



ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ
ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ

Διπλωματική Εργασία

ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ Ν. 959 / 1979 - ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΚΛΑΔΟΥ

του/της

ΚΡΟΥΣΤΑΛΛΗ ΜΙΧΑΕΛΑ

Επιβλέπων Καθηγητής: Σαμαρά Αγγελική

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος στην
Εφαρμοσμένη Λογιστική και Ελεγκτική

Νοέμβριος 2020

Αφιερώνεται στην οικογένειά μου και σ' όλο τον αγώνα που έκανε για να γίνω αυτό που είμαι σήμερα.

...ευχαριστώ πολύ

Την κ Σαμαρά Αγγελική την καθηγήτριά μου, για την καθοδήγησή και την βοήθειά της, όποτε την χρειαζόμουν.

Τον κ Τσενεμπή Γεώργιο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΕΕ, που μου διέθεσε όλα τα δεδομένα που χρειαζόμουν για την Συγκριτική Μελέτη Κλάδου.

Την Γεωργακοπούλου Φωτεινή αρμόδιο υπάλληλο της ΕΛΣΤΑΤ που μου διέθεσε όλα τα δεδομένα που χρειαζόμουν για την παρουσίαση του Ελληνικού Στόλου Πλοίων άνω των 100 ΚΟΧ που είναι ενεργά το 2020 στην χώρα μας.

Την κ Χαρισσοπούλου Αικατερίνη Πλωτάρχη και Προϊσταμένη στο τμήμα του Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών για τις συμβουλές τις και την καθοδήγησή της.

Τον κ Κρουστάλλη Γεώργιο μέλος του ΝΕΕ, για την διαμεσολάβηση και τις συστάσεις του, όπου και αν ζητούσα πρόσβαση πληροφοριών για την συγγραφή της εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική αυτή εργασία αναφέρεται στο θεσμικό πλαίσιο των Ναυτικών Εταιρειών του ν. 959 / 1979 και στην ιδιαίτερη φορολόγησή τους. Η Ναυτική Εταιρεία αποτελεί μία νομική μορφή, που έχει ως σκοπό την εκμετάλλευση ελληνικού εμπορικού πλοίου και αποσκοπεί στην παραμονή των Ελληνικών Ναυτλιακών κεφαλαίων στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του αναφερόμενου νόμου, οι Ναυτικές Εταιρείες εισήχθησαν στην Ελλάδα σε μία περίοδο που η οικονομία της ήταν εξαντλημένη από τις συνέπειες του πολέμου. Πολλοί Έλληνες επιχειρηματίες στον χώρο της ναυτιλίας επέλεξαν να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους σε χώρες με φοροελαφρύνσεις και αρκετές ελαστικότητες και απέφυγαν την χώρα μας, εξαιτίας πολλών δυσκολιών που συναντούσαν στην απόπειρά τους να στηρίξουν την ελληνική οικονομία. Η Ναυτική Εταιρεία του ν. 959 / 1979 ήταν και είναι μία νομική μορφή που προσελκύει, όπως και η παρούσα έρευνα δείχνει, όλα τα ελληνικά κεφάλαια των μικρομεσαίων Ελλήνων εφοπλιστών/ πλοιοκτητών στην χώρα μας.

Μέχρι σήμερα πάνω από 5.300 Ναυτικές Εταιρείες είναι καταγεγραμμένες στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών και πάνω από 3.000 πλοία με ελληνική σημαία είναι καταχωρημένα στα Ελληνικά Νηολόγια.

Μέσα από την μελέτη που διεξάγεται φανερώνεται πρώτον, αν η νομική μορφή της Ν.Ε. ν 959 / 1979 πέτυχε τους πρωταρχικούς της στόχους, και δεύτερον, ποιά είναι η κατάσταση της Ελληνικής Ναυτικής Οικονομίας σήμερα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	5
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ	8
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	11
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	12
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	12
2.1 Εισαγωγή	12
2.2 Βιβλιογραφική Επισκόπηση	13
2.2.1 Αρθρογραφία χρονολογημένη την περίοδο που δημοσιεύτηκε το νόμος σύστασης των Ναυτικών Εταιρειών.....	13
2.2.2 Η Ναυτιλία στην Ελλάδα	14
2.2.3 Στρατηγικές που ακολουθούν οι Ναυτιλιακές Εταιρείες	17
2.2.4 Ο Πρωταγωνιστικός Ρόλος της Ναυτιλίας στο Δίκτυο των Μεταφορών και οι Σύγχρονες Τάσεις της.....	20
2.2.5 Τεχνολογικός Εκσυγχρονισμός της Ναυτιλίας, Φίλικός προς το Περιβάλλον.....	22
2.2.6 Διαχείριση Πλοίων και Ανθρώπινου Δυναμικού	24
2.3 Συμπεράσματα.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	27
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	27
3.1 Ανάλυση Του Νόμου Σύστασης Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979 (Όπως Τροποποιήθηκε Από Ν. 1892 / 1990 Και Από Ν. 2987 / 2002).....	27
3.1.1 Εισαγωγή.....	27
3.1.2 Ίδρυση – Κεφάλαιο - Μετοχές	28
3.1.3 Διοικητικό Συμβούλιο	32

3.1.4 Γενική Συνέλευση Των Μετόχων.....	34
3.1.5 Λογιστική Παρακολούθηση	36
3.1.6 Έλεγχος Και Δικαιώματα Μειοψηφίας	37
3.1.7 Λύση - Εκκαθάριση.....	37
3.1.8 Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών.....	39
3.1.9 Τελικές Διατάξεις	41
3.2 Χαρακτηριστικά Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979	43
3.2.1 Εισαγωγή	43
3.2.2 Χαρακτηριστικά / Πλεονεκτήματα Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979	44
3.2.3 Χαρακτηριστικά / Μειονεκτήματα Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979	46
3.3 Συνοπτική Επισκόπηση Κεφαλαίου	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	51
ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	
Ν. 959 / 1979.....	51
4.1 Εισαγωγή	51
4.2 Φορολογικό Δίκαιο Της Ναυτικής Εταιρείας.....	53
4.3 Φορολογία Εισοδήματος Πλοιοκτητριών Ναυτικών Εταιρειών	54
4.3.1 Φορολογία Πλοίων Πρώτης Κατηγορίας Νηολογημένα Με Ελληνική Σημαία Μετά το 1975	55
4.3.2 Φορολογία Πλοίων Πρώτης Κατηγορίας Νηολογημένα Με Ελληνική Σημαία Πριν το 1975	58
4.3.3 Φορολογία Πλοίων Δεύτερης Κατηγορίας.....	60
4.4 Τήρηση Φορολογικών Βιβλίων Και Στοιχείων.....	63
4.5 Συμπεράσματα.....	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	67
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΛΑΔΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	
.....	67
5.1 Εισαγωγή	67
5.2 Περιγραφή Πρακτικής Μελέτης Και Δείγματος.....	68
5.3 Μελέτη Περίπτωσης Ναυτιλιακών Εταιρειών Στην Ελλάδα	72
5.3.1 Ναυτικές Εταιρείες Ν. 959 / 1979	74
5.3.2 Ανώνυμες Εταιρείες Διαχείρισης Πλοίων.....	78

5.3.3 Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες	83
5.3.4 Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων (Συνεταιρισμοί, Συμπλοιοκτησίες, Κοινοπραξίες, Ε.Π.Ε.)	89
5.3.5 Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. (Προσωπικές, Ν.Ε.Π.Α., Ο.Ε., Ε.Ε.)	95
5.4 Παρουσίαση της Ναυτιλίας Στην Ελλάδα (Ελληνική Στατιστική Αρχή).....	99
5.5 Συμπεράσματα	102
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	103
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ	
ΕΡΕΥΝΑ	103
6.1 Συμπεράσματα.....	104
6.2 Περιορισμοί.....	105
6.3 Προτάσεις Για Μελλοντική Έρευνα.....	105
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	106
Ηλεκτρονικά Περιοδικά	106
Υποκείμενη Νομοθεσία.....	107
Ηλεκτρονικές Πηγές.....	108

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας.1 Πίνακας υπολογισμού φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας Νηολογημένα με Ελληνική Σημαία μετά το 1975	52
Πίνακας.2 Πίνακας συντελεστών για τον υπολογισμό του φόρου	53
Πίνακας.3 Πίνακας υπολογισμού φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας Νηολογημένα με Ελληνική Σημαία πριν το 1975	55
Πίνακας.4 Πίνακας υπολογισμού φόρου πλοίων δεύτερης κατηγορίας.....	57
Πίνακας.5 Πίνακας πλοίων με ελληνική σημαία έτους 2019 & 2020	98
Πίνακας.6 Πίνακας κατανομής πλοίων κατηγοριοποιημένα ανά χωρητικότητα το 2020.....	99
Πίνακας.7 Πίνακας ναυτικών απασχολούμενων σε Ελληνικά Πλοία το 2018	99

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα.1 Ναυτιλιακές Εταιρείες Παγκοσμίως.....	68
Διάγραμμα.2 Αλλοδαπές Ναυτιλιακές Εταιρείες	69
Διάγραμμα.3 Παγκόσμιος Στόλος	71
Διάγραμμα.4 Νομικές Μορφές Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών.....	72
Διάγραμμα.5 Μέση Χωρητικότητα Πλοίων Ν.Ε. 959/79.....	74
Διάγραμμα.6 Έτος Πρώτης Ναυπήγησης Πλοίων Ν.Ε. 959/79	75
Διάγραμμα.7 Αριθμός Πλοίων Ν.Ε. 959/79	76
Διάγραμμα.8 Κατηγορία Πλοίου Ν.Ε. 959/79.....	77
Διάγραμμα.9 Μέση Χωρητικότητα Πλοίων Α.Ε.....	78
Διάγραμμα.10 Έτος Πρώτης Ναυπήγησης Πλοίων Α.Ε.	79
Διάγραμμα.11 Αριθμός Πλοίων Α.Ε.	80
Διάγραμμα.12 Κατηγορία Πλοίων Α.Ε.	81
Διάγραμμα.13 Ελληνική Σημαία Πλοίων Α.Ε.....	82
Διάγραμμα.14 Μέση Χωρητικότητα Πλοίων Διαχειρήστριων Ναυτικών Εταιρειών	84
Διάγραμμα.15 Έτος Πρώτης Ναυπήγησης Πλοίων Διαχειρήστριων Ναυτικών Εταιρειών	85
Διάγραμμα.16 Αριθμός Πλοίων Διαχειριστριών Ναυτικών Εταιρειών	86
Διάγραμμα.17 Κατηγορία Πλοίων Διαχειριστριών Ναυτικών Εταιρειών	87
Διάγραμμα.18 Πλοία με Ελληνική Σημαία Διαχειριστριών Ναυτικών Εταιρειών ...	87
Διάγραμμα.19 Μέση Χωρητικότητα Πλοίων	90
Διάγραμμα.20 Έτος Πρώτης Ναυπήγησης Πλοίων.....	91
Διάγραμμα.21 Αριθμός Πλοίων ανά Εταιρεία.....	92
Διάγραμμα.22 Κατηγορία Πλοίων.....	93
Διάγραμμα.23 Έλληνόκτητα Πλοία Με Ελληνική Σημαία	94
Διάγραμμα.24 Μέση Χωρητικότητα Έλληνόκτητων Εκτός Ν.Ε. Πλοίων.....	95

Διάγραμμα.25 Έτος Πρώτης Ναυπήγησης Έλληνόκτητων Εκτός Ν.Ε. Πλοίων	96
Διάγραμμα.26 Αριθμός Έλληνόκτητων Εκτός Ν.Ε. Πλοίων	97
Διάγραμμα.27 Κατηγορία Έλληνόκτητων Εκτός Ν.Ε. Πλοίων	98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

Στην συγκεκριμένη εργασία αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο των Ναυτικών Εταιρειών του ν. 959 / 1979 αλλά επικεντρώνεται στην ιδιαίτερη φορολόγησή τους, και αναλύεται σε τέσσερα κεφάλαια.

Στο Κεφάλαιο 2 ξεκινάμε με την βιβλιογραφική επισκόπηση, γίνεται δηλαδή μία σύντομη περιγραφή επιστημονικών άρθρων πρόσφατα δημοσιευμένα πάνω στον κλάδο τις ναυτιλία παγκοσμίως αλλά και στην χώρα μας, για να εισάγουμε τον αναγνώστη στο θέμα.

Στο Κεφάλαιο 3 συνεχίζουμε με την ανάλυση του Θεσμικού Πλαισίου δηλαδή του νόμου και των τροποποιήσεών του που δημιούργησε την νομική μορφή της Ναυτική Εταιρεία, αλλά στο τέλος γίνεται αναφορά στα πλεονεκτήματα της Ν.Ε. και τους λόγους για να επιλέξει ένας επιχειρηματίας αυτού του είδους την ναυτική νομική μορφή.

Στο Κεφάλαιο 4 αναλύεται εκτενώς η φορολόγηση των Ναυτικών Εταιρειών του ν 959 / 1979 και αναλύεται ο νόμος 27 / 1975 με τον οποίο φορολογούνται όλα τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία.

Στο Κεφάλαιο 5 που αφορά και το πρακτικό κομμάτι – την έρευνα της εν λόγω εργασίας έχουμε την συγκριτική μελέτη του κλάδου της Ναυτιλίας κυρίως στον ελληνικό χώρο χωρίς να λείπει και μία σύντομη περιγραφή και σύγκρισή του με την παγκόσμια ναυτιλία. Στο ίδιο κεφάλαιο παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία του Ελληνικού Στόλου Πλοίων άνω των 100 ΚΟΧ αλλά και των Ελληνόκτητων Πλοίων με ξένη σημαία που είναι ασφαλιστικώς συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ, αντλημένα από την απογραφή του 2020 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για την ολοκλήρωση της εικόνας του αναγνώστη πάνω στην Ελληνική Ναυτιλία.

Τέλος η εργασία κλείνει με το Κεφάλαιο 6, που περιλαμβάνει τα συμπεράσματα, τους περιορισμούς που αντιμετώπισα και τις προτάσεις για περεταίρω μελλοντική έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

2.1 Εισαγωγή

Το παρόν αποτελεί την βιβλιογραφική επισκόπηση της εργασίας. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο έγινε εκτενής έρευνα σε πρόσφατα διαθέσιμα επιστημονικά άρθρα πάνω στο θέμα της Ναυτιλίας και της παγκόσμιας αλλά και τις ελληνικής. Αυτά τα επιστημονικά κείμενα καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος του κλάδου της Ναυτιλίας, ξεκινώντας από τις νέες τεχνολογίες στον παγκόσμιο στόλο, τις στρατηγικές που ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρίες, τον ρόλο της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία, κανονισμούς που ακολουθούν αλλά και για τα πληρώματα που επανδρώνονται τα πλοία. Όλες οι πηγές αποτελούν πρόσφατη βιβλιογραφία εκτός από την επιλογή που έγινε στην πρώτη επιστημονική πηγή, και αυτό καθώς θεωρείται θετικό να υπάρχει η εισαγωγική πηγή γραμμένη την εποχή που βγήκε ο νόμος 959/1979 για την εισαγωγή των Ναυτικών Εταιριών στην Ελλάδα και αναφερόμενη στην κατάσταση της ναυτιλίας την Ελλάδα πριν την θέσπιση του νόμου αυτού.

2.2 Βιβλιογραφική Επισκόπηση

2.2.1 Αρθρογραφία χρονολογημένη την περίοδο που δημοσιεύτηκε το νόμος σύστασης των Ναυτικών Εταιρειών

Κατά την διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου η αύξηση της ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι ραγδαία. Το 1978 τα πλοία με ελληνική σημαία βρίσκονταν στην Τρίτη σειρά παγκοσμίως καθώς επίσης αναφέρεται ότι την ίδια περίοδο τα εμπορικά πλοία υπό ελληνική πλοιοκτησία πραγματοποίησαν τις περισσότερες εμπορικές πράξεις. Παρότι αυτή την περίοδο ήταν εκπληκτική η άνοδος της Ναυτιλίας την Ελλάδα, δεν έλλειψε η αρνητική επιρροή της πολιτική της αναγεννημένης Ελλάδας. Αναφέρεται ότι υπάρχει και η αντίθετη άποψη, η οποία υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη στην επιχειρηματική ναυτιλία στην Ελλάδα δεν επηρεάζει πολύ την Ελληνική Οικονομία, καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων που είναι υπό Ελληνική πλοιοκτησία διαχειρίζεται πλοία με σημαία εξωτερικού και δραστηριοποιείται την παγκόσμια αγορά, ενώ ένα πολύ μικρό ποσοστό ασχολείται με τις εγχώριες μεταφορές και με τις εισαγωγές και εξαγωγές. Παρόλα αυτά, η προηγούμενη άποψη δημιουργήθηκε εσφαλμένα εξαιτίας της συνολικής ανάπτυξης του κεφαλαίου στην Ελλάδα αυτή την περίοδο. Στο παρόν άρθρο αναλύεται ο ισχυρός ρόλος που έπαιξε η Ελληνική Ναυτιλία παγκοσμίως και έπειτα αναλύεται ο ισχυρός ρόλος της οικονομίας της στην συνολική ελληνική οικονομία. Εν κατακλείδι αυτή την περίοδο το μεγαλύτερο μέρος της επενδυτικής αγοράς τον κατείχε η Ναυτιλία την Ελλάδα και δημιουργήθηκαν οι περισσότερες Ναυτιλιακές Εταιρίες αυτό το χρονικό διάστημα πράγμα που οδήγησε την Ελληνική Αγορά σε πολλές αλλαγές. (Serafetinidis et al., 1981)

2.2.2 Η Ναυτιλία στην Ελλάδα

Η μελέτη εστιάζει στο νομοθετικό καθεστώς των πλοίων τα οποία νηολογούνται βάσει των διατάξεων του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953 για την προστασία της εισαγωγής κεφαλαίων από το εξωτερικό. Αυτό το νομοθετικό πλαίσιο αφορά στα ποντοπόρα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1500 κόρων, τα οποία νηολογούνται υπό ελληνική σημαία, και θεωρείται ως η βάση της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας από τη θέσπισή του και εντεύθεν. Στη μελέτη αυτή εξετάζεται γενικώς το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο έχει συνταγματική προστασία, αλλά και ταυτόχρονα διαθέτει ευελιξία ώστε να προσαρμόζεται στην εξέλιξη των συνθηκών της ναυτιλίας με πράξη της Διοίκησης και χωρίς να υπάρχει ανάγκη νομοθετικής παρέμβασης, αφού οι όροι των πλοίων αυτών κατά το βίο τους υπό ελληνική σημαία ρυθμίζονται από την επονομαζόμενη «εγκριτική πράξη». Αυτός είναι και ο λόγος κατά τον οποίο το εν λόγω νομοθετικό καθεστώς επιβιώνει τόσα χρόνια μετά την αρχική θέσπιση του και δίνει τη δυνατότητα να αντιμετωπίζονται ναυτιλιακές κρίσεις με παγκόσμια κλίμακα. Επίσης γίνεται μία έρευνα στο θέμα της φορολόγησης της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων, ούτως ώστε να καταδειχθεί πως δεν ισχύει η κατεστημένη αντίληψη ότι οι πλοιοκτήτες τους απολαμβάνουν κάποιας φορολογικής ασυλίας. Κατόπιν αυτού, δεν είναι δυνατόν να γίνει λόγος για μία «σημαία ευκαιρίας» η οποία δημιουργείται λόγω αυτού του νομοθετικού καθεστώτος, και προς τούτο συντείνει και η απαίτηση της Διοίκησης να υπάρχει κατά πλειοψηφία ελληνικότητα των συμφερόντων των πλοιοκτητριών εταιρειών. (Goulielmos, 2018)

Ο Αρθρογράφος στο κείμενό του με τίτλο «Ocean Shipping: By far the Best Growth Model for Greece» αναφέρει ότι η λύση της Ελλάδας στην ύφεση που περνάει δεν είναι άλλη από την Ναυτιλία των εμπορικών πλοίων και συγκεκριμένα των Ποντοπόρων. Ξεκινώντας, γίνεται μία σύγκριση της Ελλάδας και της Γερμανίας στην μεταπολεμική περίοδο και αναφέρεται ότι η Γερμανία κατάφερε να αναπτυχθεί γιατί από πολύ νωρίς κατάλαβε ότι το κλειδί για την οικονομική ευημερία είναι η επένδυση στην ελεύθερη αγορά, ενώ στην Ελλάδα στάθηκε τροχοπέδη το γεγονός ότι οι κυβερνήσεις είχαν φιλελεύθερο/ σοσιαλιστικό πνεύμα, κάτι που είχε σοβαρό αντίκτυπο για την οικονομία. Τονίζεται ότι η Ελλάδα είναι μία χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση, ακόμα και σήμερα κρατάει τον κυρίαρχο ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία καθώς διαθέτει πλοία με την μεγαλύτερη χωρητικότητα και τονίζεται ότι το

σημαντικότερο με τους Έλληνες εφοπλιστές είναι ότι έχουν την ικανότητα να προσαρμόζονται στις αλλαγές παραμένοντας ανταγωνιστικοί και επενδύοντας σε νέα πιο εξελιγμένα πλοία. Τεκμηριώνει με δεδομένα του 2012 ότι η ελληνική ναυτιλία κρατάει τα ινία της ελληνικής οικονομίας αφού αποτελεί το 6,4% του ελληνικού ΑΕΠ, απασχολεί πάνω από 192.000 εργαζομένους και φορολογείται (το μεγαλύτερο μέρος των φόρων προέρχεται από τις Ναυτιλιακές Εταιρίες). Συγκεκριμενοποιείται, εν τέλη, στις επενδύσεις σε ποντοπόρα πλοία καθώς η ακτοπλοΐα δεν μπορεί να γίνει ευέλικτη εξαιτίας των περιορισμών που την πλαισιώνουν, και αναφέρει ότι μόνο κάτω από τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς θα μπορέσει η Ελλάδα να αναπτύξει αυτή την κρυφή δύναμη που έχει για να ενισχυθεί η οικονομία της και δεν είναι άλλη από την επένδυση στην Ναυτιλία των Ποντοπόρων πλοίων. (Bitros, 2016)

Ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας σε συνέντευξη που έδωσε αναφέρθηκε για την Ναυτική Ένωση, για τον τρόπο που προσεγγίζουν τους νέους στην Ναυτιλία, για το πολιτικό του πλάνο πάνω στον τομέα της Ναυτιλίας και για το αν η Ελλάδα είναι σε θέση να αντλήσει νέα διεθνή νηολόγια. Σχετικά με την Ναυτική Ένωση τόνισε ότι προϋπήρχε πριν ακόμα δημιουργηθεί σαν οντότητα και όταν αποφασίστηκε να επισημοποιηθεί σαν οργανισμός είχε από την πρώτη μέρα ίδρυσης του μέσα 120.000 μέλη (πλοιοκτήτες). Πλέον η Ένωση έχει οργανωθεί έτσι ώστε να διοργανώνει σεμινάρια, εκδηλώσει αλλά και εκπαιδευτικές ημερίδες, και λειτουργεί για το συμφέρον των ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα. Αναφορικά με τον τρόπο που προσεγγίζουν τα νέα παιδιά τόνισε ότι το Ναυτικό Επιμελητήριο σε συνεργασία με την Ένωση πλοιοκτητών Ελλάδας προωθούν για αυτά καλές επιλογές καριέρας στην ναυτιλία αλλά και δίνουν πολλές υποτροφίες για την εκπαίδευσή τους και την αύξηση των δεξιοτήτων τους. Όσον αφορά το πολιτικό του πλάνο επισήμανε ότι θα προσπαθήσει να δημιουργήσει ένα ευνοϊκότερο τύπο φορολόγησης για τις ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα αλλά τόνισε ότι έχει στόχο να αυξήσει τις επενδύσεις στην ναυτιλία. Έκλεισε την συζήτηση λέγοντας ότι οι Έλληνες ναυτικοί έχουν στο DNA τους πώς να χειριστούν ένα καράβι και στόχος του είναι να ενισχύσει αυτή τη δύναμη των ναυτικών, παρέχοντάς τους σταδιακά νέα διεθνή ναυτολόγια. (George Pateras, 2020)

Η εισροή ναυτιλιακών εμβασμάτων είναι σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας. Μετά την παγκόσμια κρίση του έτους 2008, το εύρος και η ταχύτητα στην κάμψη των ναύλων, σε συνδυασμό με το γενικότερο

οικονομικό και πιστωτικό κλίμα, είχαν πολύ σημαντική επιρροή στα Ελληνικά εμβάσματα από τη ναυτιλία. Σκοπός της μελέτης ήταν οι μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες ανταποκρίσεις των ναυτιλιακών ροών στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών σε μηνιαία βάση, και ο ρόλος της αλλαγής στις στρατηγικές επενδύσεων των Ελλήνων πλοιοκτητών από το 2006 και μετά. Η μελέτη εκτίμησε την επίδραση των καθοριστικών παραγόντων της ναυλαγοράς μέσω του Ελληνικού δείκτη ναύλων, τα εκκρεμή δάνεια και τον δείκτη τιμών μεταχειρισμένων πλοίων. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι ναυτιλιακές εισροές και εκροές στην χώρα μας, καθορίζονται κυρίως από το ποσό εκκρεμών δανείων, την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων και τις εξελίξεις στη ναυλαγορά και αυτό γιατί άλλαξε η επενδυτική συμπεριφορά των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών μετά το 2008. Πιο συγκεκριμένα οι τιμές των ναύλων ενώ ήταν υψηλές και για το πρώτο τρίμηνο του 2008, στην συνέχεια έπεσαν κατακόρυφα κατά 30% για τα μεγάλα βυτιοφόρα και τα φορτηγά χύδην φορτίου. Τονίζεται ότι θα είχαμε την ίδια αρνητική επίπτωση μεταξύ του δείκτη τιμών στην αγορά των πλοίων και των εκροών αν είχε ακολουθηθεί το ίδιο Ελληνικό αντικυκλικό μοτίβο που παρατηρήθηκε σε προηγούμενες περιόδους. Ωστόσο, οι εισροές και οι εκροές σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας τείνουν να επηρεάζονται εν μέρει από το ύψος της ρευστότητας των εταιρειών που συμμετέχουν στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, όπως υποδεικνύεται από τη θετική συσχέτιση με τις τιμές των ναύλων. (Stelios T. Panagiotou Zacharias G. Bragoudakis, 2013)

2.2.3 Στρατηγικές που ακολουθούν οι Ναυτιλιακές Εταιρείες

Στην εν λόγω εργασία, γίνεται έρευνα της ήδη υφιστάμενης βιβλιογραφίας για τις στρατηγικές οι οποίες ακολουθούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Καταρχάς οι ακολουθούμενες στρατηγικές από τις ναυτιλιακές εταιρείες συνοψίζονται τελικά στις εξής έξι: διαφορετικότητα (diversification), διαφοροποίηση (differentiation), συγκέντρωση (concentration), συμμαχίες (alliances), εξειδίκευση (specialization) και καθοδήγηση κόστους (cost leadership). Επιπλέον αυτού, γίνεται και μία συγκέντρωση των θεωριών εκείνων οι οποίες δικαιολογούν την υιοθέτηση από τις ναυτιλιακές εταιρείες καθεμίας από τις παραπάνω στρατηγικές, και αυτές είναι η προσέγγιση του Michael Porter (για το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα), η προσέγγιση βάσει των πόρων, η προσέγγιση των δυναμικών δυνατοτήτων, και η προοπτική της αλυσίδας. Εκτός τούτου, η υφιστάμενη βιβλιογραφία χρησιμοποίησε θεωρητική προσέγγιση (κατά 30%), case study (κατά 30%), επισκόπηση (κατά 18%) και δευτερογενή δεδομένα (κατά 21%). Η πρόταση των συγγραφέων συνίσταται σε μία αναδυόμενη και «πρακτική» άποψη της στρατηγικής στη ναυτιλία, που βασίζεται στην μεταβολή βάσει των μεταβλητών δεδομένων ανά πάσα στιγμή, και η αναδυόμενη πρακτική να είναι η ‘wayfinding’: η ανεύρεση της οδού ενεργειών. (“Strategies in Shipping Industry -A Review of ‘Strategic Management,’” n.d.)

Ο τομέας της ναυτιλίας γραμμών είναι ένας ιδιάζων τομέας της εν γένει παγκόσμιας ναυτιλίας. Η σιωπηρή υπόθεση αυτού του εγγράφου είναι ότι τα επιχειρησιακά μέτρα, που ακολουθούν οι εταιρείες αυτού του τομέα, σχετίζονται με τις γενικές στρατηγικές που ακολουθούνται για την επίτευξη ενός ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Έτσι αναλύονται οι διάφορες στρατηγικές οι οποίες υιοθετούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο χώρο της ναυτιλίας. Οι τέσσερις άξονες των στρατηγικών για την ανάπτυξη ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος συνοψίζονται στους εξής: α) Στρατηγική «κάθετης» ολοκλήρωσης και εφοδιασμού. β) Στρατηγικές συμμαχίες, συγχωνεύσεις και αποκτήσεις. γ) Μείωση κόστους, δίκτυα και οικονομίες κλίμακας. δ) Ρυθμίσεις, τιμολόγηση και σχέση με τους φορτωτές. Η σχέση μεταξύ της στρατηγικής που επιλέγεται και της έμπρακτης εκτέλεσής της αποτελεί ένα σημείο μείζονος σημασίας για τις ναυτιλιακές εταιρείες του συγκεκριμένου χώρου. Ο συγγραφέας ισχυρίζεται ότι για την επιλογή της κατάλληλης στρατηγικής χρειάζεται, μακροχρόνια εμπειρική

εργασία και στο τέλος της μελέτης αναφέρει ότι σε πραγματικό επίπεδο, η ύπαρξη ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος αποδείχθηκε ότι αποτελεί το στοιχείο εκείνο που επιτρέπει σε μία ναυτιλιακή εταιρεία να υπερισχύει των άλλων. (Panayides and Cullinane, 2002)

Η συγκεκριμένη έρευνα εστιάζει στη μελέτη της σημασίας των τριών συμπληρωματικών παραγόντων πέραν του κόστους, (ποιότητα, επίπεδο της υπηρεσίας και χρόνος), την οποία εφαρμόζουν οι Ελληνικές ναυτικές εταιρείες για να προσθέσουν αξία στην επιχείρηση. Αρχικά εξετάστηκε το κατά πόσον και σε ποιο βαθμό οι εν λόγω παράγοντες προσδίδουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι για τους σκοπούς αυτής της μελέτης χρησιμοποιήθηκε δείγμα, που βασίστηκε σε ελληνικές εταιρείες διαχείρισης ναυτιλίας (τις λεγόμενες Shipping Management Companies), που δραστηριοποιούνται σε αγορές χύδην ναυτιλίας, δηλαδή ξηρού, υγρού και εξειδικευμένου φορτίου. Το αποτέλεσμα της έρευνας αυτής, έδειξε ότι υπάρχει διαφοροποίηση ως προς τους παράγοντες που προσθέτουν αξία στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες όταν αυτές κατηγοριοποιούνται βάσει μεγέθους, τομεακής στρατηγικής και επίγνωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Έτσι οι εταιρείες αποκτούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από διαφορετικά χαρακτηριστικά ανάλογα με τη φιλοσοφία διαχείρισης που υιοθετεί η πλοιοκτησία, η οποία είναι παρούσα στο στρατηγικό επιχειρηματικό επίπεδο όπου λαμβάνονται αποφάσεις σχετικά με το μέγεθος του στόλου και σε λειτουργικό επίπεδο που υιοθετούνται στρατηγικές διαφοροποίησης του κλάδου και διαχείρισης της αλυσίδας εφοδιασμού. (“The Competitive Advantage in the Greek Shipping Industry | IOANNIS THEOTOKAS και Ioannis Lagoudis - Academia.edu,” n.d.)

Στη συγκεκριμένη μελέτη γίνεται μία εμβάθυνση ορισμένων ζητημάτων της ναυτιλίας. Ειδικότερα, εξετάζονται οι επιπτώσεις της αύξησης του όγκου των εμπορευματοκιβωτιοφόρων πλοίων στη ναυτιλία, το ζήτημα της ταχύτητας πλεύσης των πλοίων σε συνδυασμό με την ταχύτητα των εργασιών στους λιμένες, η επίδραση την οποία έχουν οι στρατηγικές συμμαχίες στη ναυτιλία των εμπορευματοκιβωτιοφόρων και των λιμένων, οι συνεργασίες των ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία γραμμής, οι συγκεντρώσεις στη ναυτιλία των εμπορευματοκιβωτιοφόρων, καθώς και το κατά πόσο η ναυτιλία γραμμής είναι μία. Η μεγιστοποίηση των εμπορευματοκιβωτιοφόρων πλοίων οδήγησε σταδιακά στην εμπορευματοποίηση της ναυτιλίας γραμμών. Αυτή η κατάσταση έχει

οδηγήσει σε βασανιστικό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων που συνειδητοποίησαν ότι η επιβίωση σήμαινε διαφοροποίηση. Εκτός τούτου, προσεγγίζεται και μία σειρά από αντιφάσεις οι οποίες παρατηρούνται σε πρακτικό επίπεδο παρά τις θεωρητικές τάσεις που κρατούν στο συγκεκριμένο ναυτιλιακό τομέα, όπως το γεγονός που όσο τα πλοία γιγαντώνονται και αυξάνει το μέγεθός τους, τόσο και πιο αδύνατη γίνεται η πλήρης φόρτωσή τους, εν γνώσει των πλοιοκτητών. (“Gigantism in container shipping, ports and global logistics: a time-lapse into the future)

Λόγω της ασταθούς φύσης των ναυτιλιακών αγορών, η διαχείριση των κινδύνων παίζει σημαντικό ρόλο. Η αστάθεια των τιμών των πλοίων επηρεάζει τους πλοιοκτήτες, τις τράπεζες, τους επενδυτές και τα ναυπηγεία. Δεδομένου ότι τα πλοία χρησιμοποιούνται συνήθως ως ασφάλεια σε υποθήκες, οποιεσδήποτε αλλαγές στην αξία του πλοίου θα επηρεάσουν την πιστοληπτική ικανότητα των πλοιοκτητών, καθώς και τον πιστωτικό κίνδυνο του δανειστή. Ομοίως, η μεταβλητότητα των τιμών των πλοίων επηρεάζει τον ισολογισμό των πλοιοκτητών, ο οποίος επηρεάζει επίσης τα χαρτοφυλάκια των επενδυτών μετοχών. Υποστηρίζεται, στην παρούσα μελέτη, ότι το χαρτοφυλάκιο Προθεσμιακής Συμφωνίας Μεταφοράς (FFA) σταθερής διάρκειας θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των αναμενόμενων μελλοντικών κερδών ενός πλοίου. Για να αντισταθμιστεί ο κίνδυνος τιμής πλοίου εξετάζεται η αντίστοιχη απόδοση αντιστάθμισης όταν χρησιμοποιείται ένα χαρτοφυλάκιο τιμών FFA. Διαπιστώνεται ότι η απόδοση αντιστάθμισης είναι μεγαλύτερη για νεότερα σκάφη, σχετικά με παλαιότερα σκάφη και ότι ο λόγος στατικής αντιστάθμισης ξεπερνά τη δυναμική αναλογία αντιστάθμισης. Επιλογικά επισημαίνεται ότι απο εμπειρικές εκτιμήσεις για τις βέλτιστες αναλογίες αντιστάθμισης και την αποδοτικότητα αντιστάθμισης σε όλες τις ηλικίες των πλοίων, προέκυψε ότι ο λόγος αντιστάθμισης αυξάνεται γενικά με την ηλικία των πλοίων, εκτός από τα σκάφη ηλικίας άνω των 15 ετών όπου εκεί συμβαίνει το αντίθετο, κάτι το οποίο μας φανερώνει ότι αποτελεί ένα καλό δείκτη αντιστάθμισης κινδύνου για πλοία άνω των 15 ετών. (Adland et al., 2019)

Το έγγραφο αναλύει τους παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας μαζί με τις επιχειρηματικές στρατηγικές που χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές εταιρείες για να αποκτήσουν καλύτερη θέση στην αγορά. Το εμπειρικό μέρος αυτής της μελέτης επικεντρώνεται στις επιχειρηματικές

δραστηριότητες της μεγαλύτερης κροατικής ναυτιλιακής εταιρείας Tankerska plovidba d.d. και μίας από τις μεγαλύτερες εταιρείες στον κόσμο - τη Royal Dutch Shell, και λαμβάνει χώρα επίσης η ανάλυση των μεθόδων που χρησιμοποιούν αυτές οι δύο εταιρείες για την επίτευξη ανταγωνιστικότητας. Το τελικό τμήμα της ανάλυσης παρουσιάζει ένα γενικό συμπέρασμα σχετικά με τη δυναμική και τους νόμους της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλιακή αγορά, οι οποίοι επίσης σχετίζονται άμεσα με την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών. Ορισμένοι από αυτούς τους παράγοντες είναι διαχειρίσιμοι από τις εταιρείες - η επιλογή της σημαίας που θα χρησιμοποιηθεί στα πλοία (επιλογή σημαίας ευκολίας), η επιλογή της επιχειρηματικής στρατηγικής και η στρατηγική ανθρώπινου δυναμικού κ.λπ. Οι εταιρείες δεν μπορούν να επηρεάσει άλλους παράγοντες, όπως οι κυκλικές μεταβολές της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά, η συναλλαγματική ισοτιμία και οι διακυμάνσεις της τιμής του καυσίμου. Επομένως, οι εταιρείες προσαρμόζουν τις στρατηγικές τους ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της αγοράς. (Španja et al., 2017)

2.2.4 Ο Πρωταγωνιστικός Ρόλος της Ναυτιλίας στο Δίκτυο των Μεταφορών και οι Σύγχρονες Τάσεις της

Η μελέτη αυτή αναφέρεται στα δίκτυα μεταφορών και στον ρόλο που παίζουν στην ανθρώπινη κινητικότητα, αλλά και στην ανταλλαγή αγαθών, καθώς το παγκόσμιο δίκτυο των εμπορικών πλοίων παρέχει έναν από τους πιο σημαντικούς τρόπους μεταφοράς, καθώς αυτά αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου μέσω θαλάσσης. Μελετήθηκαν βάσει των αρχείων AIS τα δρομολόγια 16.363 φορτηγών πλοίων κατά τη διάρκεια του 2007, ώστε να προκύψουν στοιχεία για την κατασκευή ενός δικτύου συνδέσεων μεταξύ των διαφόρων λιμένων. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του δικτύου είναι οι διαφορές στα πρότυπα κίνησης διαφορετικών τύπων πλοίων. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ακολουθούν τακτικά επαναλαμβανόμενα δρομολόγια ενώ οι τα φορτηγά πλοία για τη μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου και τα πετρελαιοφόρα κινούνται λιγότερο προβλέψιμα μεταξύ των λιμένων. Αυτό είναι ένα σημαντικό αποτέλεσμα καθώς, οι ξηροί χύδην μεταφορείς και τα πετρελαιοφόρα συχνά πλέουν άδειοι και επομένως ανταλλάσσουν μεγάλες ποσότητες νερού έρματος. Στην παγκόσμια ναυτιλία ένα

σημαντικό κομμάτι αποτελεί το δίκτυο όλων των κινήσεων πλοίων γιατί, διαθέτει μια σοβαρή κατανομή για τη συνδεσιμότητα των λιμένων και για τα φορτία που μεταφέρονται στις συνδέσεις. (Kaluza et al., 2010)

Στη συγκεκριμένη μελέτη ο συγγραφέας έχει προσεγγίσει την ανάπτυξη της ναυτιλίας των ναυτικών γραμμών τα τελευταία χρόνια, που αφορά δρομολογιακά πλοία, κάνοντας μία συνολική επισκόπηση των σύγχρονων εξελικτικών τάσεων στις εταιρικές στρατηγικές οι οποίες υιοθετούνται από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο χώρο, και εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζεται η εξέλιξη των λιμένων και ο ανταγωνισμός. Αναφορικά με τον ανταγωνισμό που τροφοδοτείται, από την ανάπτυξη των λιμένων, τονίζεται ότι ενώ παλαιότερα ήταν κατά κανόνα περισσότερο ατομικός και με έμφαση στην οικονομική αποτελεσματικότητα, με την πάροδο του χρόνου τείνει να καθίσταται περισσότερο περιφερειακός, δίνοντας έμφαση στην οικονομική αποτελεσματικότητα. Ταυτόχρονα, τα λιμάνια έχουν επίσης μετακινηθεί από τις μάλλον παθητικές τους θέσεις και έχουν κάνει θετικά βήματα για να αποτρέψουν την παραδοσιακά ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη των ναυτιλιακών γραμμών. Αυτό δείχνει ότι η ανάπτυξη και ο ανταγωνισμός των λιμένων είναι μια συνεχής μορφολογική διαδικασία που μπορεί να αλλάξει δραματικά μέσα σε ένα μάλλον σύντομο χρονικό διάστημα, και επομένως έχει επιρροή στη δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών της «ναυτιλίας των γραμμών». (Ng, 2012)

Η συγκεκριμένη μελέτη, η οποία εκπονήθηκε με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έχει ως σκοπό την ανάλυση των σύγχρονων τάσεων της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων εντός της ΕΕ, και μέσα σε αυτό το πλαίσιο να αναγνωριστούν οι κύριοι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την ανάπτυξη του τομέα, η ανάλυση της ανάπτυξης της αγοράς της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων αναφορικά με τις βασικές κινητήριες δυνάμεις, τις εξελίξεις στην προσφορά και τις απαιτήσεις της ζήτησης. Μέσα από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε προέκυψε ότι η μεταφορά φορτίου στον χώρο της Ναυτιλίας των Μικρών Αποστάσεων έχει χάσει κάποια δυναμική τα τελευταία χρόνια λόγω οικονομικής κρίσης και εν μέρει λόγω των χαμένων μεριδίων αγοράς στην Ναυτιλία των Μεγάλων Αποστάσεων. Έτσι στο πλαίσιο της μελέτης προτείνονται και πολιτικές δράσεις και συστάσεις για την ενίσχυση της θέσης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Η έκθεση επικεντρώνεται και στον χαρακτηρισμό των κύριων κρίσιμων παραγόντων οι οποίοι αποτελούν

εμπόδιο στην ανταγωνιστικότητα, στην αξιολόγηση προηγούμενων μέτρων προώθησης και στην χρηματοδότηση προγραμμάτων της ΕΕ. (“Analysis of recent trends in EU shipping and analysis and policy support to improve the competitiveness of short sea shipping in the EU | Cenit | Science for Transport,” n.d.)

2.2.5 Τεχνολογικός Εκσυγχρονισμός της Ναυτιλίας, Φιλικός προς το Περιβάλλον

Ένα από τα κορυφαία Ναυπηγία την Νότια Κορέα το «Hyundai Heavy Industries HHI» είναι παγκοσμίως το πρώτο που ανέπτυξε και εφάρμοσε επιτυχώς, σε καράβι μεταφοράς χύδην φορτίο ,250.000 κόρων, το αυτόματο σύστημα πλοήγησης, το λεγόμενο HiNAS. Το HiNAS χρησιμοποιώντας την τεχνική νοημοσύνη σε συνδυασμό και με άλλες τεχνολογίες έχει την δυνατότητα να μειώνει την πιθανότητα σύγκρουσης στην θάλασσα καθώς και διαθέτει τέτοιο τεχνολογικό εξοπλισμό ο οποίος παρέχει πληροφορίες σχετικά με την ταχύτητα, την τοποθεσία και κατεύθυνση άλλου πλοίου στην εμβέλεια, οι οποίες είναι χρήσιμες σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών, όπως ομίχλη και καταιγίδα που περιορίζουν την ορατότητά κατά την πλεύση. Ο αρθρογράφος τονίζει ότι τα αυτόνομα καράβια με τεχνολογίες λεγόμενες Fourth Industrial Revolution όπως Internet of Things, μεγάλα δεδομένα και τεχνική νοημοσύνη είναι τα καράβια του μέλλοντος και παροτρύνει τους Ναυπηγούς να εξελιχθούν σε αυτόν τον τομέα, καθώς παρέχουν ασφαλέστερες και οικονομικότερες ναυτικές παροχές (αν αναλογιστούμε το κόστος ενός θαλάσσιου ατυχήματος). Οι πλατφόρμες που παρέχουν δίνουν την δυνατότητα στους Εφοπλιστές να γνωρίζουν σε πραγματικό χρόνο την κατάσταση του πλοίου και τις ανάγκες του για συντήρηση, αλλά και περιορίζουν την εκπομπή καυσαερίων σχεδιάζοντας «οικονομικές πορείες», οι οποίες εξαρτιούνται από τον καιρό και την κατανάλωση καυσίμων. Τα πλοία με το σύστημα HiNAS χωρίζονται σε δύο κατηγορίες τα αυτόνομα πλοία που δεν χρειάζονται πλοίαρχο αντιθέτως λαμβάνει αποφάσεις ο ηλεκτρονικός υπολογιστής και τα υπό διαχείριση πλοία, τα οποία παρέχουν πληροφορίες τον πλοίαρχο και εκείνος τις επεξεργάζεται και λαμβάνει αποφάσεις. Ανεξαρτήτως κατηγορίας αυτά τα πλοία είναι το μέλλον στην Ναυτιλία καθώς περιορίζουν τα ανθρώπινα λάθη και παρέχουν αρκετά πλεονεκτήματα στους Εφοπλιστές. (Korea, 2020)

Ο ψηφιακός μετασχηματισμός είναι ένα επίκαιρο θέμα στη ναυτιλιακή έρευνα και την επαγγελματική πρακτική σήμερα. Η εν λόγω εργασία είχε ως στόχο την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου τεχνολογιών ψηφιοποίησης και την μελέτη επιπτώσεων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων. Η εν λόγω εργασία προσέγγισε ποιοτικά μία περιπτωσιολογική μελέτη, ενώ εξετάστηκαν οι πτυχές της τεχνολογίας και της διαχείρισης σε ένα ενοποιημένο πλαίσιο. Παρατηρείται ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες σήμερα αναπτύσσουν καινοτόμες ψηφιακές λύσεις και ναυτικές στρατηγικές οι οποίες βασίζονται σε ανεπτυγμένες ψηφιακές τεχνολογίες και σε ψηφιακές επιχειρηματικές προσεγγίσεις. Στην παρούσα μελέτη έγινε έρευνα σε πέντε εταιρίες του χώρου της ναυτιλίας, με συνεντεύξεις των υπευθύνων του τομέα ψηφιοποίησης σε τρία επίπεδα, τη στρατηγική ψηφιοποίησης της ναυτιλίας, τις τεχνολογίες και τα συστήματα ψηφιοποίησης σε ανάπτυξη ή χρήση, και πραγματικές προσεγγίσεις διαχείρισης ψηφιοποίησης, και το αποτέλεσμα έδειξε ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν υιοθετήσει ένα γενικό θεωρητικό μοντέλο, το οποίο αποτελείται από την γνώση στις επικρατούσες ψηφιακές τεχνικές διαχείρισης των εταιριών (στρατηγικοί οδηγοί) και τις καθοριστικές πρακτικές της ψηφιοποίησης της ναυτιλίας, οι οποίες συνεχώς προσαρμόζονται με τα νέα δεδομένα. (“Shipping digitalization management: conceptualization, typology and antecedents”)

Σύμφωνα με την ABS και τις τελευταίες της προβλέψεις, φαίνεται ότι μέχρι το 2050 τα καυσαέρια που εκπέμπονται από τα εμπορικά πλοία θα μηδενιστούν και η παγκόσμια ναυτιλία θα συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος. Η ABS εξετάζει νέες πηγές καυσίμων μηδενικές από άνθρακα, τις οποίες ονομάζει ως μελλοντικές πηγές καυσίμων για τα εμπορικά πλοία και τονίζει ότι ο συνδυασμός τους με την ενέργεια που καταναλώνουν τα εμπορικά πλοία, τις νέες αποτελεσματικές τεχνολογίες και τις βελτιωμένες επιχειρηματικές τεχνικές αποτελούν το βασικό συστατικό για την μετάβαση της ναυτιλίας σε καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον. Αναφέρεται ότι οι έρευνές τους επικεντρώθηκαν κυρίως στην εύρεση του κατάλληλου καυσίμου για την εκάστοτε κατηγορία του πλοίου και τα αποτελέσματα της έρευνας που έγινε αποδείχθηκαν καρποφόρα. Σύμφωνα με αυτά η ναυτιλία θα πετύχει τους περιβαλλοντικούς της στόχους μέχρι το 2050 μηδενίζοντας την εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα, όμως προβλέπεται ότι θα συμβάλει στην ετήσια εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου, πράγμα το οποίο δείχνει ότι απαιτεί περαιτέρω μελέτη. Στο τέλος του άρθρου, για να τονιστεί ότι η έρευνα αυτή δεν μένει μόνο στην θεωρία αλλά

αγγίζει την πράξη αναφέρεται ότι, στην Maersk έχουν πάνω από μία δεκαετία που τα πλοία τους μείωσαν σημαντικά τις εκπομπές καυσαερίων πλούσιες σε CO₂ και έχουν βάσιμα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι, μέχρι το 2050 θα τις έχουν μηδενίσει. (Wiernicki, 2020)

2.2.6 Διαχείριση Πλοίων και Ανθρώπινου Δυναμικού

Η διαχείριση των πλοίων, η οποία έχει ως κύριο στόχο την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου, έχει εξελιχθεί τόσο στον τρόπο με τον οποίο διεξάγεται όσο και στα μέσα που χρησιμοποιεί για την επίτευξη του σκοπού της. Πρόκειται κυρίως για μια απάντηση στις περιβαλλοντικές δυνάμεις που την επηρεάζουν μέσω διαφόρων οδών, (οικονομικές, θεσμικές, εμπορικές και κοινωνικές). Η συγκεκριμένη μελέτη έχει ως στόχο να προσεγγίσει ορισμένες πρόσφατες εξελίξεις με σκοπό να δώσει μια κριτική ανάλυση σχετικά με τις επιπτώσεις τους στη διαχείριση πλοίων. Οι μεταβολές στο πέρασμα του χρόνου οδηγούν σε μεταβαλλόμενες ανησυχίες και προτεραιότητες αναφορικά με τη διαχείριση πλοίων. Αν και, η έννοια και ο σκοπός της διαχείρισης πλοίων παρέμειναν ουσιαστικά οι ίδιοι κατά τη διάρκεια των αιώνων, μπορεί κανείς να παρατηρήσει μια εξέλιξη στον τρόπο διεξαγωγής και τα μέσα με τα οποία μπορεί να επιτύχει ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου. Οι αλλαγές στις οποίες μπορεί να χρειαστεί να ανταποκριθεί και να προσαρμοστεί η διαχείριση πλοίων περιλαμβάνουν ρυθμιστικές, εμπορικές, τεχνικές, επιχειρησιακές αλλαγές, αλλαγές στο προφίλ ανθρώπινου δυναμικού και αλλαγές που απαιτούνται από τη συλλογή / νέα εμπειρία της εταιρείας. (“Ship Management: Contemporary Developments and Implications,” n.d.)

Αυτό το άρθρο επικεντρώνεται στην εξωτερική ανάθεση λειτουργιών διαχείρισης πληρώματος και του ρόλου σχετικά με τις στρατηγικές επάνδρωσης των ναυτιλιακών εταιρειών . Για αυτό, εξετάζει λεπτομερώς το φαινόμενο της εξωτερικής ανάθεσης στη ναυτιλία και τις διάφορες μορφές που υλοποιούνται από τις εταιρείες. Αναλύεται η δομή της παγκόσμιας θαλάσσιας εργασίας, μαζί με τον ρόλο που επανδρώνει τα πρακτορεία παίζουν στην αγορά και παρουσιάζεται η θαλάσσια στρατηγική διαχείρισης ανθρώπινων πόρων, το οποίο σχετίζεται με την επάνδρωση

και την εξωτερική ανάθεση. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αναθέτουν σε εξωτερικούς συνεργάτες τη γενική στρατηγική επάνδρωσης και αποκομίζουν από την επιλογή αυτή τόσο τα πλεονεκτήματα όσο και τα μειονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν και για τις ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και για τους αλλοδαπούς και ημεδαπούς ναυτικούς, καθαρά και μόνο λόγω κόστους. Η διαχείριση του πληρώματος αποδείχθηκε ότι αποτελεί την βασική ικανότητα βιωσιμότητας της εταιρίας βραχυπρόθεσμα, και δίνει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μακροπρόθεσμα. (Theotokas, 2005)

2.3 Συμπεράσματα

Κατόπιν εκτενής ανάπτυξης του εν λόγω κεφαλαίου θα μπορούσε να επισημάνει κανείς ότι, την περίοδο πριν βγει ο Νόμος 595/1979 στην Ελλάδα υπήρξε μία ολοένα συνεχή ανάπτυξη στον τομέα της Ναυτιλίας, και όχι μόνο, οι επενδύσεις στον χώρο αυτό πολλαπλασιάστηκαν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατείχαν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό ολόκληρης της οικονομίας. Όλες οι τότε νομικές οντότητες που υπήρχαν στην Ελλάδα δεν κάλυπταν τις απαιτήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι δεν είχαν άλλη επιλογή από το να αλλάζουν σημαία στα πλοία τους και να ιδρύσουν εταιρίες στην αλλοδαπή, επωφελούμενοι την χαμηλή φορολογία τους. Αυτός ήταν και ο λόγος που η κυβέρνηση τότε λογικά σκεπτόμενη εξέδωσε τον νόμο και δημιουργήθηκαν οι Ναυτικές Εταιρίες του ν.959/1979, οι οποίες ήταν και είναι μέχρι σήμερα αφορολόγητες.

Όσο οι αναπτύσσονται νέες τεχνολογίες, τόσο και περισσότερο εξελίσσεται μαζί με όλους τους κλάδους και αυτός της Ναυτιλίας, ολοένα και περισσότερα τεχνολογικά νέα πλοία εισάγονται στην αγορά και ολοένα ανανεώνονται οι στρατηγικές που ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρίες για να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Αναφορικά με την Ελλάδα, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η οικονομία της στηριζόταν, στηρίζεται και θα στηρίζεται στους Έλληνες εφοπλιστές και προτείνονται οι επενδύσεις σε ωκεανόπλοια. Τέλος να επισημανθεί ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελείται από μικρομεσαίες επιχειρήσεις οι οποίες ακολουθούν σταθερές και πάγιες μεθόδους επιβίωσης, πράγμα που δεν σηκώνει πολλές αλλαγές, ανεξαρτήτων των νέων δεδομένων, και αυτό είναι το κλειδί που τις κάνει ευέλικτες στις διάφορες μεταβολές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1 Ανάλυση Του Νόμου Σύστασης Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979 (Όπως Τροποποιήθηκε Από Ν. 1892 / 1990 Και Από Ν. 2987 / 2002)

3.1.1 Εισαγωγή

Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η οικονομική μονάδα που έχει ως αντικείμενο εργασιών της το πλοίο και γενικότερα είναι αυτή που εκμεταλλεύεται ή και διαχειρίζεται δικά της ή ξένα πλοία. Είναι μια επιχείρηση εντάσεως πάγιων κεφαλαίων που σημαίνει υψηλή αναλογία σταθερών εξόδων, εντατική εκμετάλλευση του πλοίου για την επίτευξη μεγαλύτερων εσόδων και ανελαστικό κόστος εκμεταλλεύσεως λόγω υψηλής αναλογίας σταθερών εξόδων. Η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που την ανάγουν σε μια υψηλού κινδύνου επιχείρηση. Αυτά είναι, η δραστηριότητα της που αναπτύσσεται σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης και η δυσκολία πρόβλεψης των μελλοντικών της εσόδων λόγω μεγάλης μεταβλητότητας των ναύλων. Η ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να έχει τις ακόλουθες νομικές μορφές:

- Ατομική Επιχείρηση
- Προσωπική Εταιρεία
- Ε.Π.Ε.
- Ανώνυμη Εταιρεία
- Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία
- Συμπλοιοκτησία
- Ναυτική Εταιρεία.
- Ν.Ε.Π.Α.
- Διαχειρίστρια Ναυτιλιακή Εταιρεία

3.1.2 Ίδρυση – Κεφάλαιο - Μετοχές

Η ναυτική εταιρεία ορίζεται από τον ν. 959/1979 κατά τον οποίο αποκλειστικός σκοπός είναι η κυριότητα, η εκμετάλλευση και η διαχείριση Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Οποιαδήποτε ναυτική εταιρεία συσταθεί για την επιδίωξη άλλου σκοπού, θεωρείται άκυρη. Για την επιδίωξη του σκοπού της, η ναυτική εταιρεία μπορεί να συμμετέχει σε άλλη ναυτική εταιρεία ως εταιρεία χαρτοφυλακίου της άλλης, χωρίς να έχει την κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση του πλοίου. Δεν επιτρέπεται όμως η συμμετοχή της ναυτικής εταιρείας σε άλλες εταιρείες. Σύμφωνα με τον αποκλειστικό της σκοπό, η ναυτική εταιρεία δεν μπορεί να επεκταθεί σε άλλου είδους οικονομικές δραστηριότητες εκτός αν πρόκειται για κάλυψη λειτουργικών αναγκών.

Η ύπαρξη πλοίου δεν είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την σύσταση ναυτικής εταιρείας. Είναι δυνατόν μια ναυτική εταιρεία να συσταθεί πριν αποκτήσει την κυριότητα άλλου πλοίου ή να συσταθεί με σκοπό να εκμεταλλεύεται ή να διαχειρίζεται αλλότρια πλοία, υπό ελληνική σημαία, όμως δεν μπορεί να συσταθεί για ελληνική πρακτόρευση πλοίων. Για την ναυτική εταιρεία ως εμπορικό πλοίο ορίζεται το σκάφος που πλέει ανεξαρτήτως βαθμού πλοϊμότητας, μετακινήσεως και χωρητικότητας επί του ύδατος ή και υπό του ύδατος προς εκπλήρωση ναυτλιακού προορισμού και ενεργεί ναυτλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος. Κατά τον παραπάνω ορισμό αποκλείονται πλοία που δεν έχουν το χαρακτηριστικό του σκάφους, δηλαδή του κοίλου σώματος, το χαρακτηριστικό της πλοϊμότητας, καθώς και τα πλοία που έχουν ως προορισμό την σταθερά πρόσδεση και παραμονή. Επίσης, ο ορισμός αποκλείει τις μικρές λέμβους και τις ακάτους γιατί δεν έχουν την ικανότητα να εκπληρώσουν ναυτλιακό προορισμό. Τέλος, αποκλείονται τα επιστημονικά πλοία, τα πλοία ερευνών και αναψυχής και τα πολεμικά πλοία, διότι δεν τελούν την προϋπόθεση ναυτλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος.

Τα πλοία που αποτελούν αντικείμενο της ναυτικής εταιρείας πρέπει να είναι Ελληνικά, άρα πρέπει να έχουν εγγραφεί σε νηολόγιο Ελληνικού κράτους, κατ' άρθρο 6 ΚΔΝΔ και να ανήκουν κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 50% σε Έλληνες υπηκόους ή Ελληνικά νομικά πρόσωπα κατ' άρθρο 5 ΚΔΝΔ. Τα πλοία που αποτελούν αντικείμενο της Ν.Ε. είναι φορτηγά, επιβατηγά, ρυμουλκά, πλοία που διενεργούν επιθαλάσσια αρωγή, αλιευτικά, πλοία ποντίσεως καλωδίων, φορτηγίδες, ναυαγοσωστικά, πλοία-ψυγεία, ποταμόπλοια, αερόστρωμνα οχήματα (hovercrafts)

και υδροπτέρυγα (hydrofoils). Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα τουριστικό πλοίο μπορεί να είναι αντικείμενο μιας Ν.Ε. μόνο αν είναι άνω των 25 επιβατών και δεν υπάγεται στον ν.438/1976.

Για τη σύσταση της Ν.Ε. απαιτείται σύμβαση μεταξύ δύο τουλάχιστον προσώπων, η οποία πρέπει να είναι έγγραφη και να φέρει θεώρηση του γνησίου των υπογραφών των ιδρυτών από δημόσια αρχή (ΚΕΠ, Αστυνομικό Τμήμα, Λιμεναρχείο κ.α.), ή συμβολαιογράφο, κατ' άρθρο 50 του παρόντος νόμου. Η σύσταση της Ν.Ε. ολοκληρώνεται με την καταχώρηση της στο μητρώο των ναυτικών εταιρειών του ν. 959/1979, το οποίο στεγάζεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στο Λιμάνι του Πειραιά. Η καταχώρησή της είναι απαραίτητη και έχει συστατικό χαρακτήρα, έτσι κτάται η νομική προσωπικότητα της εταιρείας. Πριν την καταχώρηση της στο μητρώο, ονομάζεται ναυτική εταιρεία υπό ίδρυση. Οποιαδήποτε δικαιοπραξία ενεργηθεί όταν η ναυτική εταιρεία είναι υπό ίδρυση, για αυτήν είναι υπεύθυνοι αυτοί που την ενεργούν, εκτός από την περίπτωση που η εταιρεία την εγκρίνει, όπου τότε αναλαμβάνει την ευθύνη μόνο η εταιρεία.

Κατά το άρθρο 3 του ν. 959/1979 ορίζεται το ελάχιστο περιεχόμενο του καταστατικού της ναυτικής εταιρείας, το οποίο περιέχει στοιχεία που αφορούν:

- Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της ναυτικής εταιρείας
- Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές
- Το Διοικητικό Συμβούλιο
- Τη διάλυση και την εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας.

Η ύπαρξη των παραπάνω στο καταστατικό είναι απαραίτητη, αντίθετα η σύσταση του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να παραλείπεται. Σε αυτή την περίπτωση μπορεί να αναπληρωθεί με μεταγενέστερη πράξη όλων των μελών της εταιρείας.

Η επωνυμία της ναυτικής εταιρείας περιλαμβάνει διακριτικό στοιχείο για την αποφυγή σύγχυσης της εταιρείας με (άλλη εταιρεία) και υποχρεούται να έχει τις λέξεις «Ναυτική Εταιρεία» ή τα αρχικά «Ν.Ε.». Η επωνυμία της πρέπει να είναι στην ελληνική γλώσσα αλλά μπορεί να αναφέρεται και σε κάποια ξένη γλώσσα για την διευκόλυνση των στοιχείων της με αλλοδαπές εταιρείες, όμως δεν επιτρέπεται να είναι μόνο σε ξένη γλώσσα.

Η έδρα της ναυτικής εταιρείας ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της ελληνικής επικράτειας, παρ' όλα αυτά το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει και να λαμβάνει αποφάσεις εκτός της έδρας που αναγράφεται στο καταστατικό.

Οι ιδρυτές της ναυτικής εταιρείας αναλαμβάνουν να καλύψουν εντός δύο ημερών, από την ημερομηνία καταχώρισης της στο μητρώο των ναυτικών εταιρειών, το κεφάλαιο είτε τοις μετρητοίς είτε σε λογαριασμό όψεως. Η μη καταβολή του κεφαλαίου εντός δύο ημερών επιφέρει ακύρωση της συστάσεως της εταιρείας. Ενώ δεν επιτρέπονται η μερική καταβολή, οι εισφορές σε είδος και η δημόσια εγγραφή (του κεφαλαίου). Το ύψος του κεφαλαίου της ναυτικής εταιρείας ορίζεται στο ποσό των 5000 ευρώ, γεγονός το οποίο συμβαίνει για την διευκόλυνση συστάσεως ναυτικής εταιρείας χωρίς να απαιτείται η δέσμευση σημαντικών κεφαλαίων. Το κεφάλαιο μπορεί να εκφράζεται και σε αλλοδαπό νόμισμα ίσης χρηματικής αξίας με βάση την ισοτιμία του αλλοδαπού νομίσματος την ημέρα της καταχώρισης της ναυτικής εταιρείας στο μητρώο. Τα βιβλία, ο ισολογισμός και η λογιστική κατάσταση της εταιρείας εμφανίζονται στο νόμισμα του κεφαλαίου. Το κεφάλαιο διαιρείται σε μετοχές ισάξιες του 1 ευρώ (2987/2002) και η ευθύνη του κάθε μετόχου περιορίζεται στη χρηματική αξία της μετοχής του.

Στο άρθρο 6 του ν. 959/1979 αναφέρονται οι λόγοι ακυρότητας της ναυτικής εταιρείας. Η ακυρότητα της κηρύσσεται με διαπλαστική δικαστική απόφαση, κατά την τακτική διαδικασία, κατόπιν αγωγής ενώπιον του αρμοδίου κατά τις γενικές διατάξεις δικαστηρίου.

Κατά το άρθρο 7 του ν. 959/1979 οι μετοχές της εταιρείας μπορεί να είναι ή ονομαστικές ή ανώνυμες. Η μετατροπή των μετοχών από ανώνυμες σε ονομαστικές και αντίστροφα, είναι δυνατή όταν υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη στο καταστατικό. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει, πρέπει να γίνει τροποποίηση του καταστατικού. Οι μετοχές της ναυτικής εταιρείας απαγορεύονται να εισαχθούν στο χρηματιστήριο λόγω της περιορισμένης προστασίας της μειοψηφίας αυτών.

Στο καταστατικό και εφ' όσον το επιθυμούν οι ιδρυτές της ναυτικής εταιρείας, μπορεί να υπάρχουν περιορισμοί για την μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών προκειμένου να διατηρηθεί η μετοχική σύνθεση της.

Σε περίπτωση κλοπής, απώλειας ή καταστροφής των μετοχών, το άρθρο 9 του παρόντος νόμου ρυθμίζει τη διαδικασία ακύρωσης τους. Η ακύρωση (των μετοχών)

υπόκειται στο άρθρο 843 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Σύμφωνα με την απόφαση του δικαστηρίου, η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να αντικαταστήσει τις μετοχές που ακυρώθηκαν, με νέες στις οποίες αναφέρεται η αντικατάσταση και ο αριθμός της ακυρωθείσας (μετοχής).

Στην ναυτική εταιρεία δεν μπορούν να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα επί των μετοχών, αλλοδαποί και αλλοδαπά νομικά πρόσωπα. Παρ' όλα αυτά μπορεί να προβλεφθεί στο καταστατικό η κτήση μετοχών, μικρότερου του 50%, από αλλοδαπούς. Επίσης, λόγω θανάτου, προικός ή αναγκαστικής εκτέλεσης μπορούν να περιέλθουν μετοχές σε αλλοδαπούς. Σε αυτή την περίπτωση αν οι μετοχές ξεπερνούν το 50%, τότε το πλοίο της ναυτικής εταιρείας μπορεί να διαγραφεί από τα ελληνικά νηολόγια.

Η αύξηση του κεφαλαίου, δεν αποτελεί τροποποίηση της εταιρικής σύμβασης. Αν το καταστατικό δεν ρυθμίζει την αύξηση του κεφαλαίου, τότε αυτή είναι δυνατή μόνο με τροποποίηση του καταστατικού κατόπιν απόφασης της γενικής συνέλευσης. Όριο αύξησης δεν τίθεται από το νόμο και αυτό διότι το ελάχιστο κεφάλαιο της ναυτικής εταιρείας είναι χαμηλό. Εντούτοις, το όριο αυτό θα πρέπει να τίθεται υποχρεωτικά στο καταστατικό της εταιρείας αποσκοπώντας έτσι στην προστασία των δικαιωμάτων των μετοχών της μειοψηφίας. Βάση του τελευταίου τέθηκε το δικαίωμα προτίμησης επί των μετοχών. Σε ότι αφορά την εφαρμογή στην πράξη της του δικαιώματος προτίμησης, πρέπει να ρυθμίζεται από τις διατάξεις του καταστατικού, δικαίωμα το οποίο δεν μπορεί να περιοριστεί κατά κανένα τρόπο. Στην ανώνυμη εταιρεία ο νομοθέτης έχει μεριμνήσει μια λεπτομερή ρύθμιση του θέματος αύξησης του κεφαλαίου με εισφορές σε είδος. Όμως στην ναυτική εταιρεία, παρά το ότι στον νόμο δεν ορίζεται κάτι τέτοιο, Εισηγητική Έκθεση του νόμου αναφέρεται ρητά και έτσι γίνεται δεκτό. Θα πρέπει, όμως, η δυνατότητα αύξησης του κεφαλαίου με εισφορές σε είδος, να αναφέρεται στην ρητά στο καταστατικό της εταιρείας λόγω των προφανών κινδύνων καταδολίευσης των συμφερόντων της μειοψηφίας. Η προθεσμία καταβολής της αυξήσεως του κεφαλαίου δεν ρυθμίζεται από το νόμο, αλλά πρέπει να ρυθμίζεται από το καταστατικό ή την απόφαση περί αύξησης του κεφαλαίου. Τέλος, μια ναυτική εταιρεία δεν έχει νομικά το δικαίωμα να εκδώσει ομολογίες μετατρέψιμες σε μετοχές, μια και η φύση αυτού του εταιρικού τύπου, αποκλείει την άντληση χρημάτων από πρόσωπα εκτός του κλειστού κύκλου των μετόχων της εταιρείας.

3.1.3 Διοικητικό Συμβούλιο

Το διοικητικό συμβούλιο της ναυτικής εταιρείας έχει διαχειριστικό και εκπροσωπευτικό χαρακτήρα, και απαρτίζεται από τουλάχιστον τρία μέλη, τα οποία είναι νομικά πρόσωπα που εκλέγονται από τη γενική συνέλευση ή ορίζονται μέσω της εταιρικής σύμβασης. Αυτά μετέχουν με τον εκπρόσωπο τους, ο οποίος πρέπει να είναι φυσικό πρόσωπο. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που εκπροσωπούν την ναυτική εταιρεία, υποχρεούνται να υπογράψουν κάτω από την εταιρική επωνυμία.

Η θητεία των μελών του διοικητικού συμβουλίου είναι τριετής, εκτός αν ορίζει κάτι διαφορετικό η σύμβαση. Τα μέλη του είναι ανακλητά και επανεκλέξιμα. Σε περίπτωση λήξης της θητείας του και μη εκλογής του νέου διοικητικού συμβουλίου, παρατείνεται η θητεία του. Αν κάποιο μέλος για οποιονδήποτε λόγο, αποσυρθεί από το διοικητικό συμβούλιο, τα μέλη που μένουν εκλέγουν προσωρινό σύμβουλο μέχρι τη λήξη της θητείας του αντικατασταθέντος προσώπου. Τα μέλη που ορίζονται από την εταιρική σύμβαση, δεν πρέπει να ξεπερνούν το 1/3 του διοικητικού συμβουλίου και πρέπει να ορίζονται πριν την εκλογή των υπολοίπων μελών από τη γενική συνέλευση. Επιπλέον, ακόμη και αν υπάρξει μεταβολή των μελών του διοικητικού συμβουλίου, πρέπει να διατηρηθεί η αναλογία εκπροσωπήσεως που προβλέπεται από την εταιρική σύμβαση.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου μιας ναυτικής εταιρείας μπορεί ταυτοχρόνως να είναι μέλη διοικητικού συμβουλίου άλλης ναυτικής εταιρείας. Προφανώς, αυτό συμβαίνει σε περίπτωση ναυτικών εταιρειών που έχουν ίδια συμφέροντα. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ναυτικής εταιρείας έχουν ποινική ευθύνη έναντι της εταιρείας τους.

Η έδρα της ναυτικής εταιρείας είναι ο χώρος στον οποίο συνέρχεται το διοικητικό συμβούλιο, όμως μπορεί να ορίσει το ίδιο κάποιον άλλο τόπο για τις συνεδριάσεις του. Την αρμοδιότητα συγκαλέσεως του διοικητικού συμβουλίου την έχει αποκλειστικά ο πρόεδρος. Τα μέλη ζητούν εγγράφως την σύγκληση διοικητικού συμβουλίου από τον πρόεδρο αναφέροντας στην αίτηση τα θέματα προς συζήτηση. Στη περίπτωση απορρίψεως ή μη απάντησης του προέδρου εντός 20 ημερών από την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως, το διοικητικό συμβούλιο συγκαλείται ύστερα από απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρείας η οποία ορίζει τα θέματα προς συζήτηση.

Η λήψη αποφάσεων του διοικητικού συμβουλίου γίνεται σύμφωνα με:

- Απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και αντιπροσωπευόμενων
- Οι αποφάσεις καταχωρούνται σε πρακτικό υπογεγραμμένες από τα μέλη, που ισοδυναμεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου
- Η ακύρωση των πρακτικών γίνεται από τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου ή από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του

Οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου θεωρούνται έγκυρες όταν παρίσταται ή αντιπροσωπεύονται από τα μισά μέλη, ποτέ όμως ο αριθμός των μελών στις συνεδριάσεις δεν πρέπει να είναι μικρότερος των τριών. Κάθε αντιπρόσωπος μπορεί να αντιπροσωπεύει μόνο ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου. Ο αντιπρόσωπος μπορεί είτε να είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου είτε να μην είναι. Σε μερικές όμως περιπτώσεις για την διευκόλυνση της λειτουργίας του διοικητικού συμβουλίου είναι δυνατόν με πρόβλεψη στο καταστατικό να απαγορεύεται η αντιπροσώπευση στο διοικητικό συμβούλιο από μη μέλη του.

Οι εξουσίες του διοικητικού συμβουλίου της ναυτικής εταιρείας είναι να αποφασίζει για θέματα που αφορούν:

- Την διοίκηση της εταιρείας
- Την διαχείριση της περιουσίας της εταιρείας
- Την επιδίωξη του σκοπού της εταιρείας

Καθώς και την παροχή εγγυήσεων και εμπράγματης ασφάλειας φυσικών και νομικών προσώπων. Τέλος, στις αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου δεν περιλαμβάνονται εκείνες που από τον νόμο ή το καταστατικό έχουν ανατεθεί στην γενική συνέλευση.

Το διοικητικό συμβούλιο έχει το δικαίωμα να αναθέτει μερικώς ή ολικώς και να καθορίζει την έκταση, της διαχειριστικής και εκπροσωπευτικής εξουσίας του σε ένα ή περισσότερα μέλη του ή σε τρίτους. Η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου για την ανάθεση των εξουσιών υποβάλλεται σε καταχώρηση στο μητρώο των ναυτικών εταιρειών. Κάθε πράξη των οργάνων- άρα και του διοικητικού συμβουλίου- της εταιρείας ή των υποκατάστατων εντός των ορίων των εξουσιών που ορίζει ο νόμος, δεσμεύει την εταιρεία ακόμη και αν οι πράξεις αυτές είναι εκτός του εταιρικού σκοπού. Αντιθέτως, οι περιορισμοί εξουσίας που πηγάζουν απ' το καταστατικό ή από

απόφαση της γενικής συνέλευσης δεν εντάσσονται στους τρίτους ακόμη και αν έχουν καταχωρηθεί στο μητρώο.

Κλείνοντας το κεφάλαιο για το διοικητικό συμβούλιο των ναυτικών εταιρειών, αναφέρουμε ότι η γενική συνέλευση που θα αναλυθεί στο επόμενο κεφάλαιο είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό της αμοιβής των μελών του διοικητικού συμβουλίου.

3.1.4 Γενική Συνέλευση Των Μετόχων

Η τακτική γενική συνέλευση συνέρχεται μια φορά για κάθε εταιρική χρήση και δεν ορίζεται από τον νόμο ημερομηνία εντός της οποίας υποχρεούται να συνέλθει, πράγμα που ρυθμίζεται από το καταστατικό. Η γενική συνέλευση μπορεί να συνέλθει είτε στην έδρα της εταιρείας, είτε εκτός αυτής εφ' όσον αυτό προβλέπεται στο καταστατικό.

Το διοικητικό συμβούλιο συγκαλεί την γενική συνέλευση με πρόσκληση των μετόχων τουλάχιστον 30 ημέρες πριν. Η πρόσκληση αναφέρει τον ακριβή τόπο και χρόνο της συνεδρίασεως καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Σε περίπτωση που εκδοθούν ονομαστικές μετοχές τότε η πρόσκληση στέλνεται ταχυδρομικά στα μέλη της γενικής συνέλευσης.

Δικαίωμα συμμετοχής στη γενική συνέλευση έχουν όλοι οι μέτοχοι αρκεί να έχουν καταθέσει, πριν τη συνέλευση, τις μετοχές τους σε οποιαδήποτε τράπεζα, παίρνοντας την απόδειξη κατάθεσης ή να προσκομίζουν μαζί τους τις μετοχές.

Όταν παρίστανται ή εκπροσωπείται μεγαλύτερο του μισού του εταιρικού κεφαλαίου, τότε η γενική συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και η συνεδρίαση θεωρείται έγκυρη επί των θεμάτων ημερησίας διατάξεως. Σε περίπτωση που η γενική συνέλευση δεν βρίσκεται σε απαρτία, η συνεδρίαση ματαιώνεται και συνέρχεται μετά από 20 ημέρες. Αν η ημερομηνία της επαναληπτικής συνεδρίασεως συμπίπτει με αργία, τότε πραγματοποιείται την επόμενη εργάσιμη ημέρα, χωρίς να απαιτείται δημοσίευση ή πρόσκληση. Τέλος, πραγματοποιείται ακόμη και αν δεν εκπροσωπείται το απαιτούμενο κεφάλαιο.

Ο νόμος προβλέπει την έκδοση προνομιούχων μετοχών άνευ ψήφου καθώς και την έκδοση προνομιούχων μετοχών μιας ψήφου. Επιπλέον αναγνωρίζεται η

εγκυρότητα των συμβάσεων μεταξύ των μετόχων που αφορά την έκδοση μετοχών ψήφου.

Για την λήψη αποφάσεων της γενικής συνέλευσης απαιτείται απόλυτη πλειοψηφία από τους μετόχους, ενώ για την λήψη αποφάσεων που ρυθμίζει η εταιρική σύμβαση απαιτείται μείζον πλειοψηφία. Για την τροποποίηση της εταιρικής συμβάσεως απαιτείται ομόφωνη απόφαση των μετόχων για τους σκοπούς:

- Επιβολή περιορισμού στη μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών
- Παροχή δυνατότητας κτήσεως μετοχών από αλλοδαπούς.

Το ανώτατο όργανο της εταιρείας το οποίο αποφασίζει για κάθε της υπόθεση, είναι η γενική συνέλευση. Οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης υποχρεώνουν ακόμα και τους μετόχους που απουσιάζουν ή διαφωνούν με αυτή.

Η γενική συνέλευση είναι αρμόδια να αποφασίζει για:

- Τροποποιήσεις της εταιρικής συμβάσεως
- Εκλογή μελών του διοικητικού συμβουλίου
- Ανάκληση των μελών του διοικητικού συμβουλίου
- Έγκριση του ισολογισμού ή της λογιστικής καταστάσεως και διάθεση των κερδών
- Συγχώνευση, παράταση ή διάλυση της εταιρείας
- Διορισμού εκκαθαριστών
- Απαλλαγή των μελών του διοικητικού συμβουλίου από κάθε ευθύνη.

Κατόπιν αιτήσεως των μετόχων που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου, το διοικητικό συμβούλιο οφείλει να παρέχει στη γενική συνέλευση πληροφορίες που αφορούν υποθέσεις της εταιρείας. Εάν το διοικητικό συμβούλιο δεν παρέχει τις πληροφορίες, τότε στο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας δικάζει και με βάση τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας διατάσσει τη παροχή των πληροφοριών.

Η απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που έρχεται σε αντίθεση με τον νόμο ή την εταιρική σύμβαση είναι άκυρη, η ακυρότητα της κηρύσσεται από το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας. Η προθεσμία προς άσκηση της αγωγής ακυρώσεως είναι 60 ημέρες και αρχίζει από την λήψη της απόφασης.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν στη συζήτηση της γενικής συνέλευσης, αλλά δεν μπορούν να μετέχουν στη λήψη αποφάσεων αν δεν είναι μέτοχοι ή εκπρόσωποι μετόχων.

Οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης καταχωρούνται υπογεγραμμένες στο πρακτικό από τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους. Σε περίπτωση αρνήσεως κάποιου (μετόχου) να υπογράψει στο πρακτικό γίνεται αναφορά σε αυτό. Κάθε μέτοχος, έχει δικαίωμα να ζητήσει να κατοχυρωθεί στα πρακτικά η περίληψη της εισηγήσεως του.

3.1.5 Λογιστική Παρακολούθηση

Η εταιρική χρήση διαρκεί 12 μήνες είτε λήγει στις 30 Ιουνίου είτε στις 31 Δεκεμβρίου εξαίρεση αποτελεί η πρώτη εταιρική χρήση η οποία μπορεί να διαρκέσει μέχρι και 24 μήνες.

Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το Διοικητικό Συμβούλιο συντάσσει τον ισολογισμό ή την λογιστική κατάσταση, οι οποίες φανερώνουν την δεδομένη χρονική στιγμή τη οικονομική κατάσταση της εταιρείας. Τα λογιστικά βιβλία της εταιρίας τηρούνται στην Ελληνική γλώσσα είναι όμως δυνατόν βάσει της εταιρικής σύμβασης ή απόφαση της Γενικής Συνέλευσης να τηρούνται και σε άλλη γλώσσα. Για την τήρηση των βιβλίων και την σύνταξη του ισολογισμού ή της λογιστικής καταστάσεως χρησιμοποιείται το νόμισμα στο οποίο είναι εκφρασμένο το κεφάλαιο. Οι Ναυτικές Εταιρείες του ν. 959/ 1979 τηρούν Β' κατηγορίας βιβλία συνεπώς δεν είναι υπόχρεες σύνταξης Ισολογισμού, αν αυτού συντάσσουν το Βιβλίο Εσόδων – Εξόδων, (απλή καταγραφή των εξόδων και των εσόδων ταξινομημένα με χρονολογική σειρά ανά τρίμηνα). Οι συμβολαιογράφοι δύναται να βεβαιώνουν το γνήσιο των υπογραφών των οργάνων της Ναυτικής Εταιρείας, επί της εταιρικής σύμβασης των αντιγράφων ή αποσπασμάτων των αποφάσεων.

Η Γενική συνέλευση αποφασίζει για την διάθεση των καθαρών κερδών ή για τον σχηματισμό αποθεματικού στην περίπτωση που δεν ορίζει κάτι διαφορετικό η εταιρική σύμβαση.

3.1.6 Έλεγχος Και Δικαιώματα Μειοψηφίας

Δεν επιτρέπεται η έγκριση του ισολογισμού ή της λογιστικής καταστάσεως που ορίζει η σύμβαση αν δεν έχουν ελεγχθεί από ανεξάρτητους ελεγκτές. Επιπλέον η έκθεση των ελεγκτών δεν υποβάλλεται μαζί με τον ισολογισμό ή την λογιστική κατάσταση της εταιρείας. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης οι ελεγκτές προσλαμβάνονται είτε από το σώμα Ορκωτών Λογιστών είτε από οργανωμένες ελεγκτικές επιχειρήσεις. Οι ελεγκτές έχουν αστική ευθύνη για οποιοδήποτε πταίσμα τους έναντι της εταιρείας και των μετόχων.

Όταν η μειοψηφία των μετόχων υποβάλλει αίτηση προς το Διοικητικό Συμβούλιο για να συγκαλέσει την Γενική Συνέλευση, αυτή συγκαλείται εντός 20 ημερών από την υποβολή της αίτησης. Στην περίπτωση που η αίτηση δεν γίνει δεκτή η Γενική Συνέλευση συγκαλείται με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρείας. Η μειοψηφία έχει το δικαίωμα να αναβάλει την λήψη αποφάσεως από την Γενική Συνέλευση για οποιοδήποτε θέμα της ημερήσιας διάταξης με χρονικό περιθώριο το πολύ 10 ημερών. Σε περίπτωση μη παροχής της αναβολής από την Γενική Συνέλευση η απόφαση αυτή θεωρείται ακυρώσιμη.

Ύστερα από αίτηση των μετόχων που εκπροσωπούν 3/20 του εταιρικού κεφαλαίου το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας μπορεί να διατάξει έλεγχο της εταιρείας αν πιθανολογείται αταξία στη διαχείριση των υποθέσεων. Μέσω της απόφασης το δικαστήριο ορίζει τους ελεγκτές και την χρονική διάρκεια του ελέγχου. Το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συνδράμει στη διεξαγωγή του ελέγχου αυτού.

3.1.7 Λύση - Εκκαθάριση

Λόγοι λύσεως μιας Ναυτικής Εταιρείας :

- Σε περίπτωση λήξης της διάρκειας της.
- Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, όταν λαμβάνεται με απόλυτη πλειοψηφία των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου.
- Όταν κηρύξει πτώχευση.

Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσεως της Ναυτικής Εταιρείας.

Η λύση της Ναυτικής Εταιρείας επέρχεται και ύστερα από δικαστική απόφαση. Αυτό συμβαίνει ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας όταν η εταιρεία αποκλίνει από τον αποκλειστικό της σκοπό.

Όταν περάσει ο χρόνος διάρκειας της Ναυτικής Εταιρείας και η εταιρεία λυθεί, τότε με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, η οποία λαμβάνεται εντός ενός έτους από την λύση, μπορεί να την αναβιώσει. Με την προϋπόθεση ότι δεν, έχει γίνει διανομή εταιρικής περιουσίας, τότε η εταιρεία θεωρείται ότι δεν λύθηκε ποτέ.

Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Ναυτική Εταιρεία πριν την λύση της ονομάζεται κατάσταση εκκαθαρίσεως. Εξαιρέση αποτελεί η περίπτωση πτώχευσης. Στην κατάσταση εκκαθαρίσεως η Γενική Συνέλευση συνεχίζει να λειτουργεί.

Σε περίπτωση που δεν ορίζονται από την εταιρική σύμβαση οι εκκαθαριστές της εταιρείας τότε αυτοί εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση. Αυτή μπορεί να ανακαλέσει και να διορίσει νέους εκκαθαριστές . Από τη στιγμή που αυτοί διορίζονται, παύει να ισχύει η εξουσία του Διοικητικού Συμβουλίου, διότι τη θέση τους παίρνουν οι εκκαθαριστές.

Η πρώτη υποχρέωση των εκκαθαριστών είναι να προκαλέσουν την σημείωση περί της λύσεως της εταιρείας και της θέσεως αυτής σε εκκαθάριση, στο μητρώο των Ναυτικών Εταιριών. Επίσης πρέπει να διενεργήσουν:

- Απογραφή της εταιρικής περιουσίας
- Ρευστοποίηση της εταιρικής περιουσίας
- Αποπληρωμή των δανειστών της εταιρείας
- Καταβολή του μερίσματος στους μετόχους

Όταν η διάρκεια της εκκαθάρισης ξεπερνά το πρώτο έτος, οι εκκαθαριστές υποχρεούνται να συγκαλούν την Γενική Συνέλευση υποβάλλοντας της τους λογαριασμούς εκκαθαρίσεως που έχουν διεκπεραιωθεί. Όταν το έργο της εκκαθαρίσεως περατωθεί, οι εκκαθαριστές υποχρεούνται να προκαλέσουν την σχετική σημείωση στο μητρώο Ναυτικών Εταιριών.

3.1.8 Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών

Η Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών ν. 959 /1979, όπως προαναφέρθηκε υπάγεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και επανδρώνεται από το λιμενικό σώμα:

- Πλωτάρχες
- Υποπλοίαρχους
- Ανθυπασπιστές
- Επικελευστές
- Λιμενοφύλακες

Μέσω Προεδρικού Διατάγματος που διατυπώθηκε τον Οκτώβρη του 1979 ρυθμίζεται η οργάνωση και διεξαγωγή της υπηρεσίας αυτής.

Αποτελείται από:

- Το γραφείο Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών, το οποίο είναι αρμόδιο για: Την τήρηση του Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών, του φακέλου και της μερίδας κάθε εταιρείας καθώς και του ευρετηρίου εταιρειών και τον έλεγχο των υποβαλλόμενων εγγράφων για καταχώριση και την έκδοση των σχετικών βεβαιώσεων, πιστοποιητικών και αντιγράφων.
- Το γραφείο γραμματείας και αρχείου, το οποίο είναι υπεύθυνο για: Την παραλαβή και διεκπεραίωση της αλληλογραφίας, την τήρηση του γενικού πρωτοκόλλου και των λοιπών βοηθητικών βιβλίων, την τήρηση του υπηρεσιακού αρχείου και του βιβλίου απογραφής και τέλος την οργάνωση και λειτουργία βιβλιοθήκης της υπηρεσίας.

Η τήρηση του μητρώου τελείται υπό την εποπτεία του Προϊσταμένου του Πρωτοδικείου Πειραιώς.

Στο μητρώο των Ναυτικών Εταιρειών καταχωρίζονται όλες οι Ναυτικές εταιρείες, η μη καταχώριση τους σε αυτό τις καθιστά ανυπόστατες. Κάθε εταιρική σύμβαση που υποβάλλεται, για να καταχωρισθεί στο Μητρώο, είναι απαραίτητο να φέρει θεώρηση του γνήσιου των υπογραφών των ιδρυτών της, σε αντίθετη περίπτωση υφίσταται ακυρότητα της εταιρείας. Η θεώρηση των υπογραφών γίνεται από συμβολαιογράφο ή δημόσια αρχή.

Το μητρώο αποτελείται από:

- Το βιβλίο μητρώου Ναυτικής Εταιρείας
- Τον φάκελο μητρώου Ναυτικής Εταιρείας
- Το μερίδιο κάθε εταιρείας
- Το ευρετήριο των εταιρειών

Στο βιβλίο μητρώου καταχωρίζονται οι Ναυτικές Εταιρείες κατά χρονολογική σειρά και αριθμούνται. Ο αριθμός αυτός αναγράφεται στον φάκελο και στην μερίδα της εταιρείας. Επίσης για κάθε έγγραφο που υποβάλλεται για καταχώρηση στο μητρώο ή πιστοποιητικό που προέρχεται από την υπηρεσία μητρώου, αναγράφεται ο αριθμός μητρώου της εταιρείας. Οι αριθμοί εταιρειών που διαλύθηκαν δεν δίνονται σε νέες εταιρείες.

Στο φάκελο της εταιρείας τηρούνται η εταιρική σύμβαση και όλα τα έγγραφα που υποβάλλονται για αναγραφή στη μερίδα της εταιρείας.

Στη μερίδα της εταιρείας αναγράφονται η ημερομηνία της εταιρικής συμβάσεως, η επωνυμία, η έδρα και η διεύθυνση της εταιρείας. Καθώς επίσης το κεφάλαιο της εταιρείας, τα ονοματεπώνυμα και οι διευθύνσεις των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των προσώπων που εκπροσωπούν την εταιρεία δικαστικώς και εξωδίκως. Η πιθανή μεταβολή κάποιων από τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν σημειώνονται στην μερίδα της εταιρείας. Σε περίπτωση τροποποίησης της εταιρικής σύμβασης, ύστερα από απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως, υποβάλλονται οι τροποποιήσεις στην μερίδα της εταιρείας. Τέλος αναγράφονται η διάλυση της εταιρείας, ο διορισμός, η αντικατάσταση των εκκαθαριστών, η απόφαση αναβίωσης της εταιρείας και η κήρυξη πτώχευσης της εταιρείας.

Στο ευρετήριο των εταιρειών, αναγράφονται με αλφαβητική σειρά οι ακριβείς επωνυμίες των εταιρειών, χωρίς να είναι υποχρεωτική η αναφορά των λέξεων «Ναυτική Εταιρεία » ή τα αρχικά «Ν.Ε.». Μαζί με την επωνυμία αναγράφεται ο αριθμός μητρώου της εταιρείας, βάσει του οποίου ταξινομούνται οι φάκελοι και οι μερίδες των εταιρειών.

Η καταχώριση της Ναυτικής Εταιρείας στο μητρώο έχει τον χαρακτήρα της διοικητικής διαπλαστικής συμπράξεως, με την ποια τελείται η σύσταση της εταιρείας. Η καταχώριση αυτή γίνεται μετά από έλεγχο νομιμότητας του καταστατικού, από τον τηρούνται το μητρώο. Ο τηρών το μητρώο ελέγχει το νομότυπο του καταστατικού και

εφόσον ευρεθεί νόμιμο, υποχρεούται να προβεί σε καταχώριση της εταιρείας. Σε περίπτωση που ο τηρών το μητρώο διατηρεί αμφιβολίες για το νομότυπο του καταστατικού ή άλλου εγγράφου που υποβάλλεται προς καταχώριση, τότε αυτά παραπέμπονται στον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου του Πειραιά και οι ιδρυτές της εταιρείας ειδοποιούνται εγγράφως. Σε περίπτωση που απορριφθεί το νομότυπο από τον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου Πειραιά γίνεται προσφυγή στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά.

Πράξεις και γεγονότα που δεν έχουν αναγραφεί στη μερίδα της εταιρείας, δεν μπορούν να αποδειχθούν σε τρίτους, εκτός αν ο τρίτος τα γνώριζε. Επίσης πράξεις και γεγονότα δεν μπορούν να αναγνωρισθούν από τρίτους, αν δεν περάσουν 15 μέρες από την ημερομηνία αναγραφής τους στο μητρώο. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο νόμος προστατεύει τους τρίτους όταν υπάρχει λανθασμένη καταγραφή στο μητρώο.

Το μητρώο των Ναυτικών Εταιρειών αποτελεί δημόσιο έγγραφο, η εξέταση του οποίου γίνεται κατά τη διάρκεια εργάσιμων ωρών και η λήψη αντιγράφων του είναι ελεύθερη προς το κοινό.

3.1.9 Τελικές Διατάξεις

Είναι δυνατή η μετατροπή των Ανωνύμων Εταιρειών και ειδικών Ανωνύμων Ναυτλιακών εταιρειών σε Ναυτική εταιρεία.

Το φορολογικό καθεστώς της Ναυτικής Εταιρείας το οποίο διαφοροποιείται στο αν η εταιρεία είναι ή όχι πλοιοκτήτρια, αφορά τη φορολογία εισοδήματος του νομικού προσώπου της Ναυτικής εταιρείας, την απαλλαγή από φόρους και τέλη ορισμένων πράξεων της εταιρείας, κάνοντας έτσι την Ναυτική Εταιρεία «ανταγωνιστική» υπό μια έννοια των ανωνύμων εταιρειών της Λιβερίας και του Παναμά και την υποχρέωση τήρησης των υποχρεώσεων σύμφωνα με τον Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος ν. 4172/2013. Τα φορολογητέα κέρδη των Ναυτικών Εταιρειών του νόμου 959/ 1979, απαλλάσσονται από φόρο εισοδήματος και από φόρο διανομής μερισμάτων. Στην περίπτωση διανομής μερισμάτων οι μέτοχοι δεν επιβαρύνονται από φόρους, παρά μόνο από την εισφορά αλληλεγγύης η οποία εντάχθηκε τα τελευταία χρόνια και υπολογίζεται ανάλογα με το ύψος των μερισμάτων.

Ο τύπος της Ναυτικής Εταιρείας προσδιορίζεται αυτόνομος εταιρικός τύπος, με δική του φυσιογνωμία, παρά το ότι είναι μια μορφή ανώνυμης εταιρείας, αποκλείοντας την εφαρμογή των διατάξεων, που μνημονεύει η ανώνυμη.

Οι προσωρινοί ή οριστικοί τίτλοι μετοχών Ναυτικής εταιρείας εξάγονται στην αλλοδαπή και εισάγονται ελεύθερα στην ημεδαπή.

Τιμωρείται με φυλάκιση και χρηματική ποινή:

- Όποιος συναλλάσσεται ως εκπρόσωπος ή αντιπρόσωπος Ναυτικής εταιρείας ενώ δεν έχει καταρτισθεί η σύμβασή της.
- Όποιος συμμετέχει σε ψηφοφορία της Γενικής Συνέλευσης χωρίς εξουσιοδότηση, παριστάνοντας την κυριότητα των μετόχων χωρίς αυτές να του ανήκουν.
- Όποιος εκδίδει πλαστές αποδείξεις που αφορούν καταθέσεις μετόχων στην τράπεζα ή χρησιμοποιεί άλλα πλαστά έγγραφα για την απόκτηση του δικαιώματος ψήφου στη Γενική Συνέλευση.
- Κάθε ελεγκτής που δεν θέλει να τηρήσει απόλυτη εχεμύθεια για τις πράξεις της εταιρείας.
- Κάθε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου ή όποιος ασκεί ολοκληρωτικώς ή μερικώς την εξουσία ή την αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου, ο οποίος με πρόθεση παρεμποδίζει ή δεν συνδράμει στη διεξαγωγή ελέγχου που έχει διαταχθεί από το δικαστήριο ή δεν παραδίδει στους διορισμένους από το δικαστήριο ελεγκτές έγγραφα που αφορούν την διαχείριση των εταιρικών υποθέσεων.

Ρυθμίζεται επίσης από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύεται στην εφημερίδα της κυβερνήσεως, το όριο ηλικίας εγγραφής των πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια, ανά κατηγορία πλοίων. (“959/1979,” n.d.)

3.2 Χαρακτηριστικά Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979

3.2.1 Εισαγωγή

Η Ναυτική Εταιρεία είναι λοιπόν το δημιούργημα μίας οικονομικής και πολιτικής συγκυρίας, στην οποία βρέθηκε η χώρα μας μετά την λήξη του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Ο πόλεμος υπήρξε μεγάλο τροχοπέδη για την ναυτιλία αν αναλογιστούμε ότι λίγο πριν την κήρυξή του το κομμάτι της ναυτιλίας άνθιζε. Μετά την λήξη του πολέμου οι οικονομικές συνθήκες στην ναυτιλία άρχιζαν να αναβιώνουν, όμως πολιτικές συνθήκες συνέχιζαν να είναι δύσκολες για πολλά χρόνια. Η Ελλάδα δυσκολεύτηκε για αρκετά χρόνια να δώσει λύση στα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι Έλληνες εφοπλιστές με αποτέλεσμα, εκείνοι να αναγκαστούν να επενδύσουν τα κεφάλαιά του σε άλλες χώρες με ευνοϊκότερες συνθήκες. Πιο συγκεκριμένα εισέφεραν τα πλοία τους σε ανώνυμες εταιρείες που ίδρυσαν στον Παναμά ή στη Λιβερία, αλλά και σε Αγγλικές ιδιωτικές μετοχικές εταιρείες περιορισμένης ευθύνης που ίδρυσαν κυρίως στην Κύπρο.

Οι τύποι των παραπάνω εταιρειών συνδύαζαν το χαμηλό κεφάλαιο ίδρυσης, τις ανώνυμες μετοχές και την ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση. Έτσι στις αρχές τις δεκαετίας 60 η πλειοψηφία του ελληνικού στόλου όχι μόνο βρισκόταν υπό ξένη σημαία και με ελληνική επάνδρωση, αλλά και τα κέντρα διοικήσεως των επιχειρήσεων αυτών ήταν εγκατεστημένα στο εξωτερικό.

Όλη αυτή η κατάσταση, η οποία ήταν επιζήμια για την ελληνική οικονομία, η ελληνική κυβέρνηση για να προσελκύσει τους Έλληνες εφοπλιστές στην χώρα μας προσπάθησε με μία σειρά νομοθετικών μέτρων να δημιουργήσει όσο το δυνατόν πιο πρόσφορο έδαφος. Ένα από νομοθετικά μέτρα ήταν και ο ν. 959/ 1979, ο οποίος στην εισηγητική του έκθεση ανέφερε τους σκοπούς και τους λόγους δημιουργίας των Ν.Ε. ν. 959/ 1979.

3.2.2 Χαρακτηριστικά / Πλεονεκτήματα Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979

Η Ναυτική Εταιρεία χαρακτηρίστηκε ως μία πρωτοτυπία του δικαίου, καθώς αποτελεί μία νέα εταιρική μορφή, ένα νέο είδος επιχείρησης για την ναυτιλία, που δεν μπορεί να ενταχθεί σε κανένα άλλο εταιρικό τύπο που επικρατούν σήμερα. Σε μία Ναυτική Εταιρεία του νόμου 959 / 1979 συναντάμε αρκετά χαρακτηριστικά τα οποία λειτουργούν και ως πλεονεκτήματα, αλλά και λόγους επιλογής του συγκεκριμένου εταιρικού τύπου σε σχέση με άλλους που ισχύουν σήμερα.

Σύμφωνα με το άρθρο 59 αποκλείεται η εφαρμογή στην ναυτική εταιρεία του άρθρου 76 του Αστικού Κώδικα που αφορά την εκκαθάριση των νομικών προσώπων. Η Ναυτική Εταιρεία λύεται για τρεις και μόνο λόγους και η διαδικασία που ακολουθεί είναι απλή και αναπτύχθηκε στις προηγούμενες ενότητες.

Η Ναυτική Εταιρεία έχει όλα τα χαρακτηριστικά μίας κεφαλαιουχικής εταιρείας. Η επιδίωξη του εταιρικού σκοπού της στηρίζεται στην περιουσιακή και όχι στην προσωπική συμβολή των μελών της. Συγκεκριμένα έχει ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο 5.000 πολύ χαμηλό σε σύγκριση άλλων εταιρικών μορφών, το οποίο διαιρείται σε ονομαστικές ή και ανώνυμες μετοχές για να είναι εύκολα μεταβιβάσιμες. Οι μέτοχοι δηλαδή, φέρουν ευθύνη για τις μετοχές που έχουν εισφέρει και για τίποτε παραπάνω.

Η Ναυτική Εταιρεία εμφανίζει ακόμα και όλα τα χαρακτηριστικά μίας σωματειακής επιχείρησης, πράγμα που σημαίνει ότι δεν επηρεάζεται από τις μεταβολές στα πρόσωπα των μετόχων. Πιο συγκεκριμένα στις περιπτώσεις θανάτου ή πτώχευσης ή οποιαδήποτε μορφής απώλειας της δικαιοπρακτικής ικανότητας των μετόχων δεν έχουμε λύση της εταιρείας, καθώς η εταιρεία λειτουργεί με όργανα την γενική συνέλευση και το διοικητικό συμβούλιο όπως ορίζεται από το νόμο.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 ρυθμίζεται σχηματικά η έκτακτη αύξηση εταιρικού κεφαλαίου και το δικαίωμα προτιμήσεως των μετόχων, ακόμα ένα προτέρημα που δεν το έχουν πολλές εταιρικές μορφές.

Χαρακτηριστική διάταξη του νόμου αποτελεί το άρθρο 21 σε συνδυασμό με το άρθρο 15, που προβλέπει επίσης σχηματικά την αμοιβή των μελών του διοικητικού συμβουλίου, επίσης πλεονέκτημα για τα μέλη του Δ. Σ., αν αναλογιστούμε ότι αν δεν

προβλέπεται κάτι τέτοιο από τον νόμο σύστασης μίας εταιρική μορφής δεν υφίσταται αμοιβή σύμφωνα με τον Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος.

Το άρθρο 37 ακόμα, το οποίο δίνει το λόγο στην Γενική Συνέλευση των Μετόχων κάθε 31 Δεκεμβρίου για την διάθεσή κερδών του κλείοντος φορολογικού έτους ή την δημιουργία αποθεματικού. Ακόμα ένα ελκυστικό χαρακτηριστικό για τους μετόχους των Ναυτικών Εταιρειών.

Παρατηρούμε ακόμα, ότι ο νόμος όχι μόνο επιτρέπει με ελαστικές διατάξεις την εξέλιξη της ναυτικής εταιρείας σε ατομιστική αλλά με μία σειρά διατάξεων, μεταχειρίζεται ο ίδιος ο νόμος την εταιρεία ως ατομιστική ή της επιτρέπει να διαμορφώνεται ως ατομιστική. Σύμφωνα με, το άρθρο 13 επιτρέπεται να ορίζονται στο καταστατικό τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, με εξαίρεση του πρώτου Δ. Σ.. Το άρθρο 14 επιτρέπει στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου να είναι μέλη άλλων Διοικητικών Συμβουλίων ναυτικών εταιρειών. Το άρθρο 15 αφήνει ελεύθερες τις συναλλαγές της εταιρείας με τους ιδρυτές, τους μετόχους και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Το άρθρο 35 και το άρθρο 38 επιτρέπει στο καταστατικό να προβλέπει ότι δεν συντάσσεται ισολογισμός στο τέλος κάθε διαχειριστικής χρήσης.

Όλα αυτά που μόλις αναφέρθηκαν παρέχουν στους μετόχους τη δυνατότητα να ελέγχουν σχεδόν απόλυτα τη ζωή της ναυτικής εταιρείας σαν να είναι προσωπική τους υπόθεση με μία θετική διαφορά ότι αυτό δεν αντισταθμίζεται με προσωπική ευθύνη όπως υπάρχει στις προσωπικές εταιρείες, λόγω του κεφαλαιουχικού χαρακτήρα της ναυτικής εταιρείας. Αυτό το κενό ευθύνης καλύπτεται από το άρθρο 281 του Αστικού Κώδικα.

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 58 η Ναυτική Εταιρεία απαλλάσσεται από παντός φόρου και τέλους, πράγμα που σημαίνει ότι δεν επιβαρύνονται από φόρο εισοδήματος, φόρο διανομής κερδών φόρο φορολογικού αποτελέσματος και φόρο μερισμάτων.

Συμπερασματικά η Ναυτική Εταιρεία αποτελεί ένα ιδιαίτερο εταιρικό τύπο που συνδυάζει όλα τα πλεονεκτήματα των υπολοίπων εταιρικών νομικών μορφών και συνεπώς είναι άστοχος ο χαρακτηρισμός της ως «παραλλαγή ανώνυμης εταιρείας». Η Ναυτική Εταιρεία επικρίθηκε στην αρχή για τις ιδιαιτερότητές της και θεωρήθηκε ότι θα είναι ένα από τα ευκαιριακά μέτρα που θα έχουν σύντομη διάρκεια. Τα σημερινά αποτελέσματα στέκονται και αποδεικνύουν το αντίθετο καθώς πάνω από 5.300 είναι

οι καταγεγραμμένες εταιρείες τον Μητρώο των Ναυτικών Εταιρειών (Σεπτέμβριο 2020) αλλά και λίγες είναι οι υποθέσεις που έχουν απασχολήσει τα ελληνικά δικαστήρια. (Κ ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ, 2003)

3.2.3 Χαρακτηριστικά / Μειονεκτήματα Ναυτικών Εταιρειών Ν. 959/ 1979

Οι Ναυτικές Εταιρείες όπως και έχει αναφερθεί σε προηγούμενες ενότητες είναι ένας ιδιαίτερος εταιρικός τύπος και εξαιτίας αυτού έχει πολλές ελαστικότητες ως προς την εφαρμογή, δύο είναι οι λόγοι που ένας εφοπλιστής δεν μπορεί να επιλέξει αυτόν τον εταιρικό τύπο για να επενδύσει τα χρήματά του στην Ελλάδα χωρίς να αποτελούν και αμιγώς μειονεκτήματα της Ναυτικής Εταιρείας.

Σύμφωνα με την Εισηγητική Έκθεση του Σχεδίου νόμου, απαγορεύεται η εισαγωγή των μετοχών της ναυτικής εταιρείας στο Χρηματιστήριο, πράγμα σκόπιμο γιατί η δομή της, δεν επιτρέπει να απευθύνεται στο κοινό διαμέσου του Χρηματιστηρίου. Η κάλυψη του κεφαλαίου της ναυτικής εταιρείας αποτελείται από περιορισμένο αριθμό επιχειρηματιών (οικογενειακής εμβέλειας – συγγενών), ο οποίος αριθμός δεν μεταβάλλεται συχνά εξού και δεν υπάρχει κίνδυνος παγιδεύσεως του κοινού. Να αναφερθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 7 του νόμου σύστασης των ναυτικών εταιρειών απαγορεύεται ρητά η εισαγωγή των μετοχών των ναυτικών εταιρειών στο Χρηματιστήριο. Αργότερα ο ν 1892/1990 «Εκσυγχρονισμός Ανάπτυξη κι άλλες διατάξεις» εξέλειπε το εμπόδιο αυτό με το άρθρο 55 αντικαθιστώντας όλη την παράγραφο 4 του άρθρου 7 του ν. 959 / 1979 με μία νέα. Προς το παρόν όμως η νέα αυτή ρύθμιση παραμένει γράμμα κενό καθώς εξαρτήθηκε από προεδρικό διάταγμα.

Ακόμα ένας περιορισμός θα μπορούσε να είναι η αποκλειστική εκμετάλλευση εμπορικού πλοίου με ελληνική σημαία. Ο ορισμός του εμπορικού πλοίου αποκλείει την εισαγωγή των τουριστικών πλοίων αναψυχής σε Ναυτικές Εταιρείες, και αντ' αυτού εισάγονται σε άλλης νομικής μορφής εταιρείες οι λεγόμενες Ν. Ε. Π. Α. Επιπλέον σύμφωνα με τη νέα ρύθμιση, το πλοίο με ελληνική σημαία πρέπει μέσα σε όλα τα χαρακτηριστικά που οφείλει να πληρεί, να ανήκει κατά ποσοστό περισσότερο του 50% σε Έλληνες υπηκόους ή υπηκόους λοιπών Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε υπηκόους των κρατών που είναι συμβαλλόμενά μέρη στην Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ή σε

νομικά πρόσωπα με ελληνική εθνικότητα (άνω του 50% σε Έλληνες υπηκόους) ή εθνικότητα Κράτους Μέλους Ευρωπαϊκής Ένωσης (άνω του 50% σε ευρωπαίους υπηκόους). Συνεπώς τα πλοία που προέρχονται από αλλοδαπά κεφάλαια δεν μπορούν να εισαχθούν σε μία Ναυτική Εταιρεία του ν. 959 / 1979.(Κ ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ, 2003)

Αυτοί οι λόγοι είναι οι μόνοι που μπορούν να αποτρέψουν έναν εφοπλιστή να εισάγει το πλοίο του σε μία Ν.Ε. και καταφεύγει σε άλλες νομικές μορφές και όπως προκύπτει από το πρακτικό μέρος της εργασίας στο Κεφάλαιο 4 οι πλέον επικρατέστερες μορφές διαχείρισης πλοίου είναι οι Ειδικές Ναυτικές Εταιρείες, οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής και φυσικά οι Ανώνυμες Εταιρείες.

Με τον όρο Ειδική Ναυτική Εταιρεία νοείται ένα νομικό πρόσωπο το οποίο δημιουργήθηκε στην πλάτη της Ναυτικής Εταιρείας του ν. 959 / 1979, με εγκριτική πράξη τον Δεκέμβριο του 2010. Από το Δεκέμβριο του 2010 και έπειτα το πλοίο μπορεί να περιέλθει σε Ειδική Ναυτική Εταιρεία που αποκλειστικός σκοπός της θα είναι η πλοιοκτησία του, και το νομικό πρόσωπο θα διέπεται από τους όρους της εγκριτικής πράξης Αριθμ. Φ.Υ.3113.1.3311/2010. Στην εν λόγω εταιρεία εκτός από το όνομα του συσταθέντος την Ειδική Ναυτική Εταιρεία δικηγόρου και του αντίκλητο αυτής δεν απαιτείται να κατονομάζονται στο καταστατικό τα πρόσωπα που ζήτησαν τη σύστασή της ή που θα μετέχουν στην εταιρεία. Δεν υπάρχει περιορισμός στην υπηκοότητα των μελών της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων, και σε ό,τι δεν απαντά η εν λόγω εγκριτική πράξη για αυτό το νομικό πρόσωπο έρχεται να το καλύψει ο νόμος 959 / 1979 περί σύστασης της Ναυτικής Εταιρείας. Τέτοιου είδους εταιρείες έχουν υπό την πλοιοκτησία τους Ελληνικά Πλοία ποντοπόρα και τις περισσότερες φορές αποτελούν ένα από τα μέλη που απαρτίζουν μία υπεράκτια εταιρεία.

Αναφορικά με τις Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες ή αλλιώς γνωστές ως Ship Management Companies καλό θα ήταν να ανατρέξουμε στον ορισμό που έχει δώσει ο Malcom Willingale. Ο ίδιος διατύπωσε ότι «Ship Management είναι η επαγγελματική προσφορά μιας υπηρεσίας ή μίας ομάδας υπηρεσιών από μία εταιρεία διαχείρισης προς μια «ξένη» πλοιοκτήτρια εταιρεία με σκοπό την υποστήριξη των πρωταρχικών στόχων του πλοιοκτήτη» Ως εταιρεία διαχείρισης πλοίων ή ναυτιλιακή διαχειρίστρια εταιρεία ή Ship Management Company « μπορεί να οριστεί σαν η

εταιρεία που έχει την πλήρη και αποτελεσματική ευθύνη για τη διοίκηση και τη διαχείριση των πλοίων του στόλου». Έτσι μερικοί που δραστηριοποιούνται περιστασιακά στο χώρο της ναυτιλίας, πιστεύουν ότι το να έχεις την κατάλληλη γνώση και εμπειρία της καθημερινής λειτουργίας του πλοίου δεν είναι και τόσο απαραίτητο για την πραγματοποίηση κέρδους, και γι' αυτό επιλέγουν εταιρείες, που έχουν δραστηριοποιηθεί στη ναυτιλία για μακροχρόνιο διάστημα, οι οποίες αναλαμβάνουν την πλήρη διαχείριση των πλοίων. Υπάρχουν λοιπόν πλοιοκτήτες δεν έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες για τη λειτουργία των πλοίων τους, με αποτέλεσμα να καταφεύγουν σε μια Ship Management Company, η οποία τους παρέχει: ένα ολοκληρωμένο πακέτο υπηρεσιών υποστήριξης της διαχειριστικής λειτουργίας, αποτελεσματικών μεθόδων ως προς το κόστος διαχείρισης και άλλων ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων όπως φοροελαφρύνσεις, προστασία της ευθύνης κ.α.

Όσον αφορά τις Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής, είναι νομικές μορφές που δημιουργήθηκαν με τον νόμο 3182/2003 και αποκλειστικός τους σκοπός είναι η εκμετάλλευση τουριστικών πλοίων αναψυχής (κότσα, ιστιοφόρα, θαλαμηγούς κ.α.)

3.3 Συνοπτική Επισκόπηση Κεφαλαίου

Χαρακτηριστικό της ναυτικής εταιρείας, το οποίο την διακρίνει από τις άλλες ναυτιλιακές εταιρείες είναι ο αποκλειστικός σκοπός για τον οποίο ιδρύεται που είναι η κυριότητα ελληνικών, εμπορικών πλοίων, η εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων καθώς και η απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών.

Ο θεσμός της ναυτιλιακής Ν.Ε. εισάχθηκε για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της ναυτικής επιχείρησης με τη λειτουργία μιας εταιρείας που προσομοιάζει προς την ανώνυμη εταιρεία, έχει όμως ελαστικότητα στους μηχανισμούς λειτουργίας της αλλά και τη δυνατότητα να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο. Ως προς τη δυνατότητα αυτή αξίζει να σημειωθεί ότι όσον αφορά επενδύσεις στην ποντοπόρο ναυτιλία, με την εισαγωγή του Ν.2843/2000 η σχετική πρόβλεψη του άρθρου 7 του Ν.959 και η δυνατότητα εισαγωγής στο χρηματιστήριο κατέστη ανενεργής, όσο δε αφορά τις επενδύσεις στην επιβατηγό ναυτιλία ουδέποτε ήρθε σε ισχύ το προβλεπόμενο Προεδρικό διάταγμα που καθόριζε τους όρους εισαγωγής και διαπραγμάτευσης των μετοχών αυτών. Έτσι, σήμερα μόνο έμμεσα η Ν.Ε. που εκμεταλλεύεται επιβατηγό πλοίο μπορεί να έχει σχέση με το πλαίσιο των εισηγμένων εταιρειών.

Η Ν.Ε. έχει τα εξής ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά για τα οποία κυρίως επιλέγεται. Το χαμηλό ιδρυτικό κεφάλαιο που σύμφωνα με την τροποποίηση του Ν. 959 με το Ν.2987/2002 είναι 5.000 ΕΥΡΩ ή το ισάξιο σε άλλο νόμισμα κατά την επίσημη τιμή αυτού την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας στο μητρώο. Αντίθετα το ελάχιστο ιδρυτικό μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας είναι 60.000 ΕΥΡΩ. Η ελευθερία των ιδρυτών, των μετόχων και των μελών του Δ.Σ. να συμβάλλονται με το νομικό πρόσωπο για θέματα πέραν της τρέχουσας συναλλαγής. Η ευρύτητα των αρμοδιοτήτων του Δ.Σ. , που είναι τουλάχιστον τριμελής, και η δεσμευτικότητα των πράξεων του ακόμα και για πράξεις πέραν των ορίων του εταιρικού σκοπού. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει όταν παρίσταται αριθμός μετόχων που εκπροσωπεί περισσότερο από το 50% του μετοχικού κεφαλαίου. Η δυνατότητα της εταιρείας να μη δημοσιεύει τα οικονομικά αποτελέσματά της.

Σημαντική εν τούτοις, είναι η διάταξη που απαγορεύει σε αλλοδαπούς υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών μελών εκτός της Ευρωπαϊκής ένωσης ή του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου να αποκτήσουν μετοχές ναυτικής εταιρείας, σε

αντίθεση με τις υπόλοιπες εμπορικές εταιρείες. Κατά εξαίρεση το καταστατικό μπορεί να επιτρέπει την απόκτηση μετοχών από τα προαναφερθέντα αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα σε ποσοστό μικρότερο από το 50% του εκάστοτε εταιρικού κεφαλαίου. Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δε μπορεί να οριστεί κατώτερη από το ένα ΕΥΡΩ και οι τίτλοι των μετοχών πρέπει να αναφέρουν ρητά τη δυνατότητα αποκτήσεως τους από αλλοδαπά πρόσωπα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ Ν. 959 / 1979

4.1 Εισαγωγή

Η Ναυτική Εταιρεία του ν. 959 / 1979 αποτέλεσε ένα θεσμό που αποσκοπούσε να φέρει στην ελληνική ναυτιλία νέα δεδομένα. Αυτό δικαιολογείται από την νομοτεχνική αυτοτέλεια των σχετικών διατάξεων, δεδομένου ότι καταβλήθηκε μεγάλη προσπάθεια ώστε να περιληφθούν όλες αυτές οι ελαστικότητες στον νόμο 959 / 1979. Ιδιαίτερη έμφαση κάνει ο αυστηρός περιορισμός του σκοπού της ναυτικής εταιρείας ο οποίος περιορίζεται αποκλειστικά στην κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών τύπων, που υποδηλώνει την θέληση του νομοθέτη να καθορίσει την πορεία του συγκεκριμένου εταιρικού σχήματος προς μία συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Αναφορικά με την φορολόγηση των Ναυτικών Εταιρειών, η βασική πρόθεση του νομοθέτη ήταν η διαμόρφωση ενός ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος, που θα λειτουργούσε συμπληρωματικά ως προς τις υπόλοιπες ελαστικότητες του θεσμού. Με άλλα λόγια δεν ήταν πρωταρχικό μέλημα του νομοθέτη να δημιουργήσει μία εταιρική μορφή με φορολογικές απαλλαγές, καθώς κάτι τέτοιο λειτούργησε με ρυθμιστικό καθεστώς, πριν την εφαρμογή του νόμου, και δεν είχε θετικά αποτελέσματα. Εξάλλου είναι μάταιο να προσπαθήσει κανείς να ανταγωνιστεί τις σημαίες ευκαιρίας και τους φορολογικούς παραδείσους που επικρατούν σήμερα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι ναυτικές εταιρείες του νόμου 959/ 1979 καταλαμβάνουν ένα ιδιαίτερο τμήμα της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας. Αποτελούν αυτοτελείς φορείς δημιουργίας φορολογικής ύλης, και αυτό γιατί η φορολογική τους αντιμετώπιση διαφέρει από τα υπόλοιπα φορολογικά υποκείμενα τόσο ως προς την εκτίμηση του φόρου όσο και ως προς τις φορολογικές τους υποχρεώσεις.

Ο νομοθέτης θέλοντας να αποφύγει μία ολοκληρωμένη ρύθμιση για την φορολόγηση των ναυτικών εταιρειών, αναφέρει τους φορολογικούς κανόνες των ναυτικών εταιρειών συνοπτικά στο άρθρο 58 του νόμου 959 / 1979 παραπέμποντας σε ήδη ισχύουσες διατάξεις. Συγκεκριμένα ο νομοθέτης κάνει διαχωρισμό μεταξύ των πλοιοκτητριών ναυτικών εταιρειών και των εφοπλιστικών ναυτικών εταιρειών, δίνοντας στις πλοιοκτήτριες ναυτικές εταιρείες περισσότερες φορολογικές ελαφρύνσεις σε σχέση με τις εφοπλιστικές.

Οι πλοιοκτήτριες ναυτικές εταιρείες απαλλάσσονται από τα τέλη χαρτοσήμανσης, από τον φόρο μεταβίβασης πλοίου, από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων και από τον φόρο κληρονομικής μεταβίβασης μετοχών ναυτικών εταιρειών με πλοίο άνω των 1.500 κόνων. Αντίθετα επιβαρύνονται από φόρο εισοδήματος και από τον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας.

Από την άλλη μεριά οι εφοπλιστικές εταιρείες επιβαρύνονται από τα τέλη χαρτοσήμανσης εγγραφών στα βιβλία που τηρούνται από την εταιρεία, καταθέσεων μετοχών, δανείων που χορηγούν οι μέτοχοι στην εταιρεία, και μη ανάληψης από τους μετόχους των επί πιστώσει κερδών. Επιβαρύνονται ακόμα και από φόρο εισοδήματος κατά τις γενικές διατάξεις που ορίζει ο Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος αλλά και από τον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας. Όμως και αυτές απαλλάσσονται από τον φόρο μεταβίβασης πλοίου, από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων και από τον φόρο κληρονομικής μεταβίβασης μετοχών ναυτικών εταιρειών με πλοίο άνω των 1.500 κόνων.

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα αναπτυχθεί διεξοδικά η ιδιαίτερη φορολόγηση εισοδήματος των πλοιοκτητριών ναυτικών εταιρειών του νόμου 959 / 1979, η οποία εμπίπτει στον νόμο 27 /1975, και φορολογεί τις ναυτικές εταιρείες ετησίως, ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου τους και όχι ανάλογα με το ετήσιο ύψος των κερδών τους.

4.2 Φορολογικό Δίκαιο Της Ναυτικής Εταιρείας

Για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε τον γνωστικό πλαίσιο αναφορικά με την φορολογία της ναυτικής εταιρείας, πρέπει πρώτα να αναζητήσουμε τη συστηματική σκέψη με την οποία ο φορολογικός νομοθέτης προσέγγισε τον θεσμό. Το φορολογικό σύστημα ορίζεται ως το σύνολο των φόρων που ισχύουν σε μία χώρα, το οποίο οργανώνεται με βάση ορισμένες γενικές αρχές. Ως δικαϊκό σύστημα απαρτίζεται σε επιμέρους υποσυστήματα, που υπό ιδανικές συνθήκες συνδυάζονται αρμονικά και δεν αφήνουν κενά. Το σύστημα που συνθέτει τη φορολογία της ναυτικής εταιρείας είναι ένα υποσύνολο του γενικού φορολογικού οικοδομήματος, που ισχύει την Ελλάδα την δεδομένη στιγμή.

Αυτό το υποσύνολο διέπεται από ορισμένες αρχές οι οποίες συμφωνούν με τις γενικές αρχές του φορολογικού συστήματος. Οι αρχές αυτές αναζητήθηκαν κατά κύριο λόγο στις λειτουργίες που επιτελεί το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη φορολογία των ναυτικών εταιρειών και κατηγοριοποιούνται σε:

Ταμειευτική λειτουργία

Κοινωνική λειτουργία

Απλουστευτική λειτουργία

Όσο αφορά την πρώτη γίνεται εμφανές που αφορά τον πορισμό δημοσίων εσόδων επιβεβαιώνεται από το φορολογικό ναυτικό δίκαιο, καθώς η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και η ίδρυση νέων ναυτικών εταιρειών αυξάνει τη φορολογική ύλη και τα κρατικά έσοδα. Η ταμειευτική λειτουργία του Δημοσίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις κοινωνικές επιδιώξεις καθώς και τα δύο επιδιώκουν την ενίσχυση των δομών και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Έτσι επιτελείται η κοινωνική λειτουργία μέσω της χορήγησης φορολογικών κινήτρων σε ναυτικές εταιρείες, ως μέσω προσέλκυσης τους και ενίσχυσης του ανταγωνιστικού τους πλεονεκτήματος. Τέλος αναφορικά με την απλουστευτική λειτουργία που επιτελούν οι φορολογικοί ναυτιλιακοί κανόνες έχουμε μία σειρά από φορολογικές απαλλαγές, ένα σύστημα φορολογίας βάση την χωρητικότητα του πλοίου αλλά και μη

υποχρέωση τήρησης γ' κατηγορίας βιβλία αναφορικά πάντα με τις πλοιοκτήτριες Ν. Ε.

4.3 Φορολογία Εισοδήματος Πλοιοκτητριών Ναυτικών Εταιρειών

Η φορολογία εισοδήματος των Ναυτικών Εταιρειών του νόμου 959 / 1979 ορίζεται από το άρθρο 58 του ίδιου, στο οποίο γίνεται σαφής διαχωρισμός των πλοιοκτητριών και των εφοπλιστικών εταιρειών.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες φορολογούνται βάση του νόμου 27 / 1975, ο οποίος φορολογεί τις ναυτικές εταιρείες ανάλογα με τη χωρητικότητα του υπό πλοιοκτησία τους πλοίου. Ο φόρος αυτός είναι ετήσιος και επιβαρύνει το εισόδημα που αποκομίζει η εταιρεία από την εκμετάλλευση του υπό ελληνική σημαία πλοίου. Συνεπώς η ναυτική εταιρεία αποτελεί το υποκείμενο του φόρου και αναφέρεται ως πλοιοκτήτρια στην μερίδα του πλοίου στο νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα της διαχειριστικής χρήσης. Δεν αποτελούν υποκείμενα του φόρου οι αντίκλητοι, τα φυσικά πρόσωπα ή τα νομικά πρόσωπα, τα οποία διαχειρίζονται το πλοίο και εισπράττουν τους ναύλους.

Με την καταβολή του φόρου αυτού, από την πλοιοκτήτρια εταιρεία αντισταθμίζεται πλήρως κάθε υποχρέωση φόρου εισοδήματος επί των κερδών από την εκμετάλλευση του πλοίου. (Διευκρινίζεται από τον νόμο 27 / 1975, ότι η εκμετάλλευση του πλοίου νοείται, υπό την ευρεία έννοια και περιλαμβάνει όχι μόνο την άσκηση ναυτιλιακών εργασιών, αλλά και την εξ' ολοκλήρου παραχώρηση της χρήσης του πλοίου σε άλλον (ναυλωτή) έναντι ανταλλάγματος (ναύλου).)

Ο φόρος αυτός, όπως και προαναφέρθηκε, υπολογίζεται επι της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου σε κόρους σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη την αποδοτικότητά του με βάση την κατάταξη του στις εξής καθορισμένες κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει κυρίως τα μεγάλα πλοία, όπως:

Τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία ψυγεία και τα φορτηγά μηχανοκίνητα με ολική χωρητικότητα άνω των 3000 κόρων.

Τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία ψυγεία και τα φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου, με ολική χωρητικότητα από 500 έως και 3000 κόρους και εφόσον επεκτείνουν τους πλόες τους στο εξωτερικό ή δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στο εξωτερικό.

Τα επιβατηγά πλοία άνω των 500 κόρων με τακτικούς πλόες περιήγησης επεκτεινόμενους και στο εξωτερικό ή μόνο στο εξωτερικό (όπως τα περιηγητικά ή τα κρουαζιερόπλοια)

Τα επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τους πλόες τους στο εξωτερικό ή δραστηριοποιούνται μόνο στο εξωτερικό ανεξαρτήτως χωρητικότητας.

Τα πλωτά γεωτρύπανα άνω των 5000 τόνων και τα πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίου με ολική χωρητικότητα άνω των 15000 κόρων.

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει όλα τα υπόλοιπα πλοία και ιστιοφόρα.

4.3.1 Φορολογία Πλοίων Πρώτης Κατηγορίας Νηολογημένα Με Ελληνική Σημαία Μετά το 1975

Ο φόρος που επιβάλλεται στα πλοία πρώτης κατηγορίας με ελληνική σημαία και με έτος πρώτης ναυπήγησης μετά το 1975, υπολογίζεται σύμφωνα με την περίπτωση Α' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του νομού 27 / 1975 σε εκατοστά του δολαρίου ανά κόρο ολικής χωρητικότητας σε συνάρτηση πάντα με την ηλικία του πλοίου. Συγκεκριμένα οι συντελεστές χωρητικότητας έχουν ως εξής:

Ηλικία Πλοίου (σε έτη)¹	Συντελεστές ανά κόρο ολικής χωρητικότητας (σε δολάρια Η.Π.Α)
0-4	0,53
5-9	0,95
10-19	0,93
20-29	0,88
30 και άνω	0,68

1. Πίνακας υπολογισμού φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας Νηολογημένα με Ελληνική Σημαία μετά το 1975

¹ Η ηλικία του κάθε πλοίου υπολογίζεται από την 1^η Ιανουαρίου του επομένου έτους παράδοσης του πλοίου στον πλοιοκτήτη από το ναυπηγείο έτοιμο για εμπορική χρήση – εκμετάλλευση.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφο 4 του νόμου 27 / 1975 οι παραπάνω συντελεστές προσαυξάνονται από τον 1976 μέχρι και το 1980, κατά ποσοστό τέσσερα επί τοις εκατό (4%) ετησίως. Μετά το 1980 μέχρι και σήμερα τα ποσά αυτά προσαρμόζονται ανά πενταετία, με ποσοστό που υπολογίζεται ανάλογα με τις συνθήκες, που επικρατούν στην ναυλαγορά.

Τα ποσά αυτά πολλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας με τους ακόλουθους συντελεστές:

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

2. Πίνακας συντελεστών για τον υπολογισμό του φόρου

Απαλλαγές – Μειώσεις φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας με έτος ναυπήγησης μετά το 1975

Υπάρχουν και περιπτώσεις που τα πλοία αυτής της κατηγορίας απαλλάσσονται από τον φόρο.

Έτσι τα πλοία, ηλικίας μικρότερης των έξι ετών, απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι να συμπληρώσουν τον έκτο χρόνο ηλικίας τους. Επιπλέον τα πλοία, που είναι δρομολογημένα σε τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μεταξύ μόνο ξένων λιμένων, ακόμα και ως κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το μισό του φόρου.

Ακόμα μία περίπτωση είναι τα πλοία ηλικίας κάτω των είκοσι ετών τα οποία έχουν υποστεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων ακόμα και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευές, που εκτελέστηκαν στην Ελλάδα, και εφόσον οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται μέσω εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται από τον φόρο κατ' αντιστοιχία ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη εκατό χιλιάδων (100.000) δολαρίων, της φορολογικής αυτής απαλλαγής

ξεκινώντας από το επόμενο έτος της ολοκλήρωσης των εργασιών και χωρίς να υπερβεί τα έξι έτη και χωρίς να ξεπεράσει το 50% της δαπάνης αυτής στην οποία απαλλάσσεται.²

² Η βεβαίωση της εκτέλεσης των εργασιών ενεργείται με μία δήλωση του ναυηγείου ή εργοστασίου που εκτελέστηκαν οι εν λόγω μετασκευές και του νηογνώμονα που τις παρακολουθούσε, ή δε βεβαίωση περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται με μία δήλωση του υπεύθυνου ναυηγείου ή εργοστασίου μαζί με μία βεβαίωση από τη Τράπεζα της Ελλάδας περί επαγωγής του συγκεκριμένου ποσού.

4.3.2 Φορολογία Πλοίων Πρώτης Κατηγορίας Νηολογημένα Με Ελληνική Σημαία Πριν το 1975

Ο φόρος που επιβάλλεται στα πλοία πρώτης κατηγορίας με ελληνική σημαία και με έτος πρώτης ναυπήγησης πριν το 1975 υπολογίζεται σε εκατοστά του δολαρίου ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας σε συνάρτηση πάντα με την ηλικία του πλοίου. Συγκεκριμένα οι συντελεστές χωρητικότητας έχουν ως εξής:

Ηλικία Πλοίου (σε έτη)	Συντελεστές ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας (σε δολάρια Η.Π.Α)
10-20	0,2
20-25	0,3
25 και άνω	0,4

3. Πίνακας υπολογισμού φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας Νηολογημένα με Ελληνική Σημαία πριν το 1975

Απαλλαγές – Μειώσεις φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας ναυπηγημένα πριν το 1975

Υπάρχουν και περιπτώσεις που τα πλοία απαλλάσσονται από τον φόρο. Έτσι τα πλοία, ηλικίας μικρότερης των δέκα ετών, απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι να συμπληρώσουν το δέκατο χρόνο ηλικίας τους. Τα πλοία που είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και φέρουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπλήρωσεως ηλικίας δώδεκα ετών. Τα πλοία ηλικίας μικρότερης των τριάκοντα (30) ετών με ελληνική σημαία απαλλάσσονται από φόρο για πέντε συνεχόμενα έτη από την νηολόγησή τους, αν και εφόσον αυτό το διάστημα εντός της εν λόγω πενταετίας είναι δρομολογημένα σε τακτική δρομολογιακή γραμμή μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μεταξύ μόνο ξένων λιμένων. Τα πλοία που είναι δρομολογημένα σε τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μεταξύ μόνο ξένων λιμένων, ακόμα και ως κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το μισό του φόρου. Τα πλοία ηλικίας κάτω των είκοσι ετών τα οποία έχουν υποστεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων ακόμα και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευές, και εφ' όσον οι εργασίες αυτές εκτελέστηκαν στην Ελλάδα, και οι

δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται μέσω εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται από τον φόρο κατ' αντιστοιχία ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη εκατό χιλιάδων (100.000) δολαρίων, της φορολογικής αυτής απαλλαγής ξεκινώντας από το επόμενο έτος της ολοκλήρωσης των εργασιών και χωρίς να υπερβεί τα δέκα έτη.³

Τα πλοία, που εμπίπτουν κατά την νηολόγησή τους σε μία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες φορολογικής απαλλαγής ή μείωσης του φόρου, όπως αυτές ορίζονται από τις παραγράφους 1 έως και 5 του παρόντος άρθρου, δικαιούνται μιας μόνο απαλλαγής ή στην περίπτωση, μείωσης φόρου, εντάσσονται οριστικά σε μία από τις ανωτέρω κατηγορίες, συνοδευόμενη με τη δήλωση του πλοιοκτήτη, η οποία παραδίδεται στον αρμόδιο οικονομικό έφορο.

Εκτός από τον φόρο των πλοίων, ο νόμος 27 /1975, για την αντιμετώπιση των αυξημένων κρατικών δαπανών για την κάλυψη των αναγκών της ελληνικής ναυτιλίας, προβλέπει και την καταβολή ειδικής εισφοράς στα πλοία πρώτης κατηγορίας ανεξαιρέτου έτους πρώτης ναυπήγησης.

³ Η βεβαίωση της εκτέλεσης των εργασιών ενεργείται με μία δήλωση του ναυπηγείου ή εργοστασίου που εκτελέστηκαν οι εν λόγω μετασκευές και του νηογνώμονα που τις παρακολουθούσε, ή δε βεβαίωση περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται με μία δήλωση του υπεύθυνου ναυπηγείου ή εργοστασίου μαζί με μία βεβαίωση από τη Τράπεζα της Ελλάδας περί επαγωγής του συγκεκριμένου ποσού.

4.3.3 Φορολογία Πλοίων Δεύτερης Κατηγορίας

Ο φόρος πλοίων δεύτερης κατηγορίας υπολογίζεται ετησίως ανά κόρο ολικής χωρητικότητας και καταβάλλεται σε ευρώ με βάση την ακόλουθη κλίμακα:

Κλίμακα σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής κλίμακας σε ευρώ ανά κόρο ολικής χωρητικότητας	Φόρος κλίμακας (σε ευρώ)	Συνολική χωρητικότητα (σε κόρους)	Συνολικός ετήσιος φόρος (σε ευρώ)
20	0,90	18	20	18
30	1,05	31,5	50	49,5
50	1,14	57	100	106,5
Για κόρους άνω των 100	1,2			

4. Πίνακας υπολογισμού φόρου πλοίων δεύτερης κατηγορίας

Ορίζεται ελάχιστο ποσό φόρου διακόσια (200) ευρώ σε περίπτωση που ο υπολογιζόμενος φόρος πλοίου με βάση την παραπάνω κλίμακα είναι μικρότερος από το ποσό αυτό, με εξαίρεση τα αλιευτικά πλοία και τα ρυμουλκά του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του νόμου 27 / 1975 που υπάγονται σε μηδενικό συντελεστή.

Ο υπολογιζόμενος φόρος, πολλαπλασιάζεται ακόμα και με τους ακόλουθους συντελεστές ανάλογα με το είδος του κάθε πλοίου. Πιο συγκεκριμένα τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια, πολλαπλασιάζονται με συντελεστή 5 Τα πλοία πόντισης και συντήρησης καλωδίων και αγωγών, καθώς και τα πλοία θαλασσιών ερευνών, γεωτρήσεων και αντλήσεων με συντελεστή 1. Τα ρυμουλκά πλοία, τα ναυαγοσωστικά, οι πλοηγίδες, τα πυροσβεστικά και τα πλοία καθαρισμού και απορρύπανσης θαλασσών, με συντελεστή 10. Ιδιαίτερα, για τα ρυμουλκά, των οποίων ο χρόνος δραστηριοποίησης σε υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών δεν υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού χρόνου δραστηριοποίησής τους, ο υπολογιζόμενος φόρος πολλαπλασιάζεται με συντελεστή 0. Οι βυθοκόρους, φορτηγίδες, και τα γερανοφόρα πλοία, με συντελεστή 1. Τα πλοία εφοδιαστικά, τα ψυγεία, τα φαρόπλοια, τα σλέπια, με συντελεστή 1. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, με συντελεστή 5. Τα εκπαιδευτικά πλοία και τα πλοία

επιστημονικών ερευνών, με συντελεστή 1. Τα επιβατηγά και τα φορτηγά πλοία δεύτερης κατηγορίας, με συντελεστή 1. Τέλος τα αλιευτικά πλοία, με συντελεστή 0.

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 12 του νόμου 27 / 1975 τα πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και λιμένων εξωτερικού ή και μόνο μεταξύ λιμένων εξωτερικού έχουν μείωση φόρου κατά 50% καθώς επίσης και τα επιβατηγά πλοία (μηχανοκίνητα, Ιστιοφόρα και ανεξαρτήτως υλικού αυτών) έχουν μείωση κατά 60%. Τα πλοία που εμπίπτουν σε περισσότερες από μία περιπτώσεις μείωσης φόρου, ενεργείται μία μόνο μείωση φόρου, η ευνοϊκότερη για τον υπόχρεο.

Ο φόρος που προκύπτει κατά το έτος έναρξης ή διακοπής της εκμετάλλευσης του πλοίου περιορίζεται ανάλογα με τις ημέρες εκμετάλλευσής του. Ο φόρος υπολογίζεται κατ' ανάλογο τρόπο και στην περίπτωση πλήρως αποδεδειγμένης αργίας λόγω επισκευών ή ελλείψεως εργασιών του πλοίου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του νόμου αυτού.».

Απαλλαγές – Μειώσεις φόρου πλοίων δεύτερης κατηγορίας

Υπάρχουν και περιπτώσεις που τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας απαλλάσσονται του φόρου ή υπόκεινται σε μειώσεις φόρου, όπως οι κατηγορίες που αναλύονται παρακάτω

Σε μείωση του φόρου κατά 50% για μία συνεχόμενη πενταετία υπόκεινται τα δεξαμενόπλοια ή τα πλοία - ψυγεία με ελληνική σημαία, και ηλικίας άνω των δέκα ετών και μικρότερης των είκοσι ετών (10-20 ετών). Επιπλέον τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια ή τα πλοία ψυγεία αλλά και τα επιβατηγά ηλικίας μικρότερης των είκοσι ετών (<20) που έχουν υποστεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως αυτών στην Ελλάδα, με συνοδευόμενη δαπάνη το πολύ του διπλάσιου της αγοραίας αξίας, την οποία είχε κατά το αμέσως προηγούμενο χρόνο από την έναρξη των εργασιών, απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν τα δέκα χρόνια από την ολοκλήρωση των εργασιών.⁴

⁴ Όσον αφορά την συνδρομή των προϋποθέσεων σχετικά με την απαλλαγή του προηγούμενου εδαφίου, αποφαιίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Βιομηχανίας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής λαμβάνοντας υπ' όψη γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος περί της αγοραίας αξίας του πλοίου κατά τον αμέσως επόμενο χρόνο προ της έναρξης των εργασιών αυτών, ως και βεβαίωση του ναυπηγείου που εκτέλεσε τις εργασίες αυτές ή του εργοστασίου και του του νηογνώμονα που παρακολούθησε τις εργασίες αυτές. Πάνω σε αυτή τη βεβαίωση του ναυπηγείου ή του εργοστασίου, αναγράφεται και το ποσό της εν λόγω δαπάνης. ("ΝΟΜΟΣ 27/1975 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 77/22.04.1975," n.d.)

Τα πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα και φέρουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι να συμπληρώσουν τα δώδεκα χρόνια ηλικιακά.

Τα πλοία ηλικίας άνω των δέκα ετών και κάτω των δέκα πέντε ετών νηολογούμενα επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιρειών συστημένων κατά τον ελληνικό νόμο κατά ποσοστό τουλάχιστον 50%, για την αντικατάσταση πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας των είκοσι ετών, και ολικής χωρητικότητας ίσης τουλάχιστον προς τα δύο τρίτα της αντικαθισταμένης, απαλλάσσονται για μία πενταετία των δύο τρίτων του αναλογούντος φόρου, εφ' όσον κατά την διάρκεια της πενταετίας παραμένει η κυριότητα, κατά το εν λόγω ποσοστό, σε πρόσωπο ελληνικής ιθαγενείας ή σε εταιρεία συστημένη κατά την ελληνική νομολογία.

Η ειδική φορολογία που αναπτύξαμε σε όλη την έκταση του κεφαλαίου, η οποία επιβάλλεται με τον νόμο 27 / 1975 εξαντλεί κάθε υποχρέωση της πλοιοκτήτριας ναυτικής εταιρείας ή των μετόχων της σχετικά με τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Έτσι ο φόρος αυτός αντισταθμίζει για της ναυτικές εταιρείες τον φόρο των μερισμάτων, που λαμβάνουν οι μέτοχοι της, ακόμα και τα κέρδη που διανέμει μία ανώνυμη εταιρεία σε μία ναυτική εταιρεία. Ακόμα τον φόρο από το καθαρό προϊόν της εκκαθάρισης και τον φόρο της κεφαλαιοποίησης των κερδών. Τον φόρο που προκύπτει από έσοδα από πωλήσεις ή υπηρεσίες που παρέχει η ίδια η πλοιοκτήτρια ναυτική εταιρεία εντός του πλοίου αλλά και τον φόρο από το κέρδος που προκύπτει από την αυτόματη υπερτίμηση παγίων περιουσιακών στοιχείων ακόμα και τον φόρο από την ωφέλεια από την μεταβίβαση μετοχών.

Η Φορολογία εισοδήματος των διαχειριστριών ναυτικών εταιρειών δεν ορίζεται ειδικά από τον νόμο 959 /1979 και γι' αυτό τυγχάνουν εφαρμογής του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος. Κατ' αυτόν τον τρόπο τα έσοδα που αποκτά μία ναυτική εταιρεία από εκμετάλλευση ξένου πλοίου δεν υπάγονται στις διατάξεις του νόμου 27 / 1975 αλλά του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος.

4.4 Τήρηση Φορολογικών Βιβλίων Και Στοιχείων

Με βάση τις ρυθμίσεις της παραγράφου 4 και 5 του άρθρου 58, οι φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτικών εταιρειών, αναφορικά με την τήρηση των λογιστικών βιβλίων και στοιχείων εξαρτώνται από το είδος της δραστηριότητας τους.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υποχρεούνται να τηρούν βιβλία β' κατηγορίας, δηλαδή μοναδική υποχρέωση είναι η τήρηση του βιβλίου εσόδων – εξόδων, είτε σε ελληνικό νόμισμα είτε σε άλλο νόμισμα εφόσον το ορίζει το καταστατικό. Κατά συνέπεια και εφόσον από πλευράς του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος δεν προκύπτουν άλλες απαιτήσεις σχετικά με την τήρηση απλογραφικών βιβλίων, συντάσσονται προαιρετικά, σύμφωνα με το άρθρο 35 του νόμου 959 / 1979, ο ισολογισμός και οι λογιστικές καταστάσεις της εταιρείας. Όσον αφορά τα φορολογικά στοιχεία, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οφείλουν να συμμορφώνονται με τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος καθώς και την υποβολή των απαιτούμενων δηλώσεων στην αρμόδια ΔΟΥ.

Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι, κάθε τρίμηνο οι πλοιοκτήτριες ναυτικές εταιρείες είναι υπόχρεες υποβολής Δήλωσης ΦΠΑ (Φ2 εντύπου) στην ιστοσελίδα της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων <http://www.1gsis.gr>, στην αρμόδια ΔΟΥ, μέσω λογαριασμού του εξουσιοδοτημένου λογιστή ή του νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας. Μέχρι 30/6 είναι υποχρεωμένες υποβολής Δήλωσης Φόρου Εισοδήματος Νομικών Προσώπων (Ν εντύπου) συνοδευόμενη από το έντυπο Ε3, μέσω του λογαριασμού του εξουσιοδοτημένου λογιστή. Αξίζει να αναφερθεί ότι από το 2017 βάση της παραγράφου 11 της ΠΟΛ 1044 ΦΕΚ 10371 με αριθμό Φυλλαδίου 880(“ΠΟΛ. 1044 /06-03-2018 | ΑΑΔΕ,” n.d.) οι Ναυτικές Εταιρείες δεν είναι υποχρεωμένες να συμπληρώνουν το Ε3 πάρα μόνο το καθαρό τους αποτέλεσμα στο έντυπο Ν. Άλλες καταστάσεις που υποχρεούνται να υποβάλλουν είναι ο Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας Φ5 μέχρι και την 20στή μέρα του επομένου μήνα, στην περίπτωση που η εταιρεία έχει ενδοκοινοτικές συναλλαγές, αφού πρώτα έχει προβεί σε τροποποίηση του Μητρώου της, με άνοιγμα ενδοκοινοτικών συναλλαγών, μέσω κατάθεσης Δήλωσης μεταβολής εργασιών μη Φυσικού Προσώπου (Μ3 έντυπο), στην αρμόδια ΔΟΥ. Είναι υπόχρεη ακόμα κατάθεση στην αρμόδια ΔΟΥ Προσωρινής Δήλωσης ΦΜΥ, εφόσον έχει ανοιχτό Ναυτολόγιο από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο και απασχολεί πλήρωμα, ώστε να αποδώσει τον Φόρο των εργαζομένων.

Αξιοσημείωτο είναι ότι μόνο οι εργαζόμενοι εμπορικών πλοίων αποδίδουν τον Φόρο Μισθωτών Υπηρεσιών, καταθέτοντας με φυσική παρουσία ο εξουσιοδοτημένος λογιστής της εταιρείας την Προσωρινή Δήλωση ΦΜΥ. (“Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος (Ν. 4172/2013) που ισχύει για εισοδήματα από 1.1.2014 | Forin.gr,” n.d.). Εξαιτίας αυτού, υποχρεωτική είναι η υποβολή Ετήσιων Βεβαιώσεων αποδοχών για το πλήρωμα που απασχολεί κάθε τέλος Φεβρουαρίου μέσω του λογαριασμού του εξουσιοδοτημένου λογιστή ή του νόμιμου εκπροσώπου. Άλλες δηλώσεις που υποχρεούνται να υποβάλλουν είναι η Δήλωση Παρακρατούμενων Φόρων σε περίπτωση τιμολογίων από ελεύθερους επαγγελματίες συνοδευόμενη από Μηνιαία Βεβαίωση Αποδοχών Συντάξεων από επιχειρηματική δραστηριότητα, και η Δήλωση Ηλεκτρονικού Μισθωτηρίου σε περίπτωση που δεν έχει ακίνητο για έδρα υπό την κυριότητά της. Τέλος, κάθε τρίμηνο υποχρεωτική είναι η υποβολή της κατάστασης συμφωνητικών σε περίπτωση Συμβάσεων –Ναυλοσυμφώνων, μέσω του λογαριασμού του εξουσιοδοτημένου λογιστή ή του νόμιμου εκπροσώπου.

Από την άλλη μεριά, οι εφοπλιστικές ναυτικές εταιρείες, δηλαδή εκείνες που εκμεταλλεύονται πλοία, που ανήκουν σε τρίτους, τηρούν υποχρεωτικά Γ΄ κατηγορίας βιβλία και έχουν όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος. Τα βιβλία αυτά πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά σε ελληνικό, και μόνο, νόμισμα ανεξαρτήτως αν συντάσσουν τις λογιστικές τους καταστάσεις σε ξένο νόμισμα ή ακόμα και αν το κεφάλαιο τους είναι εκφρασμένο σε ξένο νόμισμα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, η απαλλαγή των πλοιοκτητριών ναυτικών εταιρειών από την υποχρέωση να τηρούν διπλογραφικά βιβλία αναλυτικής λογιστικής αποτελεί ένα μεγάλο φορολογικό κίνητρο. Η ρύθμιση αυτή προσφέρει ευελιξία ως προς τη δυνατότητα τήρησης βιβλίων σε ξένο νόμισμα και επιπλέον παρέχει σημαντική ελάφρυνση από τις τυπικές διαδικασίες, αναφορικά με την τήρηση κατά το προβλεπόμενο τυπικό έγκαιρη ενημέρωση, που προβλέπει ο Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος. Αξιοσημείωτο είναι ότι πριν την δημιουργία της Ναυτικής Εταιρείας του νόμου που αναλύουμε, είχαν δημιουργηθεί άλλες νομικές μορφές τέτοιου είδους οι οποίες παρά τις ευελιξίες που παρείχαν στους πλοιοκτήτες απέτυχαν και ένας παράγοντας αποτυχίας ήταν η υποχρέωση τήρησης Γ΄ κατηγορίας βιβλία.

4.5 Συμπεράσματα

Η ναυτική εταιρεία συγκεντρώνει αρκετά συγκριτικά πλεονεκτήματα, τόσο έναντι εναλλακτικών λύσεων στο διεθνές πεδίο, όσο και σε σχέση με συγκρίσιμα επιχειρηματικά σχήματα, που προσφέρει η ελληνική έννομη τάξη. Απόδειξη των αναφερομένων αποτελεί η απήχυσή της, που έχει μέχρι σήμερα, στους ναυτιλιακούς επιχειρηματικούς κύκλους.

Από την άποψη του φορολογικού δικαίου μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο νόμος 959 / 1979 δεν εισήγαγε ριζοσπαστικές λύσεις, καθώς οι επιμέρους ρυθμίσεις βασίστηκαν σε ήδη δοκιμασμένες από το παρελθόν συνταγές. Αυτό που πρέπει κυρίως να αξιολογηθεί είναι ο συνδυασμός αυτών των επιμέρους ρυθμίσεων, και του αυτοτελούς και ενιαίου φορολογικού συνόλου, που έρχεται να συμπληρώσει και να ολοκληρώσει τον θεσμό της ναυτικής εταιρείας. Το συνολικό οικοδόμημα της φορολογίας των ναυτικών εταιρειών χαρακτηρίζεται από την απλότητα του, την πρακτικότητα του και την ευελιξία του. Έτσι, ο θεσμός αυτός έχει λειτουργήσει ομαλά από το 1979, χωρίς διαμαρτυρίες τόσο από την μεριά των φορολογουμένων όσο και από την μεριά της πολιτείας.

Ακόμα ένα βασικό χαρακτηριστικό, που παρατηρείται, είναι η καθολικότητά του καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος του, αφού το φορολογικό καθεστώς των ναυτικών εταιρειών έχει παραμείνει ίδιο στα κύρια σημεία του, πράγμα πρωτοφανές για τα ελληνικά φορολογικά δεδομένα. Το φορολογικό καθεστώς των ναυτικών εταιρειών κρίνεται σε γενικές γραμμές ολοκληρωμένο και επιτυχημένο, αν εξαιρέσουμε ορισμένες ελλείψεις στην δόμηση και στην πολυνομία. Ωστόσο δεν εκπλησώμαστε καθώς αυτό το αρνητικό το συναντάμε σε όλο το φορολογικό δίκαιο και οφείλεται στην αδυναμία του νομοθέτη να συλλέξει και να κωδικοποιήσει όλες τις εφαρμοστέες διατάξεις.

Παρ' όλα αυτά συμπεραίνουμε ότι, το φορολογικό δίκαιο των ναυτικών εταιρειών συντίθεται από μία πληθώρα διατάξεων, οι οποίες βρίσκονται διάσπαρτες σε ένα μεγάλο αριθμό νομοθετημάτων. Όλες αυτές οι διατάξεις δεν είναι μόνο ελκυστικές στους πλοιοκτήτες των ναυτικών εταιρειών αλλά είναι και καλά συντονισμένες μεταξύ τους, με εκπληκτικά θετικά αποτελέσματα, τα οποία δεν είναι άλλα από την μεγάλο αριθμό για τα ελληνικά δεδομένα (5.300 εταιρειών), που έχουν

καταγραφεί στα Μητρώα των Ναυτικών Εταιρειών από το 1979 ως και σήμερα. Το ανωτέρω νούμερο επιβεβαιώνεται από την παρακάτω στατιστική μελέτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΛΑΔΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

5.1 Εισαγωγή

Το παρόν Κεφάλαιο αποτελεί το πρακτικό κομμάτι της εργασίας αυτής. Το Πρακτικό κομμάτι αυτής της μελέτης χωρίζεται σε δύο μέρη, την κλαδική μελέτη δείγματος ναυτιλιακών εταιρειών παγκοσμίως συνοδευόμενο από τα συμπεράσματα της στατιστικής μελέτης και την παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων του Ελληνικού Στόλου Πλοίων άνω των 100 ΚΟΧ αλλά και των Ελληνόκτητων Πλοίων με ξένη σημαία που είναι ασφαλιστικώς συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ, αντλημένα από την απογραφή του 2020 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

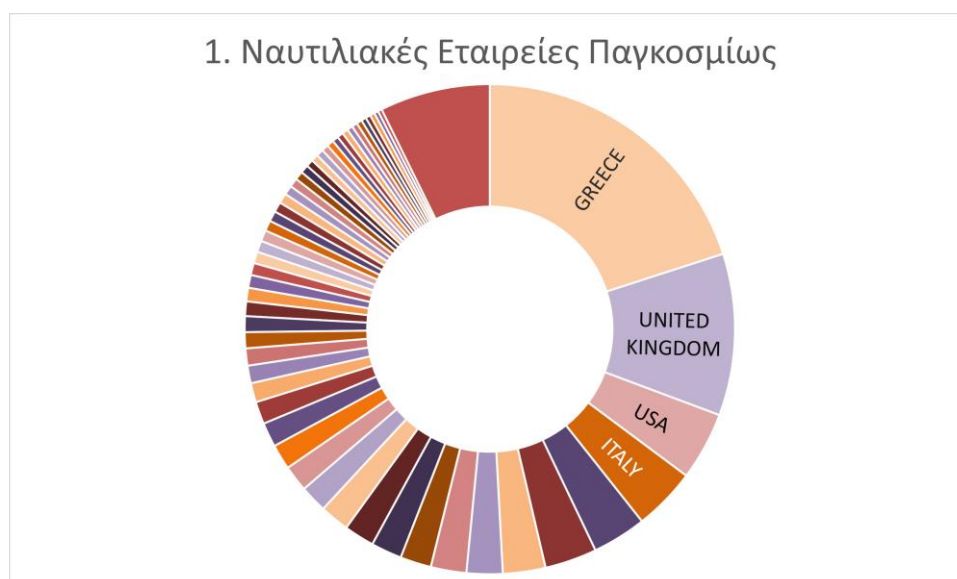
Η Συγκριτική Μελέτη Κλάδου βασίστηκε σε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα εταιρειών εκμετάλλευσης / διαχείρισης πλοίων για την χώρα μας. Πιο συγκεκριμένα το δείγμα περιλαμβάνει τις πλέον καταχωρημένες στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας εταιρείες που ασχολούνται με την ναυτιλία, που πρόσφατα έχουν ανανεώσει την συνδρομή τους. Πράγμα που σημαίνει ότι οι εταιρείες αυτές δεν περιλαμβάνουν όλο τον πληθυσμό αλλά τον αντιπροσωπεύουν σημαντικά. Στην αρχή της μελέτης αυτής παρουσιάζεται το δείγμα και περιγράφεται το πως πραγματοποιήθηκε η μελέτη αυτή και έπειτα γίνεται ο διαχωρισμός και επικεντρωνόμαστε στον ελληνικό χώρο που γίνεται και η ανάλυση. Στο σημείο αυτό να τονιστεί ότι τα αποτελέσματα της ανωτέρω μελέτης προέκυψαν με την μέθοδο της περιγραφικής στατιστικής.

Στο δεύτερο σκέλος του πρακτικού μέρους του κεφαλαίου αυτού, για την ολοκλήρωση της εικόνας της ελληνικής ναυτιλίας παρουσιάζονται τα ακριβή στοιχεία της απογραφής που διενέργησε η Ελληνική Στατιστική Αρχή το 2020 για τα Ελληνικά Πλοία που είναι ενεργά και η χωρητικότητά τους ξεπερνά τους 100 ΚΟΧ αλλά και για τα Ελληνόκτητα Πλοία με ξένη σημαία που είναι ασφαλιστικώς συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ..

5.2 Περιγραφή Πρακτικής Μελέτης Και Δείγματος

Το υπό εξέταση δείγμα περιλαμβάνει τις καταχωρημένες στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας εταιρείες που ασχολούνται με την ναυτιλία παγκοσμίως, των οποίων ο αριθμός τους ανέρχεται στις 21.857. Αναμενόμενο είναι ότι κομμάτι με τις ελληνικές εταιρείες που ασχολούνται με την ναυτιλία είναι πλέον πιο αντιπροσωπευτικό σε σχέση με τις αλλοδαπές εταιρείες που είναι καταγεγραμμένες. Ωστόσο μπορούμε να διαμορφώσουμε μία καλή εικόνα για την ναυτιλία των υπολοίπων αλλοδαπών χωρών, αν αφήσουμε έξω την Ελλάδα.

Όπως φαίνεται σχηματικά στην πίτα το 20,02% του δείγματος αντιπροσωπεύει τις ελληνικές εταιρείες πάνω στον τομέα της ναυτιλίας ανεξαρτήτως νομικής μορφής, ακολουθεί η Αγγλία κατέχοντας το 10,67%, και έπειτα οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, η Ιταλία, η Ισπανία και η Γερμανία με ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ 5% έως 3%.

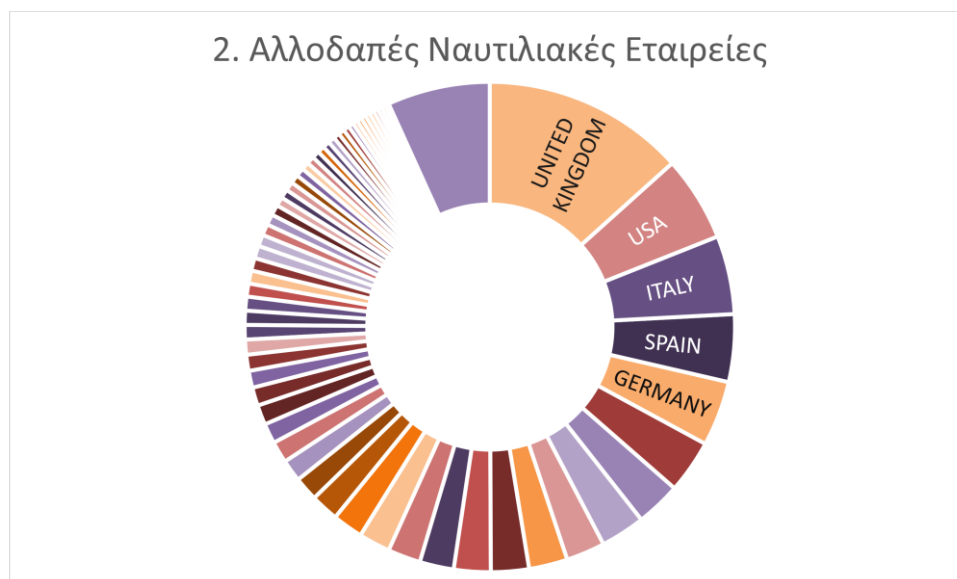


Είναι λογικό, αφού εξετάζουμε δείγμα αντλημένο από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας το μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας να το κατέχουν οι ελληνικές εταιρείες γύρω από την ναυτιλία. Για να πάρουμε μία πιο σωστή άποψη σχετικά με την παγκόσμια ναυτιλία στην παρακάτω πίτα παρουσιάζονται οι

αλλοδαπές εταιρείες που ασχολούνται με την ναυτιλία. Έτσι φαίνεται σχηματικά ποιες χώρες παγκοσμίως ασχολούνται περισσότερο με την ναυτιλία σε σχέση με τις υπόλοιπες για να αναπτυχθούν οι λόγοι, που συμβαίνει αυτό.

Το Ηνωμένο Βασίλειο με ποσοστό 13,35% κυριαρχεί στον κλάδο της ναυτιλίας και είναι αναμενόμενο αν σκεφτούμε ότι η Αγγλία έχει από τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια παγκοσμίως. Η ναυτιλία του Ηνωμένου Βασιλείου εξακολουθεί να αποτελεί έναν βαρύνουσα σημασίας κλάδο για την οικονομία του, καθώς, σε ανακοίνωσή του το UK Chamber of Shipping, επικαλούμενο στοιχεία του Cebr, σημειώνει ότι η συμβολή της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην οικονομία του Ηνωμένου Βασιλείου ανέρχεται σε £19 δις, καταγράφοντας αύξηση 41% από το 2010 έως το 2019 με απασχολούμενο προσωπικό άνω των 181.000 εργαζομένων. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν απόδειξη ότι η ναυτιλία του Ηνωμένου Βασιλείου αναπτύσσεται διαρκώς, διατηρώντας τη φήμη της ως ναυτιλιακό κράτος.(Theodoropoulos, 2020)

Ακολουθούν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής κατέχουν το 5,63% στον χώρο της Ναυτιλίας, η Ιταλία με 5,18% η Ισπανία με 4,46% και η Γερμανία με 4,30%.



Για να δούμε πιο σφαιρικά τα πράγματα και για να μπορέσουμε να αξιολογήσουμε το δείγμα μας παραθέτονται τα αποτελέσματα ακόμα άλλης μίας

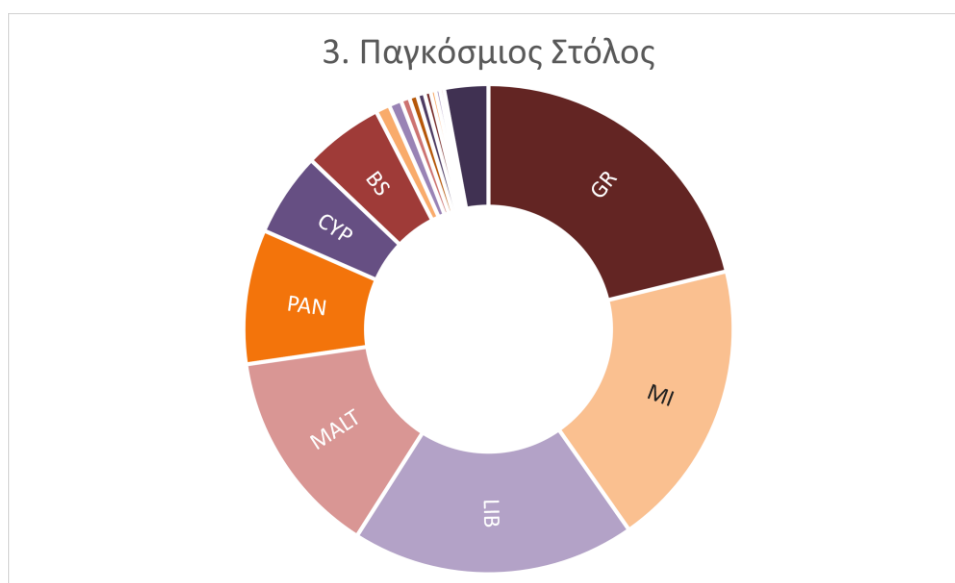
έρευνας. Σύμφωνα με τον νορβηγικό νηογνώμονα DNV GL και την Menon Economics οι οποίοι, παρουσίασαν το 2018 μία έρευνα τους με τίτλο «Leading Maritime Nations of the World» που, αφορά τα τριάντα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη στον κόσμο, τα πρώτα δέκα ναυτιλιακά κράτη στον κόσμο είναι η Κίνα, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Γερμανία, η Νορβηγία, η Νότια Κορέα, η Ελλάδα, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Σιγκαπούρη, και η Γαλλία. Καταλαβαίνουμε έτσι ότι το δείγμα μας δεν είναι άκρως αντιπροσωπευτικό σε κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ωστόσο μας κατατοπίζει σημαντικά πάνω ναυτιλία της Ε.Ε.⁵

Χρήσιμο ακόμα είναι, πριν προχωρήσουμε στην μελέτη της ναυτιλίας στην χώρα μας, να σχηματίσουμε μία εικόνα για τον παγκόσμιο στόλο το 2020 και να γίνει διαχωρισμός βάση της σημαίας που έχουν. Η σημαία του κάθε πλοίου καθορίζει την εθνικότητά του, την φορολογία του, τα τέλη των λιμένων που βαρύνεται όταν δηλώνει κατάπλου (τέλη ελλιμενισμού), την δραστηριότητά του και άλλα. Είναι γνωστό ότι οι μεγάλοι εφοπλιστές διαλέγουν σημαίες ευκαιρίας και ανοιχτού νηολογίου, γιατί τα «προσόντα» των πλοίων για την εγγραφή είναι ελάχιστα και σχεδόν όλα τα πλοία μπορούν να εγγραφούν, οι απαιτήσεις σε επίπεδο ασφάλειας, προστασίας τους περιβάλλοντος και στελέχωσης του πλοίου είναι λίγες. Ακόμα ένα πλεονέκτημα είναι και η ταχύτητα στην νηολόγηση του πλοίου αλλά και στην σύσταση του νομικού προσώπου που θα το εκμεταλλεύεται και χαμηλό κόστος νηολόγησης.

Οι Σημαίες ευκαιρίας είναι η σημαία της Λιβερίας, της Μάλτας, των Μπαχάμες, του Παναμά και της Κύπρου.

⁵ Ποια είναι τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη σήμερα;, 2018. . Isalos.net.

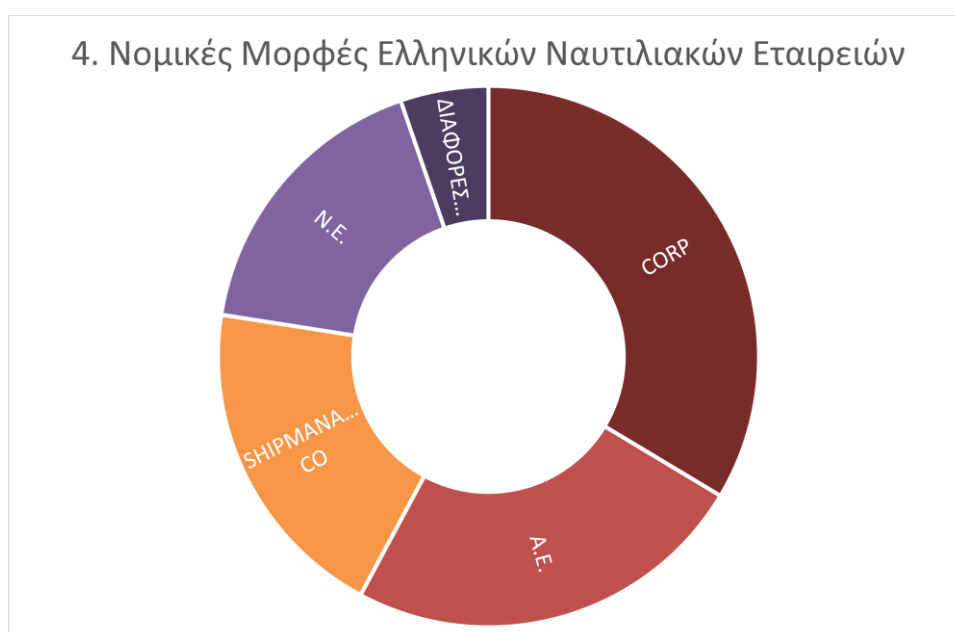
Σύμφωνα με το υπό εξέταση δείγμα μας που αποτελείται κυρίως από εταιρείες Ελλήνων εφοπλιστών, το μεγαλύτερο ποσοστό (21,20%) το κατέχουν τα πλοία με ελληνική σημαία, ακολουθούν τα πλοία με σημαία Μιλάνου 19,70%, τα πλοία με σημαία Λιβερίας 18,75%, έπειτα τα πλοία με σημαία Μάλτας 13,68% ενώ τα υπόλοιπα πλοία που απαρτίζουν τον παγκόσμιο στόλο κατέχουν ποσοστά κάτω του 10%. Τα αποτελέσματα είναι αρκετά ενθαρρυντικά για την χώρα μας καθώς μετά από μεγάλο αγώνα η χώρα μας κατάφερε την τελευταία εικοσαετία, μετά από συνεχής αλλαγές στο κανονιστικό πλαίσιο να παροτρύνει τους Έλληνες εφοπλιστές, να επιλέξουν την Ελληνική Σημαία για τα πλοία τους. Η Ελληνική σημαία ανταγωνίζεται τις σημαίες του Μιλάνου, της Λιβερίας και της Μάλτας στον ελλαδικό χώρο. Οι πλέον επικρατέστερες σημαίες στον χώρο της Ναυτιλίας είναι σίγουρα η σημαία του Μιλάνου, της Λιβερίας, της Μάλτας του Παναμά και βλέπουμε ότι είναι αισθητή η παρουσία της σημαίας της Κύπρου στα πλοία από Έλληνες εφοπλιστές.



Γεγονός είναι ότι, η Ελλάδα, που είναι μία μεσογειακή χώρα, με τις ολοένα μεταρρυθμίσεις στο κανονιστικό πλαίσιο πάνω στον τομέα της Ναυτιλίας, έχει καταφέρει να προσελκύσει πολλά πλοία τον τελευταίο καιρό.

5.3 Μελέτη Περίπτωσης Ναυτιλιακών Εταιρειών Στην Ελλάδα

Η ελληνική οικονομία στηρίζεται σημαντικά στην Ναυτιλία δηλαδή στην εκμετάλλευση πλοίου. Στην χώρα μας δεν υπάρχει περιορισμός σε ποια νομική μορφή θα ενταχθεί το πλοίο για να εκμεταλλευτεί εμπορικά και ανάλογα με τα κριτήρια επιλογής που θέτουν οι εφοπλιστές γίνεται και η επιλογή της κατάλληλης νομικής μορφής για την ναυτιλιακή εταιρεία. Σκοπός αυτής της μελέτης είναι να δούμε πρώτον τις μέρους των ναυτιλιακών αποτελούν οι Ναυτικές Εταιρείες του νόμου 959 / 1979 στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά, ποιες είναι οι επικρατέστερες νομικές μορφές και τι χαρακτηριστικά γνωρίσματα παρουσιάζει η κάθε νομική μορφή.



Στην χώρα μας το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κομμάτι με ποσοστό 33,60% αποτελείται από Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων. Να σημειωθεί ότι, στην ελληνική ναυτιλία κυριαρχούν οι κοινοπραξίες, καθώς εξυπηρετούν στην κάλυψη των πολλών αναγκών στην επιβατηγό ναυτιλία και στην εξυπηρέτηση των δρομολογιακών γραμμών. Ακόμα οι περισσότεροι Έλληνες επενδυτές στον χώρο της ναυτιλίας επιλέγουν να συνεργαστούν και με άλλους για να μειώσουν το μεγάλο

κίνδυνο που φέρει το κάθε πλοίο. Πίσω από κάθε μεγάλο όνομα που ακούγεται στον τομέα της ναυτιλίας κρύβονται πολλά άλλα κεφάλαια που το υποστηρίζουν. Μέσα σε αυτή την κατηγορία είναι ο Δαναός μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον Πειραιά, ο Γουλανδρής, ο Σπανόπουλος, ο Τσάκος και άλλοι.

Μετά από αυτή την κατηγορία ακολουθούν οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες η οποία ακολουθεί με 24,24%. Σε αυτή την κατηγορία είναι κυρίως ξένα κεφάλαια μέσα που συνεργάζονται με τους Έλληνες εφοπλιστές και συμμετέχουν σε ελληνικές Ανώνυμες Εταιρείες με κερδοφόρα αποτελέσματα. Μέσα σε όλες αυτές τις εταιρείες είναι η Blue Star Ferries, η Μινωικές, ο Λυβανός, και η Ντιάνα από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα εκμετάλλευσης μεγάλων εμπορικών πλοίων.

Αμέσως μετά ακολουθούν οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες στην Ελλάδα με ποσοστό 19,63%. Η Ελλάδα κυριαρχεί για την τεχνογνωσία της στον ναυτιλιακό κλάδο και αυτός είναι ο λόγος που είναι εν ενεργεία τόσες πολλές διαχειρίστριες εταιρείες γνωστές ως shipmanagement companies. Έλληνες ή ξένοι πλοιοκτήτες που διαθέτουν το πλοίο αλλά δεν έχουν την κατάλληλη γνώση και εμπειρία στον κλάδο, δίνουν την εξ ολοκλήρου διαχείριση του πλοίου σε αυτού του είδους τις εταιρείες οι οποίες το διαχειρίζονται και αμείβονται όπως ορίζει το συμφωνητικό που έχουν συνάψει με τους πλοιοκτήτες.

Τέταρτη έρχεται η νομική οντότητα της Ναυτικής Εταιρείας με ποσοστό 17,26% στην ελληνική ναυτιλία. Η Ναυτική Εταιρεία δημιουργήθηκε όπως προ είπαμε για να εξυπηρετήσει ελληνικά συμφέροντα μικρών ναυτιλιακών εταιρειών και κυρίως οικογενειακών εταιρειών. Το ποσοστό είναι αρκετά μεγάλο για αυτού του είδους την κατηγορία που απευθύνεται και μας φανερώνει ότι ένα αρκετά σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας στηρίζεται στις μικρομεσαίες εταιρείες.

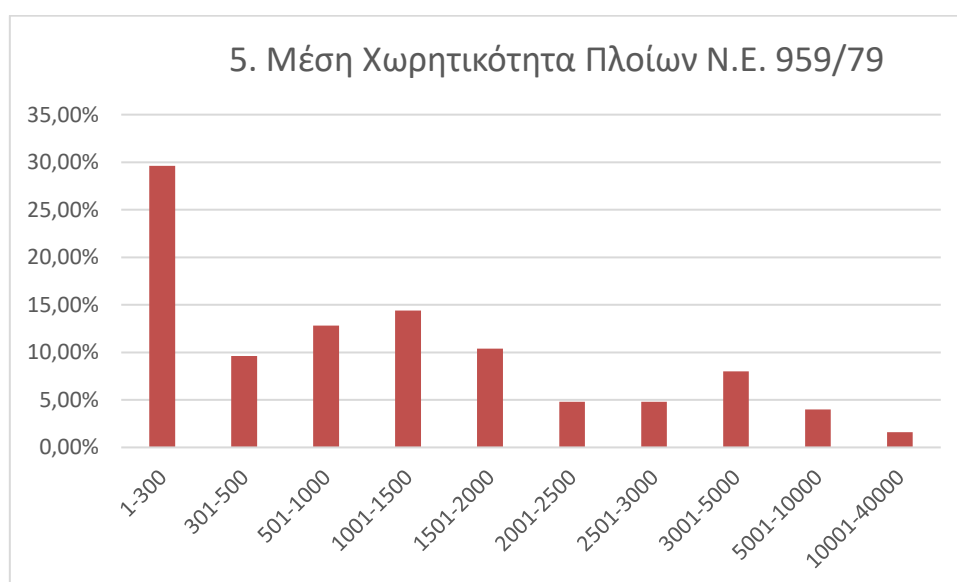
Στην τελευταία κατηγορία (Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε.) περιλαμβάνονται νομικά πρόσωπα ή και φυσικά που εκμεταλλεύονται πλοία με ελληνική σημαία. Αυτή η κατηγορία έχει ποσοστό 5,27% και περιέχει τις εταιρείες του δείγματος στις οποίες δεν αναγραφόταν η νομική τους μορφή ή είχαν επωνυμία φυσικού προσώπου (επέκταση του ΑΦΜ τους με ΚΑΔ την εκμετάλλευση εμπορικού σκάφους).

5.3.1 Ναυτικές Εταιρείες Ν. 959 / 1979

Οι Ναυτικές Εταιρείες του Ν. 959 / 1979 αποτελούν το 17,26% των ελληνικών οικονομικών οντοτήτων στον χώρο της Ναυτιλίας. Παρακάτω αναλύονται τα κύρια χαρακτηριστικά που φαίνεται να παρουσιάζουν οι Ναυτικές Εταιρείες ύστερα από την πρακτική μελέτη του δείγματος. Πιο συγκεκριμένα παρουσιάζεται

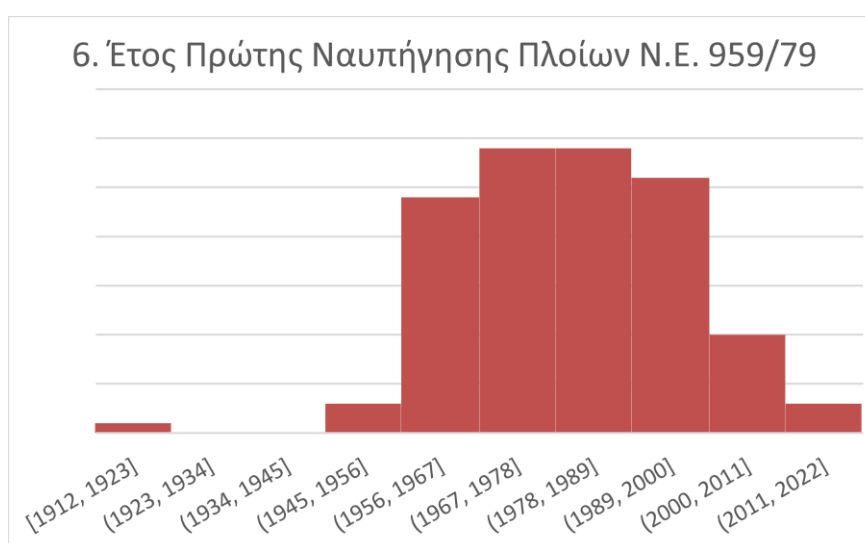
- Το πλαίσιο, που κυμαίνεται η Μέση Χωρητικότητα των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους
- Το πλαίσιο που κυμαίνεται το έτος κατασκευής τους ή αλλιώς το έτος της πρώτης ναυπήγησης των πλοίων τους
- Τον αριθμό των πλοίων, που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ναυτικές Εταιρείες και τέλος
- Τις κατηγορίες των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους

Από το δείγμα μας προκύπτει ότι τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ναυτικές Εταιρείες έχουν μικρής κλίμακας, όπως είναι αναμενόμενο, χωρητικότητα και κατηγοριοποιούνται ανά 500gt.



Η μέση χωρητικότητα των πλοίων των Ναυτικών Εταιρειών κυμαίνεται από 10gt έως 40000 gt. Το μεγαλύτερο ποσοστό με 29,60% των πλοίων έχει χωρητικότητα μέχρι 300gt, ενώ σε την κλίμακα του 10% των πλοίων περιλαμβάνονται αυτά με 1000gt-1500gt, με 500gt – 1000gt και με 1500gt – 2000gt. Το πιο χαμηλό ποσοστό του 1,60% περιλαμβάνει τα πλοία με χωρητικότητα από 10000gr – 40000gt.

Οι Ναυτικές Εταιρείες έχουν υπό την πλοιοκτησία τους όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, πλοία με έτος κατασκευής από το 1912 μέχρι και το 2017.

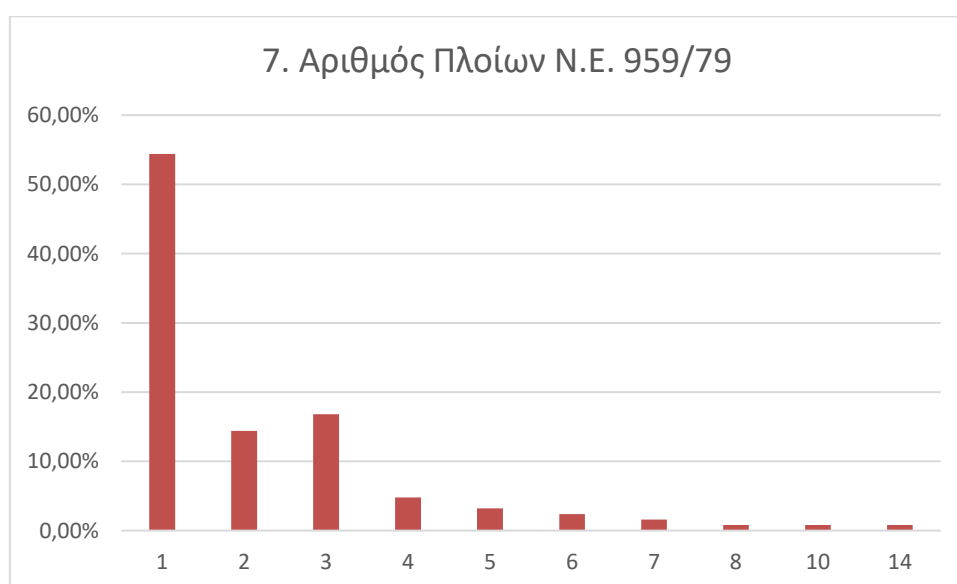


Τα περισσότερα πλοία των Ναυτικών Εταιρειών είναι κυρίως κατασκευασμένα από το 1956 μέχρι το 2000, χωρίς να λείπουν και πλοία χρονολογημένα από το 2000 και έπειτα. Υπάρχει ωστόσο ένα πολύ χαμηλό ποσοστό πλοίων με έτος πρώτης ναυπήγησης από το 1912 μέχρι το 1923. Τα περισσότερα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ναυτικές Εταιρείες χρονολογούνται από το 1967-1989 και αυτό εξηγείται γιατί πλοία ελληνικής σημαίας με έτος πρώτης ναυπήγησης μετά το 1985 και κάνοντας διεθνής πλόες υπόκεινται σε περισσότερες χρεώσεις.

Αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ναυτικές Εταιρείες θα μπορούσαμε και πριν την μελέτη περίπτωσης να συμπεράνουμε από τον νόμο σύστασής τους ότι κυρίως είναι μονοβάπορες εταιρείες.

Ο ίδιος ο νόμος κατευθύνει τις Ναυτικές Εταιρείες σε μικρομεσαίες εταιρείες και κυρίως οικογενειακές. Κανένας μέτοχος αυτού του βεληνεκού δεν θα ρίσκαρε να βάλει υπό την πλοιοκτησία μίας ναυτικής εταιρείας πάνω από ένα πλοίο, γιατί οι κίνδυνοι στην θάλασσα είναι πολλοί και η «αποτυχία» του ενός πλοίου παρασέρνει και το άλλο. Γι' αυτόν τον λόγο οι περισσότεροι εφοπλιστές που έχουν πάνω από ένα πλοίο προτιμούν να σχηματίσουν για το κάθε ένα ξεχωριστά και μία Ναυτική Εταιρεία παρά να τα έχουν όλα υπό την πλοιοκτησία μίας Ναυτικής Εταιρείας.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι Ναυτικές Εταιρείες έχουν υπό την πλοιοκτησία τους από ένα πλοίο έως και δεκατέσσερα .

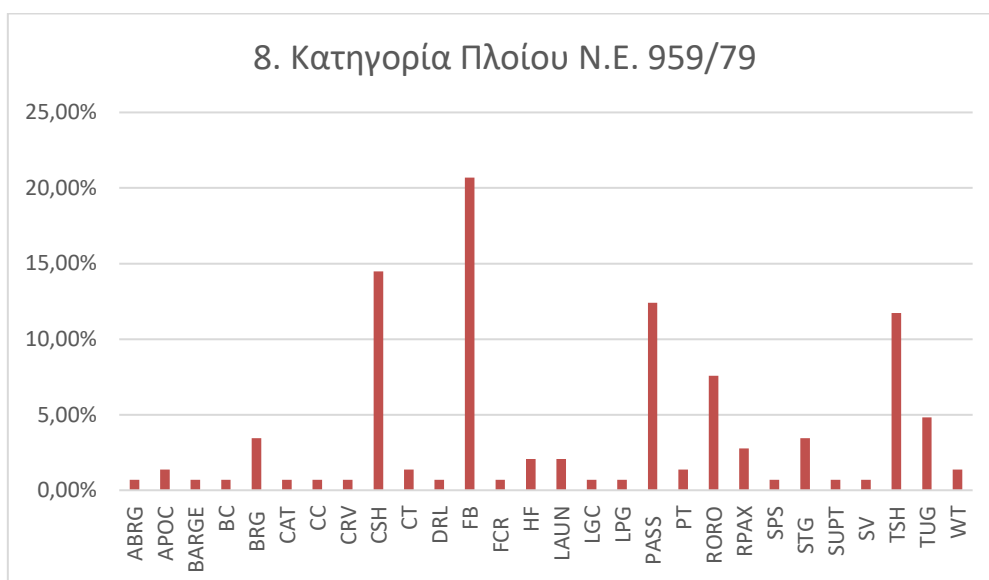


Το 54,40% των Ναυτικών Εταιρειών έχει ένα πλοίο και στην κλίμακα του 15% έχουν δύο με τρία πλοία. Από την άλλη μεριά οι εταιρείες που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οκτώ δέκα και δεκατέσσερα πλοία αγγίζουν το 0,80%

Όσον αφορά την κατηγορία ή αλλιώς το είδος των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ναυτικές Εταιρείες αυτό όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα ποικίλει. Αν αναλογιστούμε όλα τα ειπωμένα για την Ναυτική Εταιρεία σε συνδυασμό με την εικόνα που έχουμε έπειτα από μία επίσκεψη στον εμπορικό λιμάνι του Πειραιά, που μας δίνει μία πρώτη αίσθηση της κατάστασης που επικρατεί στην ελληνική ναυτιλία μπορούμε πρόχειρα να πούμε ότι, κυρίως θα σε αυτή την

κατηγορία δούμε πολλά φορτηγά πλοία που εξυπηρετούν την θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων ή και χύδην φορτίων, ferry boat που συνδέουν την συγκοινωνία μεταξύ κοντινών αποστάσεων, επιβατηγά πλοία που εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό των γραμμών αυτών, αλλά και ρυμουλκά πλοία.

Σύμφωνα λοιπόν με το διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό ύψους 20,69% πλοίων που έχουν οι Ναυτικές Εταιρείες είναι ferry boat, ακολουθούν τα φορτηγά πλοία με ποσοστό 14,48% τα επιβατηγά με 12,41% και τα τάνκερ με 11,72%. Πολύ λίγες είναι οι εταιρείες με ποσοστό της τάξης του 0,60% που εκμεταλλεύονται φορτηγά χύδην φορτίου (συνήθως μεγάλης χωρητικότητας), και πλοία τύπου SPS, LPG, και LGC.



Συνεπώς τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ναυτικές Εταιρείες είναι προπαντός ελληνικής σημαίας και χαμηλής χωρητικότητας, και χωρίς να ξεπερνούν τα 40.000gt, είναι κατασκευασμένα κυρίως από το 1956 μέχρι το 2000 και τα περισσότερα είναι φορτηγά πλοία ή ferry boat. Οι Ναυτικές Εταιρείες είναι κατά κόρων μονοβάπορες και σε καμία περίπτωση δεν έχουν μέχρι σήμερα υπό την πλοιοκτησία τους πάνω από 10 με 14 πλοία

5.3.2 Ανώνυμες Εταιρείες Διαχείρισης Πλοίων

Οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες αποτελούν το 24,24% των ελληνικών οικονομικών οντοτήτων στον χώρο της Ναυτιλίας. Παρακάτω αναλύονται τα κύρια χαρακτηριστικά που φαίνεται να παρουσιάζουν οι εταιρείες αυτής της νομικής μορφής ύστερα από την πρακτική μελέτη του δείγματος, όπως και στις Ναυτικές Εταιρείες του νόμου 959 / 1979. Πιο συγκεκριμένα παρουσιάζεται

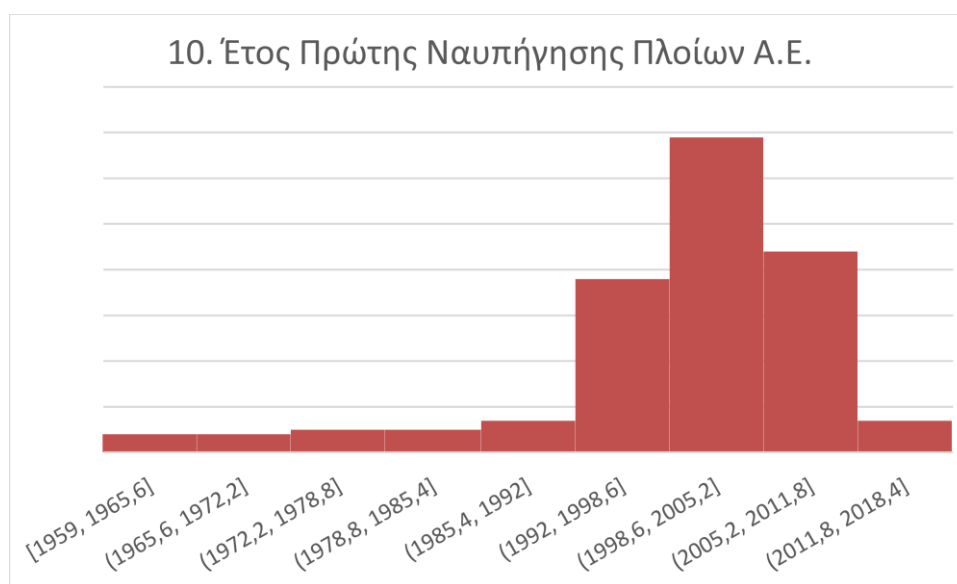
- Το πλαίσιο, που κυμαίνεται η Μέση Χωρητικότητα των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους
- Το πλαίσιο που κυμαίνεται το έτος κατασκευής τους ή αλλιώς το έτος της πρώτης ναυπήγησης των πλοίων τους
- Τον αριθμό των πλοίων, που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες και τέλος
- Τις κατηγορίες των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους

Από το δείγμα μας προκύπτει ότι τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν μεγάλης κλίμακας χωρητικότητα, δηλαδή τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους είναι από μεγάλα έως πολύ μεγάλα πλοία και κατηγοριοποιούνται ανά 10.000gt.



Η μέση χωρητικότητα των πλοίων των Ανώνυμων Ναυτιλιακών Εταιρειών κυμαίνεται από 50gt έως 100.000 gt, σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες οι οποίες δεν είχαν υπό την πλοιοκτησία τους πλοία άνω των 40.000gt. Το μεγαλύτερο ποσοστό με 28,42% των πλοίων έχει χωρητικότητα από 20.000gt – 30.000gt και ακολουθεί αμέσως μετά με ποσοστό 27,32% τα πλοία με χωρητικότητα από 30.000gt – 40.000gt, ενώ σε την κλίμακα του 10% των πλοίων περιλαμβάνονται αυτά με 50gt – 10.000gt με 10.000gt-20.000gt, και με 40.000gt – 50.000gt. Το πιο χαμηλό ποσοστό του 0,55 % περιλαμβάνει τα πλοία με χωρητικότητα από 80.000gr – 90.000gt.

Οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την πλοιοκτησία τους όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, πλοία με έτος κατασκευής από το 1959 μέχρι και το 2018 σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες οι οποίες έχουν πλοία κατασκευής του 1912 έως του 2020. Έχουν σε γενικές γραμμές νεότερα πλοία σε σχέση με τις Ναυτικές Εταιρείες και τα περισσότερα είναι εικοσαετίας αν όχι δεκαπενταετίας.

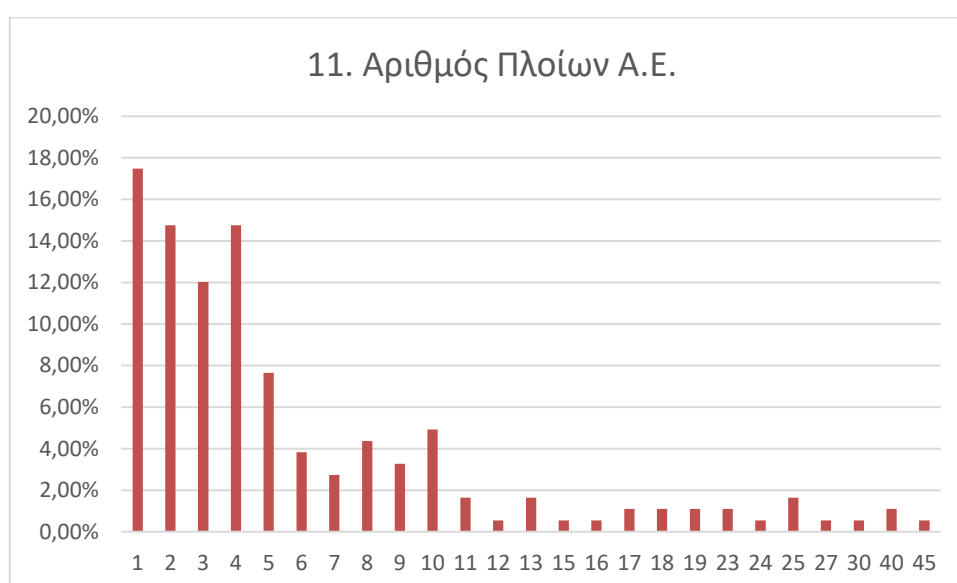


Τα περισσότερα πλοία των Ανώνυμων Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι κυρίως κατασκευασμένα από το 1992 μέχρι το 2018. Υπάρχει ωστόσο ένα πολύ χαμηλό ποσοστό πλοίων με έτος πρώτης ναυπήγησης από το 1959 μέχρι το 1992.

Αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες θα μπορούσαμε και πριν την μελέτη περίπτωσης να

υπολογίσουμε ότι συμπεριλαμβανομένου του μεγάλου κόστους ίδρυσης μίας Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας αλλά και του μεγάλου κινδύνου στα θαλάσσια ταξίδια, κανένας μέτοχος δεν θα ρίσκαρε να βάλει υπό την πλοιοκτησία μίας ανώνυμης εταιρείας πάρα πολλά πλοία εξαιτίας του κινδύνου, αλλά ούτε και πολύ λίγα εξαιτίας του κόστους, σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες που προαναφέρθηκαν.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την πλοιοκτησία τους από 1 πλοίο έως και 45, σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες που δεν ξεπερνούν τα 14 πλοία ανά εταιρεία.

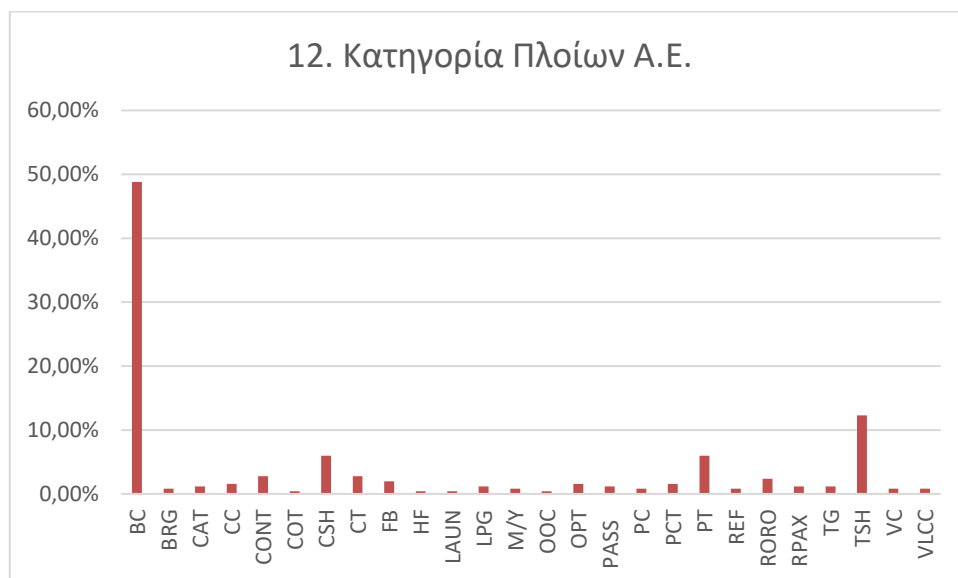


Όπως προαναφέραμε όντως, οι περισσότερες Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την πλοιοκτησία του από ένα έως δέκα πλοία και σε πολύ μικρό ποσοστό είναι αυτές που έχουν πολλά πλοία. Το 17,49% έχουν ένα πλοίο και το αμέσως επόμενο ποσοστό είναι το 14,75% που αφορά Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες με δύο ή/ και τέσσερα πλοία υπό την πλοιοκτησία τους. Από την άλλη μεριά οι εταιρείες αυτής της νομικής μορφής, που να έχουν υπό την πλοιοκτησία τους δώδεκα, δεκαπέντε, δεκάξι εικοσιτέσσερα, είκοσι επτά, τριάντα και σαράντα πέντε πλοία αγγίζουν το 0,55%, που αποτελεί και το μικρότερο ποσοστό.

Όσον αφορά την κατηγορία ή αλλιώς το είδος των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες, ξεχωρίζει μία κατηγορία

πλοίου η οποία δεν είναι άλλη από τα Bulk Carrier δηλαδή τα φορτηγά χύδην φορτίου.

Σύμφωνα λοιπόν με το διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό ύψους 48,81% των πλοίων που έχουν οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες είναι Bulk Carrier, και ακολουθούν με 12,30% τα Tanker Ship. Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά ποσοστά. Πολύ λίγες είναι οι εταιρείες με ποσοστό της τάξης του 2 % που εκμεταλλεύονται πλοία επιβατηγά Ferry Boat, Motor Yacht και RoRo. Όμως παρατηρείται ότι σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες εκμεταλλεύονται και CONT και VLCC, τα οποία είναι πλοία με πάρα πολύ μεγάλο όγκο και χωρητικότητα.



Οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες σε αντίθεση με τις Ναυτικές που τις υποχρεώνει ο νόμος σύστασής τους 959 / 1979, έχουν κυρίως πλοία με ξένη σημαία αλλά έχουν και ελληνικά πλοία με ένα σχετικά μικρό ποσοστό.



Σύμφωνα με την ανωτέρω πίτα το 14% των πλοίων, που είναι υπό την πλοιοκτησία Ανώνυμων Ναυτιλιακών Εταιρειών έχουν ελληνική σημαία ενώ όλα τα υπόλοιπα πλοία έχουν σημαίες εκτός της ελληνικής.

Συνεπώς κατά ένα γενικό συμπέρασμα τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες είναι μεγάλης χωρητικότητας αγγίζοντας τα 100.000gt, τα περισσότερα είναι κατασκευασμένα κυρίως από το 1998 μέχρι το 2011 και τα περισσότερα είναι φορτηγά πλοία χύδην φορτίου (Bulk Carrier). Οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την πλοιοκτησία τους πλοία ξένης σημαίας χωρίς να λείπουν και πλοία ελληνικής σημαίας κυμαινόμενα κυρίως από ένα έως και δέκα πλοία ανά εταιρεία, ενώ δεν λείπουν και μερικές Ανώνυμες Εταιρείες που εκμεταλλεύονται μέχρι και 45 πλοία.

5.3.3 Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες

Οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες αποτελούν το 19,63% των ελληνικών οικονομικών οντοτήτων στον χώρο της Ναυτιλίας. Παρακάτω αναλύονται τα κύρια χαρακτηριστικά που φαίνεται να παρουσιάζουν οι εταιρείες αυτής της νομικής μορφής ύστερα από την πρακτική μελέτη του δείγματος, όπως και στις Ναυτικές Εταιρείες του νόμου 959 / 1979 και στις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες. Πιο συγκεκριμένα παρουσιάζεται

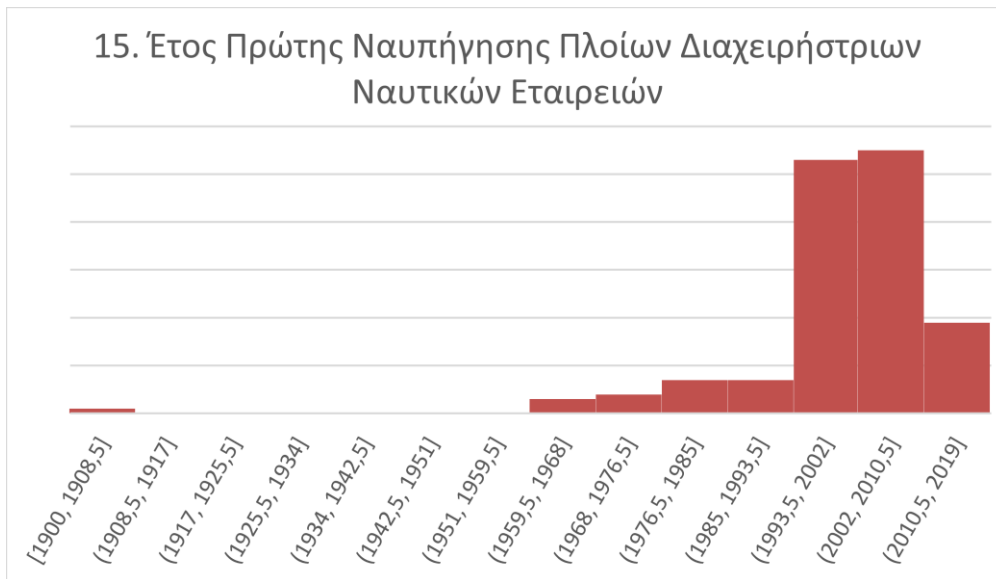
- Το πλαίσιο, που κυμαίνεται η Μέση Χωρητικότητα των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους
- Το πλαίσιο που κυμαίνεται το έτος κατασκευής τους ή αλλιώς το έτος της πρώτης ναυπήγησης των πλοίων τους
- Τον αριθμό των πλοίων, που έχουν υπό την διαχείρισή τους οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες και τέλος
- Τις κατηγορίες των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους

Από το δείγμα μας προκύπτει ότι τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν μεγάλης κλίμακας χωρητικότητα, δηλαδή τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους είναι από πολύ μεγάλα έως πάρα πολύ μεγάλα πλοία και κατηγοριοποιούνται ανά 10.000gt.



Η μέση χωρητικότητα των πλοίων των Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών κυμαίνεται από 50gt έως 170.000 gt, σε αντίθεση με της Ναυτικές Εταιρείες οι οποίες δεν είχαν υπό την πλοιοκτησία τους πλοία άνω των 40.000gt. Το μεγαλύτερο ποσοστό με 23,49% των πλοίων έχει χωρητικότητα από 30.000gt – 40.000gt και ακολουθεί αμέσως μετά με ποσοστό 17,45% τα πλοία με χωρητικότητα από 50gt – 10.000gt και 20.000gt – 30.000gt. Το πιο χαμηλό ποσοστό του 0,67 % περιλαμβάνει τα πλοία με χωρητικότητα από 80.000gr – 90.000gt και 160.000gr – 170.000gt.

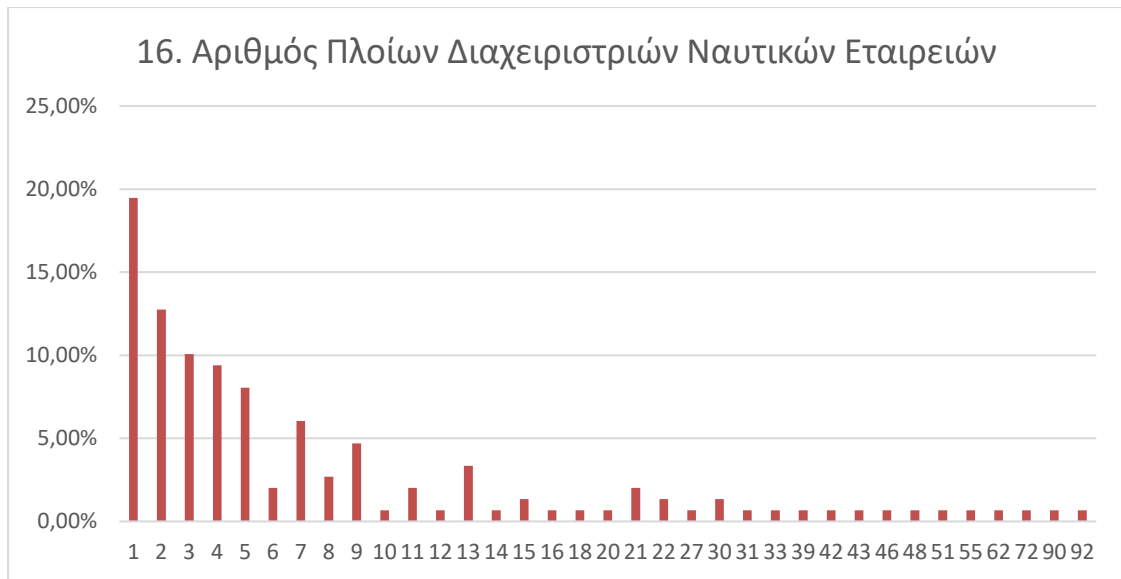
Οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την διαχείρισή τους όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, πλοία με έτος κατασκευής από το 1900 μέχρι και το 2019. Έχουν σε γενικές γραμμές νεότερα πλοία σε σχέση με τις Ναυτικές Εταιρείες και τα περισσότερα είναι εικοσαετίας αν όχι δεκαπενταετίας, όπως και οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες και ένας πολύ μικρός αριθμός Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών έχουν πλοία από το 1900-1908, τον οποίο δεν τον λαμβάνουμε υπόψη μας γιατί αποτελεί μία ακραία τιμή.



Τα περισσότερα πλοία των Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι κυρίως κατασκευασμένα από το 1993 μέχρι το 2018. Υπάρχει ωστόσο ένα χαμηλό ποσοστό πλοίων με έτος πρώτης ναυπήγησης από το 1959 μέχρι το 1993.

Αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που έχουν υπό την διαχείρισή τους οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες, θα μπορούσαμε και πριν την μελέτη περίπτωσης να υπολογίσουμε ότι αναλογιζόμενου του σκοπού ίδρυσης των Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών, ο οποίος είναι η αποκλειστική διαχείριση ξένων πλοιοκτητών, θα έχουν υπό την διαχείρισή τους πάνω από ένα πλοίο. σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες που οι περισσότερες είχαν ένα μόνο πλοίο.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την διαχείρισή τους από 1 πλοίο έως και 92, σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες που δεν ξεπερνούν τα 14 πλοία ανά εταιρεία και τις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες που δεν ξεπερνούσαν τα 45.

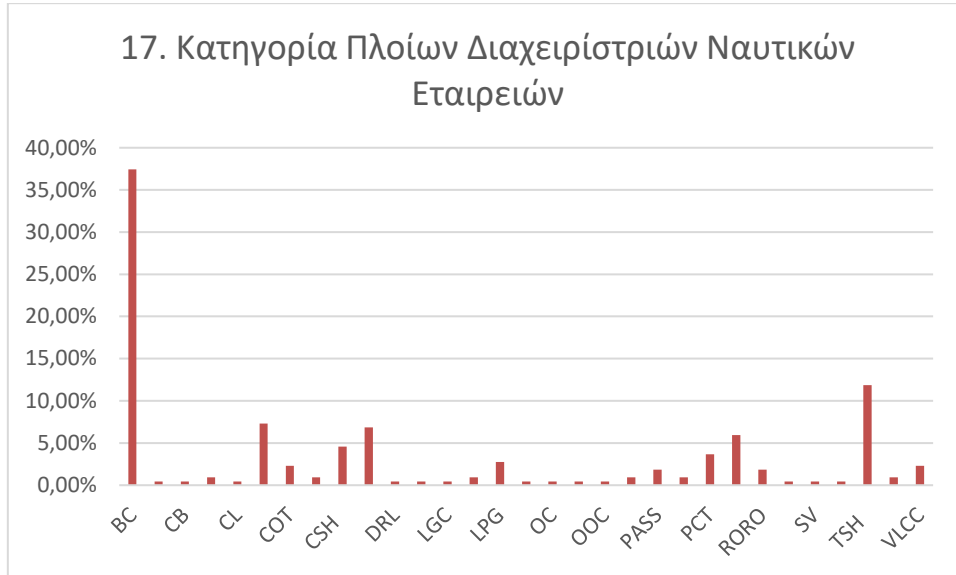


Όπως προαναφέραμε όντως, οι περισσότερες Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την διαχείρισή τους, από ένα έως εννέα πλοία και σε πολύ μικρό ποσοστό είναι αυτές που έχουν πολλά πλοία. Το 19,46% έχουν ένα πλοίο και το αμέσως επόμενο ποσοστό είναι το 12,75% που αφορά Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες με δύο πλοία υπό την διαχείρισή τους. Από την άλλη μεριά οι εταιρείες αυτής της νομικής μορφής, που να έχουν υπό την διαχείρισή τους δέκα, δώδεκα, δεκατέσσερα, δεκάξι, δεκαοκτώ, είκοσι, είκοσι επτά, και από τριάντα ένα έως ενενήντα δύο πλοία αγγίζουν το 0,67%, που αποτελεί και το μικρότερο ποσοστό.

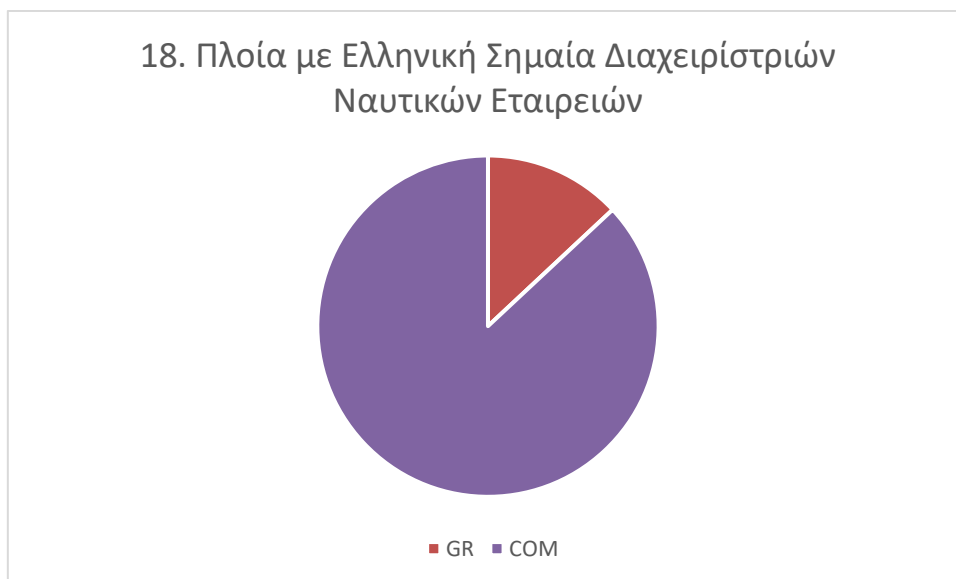
Όσον αφορά την κατηγορία ή αλλιώς το είδος των πλοίων που έχουν υπό την διαχείρισή τους οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες, ξεχωρίζει μία κατηγορία πλοίου η οποία δεν είναι άλλη από τα Bulk Carrier δηλαδή τα φορτηγά χύδην φορτίου, όπως και στις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες.

Σύμφωνα λοιπόν, με το διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό ύψους 37,44% των πλοίων που έχουν οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες είναι Bulk Carrier, και ακολουθούν με 11,87% τα Tanker Ship. Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά ποσοστά Πολύ λίγες είναι οι εταιρείες με ποσοστό της τάξης του 2 % που διαχειρίζονται πλοία επιβατηγά Ferry Boat, Motor Yacht και RoRo. Όμως παρατηρείται ότι σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες εκμεταλλεύονται και αυτές όπως οι Ανώνυμες

Ναυτιλιακές Εταιρείες, CONT και VLCC, τα οποία είναι πλοία με πάρα πολύ μεγάλο όγκο και χωρητικότητα.



Οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες σε αντίθεση με τις Ναυτικές που τις υποχρεώνει ο νόμος σύστασής τους 959 / 1979, έχουν κυρίως πλοία με ξένη σημαία αλλά έχουν και ελληνικά πλοία με ένα σχετικά μικρό ποσοστό, όπως ακριβώς και στις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες.



Σύμφωνα με την ανωτέρω πίτα το 13% των πλοίων, που είναι υπό την διαχείρισή Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών έχουν ελληνική σημαία ενώ όλα τα υπόλοιπα πλοία έχουν σημαίες έκτος της ελληνικής.

Συνεπώς κατά ένα γενικό συμπέρασμα, οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες παρουσιάζουν ίδια χαρακτηριστικά γνωρίσματα με τις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες. Πιο συγκεκριμένα, τα πλοία που είναι υπό την διαχείριση των Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι μεγάλης χωρητικότητας αγγίζοντας τα 170.000gt, τα περισσότερα είναι κατασκευασμένα κυρίως από το 1993 μέχρι το 2018 και τα περισσότερα είναι φορηγά πλοία χύδην φορτίου (Bulk Carrier). Οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν υπό την διαχείρισή τους πλοία ξένης σημαίας χωρίς να λείπουν και πλοία ελληνικής σημαίας κυμαινόμενα κυρίως από ένα έως και δέκα εννέα ανά εταιρεία, ενώ δεν λείπουν και μερικές Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες που διαχειρίζονται μέχρι και 92 πλοία.

5.3.4 Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων (Συνεταιρισμοί, Συμπλοιοκτησίες, Κοινοπραξίες, Ε.Π.Ε.)

Οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι των ελληνικών οικονομικών οντοτήτων στον χώρο της Ναυτιλίας με ποσοστό 33,60%. Παρακάτω αναλύονται τα κύρια χαρακτηριστικά που φαίνεται να παρουσιάζουν οι εταιρείες αυτής της νομικής μορφής ύστερα από την πρακτική μελέτη του δείγματος, όπως και στις Ναυτικές Εταιρείες του νόμου 959 / 1979, στις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες και στις Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες. Πιο συγκεκριμένα παρουσιάζεται

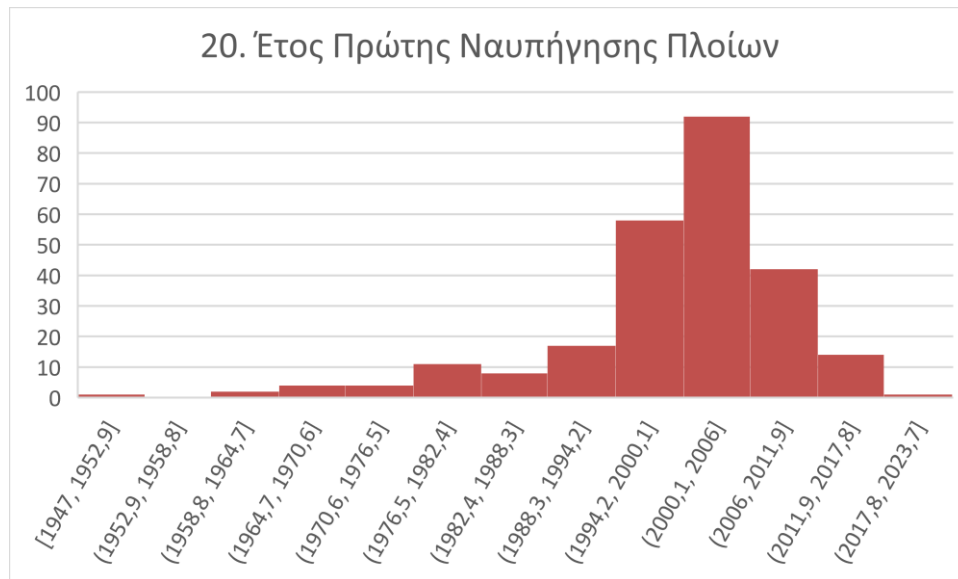
- Το πλαίσιο, που κυμαίνεται η Μέση Χωρητικότητα των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους
- Το πλαίσιο που κυμαίνεται το έτος κατασκευής τους ή αλλιώς το έτος της πρώτης ναυπήγησης των πλοίων τους
- Τον αριθμό των πλοίων, που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων και τέλος
- Τις κατηγορίες των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους

Από το δείγμα μας προκύπτει ότι τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες έχουν μεγάλης κλίμακας χωρητικότητα, δηλαδή τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους είναι από πολύ μεγάλα έως πάρα πολύ μεγάλα πλοία και κατηγοριοποιούνται ανά 10.000gt.



Η μέση χωρητικότητα των πλοίων της κατηγορίας που αναλύουμε κυμαίνεται από 20gt έως 190.000 gt, σε αντίθεση με της Ναυτικές Εταιρείες οι οποίες δεν είχαν υπό την πλοιοκτησία τους πλοία άνω των 40.000gt. Το μεγαλύτερο ποσοστό με 26,19% των πλοίων έχει χωρητικότητα από 30.000gt – 40.000gt και ακολουθεί αμέσως μετά με ποσοστό 21,43% τα πλοία με χωρητικότητα από 20gt – 10.000gt, όπως ακριβώς και στις Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες. Το πιο χαμηλό ποσοστό του 0,48 % περιλαμβάνει τα πλοία με χωρητικότητα από 180.000gr – 190.000gt.

Οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων έχουν υπό την πλοιοκτησία τους όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, πλοία με έτος κατασκευής από το 1958 μέχρι και το 2017. Έχουν σε γενικές γραμμές νεότερα πλοία σε σχέση με τις Ναυτικές Εταιρείες και παλαιότερα των Ανώνυμων Ναυτιλιακών Εταιρειών και των Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών και τα περισσότερα είναι εικοσιπενταετίας αν όχι εικοσαετίας.

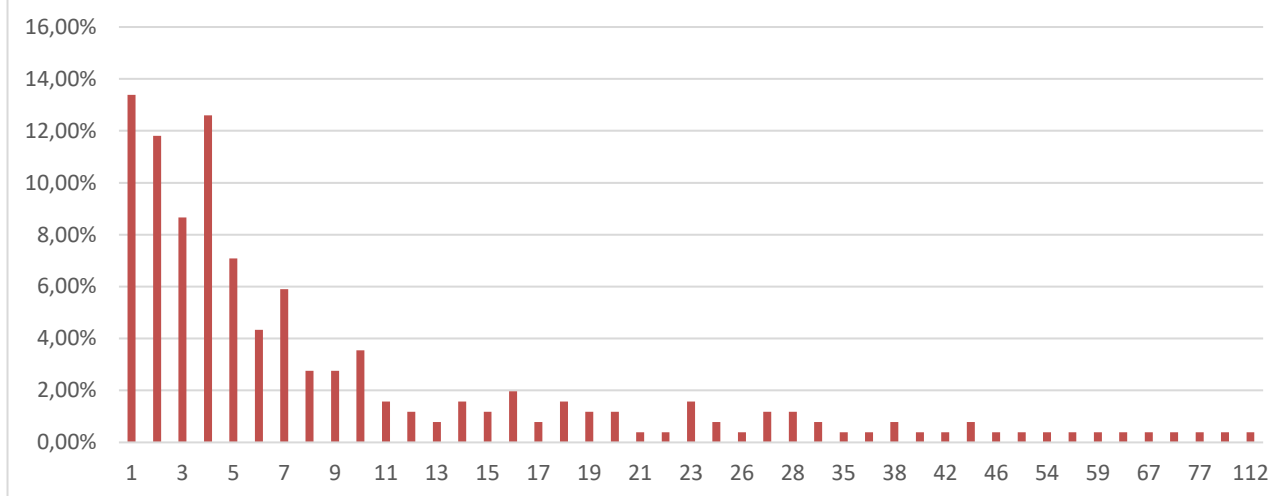


Τα περισσότερα πλοία των Ενώσεων Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων είναι κυρίως κατασκευασμένα από το 1994 μέχρι το 2011. Υπάρχει ωστόσο ένα χαμηλό ποσοστό πλοίων με έτος πρώτης ναυπήγησης από το 1958 μέχρι το 1993 και από το 2011 μέχρι και το 2017.

Αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων, θα μπορούσαμε και πριν την μελέτη περίπτωσης να υπολογίσουμε ότι αναλογιζόμενου του μεγάλου αριθμού των προσώπων που υπάρχουν σε αυτού του είδους τις νομικές μορφές, θα έχουν υπό την πλοιοκτησία τους πολλά πλοία σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες που οι περισσότερες είχαν ένα μόνο πλοίο, καθώς ο κίνδυνος που ενέχει η θαλάσσια αγορά είναι μεγάλος.

Έτσι τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων έχουν υπό την πλοιοκτησία τους από 1 πλοίο έως και 112, σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες που δεν ξεπερνούν τα 14 πλοία ανά εταιρεία, τις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες που δεν ξεπερνούσαν τα 45 και τις Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες που φτάνουν τα 92.

21. Αριθμός Πλοίων ανά Εταιρεία



Όπως προαναφέραμε όντως, οι περισσότερες Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων έχουν υπό την διαχείρισή τους, από ένα έως εννέα πλοία και σε πολύ μικρό ποσοστό είναι αυτές που έχουν πολλά πλοία. Το 19,46% έχουν ένα πλοίο και το αμέσως επόμενο ποσοστό είναι το 12,75% που αφορά Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων με δύο πλοία υπό την πλοιοκτησία τους. Από την άλλη μεριά, οι εταιρείες αυτής της νομικής μορφής, που να έχουν υπό την πλοιοκτησία τους εικοσιένα, είκοσι δύο, είκοσι έξι, τριανταπέντε, τριάντα έξι, σαράντα, σαράντα ένα, σαράντα δύο, σαράντα έξι, σαράντα εννέα, πενήντα τέσσερα, πενήντα επτά, πενήντα εννέα, εξήντα τέσσερα, εξήντα επτά, εβδομήντα δύο, εβδομήντα επτά, ενενήντα δύο και εκατόν δώδεκα πλοία αγγίζουν το 0,39%, που αποτελεί και το μικρότερο ποσοστό.

Όσον αφορά την κατηγορία ή αλλιώς το είδος των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων, ξεχωρίζει μία κατηγορία πλοίου η οποία δεν είναι άλλη από τα Bulk Carrier δηλαδή τα φορτηγά χύδην φορτίου, όπως και στις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες και στις Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες.

Σύμφωνα λοιπόν, με το διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό ύψους 42,06% των πλοίων που έχουν οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων είναι Bulk Carrier, και ακολουθούν με 12,17% τα Tanker Ship. Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά ποσοστά. Πολύ λίγες είναι οι εταιρείες με ποσοστό της τάξης του 5% που διαχειρίζονται πλοία φορτηγά, φορτηγά container και

δεξαμενόπλοια. Όμως παρατηρείται ότι σε αντίθεση με τις Ναυτικές Εταιρείες οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων εκμεταλλεύονται και αυτές όπως και οι Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες και οι Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες, CONT και VLCC, τα οποία είναι πλοία με πάρα πολύ μεγάλο όγκο και χωρητικότητα.



Οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων σε αντίθεση με τις Ναυτικές που τις υποχρεώνει ο νόμος σύστασής τους 959 / 1979, έχουν κυρίως πλοία με ξένη σημαία αλλά έχουν και ελληνικά πλοία με ένα σχετικά μικρό ποσοστό, όπως ακριβώς στις Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες και στις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες.

23. Πλοία με Ελληνική Σημαία



Σύμφωνα με την ανωτέρω πίτα το 14% των πλοίων, που είναι υπό την πλοιοκτησία των Ενώσεων Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων έχουν ελληνική σημαία ενώ όλα τα υπόλοιπα πλοία έχουν σημαίες έκτος της ελληνικής.

Συνεπώς κατά ένα γενικό συμπέρασμα, οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά γνωρίσματα με τις Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες και τις Διαχειρίστριες Ναυτιλιακές Εταιρείες. Πιο συγκεκριμένα, τα πλοία που είναι υπό την διαχείριση των Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι μεγάλης χωρητικότητας αγγίζοντας τα 190.000gt (κατά 20.000gt μικρότερη χωρητικότητα έχουν τα πλοία των Διαχειριστριών Ναυτιλιακών Εταιρειών), τα περισσότερα είναι κατασκευασμένα κυρίως από το 1993 μέχρι το 2011 και τα περισσότερα είναι φορτηγά πλοία χύδην φορτίου (Bulk Carrier). Οι Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων έχουν υπό την πλοιοκτησία τους πλοία ξένης σημαίας χωρίς να λείπουν και πλοία ελληνικής σημαίας κυμαινόμενα κυρίως από ένα έως και σαράντα δύο ανά εταιρεία, ενώ δεν λείπουν και μερικές Ενώσεις Προσώπων Εκμετάλλευσης Πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους μέχρι και 112 πλοία.

5.3.5 Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. (Προσωπικές, Ν.Ε.Π.Α., Ο.Ε., Ε.Ε.)

Οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. αποτελούν το 5,27% των ελληνικών οικονομικών οντοτήτων στον χώρο της Ναυτιλίας. Παρακάτω αναλύονται τα κύρια χαρακτηριστικά που φαίνεται να παρουσιάζουν οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. ύστερα από την πρακτική μελέτη του δείγματος. Πιο συγκεκριμένα παρουσιάζεται

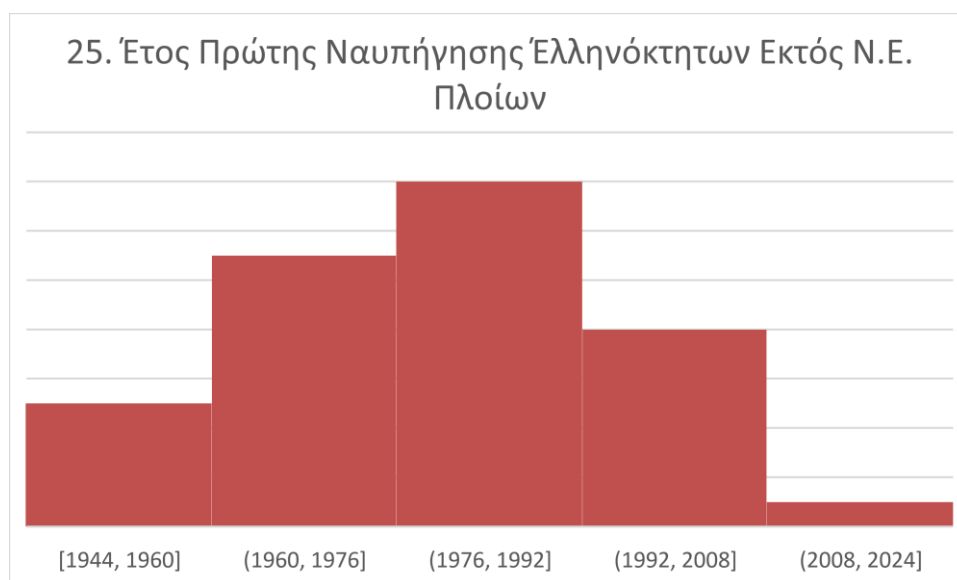
- Το πλαίσιο, που κυμαίνεται η Μέση Χωρητικότητα των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους
- Το πλαίσιο που κυμαίνεται το έτος κατασκευής τους ή αλλιώς το έτος της πρώτης ναυπήγησης των πλοίων τους
- Τον αριθμό των πλοίων, που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. και τέλος
- Τις κατηγορίες των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους

Από το δείγμα μας προκύπτει ότι τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. έχουν μικρής κλίμακας, όπως είναι αναμενόμενο, χωρητικότητα και κατηγοριοποιούνται ανά 10.000gt.



Η μέση χωρητικότητα των πλοίων των Εταιρειών Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. κυμαίνεται από 10gt έως 90.000 gt. Γενικά παρατηρούμε ότι η χωρητικότητα των υπο πλοιοκτησία τους πλοία είναι πολύ χαμηλή. Το μεγαλύτερο ποσοστό με 94,87% των πλοίων έχει χωρητικότητα μέχρι 10.000gt, ενώ σε ποσοστό 2,56%, που αποτελεί και το πιο χαμηλό ποσοστό σε αυτή την κατηγορία που εξετάζουμε, των πλοίων περιλαμβάνονται αυτά με χωρητικότητα από 40.000gt-50.000gt, και με 80.000gt – 90.000gt.

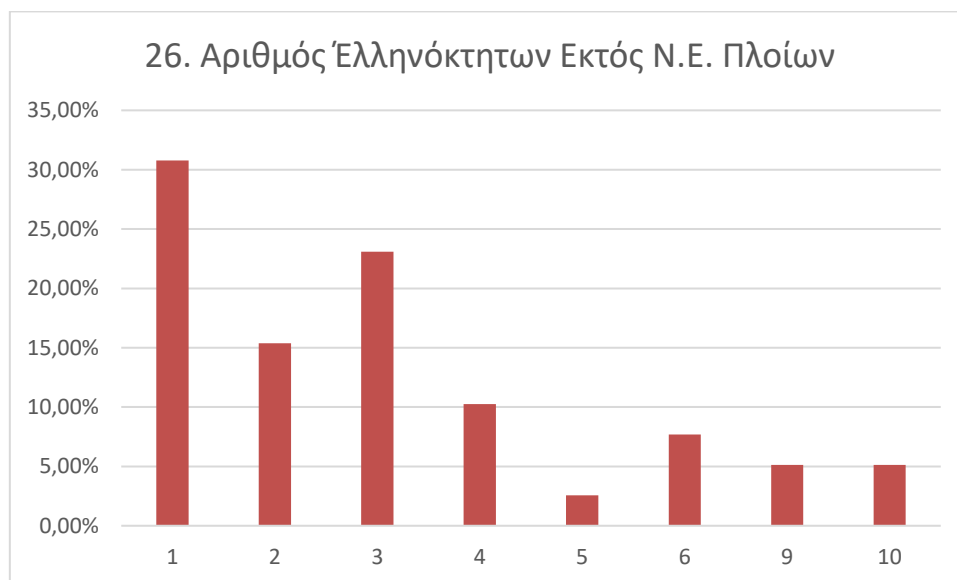
Οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. έχουν υπό την πλοιοκτησία τους όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, πλοία με έτος κατασκευής από το 1944 μέχρι και το 2008.



Τα περισσότερα πλοία των Εταιρειών Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. είναι κυρίως κατασκευασμένα από το 1960 μέχρι το 2008, χωρίς να λείπουν και πλοία χρονολογημένα από το 1944 έως το 1960. Υπάρχει ωστόσο ένα πολύ χαμηλό ποσοστό πλοίων με έτος πρώτης ναυπήγησης από το 2008 μέχρι το 2020.

Αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε., δεν μπορούμε να βγάλουμε ένα συμπέρασμα γιατί υπάρχουν διάφοροι τύποι επιχείρησης.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. έχουν υπό την πλοιοκτησία τους από ένα πλοίο έως και δέκα .

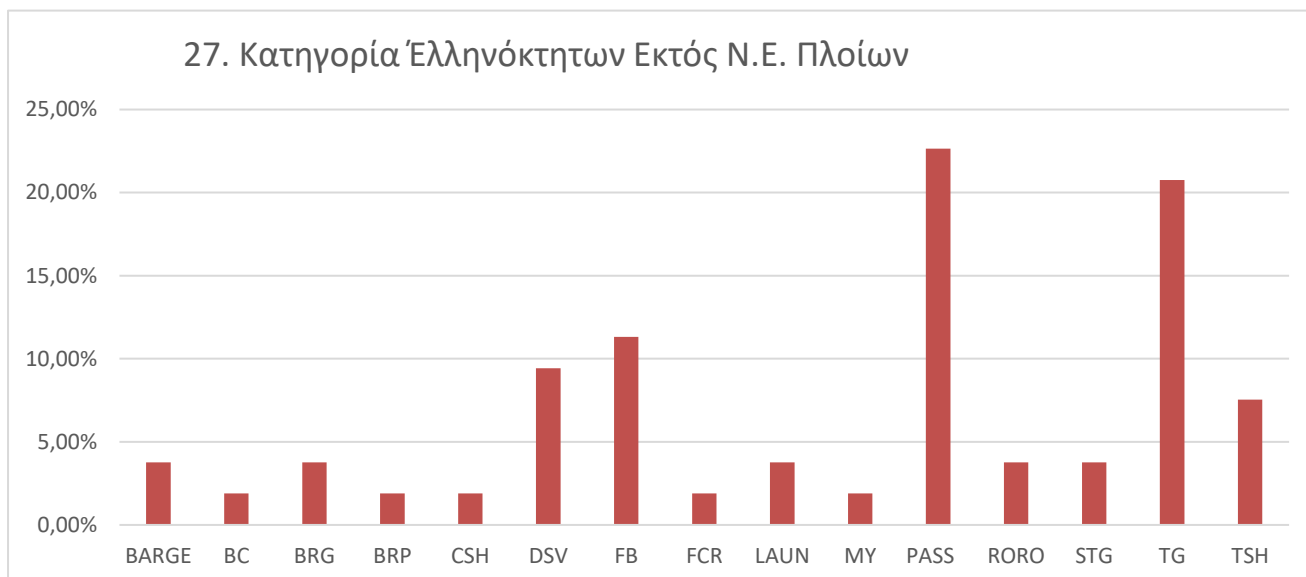


Το 30,77% των Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. έχει ένα πλοίο, ακολουθεί το 23,08% των εταιρειών που έχουν τρία και το 15,38% με δύο πλοία. Με το πιο χαμηλό ποσοστό 2,56% είναι οι εταιρείες που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους πέντε πλοία.

Όσον αφορά την κατηγορία ή αλλιώς το είδος των πλοίων που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός Ν.Ε. αυτό όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα ποικίλει. Μπορούμε να υποθέσουμε σκεπτόμενοι το διάγραμμα της χωρητικότητας των πλοίων, πριν δούμε το διάγραμμα με την Κατηγορία των πλοίων αυτών, ότι πρόκειται για πλοία πολύ μικρά έως μικρά με ελάχιστες εξαιρέσεις. Τέτοια είναι συνήθως τουριστικά σκάφη (ιστιοπλοϊκά, ταχύπλοα, παραδοσιακά) ρυμουλκά, οι φορτηγίδες, που είναι ρυμουλκούμενα επίπεδα πλοία μεταφοράς βαρέων αντικειμένων, σκάφη καταδυτικά που χρησιμεύουν στις καταδύσεις Scuba Diving και άλλης κατηγορίας μικρά πλοία.

Σύμφωνα λοιπόν με το διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό ύψους 22,64% πλοίων που έχουν οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός

N.E. είναι τουριστικά πλοία, ακολουθούν τα ρυμουλκά πλοία με ποσοστό 20,75% τα Ferry Boat με 11,32% και τα Diver Ships με 9,43%. Πολύ λίγες είναι οι εταιρείες με ποσοστό της τάξης του 3% που εκμεταλλεύονται TankerShip, και πλοία τύπου RoRo, STG, LAUN και BRG.



Συνεπώς τα πλοία που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός N.E. είναι προπαντός ελληνικής σημαίας και πολύ χαμηλής χωρητικότητας χωρίς να ξεπερνούν τα 90.000gt (ακραία τιμή), είναι κατασκευασμένα κυρίως από το 1960 μέχρι το 2008 και τα περισσότερα είναι ρυμουλκά και τουριστικά. Οι Εταιρείες Ελληνικών Κεφαλαίων Εκμετάλλευσης Πλοίων Εκτός N.E. έχουν ένα αλλά και πάνω από ένα πλοία εξαιτίας της κατηγορίας των πλοίων και της συγκεκριμένης τους δραστηριότητας.

5.4 Παρουσίαση της Ναυτιλίας Στην Ελλάδα (Ελληνική Στατιστική Αρχή)

Σύμφωνα με τα στοιχεία από τις πιο πρόσφατες ετήσιες μελέτες της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής παρουσιάζονται παρακάτω τα στοιχεία του Ελληνικού Στόλου (Πλοία με Ελληνική Σημαία) το 2020 συγκριτικά με το 2018 και οι Ναυτικοί που απασχολούνται σε αυτά τα πλοία τον Δεκέμβρη του 2018 (πιο πρόσφατη μελέτη). Τα στοιχεία αυτά αναφέρονται για την διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης εικόνας πάνω στον τομέα της Ελληνικής Ναυτιλίας στο σήμερα. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται με τις μειώσεις τους σε πίνακες για να είναι πιο εύκολη η ανάγνωσή τους και θα σχολιαστούν παρακάτω.

	2019	2020	Μεταβολή
Φορτηγά	417	406	-2,5%
Δεξαμενόπλοια	510	481	-5,7%
Επιβατηγά	695	710	+2,2%
Λοιπά	260	257	-1,2%

5. Πίνακας πλοίων με ελληνική σημαία έτους 2019 & 2020

Συνεπώς παρατηρούμε ότι το 2019 η Ελλάδα είχε 1882 πλοία και αυτά μειώθηκαν κατά 1,5% το 2020 στα 1854. Η μεγαλύτερη μείωση ήταν στα δεξαμενόπλοια με ελληνική σημαία ενώ μία μικρή αύξηση της τάξης του 2% είχαν τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Αν συντρέξουμε στη μελέτη του 2010 θα δούμε ότι στην Ελλάδα υπήρχαν 2.074 πλοία και μέσα σε δέκα χρόνια τα ελληνικά πλοία έφτασαν τα 1.854. Τα ελληνικά πλοία συνεπώς, υπέστη μείωση κατά 10,60% η οποία, δεν είναι μεγάλη αλλά σημαντική για να συμπεράνουμε ότι η οικονομική ύφεση έχει επηρεάσει και τους Έλληνες εφοπλιστές. Ωστόσο, η επιβατηγός ναυτιλία παρόλη την οικονομική ύφεση που περά η χώρα μας ο τομέας της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών είναι ακόμα κερδοφόρος και αναπτύσσεται.

Ακόμα ένα στοιχείο που χρειάζεται στους αναγνώστες της παρούσας είναι το σε τι μεγέθους πλοία στηρίζεται η ελληνική ναυτιλία, και αυτό προκύπτει εύκολα από την χωρητικότητα τους. Για να καταλάβουμε το μέγεθος των πλοίων του Ελληνικού Στόλου παρουσιάζονται και στοιχεία αναφορικά με την χωρητικότητα των πλοίων με ελληνική σημαία για το 2020, και να δούμε σε ποια κλίμακα χωρητικότητας βρίσκονται τα περισσότερα πλοία με Ελληνική Σημαία.

Κλίμακα Χωρητικότητας Πλοίων Με Ελληνική Σημαία 2020	Αριθμός Πλοίων
100-500	818
500-3.000	352
3.000-7.000	75
7.000-10.000	25
10.000-20.000	48
20.000-30.000	69
30.000+	467

6. Πίνακας κατανομής πλοίων κατηγοριοποιημένα ανά χωρητικότητα το 2020

Τα περισσότερα Ελληνικά Πλοία έχουν χωρητικότητα από 100 – 500 Κ.Ο.Χ., δηλαδή το μεγαλύτερο κομμάτι του Ελληνικού Στόλου αποτελείται από μικρά πλοία. Θετικό είναι ότι μετά ακολουθούν τα πλοία με χωρητικότητα άνω των 30.000 Κ.Ο.Χ., δηλαδή πλοία μεγάλης κλίμακας

Παρακάτω παρουσιάζονται τα στοιχεία των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία με Ελληνική Σημαία το 2018, που αποτελούν την πιο πρόσφατη μελέτη της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, καθώς τα στοιχεία αυτά δημοσιεύονται, κάθε Δεκέμβρη του επομένου έτους.

Έλληνες Ναυτικοί	12.042
Αλλοδαποί Ναυτικοί	8.649

7. Πίνακας ναυτικών απασχολούμενων σε Ελληνικά Πλοία το 2018

Το 2018 στα ελληνικά πλοία εργάζονταν 20.691 ναυτικοί εκ των οποίων οι 12.042 είναι Έλληνες (αποτελούμενοι το 0,3% των απασχολούμενων/ εργαζομένων Ελλήνων πολιτών 3.833,7→ 2018) και οι 8.649 αλλοδαποί ναυτικοί. Ας μην αγνοούμε ότι οι περισσότεροι έλληνες ναυτικοί που αποφοιτούν από τις σχολές του εμπορικού ναυτικού δεν επιλέγουν τα ελληνικά πλοία λόγω των πολλών ευθυνών, της σκληρής δουλειάς και πολλών μηνών ναυτολόγησης τους που απαιτούν.

5.5 Συμπεράσματα

Η πρακτική μελέτη βασίστηκε σε στοιχεία από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα για τα ελληνικά δεδομένα. Και το τελευταίο κομμάτι που παρουσιάζει τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής αντλήθηκε από την Ελληνική Στατιστική Αρχή.

Μετά από την εκτενή πρακτική μελέτη, που αναπτύχτηκε στο παρόν κεφάλαιο, συμπεραίνουμε ότι οι Ναυτικές Εταιρείες του νόμου 959 / 1979 αποτελούν 17,26% των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών δηλαδή την τέταρτη επικρατέστερη νομική μορφή του κλάδου αυτού.

Το 17,26% των ναυτιλιακών εταιρειών είναι μικρομεσαίες εταιρείες και συνήθως οικογενειακές επιχειρήσεις, με πλοία ελληνικής σημαίας και μικρής κλίμακας. Ενώ, οι υπόλοιπες νομικές μορφές εκμετάλλευσης πλοίου είναι κυρίως μεγάλες εταιρείες ελληνικών και ξένων κεφαλαίων, και έχουν μεγάλα πλοία και ξένης και ελληνικής σημαίας. Οι Ναυτικές Εταιρείες του νόμου 959 / 1979 είναι πλοιοκτήτριες του 4,68% των πλοίων των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και του 21,38% των πλοίων όλου του Ελληνικού Στόλου. Το 2020 απογράφονται 1845 πλοία που απαρτίζουν τον Ελληνικό Στόλο. Οι μεγαλύτερες κατηγορίες πλοίων του Ελληνικού Στόλου είναι τα Φορτηγά Πλοία, τα Δεξαμενόπλοια και τα Επιβατηγά Πλοία και από αυτά το 44,12% αποτελείται από μικρής κλίμακας πλοία ενώ το 25,19% αποτελείται από μεγάλα πλωτά.

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ελληνικής οικονομίας και ο κλάδος της Ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι άξιος μελέτης. Η χώρα μας βρέχεται από την μεσόγειο θάλασσα και η ναυτική τεχνογνωσία των Ελλήνων ναυτικών, των εφοπλιστών και των επιχειρηματιών ξεπερνά αυτήν των άλλων κρατών. Ο στόχος μου ήταν εξετάσω και να αναπτύξω στην παρούσα εργασία την εικόνα της Ελληνικής Ναυτιλίας στο σήμερα και αυτός είναι ο λόγος, που επιλέχτηκε το ανωτέρω θέμα προς μελέτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Με αυτή τη σύντομη αναφορά στο νόμο 959 / 1979 και στην φορολογία εισοδήματος των Ναυτικών Εταιρειών γίνεται κατανοητό το πλαίσιο μέσα στο οποίο δημιουργείται και κινείται μια ναυτική εταιρεία σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο και ο τρόπος φορολόγησής της.

Θα πρέπει εδώ να πούμε πως ο εταιρικός αυτός τύπος εισήγαγε πολλές καινοτομίες στο ελληνικό εταιρικό δίκαιο, και όπως προέκυψε από την μικρή ανάλυση των διατάξεων του, οι περισσότερες ρυθμίσεις του είναι επιτυχείς. Η απάντηση στο ερώτημα, αν η ναυτική εταιρεία πέτυχε στους σκοπούς της δεν είναι εύκολη. Στην άποψη, ότι η ναυτική εταιρεία δεν απέδωσε τα ελπιζόμενα αποτελέσματα, μπορεί κανείς να αντιπαραθέσει τις 1.685 ναυτικές εταιρείες, που συστάθηκαν σε μια δεκαετία από την θέση σε ισχύ του Ν. 959/1979, σε μια περίοδο μεγάλης κρίσης για την ελληνική ναυτιλία. Αλλά πέρα από τους αριθμούς, το κρίσιμο είναι ότι η ναυτική εταιρεία, ως εταιρικός θεσμός ασκήσεως της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, στην πράξη λειτουργούσε μέχρι σήμερα χωρίς προβλήματα. Το κυριότερο όλων είναι ότι, η ελληνική έννομη τάξη εμπλουτίστηκε με έναν εταιρικό θεσμό, ο οποίος είναι εύκαμπτος, απλός και λειτουργικός. Συνεπώς ο θεσμός αυτός είναι πρόσφορος για τη ναυτιλιακή εκμετάλλευση, εναρμονίζεται με τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και τέλος εξασφαλίζει ένα γερό δεσμό μεταξύ Ελλάδας και πλοίων με ελληνική σημαία.

Το Ελληνικό Κράτος προσπαθώντας να φορολογήσει με ευνοϊκές συνθήκες τις ναυτιλιακές εταιρείες επέλεξε το 1975, πριν εισαχτεί η Ναυτική Εταιρεία στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, να την φορολογεί βάση τη χωρητικότητα του πλοίου με ελληνική σημαία που θα εκμεταλλεύεται. Αυτό σημαίνει ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, που εκμεταλλεύονται πλοία ξένης σημαίας απαλλάσσονται παντός φόρου. Η πλειοψηφία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, μετά την πρακτική μελέτη, που εκμεταλλεύονται πλοία ελληνικής σημαίας είναι οι Ναυτικές Εταιρείες του ν 959 / 1979, καθώς τις υποχρεώνει ο νόμος να έχουν υπό την πλοιοκτησία τους μόνο Ελληνικά Πλοία. Συνεπώς το μεγαλύτερο μέρος από την

φορολογία των πλοίων καταβάλλεται από τις Ναυτικές Εταιρείες του νόμου 959 / 1979.

6.1 Συμπεράσματα

Συνεπώς ύστερα από εκτενή έρευνα καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο εταιρικός τύπος της Ναυτικής Εταιρείας του νόμου 959/1979, απευθύνεται σε όχι απλά μικρομεσαίες ναυτιλιακές ελληνικές επιχειρήσεις, αλλά σε οικογενειακές μικρομεσαίες εταιρείες Ελλήνων ιδρυτών, οι οποίες εκμεταλλεύονται εμπορικά πλοία. Η νομική μορφή της Ναυτικής Εταιρείας δημιουργήθηκε ώστε να προσελκύσει τους Έλληνες εφοπλιστές να επενδύσουν στην χώρα μας, και για να επιτύχει το σκοπό αυτό, παρείχε στους ιδρυτές της αρκετά προνόμια. Η φορολόγησή τους αποτελεί ένα από αυτά. Πιο συγκεκριμένα, οι πλοιοκτήτριες Ναυτικές Εταιρείες φορολογούνται για το εισόδημά τους βάση της χωρητικότητας του πλοίου που κατέχουν. Κατά γενικό κανόνα, οι πλοιοκτήτριες Ν.Ε. με πλοία μικρής κλίμακας καταβάλλουν φόρο μικρότερο από εκείνες με πλοία μεγαλύτερης κλίμακας, ανεξάρτητα αν το εισόδημά τους, κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση διαχειριστικής χρήσης, υπερβαίνει αυτό των εταιρειών με μεγαλύτερα πλοία.

Τέλος, αναφορικά με το τελευταίο σκέλος της παρούσας εργασίας, συμπεραίνουμε ότι οι Ναυτικές Εταιρείες αποτελούν το 17,26% των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ανταγωνίζονται το μεγαλύτερο ποσοστό 33,60%, που το κατέχουν οι Συμπλοιοκτησίες. Ωστόσο, ο «αγώνας» αυτός είναι άνισος, καθώς οι περισσότερες Ναυτικές Εταιρείες ιδρύονται με κεφάλαιο εισφερόμενο από ένα και μοναδικό μέτοχο ενώ στις Συμπλοιοκτησίες οι συμμετοχές είναι αρκετές. Ο νόμος που δημοσιεύτηκε το 1979 έχει συνταχτεί έτσι, που μετά από 41 χρόνια σε ισχύ, στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά συμπεραίνουμε ότι απευθύνεται καθαρά σε Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι επιλέγουν να εισφέρουν το κεφάλαιό τους σε μία οικονομική οντότητα, ώστε να περιορίσουν τον κίνδυνο που ενέχει η θάλασσα, έχοντας παράλληλα ευνοϊκότερη μεταχείριση.

6.2 Περιορισμοί

Οι περιορισμοί περιλαμβάνουν κυρίως στενότητες δεδομένων που ιδανικά ήθελα να συμπεριληφθούν στο πρακτικό κομμάτι της παρούσας εργασίας. Ωστόσο εκτός από αυτό, στο υπό εξέταση δείγμα μου δεν υπήρχαν οικονομικά στοιχεία και στοιχεία αναφορικά με το ανθρώπινο δυναμικό τους για το τρέχον έτος, για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, τα οποία θα βοηθούσαν στην κατηγοριοποίηση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών σε πολύ μικρές, μικρές, μεσαίες και μεγάλες, αλλά και στην αναλυτικότερη κλαδική μελέτη ανάλογα με τα λογιστικά στοιχεία τους. Ακόμα, επιθυμητό ήταν και η εύρεση αντιπροσωπευτικότερου δείγματος σε παγκόσμιο επίπεδο, που θα αποσκοπούσε στην σύγκριση της ελληνικής ναυτιλίας με την παγκόσμια. Τα αναφερόμενων επιθυμητά δεδομένα – στοιχεία, σε συνδυασμό, θα ολοκλήρωναν την έρευνά, τα αποτελέσματα της οποίας πλέον θα αποτελούσαν ένα πολύτιμο εργαλείο για την Ναυτιλιακή Επιστημονική Ομάδα.

6.3 Προτάσεις Για Μελλοντική Έρευνα

Ο μελλοντικός ερευνητής βασιζόμενος στα ευρήματα τόσο προγενέστερων μελετών όσο και της παρούσας θα μπορούσε να επεκτείνει την έρευνά του σε παγκόσμιο επίπεδο και να διερευνήσει το αντικείμενο και εκτός του συγκεκριμένου επιστημονικού πεδίου το οποίο αποτέλεσε τη βάση πάνω στην οποία δομήθηκε η παρούσα. Ενδιαφέρον θα ήταν να αποτυπωθεί το ποσοστό των Ελλήνων Ναυτιλιακών Εταιρειών σε σχέση με το παγκόσμιο και να δούμε τι ποσοστό αντιπροσωπεύουν οι Ναυτικές Εταιρείες σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα επιθυμητά οικονομικά στοιχεία που χρειαζόμαστε, για να ολοκληρωθεί η εικόνα του αναγνώστη για Ελληνική Ναυτιλία, αν συνυπολογιστούν και με τα αποτελέσματα της παρούσας, θα μπορούσαν να αποτελέσουν ακόμα μία ενδιαφέρουσα πρόταση για μελλοντική έρευνα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ηλεκτρονικά Περιοδικά

- Adland, R., Ameln H, and al., (2019). "Hedging ship price risk using freight derivatives in the drybulk market". J. Shipp. Trade vol.5, Is.1.,pp.5-28
- Bitros, G., (2016). "Ocean shipping : by far the best growth model for Greece." Univercity of Piraeus, vol.XIX, pp.44-58
- Pateras G., (2020). "Bringing a modernized shipping industry to the attention of the young". Newsweek.
- Goulielmos, A., (2018). The "“Modern Greek Maritime Policy”, 1953-2018: A Critical Review of Its Legal, Economic and Institutional Framework". Mod. Econ. vol.9, pp.1190–1212.
- Kaluza, P., Kölzsch, A. and al, (2010). "The complex network of global cargo ship movements." J. R. Soc. Interface vol.7, pp.1093–1103.
- Korea, B., (2020). "First large-sized ship to be equipped with self-sailing navigation system.", Sipping Finance 04/2020 pp.2-30.
- Adolf K. Ng., (2012). "Container Liner Shipping, Port Development and Competition: Contemporary Issues" vol.1. pp. 5–28.
- Panayides, P.M., Cullinane, K., (2002) "Competitive Advantage in Liner Shipping: A Review and Research Agenda". International Journal of Maritime Economics. vol.4, pp.189–209.
- Serafetinidis, M., Serafetinidis, G. and al, (1981). "The development of Greek shipping capital and its implications for the political economy of Greece." Cambridge Journal of Economics vol.5, pp.289–310.
- Španja, S., Krajnovic, and al (2017). "Competitiveness And Business Strategies Of Shipping Companies." Business Excellence. vol.XI, pp.123–138.
- Panagiotou S., Bragoudakis Z, (2013). "Investment Strategy and Greek Shipping Earnings: Exploring the Pre & Post “Ordering-Frenzy” Period", Bank of Greece Eurosystem, vol. 157, pp. 1-36
- Theotokas I. and Lagoudis I., (2007), "The Competitive Advantage in the Greek Shipping Industry" - Academia.edu, vol. 4, pp. 2-25
- Theotokas, I., (2005). "Manning strategies in Greek-owned shipping and the role of outsourcing." - Academia edu., vol.6, pp.12-18

- Wiernicki, C., (2020). "ABS Shipping transition to lower carbon fuels is thw main essence & key.", Shipping. Finance., 04/2020, pp 37-43
- Cenit G, (2015), "Analysis of recent trends in EU shipping and analysis and policy support to improve the competitiveness of short sea shipping in the EU" European Commission Dg Mobility And Transport, vol.06/2015, pp.96-100
- Haralambides H., (2019), "Gigantism in container shipping, ports and global logistics: a time-lapse into the future", Maritime Economics and Logistics, vol.21, pp.1-60
- Mitroussi K., (2013), "Ship Management: Contemporary Developments and Implications", Science Direct, vol.29, pp.229-248
- Lambrou M, Watarabe D and al, (2019),"Shipping digitalization management: conceptualization, typology and antecedents", Journal of Shipping and Trade, vol. 4, pp.1-17
- Niamie O. and Germain O., (2014), "Strategies in Shipping Industry -A Review of “Strategic Management,””, Fondation Segacil, Research Project

Βιβλία

Κ Παμπουκης, 2003. Ναυτική Εταιρεία Σύγχρονα Ζητήματα. Εκδοσεις Σακκουλα, Αθηνά - Θεσσαλονίκη.

Υποκείμενη Νομοθεσία

Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος (Ν. 4172/2013) Που Ισχύει Για Εισοδήματα Από 1.1.2014 |

ΝΟΜΟΣ 27/1975 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 77/22.04.1975

ΠΟΛ. 1044 /06-03-2018

Νομος Υπ' Αριθμο 959/79 Περί Σύστασης Ναυτικής Εταιρείας

Ηλεκτρονικές Πηγές

www.aade.gr

www.taxheaven.gr

www.isalos.net

www.naftikachronika.gr

www.e-forologia.gr

www.naftemporiki.gr

www.statistics.gr