

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ:
ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ»



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ»

Σταματία Κατωπόδη Α.Μ.80

Επιβλέπων: Ευάγγελος Χύτης

Επίκουρος Καθηγητής

Πρέβεζα , Οκτώβριος, 2018

Taxation of shipping companies

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή

Πρέβεζα, 2018

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Ευάγγελος Χύτης, Επίκουρος Καθηγητής
2. Ιωάννης Γεωργόπουλος (PhD)
3. Χαρίλαος Ναζάκης, Καθηγητής

Ο Διευθυντής του Π.Μ.Σ.

Χαρίλαος Ναζάκης, Καθηγητής

Υπογραφή

© Κατωπόδη, Σταματία έτος.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εκ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Κατωπόδη Σταματία

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της εργασίας είναι η ανάλυση του φορολογικού καθεστώτος της ναυτιλίας και η επίδραση της στην εθνική και παγκόσμια οικονομία. Στην εργασία παρουσιάζεται το φορολογικό θεσμικό πλαίσιο των πλοίων που υπάγονται στα ελληνικά νηολόγια και τα προβλήματα που δημιουργούνται από την παγκόσμια και την ναυτιλιακή κρίση.

Γίνεται αναφορά στις χώρες κράτη μέλη της ΕΕ (Ελλάδα, Μάλτα) και τις τρίτες χώρες (Νησιά Μάρσαλ) με δεδομένο ότι όλες οι χώρες προσπαθούν να αυξήσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα. Από την μια μεριά τα ευρωπαϊκά κράτη έχουν μειώσει την φορολογία από 0-10% και από την άλλη οι τρίτες χώρες δεν επιβάλλουν φόρο εισοδήματος και έχουν χαμηλό κόστος συντήρησης, αλλά αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα στην ποιοτική ναυτιλία. Για την καλύτερη εξαγωγή συμπερασμάτων, παραθέσαμε συγκριτική μελέτη περίπτωσης της φορολογική επιβάρυνσης των ναυτιλιακών εταιρειών ανάλογα με την σημαία τους.

Επίσης γίνεται αναφορά στις εισηγμένες στα διεθνή χρηματιστήρια ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, καταγράφοντας στοιχεία που αφορούν τα οικονομικά τους στοιχεία και αποτελέσματα, τον τρόπο φορολόγησης και την πραγματική φορολογική τους επιβάρυνση με επεξεργασία στοιχείων και δεδομένων από τους δημοσιοποιούμενους ετήσιους οικονομικούς απολογισμούς τους .

Μετά την ανάλυση και τις συγκρίσεις διατυπώνονται τα συμπεράσματα .

ABSTRACT

The aim of the thesis is to analyze the tax regime maritime and its effect on the national and global economy. The thesis presents the tax institutional framework of Greek register ships and the problems caused by the global and maritime crisis.

Reference is made to E.U. Member States (Greece, Malta) and third countries (Marshall Islands) as well. All countries are trying to increase their competitive advantages. On the one hand, European countries have reduced their taxes from 0-10% and on the other hand third countries do not impose income taxes and provide low maintenance costs, but they face significant problems in quality shipping. For a better conclusion, we quote a comparative taxation example –case study -of how the shipping companies are taxed according to their flag.

Also, references are made to the listed in international stock-market Greek-based shipping companies, mentioning their financial data and ultimately their taxation.

After analysis and comparisons, conclusions are exported.

Πίνακας Περιεχομένων

1.Εισαγωγή – Ιστορική αναδρομή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας	6
1.1 Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο	6
1.2 Σημαίες Ευκαιρίας	7
2. Υπαγωγή Πλοίων σε Ελληνικά νηολόγια	9
2.1 Θεσμικό πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας υπό Ελληνική Σημαία Ν.Δ. 2687/53.....	9
2.2 Ημεδαπές ή Αλλοδαπές εταιρείες με Ελληνική Σημαία-Φόρος-Απαλλαγές- Μειώσεις.....	10
2.3 Αλλοδαπές εταιρείες με Ελληνική Σημαία ή Ξένη Σημαία-Φόρος-Απαλλαγές- Μειώσεις.....	15
2.4 Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.).....	16
2.4.1 Νομοθετικό – Φορολογικό Πλαίσιο.....	16
2.4.2 Ομοιότητες Ν.Ε. με Α.Ε./Ε.Π.Ε.....	17
2.4.3 Διαφορές Ν.Ε. με Α.Ε./Ε.Π.Ε.....	18
3. Στρατηγικός φορολογικός σχεδιασμός στην ναυτιλία.....	19
3.1 OFFSHORE εταιρείες.....	19
3.1.1 Νομικό πλαίσιο – offshore εταιρειών.....	20
3.1.2 Offshore στα Marshall Islands.....	20
3.2 ONSHORE-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	25
3.2.1 Ίδρυση –Καταστατικό Μαλτέζικης Εταιρείας	25
3.2.2 Νηολόγηση πλοίων υπό Μαλτέζικη Σημαία.....	28
3.2.3 Φορολογία στην Μάλτα των πλοίων.....	29.
3.2.4 Κίνητρα Μάλτας για την εγκατάσταση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων...32.	
3.3 Σύγκριση φορολογικών πλαισίων και κινήτρων.....	34
3.3.1 Συμπέρασμα.....	37

4. Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Παγκόσμια αγορά.....	38
4. 1.Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.....	42
4. 1.1 Φορολόγηση Ελληνικών Εισηγμένων Ναυτιλιακών Εταιρειών στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.....	43
5.1 Συμπεράσματα.....	47
6. Βιβλιογραφία.....	49

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1. Πίνακας Φόρου πλοίων βάση ηλικίας πλοίων κ κόρων ολικής Χωρητικότητας	αρ. σελίδας 11
Πίνακας 2. Κλιμάκια ολικής Χωρητικότητας.....	αρ. σελίδας 11
Πίνακας 3. Κλίμακα υπολογισμού φόρου κατά κόρο ολικής Χωρητικότητας.....	αρ. σελίδας 13
Πίνακας 4. Κόστος Νηολόγησης Marshall Islands.....	αρ. σελίδας 21
Πίνακας 5. Κόστος Συνδρομών Marshall Islands.....	αρ. σελίδας 22
Πίνακας 6. Κόστος ίδρυσης της εταιρείας.....	αρ. σελίδας 27
Πίνακας 7 .Ετήσιος φόρος χωρητικότητας	αρ. σελίδας 30
Πίνακας 8. Ετήσιος φόρος χωρητικότητας βάση καθαρής χωρητικότητας...αρ.	σελίδας 31
Πίνακας 9 . Μειώσεις/αυξήσεις ετήσιου φόρου χωρητικότητας.....	αρ. σελίδας 32
Πίνακας 10 . Ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο Χρηματιστήριο Νέας Υόρκης ..αρ.	σελίδας 42
Πίνακας 11 . Οικονομικά δεδομένα TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED..αρ.	σελίδας 44

Πίνακας 12 . Οικονομικά δεδομένα CAPITAL PRODUCT PARTNERS L.P.....αρ. σελίδας 44

Πίνακας 13 . Οικονομικά δεδομένα DANAOS CORPORATION.....αρ. σελίδας 45

Πίνακας 14 . Οικονομικά δεδομένα TOP SHIPS INC.....αρ. σελίδας 45

Ευρετήριο Γραφημάτων

Γράφημα 1 .Παγκόσμιες Οικονομικές Προοπτικές..... αρ. σελίδας.23

Γράφημα 2 Top 10 Flag States..... αρ. σελίδας 24

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1 Παγκόσμια πρωτιά στην Ελληνική Ναυτιλία....Καθημερινή...αρ. σελίδας 38

1.Εισαγωγή – Ιστορική αναδρομή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας

1.1 Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο

Η Ελλάδα αποτελεί, από την ίδρυση ήδη του νεοελληνικού κράτους, μια από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας. Πριν το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η ελληνόκτητη ναυτιλία κατείχε την ένατη θέση ανάμεσα στους πρώτους δέκα στόλους παγκοσμίως, αποτελούμενη από 607 εμπορικά πλοία, χωρητικότητας 1,8 εκατομμυρίων κ.ο.χ. (κόροι ολικής χωρητικότητας).

Το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρίσκει τον ελληνόκτητο στόλο να μετράει απώλειες περί το 72% του συνόλου του.¹ Την ίδια περίοδο ταχύτατη ανάπτυξη εμφανίζουν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όπου και μετεγκαθίστανται τα κέντρα οικονομικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από τη Μεγάλη Βρετανία. Οι Έλληνες εφοπλιστές, μεταφέρονται προς τις νέες αυτές αγορές της ναυτιλίας που ανοίχθηκαν στον Ατλαντικό Ωκεανό μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Αμερικής, ώστε να κρατηθούν στην αγορά. Η προσπάθεια ανασυγκρότησης της ελληνικής εμπορικής Ναυτιλίας ήρθε αντιμέτωπη με σημαντικά εμπόδια, όπως

- η ανεπάρκεια ιδιωτικών κεφαλαίων,
- η αύξηση της αξίας αγοράς και ναυπηγήσεως των πλοίων,
- η απροθυμία των αλλοδαπών τραπεζικών ιδρυμάτων να χρηματοδοτήσουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες, λόγω της πολιτικής αστάθειας που επικρατούσε στη χώρα μετά τον Πόλεμο.

Θεσμικά προβλήματα όπως

- η βαριά φορολογία των πλοίων,
- η έλλειψη ευελιξίας των κανονισμών,
- η άγνοια του θεσμού της προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίων κ.α.²

1. Τζ. Χαρλαυτή, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20^{ος} Αιώνας, Αθήνα 2001, εκδόσεις Νεφέλη

2.A. Antapassis, La societe Maritime, une originalite du droit Hellenique, Droit Maritime Francais 1981, σελ.363

δημιουργούσαν ανασταλτικούς παράγοντες επανεγκατάστασης των προσπαθειών επανεγκατάστασης των Ελλήνων εφοπλιστών στην Ελλάδα.

Συνέπεια αυτών των γεγονότων ήταν η αδυναμία ανάπτυξης κ ανασυγκρότησης του ελληνικού στόλου, καθώς επίσης η ύφεση κ ανεργία στην εθνική οικονομία ,λόγω του ότι η Ελληνική ναυτιλία αποτελούσε πηγή αιμοδοσίας ως ο κυριότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας.

Τα πλοία τύπου liberty αποτέλεσαν το εναρκτήριο λάκτισμα για την αλματώδη ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τις επόμενες δεκαετίες, με τις μαζικές παραγγελίες-αγορές τέτοιου τύπου πλοίων από τους έλληνες εφοπλιστές. Σε επόμενο στάδιο με εγγυήσεις της ελληνικής κυβέρνησης αγοράστηκαν κ δεξαμενόπλοια που συνέβαλε περαιτέρω στην συνεχή κ σταθερή ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου.

1.2 Σημαίες Ευκαιρίας

Καθοριστικό ρόλο στην ανάκαμψη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας διαδραμάτισε η εκμετάλλευση των “σημαιών ευκαιρίας”. Με τον όρο “σημαία ευκαιρίας” εννοούμε την επιχειρηματική πρακτική κατά την οποία ένα εμπορικό πλοίο νηολογείται σε ένα κράτος διαφορετικό από το κράτος των πλοιοκτητών του πλοίου. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει ο Β.Ν. Μεταξάς, οι σημαίες ευκαιρίας είναι «οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν, εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.»³

Τα κράτη που χορηγούσαν αυτές τις σημαίες ευκαιρίας ήταν κατά κύριο λόγο κράτη άμεσα εξαρτημένα από Ευρωπαϊκά και κυρίως Αμερικανικά συμφέροντα. Ο

3.Β.Ν. Μεταξάς, Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας, Αθήνα 1985, Εκδόσεις Σταμούλη, σελ. 43-44.

ΟΟΣΑ χαρακτηρίζει τις χώρες αυτές που παρέχουν τις σημαίες ευκαιρίας ως «χώρες με ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις και άλλους κανονισμούς που προσελκύουν μέρος

ή ολόκληρες εταιρείες των οποίων η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα (κυρίως ναυτιλιακή, τώρα πλέον παραγωγή ή υπηρεσίες) βρίσκεται εκτός της χώρας.» (Flag of convenience countries are countries with favourable tax rules and other regulations attracting part or whole companies whose main business (originally shipping, now often production or services) is outside the country).⁴

Κυριότερες σημαίες ευκαιρίας (κράτη άμεσα εξαρτημένα από Ευρωπαϊκά και κυρίως Αμερικανικά συμφέροντα):

- η σημαία του Παναμά (1922),
- η σημαία της Λιβερίας (1948) κ ακολούθησαν κ αλλά μικρά κράτη
- η Κοσταρική, η Κύπρος, τα νησιά Μάρσαλ, τα νησιά Καϋμάν κ.α.

Το πρώτο ελληνικό πλοίο που νηολογήθηκε με σημαία ευκαιρίας ήταν το World Peace του εφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου με σημαία Λιβερίας.⁵

Οι έλληνες εφοπλιστές εφάρμοσαν κ το σύστημα συγκρότησης διαφορετικής εταιρείας για το κάθε πλοίο τους, περιορίζοντας έτσι την ευθύνη τους, παράλληλα με τις σημαίες ευκαιρίας. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη εξομοιώνεται στην περίπτωση αυτή με την ευθύνη του απλού κυρίου ενός πλοίου , αφού η εταιρεία δεν έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο πέραν του πλοίου αυτού. Κύριο χαρακτηριστικό τέτοιων τύπου εταιρειών αποτελεί η απλή διαδικασία σύστασης και λειτουργίας, η απουσία κρατικής εποπτείας, η χρησιμοποίηση ανώνυμων τίτλων μετοχών και η ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των κομιστών τους. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1949 το 50% του Ελληνικού στόλου λειτουργούσε υπό ξένη σημαία, ποσοστό που αυξήθηκε στο 87% το 1957. Το 1958 με την νέα κρίση ναύλων λόγω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας

4. OECD Glossary, <http://stats.oecd.org/glossary/search.asp>

5. http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_of_convenience

της άρνησης χρηματοδότησης από ξένες τράπεζες παρουσιάζεται επιστροφή των Ελλήνων στην Ελληνική σημαία. Έτσι , δημιουργείται πίεση προς των Ελληνική κυβέρνηση για νομοθετική διευθέτηση θεσμικών ζητημάτων της ναυτιλίας.

2. Υπαγωγή Πλοίων σε Ελληνικά νηολόγια

2.1 Θεσμικό πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας υπό Ελληνική Σημαία Ν.Δ. 2687/53

Λόγω της πίεσης και της αναγκαίας διευθέτησης ευέλικτων νομοθετικών θεσμικών ζητημάτων δημιουργήθηκε το Ν.Δ.2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

Με το Ν.Δ.2687/53 και συγκεκριμένα με το άρθρο 13 , που αφορά την ναυτιλία, επιτρέπεται :

- α) η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου
- β) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό
- γ) η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς και κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14 (δηλαδή την προσέλκυση πλοίων άνω των 1.500 ΚΟΧ στην ελληνική σημαία) .

Έτσι δημιουργούνται προϋποθέσεις εγγυήσεων προς τις ξένες τράπεζες, προκειμένου να προβούν σε χρηματοδοτήσεις για την αγορά πλοίων.

- Πλοία του άρθρου 13 επιτρέπονται να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρείες (κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου)
- Το πλοίο θα διαγράφεται από τη ελληνική σημαία με μία έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς την YEN ή οποιαδήποτε προξενική ή λιμενική αρχή στο εξωτερικό.
- Το πλοίο απαλλάσσεται από επίταξη (εκτός από γενικότερη διεθνή σύρραξη στην οποία συμμετέχουν η Ελλάδα και οι Μεγάλες Δυνάμεις).
- Επιτρέπεται η υποθήκευση του πλοίου είτε σύμφωνα με τον Ελληνικό τύπο , είτε, αν η υποθήκη υπογραφεί στο εξωτερικό , με τον τρόπο που ισχύει εκεί , η δε υποθήκη , είναι άμεσα εκτελεστή χωρίς άλλη διαδικασία και χωρίς να κηρυχθεί εκτελεστός από δικαστήριο.
- Ο ενυπόθηκος δανειστής (τράπεζα), εφόσον δε εξοφλείτε το δάνειο κατά τα συμφωνηθέντα , δικαιούται να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου, ή να το πουλήσει ακόμα και χωρίς πλειστηριασμό, χωρίς την τήρηση οιασδήποτε διαδικασίας που προβλέπει ο νόμος , και χωρίς ευθύνη του για αποζημίωση του πλοιοκτήτη ακόμα και αν υπάρχει υπαιτιότητά του.

Το προνομιακό καθεστώς του Ν .2678/1953, προβλέπει επίσης, φορολογικές διευκολύνσεις ευνοϊκότερες των κοινών διατάξεων με τον καθορισμό φόρων και τελών μεταβίβασης σε αλλοδαπούς. Παρέχει δυνατότητα ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών σε μεγαλύτερο ποσοστό απ' ότι επιτρέπουν οι κοινές διατάξεις (αρ.7). Παρέχει την επιλογή έκφρασης της αξίας των εισαγομένων κεφαλαίων σε ξένο νόμισμα (αρ.9).

Βάσει του νόμου αυτού στηρίχθηκε κ αναζωπυρώθηκε η ελληνική ποντοπόρα ναυτιλία, που επέφερε μεταξύ του 1953 και του 1962 την νηολόγηση με ελληνική σημαία ως κεφάλαια εξωτερικού 652 πλοία. Επιπρόσθετα συνείσφερε στον επαναπατρισμό ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και άρχισε να προσελκύει τις ξένες επενδύσεις.

2.2 Ημεδαπές ή Αλλοδαπές εταιρείες με Ελληνική Σημαία Φόρος-Απαλλαγές- Μειώσεις

Βάσει του νόμου 27/1975, τα πλοία κατανέμονται σε δυο κατηγορίες και σύμφωνα με αυτές διαμορφώνεται η φορολογία των πλοίων και οι διάφορες απαλλαγές – μειώσεις.

Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται τα :

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

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

Πίνακας 1. Πίνακας Φόρου πλοίων βάση ηλικίας πλοίων κ κόρων ολικής Χωρητικότητας

Ηλικία πλοίων-Έτη	Συντελεσται –Δολ Ηπα ανα κ.ο.χ.
0-4	0,4333
5-9	0,775
10-19	0,759
20-29	0,718
30 και ανω	0,555

Πηγή:Νόμος27/1975, ΦΕΚΑ΄77 19/22.4.1975, άρθρο6, υπολογισμός φόρου

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

Πίνακας 2. Κλιμάκια ολικής Χωρητικότητας

Κλιμάκια ολική χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεσται
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.001 και ανω	0,8

Πηγή:Νόμος27/1975, ΦΕΚΑ΄77 19/22.4.1975, άρθρο6, υπολογισμός φόρου

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

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

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

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

Πίνακας 3. Κλίμακα υπολογισμού φόρου κατά κόρο ολικής Χωρητικότητας

Κλιμάκιο σε κ.ο.χ.	Φορ.Συντελεστής Κλιμακίου (ευρω) κατά Κ.ο.χ.	Φόρος κλιμακίου (ευρω)	Χωρητικότητας σε κόρους	Ετήσιου φόρου (ευρω)
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

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

Για την επιπλέον των 100 κόρων ολική χωρητικότητα , ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ κατά κόρων. Ο φόρος της κλίμακας της προηγούμενης παραγράφου μειώνεται:

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

Κατά 75% στα αλιευτικά πλοία.

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

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

2.3 Αλλοδαπές εταιρείες με Ελληνική Σημαία ή Ξένη Σημαία -Φόρος-Απαλλαγές-Μειώσεις

Την δυνατότητα διαχείρισης πλοίων με Ελληνική ή ξένη σημαία έχουν οι αλλοδαπές εταιρείες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα. Ο τρόπος φορολόγησης τους διαμορφώνεται αναλόγως της σημαίας τους . Στην περίπτωση που ναυτιλιακή εταιρεία έχει στην κατοχή της ή διαχειρίζεται πλοία με εγχώρια σημαία απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη της ναυτιλιακής εταιρείας του ν . 959/1979(ΦΕΚ 192 Α), καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή , εφόσον έχει υπαχθεί στο άρθρο 25 του νόμου 27/1975.

Η εκποίηση των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων που είναι άνω των 500 και μέχρι 3000 κόρων και τα οποία προβαίνουν σε εκποίηση ολόκληρου του πλοίου ή μεριδίων του απαλλάσσονται από το φόρο μεταβίβασης ακινήτων.

Παράλληλα , απαλλάσσεται από το φόρο μεταβίβασης πάσης φύσεως τέλη , εκτός τελών χαρτοσήμου ή δικαιώματα υπέρ τρίτων η εκποίηση ολόκληρου του πλοίου ή μεριδίων του⁶ .

Από τα τέλη χαρτοσήμου απαλλάσσονται η σύνταξη συμβολαίου , κάθε σύμβαση , εκτελωνισμός και άλλες πράξεις που απαιτούνται για την υπαγωγή πλοίου υπό Ελληνική σημαία και τη νηολόγηση του⁷.

Όσο αφορά την φορολόγηση εισοδήματος των πλοιοκτητών που κάνουν χρήση της ξένης σημαίας απαλλάσσονται και αυτοί από το φόρο Εισοδήματος του κτηθέντος στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου⁸.

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

7. ΝΔ 4419/64 (άρθρο 5)

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

2.4 Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.)

2.4.1 Νομοθετικό – Φορολογικό Πλαίσιο

Μια σχετικά νέα μορφή ναυτιλιακής μορφής εταιρείας, η οποία θεσπίστηκε με τον νόμο 3182/2003 είναι η Ν.Ε.Π.Α. Η Ν. Ε.Π.Α. είναι Εμπορική Εταιρεία με αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή την διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία.

Το καταστατικό της καταρτίζεται εγγράφως και καταχωρίζεται στο ΜΗΤΡΩΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ του Υ.Ε.Ν, οπότε και αποκτά την νομική της προσωπικότητα.

Το εταιρικό της κεφάλαιο διαιρείται σε μετοχές, οι δε μέτοχοι, είναι τουλάχιστον δυο (2). Η ευθύνη των μετόχων περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών τους.

Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο ορίζεται το ποσό των δέκα (10.000 Ε) χιλιάδων ευρώ, ενώ η ονομαστική τιμή της μετοχής δεν μπορεί να ορισθεί κατώτερη του ενός (1 Ε) ευρώ (άρθρο 5 Ν. 959/79).

Η εταιρική χρήση είναι δωδεκάμηνος και λήγει ή την 31/12 ή την 30/6 κάθε έτους.

Οι Ναυτικές Εταιρείες υποχρεούνται σε τήρηση Βιβλίου Εσόδων – Εξόδων, με την προϋπόθεση ότι είναι πλοιοκτήτριες πλοίων(άρθρο 58 Ν.959/79). Οι διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 27/75 “περί φορολογίας πλοίων” εφαρμόζονται και επί της Ναυτικής Εταιρείας εφ’ όσον είναι πλοιοκτήτρια. Στην ερμηνευτική εγκύκλιο του Νομού 959/79 (Ε12254/252/1979) σαφώς γίνεται διάκριση μεταξύ Ναυτικών Εταιρειών που είναι πλοιοκτήτριες και Ναυτικών Εταιρειών που είναι διαχειριστές πλοίων. Οι τελευταίες τηρούν βιβλία Γ’ κατηγορίας του ΚΒΣ, και οι δυο όμως αυτές κατηγορίες Ναυτικών Εταιρειών είναι υποχρεωμένες σε σύνταξη Ισολογισμού στο τέλος της χρήσης.

Τα πλεονεκτήματα της δημιουργίας μίας τέτοιας επιχείρησης έγκειται στη

απαλλαγή από τη διανομή κερδών , την ανάληψη κεφαλαίου , στις καταθέσεις , στα εταιρικά δάνεια των μετοχών , καθώς και στη κεφαλαιοποίηση των κερδών .

Κάνοντας μια σύγκριση της Ν.Ε.Π.Α. με κεφαλαιουχικές εταιρείες Α.Ε. και Ε.Π.Ε. , διακρίνουμε σημαντικές ομοιότητες κ διαφορές

2.4.2 Ομοιότητες Ν.Ε. με Α.Ε./Ε.Π.Ε.

Η εταιρική σύμβαση της ν.ε. διέπεται από τις ίδιες αρχές του ελληνικού δικαίου που διέπουν τις κεφαλαιουχικές εταιρίες με πρότυπο το αρ.6 του Ν. 3190/1955 προς το οποίο προσαρμόστηκε αρ.2 Ν. 2190/1920 για τις α.ε.

Σε ακολουθία με τις ρυθμίσεις των κεφαλαιουχικών εταιριών και η ν.ε. συνίσταται για ορισμένο χρόνο(αρ.2 Ν.2190 και αρ.6§2 Ν.3190)

Η ν.ε δεν υπόκειται σε κρατική εποπτεία ούτε απαιτείται διοικητική άδεια για σύστασή της(σε αυτό ομοιάζει με ε.π.ε)

Το κεφάλαιό της ν.ε. είναι διαιρεμένο σε μετοχές(όπως α.ε.)

Το Δ.Σ. της ν.ε. είναι το διαχειριστικό και εκπροσωπευτικό όργανό της αναλογικώς με ότι ισχύει επί της α.ε.

Η Γ.Σ. της ν.ε. αποτελεί το ανώτατο όργανο όπως και στην α.ε.

Ρυθμίσεις των άρθρων Ν.959/1979 για τη λύση ν.ε και για την εκκαθάρισή της αποδίδουν τη ρύθμιση των αντίστοιχων διατάξεων της ε.π.ε

Εισαγωγή των μετοχών της ν.ε. στο χρηματιστήριο σύμφωνα με τους όρους που απαιτούνται και για εισαγωγή της α.ε.

2.4.3 Διαφορές Ν.Ε. με Α.Ε./Ε.Π.Ε.

Σύμφωνα με το αρ. 59 του Ν.959/1979 η ν.ε. αποτελεί ξεχωριστό εταιρικό μόνωφωμα και αυτονομείται με αποτέλεσμα να αποκλείεται η αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 2190/1920

Στην ν.ε. δεν είναι επιτρεπτή η εισφορά σε είδος, ούτε η μερική καταβολή σε αντίθεση με την α.ε.

Στις α.ε. τηρούνται ειδικά μητρώα σε κάθε νομαρχία και ένα κεντρικό στις κεντρικές υπηρεσίες του αρμόδιου υπουργείου ενώ για την ν.ε. υπάρχει μόνο μία Υπηρεσία Μητρώου όπου εγγράφονται όλες οι ν.ε.

Τα μέλη του Δ.Σ. των α.ε. υποχρεούνται σε τήρηση εχεμύθειας και παραλείψεως ανταγωνισμού ενώ τα μέλη του Δ.Σ. των ν.ε. μπορούν να συμμετάσχουν και Δ.Σ. άλλης ν.ε.

Σημαντική απόκλιση της ν.ε. από την α.ε. είναι η απόκλιση από τη συμμετοχή στο εταιρικό κεφάλαιο φυσικών ή νομικών προσώπων που δεν ανήκουν στην ΕΕ ή ΕΟΧ (με εξαίρεση αρ.10§2)

Στην ν.ε. η αντιπροσώπευση στο Δ.Σ. μπορεί να ανατεθεί και σε μη μέλη του σε αντίθεση με ότι προβλέπεται επί α.ε.

3. Στρατηγικός φορολογικός σχεδιασμός στην ναυτιλία

3.1 OFFSHORE εταιρείες

Κάποιος συγκεκριμένος ορισμός για την έννοια υπεράκτια εταιρεία δεν υπάρχει. Ωστόσο στην Ελλάδα για τις ανάγκες της φορολογίας εισοδήματος δόθηκε ο ακόλουθος ορισμός για τις offshore εταιρείες : «Ως εξωχώρια εταιρεία εννοείτε η εταιρεία που έχει την έδρα της σε αλλοδαπή χώρα και με βάση τη νομοθεσία της δραστηριοποιείτε αποκλειστικά σε άλλες χώρες και απολαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκής μεταχείρισης » (άρθρο 31 πα. 1 περ. στ' ν. 2238/1994).

Ο κυριότερος λόγος δημιουργίας τέτοιων μορφής εταιρειών είναι η αύξηση των υπεράκτιων συναλλαγών. Η διεύρυνση των υπεράκτιων συναλλαγών οφείλεται στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου της διεθνοποίησης των χρηματοοικονομικών συναλλαγών η οποία συνδυάστηκε με την ελευθερία στην διακίνηση των κεφαλαίων και των συναλλαγών.

Σημαντικά πλεονεκτήματα δημιουργίας μιας offshore εταιρείας εστιάζουν αρχικώς στο χαμηλό κόστος σύστασης, την γρήγορη διαδικασία ίδρυσης τους με ελάχιστο απαιτούμενο εταιρικό κεφάλαιο και εξαιρετικά περιορισμένες διατυπώσεις. Επίσης , η πλήρης ανωνυμία των πραγματικών μετόχων ,διασφαλίζοντας τα προσωπικά δεδομένα και η δυνατότητα σύστασης εταιρείας με ένα μόνο μέτοχο. Επιπρόσθετα ,η δυνατότητα μεταφοράς των κερδών από υψηλά σε χαμηλά φορολογούμενες χώρες, εξασφαλίζοντας αφορολόγητα κέρδη. Η αποφυγή φορολογικών επενδύσεων αποτελεί πρόσθετο πλεονέκτημα. Τέλος, η νηολόγηση πλοίων με λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις από αυτές των εκάστοτε χωρών του εφοπλιστή σε συνδυασμό με νομικές ρυθμίσεις σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό και την ασφάλεια του πλοίου, συμβάλλουν αθροιστικά όλα τα παραπάνω, στην καθοριστική επιλογή της σημαίας ευκαιρίας.

3.1.1 Νομικό πλαίσιο – offshore εταιρειών-Marshall Islands

Η χρησιμοποίηση των υπεράκτιων εταιρειών μπορεί να γίνει για διάφορους σκοπούς με ποικίλους τρόπους και σε διαφορετικούς τύπους. Στην περίπτωση μας , εστιάζουμε στις offshore εταιρείες που ιδρύονται ώστε να δραστηριοποιηθούν στον τομέα της ναυτιλίας, με αντικείμενο την ποντοπόρο ναυτιλία και κύριο σκοπό την ναύλωση και ενοικίαση σκαφών.

Για τις ανάγκες της μελέτης μας , θα ασχοληθούμε με την διαδικασία ίδρυσης offshore εταιρείας στα νησιά Μάρσαλ . Τα Νησιά Μάρσαλ ή αλλιώς Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, βρίσκονται στη μέση του Ειρηνικού Ωκεανού. Η ίδρυση μιας εταιρείας στα Νησιά Μάρσαλ παρέχει την δυνατότητα για διεθνείς επιχειρηματικές δραστηριότητες μέσα σε ένα ευέλικτο περιβάλλον κατάλληλο για έναν οικονομικό και φορολογικό σχεδιασμό. Οι εταιρείες αποτελούν χωριστές νομικές οντότητες χωρίς να ταυτίζονται με τους ιδιοκτήτες τους ,διαθέτοντας το δικαίωμα να ασκεί τις δραστηριότητές της σε οποιαδήποτε χώρα , επιλέγοντας να ακολουθεί το νομικό καθεστώς και τους κανονισμούς στον χώρο που δραστηριοποιείται.

Η ίδρυση της απαιτεί έναν τουλάχιστον μέτοχο, χωρίς να γνωστοποιούνται τα προσωπικά του στοιχεία , μέσα σε μια μέρα η ίδρυση της. Επίσης , κ ο αριθμός διευθυντών και γραμματέων περιορίζεται και αυτός σε έναν.

Το Κεφάλαιο της εταιρείας είναι σε μετοχές με ή χωρίς ονομαστική αξία.

Υφίσταται υποχρέωση ύπαρξης συγκεκριμένης διεύθυνσης στην χώρα είτε μέσω δικηγόρου, είτε μέσω κάποιου πρακτορείου για κάθε εταιρεία εγγεγραμμένη στα Marshall Islands. Ωστόσο, δεν υφίσταται υποχρέωση διεξαγωγής των συσκέψεων στα Marshall Islands , αλλά καθίσταται δυνατό και μέσω τηλεφώνου ή με οποιοδήποτε άλλο ηλεκτρονικό μέσο.

Η νηολόγηση του σκάφους στα νησιά Marshall islands, απαιτεί την εγγραφή του πλοίου στην σημαία, βάση του αριθμού των πλοίων και τους κόρους χωρητικότητας. Ειδικότερα το ποσό εγγραφής ανέρχεται στα \$2.500 ανά πλοίο συν το που αναλογεί στο net tonnage των πλοίων.

Ο παρακάτω πίνακας μας ενημερώνει αναλυτικά για το κόστος νηολόγησης:

Πίνακας 4. Κόστος Νηολόγησης Marshall Islands

	Net Tones	ΠΟΣΟ
ΠΛΟΙΑ	2.500 και κάτω	\$2.500
ΠΛΟΙΑ	2.501 -15.000	\$ 5.000
ΠΛΟΙΑ	15.001-35.000	\$ 10.000
ΠΛΟΙΑ	35.001-50.000	\$ 15.000
ΠΛΟΙΑ	50.001 και άνω	\$ 20.000

Πηγή: <https://www.register-iri.com>

Οι τιμές αυτές δεν ισχύουν για τα yachts, που η τιμή είναι \$ 1.500. Παρέχεται έκπτωση που αντιστοιχεί στο 1/3 της αρχικής εγγραφής:

- Εάν η ηλικία του πλοίου είναι μέχρι 5 έτη.⁹
- Εάν νηολογηθούν τρία η παραπάνω πλοία ταυτόχρονα και έχουν ηλικία μικρότερη από 15 έτη.¹⁰
- Η σημαία δίνει έκπτωση 50% στον πλοιοκτήτη που θα νηολογήσει 10 ή παραπάνω πλοία ηλικίας μικρότερης των 15 ετών.¹¹

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να ανανεώνει κάθε χρόνο την συνδρομή του και υπολογίζεται η συνδρομή σύμφωνα με τα net tones:

Πίνακας 5. Κόστος Συνδρομών Marshall Islands

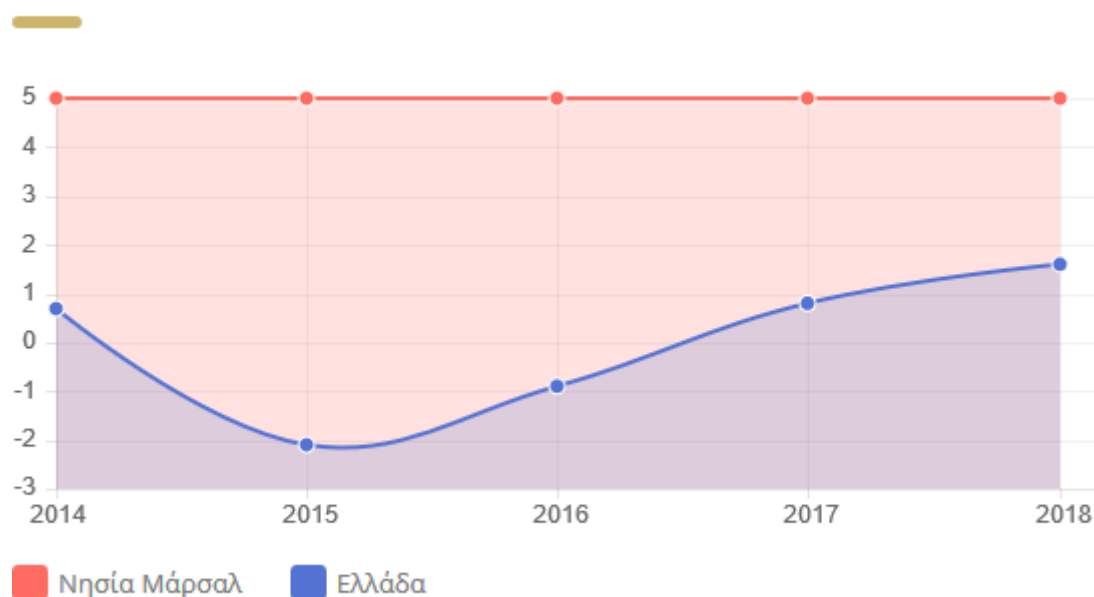
	Net Tones	ΠΟΣΟ
ΠΛΟΙΑ	2.500 και κάτω	\$ 500
ΠΛΟΙΑ	2.501 -5.000	\$ 0,20 ανά NT
ΠΛΟΙΑ	5.001-25.000	\$ 0,17 ανά NT
ΠΛΟΙΑ	25.001-50.000	\$ 0,15 ανά NT
ΠΛΟΙΑ	50.001 και άνω	\$ 0,125 ανά NT

Πηγή: <https://www.register-iri.com>

Πέραν της εύκολης και απλής σύστασης της εταιρείας ή της νηολόγησης, παρέχουν και απλές απαλλαγές-διευκολύνσεις, όπως είναι η μηδενική φορολόγηση στους μη μόνιμους κατοίκους, το χαμηλό ετήσιο κόστος, η εμπιστευτικότητα κ η μη ύπαρξη υποχρέωσης ελέγχου των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας από ορκωτούς ελεγκτές.

Η Marshall Island Company κινείται με διαφάνεια και στα νομικά πλαίσια, παρουσιάζοντας σημάδια σημαντικής ανάπτυξης σε μικρό χρονικό διάστημα, καθιστώντας ένα αξιόπιστο οικονομικό σχήμα.

Παγκόσμιες Οικονομικές Προοπτικές



Γράφημα The World Bank

Νόμισμα: Δολάριο ΗΠΑ

Κατά κεφαλήν ΑΕΠ: 3,627.21 δολάρια

Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν: 190.900 εκατομμύρια δολάρια

Κατά κεφαλήν ΑΕΕ: 4.630 δολάρια

Ακαθάριστο εθνικό εισόδημα: 243.600 εκατομμύρια δολάρια

Ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ: 3,0% ετήσια μεταβολή

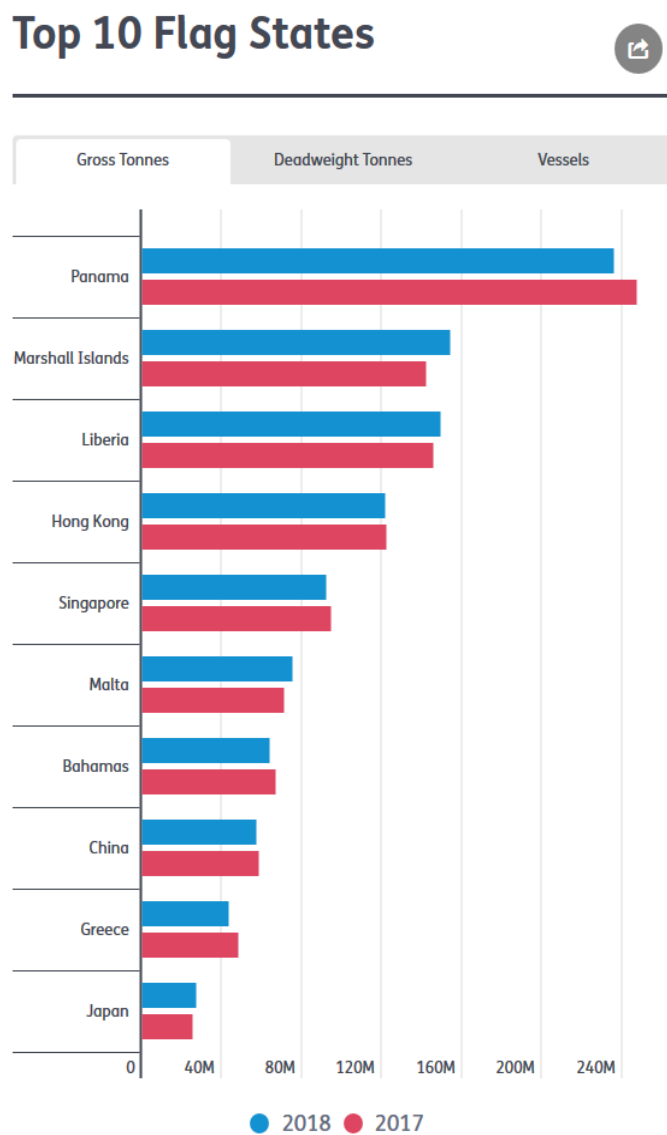
Χρήστες του Διαδικτύου: 11,7% του πληθυσμού

Στην δεύτερη θέση πέρασε η σημαία των Marshall Islands που «κέρδισε» επιπλέον 74 ελληνόκτητα πλοία και έφτασε τα 791, 62.190.301 dwt (πάνω από το 18,9% του συνόλου των dwt του ελληνόκτητου στόλου και στη τρίτη θέση η σημαία της Λιβερίας την οποία προτίμησαν 775 ελληνόκτητα πλοία, 60.362.365 dwt). Πάντως, με βάση υπολογισμού τους dwt η ελληνική σημαία εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ των σημαίων που προτιμούν οι Έλληνες εφοπλιστές, γεγονός που σημαίνει ότι η σημαία της χώρας μας συγκεντρώνει μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία.¹²

12. <https://www.naftemporiki.gr/finance>

Όπως επίσης διαπιστώνεται κ από τα ετήσια στοιχεία που εξέδωσε η Lloyd's List

Γράφημα 2 Top 10 Flag States



Πηγή : <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125024/Top-10-flag-states-2018>

3.2 ONSHORE-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

3.2.1 Ίδρυση –Καταστατικό Μαλτέζικης Εταιρείας¹³

Στο σημείο αυτό θα παρουσιαστεί αναλυτικά η διαδικασία ίδρυσης εταιρείας κ νηολόγησης σκάφους Μαλτέζικων συμφερόντων.

Κ η περίπτωση της Μάλτας , παρέχει την δυνατότητα στους επενδυτές να επιλέξουν την χώρα της Μάλτας προκειμένου να εγκαταστήσουν την εταιρεία τους είτε την νηολόγηση των πλοίων τους.

Επομένως ανάλογα την επιλογή έχουμε είτε την ίδρυση κ δημιουργία καταστατικού , είτε την διαδικασία νηολόγησης.

Μια εταιρεία μπορεί να εγγραφεί στη Μάλτα είτε με τη μορφή δημόσιας (public) είτε με τη μορφή ιδιωτικής (private) εταιρείας. Στην ιδιωτική εταιρεία περιορίζεται το δικαίωμα μεταβίβασης μετόχων , περιορίζεται ο αριθμός μελών σε πενήντα (50) και απαγορεύεται στο κοινό οποιαδήποτε εγγραφή σε μετοχές ή ομόλογα της εταιρείας .

Η Δημόσια εταιρεία (public company) δε συμπεριφέρεται όπως η ιδιωτική εταιρεία . Μπορεί να προσφέρει μετοχές ή ομόλογα στο κοινό , με την προϋπόθεση να είναι εγγεγραμμένη η εταιρεία στη Μάλτα και να δημοσιεύει τα οικονομικά της αποτελέσματα . Για την ίδρυση μιας εταιρείας Μαλτέζικων συμφερόντων (public ή private) απαιτούνται :

- ✓ Το όνομα και η διεύθυνση των συνδρομητών
- ✓ Το όνομα της εταιρείας
- ✓ Η διεύθυνση του γραφείου στη Μάλτα. Όπου μπορεί να είναι η διεύθυνση του δικηγόρου ή του λογιστή ή κάποιου συμβούλου που κατοικεί στη Μάλτα
- ✓ Το αντικείμενο της εταιρείας
- ✓ Το ποσό του μετοχικού κεφαλαίου και ο αριθμός των μετόχων.

Το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο για μια public εταιρεία είναι euro 46,587.47 , ενώ για μία ιδιωτική euro 1,164.69.

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

- ✓ Ο αριθμός των διευθυντών (directors), το όνομα και η διεύθυνση αυτών και εάν πρόκειται για νομικό πρόσωπο , το όνομα και η διεύθυνση του γραφείου .
- ✓ Το όνομα και τη διεύθυνση της / των γραμματέων

Στις public εταιρείες χρειάζονται επίσης

Το συνολικό ποσό ή πρόβλεψη των δαπανών που καταβλήθηκαν ή απαιτήθηκαν , καθώς και όλα τα κόστη που έχουν σχέση με τις διάφορες συναλλαγές , από τη σύσταση της εταιρείας μέχρι την έναρξη των δραστηριοτήτων

Μια περιγραφή με τα ειδικά πλεονεκτήματα που θα παρέχονται , σε όποιον λάβει μέρος στη σύσταση της εταιρείας.

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

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

Αναλυτικότερα :

Πίνακας 6. Κόστος ίδρυσης της εταιρείας

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΠΛΗΡΩΤΕΑ ΤΕΛΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΕ ΕΝΤΥΠΗ ΜΟΡΦΗ	ΠΛΗΡΩΤΕΑ ΤΕΛΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΜΟΡΦΗ
ΕΩΣ 1.500€	245€	210€
1.501-5.000€	245€ με επιπλέον 15€ για κάθε 500€	210€ με επιπλέον 12€ για κάθε 500€
5.001-10.000€	350€ με επιπλέον 20€ για κάθε 1.000€	294€ με επιπλέον 17€ για κάθε 1.000€
10.001€-50.000€	450€ με επιπλέον 20€ για κάθε 2.500€	379€ με επιπλέον 17€ για κάθε 2.500€
50.001€-100.000€	770€ με επιπλέον 20€ για κάθε 10.000€	651€ με επιπλέον 17€ για κάθε 10.000€
100.001€-250.000€	870€ με επιπλέον 10€ για κάθε 15.000€	736€ με επιπλέον 8€ για κάθε 10.000€
250.001-500.000€	970€ με επιπλέον 10€ για κάθε 10.000€	816€ με επιπλέον 8€ για κάθε 10.000€
500.001-1.000.000€	1.220€ με επιπλέον 10€ για κάθε 20.000€	1.016€ με επιπλέον 17€ για κάθε 20.000€
1.000.001-2.500.000€	1.720€ με επιπλέον 10€ για κάθε 50.00€	1.441€ με επιπλέον 8€ για κάθε 50.000€
2.500.001 Κ ΑΝΩ	2.250€	1.900€

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

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

3.2.2 Νηολόγηση πλοίων υπό Μαλτέζικη Σημαία

Κάθε είδους σκάφους έχει την δυνατότητα να νηολογηθεί στη Μαλτέζικη σημαία από θαλαμηγούς μέχρι κρουαζιερόπλοια καθώς και δεξαμενόπλοια. Καθ' ότι η Μαλτέζικη σημαία εντάσσεται στις σημαίες ευκαιρίας, το Μαλτέζικο νηολόγιο καθίσταται από τα πιο αξιόπιστα νηολόγια στις μέρες μας.

Προκειμένου να νηολογηθεί ένα σκάφος υπό Μαλτέζικη σημαία προαπαιτείται η κατάθεση των κάτωθι δικαιολογητικών στην ναυτιλιακή αρχή της Μάλτας.

- ✓ Φόρμα αίτησης νηολόγησης και δήλωση κυριότητας πλοίου
- ✓ Πληρεξούσιο με το οποίο εξουσιοδοτούνται οι αρχές να νηολογήσουν το σκάφος
- ✓ Πιστοποιητικό πλοϊμότητας
- ✓ Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατών σκαφών στην περίπτωση επιβατηγού σκάφους.
- ✓ Αντίγραφο καταστατικού σε περίπτωση ναυτιλιακού οργανισμού
- ✓ Αντίγραφο διεθνούς πρωτοκόλλου καταμέτρησης χωρητικότητας
- ✓ Πληρωμή του τέλους αρχικής νηολόγησης και του ετήσιου τέλους

3.2.3 Φορολογία στην Μάλτα των πλοίων

Η Μάλτα εφαρμόζει το σύστημα του φόρου χωρητικότητας στα πλοία που εγγράφονται στο νηολόγιο της. Αυτό κυμαίνεται στα 875 ευρώ για τα πλοία που δεν υπερβαίνουν στους 2500 τόνους καθαρής χωρητικότητας, μέχρι 6.780 ευρώ για πλοία άνω των 50.000 τόνων καθαρής χωρητικότητας. Ωστόσο το τελικό ποσό του οφειλόμενου φόρου εξαρτάται από την ηλικία του πλοίου, καθ ότι υπάρχουν ελαφρύνσεις, όπως θα δούμε στους πίνακες που ακολουθούν.

Η Μάλτα έχει προχωρήσει στην σύναψη με περισσότερες από 50 συμφωνίες αποφυγής διπλής φορολογίας καθώς και μια αμοιβαία συμφωνία μεταξύ εκείνης και του Ηνωμένου Βασιλείου, παρέχοντας το δικαίωμα απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιρειών από το φόρο εισοδήματος.

Αυτή η συμφωνία καθιστά εφικτό στις επιχειρήσεις της Μάλτας που έχουν στην ιδιοκτησία τους ή εκμεταλλεύονται πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΗΠΑ να ζητήσουν απαλλαγή από το 4% ακαθάριστο φόρο μεταφοράς που επιβάλλεται επί του εισοδήματος μεταφοράς και αποδίδονται στις μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν στις ΗΠΑ.

Πιο αναλυτικά :

Ανάλογα με τον τύπο του πλοίου πόσο φόρο χωρητικότητας θα πληρώσει ετησίως :

Πίνακας 7 . Ετήσιος φόρος χωρητικότητας

<u>Πλοίο</u>	<u>Ετήσιος φόρος χωρητικότητας</u>
i. Πλοία με ολικό μήκος μικρότερο των 24 μέτρων	
Αλιευτικά σκάφη της κατηγορίας Α,Β και Γ	36 ευρώ
Εμπορικά Yachts	175 ευρώ
Σκάφη αναψυχής με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 50 κόρων	175 ευρώ
Όλοι οι άλλοι τύποι πλοίων με ολικό μήκος μικρότερο των 24 μέτρων	
Λιγότερο από 50 κόρους ολική χωρητικότητας	200 ευρώ
50 κόρους ολική χωρητικότητα ή παραπάνω	200 ευρώ
ii. Πλοία με ολικό μήκος 24 μέτρα και παραπάνω	
α) Σκάφη αναψυχής	0,40 cents ανά καθαρή χωρητικότητα με minimum ποσό 400 ευρώ
β) Φορτηγίδες χωρίς προπέλα, bareboat ναυλώσεις όπου είναι ναυλωμένα σε ξένα νηολόγια ή υπό κατασκευή εκτός της α περίπτωσης	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται στην παράγραφο Γ
γ) Εμπορικά Yacht, τα οποία δεν αναφέρονται στην πιο πάνω κατηγορία	Τιμές όπως φαίνονται στον πίνακα Β
δ) Εμπορικά και αλιευτικά σκάφη όπου η ολική τους χωρητικότητα είναι μικρότερη	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται
των 2500 κόρων και δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες α, β και γ	στην παράγραφο Γ
III. Όλα τα υπόλοιπα πλοία με ολικό μήκος 24 μέτρα και παραπάνω και δεν συγκαταλέγονται στις κατηγορίες α, β, γ και δ	
Πλοία με μικρότερη ολική χωρητικότητα των 300 κόρων	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται στην παράγραφο Γ
Πλοία με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 κόρων	Τιμές όπως φαίνεται στον πίνακα Β υπόκεινται σε μείωση, όπως φαίνεται στην παράγραφο Γ

Πηγη: http://www.taxnews.com/malta/shippin_g.asp

Πίνακας 8 . Ετήσιος φόρος χωρητικότητας βάση καθαρής χωρητικότητας

Οι τιμές ανά καθαρής χωρητικότητας καταβάλλεται για τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας:

Πλοία με καθαρής χωρητικότητας		Ετήσιος φόρος χωρητικότητας
Από	Έως	ευρώ
0	2.500	1.000
2.501	8.000	1.000 συν 0,40 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 2500
8.001	10.000	3.200 συν 0,19 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 8000
10.001	15.000	3.580 συν 0,14 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 10.000
15.001	20.000	4.280 συν 0,12 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 15.000
20.001	30.000	4.880 συν 0,09 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 20.000
30.001	50.000	5.780 συν 0,07 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 30.000
Παραπάνω από 50.000		7.180 συν 0,05 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 50.000

Πηγή: <http://www.taxnews.com/malta/shipping.asp>

Μείωση ή αύξηση των ποσοστών ανά καθαρής χωρητικότητας για τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας, όταν αναφέρεται στον πρώτο πίνακα:

Πίνακας 9 . Μειώσεις/αυξήσεις ετήσιου φόρου χωρητικότητας

Ηλικία του πλοίου		Μείωση ή αύξηση του ετήσιου φόρου χωρητικότητας σε ποσοστό
Ίσο με ή μεγαλύτερο	Μικρότερο από	
0	5	- 30%
5	10	- 15%
10	15	-
15	20	+ 5% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
20	25	+ 10% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
25	30	+ 25% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
Ίσο με λη μεγαλύτερο του 30		+ 50% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)

Πηγη: http://www.taxnews.com/malta/shippin_g.asp

3.2.4 Κίνητρα Μάλτας για την εγκατάσταση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Η Μάλτα έπειτα από πιέσεις της ΕΕ για την εξάλειψη των διακρίσεων σε ότι αφορά τους φόρους ανάμεσα στους μόνιμους και μη μόνιμους κατοίκους , αναμόρφωσε και προσάρμοσε τη φορολογία έτσι ώστε ο πραγματικός φορολογικός συντελεστής να κυμαίνεται από 0 έως 10%.¹⁴

Επίσης δεν υφίσταται παρακράτηση φόρου στα μερίσματα , δεν επιβάλλεται φόρος στη περιουσία και στο κεφάλαιο .¹⁵

Η Μάλτα για να εντείνει την ανταγωνιστικότητα της κ να εδραιώσει την θέση της στην διεθνή αγορά , εφάρμοσε κίνητρα προσέλκυσης, που παραθέτονται ως εξής:

- Δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος τα κέρδη που προέρχονται από τη λειτουργία και τη ιδιοκτησία πλοίων που ήδη φορολογούνται βάση χωρητικότητας (σκάφη χωρητικότητας τουλάχιστον 1.000 κόρων).

- Στη Μάλτα επίσης δε φορολογούνται τα μερίσματα που εισπράττονται από τους μετόχους
- Δεν υπόκεινται σε τέλη η νηολόγηση σκαφών φορολογούμενων βάσει χωρητικότητας, η έκδοση και η απόδοση τίτλων ή συμφερόντων ναυτιλιακού οργανισμού ή η αγορά ή μεταβίβαση τέτοιων τίτλων , η πώληση ή μεταβίβαση σκάφους , η εγγραφή , μεταβίβαση ή άρση υποθήκης.
- Δεν υπόκεινται σε φόρο οι τόκοι/ τα εισοδήματα που προέρχονται από τη χρηματοδότηση ναυτιλιακού οργανισμού ή πλοίου φορολογούμενου βάσει χωρητικότητας.
- Δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος τα κέρδη που προέρχονται από τη ρευστοποίηση , την εξαγορά , την ακύρωση ή με άλλο τρόπο διάθεση μεριδίων , τίτλων ή άλλων δικαιωμάτων συμπεριλαμβανομένης της υπεραξίας

14. <http://www.myoffshorecompanies.com/>

15. <http://www.globalserve.com>

που λειτουργεί ή διαχειρίζεται σκάφος φορολογούμενο βάση χωρητικότητας .

- Τα έξοδα νηολόγησης και εργατικού δυναμικού είναι χαμηλά,
- Δεν υπάρχουν εμπορικοί περιορισμοί,
- Σε κάποια λιμάνια τα Μαλτέζικα σκάφη απολαμβάνουν προνομιακή μεταχείριση

3.3 Σύγκριση φορολογικών πλαισίων και κινήτρων

Για την ασφαλέστερη διεξαγωγή τελικών συμπερασμάτων , κρίνεται σκόπιμο να προχωρήσουμε σε ένα αριθμητικό παράδειγμα , συγκρίνοντας θέτοντας ίδια δεδομένα τον τρόπο φορολόγησης ενός πλοίου βάση του ελληνικού συστήματος κ του Μαλτέζικου αντιστοίχως.

Δεδομένα:

- Ποντοπόρο πλοίο 25.000 κ.ο.χ.
- Ηλικίας 10 ετών
- Ολοχρονίς χρήση

Στο ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας χρησιμοποιούνται οι παρακάτω πίνακες συντελεστών χωρητικότητας κ ηλικίας πλοίων

Ηλικία πλοίων-Έτη	Συντελεσται –Δολ Ηπα ανα κ.ο.χ.
0-4	0,4333
5-9	0,775
10-19	0,759
20-29	0,718
30 και ανω	0,555

Κλιμάκια ολική χωρητικότητα σε κόρους	Συντελεσται
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.001 και ανω	0,8

Όπως προκύπτει από τους πίνακες η φορολογητέα χωρητικότητα του πλοίου υπολογίζεται ως εξής:

$$10.000 \times 1,2 + 10.000 \times 1,1 + 5.000 \times 1 = 28.000.$$

Τέλος, με βάση την ηλικία, προκύπτει ο συνολικός φόρος και είναι ο εξής:

$$28.000 \times 0,759 \$ = 21.252 \$ \text{ ή περίπου } \underline{\underline{18.828 \text{ €}}}$$

Στο Μαλτέζικο σύστημα φόρου χωρητικότητας χρησιμοποιούνται οι παρακάτω πίνακες συντελεστών χωρητικότητας κ ηλικίας πλοίων

Πλοία με καθαρή χωρητικότητα		Ετήσιος φόρος χωρητικότητας
Από	Έως	ευρώ
0	2.500	1.000
2.501	8.000	1.000 συν 0,40 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 2500
8.001	10.000	3.200 συν 0,19 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 8000
10.001	15.000	3.580 συν 0,14 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 10.000
15.001	20.000	4.280 συν 0,12 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 15.000
20.001	30.000	4.880 συν 0,09 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 20.000
30.001	50.000	5.780 συν 0,07 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 30.000
Παραπάνω από 50.000		7.180 συν 0,05 ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας άνω των 50.000

Ηλικία του πλοίου		Μείωση ή αύξηση του ετήσιου φόρου χωρητικότητας σε ποσοστό
Ίσο με ή μεγαλύτερο	Μικρότερο από	
0	5	- 30%
5	10	- 15%
10	15	-
15	20	+ 5% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
20	25	+ 10% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
25	30	+ 25% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)
Ίσο με λη μεγαλύτερο του 30		+ 50% (υπόκειται σε ελάχιστη αύξηση των 1.500 ευρώ)

Όπως προκύπτει από τους πίνακες η φορολογητέα χωρητικότητα του πλοίου υπολογίζεται ως εξής:

$$4.880\text{€} + 5.000 * 0,09 = 4.880\text{€} + 450,00\text{€} = 5.330,00\text{€}.$$

Τέλος, με βάση την ηλικία, συμπίπτει ο συνολικός φόρος καθότι ειδικά για 10 έτη δεν επηρεάζεται ο φόρος και είναι ο εξής:

5.330,00€ έναντι του 18.828,00€ που υποχρεούται το πλοίο να πληρώσει με το ελληνικό σύστημα φορολόγησης.

3.3.1 Συμπέρασμα

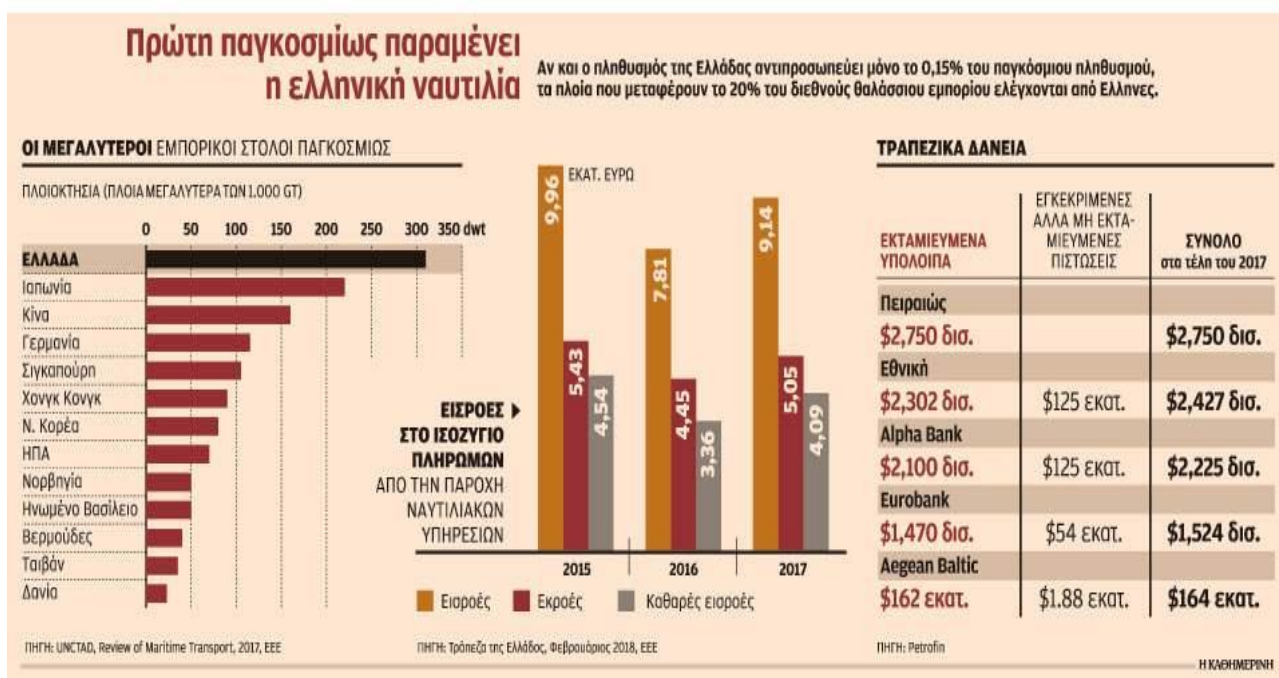
Για την καλύτερη κατανόηση των διαφορών μεταξύ των δύο νομοθεσιών στηριχθήκαμε σε όμοια δεδομένα διαχείρισης πλοίων ημεδαπών εταιρειών. Ως εκ τούτου, μπορούμε να διακρίνουμε το συγκριτικό πλεονέκτημα που κατέχει η Μάλτα στη φορολόγηση εταιρειών για τη διαχείριση πλοίων.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι η Μάλτα υπερτερεί σε σημαντικά σημεία του συγκεκριμένου κλάδου έναντι της Ελλάδας και καθίσταται σαφές ότι προσφέροντας τόσες ευκαιρίες στους επενδυτές της, δικαίως χαρακτηρίζεται ως ανερχόμενη δύναμη του ναυτιλιακού κλάδου.

4. Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Παγκόσμια αγορά

Η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση διεθνώς. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΕ, ο στόλος ανέρχεται σε 4.746 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 365,45 εκατ. τόνων (dwt), που αντιπροσωπεύει το 19,89% σε όρους χωρητικότητας dwt του συνολικού παγκόσμιου στόλου και το 49,15% του συνόλου του στόλου της Ε.Ε.

Εικόνα1



Θετικά τα μηνύματα με τις τελευταίες οικονομικές αναλύσεις που έχουν διεξαχθεί.

Βάσει άρθρου της Καθημερινής 03.06.2018 :

« Δέκα χρόνια μετά το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που πυροδότησε η κατάρρευση της Lehman Brothers και παρά την ελληνική κρίση χρέους, αλλά και τις ιστορικά σφοδρές πιέσεις στις ναυλαγορές, η ελληνόκτητος ποντοπόρος ναυτιλία συνεχίζει να κυριαρχεί παγκοσμίως. Και με βάση αυτά τα μεγέθη συνεχίζει να αποτελεί πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, συμβάλλοντας με ποσοστό της τάξης του 7% στο ΑΕΠ, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του IOBE και της Boston Consulting Group.

Με ένα στόλο που σήμερα είναι σχεδόν διπλάσιος σε μεταφορική δυναμικότητα από τότε και ρυθμούς ανάπτυξης που ξεπερνούν ακόμη και αυτούς της καλπάζουσας κινεζικής ποντοπόρου, η ναυτιλία των Ελλήνων χαίρει παγκόσμιας αναγνώρισης, πιστοποίηση της οποίας αποτελεί η έλευση στην Αθήνα αυτή την εβδομάδα περισσότερων των 20.000 στελεχών και 2.000 εταιρειών του κλάδου για τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια».

Κλειδί για τη συγκρότηση του μεγαλύτερου στόλου διεθνώς, σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Clarksons, είναι οι επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία της τάξης των 80 δισ. δολ. που υλοποιήθηκαν με βάση τους υπολογισμούς του κατά την τελευταία δεκαετία από τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Ποσό πραγματικά δυσθεώρητο, ιδίως εάν αναλογιστεί κάποιος πως την ίδια περίοδο το διεθνές τραπεζικό σύστημα περιόρισε δραστικά την έκθεσή του στην εμπορική ναυτιλία. Έτσι οι επενδύσεις αυτές χρηματοδοτήθηκαν κατά κύριο λόγο από ίδια κεφάλαια (μέρος των οποίων προήλθε και από πωλήσεις ή διαλύσεις παλαιότερων πλοίων), τράπεζες και ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια (private equities).

Η Clarksons Research υπολογίζει πως η τρέχουσα αξία του ελληνόκτητου στόλου ανέρχεται στα 105 δισ. δολ., η υψηλότερη όλων των εθνικών πλοιοκτησιών. «Αν και ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα πλοία που μεταφέρουν το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ελέγχονται από Έλληνες», αναφέρει η ετήσια έκθεση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Ειδικότερα, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση διεθνώς. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΕ, ο στόλος ανέρχεται σε 4.746 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 365,45 εκατ. τόνων (dwt), που αντιπροσωπεύει το 19,89% σε

όρους χωρητικότητας dwt του συνολικού παγκόσμιου στόλου και το 49,15% του συνόλου του στόλου της Ε.Ε.

Η μαζική ανανέωση του στόλου είναι εμφανής και στο ηλικιακό του προφίλ: η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου είναι τα 11,5 έτη όταν ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου είναι 14,6 έτη. Ο δε μέσος όρος του στόλου υπό ελληνική σημαία το 2017 διαμορφώθηκε στα 13,7 έτη.

Η ελληνική σημαία αριθμεί, πάντως, μόλις 753 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 41,70 εκατ. gt και ως εκ τούτου ο στόλος με ελληνική σημαία κατατάσσεται στην έβδομη θέση διεθνώς και δεύτερος στην Ε.Ε. (σε όρους dwt). Γεγονός που καταδεικνύει την έλλειψη ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου. Μαζί με τα μεγέθη αυτά η ελληνική ναυτιλία έφερε το 2017 και επανάκαμψη των ροών ναυτιλιακού συναλλάγματος. Οι εισροές αυτές αυξήθηκαν κατά 17% και αναμένεται να συνεχίσουν να αυξάνονται και φέτος, δεδομένων των βελτιωμένων ναυλαγορών.

Οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών υπολογίζονται για το 2017 σε 9,14 δισ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 16,91% σε σύγκριση με το 2016, οπότε και οι εισροές ήταν 7,81 δισ. Τα μεγέθη αυτά, του 2017 και του 2016, έρχονται να προστεθούν στα περίπου 142 δισ. ευρώ στα οποία διαμορφώθηκαν οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών για τα έτη 2006-2015. Η επανάκαμψη του 2017 έχει ιδιαίτερη σημασία, διότι αποκαλύπτει την εξομάλυνση των ροών μετά τη μεγάλη μείωσή τους κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2015 εξαιτίας της επιβολής των περιορισμών στις κινήσεις κεφαλαίων στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα.

Όσον αφορά στον επιμερισμό του ελληνόκτητου στόλου ανά τύπο πλοίου, οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 29,19% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, το 22,03% του παγκόσμιου στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και το 15,45% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων προϊόντων πετρελαίου.

Στα 9 δισ. δολ. τα δάνεια των ελληνικών τραπεζών

Το 2017 σημειώθηκε περαιτέρω συρρίκνωση της τραπεζικής χρηματοδότησης των πλοίων. Από τις 2.333 παραγγελίες για νέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 175,30

εκατ. dwt μέχρι το τέλος του 2017 οι παραγγελίες νέων πλοίων από ελληνικά συμφέροντα ανήλθαν σε 206 πλοία (άνω των 1.000 gt), συνολικής χωρητικότητας 24,47 εκατ. dwt .

Ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές και ξένες τράπεζες διαμορφώθηκε στα 53,994 δισ. δολ. από 57,211 δισ. το προηγούμενο έτος, μειωμένος δηλαδή κατά 5,62%.

Από αυτά τα 53,994 δισ. δολ. τα 9,091 έχουν χορηγηθεί από ελληνικές τράπεζες, οι οποίες εμφανίζονται να έχουν αυξήσει τις χορηγήσεις τους κατά 4,25% έναντι των υπολοίπων ύψους 8,721 δισ. στα τέλη του 2016, σύμφωνα με την επεξεργασία των στοιχείων των τραπεζών της Petrofin Bank Research.

Το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο δανείων προς την ελληνόκτητο ναυτιλία εξακολουθεί να εμφανίζει η Τράπεζα Πειραιώς (2,750 δισ. δολ. χωρίς αυτά προς την ακτοπλοΐα), η οποία καταλαμβάνει την 4η θέση στο σύνολο ελληνικών και ξένων τραπεζών, και ακολουθούν η Εθνική Τράπεζα στην 7η θέση (2,427 δισ.), η Alpha Bank στη 14η (2,225 δισ.), η Eurobank στη 19η (1,524 δισ.) και η Aegean Baltic στην 29η (164,4 εκατ.). Σημειώνεται πως τα στοιχεία αυτά αφορούν τόσο τα υπόλοιπα των δανείων όσο και τις εγκεκριμένες αλλά μη εκταμιευμένες τουλάχιστον έως τα τέλη του 2017 πιστώσεις.

Μεγαλύτερη σε χαρτοφυλάκιο δανείστρια τράπεζα της ελληνικής ναυτιλίας παραμένει η Credit Suisse με συνολικές πιστώσεις 6,2 δισ. δολ. και ακολουθούν, στη 2η και 3η θέση αντίστοιχα, η DVB με υπόλοιπα ύψους 4,308 δισ. και η BNP Paribas με 2,8 δισ.»

4. 1.Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης

Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει αποδείξει διαχρονικά ότι κρύβει ευκαιρίες αλλά και ρίσκα για εκείνους τους επενδυτές που δεν παρακολουθούν στενά τα τεκταινόμενα της αγοράς.

Ωστόσο, είναι σαφές ότι το θετικό κλίμα γύρω από τις ναυλαγορές και η βελτίωση των συνθηκών και των προοπτικών για κλάδους όπως το ξηρό φορτίο αποτυπώνονται και στη διακύμανση των τιμών των μετοχών επιλεγμένων ναυτιλιακών που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Πίνακας 10 . Ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο Χρηματιστήριο Νέας Υόρκης

Η διακύμανση των ναυτιλιακών μετοχών στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (ποσά σε δολ.)					
Εταιρεία	22/5/2018	2/1/2018	Δ	22/5/2017	Δ
Capital Product Partners	3,11	3,43	-9,33%	3,4	-1,29%
Costamare	7,56	6,02	25,58%	7,99	-5,38%
Danaos Corporation	1,25	1,45	-13,79%	1,3	-3,85%
Diana Containerships	1,66	4,03	-58,81%	-	-
Diana Shipping	4,36	4,2	3,81%	3,7	17,84%
Dorian LPG	7,06	8,4	-15,95%	8,58	-17,72%
DryShips	4,07	3,71	9,70%	-	-
Dynagas	8,12	11	-26,18%	14,34	-43,38%
Euroseas	2,45	1,77	38,42%	1,3	88,46%
GasLog	18,35	21,83	-15,94%	13,45	36,43%
Navios Maritime Acquisition	0,74	1,14	-35,09%	1,61	-54,04%
Navios Maritime Holdings	0,8	1,29	-37,98%	1,38	-42,03%
Navios Maritime Partners	1,83	2,37	-22,78%	1,75	4,57%
Pyxis	1,1	3,11	-64,63%	1,44	-23,61%
Seanergy	0,93	1,04	-10,58%	0,7	32,86%
Safe Bulkers	3,1	3,29	-5,78%	2,2	40,91%
Star Bulk	13,43	11,83	13,52%	8,65	55,26%
StealthGas	4,05	4,34	-6,68%	3,19	26,96%
TEN	3,38	4,07	-16,95%	4,58	-26,20%
Top Ships	1,53	2,34	-34,62%	-	-

ΤΗΡΗ-ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Σε ότι αφορά τις αποδόσεις των 20 κυριότερων ναυτιλιακών μμετοχών, από τις αρχές του έτους μόλις 5 βρίσκονται σε θετικό έδαφος, ενώ 15 καταγράφουν απώλειες. Τα μεγαλύτερα κέρδη καταγράφει η Costamare, εξέλιξη που αποτυπώνει το θετικό κλίμα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με άνοδο 25,58%. Τις μμεγαλύτερες απώλειες καταγράφει η εταιρεία Rychis, με -64,63%. Η εικόνα βελτιώνεται περισσότερο σε ό,τι αφορά τη 12μηνη διακύμανση των ναυτιλιακών μμετοχών, όπου 8 εταιρείες καταγράφουν κέρδη και 9 βρίσκονται σε αρνητικό έδαφος.

Τα μεγαλύτερα κέρδη καταγράφουν κυρίως οι ναυτιλιακές εισηγμένες που δραστηριοποιούνται στο ξηρό φορτίο, ενώ σημαντικά κέρδη έχουν και οι εταιρείες με δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου LNG. Τα μμεγαλύτερα κέρδη σε ετήσια βάση καταγράφει η Euroseas με 88,46%, ενώ στον αντίποδα η Navios Acquisition υποχωρεί σε ποσοστό 54,04%.

4. 1.1 Φορολόγηση Ελληνικών Εισηγμένων Ναυτιλιακών Εταιρειών στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης

Στην προσπάθεια μας , να διεξαχθούν ακόμη πιο ασφαλή συμπεράσματα συγκρίναμε ισολογισμούς εισηγμένων εταιρειών , εστιάζοντας στα καθαρά φορολογητέα κέρδη κ το τελικό ποσό απόδοσης φόρων των τελευταίων 4 κλεισμένων χρήσεων.

Οι εταιρείες που συλλέξαμε στοιχεία είναι οι κάτωθι :

- ✓ TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED
- ✓ CAPITAL PRODUCT PARTNERS L.P.
- ✓ DANAOS CORPORATION
- ✓ TOP SHIPS INC

Πίνακας 11 . Οικονομικά δεδομένα TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED

ΕΤΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED	ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ Bermuda	ΠΩΛΗΣΕΙΣ (\$)	ΚΕΡΔΗ (\$)	ΦΟΡΟΣ(\$)
2017			529,182	9,185	0
2016			481,790	56,495	0
2015			587,715	158,423	0
2014			501,013	33,718	0

Πίνακας 12 . Οικονομικά δεδομένα CAPITAL PRODUCT PARTNERS L.P.

ΕΤΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ CAPITAL PRODUCT PARTNERS L.P.	ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ REPUBLIC OF MARSHALL ISLANDS	ΠΩΛΗΣΕΙΣ (\$)	ΚΕΡΔΗ (\$)	ΦΟΡΟΣ(\$)
2017			249,115	38,483	0
2016			241,620	52,489	0
2015			220,344	55,410	0
2014			119,907	44,012	0

Πίνακας 13 . Οικονομικά δεδομένα DANAOS CORPORATION

ΕΤΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ DANAOS CORPORATION	ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ REPUBLIC OF MARSHALL ISLANDS	ΠΩΛΗΣΕΙΣ (\$)	ΚΕΡΔΗ (\$)	ΦΟΡΟΣ(\$)
2017			451,731	83,905	0
2016			498,332	(366,195)	0
2015			567,936	117,016	0
2014			552,091	(3,920)	0

Πίνακας 14 . Οικονομικά δεδομένα TOP SHIPS INC

ΕΤΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ TOP SHIPS INC.	ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ REPUBLIC OF MARSHALL ISLANDS	ΠΩΛΗΣΕΙΣ (\$)	ΚΕΡΔΗ (\$)	ΦΟΡΟΣ(\$)
2017			39,363	(13,345)	0
2016			28,433	1,052	0
2015			13,075	(8,507)	0
2014			3,602	2,896	0

Αυτό που γίνεται άμεσα αντιληπτό είναι το γεγονός ότι η στήλη που αφορά τον πληρωτέο φόρο είναι 0 \$ σε όλες τις εταιρείες. Έτσι , επιβεβαιώνεται η θεωρία που αναλύσαμε σχετικά με την φορολόγηση εταιρειών που επιλέγουν σημαίες ευκαιριών. Η φορολογική τους επιβάρυνση εξαντλείται με την καταβολή του φόρου βάση χωρητικότητας των πλοίων , ο οποίος φόρος συμπεριλαμβάνεται και στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου.

Απόσπασμα από το φορολογικό πιστοποιητικό των ορκωτών ελεγκτών.

“Under the laws of the countries of the Company's ship owning subsidiaries' incorporation and/or vessels' registration, the Company's ship operating subsidiaries are not subject to tax on international shipping income, however, they are subject to registration and tonnage taxes, which have been included in Vessel Operating Expenses in the accompanying Consolidated Statements of Operations.” DANAOS CORPORATION NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

5.1 Συμπεράσματα

Ο τομέας της ναυτιλίας αναμφισβήτητα αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές επιχειρηματικές δραστηριότητες της Ελλάδας και πολλών άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

Δύναται οι εφοπλιστές-πλοιοκτήτες να έχουν την επιλογή να εγγράψουν όπου θέλουν στον κόσμο τα πλοία τους, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που βάζει το κάθε νηολόγιο που επιλέγουν να εγγραφούν. Ωστόσο το νηολόγιο της Ελλάδας παραμένει να έχει μια από τις πλέον ποιοτικές σημαίες , λόγω και της αναγνώρισης από την Αμερικάνικη ακτοφυλακή για το έτος 2015 την Ελλάδα ως ποιοτικό κράτος σημαίας (Quality Flag States) . Το οποίο βασίστηκε στην εξαιρετική επίδοση που κατέγραψε στους ελέγχους και στις επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στα ελληνικά πλοία σε διάφορα λιμάνια.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του 2017-2018 της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ο αν και παρατηρήθηκαν πολλές διακυμάνσεις στις ναυλαγορές, η μεγάλη, σε διάρκεια και ένταση, ναυτιλιακή ύφεση φάνηκε να φθάνει στο τέλος της. Το 2018 βρίσκει τη ναυτιλία μας να διατηρεί ακάθεκτη τα υψηλά ποσοστά πλοιοκτησίας στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη, ελέγχοντας το 20% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (με ένα μερίδιο 30% στα δεξαμενόπλοια και 22% στα bulk carriers) και αντιπροσωπεύοντας στην Ευρώπη σταθερά το 50% σχεδόν (σε dwt) του κοινοτικού στόλου.

Η Ευρωπαϊκή ένωση στην προσπάθεια να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής σημαίας πραγματοποίησε μια σειρά από μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει την παραμονή των εταιρειών που έχουν την έδρα τους στο έδαφος των Ευρωπαϊκών χωρών, προκειμένου να γίνουν ανταγωνιστικές έναντι των τρίτων χωρών που έχουν πολύ χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και πολύ χαμηλή φορολογία.

Μέσω της ανάλυσης που παραθέσαμε το μεγαλύτερο ποσοστό πλοιοκτητών επιλέγει να εγγράψει τα πλοία του σε νηολόγια που προσφέρουν σημαίες ευκαιρίας , καθότι δεν απαιτούνται ιδιαίτερα προσόντα κ επομένως όλα τα πλοία μπορούν να εγγραφούν. Επίσης ,η εξασφάλιση ευνοϊκότερης φορολογικής μεταχείρισης σε επίπεδα παραπλήσιας της μηδενικής επιβάρυνσης, η ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών ,η άμεση δανειοδότηση με πολλές

ασφαλίσεις και τέλος άμεση και ταχύτατη δημιουργία εταιρείας και με πλήρη ανωνυμία.

Οι σημαίες ευκαιρίας με την μηδενική φορολόγηση και το χαμηλό ετήσιο κόστος υπερέχουν στο φορολογικό ανταγωνισμό, υστερούν στην διασφάλιση της ασφάλειας και ποιοτική ναυτιλία.

Ωστόσο , σημαντικές αποκλίσεις στην φορολόγηση πλοίων συναντήσαμε κ εντός Ευρωπαϊκής ζώνης με το παράδειγμα Ελλάδας-Μάλτας που θεωρείται μια onshore εταιρεία κ έναντι του ελληνικού φορολογικού συστήματος , υπερτερεί τόσο στην φορολόγηση όσο κ στην γρήγορη κ χαμηλού κόστους σύστασης της εταιρείας.

Ωστόσο ,η Ελλάδα σαν μέλος της Ευρωπαϊκής ένωσης συμμορφώνεται βάσει των κοινοτικών οδηγιών της και ως εκ τούτου προσφέρει μια σημαία όπου δίνει ιδιαίτερη σημασία στην ποιότητα και στην ασφάλεια του πλοίου, σεβασμό στο θαλάσσιο περιβάλλον, και έχει αυστηρές απαιτήσεις για την επάνδρωση των πλοίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Antapassis, A. (1981). La societe Maritime, une originalite du droit Hellenique. A guide to the registration of companies, brochure from MSFA (Malta financial services authority)
- Αντάπασης, Α. (2001). Το σύστημα Φορολογίας Εισοδήματος των Ελληνικών Πλοίων. Αθήνα Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκουλα
- Γεωργακόπουλος, Λ. (1976, Απρίλιος). Η «Ανώνυμος Ναυτική Εταιρεία» και το περί αυτής σχέδιον νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ΝοΒ 24 σσ. 369-380.
- Δουβής, Π. (2003). Offshore Δραστηριότητες. Αθήνα
- Καλαντζής, Α. (1990). Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Μεταξάς, Β. (1958). Η Οικονομική των Σημαιών Ευκαιρίας. Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης.
- Χαρλαυτή, Τ. (2001). Ιστορία της ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος Αιώνας. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη
- Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις Πάμισος 2007.

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

- <http://nomothesia.ependyseis.gr>
- http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economy_2_09/06/2002_27679
- <http://www.taxlaw.gr/el/practice-areas/company-law/2011-10-27-11-07-20>
- <http://www.antagonistikotita.gr/greek/legislation2.asp>
- <http://www.nee.gr/>
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών Annual Report 2017-2018
- <https://www.danaos.com/investors/financial-information/financial-summary/default.aspx>
- <http://www.tsakoshellas.gr/ourgroup/tsakos-shiping-trading/accounting-andcontrolling-services>
- <https://www.topships.org/investors-relations>
- <https://www.capitalship.gr/services>
- <http://www.kathimerini.gr/967459/article/oikonomia/epixeirhseis/diplasiasthke-o-ellhnokthtos-stolos-se-10-eth>
- http://www.taxexperts.gr/el/%25CE%2594%25CE%25B9%25CE%25B5%25CE%25B8%25CE%25BD%25CE%25AD%25CF%2582_%25CE%2595%25CF%2580%25CE%25B9%25CF%2587%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2581%25CE%25B5%25CE%25AF%25CE%25BD-%25CE%258A%25CE%25B4%25CF%2581%25CF%2585%25CF%2583%25CE%25B7_%25CE%259A%25CF%2585%25CF%2580%25CF%2581%25CE%25B9%25CE%25B1%25CE%25BA%25CF%258E%25CE%25BD_%25CE%2595%25CF

%2584%25CE%25B1%25CE%25B9%25CF%2581%25CE%25B9%25CF%258E%25CE%25BD.html

<https://www.naftikachronika.gr/2017/01/04/i-timi-metochon-ochto-ellinikon-naftiliakon-etaireion-parousiasan-ptosi-to-2016/>

OECD Glossary, <http://stats.oecd.org/glossary/search.asp>

http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_of_convenience

<https://www.register-iri.com>

<https://www.naftemporiki.gr/finance>

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125024/Top-10-flag-states-2018>

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

<http://www.taxnews.com/malta/shipping.asp>

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

<http://www.globalserve.com>