οι υπόλοιπες μεσογειακές χώρες-εταίροι της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνδυασμό με τις αναταραχές και τις ιστορικές ανατροπές καθεστώτων στον Αραβικό κόσμο (Λιβύη, Αίγυπτος,)δίνουν την ευκαιρία στην Ελλάδα, ως το πλέον παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος, να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στη Μεσόγειο. Γίνεται επομένως φανερό ότι η Ελλάδα κατέχει στρατηγική θέση στη Μεσόγειο και οφείλει να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται έτσι ώστε να δημιουργήσει τις κατάλληλες υποδομές προκειμένου να καταστεί αρχικά σημείο αναφοράς στις Μεσογειακές χώρες αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Εισαγωγή - Τρόποι φορολόγησης πλοίων²¹

Τα συστήματα, τα οποία κυρίως χρησιμοποιούνται διεθνώς για τον προσδιορισμό του φόρου που επιβάλλεται από την εκμετάλλευση πλοίων, είναι τρία.

Το πρώτο σύστημα είναι αυτό με βάση το οποίο φορολογούνται τα ακαθάριστα έσοδα του πλοίου. Ο φόρος υπολογίζεται με την χρήση συντελεστή πάνω στα εκάστοτε ακαθάριστα έσοδα. Είναι δυνατόν οι φορολογικοί συντελεστές να διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου, όπως επίσης και ανάλογα με το είδος της μίσθωσης.

Το δεύτερο σύστημα προσδιορισμού φόρου είναι αυτό που φορολογεί τα καθαρά κέρδη από την εκμετάλλευση του πλοίου. Τα καθαρά κέρδη από την εκμετάλλευση του πλοίου προκύπτουν εάν από τα ακαθάριστα έσοδα εκπέσουν, οι από τον εκάστοτε σχετικό νόμο επιτρεπόμενες προς έκπτωση δαπάνες (αμοιβές, κόστος καυσίμων, κόστος επισκευών κτλ). Και στην περίπτωση της φορολόγησης των καθαρών κερδών από την εκμετάλλευση του πλοίου είναι δυνατόν να εφαρμόζονται διαφορετικοί συντελεστές φορολογίας ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου και το είδος της μίσθωσης.

Το τρίτο σύστημα φορολογίας είναι αυτό που φορολογεί το πλοίο βάση ολικής ή καθαρής χωρητικότητας. Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις που λαμβάνεται υπόψη και διαφοροποιείται η φορολόγηση τους ανάλογα και με την ηλικία του πλοίου ή την κατηγορία αυτού. Το σύστημα αυτό στηρίζεται στην ίδια φιλοσοφία με αυτό της φορολόγησης των ακαθαρίστων εσόδων μιας και τα ακαθάριστα έσοδα από την εκμετάλλευση του πλοίου είναι συνήθως συνάρτηση της μεταφορικής ικανότητας αυτού. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται και στην Ελλάδα από το 1975, παρόλα αυτά διαχρονικά έχουν εφαρμοστεί και τα δυο παραπάνω συστήματα.

²¹ Αντάπασης Αντώνης, Το σύστημα φορολογίας των Ελληνικών Πλοίων, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2001

2.1 Ιστορική αναδρομή

Πριν προχωρήσουμε, στην επόμενη παράγραφο, στην ανάλυση του Ν. 27/1975 που διέπει την φορολογία των πλοίων, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια ιστορική επισκόπηση του καθεστώτος φορολογίας πλοίων που ίσχυσε διαχρονικά στην χώρα μας. Η πρώτη νομοθετική διάταξη για την φορολογία των πλοίων ήταν αυτή του Ν.1640/1919 με την οποία καθιερώθηκε ο φόρος που υπολογιζόταν με την εφαρμογή ειδικού συντελεστή επί των καθαρών κερδών που προέκυπταν από την εκμετάλλευση ελληνικών πλοίων, οπουδήποτε και αν η εκμετάλλευση ελάμβανε χώρα.

Οι συντελεστές που καθιερώθηκαν θεωρήθηκαν από τους πλοιοκτήτες υψηλοί με αποτέλεσμα να υπάρχει πληθώρα προστριβών. Με το ΝΔ.18/1926 επιβλήθηκε φόρος βάση της χωρητικότητας στα μηχανοκίνητα πλοία, στις φορτηγίδες και τα ιστιοφόρα. Συγκεκριμένα ο φόρος ήταν δέκα δραχμές (0.02 ευρώ) ανά κόρο για του πρώτους εξήντα και πέντε δραχμές (0.01 ευρώ) ανά κόρο για κάθε κόρο πάνω από τους εξήντα. Οι πλοιοκτήτες που πλήρωναν το φόρο αυτό απαλλάσσονταν από τον φόρο επί των καθαρών κερδών.

Με τον Ν.5117/1931 τροποποιήθηκε η φορολογική επιβάρυνση που έγινε έξι και μισό δραχμές για τους πρώτους εξήντα κόρους και τέσσερις και μισό δραχμές για κάθε κόρο πάνω από του εξήντα.²²

Με τον Α.Ν. 2075/1940 τροποποιήθηκε το καθεστώς φορολογίας πλοίων σε μια προσπάθεια του Δημοσίου να φορολογήσει τα αυξημένα, λόγω του πολέμου, κέρδη των πλοιοκτητών. Ορίστηκαν έξι κλιμάκια ανά χίλιους κόρους ολικής χωρητικότητας και ο φόρος ορίστηκε ένα σελίνι ανά κόρο για του πρώτους χίλιους, δύο σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους, τρία σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους, τέσσερα σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους, πέντε σελίνια ανά κόρο για τους επόμενους χίλιους και τελικώς έξι σελίνια ανά κόρο για τους πάνω από έξι χιλιάδες κόρους. Επίσης φορολογήθηκε και η υπεραξία που τυχόν προέκυπτε από την μεταβίβαση του πλοίου.

²² Αντάπωσης Αντώνης, Το σύστημα φορολογίας των Ελληνικών Πλοίων, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2001

Το σύστημα αυτό τροποποιήθηκε από τον Α.Ν. 3074/1941 και καθορίστηκαν εννέα κλιμάκια χιλίων τόνων πλέον. Ο φόρος ορίστηκε ένα σελίνι ανά τόνο για του πρώτους χίλιους, αυξανόταν προοδευτικά ανά κλίμακα και κατέληγε στα εννέα σελίνια ανά τόνο για τους πάνω από εννέα χιλιάδες τόνους.

Με τον Ν. 567/1948 επιβλήθηκε φόρος στα καθαρά κέρδη των πλοίων πάνω από πεντακοσίους τόνους μεταφορικής ικανότητας. Τα κέρδη υπολογιζόταν τεκμαρτά αφού λαμβάνονταν υπ' όψιν τα έσοδα και τα έξοδα του πλοίου. Στην πράξη το σύστημα αυτό δεν εφαρμόστηκε διότι ακυρώθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας κατόπιν προσφυγής σε αυτό των εφοπλιστών.

Με τον Ν. 1880/1951 τα πλοία διακρίθηκαν σε τρεις κατηγορίες:

- Η Πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τα μηχανοκίνητα φορτηγά, δεξαμενόπλοια και ψυγεία με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των τριακοσίων κόρων. Ο φόρος υπολογίζεται επί των ακαθάριστων εσόδων και ανάλογα με το είδος της ναύλωσης. Συγκεκριμένα οι συντελεστές ήταν 2,5% στις ναυλώσεις κατά ταξίδι, 4% στις χρονοναυλώσεις και 1,5% στα πλοία που εκτελούσαν πλόες σε τακτικές γραμμές. Για πλοία κάτω των 3000 κόρων υπήρχε μείωση φόρου 20%. Ακόμα 30% μείωση προβλέπεται για τα πλοία που έχουν το γαιάνθρακα ως καύσιμη ύλη και όταν τα πλοία εκτελούν πλόες σε τακτική γραμμή που συνέδεε το εσωτερικό με το εξωτερικό της χώρας. Ο φόρος υπολογιζόταν σε δολάρια ΗΠΑ.
- Η Δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει επιβατικά πλοία που κάνουν δρομολόγια εσωτερικού εξωτερικού ή μόνο μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού. Καθιερώθηκαν πέντε κλιμάκια ολικής χωρητικότητας, το πρώτο και το δεύτερο κλιμάκιο ήταν από δύο χιλιάδες κόρους, το τρίτο και το τέταρτο από τρεις χιλιάδες κόρους και το πέμπτο για τους πάνω από δέκα χιλιάδες κόρους. Ο φόρος, σε δολάρια ΗΠΑ, ήταν 0,15 δολάρια ανά κόρο για την πρώτη κλίμακα, 0,20 δολάρια ανά κόρο για την δεύτερη κλίμακα, 0,30 δολάρια ανά κόρο για την τρίτη κλίμακα, 0,40 δολάρια ανά κόρο για την τέταρτη κλίμακα και 0,70 δολάρια ανά κόρο για την πέμπτη κλίμακα.

- Η Τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα πλοία και τα ιστιοφόρα. Και εδώ υπάρχουν πέντε κλίμακες ολικής χωρητικότητας. Οι κλίμακες αυτές ήταν από 10 κόρους η πρώτη και η δεύτερη, 20 κόροι η Τρίτη, και από 30 κόρους η τέταρτη και η πέμπτη. Ο φόρος υπολογιζόταν σε δραχμές και ήταν 10.000 δρχ. ανά κόρο για την πρώτη κλίμακα, 15.000 δρχ. ανά κόρο για την δεύτερη κλίμακα, 20.000 δρχ. ανά κόρο για την τρίτη κλίμακα, 25.000 δρχ. ανά κόρο για την τέταρτη κλίμακα και 30.000 δρχ. ανά κόρο για την πέμπτη κλίμακα. Για τους πάνω από 100 κόρους ο φόρος ήταν 35.000 δρχ. ανά κόρο. Στο παραπάνω σύστημα φορολογίας επήλθε σημαντική μεταβολή με το Ν.Δ. 4419/1964, με τον οποίο τροποποιήθηκε το καθεστώς φορολογίας των πλοίων της πρώτης κατηγορίας που αναφέρθηκε παραπάνω. Συγκεκριμένα για τον υπολογισμό του συντελεστή που θα εφαρμοζόταν πάνω στα ακαθάριστα έσοδα, λαμβάνονταν υπ' όψιν το ύψος του ναυλαρίθμου, όπως καθοριζόταν με υπουργική απόφαση και το είδος της ναύλωσης.

Οι παραπάνω φορολογικές διατάξεις ίσχυαν έως την ψήφιση του Ν.27/1975.

2.2 Το καθεστώς του Ν.89/1967 για τις Ναυτιλιακές εταιρίες.

Οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρίες υπάγονται σε διαφορετικό νόμο, και όχι στον προαναφερθέντα. Όπως έχουμε αναφέρει ήδη, οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι ουσιαστικά γραφεία αλλοδαπών εταιριών τα οποία ασχολούνται με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση, τη μεσιτεία, την κατασκευή ή την ασφάλιση πλοίων, υπό ελληνική ή ξένη σημαία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 τόνων.

Οι συγκεκριμένες ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν ως αντικείμενο τη διαχείριση πλοίων μπορούν να εξαιρεθούν από οποιοδήποτε είδος φόρου και εισφοράς προς το κράτος για εισόδημα που προέρχεται από τις παραπάνω δραστηριότητες. Η συγκεκριμένη εξαίρεση δίδεται, παρά το γεγονός ότι έχουν μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα, σε αντάλλαγμα με την υποχρέωση τους να εισάγουν ξένο συνάλλαγμα για τη κάλυψη των λειτουργικών τους εξόδων, με ετήσιο ελάχιστο συνάλλαγμα 50.000 δολάρια.

Σύμφωνα με κοινή τροπολογία των υπουργιών Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να χρησιμοποιούν ευρώ αντί δολαρίων για την κάλυψη των ετήσιων δαπανών λειτουργίας των γραφείων σύμφωνα με το άρθρο 9 του Ν. 3299/2004. Μετά την εισαγωγή του ευρώ ως εθνικού νομίσματος, οι ναυτιλιακές εταιρίες για να είναι τυπικά συνεπείς προς τον νόμο, τις οικείες εγκριτικές πράξεις, και τις υποχρεώσεις τους, αναγκάζονται να μετατρέπουν στην έδρα τους το εθνικό νόμισμα σε δολάρια ΗΠΑ, το οποίο μετατρέπεται εκ νέου σε ευρώ με αποτέλεσμα την παρουσία αυξήσεων στο λειτουργικό κόστος. Το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο για τις εταιρίες που εκτελούν διεθνείς πλους εντός Ευρωζώνης και εισπράττουν ναύλους σε ευρώ, με αποτέλεσμα να μην έχουν τη δυνατότητα πρακτικά της εισαγωγής συναλλάγματος.

Με την συγκεκριμένη ρύθμιση διευκολύνεται η συνέχιση της απρόσκοπτης λειτουργίας των εταιριών οι οποίες πραγματοποιούν κάθε είδους συναλλαγές εντός Ευρωζώνης και κυρίως ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών μέσω της σύνδεσης της χώρας με τις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες, συμβάλλοντας θετικά στην εθνική οικονομία.

2.3 Φορολόγηση πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων την Ελλάδα (Ν.27/1975)²³

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

Βασική αρχή του Ν. 27/1975 είναι η φορολόγηση των πλοίων ελληνικής σημαίας με βάση την χωρητικότητα του πλοίου και στην ηλικία του. Υποκείμενο του φόρου σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού είναι ο ιδιοκτήτης αυτού- πλοιοκτήτης- είτε το νομικό πρόσωπο της εταιρίας. Ο φορολογούμενος βαρύνεται με το ποσό του φόρου ανεξάρτητα από τον τόπο διαμονής του και κατ' επέκταση ανεξάρτητα της έδρας της νομικής μορφής.

²³ <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/204>

Το νομοθετικό αυτό κείμενο μόλις από το τμήμα Α, κεφάλαιο Α', προχωρά σε διαχωρισμό και ταξινόμηση των πλοίων σε δύο κατηγορίες²⁴ και ο νομοθέτης παραθέτει τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχει ένα πλοίο για να καταταγεί σε μια από τις δύο κατηγορίες. Αναλυτικότερα:

Πλοία Α' κατηγορίας είναι τα πλοία που:

- Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3000 κόρων και άνω
- Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας μεταξύ 500 και 3.000 κόρων τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων εξωτερικού.
- Πλοία επιβατηγά με ολική χωρητικότητα 500 κόρων τα οποία κατά το προηγούμενο έτος ή εξάμηνο τελούσαν αποκλειστικά και μόνο δρομολόγια περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού για λόγους αναψυχής των επιβατών(περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια)
- Επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τα δρομολόγια τους σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων του εξωτερικού.
- Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων ως και πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση, γεώτρηση του θαλάσσιου βυθού, άντληση από την θάλασσα, δύλιση και αποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

Τα πλοία Β' Κατηγορίας είναι:

- Επιβατικά πλοία τα οποία εκτελούν πλόες αποκλειστικά μεταξύ λιμένων εσωτερικού(εξαιρούνται αυτά που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία)
- Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία χωρητικότητας μικρότερης των 500 κόρων.
- Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων εσωτερικού.

²⁴Ν.27/1975Τμήμα Α, Κεφάλαιο Α', Άρθρο 3 του

- Αλιευτικά, ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά ανεξάρτητου χωρητικότητας

Όπως προαναφέραμε, με βάση αυτή την κατηγοριοποίηση, και λαμβάνοντας υπόψη πάντα την ηλικία του πλοίου προκύπτει ο φόρος που πρέπει να αποδοθεί στο κράτος. Ο οφειλέτης είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου. Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης δηλώσει αδυναμία πληρωμής αυτού, αλληλέγγυος υπεύθυνος για την καταβολή του φόρου και της εισφοράς είναι και όποιος είτε με εντολή του ιδιοκτήτη είτε κάποιας αρχής διαχειρίζεται το πλοίο ή εισπράττει τους ναύλους από την δραστηριότητα του. Ο φόρος επιβάλλεται στο πλοίο μόνο για την διάρκεια που αυτό είναι εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο²⁵.

Πέρα όμως από τις διακρίσεις σε πλοία Α και Β κατηγορίας, ο νομοθέτης προβλέπει άλλες διατάξεις για τα πλοία που έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία πριν την έναρξη ισχύος του νόμου. Αρά θα πρέπει να προχωρήσουμε σε ανάλυση των διατάξεων που ισχύουν όχι μόνο με βάση την κατηγορία στην οποία το πλοίο ανήκει, αλλά και με βάση το αν νηολογήθηκαν πριν ή μετά τις 22 Απριλίου του 1975.

2.3.1 Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν. 27/1975.

Μέσα στο κεφάλαιο Β , ο νομοθέτης παραθέτει τον τρόπο υπολογισμό του φόρου για τα πλοία Α' κατηγορίας που νηολογήθηκαν μετά τον νόμο αυτό όπως προαναφέρθηκε σύμφωνα με τους κόρους ολικής χωρητικότητας και σύμφωνα με την ηλικία του πλοίου. Στον πίνακα που θα παραθέσουμε θα αναφέρουμε τον συντελεστή που επέβαλε ο νομοθέτης καθώς επίσης και τον αναπροσαρμοσμένο συντελεστή που επέβαλε το άρθρο 22 του Νόμου 3943/2011 και την Πολ. 1083/2011 του υπουργείου Οικονομικών.

²⁵ Ν.27/1975 Τμήμα Α, Κεφάλαιο Α', Άρθρο 4

Οι παραπάνω συντελεστές πολλαπλασιαζόμενοι σε κάθε περίπτωση με τους συντελεστές κόρων ολικής χωρητικότητας του πλοίου που δίνεται από τον παρακάτω πίνακα.

Κλίμακα ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100-10,000	1,2
10.000-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.000 και άνω	0,8

.Παράδειγμα: έστω ότι μηχανοκίνητο φορτηγό πλοίο 40.000 κοχ ηλικίας 20 ετών και νηολογημένο υπό ελληνική σημαία. Ο φόρος υπολογίζεται:

$$(10.000*1,2)+(10.000*1,1)+(20.000*1)=43.000$$

Με βάση τους αρχικούς συντελεστές που παρέθετε ο Ν27/1975 και δεδομένου της ηλικίας του πλοίου, ο φόρος διαμορφώνεται στα $43.000*0,88=37840\$$, ενώ με της τα νέα δεδομένα που επιβάλει ο ΠΟΛ1083/2011 ο φόρος διαμορφώνεται στα $43.000*2,147=92.321\$$.

Μειώσεις και φοροαπαλλαγές

Φόρος πλοίου Α' κατηγορίας νηολ/ντων μετά την έναρξη ισχύος		
Ηλικία πλοίου(Έτη)	Συντελεστές ανά κ.ο.χ (\$) σύμφωνα με Ν. 27/1975	Συντελεστές ανά κ.ο.χ(\$) σύμφωνα με Πολ1083/2011
Από 0-4 ετών	0,53	1,293
Από 5-9 ετών	0,95	2,318
Από 10-19 ετών	0,93	2,269
Από 20-29 ετών	0,88	2,147
Από 30ετών και άνω	0,68	1,659

Στο άρθρο επτά του Ν.27/1975 ο νομοθέτης παραθέτει τις σχετικές απαλλαγές και μειώσεις φόρου που αφορούν την Α' κατηγορία πλοίου. Ειδικότερα παραθέτει τρία είδη φοροαπαλλαγών για τα πλοία αυτής της κατηγορίας:

1. Πλοία τα οποία ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό Ελληνική σημαία απαλλάσσονται από την φορολογία μέχρι την συμπλήρωση έξι ετών
2. Πλοία τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων αλλά και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν φόρο μειωμένο κατά 50%
3. Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών που έχουν δεχθεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεων ή άλλων μηχανημάτων καθώς και πάσης φύσεως επισκευές και έχουν εκτελεστεί οι εργασίες αυτές στην Ελλάδα και ενώ οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος μπορεί να χορηγηθεί φορολογική απαλλαγή το μέγιστο για έξι έτη και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το 50% της δαπάνης.

2.3.2 Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας νηολογημένα υπό ελληνική πριν την έναρξη ισχύος του Ν. 27/1975.

Μέσα στον ίδιο νόμο , και πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 8, ο νομοθέτης εστιάζει στους κανονισμούς φορολόγησης που ισχύουν για τα πλοία τα οποία έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία πριν από την έναρξη ισχύος του. Χαρακτηριστικά, τα πλοία τα οποία ανήκουν στην κατηγορία που περιγράφει το άρθρο 3 παρ.1 του ίδιου νόμου τα οποία έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία μέχρι της έναρξης ισχύος του νόμου υπόκεινται σε φόρο ως ακολούθως:

- Πλοία που έχουν ηλικία άνω των δέκα ετών και μικρότερη των είκοσι ετών υπόκεινται σε φόρο που υπολογίζεται 0,20\$ ανά κόρον καθαρής χωρητικότητας.
- Πλοία άνω των μεταξύ 20 ετών και 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,3 \$ δολαρίων ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.
- Πλοία άνω των 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,4\$ δολαρίων ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας.

Για την φορολογία των πλοίων αυτών εφαρμόζονται οι διατάξεις που προβλέπονται για τον καθορισμό της ηλικίας του πλοίου που αναφέρθηκαν παραπάνω. Δηλαδή από την 1 Ιανουαρίου του επόμενου έτους εντός του οποίου το πλοίο παραδόθηκε στον ιδιοκτήτη για εμπορική εκμετάλλευση.

Οι φοροαπαλλαγές και οι μειώσεις φόρο που προβλέπονται σε αυτή την περίπτωση, αναγράφονται στο Άρθρο 9 του ίδιου νόμου. Αναλυτικότερα:

Ο νομοθέτης μέσω του άρθρου 9 παραθέτει τις διάφορες δικλείδες οι οποίες προβλέπουν την απαλλαγή ή την μείωση φόρου. Αναλυτικότερα:

- Πλοία πρώτης Α' κατηγορίας που έχουν ηλικία μικρότερη των δέκα ετών απαλλάσσονται από φορολόγηση μέχρι συμπλήρωσεως της ηλικίας των δέκα ετών.
- Πλοία ηλικίας μικρότερης των 30 ετών απαλλάσσονται από το φόρο για πέντε χρόνια από τη στιγμή που έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία και για όσο διάστημα μέσα στην πενταετία αυτή δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές που ενώνουν λιμάνια εσωτερικού με λιμάνια εξωτερικού ή και μόνο μεταξύ λιμένων εξωτερικού.
- Μείωση φόρου κατά το μισό υπόκεινται ανεξάρτητου ηλικίας πλοία που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο ξένων λιμένων καθώς επίσης και κρουαζιερόπλοια.
- Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί εντός Ελλάδος και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται πλήρως από φόρο μέχρι να συμπληρώσουν ηλικία 12 ετών.
- Φορολογική ελάφρυνση κατά 50% της δαπάνης τους και βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ενεργείται διά δηλώσεως του εκτελεσθέντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμονας, ή δε βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται δι' υπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαιώσεως της Τραπέζης της Ελλάδος περί επαγωγής του καλύπτοντες τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου

2.3.3 *Επιβολή εισφοράς πλοίων Α' Κατηγορίας νηολογημένων υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου.*

Τα παρακάτω κομμάτια όπως γίνεται αντιληπτό ασχολούνται με την φορολογία που πρέπει να καταβληθεί από την εκμετάλλευση του πλοίου. Ο νομοθέτης μέσω του άρθρου 10 του Ν27/1975 παραθέτει την εισφορά την οποία πρέπει να πληρώσει η πλοιοκτήτρια εταιρεία. Η εισφορά επιβλήθηκε σε αυτή την κατηγορία πλοίων με σκοπό να μην υπάρχει ιδιαίτερη αντιμετώπιση και ουσιαστικό φορολογικό πλεονέκτημα σε πλοία Α' κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί πριν από τον νόμο αυτό. Άρα πρόκειται για μια επιπρόσθετη φορολογία

Στο άρθρο 10 του νόμου αυτού αναφέρεται ο τρόπος υπολογισμού της εισφοράς και ο σκοπός για τον οποίο επιβάλλεται η έκτακτη εισφορά που είναι η κάλυψη των δαπανών για τις παρεχόμενες από το κράτος υπηρεσίες προς την εμπορική ναυτιλία. Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της έκτακτης εισφοράς είναι η ηλικία του πλοίου και η ολική χωρητικότητα σε κόρους.

Στον παρακάτω πίνακα έχουμε παραθέσει τους αρχικούς συντελεστές φορολογικής εισφοράς που επέβαλε ο νόμος καθώς και τους ισχύοντες συντελεστές που καθορίστηκαν μέσα από τον Πολ1083/2011.

Φόρος πλοίου Α' κατηγορίας νηολ/ντων μέχρι την έναρξη ισχύος		
Ηλικία πλοίου(Έτη)	Συντελεστές ανά κ.ο.χ (\$) σύμφωνα με Ν. 27/1975	Συντελεστές ανά κ.ο.χ(\$) σύμφωνα με Πολ1083/2011
Από 0-4 ετών	0,53	1,293
Από 5-9 ετών	0,95	2,318
Από 10-19 ετών	0,80	1,952
Από 20-29 ετών	0,75	1,830
Από 30ετών και άνω	0,50	1,220

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι τα ποσά αυτά προσαυξάνονται κατά 4% ανά έτος μέχρι το 2015.

Όπως αναφέραμε, τα ποσά φόρου πολλαπλασιάζονται κατά κλίμακα ολικής χωρητικότητας τα οποία έχουν ως εξής:

Κλίμακα ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100-10,000	1,2
10.000-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.000 και άνω	0,8

Παράδειγμα Πλοίου Α' κατηγορίας συνολικής χωρητικότητας 40,000 κόρων και ηλικίας 15 ετών το οποίο νηολογήθηκε υπό ελληνική σημαία πριν την έναρξη ισχύος του νόμου 27/1975.

1. Το ποσό του φόρου υπολογίζεται ακολούθως:
 $(10.000 \cdot 1,2) + (10.000 \cdot 1,1) + (20.000 \cdot 1) = 43.000$
 $43.000 \cdot 1,952 = 83.936\text{€}$
2. Το ποσό εισφοράς υπολογίζεται ως:
 $40.000 \cdot 0,2 = 8.000\text{€}$

Άρα το συνολικό ποσό που καλείται να πληρώσει ο οφειλέτης είναι:

$$83.936 + 8.000 = 91.936 \text{ €}$$

Οι απαλλαγές και οι μειώσεις εισφοράς που προβλέπονται βρίσκονται στο άρθρο 11 του ίδιου νόμου. Αναλυτικότερα:

- Πλοία τα οποία έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται από την εισφορά που προβλέπεται στο άρθρο 10 μέχρι την συμπλήρωση έξι ετών
- Πλοία που πραγματοποιούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνο ξένων λιμένων καθώς και κρουαζιερόπλοια υποχρεούνται να καταβάλουν μόνο την μισή από την αρχικά προβλεπόμενη εισφορά.
- Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσι ετών που πραγματοποιούν επισκευή ή αντικατάσταση του συστήματος πλεύσης ή άλλων μηχανημάτων καθώς και

άλλων συμπληρωματικών επισκευών οι οποίες πραγματοποιούνται σε ελληνικό ναυπηγείο και το σύνολο των εξόδων τους καλύπτεται από εισαγωγή

- ξένου συναλλάγματος απαλλάσσονται από την καταβολή της εισφοράς ενός έτους εφόσον η συνολική δαπάνη ξεπερνάει (100.000) δολαρίων,

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

Ο νόμος επίσης περιορίζει τα πλοία τα οποία με βάση την νηολόγηση τους τηρούν χαρακτηριστικά και των δυο κατηγοριών (A' & B'). Σε περίπτωση που αυτά τυγχάνουν δυο ή περισσότερων ελαφρύνσεων ανά κατηγορία, μπορούν να απολαμβάνουν ένα και μόνο ένα είδος φορολογικής απαλλαγής ή ελάφρυνσης.

2.3.4 Φορολογία πλοίων Β' Κατηγορίας.

Ο υπολογισμός του φόρου για τα πλοία Β' κατηγορίας παρατίθεται και αυτός στο άρθρο 12 του νόμου 27/1975 και γίνεται με βάση την ολική χωρητικότητα. Σήμερα οι διατάξεις έχουν τροποποιηθεί με το άρθρο 11 του Ν.2948/2001 το οποίο και ισχύει από τη 1 Ιανουαρίου 2002.

Στην περίπτωση άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας ο φόρος καθορίζεται σε ένα ευρώ ανά κόρο. Ενώ ο φόρος της παραπάνω κλίμακας ενδέχεται να:

- μειωθεί κατά το μισό για πλοία τακτικών δρόμων μεταξύ ελληνικών ξένων λιμένων ή και μόνο ξένων λιμένων.
- μειωθεί κατά 60% για όλα τα επιβατηγά πλοία μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, ανεξάρτητα το υλικό κατασκευής τους.
- μειωθεί κατά 75% για αλιευτικά πλοία.

Όπως στην περίπτωση της φορολογίας των πλοίων της Α' κατηγορίας παρέχονται κάποιες απαλλαγές και μειώσεις στον φόρο, το ίδιο συμβαίνει και στην φορολογία των πλοίων της Β' κατηγορίας. Συγκεκριμένα με το άρθρο 13 του νόμου ορίζονται οι εξής απαλλαγές και μειώσεις:

- Τα φορτηγά πλοία τα πλοία ψυγεία και τα δεξαμενόπλοια με ηλικία μεταξύ των δέκα και είκοσι ετών έχουν μείωση του φόρου στο μισό για μία πενταετία την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι δεν δικαιούται την εν λόγω απαλλαγή πλοίο που ήταν παλαιότερα υπό ελληνική σημαία, την άλλαξαν και κατόπιν επανήρθαν σε αυτή.
- Τα δεξαμενόπλοια, τα φορτηγά πλοία και τα πλοία ψυγεία με ηλικία μικρότερη των είκοσι ετών, στα οποία γίνεται ανακατασκευή, μετασκευή ή αλλαγή του συστήματος κίνησης, καταβάλουν για δέκα χρόνια μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω εργασιών μόνο το ένα τρίτο (1/3) φόρου εφόσον καλύπτονται κάποιες προϋποθέσεις, που ορίζονται με υπουργική απόφαση, που έχουν να κάνουν με το ύψος των εργασιών σε σχέση με την αξία του πλοίου. Η ίδια απαλλαγή με τις ίδιες προϋποθέσεις ισχύει και για επιβατηγά πλοία
- Καταβάλουν μόνο το ένα τρίτο (1/3) του φόρου, για μία πενταετία, πλοία οποιασδήποτε κατηγορίας (φορτηγά, δεξαμενόπλοια, ψυγεία, επιβατηγά), ηλικίας μεταξύ δέκα και δεκαπέντε ετών τα οποία νηολογούνται υπό ελληνική σημαία αντικαθιστώντας πλοία με ηλικία μεγαλύτερη των είκοσι ετών. Για να υπαχθούν σε αυτή την κατηγορία ωστόσο θα πρέπει: α) ως πλοιοκτήτης των πλοίων που νηολογούνται προς αντικατάσταση των παλαιών να εμφανίζεται πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας ή στην περίπτωση που η νηολόγηση γίνεται στο όνομα εταιρείας αυτή να ανήκει κατά 50% τουλάχιστον σε πρόσωπα με ελληνική ιθαγένεια, β) τα νέα πλοία να έχουν ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη από τα δύο τρίτα (2/3) των παλαιών, γ) τα νέα πλοία να ανήκουν στους ίδιους ιδιοκτήτες με τα αντικαθιστάμενα με την υποχρέωση η ιδιοκτησία τους να ανήκει τουλάχιστον κατά 50% σε πρόσωπα με ελληνική ιθαγένεια, δ) η ιδιοκτησία να παραμένει στα παραπάνω πρόσωπα σε όλη την περίοδο της χορηγούμενης απαλλαγής.

- Πλοία όλων των ειδών (φορτηγά, επιβατηγά κ.τ.λ.) και ανεξαρτήτως χωρητικότητας με ηλικία μικρότερη των δέκα ετών έχουν, την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία, ολοσχερή απαλλαγή από την καταβολή φόρου μέχρι να συμπληρώσουν την ηλικία των δέκα ετών.
- Τα πλοία που ναυπηγούνται και νηολογούνται στην Ελλάδα απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου έως την συμπλήρωση της ηλικίας των δώδεκα ετών.

Τα φορτηγά πλοία με ηλικία μικρότερη των τριάντα ετών, την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία, απαλλάσσονται από τον φόρο για πέντε χρόνια για όσο διάστημα αυτής της πενταετίας δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών. Και στην περίπτωση των πλοίων της Β' κατηγορίας ισχύει ο κανόνας που θέλει τον πλοιοκτήτη να επιλέγει ποια απαλλαγή θα χρησιμοποιήσει στην περίπτωση που δύναται να υπαχθεί σε παραπάνω από μία.

2.4 Απαλλαγή κερδών από την εκμετάλλευση ελληνικών πλοίων

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

Ο ειδικός φόρος που επιβάλλεται με τον Ν.27/1975 αφορά αποκλειστικά την εκμετάλλευση του πλοίου από τον ίδιο τον ιδιοκτήτη. Συνεπώς, μόνο τα κέρδη που πραγματοποιεί ο πλοιοκτήτης από την εκμετάλλευση του πλοίου απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος, ως υποκείμενα στον ειδικό φόρο.

Οι πιο πάνω απαλλαγές του πλοιοκτήτη από το φόρο εισοδήματος αφορούν αποκλειστικά κέρδη προερχόμενα από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία. Επομένως, αν ο πλοιοκτήτης, παράλληλα με την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία, πραγματοποιεί και κέρδη από άλλες εργασίες (κέρδη από πλοία υπό ξένη σημαία, πρακτόρευση πλοίων, ναύλωση πλοίων που ανήκουν σε τρίτους κ.λπ.), τα κέρδη αυτά υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος κατά τις γενικές διατάξεις του Ν.2238/94. Επειδή τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων φορολογούνται με αυτό τον ειδικό τρόπο, οι ζημιές που τυχόν προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία δεν συμψηφίζονται με τα καθαρά κέρδη που προκύπτουν για τον πλοιοκτήτη από τις λοιπές δραστηριότητές του.

2.5 Φορολόγηση κερδών από την εκμετάλλευση πλοίων

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

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

2.6 Απαλλαγή από Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Ν.2859/2000)

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

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

2.7 Κύρωση συνυποσχετικού με τη Ναυτιλιακή Κοινότητα N.4301/2014²⁶

Με το Νόμο 4301/2014 επικυρώθηκε το συνυποσχετικό μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ναυτιλιακής Κοινότητας. Το εν λόγω συνυποσχετικό υπογράφηκε από τα ανωτέρω μέλη τον Ιούλιο του 2013. Δεδομένης της δύσκολης οικονομικής θέσης της χώρας, η ναυτιλιακή κοινότητα δεσμεύτηκε στην οικειοθελή παροχή ετησίως 140.000.000 ευρώ προς την κυβέρνηση στο χρονικό διάστημα από το 2014 έως το 2017. Με την έκδοση του ΠΟΛ1222/2014 παρέχονται οι 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 καταβάλλουν κάθε έτος και για τρία χρόνια ποσό ίσο με το τελικό ποσό του φόρου που υπολογίζεται 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 με βάση τον το άρθρο 26 του Ν27/1975 όπως τροποποιήθηκε με το Ν4110/2013, 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.²⁷

²⁶ <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/640>

²⁷ Ν.4301/2014, Άρθρο 42, Παρ3

Συμπεράσματα για το Φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας- Προκλήσεις για το μέλλον

Οι συνεχείς μεταβολές 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. Αναμφισβήτητα οι φορολογικές ελαφρύνσεις και οι απαλλαγές που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο αποτελούν ίσως το βασικότερο κίνητρο επιλογής της ελληνικής σημαίας. Παρόλα αυτά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσα από αναφορά της στις 18 Δεκεμβρίου του 2015, υποστηρίζει ότι το ελληνικό ναυτιλιακό σύστημα αντίκειται στις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και ειδικότερα στις προϋποθέσεις που προβλέπουν οι υφιστάμενες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέτει ζητήματα ριζικής αλλαγής του τρόπου φορολόγησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ζητώντας να συμμορφωθεί το ελληνικό σύστημα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες περί ισότιμης φορολογικής μεταχείρισης.

Ειδικότερα, η Επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της για το ελληνικό σύστημα φορολόγησης της χωρητικότητας, το οποίο, όπως υποστηρίζει, δεν είναι κατάλληλα στοχευμένο και ότι ευνοεί τους μετόχους ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και άλλες επιχειρήσεις, εκτός από τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, ζητείται η απόσυρση του ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος για τους μετόχους των ναυτιλιακών εταιρειών, χωρίς όμως να καθίσταται σαφές το ακριβές σύστημα που θα πρέπει να ακολουθηθεί.²⁸

Σύμφωνα με την Επιτροπή, όσες εταιρείες διαχειρίζονται εμπορικά πλοία, όπως φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια, θα μπορούν να διατηρούν το σημερινό προνομιακό τους καθεστώς, με την προϋπόθεση ότι οι εταιρείες αυτές θα διατηρούν αμετάβλητο το μερίδιο του στόλου τους στις σημαίες των χωρών –μελών της Ε.Ε.

²⁸ Νίκος Ρουσανόγλου, «Ριζικές αλλαγές στη φορολογία των ναυτιλιακών ζητεί η Κομισιόν», Αθήνα, Καθημερινή 22.12.2015 (παρ. 4)

Μέσα από αυτό, η επιτροπή επιδιώκει να αποτρέψει τη φυγή των πλοιοκτητών προς σημαίες ευκαιρίας.

Στον αντίποδα των απαιτήσεων έχουμε την απάντηση της Ένωσης Ελλήνων εφοπλιστών η οποία υποστηρίζει ότι το ελληνικό φορολογικό πλαίσιο της ναυτιλίας έχει θεμελιώδη σημασία για την ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα όχι μόνο της ελληνόκτητης ναυτιλίας αλλά και της ευρωπαϊκής. Ο Ένωση υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται καμία ουσιαστική στρέβλωση του ανταγωνισμού στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ενδεχόμενες θεμελιώδεις αλλαγές στο θεσμικό και δημοσιονομικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργεί η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, θα μπορούσαν να έχουν απρόβλεπτες συνέπειες που θα ήταν επιζήμιες όχι μόνο για την Ελλάδα, αλλά και για την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού θα υπέσκαπταν έναν από τους πιο σημαντικούς στρατηγικούς τομείς, που παραμένει εξέχων διεθνώς παρά τον σκληρό ανταγωνισμό.²⁹

Μέσα στην έκθεση που δημοσίευσε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στις 21 Ιανουαρίου 2016, εκφράζεται την αντίθεση της στις απόψεις της Επιτροπής. Αναλυτικότερα, υπογραμμίζεται η προϋπαρξή του ελληνικού ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου έναντι των Κατευθυντήριων Γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες. Το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για τη φορολογία της ναυτιλίας και, ειδικότερα, το ελληνικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας για τα πλοία υιοθετήθηκε το 1953 και θεσμοθετήθηκε εκ νέου το 1975³⁰. Επίσης αποτελεί προενταξιακό δίκαιο, το οποίο αναγνωρίστηκε πλήρως κατά την εισδοχή της Ελλάδας το 1981 στην τότε Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και δεν έχει αμφισβητηθεί έως σήμερα, αποτελώντας σημαντικό τμήμα της εθνικής πολιτικής για την προσέλκυση επενδύσεων στο ναυτιλιακό τομέα. Ένα μεγάλο τμήμα του ελληνικού φορολογικού πλαισίου της ναυτιλίας έχει κατοχυρωθεί με συνταγματικές εγγυήσεις, οι οποίες υιοθετήθηκαν στο Σύνταγμα του 1975.

Μέσα στο κείμενο που εξέδωσε η επιτροπή, αναφέρεται ότι το εφαρμοστέο δίκαιο της Ελλάδος προκαλεί στρεβλώσει στον κοινοτικό ανταγωνισμό και θα διαταράξει

²⁹ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, «Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαφωνεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για θέματα φορολογίας», Πειραιάς, 21-01-2016, σ.1

³⁰ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, «Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαφωνεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για θέματα φορολογίας», Πειραιάς, 21-01-2016 σ.1

σοβαρά το ναυτιλιακό τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αν και στο διάστημα της εφαρμογής τους, δεν έχει παρατηρηθεί ουσιώδεις μετακινήσεις πλοίων μεταξύ των κοινοτικών σημαιών ή μετεγκατάσταση ναυτιλιακών εταιριών.

Η ελληνική ναυτιλία λειτουργεί κυρίως στον τομέα των χύδην μεταφορών (bulk / tramp) παγκοσμίως, οι οποίες αποτελούν υποδειγματικό παράδειγμα εφαρμογής της αρχής του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και έναν από τους τελευταίους εναπομείναντες επιχειρηματικούς τομείς που αποτελείται κυρίως από μικρομεσαίες μη εισηγμένες ιδιωτικές εταιρίες, επί το πλείστον οικογενειακής δομής. Είναι σημαντικό τα χαρακτηριστικά του επιχειρηματικού αυτού μοντέλου να κατανοηθούν και να υποστηριχθούν³¹.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) ανησυχεί ότι το αρνητικό κλίμα που δημιουργήθηκε από την Απόφαση, θα υποσκάψει σοβαρά έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας σε μια χρονική περίοδο εξαιρετικά υψηλής ανεργίας και άμεσης ανάγκης προοπτικών ανάπτυξης. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να χάσει ένα σημαντικό τμήμα του στόλου της και του ευρύτερου πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αναμφισβήτητα η σταθεροποίηση των εφαρμοζόμενων νόμων για την ναυτιλία κρίνεται μείζονος σημασίας για τη περαιτέρω προσέλκυση ναυτιλιακής δύναμης στην Ελλάδα.

³¹ ό.π , σ.2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Εισαγωγή

Παρά το γεγονός ότι όραμα της δημιουργίας της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας ήταν η δημιουργία μιας κοινής ευρωπαϊκής αγοράς, παρατηρείται ότι οι ουσιαστικές πολιτικές και μέτρα για την ναυτιλία αναλήφθηκαν είκοσι χρόνια μετά την ίδρυση της, μιας και η συνθήκης της Ρώμης το 1958 δε περιλαμβάνει ουσιαστικές διατάξεις και πολιτικές στον τομέα των μεταφορών. Οι κοινοτικές πολιτικές που διαμορφώθηκαν αυτή την περίοδο έως και το 1978 αγνοούσαν ουσιαστικά τον τομέα της ναυτιλίας, παρόλο που ο τομέας των μεταφορών με την ευρύτερή του έννοια θεωρήθηκε ως τομέας στον οποίο η αναληφθείσα δράση ήταν αναγκαία.

Η διατύπωση που έγινε στα άρθρα της συνθήκης στηριζόταν σε πολύ γενικούς άξονες. Παρόλη τη διάθεση λοιπόν των έξι ιδρυτικών κρατών – μελών να συμπεριλάβουν στους τομείς δράσης της ΕΟΚ τη μεταφορική πολιτική. Το Άρθρο 71 της Συνθήκης της Ρώμης αναφερόταν μόνο στην ανάγκη «μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές» και «οποιαδήποτε άλλα αναγκαία μέτρα», ενώ το Άρθρο 84 παρ. 2 ανέφερε «Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει ομόφωνα εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές».

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι μέχρι και τα χρονικά της πρώτης διεύρυνσης, μόνο το 8%³² του εμπορίου εξυπηρετούνταν από πλωτές συγκοινωνίες μέσω θαλάσσης. Αμέσως μετά την είσοδο της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου το 1973 παρατηρείται μια κατακόρυφη αύξηση στον όγκο του εμπορίου μέσω θαλάσσης, που άγγιξε το 25%³³.

³² Σωτήρης Θεωροδόπουλος, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία», Τυπωθητω, Αθήνα, 2006, σ.27

³³ ό.π σ. 27

3.1 Ιστορική αναδρομή - Πολιτικές ΕΕ

Ορόσημο στη χάραξη πολιτικής αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, αποτέλεσε η απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) το 1974. Το ΔΕΚ, έπειτα από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έλαβε απόφαση σύμφωνα με την οποία η Ε.Ε. μπορούσε – και υποχρεούνταν – να αναλάβει δράση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς αυτές επιβεβαιωνόταν με την απόφαση πως ανήκαν και συμπεριλαμβάνονταν στις διατάξεις της ιδρυτικής Συνθήκης. Μετά την απόφαση του ΔΕΚ το 1974 οι εξελίξεις είναι άμεσες και όλα οδηγούν προς περισσότερο συγκροτημένες κινήσεις σχετικά με την προσπάθεια υιοθέτησης και χάραξης πολιτικών σχετικών με τις θαλάσσιες μεταφορές από μέρους της Ε.Ε.

Με το Κανονισμό 954/79 επικυρώνεται ο κώδικας της Συμπεριφοράς για τα Πλοία Γραμμών (UNCTAD)³⁴, για τις ναυτιλιακές διασκέψεις (conferences), τις οποίες και υποχρεώνονται να ακολουθούν τα κράτη μέλη. Η σύμβαση για τον Κώδικα Δεοντολογίας των διασκέσεων τακτικών γραμμών συντάχθηκε υπό την αιγίδα της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD) με σκοπό να διαμορφωθεί ένα εναρμονισμένο διεθνές πλαίσιο για τη διεξαγωγή των διασκέσεων τακτικών γραμμών.

Στόχος της σύμβασης UNCTAD ήταν να αποκατασταθεί ισορροπία στην πρόσβαση των εμπορευματικών μεταφορών στις τακτικές γραμμές μεταξύ μεταφορέων των ανεπτυγμένων χωρών και μεταφορέων των αναπτυσσόμενων χωρών. Η σύμβαση προβλέπει επίσης κανόνες και διαδικασίες που αποβλέπουν στην αποφυγή καταχρήσεων από τις διασκέψεις και στην ενθάρρυνση του διαλόγου μεταξύ φορτωτών και μεταφορέων³⁵. Παρά το γεγονός ότι ο κύριος στόχος του Κώδικα ήταν να προστατευθούν τα συμφέροντα των αναπτυσσόμενων χωρών, οι χώρες αυτές εξέφρασαν την απογοήτευσή τους για τον τρόπο με τον οποίο η διάσκεψη εφαρμόζει τον Κώδικα από την έναρξη ισχύος του στις 6 Οκτωβρίου 1983.

³⁴ Σωτήρης Θεωροδόπουλος, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία», Τυπωθeta, Αθήνα, 2006, σσ.30-31

³⁵ COM(2006) 869 Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου περί επικύρωσε ως από τα κράτη μέλη της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κωδικός Συμπεριφοράς των CONFERENCES Τακτικών Γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση» (σελ3 Γενικό πλαίσιο) .

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

3.2 Πρώτη περίοδος (1985-1989)

Η Πρώτη Περίοδος καλύπτει χρονικά το διάστημα μεταξύ 1985 και 1989. Μέσα σε αυτό το διάστημα γίνονται μικρά βήματα προς την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων. Κομβικό σημείο σχετικά με την κοινή θαλάσσια πολιτική εντός της Ε.Ε. αποτέλεσε η απόφαση του ΔΕΚ ,μετά από προσφυγή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά του Συμβουλίου, το 1985, η οποία ανέφερε ότι το συμβούλιο δεν τηρούσε το άρθρο 3 της Συνθήκης της Ρώμης για κοινή πολιτική μεταφορών, όπως προβλεπόταν. Η υπόθεση εξετάστηκε από το ΔΕΚ και η απόφαση που εξέδωσε έθετε ως υποχρέωση όλων των θεσμικών οργάνων εντός της Ε.Ε. να προχωρήσουν εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος στη διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μία κοινή πολιτική μεταφορών. Η απόφαση αυτή είχε ως συνέπεια την άμεση ανάληψη δράσης από μέρους της Επιτροπής, η οποία το 1985 εξέδωσε Υπόμνημα με τίτλο «Προς μία πολιτική μεταφορών - θαλάσσιες μεταφορές» Στην περίοδο που ακολούθησε υιοθετήθηκαν πολιτικές από τα κράτη μέλη της κοινότητας με σκοπό την εφαρμογή στον τομέα των θαλασσών της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών αλλά και την εξασφάλιση δίκαιων όρων ανταγωνισμού καθώς και την θωράκιση και την υπεράσπιση τους από αθέμιτες πρακτικές ανταγωνισμού τρίτων χωρών.

Έτσι έχουμε την υπογραφή ενός πακέτου τεσσάρων κανονισμών που εστιάζουν:³⁶

- Κανονισμός 4055/86: «Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών – μελών »
- Κανονισμός 4056/86: Με τον κανονισμό αυτό καθορίζονται «τρόποι εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές ή από ή προς έναν ή περισσότερους λιμένες της Ένωσης» έτσι ώστε να μην στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός από περιοριστικές πρακτικές .
- Κανονισμός 4057/86: Ο εν λόγω κανονισμός αφορούσε τις «αθέμιτες δασμολογικές πρακτικές» και πρότεινε μία σειρά δράσεων που επέτρεπε την

³⁶ Σωτήρης Θεωροδόπουλος, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία», Τυπωθητω, Αθήνα, 2006, σ.36

προσφυγή ενόπιων της Ένωσης σε όποιους εφοπλιστές απειλούνταν από αθέμιτες δασμολογικές πρακτικές.

- Κανονισμός 4058/86: «Συντονισμένη δράση εν όψει της διατήρησης της ελεύθερης πρόσβασης στις υπερωκεάνιες μεταφορές ». Ο κανονισμός αυτός εστιάζει στην διαδικασία για τη λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από τα κράτη μέλη και την Κοινότητα κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά των Κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων, ώστε να διασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.

Παρ' όλες τις δράσεις με τις οποίες δεσμεύτηκε η Ε.Ε. να υλοποιήσει τα όσα όριζαν οι Κανονισμοί του 1986, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνώρισε προς το τέλος της δεκαετίας του '80 την αποτυχία της για επίτευξη των στόχων που τέθηκαν.

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

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

ναυτικών, αντιστρέφοντας με αυτό τον τρόπο τις αρνητικές οικονομικές εξελίξεις που αντιμετώπιζαν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί υπήκοοι των κρατών – μελών. Αρκετά ζητήματα όπως η θαλάσσια ασφάλεια, η ποιότητα και η ικανότητα της θαλάσσιας υποδομής και των ευρωπαϊκών λιμένων παρέμειναν θέματα άλυτα.

3.3 Δεύτερη περίοδος(1990-2000)

Η δεύτερη περίοδος καλύπτει τη δεκαετία του 1990, όπου πολλές θεσμικές αλλαγές διατελέστηκαν στο εσωτερικό της ΕΕ με ενδυνάμωση των θεσμικών της οργάνων έναντι των εθνικών κυβερνήσεων. Οι εθνικές ενώσεις άρχισαν να αντιλαμβάνονται αυτή τη μετατόπιση αρμοδιοτήτων και εξουσιών και δείχνουν τα πρώτα σημάδια δραστηριοποίησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το 1991 προωθείται μια οριζόντια Κοινοτική δράση με σημείο αναφοράς το σύνολο του θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος. Η ΕΕ έπρεπε να ενσωματώσει στη δράση της τις μεθόδους εκείνες που να εγγυηθούν πως τα διάφορα ζητήματα των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν διαστάσεις μιας ενιαίας Κοινοτικής πολιτικής και διαφορετικές πλευρές ενός κοινού μέλλοντος και να προωθούν σε Ευρωπαϊκό επίπεδο τα συμφέροντα όλων των ναυτιλιακών βιομηχανιών και όχι μόνο προκλήσεων που αντιμετώπισαν οι ιδιοκτήτες του στόλου που ήταν νηολογημένος σε ευρωπαϊκή σημαία. Η αλληλεξάρτηση σημαντικών θαλάσσιων υπηρεσιών, και το σημαντικό μέγεθος των βιομηχανιών που τις παρέχουν, επέβαλε την έμφαση σε μια Κοινοτική στρατηγική ενιαίας αντιμετώπισης προβλημάτων παραγωγικής δυναμικότητας και ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών αυτών. Το 1992 μέσα από την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς η Ευρώπη οδηγήθηκε σε μια αειφόρο οικονομική ανάπτυξη. Τα περιβαλλοντικά προγράμματα της ΕΕ και τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ήταν τα θέματα που απασχολούσαν την ΕΕ και αποτελούν μέχρι και σήμερα το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο στη ναυτιλία.

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

- Διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

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

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

Στα μέσα αυτής της περιόδου θεσπίστηκε και το EUROS (European Registry of Shipping) ενός Πανευρωπαϊκού Νηολογίου το οποίο θα λειτούργησε παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια των κρατών προσφέροντας οικονομικά οφέλη. Κάποια κράτη ενθάρρυναν την ιδέα για τη δημιουργία του EUROS ενώ κάποια άλλα ήταν εκ διαμέτρου αντίθετα³⁷. Το EUROS αποδείχθηκε μία ιδιαίτερα φιλόδοξη ιδέα με μικρή υποστήριξη το οποίο τελικά αποσύρθηκε, στα πλαίσια της αναθεώρησης της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Ναυτιλία το 1996. Άλλα μέτρα που προτάθηκαν από την Επιτροπή σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλία σχετίζονταν με την απελευθέρωση

³⁷ Σωτήρης Θεωροδόπουλος, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία», Τυπωθητω, Αθήνα, 2006, σ.42

των περιορισμών του cabotage, τα τυπικά προσόντα των ναυτικών και την εναρμόνιση των ευρωπαϊκών πολιτικών με τα διεθνή πρότυπα του ΙΜΟ.

3.4 Τρίτη περίοδος (2000-2004)

Η Τρίτη περίοδος καλύπτει το χρονικό διάστημα από το 2000 μέχρι και το 2010. Είναι μια περίοδος που χαρακτηρίζεται από μια σειρά πρωτοβουλιών από την ΕΕ στο χώρο των ναυτιλιακών βιομηχανιών και την ενεργή ανάμειξη των εκπροσώπων των τελευταίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με τις εθνικές ενώσεις να αντιλαμβάνονται πλέον ολοκάθαρα την αναγκαιότητα δραστηριοποίησης τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Μέσα στο διάστημα αυτό έχουμε δύο σημαντικά βήματα που μαρτυρούν την αποφασιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ασχοληθεί με τις θαλάσσιες μεταφορές και ενίοτε με την ναυτιλία. Σημαντικό βήμα της περιόδου αυτής είναι η Λευκή Βίβλος θα αναπτυχθεί παρακάτω.

3.4.1 Λευκή Βίβλος

Το 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μια Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών, προτείνοντας 60 μέτρα για να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών το οποίο θα επιτρέπει την εξισορρόπηση της ανάπτυξης διάφορων τρόπων μεταφοράς στο εσωτερικό της Κοινότητας. Μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφορών, γίνεται λόγος και για τις πλωτές συγκοινωνίες παντός τύπου (θαλάσσιες ή ποταμίσσιες).

Από το 1980, παρατηρείται μείωση του ανθρώπινου ναυτικού δυναμικού κατά 40%. Παρά αυτή την μείωση, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεχίζουν να αντιπροσωπεύουν το 70 % του συνόλου των συναλλαγών μεταξύ Κοινότητας και υπολοίπου του κόσμου. μιας και από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται κάθε χρόνο περίπου 2 δισεκατομμύρια τόνοι διαφόρων ειδών εμπορεύματα³⁸. Οι θαλάσσιες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποτελούν πραγματική εναλλακτική ανταγωνιστική λύση. Πρόκειται για αξιόπιστες, οικονομικές, λίγο ρυπογόνες και θορυβώδεις μεταφορές. Ωστόσο, δεν χρησιμοποιούνται ικανοποιητικά, ιδίως οι ποτάμιες, που θα

³⁸ Πηγή: Λευκή Βίβλος: « ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010:Η ώρα των επιλογών»[COM(2001)370 τελικό]

μπορούσαν να τύχουν μεγαλύτερης εκμετάλλευσης. Αναλογιζόμενη λοιπόν την σημαντικότητα της ναυτιλίας, η Λευκή Βίβλος θέτει ως προτεραιότητα:

- Την ανάπτυξη των θαλάσσιων υποδομών
- Την απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου μέσω των Κοινοτικών δράσεων
- Την ενσωμάτωση ρυθμίσεων κοινοτικής πολιτικής στις δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές και τέλος,
- Την δημιουργία Λεωφόρων της Θάλασσας (Motorways of the Sea), ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι θαλάσσιες μεταφορές.
- Έμφαση στην διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων που θα αποσυμφορήσει το υπόλοιπα μέσα μεταφορών (κυρίως χερσαία)

Επιπλέον η Λευκή Βίβλος δίνει έμφαση στην προώθηση της διατροφικότητας, δηλαδή στη χρήση πολλών τρόπων μεταφοράς. Το πρόγραμμα διατροφικότητας Marco Polo διαθέτει έναν προϋπολογισμό 115 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2003-2007³⁹ και είναι ανοιχτό σε όλες τις σχετικές προτάσεις με σκοπό να μετακινηθούν τα εμπορεύματα από τις οδικές μεταφορές προς άλλους, πιο φιλικούς με το περιβάλλον, τρόπους μεταφοράς. Η πρόκληση είναι η διατροφικότητα να γίνει πραγματικά ανταγωνιστική και οικονομικά βιώσιμη, ιδίως με την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών.⁴⁰

3.5 Τέταρτη περίοδος(2004-...)

Η τέταρτη περίοδος καλύπτει το διάστημα από το 2004 μέχρι και σήμερα. Μέσα σε αυτή την περίοδο χαράζονται οι τελευταίες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες και στρέφονται προς την ανάπτυξη πολιτικών που θα αναδομήσουν και θα βελτιώσουν τον ναυτιλιακό τομέα αυτή την φορά με σεβασμό προς το περιβάλλον. Πολλές είναι οι ανακοινώσεις και εξέδωσε η επιτροπή από το 2004 μέχρι και σήμερα. Παρόλα αυτά θα εστιάσουμε στις τρεις σημαντικότερες. Η Πράσινη Βίβλος είναι ένα σημαντικό κείμενο, το οποίο δίνει προτεραιότητα στην αειφόρο ανάπτυξη της ναυτιλίας. Στην συνέχεια θα αναπτύξουμε το πρόγραμμα Ναϊάδες και τους στόχους

³⁹ Σωτήρης Θεωροδόπουλος, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία», Τυπωθητω, Αθήνα, 2006, σ.49

⁴⁰ Πηγή: Λευκή Βίβλος: « ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010:Η ώρα των επιλογών»[OOM(2001)370 τελικό]

που αυτό θέτει. Το τρίτο, και ίσως το πιο σημαντικό νομοθέτημα, είναι αυτό το οποίο εξέδωσε η ΕΕ, μετά από μακροσκελές διαλόγους και ανακοινώσεις της επιτροπής. Αυτό το κείμενο έχει χαρακτηριστεί ως η «Γαλάζια Βίβλος» και αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική με ορίζοντα το 2020.

3.5.1 Πράσινη Βίβλος

Η πράσινη βίβλος αποτελεί μέρος της συνθήκης της Λισσαβόνας και θέτει ως κύριο στόχο την επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης. Τον Μάρτη του 2004 η Ευρωπαϊκή επιτροπή αποφάσισε να ξεκινήσει το διάλογο για τη διαμόρφωση μιας Πράσινης βίβλου για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ. Στόχος της Επιτροπής είναι η διαμόρφωση μιας ολιστικής προσέγγισης των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη ναυτιλία και η διατύπωση ενός ευρωπαϊκού οράματος για τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Το Κοινοτικό ενδιαφέρον πηγάζει και από την ανάγκη ενίσχυσης της απασχόλησης στον συγκεκριμένο τομέα, δεδομένης της ύπαρξης, άμεσα εκατομμυρίων θέσεων απασχόλησης όχι μόνο σε ναυτιλιακούς κλάδους, όπως είναι οι μεταφορές, τα λιμάνια, η αλιεία και η υδατοκαλλιέργεια, αλλά επίσης και στους κλάδους του τουρισμού και της ενέργειας. Στόχος αυτή την φορά δεν είναι η καθ' αυτού ανάπτυξη όλων των προαναφερθέντων κλάδων, αλλά η προσεκτική διαχείριση του συνόλου των ανταγωνιστικών χρήσεων των θαλασσών, προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το οικονομικό δυναμικό τους κατά αειφόρο τρόπο και βιώσιμο τρόπο.

Έχει μεγάλη σημασία να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα σε αυτούς τους τομείς οι οποίοι διαδραματίζουν σημαντικότατο κοινωνικοοικονομικό ρόλο.⁴¹ Για το λόγο αυτό, η Πράσινη Βίβλος εξετάζει τους παράγοντες που συνδέονται με την ανταγωνιστικότητα, την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις επιστημονικές γνώσεις για όλες τις πτυχές που συνδέονται με τους ωκεανούς, την καινοτομία και την τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού. Πιο συγκεκριμένα οι βασικοί άξονες που την πλαισιώνουν είναι:

- Η διαμόρφωση συνθηκών για την βέλτιστη πρακτική ανάπτυξη και υλοποίηση ναυτιλιακών πολιτικών.
- Οι πιθανοί τρόποι για περαιτέρω ενδυνάμωση της έρευνας στον ναυτιλιακό τομέα για την επίτευξη ευρωπαϊκής πρωτοπορίας στη ναυτική επιστήμη και τεχνολογία και στην καλύτερη ενσωμάτωση της επιστήμης, της τεχνολογίας, της έρευνας και της καινοτομίας στον σχετικό κλάδο.

⁴¹ COM(2006)275 τελικό

- Η προώθηση της εκπαίδευσης και επιμόρφωσης υψηλής ποιότητας με στόχο τη διασφάλιση υψηλού βαθμού ανάπτυξης
- Η επιδίωξη διεθνούς πρωτοπορίας με την προώθηση κοινοτικών αρχών και στόχων σε διεθνή φόρα όπως ο IMO(Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)
- Η ανάγκη ορθής διακυβέρνησης όσον αφορά τους τομείς πολιτικής καθώς και την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των θεσμικών οργάνων της ΕΕ.

Άλλο ένα σημαντικός όρος που εισάγεται με την Πράσινη Βίβλο είναι συνεργατικοί σχηματισμοί (clusters) οι οποίοι μπορούν επίσης να συμβάλουν στην αειφόρο ανάπτυξη. Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να οργανωθεί σε δίκτυα ναυτιλιακής αριστείας, τους λεγόμενους «συνεργατικούς σχηματισμούς», οι οποίοι αρθρώνονται γύρω από κοινά προγράμματα. Είναι ουσιαστικής σημασίας να επιτευχθεί ένα σταθερό και συνεκτικό κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα έχει την έγκριση όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Η Πράσινη Βίβλος αξιολογεί επίσης τους μηχανισμούς για την παροχή κινήτρων σε πλοιοκτήτες ή ακόμα την επιτήρηση της εφαρμογής των διεθνών κανόνων στην ανοικτή θάλασσα για την καταπολέμηση των σημαίων ευκαιρίας.

Τα οφέλη που θα προκύψουν από τις διατάξεις της Πράσινης Βίβλου είναι κυρίως μακροπρόθεσμα και θα προκύψουν κυρίως από την ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική στους τομείς της οικονομικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας, της απασχόλησης, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας. Η όλη διαδικασία αναμένεται να συμβάλλει τόσο στην ενίσχυση της ναυτιλιακής διάστασης της Ευρώπης, όσο στην επίτευξη των στόχων της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ.

3.5.2 Το Πρόγραμμα «ΝΑΪΑΔΕΣ»⁴²

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υπογραμμίζοντας την ανάγκη υιοθέτησης μίας κοινής μεταφορικής πολιτικής που θα είναι ασφαλής, ανταγωνιστική, με συναίσθηση των κοινωνικών ανησυχιών και περιβαλλοντικά φιλικής, έθεσε τις βάσεις για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Όπως έχουμε αναφέρει η σημασία της ανάπτυξης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων τονίστηκε αρκετά με στην Λευκή βίβλο, το 2001. Έτσι λοιπόν, το 2006, η Επιτροπή εξέδωσε το πρόγραμμα δράσης Ναϊάδες αυτή τη φορά συγκεκριμένα για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με

42 COM(2007) 770 τελικό

σκοπό την εξυπηρέτηση ποικίλων πολιτικών, εμπορικών, νομικών και περιβαλλοντικών σκοπών. Ο χρονικός ορίζοντας του προγράμματος είναι η περίοδος 2006 – 2013, με ενδιάμεση ανατροφοδότηση και αναφορές προόδου.

Το πρόγραμμα δράσης περιλαμβάνει διάφορους άξονες γύρω από τους οποίους αναπτύσσονται οι προτεινόμενες δράσεις και σκοποί.:

- **Δράσεις σχετικά με τις αγορές** με σκοπό την ενθάρρυνση διατροφικών υπηρεσίες που θα προωθήσουν τη στενή συνεργασία επιχειρήσεων, ναυλομεσιτών και λιμένων.. Για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει επίσης να γίνουν προσπάθειες για να απλοποιηθεί το ρυθμιστικό και διοικητικό πλαίσιο.
- **Δράσεις σχετικά την περιβαλλοντική προστασία.** Η ανάπτυξη και η διατήρηση καλών περιβαλλοντικών επιδόσεων προϋποθέτει τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών και ιδιαίτερος τεχνολογιών σχετικών με εμπορικά βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές καυσίμων. Η ασφάλεια, που είναι ήδη υποδειγματική στις ποτάμιες μεταφορές εν γένει, μπορεί να εξελιχθεί περισσότερο, ενώ, τέλος, το νομικό πλαίσιο πρέπει να ενισχυθεί έτσι ώστε οι νέες τεχνολογίες να εφαρμόζονται γρηγορότερα.
- **Δράσεις σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό.** Η έλλειψη εργατικού δυναμικού τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι σημαντική. Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας καθώς και των κοινωνικών συνθηκών διαμέσου εποικοδομητικού δημοσίου διαλόγου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο μπορούν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος. Όσον αφορά την εγκυρότητα των διαπιστεύσεων των επαγγελματιών ικανοτήτων, το πρόγραμμα Ναϊάδες προτείνει την αμοιβαία αναγνώριση αυτών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναγκαία θεωρείται η δημιουργία εκπαιδευτικών ιδρυμάτων τα οποία θα προσαρμοσθούν στις τρέχουσες ανάγκες.
- **Δράσεις σχετικά με την προώθηση της εικόνας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας** Κρίνεται ιδιαίτερα χρήσιμη η προώθηση της γενικής ενημέρωσης και γνώσης σχετικά με την εσωτερική ναυσιπλοΐα ειδικά πάνω στα θέματα της ποιότητας και της αξιοπιστίας. Το δίκτυο προώθησης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ήδη υφίσταται σε κάποια κράτη – μέλη,

προσφέροντας στις επιχειρήσεις πολύτιμη και σύγχρονη εθνικό επίπεδο θα βοηθήσει στην εξάπλωση του δικτύου.

- **Δράσεις σχετικά με τις υποδομές** Το πρόγραμμα Ναϊάδες δίνει έμφαση στην ανταλλαγή πληροφόρησης σχετικά με τη διαχείριση των συμφορήσεων των λιμένων καθώς και στην παρακολούθηση της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων από τις ρυθμιστικές αρχές. Συστήματα Παροχής Υπηρεσιών Ποτάμιας Πληροφόρησης θα μπορούσαν να τονώσουν την ανταγωνιστικότητα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας παρέχοντας διορθωτική δράση σε ελαττωματικούς τομείς όπως είναι αυτός των συμφορήσεων. πληροφόρηση.

3.5.3 Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική-Γαλάζια Ανάπτυξη

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) της ΕΕ είναι μια ολιστική προσέγγιση όλων των πολιτικών που αφορούν τη θάλασσα. Βασική ιδέα που πρεσβεύει αυτή η πολιτική είναι ο συντονισμός των πολιτικών των κρατών με σκοπό την αποκόμιση των περισσότερων οφελών από τις θάλασσες και τους ωκεανούς με μικρότερο αντίκτυπο στο περιβάλλον. Η πολιτική αυτή επικεντρώνεται στα εξής:

- ζητήματα που δεν εμπίπτουν στην πολιτική ενός μόνο τομέα, όπως π.χ. η «γαλάζια ανάπτυξη»
- ζητήματα που απαιτούν τον συντονισμό διαφόρων τομέων και φορέων, π.χ. γνώσεις για τη θάλασσα.

Πιο συγκεκριμένα, η Γαλάζια ανάπτυξη: μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης του θαλάσσιου και ναυτιλιακού τομέα. Η στρατηγική αυτή αναγνωρίζει ότι οι θάλασσες και οι ωκεανοί είναι μοχλοί της ευρωπαϊκής οικονομίας, με μεγάλο δυναμικό για καινοτομία και ανάπτυξη. Αποτελεί τη συμβολή της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Η στρατηγική «Γαλάζια Ανάπτυξη» αποτελείται από τέσσερις συνιστώσες:

- **Συγκέντρωση δεδομένων και γνώσεων για τη θάλασσα** από διάφορες πηγές προκειμένου: να διευκολυνθεί η πρόσβαση του κλάδου, των δημόσιων αρχών και των ερευνητών σε τέτοια δεδομένα αλλά και να αξιοποιηθούν αυτά με τον καλύτερα δυνατό τρόπο για την ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Με αυτό τον τρόπο βελτιώνονται και οι γνώσεις μας για τη συμπεριφορά των θαλασσών.

- Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός:** Αφορά τον σχεδιασμό του χρόνου και του τόπου άσκησης ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητά τους στον μέγιστο δυνατό βαθμό. Κατά τη διαδικασία αυτή, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συνεργάζονται με διαφάνεια με στόχο τον σχεδιασμό των θαλάσσιων δραστηριοτήτων⁴³. Είναι σημαντικά τα οφέλη που προκύπτουν από αυτόν τον χωροταξικό σχεδιασμό. Πιο συγκεκριμένα, περιορίζονται οι συγκρούσεις μεταξύ τομέων ενώ δημιουργούνται συνεργειών μεταξύ διάφορων δραστηριοτήτων. Έχουμε ενθάρρυνση των επενδύσεων με τη διασφάλιση προβλεψιμότητας, διαφάνειας και σαφέστερων κανόνων. Έτσι δίνεται ώθηση στην ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των δικτύων. Επιτυγχάνεται επίσης ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ εθνικών διοικήσεων, μέσω της εφαρμογής ενιαίου μηχανισμού για την ισόρροπη ανάπτυξη διάφορων θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Με τον τρόπο αυτό απλουστεύονται οι διαδικασίες και μειώνεται το κόστος. Αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας σημειώνεται μεταξύ χωρών της ΕΕ, όσον αφορά τα καλώδια, τους αγωγούς, τις θαλάσσιες οδούς, τις αιολικές εγκαταστάσεις.
- Ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση:** Η ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση παρέχει μεθόδους ανταλλαγής δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των αρχών που ενδιαφέρονται για τη θαλάσσια επιτήρηση, ή που συμμετέχουν ενεργά σε αυτήν. Η ανταλλαγή δεδομένων καθιστά την επιτήρηση οικονομικότερη και αποτελεσματικότερη. Σήμερα, οι αρχές της ΕΕ και οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για διάφορες πτυχές της επιτήρησης, όπως οι συνοριακοί έλεγχοι, η ασφάλεια και η προστασία, τα τελωνεία, το περιβάλλον ή η άμυνα, συλλέγουν χωριστά τα δεδομένα και συνήθως δεν τα ανταλλάσσουν μεταξύ τους, με αποτέλεσμα τα ίδια δεδομένα να συλλέγονται ενδεχομένως πολλές φορές ενώ κάποιες φορές τα δεδομένα δεν είναι γνωστά και από τις δυο πλευρές. Οι προτεινόμενοι σύνδεσμοι περιέχουν πληροφορίες

⁴³ Τον Ιούλιο 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν νομοθεσία σχετικά με τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρώπη. Αν και κάθε χώρα της ΕΕ θα είναι ελεύθερη να σχεδιάζει τις θαλάσσιες δραστηριότητές της, θα εξασφαλίζεται, χάρη στον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων η συνοχή του σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, όσον αφορά τις κοινές θάλασσες

για άλλες συγκεκριμένες δράσεις επιτήρησης, μέτρα κατά της πειρατείας, καθώς και για τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία γενικότερα.

- **Στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες:** με στόχο να διασφαλιστεί ο πιο κατάλληλος συνδυασμός μέτρων προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τοπικούς κλιματικούς, ωκεανογραφικούς, οικονομικούς, πολιτιστικούς και κοινωνικούς παράγοντες. Η θαλάσσια πολιτική προωθεί στρατηγικές οικονομικής μεγέθυνσης και ανάπτυξης που αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα και αντιμετωπίζουν τις αδυναμίες κάθε ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής στην ΕΕ: από την κλιματική αλλαγή στην Αρκτική έως το δυναμικό ανανεώσιμης ενέργειας στον Ατλαντικό, τα προβλήματα ρύπανσης των θαλασσών και των ωκεανών και τη θαλάσσια ασφάλεια.

Ο ρόλος της ναυτιλίας στην ΟΘΠ είναι αναμφισβήτητα προτεραιότητας. Η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές και εσωτερικό εμπόριο της Ευρώπης και παραμένει ο ακρογωνιαίος λίθος πολλών άλλων συναφών προς τη θάλασσα δραστηριοτήτων. Ωστόσο, ο κλάδος αυτός θα συνεχίσει να ευημερεί μόνον εφόσον η Ένωση εξακολουθήσει να εργάζεται με στόχο την επίτευξη ενός υψηλού επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας, το οποίο θα συμβάλει στη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος και θα προωθήσει ταυτόχρονα ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο.⁴⁴

Συμπεράσματα

Από την παραπάνω ανάλυση γίνεται αντιληπτό ότι η αναδιάρθρωση και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας είναι στο επίκεντρο των πολιτικών της Ε.Ε πλέον. Μέσα στην παραπάνω ανάλυση, γίνεται καταγραφή των σημαντικότερων πολιτικών που αναπτύχθηκαν τα τελευταία έτη έχοντας ως πυρήνα τέσσερις βασικούς άξονες πολιτικών: Τη Λευκή Βίβλο, του 2001, που αποτέλεσε ουσιαστικά το εναρκτήριο λάκτισμα για την ανάγκη διαμόρφωσης πολιτικών εντός της Ε.Ε. σχετικά με το ναυτιλιακό περιβάλλον, την έκδοση της Πράσινης Βίβλου το 2006 που έθεσε

⁴⁴ μέρος ομιλίας που εκφωνήθηκε σε εκδήλωση με θέμα "Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική & Θαλάσσιες Μεταφορές στην ΕΕ - Ευκαιρίες και προκλήσεις για την ελληνική ναυτιλία". Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε την 4/11/2010 στο αμφιθέατρο "Γ.Κρανιδιώτης" (ΥΠΕΞ) και διοργανώθηκε από τον ευρωβουλευτή Γιώργο Κουμουτσάκο και την Κ.Ο. του Ε.Λ.Κ.

τους προβληματισμούς για την αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών εν γένει και ειδικότερα των θαλάσσιων μεταφορών θέτοντας τον προβληματισμό των κατακερματισμένων ως τότε πολιτικών και το θέμα της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας, τη Γαλάζια Βίβλο, του 2007, για μία Ολοκληρωμένη Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική η οποία ουσιαστικά ήταν το πανηγυρικό αποτέλεσμα της δημόσιας διαβούλευσης που επέφερε η Πράσινη Βίβλος το 2006, καθώς και τους Στρατηγικούς Στόχους και Πολιτικές που δημοσιεύτηκαν το 2009 με γνώμονα επίτευξης το έτος 2018.

Σήμερα, στην Ευρώπη των 27 κρατών – μελών, 14 εκ των οποίων συγκαταλέγονται ανάμεσα στις ηγέτιδες πλοιοκτήτριες χώρες παγκοσμίως, η ναυτιλία αντιμετωπίζεται ως τομέας που βρίσκεται στην αιχμή των πολιτικών της, με προσδοκίες για απόδοση τεράστιων στρατηγικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων για όλα τα κράτη-μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Εισαγωγή

Αναμφισβήτητα, ο ανταγωνισμός είναι εντονότατος σε μια αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο η οποία είναι πλήρως απελευθερωμένη. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους της οικονομίας, η ναυτιλία αντιμετωπίζει τον διεθνή ανταγωνισμό χωρίς να λαμβάνει καμία βοήθεια εκτός των συνόρων της Κοινότητας και δεν επωφελείται από άλλα μέτρα της κοινής πολιτικής για το εξωτερικό εμπόριο. Δεν υπάρχει εσωτερική κοινή ναυτιλιακή αγορά εντελώς διαχωρισμένη από την παγκόσμια αγορά. Στο διεθνές εμπόριο που εκτελείται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, ο ανταγωνισμός που δέχτηκε ο ευρωπαϊκός στόλος ιδιαίτερα στη δεκαετία του 1980, οδήγησε στην απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος που είχε με το πλέον τεχνολογικά εξελιγμένο πλοίο. Σημαντικό φαινόμενο της ίδιας περιόδου είναι και το φαινόμενο του «flagging out». Αυτό είχε σαν επακόλουθο τη μεγάλη συρρίκνωση της ευρωπαϊκής χωρητικότητας.

Οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία (ΕΠΝ) προκειμένου να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα αυτό, αποφάσισαν να κινητοποιηθούν με βασικό στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Λόγω της σημασίας που έχει η ναυτιλία, οι θαλάσσιες μεταφορές καθώς και το πλέγμα υπηρεσιών που αυτή προσφέρει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στην οικονομία και άρα στην ευημερία της ένωσης, κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση αυτής μέσω ενός πλέγματος πολιτικών το οποίο δεν θα αλλοιώσει τον ανταγωνισμό αλλά απεναντίας θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του Ευρωπαϊκού στόλου. Έτσι θεωρήθηκε αναγκαία η εξαίρεση του κλάδου αυτού από την γενική απαγόρευση παροχής κρατικών ενισχύσεων που προβλέπεται για άλλους κλάδους. Για πρώτη φορά το 1989 δόθηκαν οι πρώτες κατευθύνσεις και οι πρώτοι περιορισμοί για την χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στις ευρωπαϊκές χώρες με τις οποίες επιδιώκεται η αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Σκοπός είναι η αντιμετώπιση του προβλήματος του κόστους χωρίς να προβούν οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές σε δραστικές περικοπές κόστους οι οποίες θα υποβαθμίσουν την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορικών υπηρεσιών. Παράλληλα μέσα από αυτό το φάσμα πολιτικών επιδιώκεται όχι μόνο η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής σημαίας αλλά και η αποφυγή της μετανάστευσης της έδρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε αλλοδαπές χώρες. Η στρατηγική ενίσχυσης συγκεκριμένα αυτού του τομέα πηγάζει κυρίως την ανάγκη οικονομικής ανεξαρτησίας και ανάπτυξης της ένωσης καθώς και στην άμυνα, η οποία πρέπει να εξασφαλιστεί μέσω της ενίσχυσης αυτού του κλάδου. Πιο συγκεκριμένα, η ναυτιλία αποτελεί μια σημαντική παραγωγική δραστηριότητα, η οποία παράγει προστιθέμενη αξία, συμβάλλοντας στο εθνικό προϊόν των χωρών και στο εισόδημα των μεταφορικών υπηρεσιών και των συναφών με αυτές δραστηριοτήτων. Επίσης ενισχύει το Ισοζύγιο πληρωμών με την εισροή συναλλάγματος. Σαν κλάδος απασχόλησης, προσφέρει θέσεις εργασίας και απορροφά άτομα σε διαφορετικές θέσεις, είτε αυτές είναι διαχειριστικού χαρακτήρα, είτε τεχνικού. Σημαντικό είναι ότι πέρα από αυτή καθ' αυτή την δραστηριότητα, δημιουργείται ένα εξίσου σημαντικό πλέγμα δραστηριοτήτων.

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

- **Το κόστος εργασίας** που αποτελεί το κύριο συστατικό του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του κοινοτικού στόλου έναντι των ανταγωνιστών του. Αυτό περιλαμβάνει εκτός από τον καταβαλλόμενο μισθό, το φόρο εισοδήματος και τις ασφαλιστικές εισφορές, όπως επίσης και το κόστος επαναπατριsmού και εκπαίδευσης των ναυτικών. Στον παράγοντα αυτόν οφείλονται σε μεγάλο βαθμό οι διαφορές του λειτουργικού κόστους των πλοίων που ανήκουν στους ευρωπαϊκούς στόλους. Το κόστος του πληρώματος σε σχέση με το συνολικό κόστος λειτουργίας του πλοίου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ηλικία, την κατηγορία και τη χρηματοδότηση του πλοίου, καθώς και το φορολογικό σύστημα στο οποίο υπάγονται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες του πλοιοκτήτη. Μετά τη συνολική απόσβεση και αποπληρωμή του δανείου,

αρχίζει να απόκτα ολοένα και μεγαλύτερη βαρύτητα, γεγονός που συμβαίνει μετά από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του πλοίου. Επίσης η προμήθεια όλο και περισσότερο προηγμένων τεχνολογικά πλοίων που απαιτούν μικρότερα πληρώματα, μπορεί να αντιμετωπίσει το σχετικά υψηλό ευρωπαϊκό κόστος επάνδρωσης, μειώνοντας τη σχετική σημασία αυτού του στοιχείου του κόστους.⁴⁵

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

4.1 Πλαίσιο και κατευθυντήριες γραμμές κρατικών ενισχύσεων στην Ε. Ε.

Για το σκοπό αυτό, το 1989, όπως προαναφέρθηκε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθόρισε για πρώτη φορά τις γενικές αρχές και τις κατευθυντήριες γραμμές παροχής κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία και ήταν το αρμόδιο όργανο για την αξιολόγηση και την έγκριση των μέτρων που θεσπίστηκαν. Μετά την πρώτη θέσπιση αυτών των

⁴⁵ •Θεωροδόπουλος Σ, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία», Τυπωθητω, Αθήνα, 2006, σ140

γραμμών, η Επιτροπή παρακολουθώντας την πρόοδο διαπίστωσε ότι δεν επιτεύχθηκε η επιθυμητή πρόοδος, μιας και ο στόλος συνέχισε να συρρικνώνεται. Έτσι οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν αναλόγως, οδηγώντας στην ανακοίνωση του 1997⁴⁶ που καθορίζει νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Αργότερα, το 2004 έχουμε ορισμένες τροποποιήσεις στις αρχικές διατάξεις, ενώ η τελευταία αναθεώρηση έγινε το 2012.

Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος ναυτιλίας άλλων κρατών μελών.⁴⁷
- Πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν επιφέρουν στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού και ότι λειτουργούν προς το «κοινό συμφέρον» της ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Πρέπει να είναι σύμφωνες με τους στόχους της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές
- 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. Το μέγεθος και οι επιπτώσεις τους εκτιμώνται συσσωρευτικά και συνυπολογίζονται όλων των ειδών οι ενισχύσεις που έχουν ληφθεί, τοπικές, περιφερειακές, εθνικές
- Πρέπει να έχουν προσωρινό χαρακτήρα και να συνδέονται με τη χρονική διάρκεια που αναλογεί στο πρόβλημα για το οποίο θεσπίστηκαν
- Δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο
- Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται γενικά να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών. Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται ωστόσο να χορηγούνται, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε πλοία τα οποία συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και

⁴⁶ Κοινωνικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (97/C205/05)

⁴⁷ Σύμφωνα με το Άρθρο 87 §1 της Συνθήκης της ΕΕ: «...ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της εμπορικής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές...»

κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία.

- Δεν παρέχονται ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 της συνθήκης, οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν λογίζεται υπό κανονικές συνθήκες ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων φορέων. Άρα σε αυτές τις ενισχύσεις δεν περιλαμβάνονται τα έργα υποδομής.
- Συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Για τους σκοπούς αυτούς, στις «δημόσιες αρχές» μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες.

4.2 Στόχοι των κατευθυντήριων γραμμών.

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

- Η βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλάσσιων μεταφορών.
- Η ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών.
- Η συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα τα κράτη μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές.

- Η διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών.
- Η συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων,

Σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες, η έννοια της ενίσχυσης έχει πλέον καταστεί κατά πολύ ευρύτερη από την έννοια της επιχορήγησης ή της επιδότησης, διότι συμπεριλαμβάνει, όχι μόνο θετικές παροχές, αλλά και τις παρεμβάσεις οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, μειώνουν τις επιβαρύνσεις για τις επιχειρήσεις. Συνεπώς, ο όρος «ενίσχυση» καλύπτει, κατ' ανάγκη, όλα τα πλεονεκτήματα που παρέχονται άμεσα ή έμμεσα με δημόσιους (εθνικούς ή κοινοτικούς) πόρους και επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό, δίχως το Δημόσιο να λαμβάνει αντίστοιχο αντάλλαγμα. Επίσης, έχει διευρυνθεί και το γενικότερο πεδίο εφαρμογής των σχετικών άρθρων, δεδομένου ότι η παρεχόμενη ενίσχυση αρκεί να έχει και δυνητικές συνέπειες στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, για να θεωρηθεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Στο πλαίσιο αυτό ως κρατικές ενισχύσεις θεωρούνται:

- Οι απλές επιχορηγήσεις
- Οι κάθε είδους φορολογικές και ασφαλιστικές απαλλαγές και ελαφρύνσεις
- Τα ειδικά τραπεζικά επιτόκια και οι επιδοτήσεις επιτοκίων
- Η προνομιακή μεταχείριση από κρατικούς φορείς παροχής υπηρεσιών
- Οι κρατικές εγγυήσεις ή πιστώσεων
- Οι κρατικές εισφορές ή συμμετοχές στο κεφάλαιο επιχειρήσεων
- Η πώληση δημόσιας έκτασης με ευνοϊκούς όρους
- Οι ιδιωτικοποιήσεις με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του κατά τα τελευταία χρόνια, ζητά τη μείωση και τον προσανατολισμό των κρατικών ενισχύσεων σε οριζόντιους στόχους γενικού ενδιαφέροντος. Βασικό μέλημα της είναι, η παροχή όσο το δυνατόν λιγότερων και καλύτερων ενισχύσεων ενώ παράλληλα παροτρύνει τα κράτη μέλη να διερευνούν πριν από την έγκριση αν η παρέμβαση μέσω της ενίσχυσης είναι το καταλληλότερο μέσο για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος. Προτείνει επίσης την ανάπτυξη συστήματος αξιολόγησης των μεμονωμένων μέτρων

καθώς και των καθεστώτων κρατικών ενισχύσεων, προκειμένου να διευρυνθούν οι επιπτώσεις τους στον ανταγωνισμό καθώς και η αποτελεσματικότητά τους.

Τα παραπάνω αποτελούν βασική προτεραιότητα της Στρατηγικής της Λισσαβόνας, η οποία έχει θέσει ως στόχο «να γίνει η Ευρώπη η πιο ανταγωνιστική και δυναμική οικονομία στον κόσμο, ικανή για βιώσιμη ανάπτυξη με περισσότερη και καλύτερη απασχόληση και μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή». Τα ειδικότερα θέματα κρατικών ενισχύσεων που εξετάζονται σήμερα στο πλαίσιο της ΕΕ είναι τα εξής:

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

4.3 Μορφές κρατικών ενισχύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία :

4.3.1 Ενισχύσεις μείωσης του κόστους εργασίας

Δεδομένου ότι το κόστος εργασίας του πληρώματος αποτελεί ένα πολύ σημαντικό συνθετικό στοιχείο του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου, η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζει κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της απασχόλησης προκειμένου να αντιμετωπίσει τις μεγάλες διαφορές κόστους μεταξύ Ευρωπαίων και προερχόμενων από τρίτες χώρες ναυτικών. Άλλωστε το κόστος εργασίας είναι και ο βασικότερος λόγος αποχώρησης των ναυτιλιακών από την εθνική σημαία. Έτσι πρωταρχικός στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Τα μέτρα πρέπει να τονώσουν άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη. Οι ενισχύσεις που εστιάζουν στην μείωση του κόστους εργασίας χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

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

Οι προαναφερθείσες ενισχύσεις μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με τους κανόνες λειτουργίας της ενιαίας αγοράς, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κλάδο που απαιτεί ειδική μεταχείριση. Για τις ενισχύσεις που παρέχονται με τις δυο παραπάνω μορφές μπορεί να επιβληθεί ένα ανώτατο όριο. Οι άνωθεν μειώσεις μπορούν να φτάσουν μέχρι ένα ανώτατο επιτρεπτό όριο, το μηδενικό επίπεδο των ασφαλιστικών εισφορών και της φορολογίας εισοδήματος των ναυτικών αντίστοιχα για να θεωρηθούν συμβατές με τους κανόνες λειτουργίας της ενιαίας αγοράς στην Κοινότητα. Σε καμία περίπτωση δε μπορούν να πάρουν τη μορφή επιδότησης των καθαρών μισθών των ναυτικών διότι αυτό θα οδηγούσε σε στρέβλωση του ανταγωνισμού ενδοκοινοτικά. Παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν στην αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού αυτού μειονεκτήματος στάθηκαν οι αλλαγές στην υποχρεωτική σύνθεση του πληρώματος στα κοινοτικά πλοία ανάλογα με τη νομοθεσία κάθε χώρας, η επιλογή σύνθεσης με Ευρωπαίους αξιωματικούς και αλλοδαπό κατώτερο πλήρωμα, η σχετική μείωση απαιτούμενου αριθμού πληρώματος στα σύγχρονα και τεχνολογικά εξοπλισμένα πλοία και η υψηλού επιπέδου κατάρτιση των Ευρωπαίων ναυτικών.

Η εναρμόνιση με τα παγκόσμια πρότυπα σημαίνει σε αυτή την περίπτωση την πλήρη απαλλαγή των ναυτικών από ασφαλιστικές εισφορές και φόρους εισοδήματος, χωρίς να δίνεται καμία επιδότηση στους καθαρούς μισθούς των ναυτικών, πρακτική που θα οδηγούσε σε στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί επομένως πρωταρχικό

στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η απαγόρευση στα κράτη-μέλη να μειώσουν τη φορολογία όλων των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο, θα είχε πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών πλοιοκτητών, ωθώντας τους μέχρι και στην αλλαγή σημαίας. Έχει ακόμα σημειωθεί ότι η απασχόληση ευρωπαϊκών πολιτών είναι σημαντική σε ποσοστό και σε αριθμό στην ενδοκοινοτική τακτική μεταφορά επιβατών. Η προστασία της απασχόλησης στην Κοινότητα, αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτό τον κλάδο. Για εσωτερικούς φορολογικούς λόγους άσκησης της δημοσιονομικής πολιτικής, ορισμένα κράτη-μέλη προτιμούν να μην εφαρμόζουν τη μειωμένη φορολογία που αναφέρθηκε προηγουμένως, αλλά αντιθέτως να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Η προσέγγιση αυτή μπορεί γενικότερα να θεωρηθεί ισοδύναμη με το καθεστώς της μειωμένης φορολογίας που προαναφέρθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφής σύνδεση με τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, ότι δεν υπάρχει στοιχείο υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι το καθεστώς είναι διαφανές και δεν επιδέχεται καταχρήσεις.

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

4.3.2 Φορολογικές ενισχύσεις με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

Το φαινόμενο του flagging out και της μετανάστευσης πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων απασχόλησε αρκετά τα τελευταία χρόνια την Ένωση. Αναμφισβήτητα τα καθεστάτα χαμηλής φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών που ισχύουν στις χώρες ευκαιρίας είναι ο βασικότερος παράγοντας φυγής του στόλου από τις σημαίες κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ταυτόχρονα η ελαστική φορολογική νομοθεσία που αυτά παρέχουν, δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους. Δεδομένης της μεγάλης κινητικότητας και της ευκολίας φυγής από μία σημαία σε μία άλλη όπως και της μετεγκατάστασης της έδρας της εταιρείας, ελλείψει διοικητικών, νομικών ή τεχνικών φραγμών, ο

φορολογικός ανταγωνισμός που δημιουργείται είναι μεγάλος και επηρεάζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

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

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

Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα στον κλάδο της ναυτιλίας θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Στο πλαίσιο παροχής κρατικών ενισχύσεων έπρεπε να αναζητηθεί ένας τρόπος μείωσης του φορολογικού βάρους σε παραπλήσια επίπεδα με αυτά των χωρών που λειτουργεί ο φορολογικός ανταγωνισμός και συγχρόνως το καθεστώς αυτό να συνδέεται με στοιχεία συμβατότητας προς το φορολογικό σύστημα των ευρωπαϊκών χωρών. Ο σκοπός αυτός επιτεύχθηκε με τον εξής τρόπο: Εφαρμογή του συστήματος φορολογίας επί της χωρητικότητας, συνέπεια του οποίου είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που βρίσκεται σε λειτουργία και χρησιμοποιεί, ενώ ο φόρος είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από το αν η εταιρεία πραγματοποιεί κέρδη ή ζημίες.

Προκειμένου να προσδιοριστεί ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται ένα πραγματικό κέρδος για την πλοιοκτήτρια εταιρεία, το οποίο προκύπτει εφαρμόζοντας ένα ενδεικτικό ποσοστό κέρδους πάνω στη χωρητικότητα. Στο ποσό του κέρδους αυτού, εφαρμόζεται ο κανονικός φορολογικός συντελεστής εταιρειών και προκύπτει το ποσό του φόρου που θα καταβληθεί. Συνεπώς η φορολογική αυτή υποχρέωση της

πλοιοκτήτριας εταιρείας ορίζεται ως η ελάχιστη δυνατή προς το ευρωπαϊκό κράτος και είναι σύμφωνη με τις διεθνείς συμβάσεις και όρους φορολογίας, αποτελώντας ταυτόχρονα ένα βασικό μέσο για την κρατική ενίσχυση στην ναυτιλία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει να διατηρεί ισορροπία στην φορολογική επιβάρυνση της ναυτιλίας στα κράτη-μέλη, εγκρίνοντας φορολογικούς συντελεστές από τους οποίους δεν θα προκύψουν άνισοι φόροι εντός της κοινότητας. Με την εφαρμογή των φορολογικών αυτών ελαφρύνσεων διασφαλίζεται η ανάπτυξη των χωρών στην οποίες υδρεύονται οι διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες, γεγονός το οποίο επιτυγχάνεται με την απασχόληση μεγάλου αριθμού εργατικού δυναμικού στις εταιρείες αυτές αλλά και με διάφορες αναγκαίες υπηρεσίες και δραστηριότητες του ναυτιλιακού πλέγματος, όπως η ασφάλιση, οι προμήθειες κ.λπ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ωστόσο γνωρίζει πως συχνά οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν έσοδα από την εκμετάλλευση πλοίων με διαφορετικές σημαίες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή ότι αποκομίζονται σημαντικά οικονομικά οφέλη από τη διατήρηση διαφορετικών εδρών και την τήρηση χωριστών λογιστικών λογαριασμών για εισπράξεις από τις διάφορες σημαίες στις οποίες έχουν ναυλωθεί τα πλοία της εκάστοτε εταιρείας. Για παράδειγμα, αυτό συμβαίνει όταν τα έσοδά τους από μη κοινοτικά πλοία υπόκεινται στον κανονικό συντελεστή φορολογίας των εταιρειών σε ένα κράτος μέλος, ή σε συντελεστή μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύεται πως η διοίκηση της εταιρείας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη. Εφόσον οι φορολογικές ελαφρύνσεις συνδέονται κατά κανόνα με κοινοτική σημαία, για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων μπορούν να εφαρμοστούν κατ' εξαίρεση και για το σύνολο του στόλου της εταιρείας που εδρεύει σε ένα κράτος μέλος, αρκεί να αποδεικνύεται πως η διοίκηση λαμβάνει στην πραγματικότητα χώρα στην έδρα αυτή και οι δραστηριότητές της ωφελούν την οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον τα πλοία τηρούν ασφαλώς τα διεθνή ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλούς λειτουργίας και κατάλληλων συνθηκών εργασίας. Για αυτό το λόγο είναι απαραίτητο να υποβάλλονται τακτικές εκθέσεις τήρησης των παραπάνω όρων καθώς και των επιπτώσεων. Επίσης, σε κάθε περίπτωση τα κέρδη της πλοιοκτήτριας εταιρείας είναι απαραίτητο να επαναχρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη πρωτίστως, των ναυτιλιακών της δραστηριοτήτων και όχι άλλων, μη συναφή με την ναυτιλία, δραστηριοτήτων. Έτσι επιτυγχάνεται αναμφίβολα η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας ενώ ταυτόχρονα

διατηρούνται οι κρατικοί συντελεστές φορολογίας για τις διάφορες δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών όπως επίσης και για τις αποδοχές των μετόχων και των στελεχών τους. Εξαιρέση ωστόσο είναι πιθανό να αποτελέσουν ορισμένες μόνο δραστηριότητες όπως η ρυμούλκηση, οι εξέδρες άντλησης πετρελαίου ή άλλες υποθαλάσσιες δραστηριότητες.

4.3.3 Ενισχύσεις στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού και του πληρώματος

- Μέτρα αντικατάστασης του πληρώματος.

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

- Ενισχύσεις κατάρτισης.

Όταν τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί έχουν γενικό χαρακτήρα (επαγγελματικό ή ακαδημαϊκό) και υποστηρίζονται από το κράτος δεν θεωρείται ότι αποτελούν κρατική ενίσχυση και άρα δεν είναι αναγκαία η εξέταση και η έγκριση τους από την επιτροπή⁴⁸. Η εξέταση και η έγκριση από την επιτροπή είναι υποχρεωτική μόνο όταν το πρόγραμμα κατάρτισης πραγματοποιείται πάνω στο πλοίο και περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση, τα οικονομικά οφέλη τις οποίας περιέρχονται είτε στο φορέα κατάρτισης είτε στους εκπαιδευόμενους ναυτικούς, είτε στους πλοιοκτήτες. Αυτή η περίπτωση μπορεί να ισχύει, για παράδειγμα, εάν κάποιο ιδιαίτερο πρόγραμμα σχετίζεται ειδικότερα με την κατάρτιση ατόμων επί του πλοίου και εάν το ευεργετήματα της χρηματοοικονομικής υποστήριξης που παρέχεται από το κράτος περιέρχονται στον οργανισμό κατάρτισης, τους μαθητευόμενους, τους ναυτικούς ή τους πλοιοκτήτες.

⁴⁸ Κοινωνικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (97/C 205/05) (EE C205 σελ.5)

Στην συγκεκριμένη περίπτωση η έγκριση της επιτροπής απαιτεί την τήρηση ορισμένων αρχών όπως αναλογικότητα, αποφυγή διακρίσεων, διαφάνεια και συσχετισμό της με μέτρα που ήδη έχουν εγκριθεί για πλοία εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια. Εξαίρεση μπορεί να υπάρχει σε πλοία με Τρίτη σημαία, μόνο όταν δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια όπως η έλλειψη θέσεων σε ευρωπαϊκά πλοία.

Σημαντικός είναι να αναφέρουμε επίσης πως στην περίπτωση που η κατάρτιση με τα παραπάνω κριτήρια περιλαμβάνει κρατική χρηματοδότηση, οι εκπαιδευόμενοι δεν επιτρέπεται να αποτελούν ενεργά μέλη του πληρώματος, αλλά θα πρέπει να είναι υπεράριθμοι. Πρόκειται για ένα μέτρο που επιδιώκει την αποφυγή καθαρής επιχορήγησης μισθών σε ναυτικούς που ασχολούνται ήδη σε συνήθεις δραστηριότητες του πληρώματος.

Στο παραπάνω πλαίσιο μπορεί να ενισχυθούν κρατικές ενισχύσεις που αφορούν την διασφάλιση και την ανάπτυξη ναυτικής τεχνογνωσίας στην ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ναυτιλίας. Για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να εγκριθούν κρατικές ενισχύσεις που στόχο έχουν την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Επιτρέπονται επίσης ενισχύσεις με σκοπό την αναβάθμιση και επικαιροποίηση των προσόντων κι δεξιοτήτων των ναυτικών καθ' όλη την διάρκεια της καριέρας τους. Αυτές μπορεί να δοθούν είτε με τη μορφή επιχορήγησης στο κόστος επιμόρφωσης και κατάρτισης, είτε με την συνεισφορά στο μισθό τους κατά την περίοδο κατάρτισης τους.

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία που παρατέθηκαν, τα προγράμματα πρέπει να καταρτίζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η ενίσχυση για επιμόρφωση να μην καταλήγει σε άμεση ή έμμεση επιδότηση στους μισθούς των αξιωματικών.

4.3.4 Επενδυτικές ενισχύσεις

Οι ενισχύσεις, που σκοπό έχουν την ανανέωση της εμπράγματης περιουσίας και του πάγιου εξοπλισμού, δεν συνηθίζεται να παρέχονται. Κάτι τέτοιο άλλωστε ισχύει σε όλους τους τομείς μεταφορών της ευρωπαϊκής ένωσης. Αυτό οφείλεται κυρίως στο

γεγονός ότι αυτό να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού. Επιτροπή είναι διστακτική στο να εγκρίνει τέτοια προγράμματα, εκτός από εκείνες τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου. Σε κάθε περίπτωση οι επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία θα πρέπει να τηρούν τις σχετικές διατάξεις της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Παρά αυτή την απαγόρευση που νοθεύει τον ανταγωνισμό, υπάρχουν διάφορα άλλα είδη επενδυτικών ενισχύσεων, που είναι σύμφωνες με την ευρωπαϊκή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα και σε ορισμένες περιπτώσεις βελτιώνουν τον εξοπλισμό των πλοίων που εισέρχονται στα ευρωπαϊκά νηολόγια ή προωθούν τη χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων. Οι ενισχύσεις αυτές επιτρέπονται με στόχο την αναβάθμιση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα ευρωπαϊκά νηολόγια σε επίπεδα προτύπων ασφαλείας που είναι υψηλότερα από αυτά που συμφωνούνται στους διεθνείς οργανισμούς.

Με τον τρόπο αυτό, οι ενισχύσεις προκαταλαμβάνουν τα υψηλότερα συμφωνηθέντα πρότυπα, αυξάνοντας συνεχώς την ασφάλεια και τους περιβαλλοντικούς όρους. Όπως και οι προηγούμενες ενισχύσεις, θα πρέπει να είναι σύμφωνες με την ευρωπαϊκές ρυθμίσεις που αφορούν τις ναυπηγικές εργασίες.

Επειδή η ναυτιλία χαρακτηρίζεται ως κλάδος με μεγάλη κινητικότητα, η χορήγηση των ενισχύσεων περιφερειακής ανάπτυξης στις ναυτιλιακές που έχουν την έδρα τους σε μειονεκτικές περιοχές και επενδύουν σε αυτές, μπορεί να επιτραπεί μόνο όταν είναι προφανές ότι θα προκύψουν οφέλη στην περιοχή για εύλογο χρονικό διάστημα. Τέτοιο παράδειγμα μπορεί να αποτελέσουν επενδύσεις που αφορούν την κατασκευή ειδικών αποθηκευτικών χώρων, ή την αγορά και εγκατάσταση πάγιου εξοπλισμού μεταφόρτωσης. Σε κάθε περίπτωση όμως η χορήγηση των ενισχύσεων θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τους κανόνες που αφορούν τις αντίστοιχες ενισχύσεις περιφερειακής ανάπτυξης

Σε ότι αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές αναδιάρθρωσης και διάσωσης προβληματικών επιχειρήσεων (συμπεριλαμβανομένης και της ιδιωτικοποίησης), εφαρμόζονται στην περίπτωση των μεταφορών μόνο εφόσον ληφθεί υπόψη η ιδιάζουσα φύση του συγκεκριμένου τομέα. Αυτές, καθώς και κάθε άλλο Κοινοτικό

μέτρο που τις υποκαθιστά, θα εφαρμοστεί από την Επιτροπή κατά την εξέταση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρίες.

4.3.5 Πολιτικές για την ενίσχυση ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

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

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

Στην έκθεση λοιπόν της επιτροπής, υπογραμμίζεται ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αναπτυχθεί σε όλα τα επίπεδα (τόσο σε κοινοτικό, όσο και σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο).⁴⁹ Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών μελών, ο ορισμός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο οποίος προβλέπεται στην ανακοίνωση του 1999, για σκοπούς κρατικών ενισχύσεων πρέπει να περιοριστεί στη μεταφορά μεταξύ λιμανιών που βρίσκονται στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η έναρξη λειτουργίας γραμμών μικρών αποστάσεων, πιθανόν να γνωρίσει οικονομικά προβλήματα και λειτουργικές δυσχέρειες, οι οποίες θα πρέπει να μετριαστούν, με σκοπό την εξασφάλισουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών. Σε αυτή την περίπτωση ο ρόλος της επιτροπής είναι να εγκρίνει την παροχή ενισχύσεων σε πλοιοκτήτες οι οποίοι

⁴⁹ COM (99) 317.

αναφέρονται στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό αριθ. 4055/86, σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Όταν οι ενισχύσεις αυτές υποβληθούν στη Επιτροπή θα πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως οι παρακάτω:

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

4.3.6 Υποχρεώσεις παροχής δημόσια υπηρεσίας.

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

Σαν υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας ορίζεται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται σε μια μεταφορική επιχείρηση ώστε να εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση γραμμής που ικανοποιεί συγκεκριμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, τα οποία η μεταφορική επιχείρηση δεν θα τηρούσε αν λειτουργούσε με μοναδικό κριτήριο το οικονομικό της συμφέρον. Οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να πληρούν τους όρους του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 και τους κοινοτικούς κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις όπως έχουν ερμηνευτεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Οι υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας παρέχονται σε προγραμματισμένες γραμμές για λιμάνια που εξυπηρετούν περιφερειακές περιοχές της Ε.Ε. ή για δρομολόγια που εξυπηρετούν πολύ σπάνια και τα οποία έχουν ζωτική σημασία για την περιοχή αυτή. Λόγω του εποχικού χαρακτήρα της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών η αγορά δεν μπορεί να εξασφαλίσει επαρκές και κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο υπηρεσιών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αξιολογεί τις συμβάσεις των υπηρεσιών αυτών και κρίνει κατά πόσο η επιστροφή της λειτουργικής ζημιάς που προέκυψε από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Προκειμένου οι δημόσιες υπηρεσίες να είναι συμβατές με την ενιαία εσωτερική αγορά και να μην αποτελούν κρατικές ενισχύσεις, θα πρέπει να πληρούνται τα παρακάτω κριτήρια:

- Θα πρέπει να υπάρχει ανάθεση με την οποία το κράτος αναθέτει σε μια επιχείρηση την αρμοδιότητα εκτέλεσης της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
- Η ανάθεση να αφορά υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος

- Η εξαίρεση της υπηρεσίας αυτής πρέπει να είναι αναγκαία και ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό
- Δεν πρέπει να αντιστρατεύεται το συμφέρον της κοινωνίας

Απαιτείται επίσης να δίνεται επαρκής δημοσιότητα στη δημοσίευση προσκλήσεων για την υποβολή προσφορών, οι οποίες θα περιλαμβάνουν περιγραφή σαφέστερα καθορισμένων υποχρεώσεων που θα αφορούν τη συχνότητα δρομολογίων, το ανθρώπινο δυναμικό, τις τιμές, τα απαιτούμενα πρότυπα κτλ.

Η υλοποίηση των σχετικών προγραμμάτων πρέπει να διέπεται από διαφάνεια και ο υπολογισμός της αντιστάθμισης για το κόστος παροχής θα πρέπει να γίνει με αντικειμενικά κριτήρια. Με τα δεδομένα αυτά, σε όλες τις κοινοτικές επιχειρήσεις που είχαν το δικαίωμα πρόσβασης στη γραμμή, δίνεται ισότιμη δυνατότητα υποβολής προσφορών. Εφόσον πληρούνται τα παραπάνω, η αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

Η μειοδοτική σύμβαση η οποία πρέπει να υπογραφεί από τα δύο μέλη πρέπει να αναφέρει την διάρκεια των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, η ακριβής φύση και το πεδίο, η ταυτότητα της επιχείρησης και το έκτακτο κόστος με το οποίο επιβαρύνθηκε η μεταφορική επιχείρηση συνεπεία της παροχής υπηρεσίας. Το ποσό αυτό πρέπει να συνδέεται άμεσα με το υπολογιζόμενο έλλειμμα που προέκυψε για τη μεταφορική επιχείρηση κατά την παροχή της αντίστοιχης υπηρεσίας. Πρέπει να γίνεται χωριστός υπολογισμός των στοιχείων για κάθε τέτοια σχετική υπηρεσία, κατά τρόπο ώστε να μπορεί να επαληθεύεται ότι δεν συντρέχει περίπτωση καταβολής υπέρμετρων αντισταθμιστικών αμοιβών ή διασταύρωσης επιδοτήσεων και να μην είναι δυνατό να χρησιμοποιείται το σύστημα προς υποστήριξη αναποτελεσματικών μεθόδων διαχείρισης και λειτουργίας. Στις περιπτώσεις που τα κράτη μέλη δίνουν επιχορηγήσεις με βάση τα προαναφερθέντα και οι επιχορηγήσεις αυτές περιορίζονται στην επιστροφή του έκτακτου κόστους που έχει προκύψει, το πρόγραμμα θα λογίζεται ότι δεν ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση.

Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων εκπλήρωσης καθηκόντων δημοσίων υπηρεσιών πρέπει να περιορίζεται σε εύλογο και όχι υπερβολικά μακροχρόνιο χρονικό διάστημα,

εφόσον οι συμβάσεις για σημαντικά μακροσκελέστατες χρονικές περιόδους, θα μπορούσαν να οδηγήσουν στον κίνδυνο της δημιουργίας μονοπωλίου. Έπειτα από την παρέλευση του χρονικού διαστήματος της σύμβασης, οι συμβάσεις αυτές πρέπει να αποτελούν εκ νέου αντικείμενο δημοσίευσης προκηρύξεων για την υποβολή προσφορών, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναλύθηκε προηγουμένως. Ο περιορισμός της πρόσβασης στη γραμμή σε μία μεμονωμένη μεταφορική επιχείρηση, επιτρέπεται να εγκρίνεται μόνον εάν η σύμβαση δημοσίων υπηρεσιών ανατίθεται με βάση την προαναφερθείσα διαδικασία και δεν υπάρχει κανένας άλλος ανταγωνιστής, ο οποίος προσφέρεται ή ο οποίος έχει διαδηλώσει την πρόθεσή του να εκτελέσει προγραμματισμένα δρομολόγια στην εν λόγω γραμμή.

4.4 Όρια των ενισχύσεων

Ο τρόπος με τον οποίο παρέχονται οι ενισχύσεις διαφέρει ανάμεσα στα κράτη-μέλη, δεδομένου ότι κάποια υποστηρίζουν το ναυτιλιακό τους κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του, ενώ άλλα προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές, για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών. Αν ληφθεί υπόψη ότι τα φορολογικά καθεστάτα των κρατών μελών δεν είναι έως τώρα εναρμονισμένα, εκείνο που γίνεται αντιληπτό είναι ότι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Όπως είναι προφανές, οι δυο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να συνδυαστούν. Η πρακτική αυτή ενέχει ωστόσο τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος και μπορεί να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών μελών.

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

των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

Η εφαρμογή του παραπάνω πλαισίου και κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις προϋποθέτει την τήρηση διαδικασίας τόσο από τα κράτη μέλη, όσο και από την Επιτροπή σχετικά με τις τυπικές τους υποχρεώσεις σύμφωνα με τις οποίες θα πρέπει να προβαίνουν σε καθορισμένες κοινοποιήσεις μέσα στις χρονικές προθεσμίες που ορίζονται. Παράλληλα η Επιτροπή χρησιμοποιεί όλα τα μέσα που διαθέτει για να διασφαλίσει ότι όλα τα κράτη μέλη τηρούν τις υποχρεώσεις τους.

Στις περιπτώσεις παράνομων χορηγήσεων προβλέπονται διαδικασίες επιστροφής των ποσών που καταβλήθηκαν, σύμφωνα με τις αρχές που καθιερώθηκαν από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά και σε κανονική βάση τις συνθήκες και τα δεδομένα της αγοράς του ναυτιλιακού τομέα, προκειμένου να λάβει τις κατάλληλες αποφάσεις και μέτρα που αφορούν τις ενισχύσεις στην κατάλληλη χρονική στιγμή.

Τέλος, η Επιτροπή έχει την υποχρέωση να παρακολουθεί και να εκτιμά τις επιπτώσεις των παραπάνω μέτρων, ενώ κάθε κράτος μέλος είναι υποχρεωμένο να υποβάλλει κάθε τρία χρόνια εκθέσεις με τις επιπτώσεις ενίσχυσης που εφαρμόζει.

Συμπεράσματα

Η παροχή κρατικών ενισχύσεων έχουν σημαντική συνεισφορά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Βασικός στόχος τους είναι η μείωση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου και της ναυτιλιακής εταιρίας. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή αναγνωρίζει την ανάγκη μόχλευσης του ναυτιλιακού κλάδου και σεβόμενοι πάντα τις αρχές του υγιούς ανταγωνισμού και της μη νόθευσης αυτού, επιτρέπει την παροχή οικονομικής βοήθειας εφόσον τηρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις.

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.

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 ευρωπαίων 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 ευρωπαίων. Δεν αρκεί μόνο η οικονομική ενίσχυση του κλάδου για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας αλλά επιβάλλεται να διατηρηθεί και το υψηλό και ποιοτικό επίπεδο υπηρεσιών.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Ελληνική ναυτιλία, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί έναν πολύ σημαντικό τομέα της Ελληνικής οικονομίας. Θα μπορούσαμε να λεχθεί ότι η ναυτιλία παρουσιάζει ένα τελείως διαφορετικό πρόσωπο από αυτό της ελληνική οικονομία εν μέσω δύσκολων πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών συγκυριών. Διέπεται από σοβαρότητα και από σταθερή ανάπτυξη.

Όπως γίνεται αντιληπτό από την ανάλυση που προηγήθηκε, οι προσπάθειες που έχει κάνει ο Έλληνας νομοθέτης είναι μεν σωστά προσανατολισμένες προς την προσέλκυση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, αλλά εξαιτίας και της δύσκολης οικονομικής περιόδου που αντιμετωπίζει η χώρα μας, αλλά και όλη η Ευρώπη, πρέπει να γίνουν ριζικέλευθες τομές, που θα επιτρέψουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και την λειτουργία τους σε ένα υγιές επιχειρηματικό περιβάλλον, προκειμένου το κράτος να ωφεληθεί τόσο οικονομικά, μέσω της εισροής συναλλάγματος, όσο και κοινωνικά, με την προσφορά θέσεων εργασίας σε μια εποχή όπου η πραγματική ανεργία ακουμπάει το ποσοστό του 25%

Αναφορικά με το φορολογικό καθεστώς στην της ελληνικής σημαίας, από την παραπάνω ανάλυση γίνεται αντιληπτό ότι είναι πιο δαπανηρή συγκριτικά με άλλες σημαίες ευκαιρίας. Ωστόσο η Ελλάδα, ως κράτος- μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ακολουθεί τις Κοινοτικές οδηγίες και έχει μια σημαία η οποία δίνει μεγάλη σημασία στην ποιότητα και στην ασφάλεια του πλοίου, στο σεβασμό του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στην σύνθεση και τους όρους απασχόληση του πληρώματος.

Ως αναφορά τις πολιτικές που έχουν παρθεί σε κοινοτικό επίπεδο, από την ανάλυση που προηγήθηκε, φαίνεται καθαρά πως η ΕΕ αναπτύσσει ενεργό ρόλο στην διαίτερα μετά τη δεκαετία του 1980. Το ενδιαφέρον της ΕΕ για τον κλάδο που εκδηλώνεται με τα μέτρα και τις πολιτικές οι οποίες παρουσιάστηκαν αποτελεί δείγμα αναγνώρισης για την τεράστια συμβολή του στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. Με τις Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία καλύπτονται όλοι οι τομείς και οι λειτουργίες των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπιστεί το σύνολο των προβλημάτων που συνδέονται με την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη αυτού του τόσο σημαντικού κλάδου για την ευρωπαϊκή οικονομία.

Με βάση τη φιλοσοφία της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς έχουμε σήμερα έναν απελευθερωμένο κλάδο ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών, τόσο όσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, όσο και μέσα στα σύνορα του κάθε κράτους. Οι εξελίξεις αυτές, όπως αναλύθηκε εκτεταμένα έχουν επηρεάσει σημαντικά το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα που βρίσκεται στο στάδιο της προσαρμογής στις νέες ευρωπαϊκές συνθήκες. Με την πλήρη φιλελευθεροποίηση του συνόλου της αγοράς των ναυτιλιακών μεταφορικών υπηρεσιών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού πλοίου την αναβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας, την τήρηση των διεθνών προτύπων, έχουμε σημαντικά οφέλη στην ποιότητα και στην αποτελεσματικότητα του όλου συστήματος των διασυνδεδεμένων μεταφορών.

Με τις πολιτικές των κρατικών ενισχύσεων αναγνωρίζεται επίσης η ιδιαιτερότητα της ευρωπαϊκής Ναυτιλίας και έχουν εφαρμοσθεί σημαντικά μέτρα αντιμετώπισης των ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων του ευρωπαϊκού πλοίου που συνδέονται με το κόστος λειτουργίας του. Σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες τα μέτρα αυτά είχαν ευνοϊκές επιπτώσεις τόσο στο δυναμικότητα των σημαίων τους, όσο και στην ανάπτυξη των συναφών δραστηριοτήτων στην ξηρά.

Το παρόν και κυρίως το μέλλον της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε μια περίοδο γεμάτη προκλήσεις θα αποτελέσει αναμφισβήτητο αντικείμενο προβληματισμού και συζήτησης κορυφαίων παραγόντων του κλάδου. Η ναυτιλία βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι. Οι γεωπολιτικές εξελίξεις όπως η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρώπη και οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και της κινεζικής οικονομίας δημιουργούν εμπόδια στην ανάπτυξη του κλάδου, αλλά και νέο ευρύ πεδίο ευκαιριών για όσους μπορούν να τολμούν να οραματιστούν ένα πιο αποδοτικό μέλλον.

Εκτός των επιχειρηματικών προκλήσεων, η ελληνική και η διεθνής ναυτιλίας είναι αντιμετώπιες με νέους κανονισμούς σε όλο το φάσμα των λειτουργιών τους με έμφαση σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Πέραν των διεθνών ρυθμίσεων η χιονοστιβάδα του κανονιστικού πλαισίου ενισχύεται και από μεμονωμένες περιφερειακού χαρακτήρα νομοθετικές συνθήκες άνισου ανταγωνισμού και

υπονόμευσης των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος που λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο.

Επίσης οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δημιουργούν επιπλέον επιβάρυνση που έχουν ως αποτέλεσμα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα εκτός Ευρώπης να κερδίζουν τη μάχη του ανταγωνισμού και να περιμένουν οικονομικά οφέλη από την προσέλκυση ενός κλάδου πρωταγωνιστή των διεθνών μεταφορών. Προκειμένου η Ελληνική και ενίοτε η Ευρωπαϊκή ναυτιλία να επιβιώσει και να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προκλήσεις η κοινοτική ενίσχυση της κρίνεται αναγκαία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Ανταπασης Α. , Το σύστημα φορολογίας Εισοδήματος των Ελληνικών Πλοίων, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σακκουλας, Αθήνα, 2001
- Βλάχος Γ, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2000
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, «Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαφωνεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για θέματα φορολογίας», Πειραιάς, 21-01-2016
- Θεωροδόπουλος Σ, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία», Τυπωθητω, Αθήνα, 2006
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος ‘Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία: επικαιροποίηση της θεματολογίας’, Σημειώσεις καθηγητή, Πειραιάς, 2012
- Καλαντζής Α., Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2006
- Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Ναυτική Εταιρεία και η σχέση της με την ανώνυμη εταιρεία, Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα, Χίος, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2003, Αθήνα,
- Κοτέα Μαριάνθη/ Σαπόνάκη-Δρακάκη Λυδία, «Το νέο οικονομικό πρόσωπο του Πειραιά από το Μάντσεστερ στο City του Λονδίνου» , Επιστημονική Επετηρίδα προς τιμήν του καθηγητή Αντωνίου Χ. Παναγιωτόπουλου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, 2006
- Πάλλης Α.Α, (2007) “Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο”, στο Θεοδωρόπουλος Σ. “Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής” Αθήνα: εκδ. Gutenberg
- Ρουσανόγλου, Ν. «Ριζικές αλλαγές στη φορολογία των ναυτιλιακών ζητεί η Κομισιόν», Αθήνα, Καθημερινή 22.12.2015
- Σπαρτιώτης, Γ., «Ναυτιλιακές Εταιρείες Α.Ν. 89/1967. Πειραιάς», Εκδόσεις Εμμ. Σταυριδάκης, Αθήνα, 2001
- Χαρλαυτή Τζ., Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος Αιώνας, Αθήνα, εκδόσεις Νεφέλη, 2001
- Χαρλαυτή, Τζ. «Κράτος και εφοπλιστές στην Ελλάδα (1945-1975). Μια άρρηκτη σχέση», Αθήνα, εκδόσεις Διονικός, 2005

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

- Ν.Γ. 2687/1953
- Α.Ν. 89/1967
- Α.Ν 378/1968
- Ν. 27/1975
- Ν. 29/1975
- Ν. 814/1978
- Ν. 791/ 1978
- Ν. 762/ 1978
- Ν. 4150/2013
- Ν. 4110/2013
- Ν. 4111/2013
- Ν.4141/2013
- ΠΟΛ 1083/14-4-2011

ΚΕΙΜΕΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2001) Λευκή Βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών COM (2001) 370 τελικό, Βρυξέλλες, 12.09.2001
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003) Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων COM (2003) 155 τελικό, Βρυξέλλες, 08.04.2003
- Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004), 'Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006α) Ανακοίνωση της Επιτροπής για την προώθηση της Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας: ΝΑΙΑΔΕΣ, Ένα Ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα COM(2006) 6 τελικό, Βρυξέλλες, 17.1.2006
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006β) Πράσινη Βίβλος: Προς μία μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες (ΤΟΜΟΣ Ι), COM (2006) 275 τελικό, Βρυξέλλες, 7.6.2006
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006γ) Πράσινη Βίβλος: Προς μία μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες (Τόμος ΙΙ-ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ), COM (2006) 275 τελικό, Βρυξέλλες, 7.6.2006
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006δ) Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές, COM(2006) 314 τελικό, Βρυξέλλες, 22.6.2006

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2007α) Πράσινη Βίβλος για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων, COM(2007) 269 τελικό, Βρυξέλλες, 22.05.2007
- Επιτροπή Ευρωπαϊκή, (2007γ) Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό, Βρυξέλλες, 10.10.2007
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2011α) Λευκή Βίβλος - Χάρτης πορείας για ένα ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών, για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM(2011) 144 τελικό, Βρυξέλλες, 28.03.2011