

*ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ*

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

*ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΥΔΗΣ ΑΙΜΙΛΙΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ*

ΙΟΥΝΙΟΣ 2019

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

**ΘΕΜΑ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

**ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ: ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ &
ΞΕΝΟΥΔΗΣ ΑΙΜΙΛΙΟΣ**

Α.Γ.Μ:3990 & 4061

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΙΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα θέλαμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας στον Καπετάνιο και επιβλέπων καθηγητή κ. Σ. Σιαφλιάκη για την καθοδήγηση και την άμεση βοήθεια που μας έδωσε για να πραγματοποιήσουμε την πτυχιακή μας εργασία και για τον πολύτιμο χρόνο που διέθεσε για την περάτωση της παρούσας εργασίας.

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε ακόμα, όλους του καθηγητές της Α.Ε.Ν Μακεδονίας για τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια.

Τέλος, θέλουμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειες μας, για την στήριξη και την εμπιστοσύνη που μας έδειξαν όλα αυτά τα χρόνια των σπουδών μας.

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
ABSTRACT	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	8
1.1 Η οργανωτική δομή των επιχειρήσεων	8
1.2 Η τμηματοποίηση των επιχειρήσεων	10
1.3 Τμήματα ναυτιλιακών επιχειρήσεων	15
1.4 Επιλογή τύπου οργάνωσης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	18
2.1 Είδη και κατηγορίες πλοίων	18
2.2 Φορτηγά (cargo Ships).....	18
2.3 Πλοία με χύμα ομοειδή φορτία (Bulk Carrier)	19
2.4 Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών.....	21
2.5 Φορτηγιδοφόρα πλοία (Lighter aboard ship – LASH)	21
2.6 Πλοία Mini Carriers	22
2.7 Πλοία μεταφοράς οχημάτων – οχηματαγωγά (car-carrier)	23
2.8 Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container ship).....	23
2.9 Δεξαμενόπλοια (Tankers)	24
2.10 Επιβατηγά (Passenger ships)	25
2.11 Κρουαζιερόπλοια (Cruise ships).....	26
2.12 Πλοία αναψυχής.....	27
2.13 Πλοία ειδικού προορισμού	28
2.14 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας (Auxiliary ships).....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	30
3.1 Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	30
3.1.1 Εισαγωγή.....	30
3.2 Είδη management πλοίου.....	31
3.2.1 Βασικοί παράγοντες που συμβάλουν στο διαχωρισμό ιδιοκτησίας και διοίκησης.....	31
3.2.2 Το management της Στρατηγικής	33
3.3 Στρατηγική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο	38
4.1 Φορολογία πλοίων με ελληνική σημαία	38
4.1.1 Φορολόγηση πλοίων Α΄ κατηγορίας.....	40
4.1.2 Φορολόγηση πλοίων Β΄ κατηγορίας.....	42
4.2 Φορολογία πλοίων με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ.	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°	47
5.1 Νόμοι και άρθρα	47
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	60
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	61

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη πτυχιακή έχει στόχο να αναλύσει τα οργανωτικά, διοικητικά και φορολογικά μέρη μιας ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά και τα πλοία που μπορεί να έχει στην κατοχή της σε παροντικό χρόνο. Η λήψη πληροφοριών για αυτή την πτυχιακή έγινε μέσω βιβλιογραφίας οργανωτικών και διοικητικών βιβλίων περί ναυτιλιακών επιχειρήσεων και μέσω πηγών σε ιστοσελίδες του διαδικτύου. Στην συλλογή πληροφοριών εντάσσονται γραπτές πληροφορίες, φωτογραφικό υλικό καθώς και αναλυτικοί πίνακες.

Η πτυχιακή αυτή παρουσιάζει την γενική οργάνωση μια ναυτιλιακής εταιρείας και την διοίκηση αυτής και των πλοίων της για την καλύτερη απόδοση της εταιρείας, στην οικονομία της αλλά και στο ανταγωνιστικό της περιβάλλον. Μέσω αυτής αναπτύσσονται και τα φορολογικά της καθήκοντα τα οποία έχει υποχρέωση να αναλάβει. Τέλος αναγράφονται κάποιοι νόμοι πάνω σε φορολογικά θέματα τα οποία προαναφέρονται μέσα σε αυτή την εργασία.

Η εργασία αυτή αναπτύσσεται μέσα από πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο θα αναλυθεί η απαραίτητη οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας για να μπορέσει να αναπτυχθεί και να δημιουργήσει ένα καλό και χωρίς σύγχυση περιβάλλον. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναλυθούν όλοι οι τύποι πλοίων που χρησιμοποιούνται προς το παρόν για τις ναυτιλιακές μεταφορές. Στο τρίτο κεφάλαιο θα αναφερθεί η διοίκηση μια ναυτιλιακής εταιρείας έχοντας πάντα ως στόχο την δημιουργία ενός υγιούς περιβάλλοντος εργασίας για τους εργαζομένους της. Στο τέταρτο κεφάλαιο επικεντρώνεται η φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και η φορολογία των πλοίων αυτής. Τέλος θα αναλυθούν κάποιοι νόμοι που αναφέρονται στα προηγούμενα κεφάλαια.

ABSTRACT

This specific thesis has as target to analyze the organizational, the management and the taxes of a shipping company, also it will analyze the ships that a shipping company could have in the present time. The collection of information for this thesis gathered by organizational and management for shipping companies and via internet. In the collection of information handwriting information, photographs and analytical tables will be presented.

This thesis presents the organize of a shipping company, the management that uses and the management that uses for ships that owns, for best of the performance for the company, for the economy and for the competitive environment that is taking part. Through that companies also have taxes that are need to be mentioned in this project. Last but not least some of the laws that the company has to follow are also written in the thesis.

This project is layered with five chapters. In the first chapter we will analyze the necessary organize for one shipping company soshe can create a good and without confusion environment. In the second chapter we will analyze all types of ships that they are used till now for shipping transportations. In the third chapter we will mention the management of a company that creates a healthy environment for her workers. In the fourth chapter we will focus to the taxes of a shipping company and for her ships. In the fifth and last chapter we will write down all the laws that you will find in the previous chapters.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία αναφέρεται στις Ελληνόκτητες εταιρείες και πως αυτές καταφέρνουν μέσω της οργάνωσης και της διοίκησης που εφαρμόζουν να είναι πετυχημένες στον χώρο τους παρόλα τα προβλήματα που ίσως να δημιουργούνται λόγω της οικονομικής κρίσης στην χώρα μας αλλά και την υψηλή φορολογία που έχουν, καθώς και την πίεση του χρόνου που δέχονται από την γρήγορη διακύμανση της προσφοράς και της ζήτησης των φορτίων που μεταφέρουν. Συγκεκριμένα μέσω του μοτίβου της οργάνωσης και της διοίκησης που έχει καθιερωθεί όχι μόνο σε εταιρείες στην Ελλάδα αλλά και σε εταιρείες του εξωτερικό που το ακολουθούν, καταφέρνουν να κρατούν αυτή την στιγμή τα σκήπτρα της εμπορικής ναυτιλίας. Το μοτίβο αυτό δεν σταματάει μόνο στις εταιρείες αλλά συνεχίζεται ακόμα και πάνω σε όλων του τύπου πλοία που μπορεί να έχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση είτε αυτά εκτελούν ταξίδια στην χώρα μας είτε στο εξωτερικό. Επίσης μεγάλο ρόλο έχει παίξει και η διαχείριση των μεγάλων εξόδων που έχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση όχι μόνο για τα πλοία αλλά και για τυχόν ατυχήματα που έχουν συμβεί στον χώρο όπως ρυπάνσεις, χάσιμο φορτίου, τραυματισμός εργαζομένων και επιβαινόντων κ.α. Μέσω νόμων για τα πλοία βρίσκονται τα οι λύσεις για οποιαδήποτε προβλήματα που μπορούν να δημιουργηθούν από την γέννηση μιας εταιρείας μέχρι και το τέλος αυτής, αλλά και για οικονομικές κυρώσεις που μπορεί να έχει κάποιο πλοίο ή ναυτιλιακή εταιρεία που το εκμεταλλεύεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 Η οργανωτική δομή των επιχειρήσεων

Οργανωτική δομή μπορεί να θεωρηθεί η διευθέτηση των τμημάτων (των συστατικών στοιχείων) ενός οργανισμού-επιχείρησης. Η οργανωτική δομή μιας επιχείρησης θα πρέπει να σχεδιάζεται έτσι ώστε,

- να προβλέπει ποιος πρόκειται να εκτελέσει ποιο έργο,
- να προβλέπει ποιος είναι υπεύθυνος και για ποια αποτελέσματα,
- να απομακρύνει τα εμπόδια που προκαλούνται στην απόδοση εξαιτίας της σύγχυσης και της αβεβαιότητας του καθήκοντος
- να προσφέρει δίκτυα λήψης αποφάσεων και επικοινωνίας που να αντανακλούν και να υποστηρίζουν τους εταιρικούς στόχους .

Η ολοκληρωμένη οργανωτική δομή μιας επιχείρησης υπηρετεί τρεις βασικές λειτουργίες. Σκοπεύει στην επίτευξη των στόχων της επιχείρησης, ελαχιστοποιεί τις επιδράσεις από τη μεταβολή των ατόμων στην επιχείρηση και εν τέλει, αποτελεί το περιβάλλον στο οποίο ασκείται η εξουσία, λαμβάνονται οι αποφάσεις και πραγματοποιούνται οι δραστηριότητες της επιχείρησης . Η οργανωτική δομή μιας επιχείρησης είναι αποτέλεσμα ταυτόχρονης επίδρασης πολλών παραγόντων. Παράγοντες όπως η αβεβαιότητα του περιβάλλοντος στο οποίο λειτουργεί η επιχείρηση, το μέγεθος της, το στάδιο του κύκλου ζωής της, το ιδιοκτησιακό καθεστώς της, το επίπεδο τεχνολογίας και η εφαρμοζόμενη στρατηγική της συμβάλλουν στον καθορισμό της οργανωτικής δομής της . Παράλληλα, σημαντική είναι και η επίδραση των πολιτισμικών συμπεριφορών (κουλτούρας) που κυριαρχούν στον τόπο εγκατάστασης της επιχείρησης . Στη ναυτιλιακή βιομηχανία ο σχεδιασμός της οργανωτικής δομής της επιχείρησης εξαρτάται και από παράγοντες όπως το είδος της υπηρεσίας που προσφέρει η ναυτιλιακή επιχείρηση ή οι σχέσεις της με τους ναυλωτές των πλοίων της . Επιπλέον πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι η παραγωγική μονάδα της επιχείρησης, το πλοίο, λειτουργεί και παράγει μακριά από την

έδρα της επιχείρησης στην ξηρά, στοιχείο που αυξάνει την σύνθεση της οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων .

Η οργανωτική δομή δεν είναι σταθερή και δεδομένη αλλά μεταβάλλεται εξαιτίας της μεταβολής των παραγόντων που την καθορίζουν. Οι μεταβολές μπορεί να οφείλονται είτε σε εσωτερικούς παράγοντες (π.χ. ανάπτυξη, μεταβολή στρατηγικών, αλλαγή ηγεσίας, αλλαγή φιλοσοφίας διοίκησης κ. α.) είτε σε εξωτερικούς παράγοντες (π.χ. μεταβολή των συνθηκών του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης).

Αν η αποτελεσματικότητα είναι ένας από τους στόχους που πρέπει να υπηρετήσει μια επιτυχημένη οργανωτική δομή είναι προς εξέταση το κατά πόσο υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο μοντέλο οργάνωσης που να υπηρετεί αυτό το στόχο, το οποίο να έχει καθολική εφαρμογή, να ισχύει δηλαδή για όλες τις επιχειρήσεις, όπως υποστηρίχθηκε από την κλασική θεωρία της διοίκησης και την θεωρία της επιστημονικής διοίκησης . Αναγνωρίζεται ότι το περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί μια επιχείρηση και η εσωτερική της διάρθρωση είναι κατά κάποιο τρόπο μοναδικά . Στα πλαίσια αυτά, θεωρείται ότι δεν υπάρχει κάποιος άριστος τρόπος για την οργάνωση μιας επιχείρησης, αλλά αυτός είναι συνάρτηση των παραγόντων, ενδογενών και εξωγενών, που επηρεάζουν την λειτουργία της επιχείρησης . Η προσέγγιση αυτή επιχειρεί να δώσει απάντηση στο ερώτημα πώς αλληλεπιδρούν οι επιχειρήσεις με το περιβάλλον τους .

Στην περίπτωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, παρά τον υψηλό βαθμό διεθνοποίησης που εμφανίζει ως αγορά, η προσέγγιση αυτή εμφανίζεται να έχει μεγαλύτερη εφαρμογή, ειδικά στην περίοδο που εξετάζουμε. Η ναυτιλία είναι μια απρόβλεπτη βιομηχανία, στην οποία οι συνθήκες μεταβάλλονται ταχύτατα και οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτή πρέπει να διαθέτουν την ευελιξία και τη δυνατότητα να προσαρμόζονται στις συνθήκες του περιβάλλοντος και βέβαια να προσαρμόζονται στην οργανωτική τους δομή κατά περίπτωση. Επιπλέον, ειδικά από κάποιο μέγεθος και πάνω, όταν οι στόλοι είναι διαφοροποιημένοι και περιλαμβάνουν περισσότερους από ένα τύπο πλοίων, η οργανωτική δομή θα πρέπει να είναι συνάρτηση των δεδομένων της επιχείρησης (σύνθεση στόλου, αγορές που συμμετέχει, γεωγραφικά σημεία στα οποία ταξιδεύουν τα πλοία, και άλλες μεταβλητές). Προφανώς στην περίπτωση μιας κατηγορίας επιχειρήσεων του ελληνόκτητου στόλου, όπως είναι οι μοναχοβάπορες, συναντώνται ενιαία πρότυπα οργάνωσης και κοινές οργανωτικές δομές, πράγμα που δεν συμβαίνει όμως όταν το μέγεθος της επιχείρησης αυξάνεται.

Στην συνέχεια, αναλύονται οι οργανωτικές δομές των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μέσω της τμηματοποίησης τους, της εξειδίκευσης της διοικητικής λειτουργίας τους, της θέσης του πλοίου στην οργανωτική λειτουργία και της σχέσης αριθμού εργαζομένων ανά πλοίο, χαρακτηριστικά που συνδέονται με την συνθετότητα των δομών, την συγκεντροποίηση και την τυποποίηση των ΕΝΕ. Η μέχρι τώρα ανάλυση έχει βασιστεί στην κατηγοριοποίηση των ΕΝΕ με βάση την συνολική χωρητικότητα του στόλου που διαχειρίζονταν. Πρέπει να αναφερθεί, ότι, η κατηγοριοποίηση αυτή μπορεί να μην προσφέρεται απόλυτα για την ανάλυση των οργανωτικών χαρακτηριστικών, γιατί, αυτό που κυρίως καθορίζει την σύνθεση της οργάνωσης σε μια ναυτιλιακή εταιρία, είναι ο αριθμός των πλοίων που έχει υπό την διαχείριση της. Όπως όμως έχει ήδη αναφερθεί, το κριτήριο της χωρητικότητας, αν ληφθούν υπόψη ορισμένα χαρακτηριστικά του ελληνόκτητου στόλου, όπως το μέσο μέγεθος των πλοίων, η ειδίκευση τους, και ο μεγάλος αριθμός των επιχειρήσεων, μπορεί να υπηρετήσει με ικανοποιητικό τρόπο μια τέτοια ανάλυση.

1.2 Η τμηματοποίηση των επιχειρήσεων

Τμηματοποίηση είναι ο χωρισμός του συνολικού έργου σε εξειδικευμένες εργασίες και η οργάνωση των εργασιών αυτών σε ξεχωριστά τμήματα. Βασικά κριτήρια για την τμηματοποίηση της επιχείρησης είναι η αλληλεξάρτηση των θέσεων εργασίας και η εξειδίκευση τους, η τοποθέτηση δηλαδή στο ίδιο τμήμα θέσεων εργασίας που να εξαρτώνται στενά μεταξύ τους και να είναι συγγενικής ειδίκευσης. Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι τμηματοποίησης των δραστηριοτήτων, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι:

(α) η τμηματοποίηση κατά λειτουργία, κατά την οποία οι δραστηριότητες ομαδοποιούνται με βάση τις λειτουργικές ειδικεύσεις. Η μορφή αυτή αποτελεί την παραδοσιακή τμηματοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (Διάγραμμα 1.2. Α).

(β) η τμηματοποίηση κατά τομέα δραστηριότητας ή κατά προϊόν (Διάγραμμα 1.2.Β) και

(γ) η μεικτή ή matrix τμηματοποίηση κατά την οποία συνδυάζονται οι δύο προηγούμενες μέθοδοι στην ίδια οργανωτική δομή (Διάγραμμα 1.2.Γ).

Οι μέθοδοι αυτές παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον καθώς απαντώνται με μεγάλη συχνότητα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η κάθε μία παρουσιάζει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα στην εφαρμογή της. Το βασικό πλεονέκτημα της λειτουργικής τμηματοποίησης είναι η αποτελεσματικότητα που επιτυγχάνει με την ύπαρξη τμημάτων με ειδικευμένο προσωπικό. Ταυτόχρονα όμως το βασικό της μειονέκτημα πηγάζει από αυτό το στοιχείο. Καθώς τα εξειδικευμένα στελέχη εργάζονται ανταγωνιστικά στο πεδίο της ειδίκευσης και του ενδιαφέροντος τους, οι στόχοι της επιχείρησης μπορεί να θυσιαστούν για χάρη των στόχων του κάθε τμήματος.

Το βασικό πλεονέκτημα της ειδίκευσης κατά τομέα δραστηριότητας ή κατά προϊόν είναι, ότι, επιτρέπει στα μέλη της να αναπτύσσουν μια συνολική ειδίκευση, ενώ η συγκέντρωση της εξουσίας και της ευθύνης στον κάθε τομέα επιτρέπει στη διεύθυνση τη δράση με στόχο τη συνεργασία των τομέων. Επιπλέον, ενθαρρύνει την πρωτοβουλία και την αυτονομία παρέχοντας στους επικεφαλής των τομέων τους συντελεστές για να επιτελέσουν τους στόχους τους. Αυτό όμως το πλεονέκτημα οδηγεί ταυτόχρονα και σε ένα βασικό μειονέκτημα της τμηματοποίησης κατά προϊόν, καθώς, οδηγεί στην ύπαρξη πλεονάζοντος προσωπικού και την αύξηση του κόστους. Αυτό συμβαίνει γιατί ο κάθε τομέας περιλαμβάνει πολλές ίδιες ειδικεύσεις.

Βασικό χαρακτηριστικό της matrix οργάνωσης, που φαίνεται να αποτελεί και το κύριο μειονέκτημα της, είναι η ύπαρξη συστήματος διπλής εξουσίας, καθώς, το προσωπικό αναφέρεται σε δύο διευθυντές ταυτόχρονα, ένα στο τμήμα της ειδίκευσης του (π.χ. τεχνικό τμήμα) και ένα στο τμήμα της υπηρεσίας ή του προϊόντος για το οποίο εργάζεται (ομάδα πλοίων συγκεκριμένου τύπου). Τα πλεονεκτήματα της συνδέονται με το ότι, διευκολύνει την αξιοποίηση εξειδικευμένου προσωπικού και εξοπλισμού, ενώ ταυτόχρονα, η κάθε οργανωτική μονάδα μπορεί να μοιράζεται τους εξειδικευμένους συντελεστές με άλλες μονάδες, μειώνοντας έτσι το κόστος. Τα χαρακτηριστικά αυτά προσθέτουν ευελιξία και επιτρέπουν την γρήγορη ανταπόκριση του οργανισμού σε μεταβαλλόμενες συνθήκες.

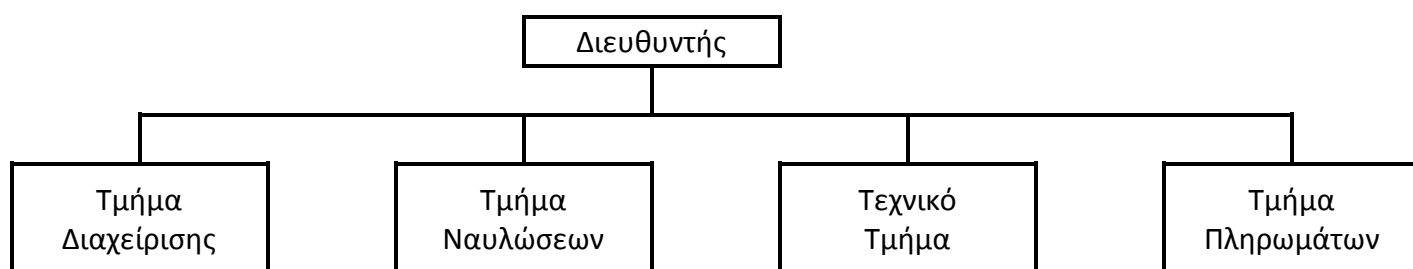
Ένας τύπος οργανωτικής δομής, που όμως δεν περιλαμβάνει τμηματοποίηση των δραστηριοτήτων, είναι η επιχειρηματική δομή (entrepreneurial structure). Η δομή αυτή εφαρμόζεται στις μικρές επιχειρήσεις στα πρώτα στάδια της ανάπτυξης τους και είναι απολύτως συγκεντρωτική, καθώς, ο ιδιοκτήτης-διευθυντής λαμβάνει όλες τις σημαντικές αποφάσεις ενώ οι εργαζόμενοι αναφέρονται για κάθε τι σε αυτόν. Η επιχειρηματική δομή είναι το στάδιο οργάνωσης της επιχείρησης, πριν την εμφάνιση των διευθυντών (managers) και την ανάληψη από αυτούς εξουσίας και ευθύνης για τις λειτουργίες που

επιτελούν, δηλαδή το στάδιο που προηγείται συνήθως της λειτουργικής δομής. Σε αυτό ίσως οφείλεται και η δυσκολία διαχωρισμού που εμφανίζεται μεταξύ αυτών των δύο δομών, όπως θα φανεί και στη συνέχεια. Το βασικό πλεονέκτημα της επιχειρηματικής δομής είναι ότι επιτρέπει στον ιδιοκτήτη της επιχείρησης να παρακολουθεί και να ελέγχει στενά τα πρώτα στάδια της ανάπτυξης της. Η βασική της αδυναμία αντίθετα, συνδέεται με τους περιορισμούς που θέτει στην ανάπτυξη της επιχείρησης, καθώς, απαιτεί επιχειρηματίες με ευρεία γνώση όλων των πτυχών της δραστηριότητας της επιχείρησης.

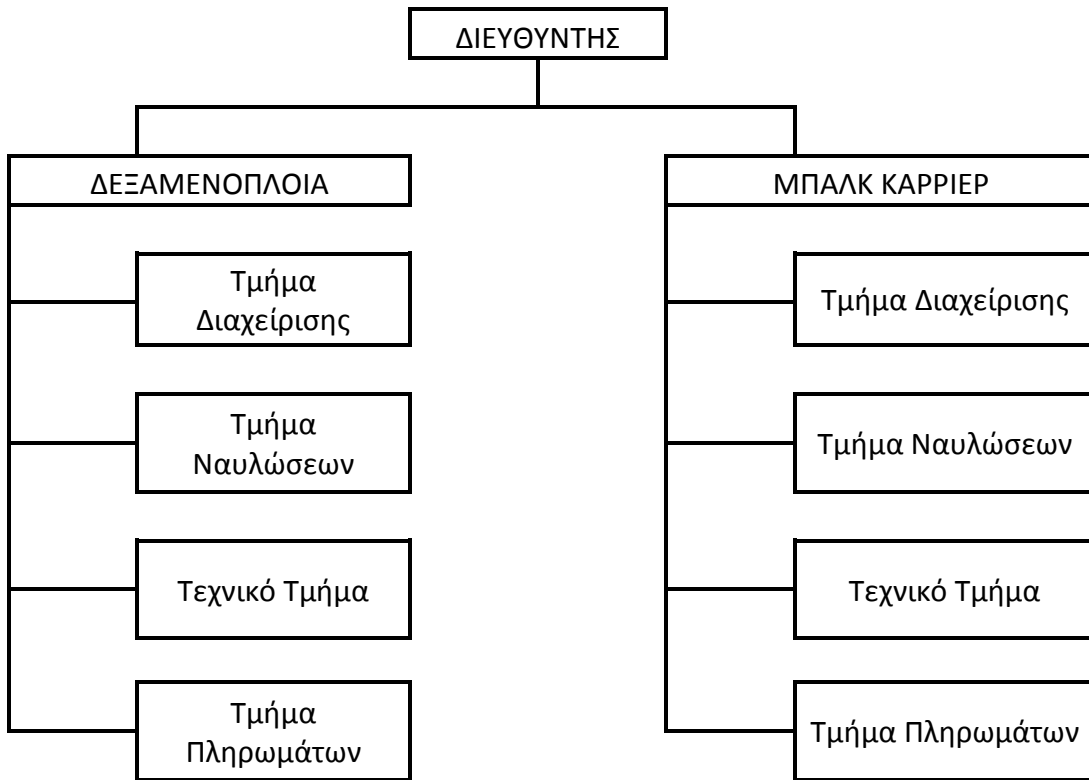
Η επιχειρηματική δομή στα πλαίσια των ΕΝΕ είναι μεγάλης σπουδαιότητας, καθώς αφορά τόσο τον μεγάλο αριθμό μοναχοβάπορων επιχειρήσεων, όσο και μεγάλο μέρος των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που ανεξάρτητα από το αν ανήκουν ή όχι στην μικρή κατηγορία επιχειρήσεων, εμφανίζουν χαρακτηριστικά που τις ταυτίζουν με τις μικρές επιχειρήσεις της ξηράς. Πρέπει στο σημείο αυτό όμως να διευκρινιστεί, ότι, η επιχειρηματική δομή δεν συνδέεται με την επιχειρηματικότητα ως θεωρούμενο τέταρτο συντελεστή της παραγωγής και ως πηγή καινοτομιών και προόδου. Χρησιμοποιείται για να περιγράψει την μικρή επιχειρηματική προσπάθεια, και σαν τέτοια, εννοείται κάθε επιχείρηση που ανήκει σε ιδιώτες, δεν είναι κυρίαρχη στον τομέα της και δεν εφαρμόζει καμία καινοτομική πρακτική. Αντίστοιχα, ο ιδιοκτήτης της μικρής επιχείρησης θεωρείται το άτομο που ιδρύει και διευθύνει μια επιχείρηση, με βασικό στόχο την επιδίωξη των προσωπικών του στόχων. Η επιχείρηση είναι η βασική πηγή του εισοδήματός του, απορροφά τον περισσότερο χρόνο του και την πλειοψηφία των αποθεμάτων του και την αντιμετωπίζει σαν επέκταση της προσωπικότητάς του. Η ερμηνεία που δίνεται στον όρο επιχειρηματίας διαφοροποιεί και την ερμηνεία του όρου ιδιοκτήτης μικρής επιχείρησης. Αν ο επιχειρηματίας είναι αυτός που οργανώνει ένα επιχειρηματικό εγχείρημα και αναλαμβάνει κινδύνους για το σκοπό του κέρδους, τότε επιχειρηματίας και ιδιοκτήτης μικρής επιχείρησης ταυτίζονται. Με την έννοια αυτή μπορεί να θεωρηθεί ότι το σύνολο των Ελλήνων εφοπλιστών που ξεκίνησε μια μικρή μοναχοβάπορη επιχείρηση αναλαμβάνοντας κίνδυνο είναι και "επιχειρηματίες" (entrepreneur). Όμως το να είσαι ιδιοκτήτης μιας επιχείρησης και το να είσαι "επιχειρηματίας" δεν είναι το ίδιο. Η ικανότητα να λειτουργείς μια επιχείρηση απαιτεί διαφορετικά προσόντα και ικανότητες από αυτά που απαιτεί το να είσαι επιχειρηματίας. Το πρώτο απαιτεί διοικητικές ικανότητες ενώ, το δεύτερο, απαιτεί καινοτομικές ικανότητες. Οι επιχειρηματίες αναζητούν πάντα την αλλαγή, αντιδρούν σ' αυτή και την εκμεταλλεύονται ως μια

ευκαιρία. Στα πλαίσια αυτά, οι έλληνες εφοπλιστές θεωρούνται σαν entrepreneurs μόνο στο βαθμό που η επιχειρηματική τους δραστηριότητα συνδεόταν με καινοτομικές εφαρμογές. Παράδειγμα τέτοιων εφαρμογών αποτελεί η εισαγωγή των mini bulk carrier από τον Γ.Π. Λίβανο τη δεκαετία του '60, ή η εισαγωγή των super tankers τη δεκαετία του '50 από τον Α. Ωνάση. Η καινοτομία δεν συνδέεται μόνο με την εισαγωγή νέων προϊόντων ή νέων τεχνολογιών. Καινοτομία μπορεί να προκύψει και σε διοικητικό επίπεδο από τον συνδυασμό συντελεστών της παραγωγής που μέχρι τότε δεν είχε εφαρμοστεί. Στην κατεύθυνση αυτή η υιοθέτηση των σημαιών ευκολίας και η απασχόληση χαμηλών αλλοδαπών πληρωμάτων μπορεί να θεωρηθεί καινοτομία. Το μεγαλύτερο μέρος των ελλήνων εφοπλιστών όμως δεν ανήκει σε αυτή την κατηγορία. Είναι επιχειρηματίες που ενώ αναλαμβάνουν κίνδυνο, δεν προωθούν καινοτομικές εφαρμογές. Ο μεγάλος αριθμός νέων εφοπλιστών του Πειραιά της δεκαετίας του 70 ανέλαβε μεν ρίσκο, το οποίο όμως προσπάθησε να ελαχιστοποιήσει με την εφαρμογή δοκιμασμένων στρατηγικών και μεθόδων.

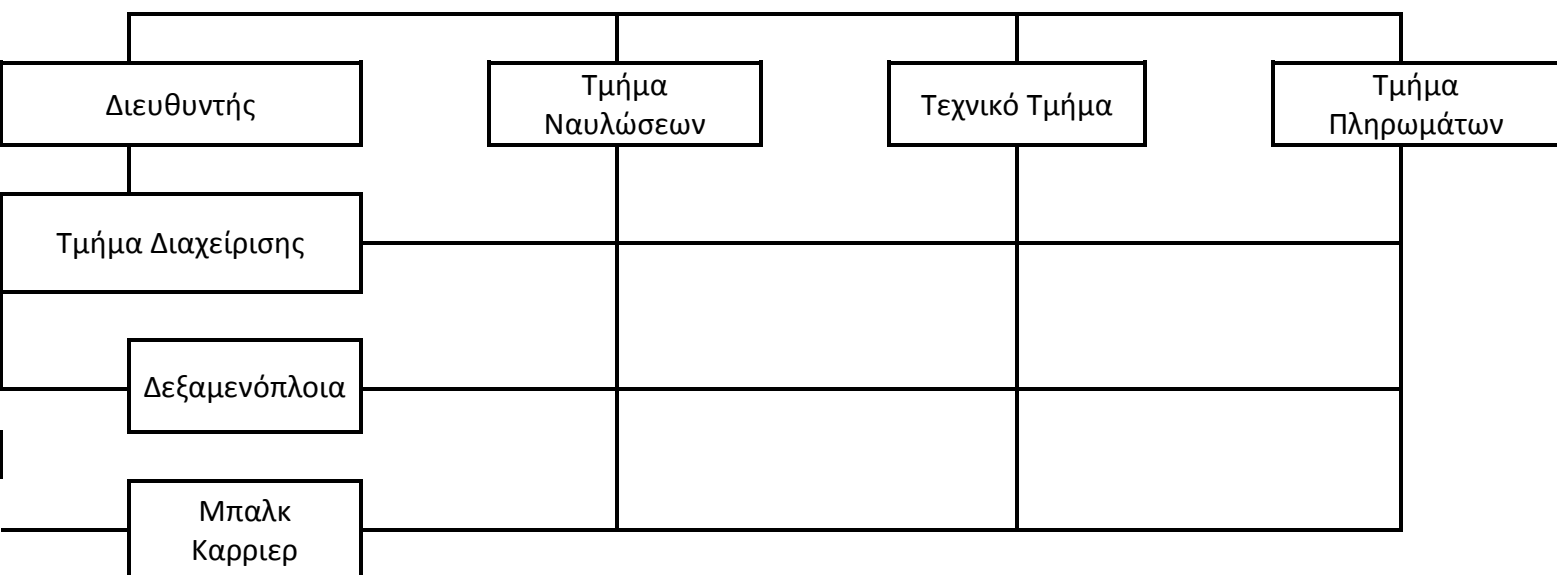
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2.Α



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2.Β



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2.Γ



1.3 Τμήματα ναυτιλιακών επιχειρήσεων

- **Γενική Διεύθυνση (General Management)**

Το κέντρο επιχειρήσεων και στρατηγικών αποφάσεων της ναυτιλιακής Εταιρείας. Δίνει κατευθύνσεις, συντονίζει και συνεργάζεται με όλα τα τμήματα της επιχείρησης. Καθορίζει τις σχέσεις της Εταιρείας με τον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο (κράτος σημαίας, τράπεζες, ασφαλιστικούς οργανισμούς κλπ). Έχει επικεφαλής ένα έμπειρο στέλεχος, πού μπορεί να είναι και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, πλαισιωμένο από επιτελείο με σφαιρική αντίληψη του ναυτιλιακού χώρου.

- **Τμήμα επιχειρήσεων (Operations department)**

Ασχολείται με την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων της Εταιρείας σύμφωνα με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις απέναντι στους Ναυλωτές. Η παρακολούθηση των πλοίων γίνεται με επικεφαλής ένα έμπειρο στέλεχος, κατά κανόνα Α΄ πλοίαρχο Ε.Ν.

- **Τεχνικό τμήμα (Technical department)**

Έχει την ευθύνη της παρακολούθησης της καλής λειτουργίας και της συντήρησης των πλοίων ώστε αυτά να είναι πάντα σε πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα. Πρωτοστατεί στις ναυπηγήσεις, τους δεξαμενισμούς και τις επισκευές των πλοίων της Εταιρείας. Έχει επικεφαλής συνήθως έναν πολύ έμπειρο Ναυπηγό ή Α΄ μηχανικό Ε.Ν., τον Αρχιμηχανικό και στελεχώνεται από ναυπηγούς, τεχνικούς και μηχανικούς Ε.Ν. διαφόρων ειδικοτήτων.

- **Τμήμα ναυλώσεων (Chartering and brokering department)**

Ασχολείται με την αναζήτηση ναύλων για τα πλοία από τη διεθνή ναυλαγορά. Στελεχώνεται από στελέχη εξειδικευμένα σε θέματα ναυλώσεων που περιλαμβάνουν και πλοιάρχους Ε.Ν.. Υπάρχουν όμως και μεγάλα ναυτικά γραφεία, που ασχολούνται

αποκλειστικά με τις ναυλώσεις πλοίων διαφόρων εταιρειών, τα αποκαλούμενα ναυλομεσιτικά γραφεία. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες συνεργάζονται με αυτά.

- **Τμήμα Ποιότητας και Ασφαλείας (Quality and Safety department)**

Το τμήμα αυτό καθιερώθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του '90, προκειμένου να τηρούνται οι κανόνες ποιότητας και οι διαδικασίες που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Στελεχώνεται κυρίως από άτομα με γνώσεις από όλες τις δραστηριότητες της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και έμπειρων πλοιάρχων και μηχανικών Ε.Ν.

- **Τμήμα ασφαλίσεων (Insurance and claims department)**

Ασχολείται με την ασφαλιστική κάλυψη κάθε πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό καθώς και με τη διεκπεραίωση όλων των υποθέσεων που έχουν σχέση με την ασφάλιση (διεκδικήσεις από και προς τρίτα μέρη). Στελεχώνεται από νομικούς εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου και ναυτασφαλίσεων καθώς και από πλοιάρχους Ε.Ν.

- **Τμήμα προμηθειών (Purchasing department)**

Έχει την ευθύνη του εφοδιασμού των πλοίων με τρόφιμα και κάθε είδους αναλώσιμα υλικά καθώς και ανταλλακτικά. Στελεχώνεται συνήθως από πλοίαρχο ή μηχανικό Ε.Ν. καθώς και από στελέχη έμπειρα στο χώρο των προμηθειών ναυτικών και άλλων υλικών.

- **Τμήμα πληρωμάτων (Crew management ή Marine department)**

Έχει τη σημαντική ευθύνη της επιλογής αξιωματικών και πληρωμάτων για την επάνδρωση των πλοίων. Έχει επικεφαλής σχεδόν πάντα ένα πλοίαρχο Ε.Ν. κατά κανόνα παλαιό στέλεχος της εταιρείας, με εμπειρία στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού, τον Αρχικαπετάνιο της Εταιρείας, όπως κοινώς αποκαλείται.

- **Τμήμα γραμματείας - λογιστηρίου**

Ασχολείται με τη διεκπεραίωση της αλληλογραφίας και της επικοινωνίας της εταιρείας με τα πλοία και με άλλους οργανισμούς και εταιρείες λογιστήριο ασχολείται με οικονομικές δραστηριότητες που αφορούν την εταιρεία, τα γραφεία της και τα πλοία με τα πληρώματά τους.

1.4 Επιλογή τύπου οργάνωσης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Η επιλογή της οργανωτικής δομής σε μία ναυτιλιακή εταιρεία εξαρτάται από κάποιες παραμέτρους μεταξύ των οποίων είναι:

- ο τύπος των πλοίων,
- το είδος του πληρώματος όσον αφορά την εκπαίδευση και τα προσόντα του,
- το μέγεθος της εταιρείας,
- τους μελλοντικούς στόχους.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν βασικούς παράγοντες τους οποίους μια επιχείρηση θεωρεί απαραίτητους έτσι ώστε να καταλήξει στον τύπο οργάνωσης της επιχείρησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι κάθε επιχείρηση χτίζει την υπόληψη της ανάλογα με την ποιότητα του προσωπικού που την στελεχώνει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 Είδη και κατηγορίες πλοίων

Στο υποκεφάλαιο αυτό θα αναφερθούμε στο διαχωρισμό των πλοίων διότι στην πραγματικότητα τα είδη των πλοίων είναι ποιο πολλά από αυτά που εμείς γνωρίζουμε ως απλοί παρατηρητές. Οι βασικότερες κατηγορίες πλοίων είναι :

- Φορτηγά
- Δεξαμενόπλοια
- Επιβατηγά
- Πλοία ειδικού προορισμού
- Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας

2.2 Φορτηγά (cargo Ships)

Ο όρος φορτηγό πλοίο αποτελεί μια γενικότερη έννοια μεταξύ των επιμέρους κατασκευαστικών προτύπων. Στη κατηγορία των φορτηγών πλοίων ανήκουν τα :

1. Bulk Carrier
2. Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών
3. Φορτηγιδοφόρα πλοία
4. Πλοία Mini Carriers
5. Φορτηγά – Οχηματαγωγά
6. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container - Ship)

2.3 Πλοία με χύμα ομοειδή φορτία (Bulk Carrier)

Με το γενικό όρο Bulk Carriers είναι γνωστά τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν χύμα (χύδην) ομοειδή φορτία. Ως Bulk Carrier εννοείται το φορτηγό πλοίο που έχει μόνο ένα κατάστρωμα και μπορεί να μεταφέρει διάφορα είδη χύμα ξηρών φορτίων που έχουν μεταξύ τους διαφορά συντελεστού στοιβασίας μεταξύ 15 και 55 κυβικών ποδών ανά τόνο. Σε γενικές γραμμές η μορφή τους είναι τυποποιημένη αλλά ο αριθμός που δείχνει πόσα κυβικά πόδια καταλαμβάνει ένας τόνος φορτίου. Διακρίνεται σε "βαρύ φορτίο" (=δεν καταλαμβάνει όλη τη χωρητικότητα των κυτών του πλοίου αλλά εξαντλεί την σε βάρος μεταφορική ικανότητα αυτού) & "ελαφρύ φορτίο" (=καταλαμβάνει όλη τη χωρητικότητα των κυτών του πλοίου αλλά δεν εξαντλεί την σε βάρος μεταφορική ικανότητα αυτού) υπάρχουν κάποιες διαφορές ως προς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Το μηχανοστάσιο βρίσκεται στη πρύμη του πλοίου όπως επίσης και οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος. Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου διαθέτει μεγάλα ανοίγματα αμπαριών τα οποία ανοιγοκλείουν με μηχανικά μέσα.

Τα Bulk Carriers διακρίνονται σε :

- Ore Carriers, τα οποία είναι κατασκευασμένα για να μεταφέρουν μόνο μεταλλεύματα. Σε αυτή τη κατηγορία πλοίων το φορτίο μεταφέρεται μέσα σε 9 αμπάρια από τα οποία τα 4 έχουν σχήμα ειδικού κιβωτίου. Σημαντικό χαρακτηριστικό των πλοίων αυτών αποτελεί το γεγονός ότι δεν διαθέτουν αυτόνομα φορτοεκφορτωτικά μέσα αλλά υποστηρίζονται από μηχανήματα της ξηράς.
- Ore/ Oil Carriers, είναι τα πλοία που μπορούν να μεταφέρουν μεταλλεύματα ή ακατέργαστο πετρέλαιο.
- Bulk Carriers, είναι κατασκευασμένα για να μεταφέρουν διάφορα ξηρά φορτία όπως σιτηρά, ζάχαρη κα. . Χαρακτηριστικός τύπος πλοίου είναι τα Panamax (πλοία που έχουν τη μέγιστη χωρητικότητα με ταυτόχρονη δυνατότητα διέλευσης από τη διώρυγα του Παναμά).
- Bulk/ Oil Carriers, μεταφέρουν υγρά και ξηρά φορτία.

- Ore/ Bulk/ Oil Carriers – O.B.O. , είναι τα πλοία που διαθέτουν όλα τα χαρακτηριστικά των φορτηγών πλοίων που προαναφέραμε.

Γενικής χρήσης Bulk Carrier, είναι τα πλοία που προορίζονται να μεταφέρουν όλα τα ομοειδή χύμα φορτία.



Πηγή: Google

2.4 Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών

Ο τύπος πλοίου συνδυασμένων μεταφορών είναι ιδιαίτερα γνωστός καθώς υπάρχουν εταιρείες οι οποίες επενδύουν σ' αυτό. Η πραγματική ονομασία του συγκεκριμένου τύπου πλοίου είναι άγνωστη στους περισσότερους (ROLL-ON/ROLL-OFF). Τα πλοία αυτά χαρακτηρίζονται ως RO - RO, κάτι που σημαίνει ότι τα φορτία εισάγονται με ειδικά τροχοφόρα.



Πηγή: Google

2.5 Φορτηγιδοφόρα πλοία (Lighter aboard ship – LASH)

Είναι τα πλοία που μεταφέρουν τα φορτία τους μέσα σε φορτηγίδες. Διευκολύνουν ιδιαίτερα την κατάσταση στα λιμάνια καθώς και σε περιπτώσεις όπου το πλοίο δεν έχει τη δυνατότητα λόγω όγκου να πλησιάσει σε λιμάνια με μικρό βάθος. Οι φορτηγίδες ρυμουλκούνται στο λιμάνι για εκφόρτωση και έπειτα επιστρέφουν στο πλοίο.



Πηγή: Google

2.6 Πλοία Mini Carriers

Τα πλοία αυτά είναι σχετικά μικρά για το λόγο ότι ευνοούν την ανάγκη για μεταφορά εμπορευμάτων σε ποτάμια και αβαθείς υδάτινες περιοχές.



Πηγή: Google

2.7 Πλοία μεταφοράς οχημάτων – οχηματαγωγά (car-carrier)

Η διεθνής ονομασία του συγκεκριμένου τύπου πλοίου είναι car-carrier και έχει κατασκευαστεί για τη μεταφορά οχημάτων με ασφαλή τρόπο ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης.



Πηγή: Google

2.8 Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container ship)

Επίσημη ονομασία στην ελληνική είναι εμπορευματοκιβωτιοφόρο αλλά λόγω της μεγάλης σε μήκος σύνθετης αυτής ονομασίας χρησιμοποιείται πιο εύχρηστα ο χαρακτηρισμός (container ship). Τα πλοία αυτού του τύπου έχουν ναυπηγηθεί έτσι ώστε τόσο τα αμπάρια όσο και το κύριο κατάστρωμα αυτών να μπορούν να δέχονται ένα μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με ανάλογες διαρρυθμίσεις αλλά και ενισχύσεις. Τα πλοία αυτά, με το είδος αυτό μεταφοράς των φορτίων περιορίζουν χρονικά στο ελάχιστο τη παραμονή τους στους λιμένες εκφορτώνοντας πλήρη και παραλαμβάνοντας κενά ή αντίστροφα, χωρίς να υφίστανται περισσότερες χρεώσεις.



Πηγή: Google

2.9 Δεξαμενόπλοια (Tankers)

Το δεξαμενόπλοιο (tanker) συμβολίζεται ως Δ/Ξ και δημιουργήθηκε από την ανάγκη να υπάρξει ένας ιδιαίτερος τύπος πλοίου όπου θα μεταφέρονται με ασφαλή τρόπο υγρά καύσιμα απαραίτητα για την ικανοποίηση των αναγκών της διεθνούς βιομηχανίας. Την ύπαρξη δεξαμενόπλοιων επιτάσσει το γεγονός ότι οι πετρελαιοπαραγωγικές περιοχές επέχουν σημαντικά από τα μεγάλα αστικά κέντρα των δυτικών προτύπων. Το σύγχρονο δεξαμενόπλοιο μεταξύ άλλων χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι η μηχανή και η γέφυρα διακυβέρνησης του βρίσκονται στη πρύμη του πλοίου. Ακόμα και σε αυτό τον τύπο πλοίου εκτός από το δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πετρέλαιο υπάρχουν διάφοροι τύποι πλοίων οι οποίοι προσαρμόζονται στις ανάγκες του φορτίου που μεταφέρουν. Άλλοι τύποι σε αυτήν τη κατηγορία είναι:

- Υγραεριοφόρα πλοία
- Πλοία μεταφοράς χημικών
- Οινοφόρα πλοία

Να σημειώσουμε ότι τα δεξαμενόπλοια καλύπτουν το 39% του παγκόσμιου στόλου.



Πηγή: Google

2.10 Επιβατηγά (Passenger ships)

Ένα πλοίο χαρακτηρίζεται ως επιβατηγό όταν έχει ως κύριο προορισμό τη μεταφορά επιβατών (πάνω από 12) και κινείται με συγκεκριμένα δρομολόγια. Οι βασικότερες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων είναι:

- Αμιγή επιβατηγά πλοία, που μεταφέρουν αποκλειστικά και μόνο επιβάτες.
- Μικτά επιβατηγά πλοία, που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων
- Επιβατηγά περιηγητικών πλόων, είναι τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες για περιήγηση ενώ παράλληλα προσφέρουν και ψυχαγωγία.
- Επιβατηγά-Οχηματαγωγά, αποτελούν ένα πολύ γνωστό τύπο πλοίου ιδιαίτερα στην χώρα μας. Διακρίνονται σε ανοιχτού και κλειστού τύπου πλοία. Συμβολίζονται με το χαρακτηριστικό Ε/Γ-Ο/Γ .
- Δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία, είναι τα πλοία με ιδιαιτερότητες όπως η υψηλή ταχύτητα. Αξίζει να σημειώσουμε ότι αυτό το είδος πλοίου κερδίζει τις προτιμήσεις των επιβατών αρκεί να εξαιρέσουμε το γεγονός ότι οι τιμές τους είναι σχετικά υψηλές. Τέτοιου είδους πλοία είναι τα υδροπτέρυγα, καταμαράν, hovercraft.



Πηγή: Google

2.11 Κρουαζιερόπλοια (Cruise ships)

Μια ιδιαίτερα διαδεδομένη κατηγορία πλοίων που επάγονται στα επιβατηγά είναι τα κρουαζιερόπλοια (Cruise Ships). Σε γενικότερα πλαίσια το κρουαζιερόπλοιο συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο πλοίο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με νέους πολιτισμούς. Τα κρουαζιερόπλοια πρώτης γενιάς είχαν σχετικά μικρή μεταφορική δυνατότητα (κάτω από 1000 επιβάτες) ενώ συνήθως αποτελούσαν μετασκευασμένα επιβατηγά πλοία. Αντίθετα στη δεύτερη γενιά κρουαζιερόπλοιων παρατηρείται η τάση για αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπινών, αυξημένη μεταφορική δυνατότητα επιβατών (ακόμα και 2000 επιβάτες) ενώ η πολυτέλεια και η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών με ποιότητα είναι μερικά από τα βασικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης τουριστικής βιομηχανίας των κρουαζιερόπλοιων.



Πηγή: Google

2.12 Πλοία αναψυχής

Φυσικά είναι αδύνατον να μην αναφερθούμε στα πλοία αναψυχής, κατηγορία όπου τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται και στην ώρα μας. Παγκόσμιες τάσεις τείνουν να κατευθύνουν επενδύσεις σε Μαρίνες για τον ελλιμενισμό πλοίων αναψυχής όπου θα υπάρχουν οι απόλυτες συνθήκες εξυπηρέτησης και ποιοτικών παροχών.



2.13 Πλοία ειδικού προορισμού

Η τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία είναι αποκλειστικά και μόνο η παροχή υπηρεσιών με ταχύτητα και ασφάλεια. Η ανάγκη για εξειδίκευση των μεταφορών οδήγησε στην κατασκευή πλοίων που χρησιμοποιούνται για ειδικό προορισμό. Τέτοιου είδους πλοία ειδικεύονται στις μεταφορές ευπαθών φορτίων. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- Πλοία ψυγεία
- Αλιευτικά πλοία
- Ωκεανογραφικά-επιστημονικά
- Μετεωρολογικά
- Καλωδιακά πλοία
- Φαρόπλοια
- Εκπαιδευτικά



Πηγή: Google

2.14 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας (Auxiliary ships)

Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας είναι πλοία τα οποία δεν μεταφέρουν φορτία ή ανθρώπους αλλά βοηθούν τα υπόλοιπα πλοία για την ασφαλή και ομαλή διέλευση τους.

Τέτοια πλοία είναι τα παγοθραυστικά (Icebreakers), τα ρυμουλκά (Tugboats), οι βυθοκόροι (Dredges), οι πλοηγίδες (Pilotboats), τα φάρόπλοια (Lightvessels), οι πλωτοί γερανοί (FloatingDerricks), τα ναυαγοσωστικά (SalvageBoats).



Πηγή: Google

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων

3.1.1 Εισαγωγή

Η υποενότητα που πρόκειται να διαπραγματευτούμε ασχολείται με την διοικητική (Management) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Για να κατανοήσουμε όρο Management θεωρούμε απαραίτητη την αποτύπωση της έννοιας. Σύμφωνα με τους Robbins και Coulter το Management είναι μια συνεχής διαδικασία συντονισμού και ολοκλήρωσης των δραστηριοτήτων σε μία επιχείρηση έτσι ώστε να ολοκληρώνονται αυτές αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, το management είναι μια συνεχής διαδικασία και όχι ευκαιριακή.

Βασίζεται σε 4 λειτουργίες:

- Προγραμματισμός,
- Οργάνωση,
- Ηγεσία,
- Έλεγχος

Αναλυτικότερα,

Η λειτουργία του προγραμματισμού περιλαμβάνει τους καθορισμούς των στόχων , την καθιέρωση της στρατηγικής και την ανάπτυξη σχεδίων για το συντονισμό των δραστηριοτήτων. Όσον αφορά το αντικείμενο που διαπραγματευόμαστε, ο προγραμματισμός, είναι ιδιαίτερα δυσχερής διότι είναι αδύνατον να προβλεφθούν τα έσοδα.

Η λειτουργία της οργάνωσης καθορίζει ποιες δουλειές πρέπει να γίνουν, από ποιον πρέπει να γίνουν, πως αυτές θα ομαδοποιηθούν και γενικότερα καθορίζεται η οργάνωση των απαιτούμενων εργασιών για την καλύτερη λειτουργία της επιχείρησης. Η λειτουργία της ηγεσίας έχει να κάνει με την αρμοδιότητα του manager για συντονισμό και ολοκλήρωση των εργασιών από το υφιστάμενο εργατικό δυναμικό.

Ο έλεγχος αποτελεί την βασικότερη λειτουργία του manager αλλά και του πλοιάρχου διότι προλαμβάνει αν κάτι πάει στραβά κατά τη διαδικασία των απαιτούμενων εργασιών. Ο έλεγχος καταγράφει τις δράσεις έτσι ώστε να επιβεβαιώσει ότι αυτές πραγματοποιούνται όπως σχεδιάστηκαν έτσι ώστε να διορθωθούν σε περίπτωση που θεωρηθεί αναγκαίο. Ειδικά οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ακολουθούν τη διαδικασία του ελέγχου αλλά με χρονική καθυστέρηση μετά το τέλος του ταξιδιού του πλοίου έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να συγκρίνουν την απόδοση του με την αντίστοιχη περίοδο των προηγούμενων ετών. Σε αυτή τη πολύ σημαντική λειτουργία σημαντικό ρόλο έχει η τεχνολογία και ιδιαίτερα οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές . Κατά γενική ομολογία το management οφείλει να επιτύχει την ελάχιστη σπατάλη των πόρων της εταιρείας με ταυτόχρονη επιτυχία των στόχων της.

3.2 Είδη management πλοίου

3.2.1 Βασικοί παράγοντες που συμβάλουν στο διαχωρισμό ιδιοκτησίας και διοίκησης

Παράγοντες που συμβάλουν στο διαχωρισμό μεταξύ ιδιοκτησίας και management θεωρούμε ότι επικεντρώνονται σε βασικά σημεία μεταξύ των οποίων είναι:

- το μέγεθος,
- ο τύπος,
- η ηλικία
- , • το περιβάλλον της εταιρείας.

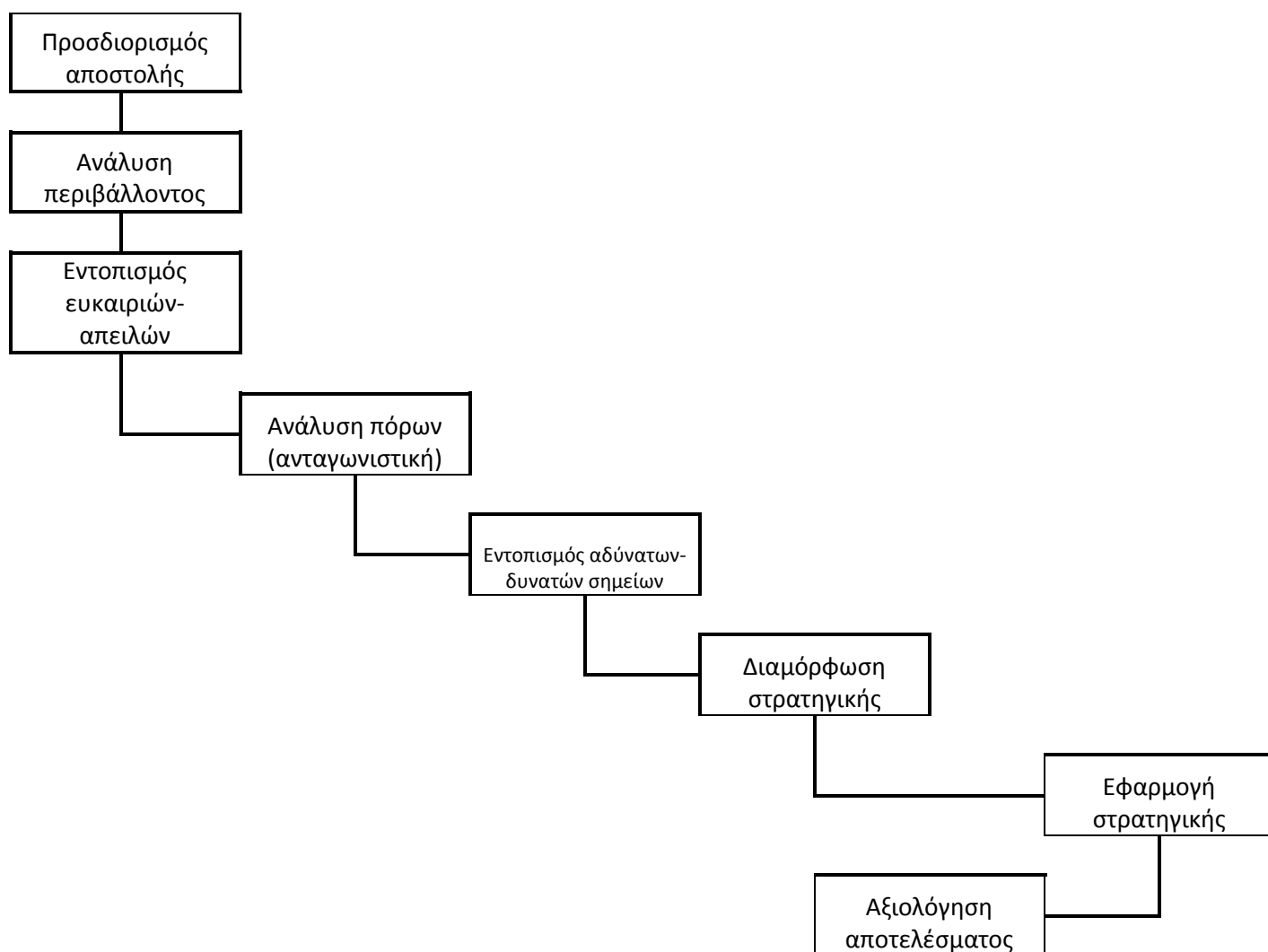
Αναλυτικά,

- Μέγεθος της εταιρείας: Όσο μεγαλώνει μία επιχείρηση και αρχίζουν τα διαρθρωτικά προβλήματα, η διάρθρωση αυτής αλλάζει έτσι ώστε να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Με την αύξηση του βαθμού εκχώρησης της εξουσίας σχετικά με τη λήψη αποφάσεων θέλοντας και μη η επιχείρηση μπαίνει στο στάδιο της αποκέντρωσης και έτσι απαρτίζεται από ένα περίπλοκο σχήμα, πολυτμηματικό με αποτέλεσμα να θεωρείται απαραίτητος ο διαχωρισμός μεταξύ ιδιοκτησίας και ελέγχου.

- Τύπος εταιρείας: Ο δεύτερος σημαντικός παράγοντας που παίζει βασικό ρόλο στο διαχωρισμό που επεξεργαζόμαστε έχει να κάνει με τον τύπο της εταιρείας. Πολλές εταιρείες με οικογενειοκρατικό χαρακτήρα συνηθίζουν να ταυτίζουν τις δύο έννοιες ενώ άλλες με δημόσιο χαρακτήρα – πολυμετοχικές εκχωρούν τα δικαιώματα της διαχείρισης σε τρίτα πρόσωπα. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο διαχωρισμός ιδιοκτησία και διοίκησης εξαρτάται από το ιδιοκτησιακό καθεστώς.
- Ηλικία της εταιρείας: Η ηλικία της εταιρεία επιδρά στο διαχωρισμό ιδιοκτησίας και ελέγχου. Κάθε επιχείρηση της οποίας η ιδιοκτησία κληρονομείται από γενιά σε γενιά εξετάζει ξεχωριστά την δυνατότητα και τις συνθήκες που επικρατούν έτσι ώστε να εκχωρήσει τον έλεγχο σε τρίτο πρόσωπο με αποτέλεσμα να μην θεωρείται τίποτα δεδομένο. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στο πέραςμα των γενεών του ιδιοκτησιακού καθεστώτος μιας επιχείρησης η γενιά των ιδιοκτητών μάνατζερ διακατέχεται από μια ποιο προοδευτική θεώρηση των πραγμάτων.
- Περιβάλλον εταιρείας: Καταστάσεις που λαμβάνουν χώρα στη περιοχή-χώρα που δραστηριοποιείται η επιχείρηση έχουν άμεση σχέση με το διαχωρισμό ιδιοκτησίας – ελέγχου. Παράγοντες όπως ο πολιτισμός, οικονομία, πολιτική σταθερότητα καθώς και οι εξελίξεις έχουν εξαίρετο ρόλο στη λήψη των αποφάσεων. Για το λόγο αυτό είναι σημαντική η ύπαρξη ενός εντεταλμένου προσώπου που ασχολείται αποκλειστικά με το αντικείμενο της διοίκησης.

Το συμπέρασμα στο σημείο αυτό είναι ότι αναλόγως τους παράγοντες και τα δεδομένα η ιδιοκτησία κάθε επιχείρησης αποφασίζει αν θα αναλάβει τη διοίκηση ή θα την εκχωρήσει σε τρίτο άτομο.

3.2.2 Το management της Στρατηγικής



Η διαδικασία του μάνατζμεντ της στρατηγικής ακολουθεί μία διαδικασία που απαρτίζεται από 8 βήματα.

- Στο πρώτο στάδιο καθορίζεται η ‘Αποστολή’ της εταιρείας, δηλαδή συνίσταται στο λόγο και το σκοπό ύπαρξής της.
- Το δεύτερο στάδιο επεξεργάζεται το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης διότι καθορίζει αδιαμφισβήτητα ένα δεσμευτικό πλαίσιο στις ενέργειες των μάνατζερ διότι σύμφωνα με τις καταστάσεις που επικρατούν καθορίζονται οι εναλλακτικές λύσεις .
- Το τρίτο στάδιο είναι ο εντοπισμός ευκαιριών τους θετικούς δηλαδή εξωτερικούς παράγοντες αλλά και απειλών, δηλαδή τους αρνητικούς παράγοντες που λειτουργούν σε βάρος της επιχείρησης.

- Το τέταρτο στάδιο διαπραγματεύεται τους πόρους της επιχείρησης, ασχολείται δηλαδή με τα ταμειακά διαθέσιμα, τους ανθρώπινους πόρους αλλά και οτιδήποτε άλλο έχει σχέση με τις δυνατότητες της επιχείρησης. Εξετάζει κατά γενική ομολογία κατά πόσο είναι η επιχείρηση ανταγωνιστική έναντι των υπολοίπων.
- Το πέμπτο στάδιο έχει να κάνει με τον εντοπισμό των δυνατών και αδύνατων σημείων της επιχείρησης εννοώντας φυσικά την βελτίωση των αδυναμιών και διατήρηση των είδη υπαρχόντων δυνατών σημείων.
- Το έκτο στάδιο αφορά τον προσδιορισμό των στρατηγικών γενικότερα για την λειτουργία της επιχείρησης.
- Το έβδομο αφορά την εφαρμογή των στρατηγικών με σωστή οργάνωση.
- Εν τέλη το όγδοο στάδιο διαπραγματεύεται την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των αποφάσεων που πάρθηκαν καθώς και αν υπάρχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Ειδικά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σημαντικό στοιχείο στην στρατηγική είναι η μείωση του λειτουργικού κόστους εξαιτίας των οικονομικών δυσχερειών ιδιαίτερα σε περίοδο οικονομικής κρίσης

3.3 Στρατηγική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Το κεφάλαιο της στρατηγικής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαπραγματεύεται κάθε είδους στρατηγική που έχουν ακολουθήσει οι ναυτιλιακές εταιρείες. Παγκοσμίως υπάρχουν εκατοντάδες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες ακολουθούν στρατηγικές που διαφέρουν. Ως αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι να μην έχουμε τη δυνατότητα να περιγράψουμε μια συγκεκριμένη στρατηγική. Για το λόγο αυτό θεωρήσαμε ορθό να ασχοληθούμε με την ζωή, τις επιλογές αλλά κυρίως τις στρατηγικές κινήσεις ενός μεγάλου Έλληνα εφοπλιστή, του Σταύρου Νιάρχου.

Η ιστορία του Σ. Νιάρχου ξεκινάει στην Αθήνα περί τα 1910, ως γόνος οικογένειας μεταναστών από την Αμερική. Αποφοίτησε από τη Νομική σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών το 1931 και άρχισε να εργάζεται στην οικογενειακή επιχείρηση “Αλευρόμυλους Κουμάνταρου”. Το επιχειρηματικό μυαλό του Σ. Νιάρχου ξεχώρισε από τα πρώτα χρόνια όταν υπέδειξε στην επιχείρηση ότι η απόδοση της θα ήταν μεγαλύτερη αν τα αλεύρια και

τα σιτάρια της παραγωγής μεταφέρονταν με ιδιόκτητα μέσα (πλοία). Έτσι, του δόθηκε η ευκαιρία να ασχοληθεί με την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών της επιχείρησης. Το πλοίο του με το όνομα "Μαλέας" βυθίστηκε κατά τη διάρκεια του Β Παγκοσμίου πολέμου αλλά ο Σ. Νιάρχος κατάφερε να αποκομίσει σημαντική αποζημίωση την οποία μαζί με ένα δάνειο εκμεταλλεύτηκε αγοράζοντας τέσσερα νέα πλοία. Το 1945 αγοράζει μεγάλο αριθμό πλοίων ενώ ταυτόχρονα μελέτησε και τις διακυμάνσεις της αγοράς. Αναφορικά με τη στρατηγική του ο Σ. Νιάρχος θεωρείται ιδιαίτερα ευφυής επιχειρηματίας καθώς είναι ο πρώτος εφοπλιστής ο οποίος εφάρμοσε τις οικονομίες κλίμακας. Αποφασίζει να επενδύσει στα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά και εφάρμοσε το τρίπτυχο χάλυβας-ναυπήγηση ναυτιλία με αποτέλεσμα να επιτύχει την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων του από 12000 σε 25000 τόνους. Αντιλήφθηκε δηλαδή ότι όσο μεγαλώνει η χωρητικότητα ενός πλοίου τόσο μειώνεται το κόστος μεταφοράς κατά τόνο και μίλι. Το 1957 ο αξιόλογος εφοπλιστής Σ. Νιάρχος ιδρύει τα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά ενώ ταυτόχρονα συμμετέχει στην εκμετάλλευση των διυλιστηρίων του Ασπροπύργου και στην βιομηχανία αλουμίνιας. Διακρίνουμε έναν επιχειρηματία-εφοπλιστή ο οποίος επενδύει σε παρεμφερείς κλάδους και όχι διάσπαρτα. Η στρατηγική του αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων του καθώς αυτές αλληλοϋποστηρίζονται. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι η ναυπήγηση των πλοίων έχει καταστεί ποιο οικονομική καθώς την αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου η ίδια η επιχείρηση με αποτέλεσμα η διαχείριση του κόστους κατασκευής να γίνεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Ο Σ. Νιάρχος πρωτοπόρος στις μεγάλες επενδύσεις στην Ελλάδα από εφοπλιστικά κεφάλαια κατάφερε να παρασύρει και άλλους εφοπλιστές για επενδύσεις σε μεγάλες βιομηχανίες. Η επιτυχία, τον κρατούσε σε "απόσταση" από τους υπόλοιπους εφοπλιστές εξαιτίας της έντασης εργασίας που τον χαρακτήριζε που σε συνεργασία με την ευημερία των συνεργατών του αναζητούσε το τέλειο.

Οι ανερχόμενοι εφοπλιστές και μεταξύ αυτών και ο Σ. Νιάρχος γρήγορα αντιλήφθηκαν ότι η απόκτηση πλοίων με υποθήκη και χρήση 80% ξένων κεφαλαίων, μπορούσε να πενταπλασιάσει το στόλο. Από την πλευρά τους οι τράπεζες γνώριζαν τις διακυμάνσεις της αγοράς του εφοπλισμού και της αστάθειας στην αποπληρωμή των δανείων. Για το λόγο αυτό οι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να μετακυλήσουν τον πιστωτικό κίνδυνο στις εταιρείες πετρελαίου με τη σύναψη κατάλληλων μακροχρόνιων ναυλώσεων, έτσι ώστε να γίνεται σταθερά η αποπληρωμή του δανείου. Μεταξύ αυτών δεν μπορούσε να απουσιάζει και ο Σ. Νιάρχος, ο οποίος κατάφερε να επιτύχει χρηματοδότηση με εγγύηση τα

μακροχρόνια συμβόλαια χρονοναυλώσεων που κατάφερε να συνάψει.

Όσον αφορά τη σημαία των πλοίων του ο Σ. Νιάρχος ήταν από τους πρωτοπόρους που χρησιμοποίησαν ελληνική σημαία στα πλοία τους. Ποιο συγκεκριμένα, τα πλοία που μετέφεραν πετρέλαιο σε ελληνικά διωλιστήρια έφεραν ελληνική σημαία, ενώ τα υπόλοιπα εντάσσονταν στο νηολόγιο Παναμά και Λιβερίας. Οι σημαίες αυτές χαρακτηρίζονταν ως σημαίες ευκαιρίας, για τρεις βασικούς λόγους μεταξύ των οποίων ήταν:

- η αποφυγή της γραφειοκρατίας στην εθνική σημαία,
- η μείωση των εξόδων ανά ημέρα,
- οι καλύτεροι όροι χρηματοδότησης, και συνάμα η δυνατότητα ναυπήγησης μεγαλύτερων πλοίων, κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς ανά τόνο.

Έπειτα από φήμες στην Αγγλία για περεταίρω φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών κατάφερε ο Σ. Νιάρχος να μεταφέρει τις επιχειρήσεις του σε μόλις 2 μέρες από το Λονδίνο στο Μόντε Κάρλο. Ταυτόχρονα κατάφερε να πείσει και άλλους Έλληνες εφοπλιστές να μεταφέρουν τη βάση του στόλου τους στην Ελλάδα. Η κίνηση αυτή συνέφερε ιδιαίτερα τον εν λόγω εφοπλιστή διότι είχε τη δυνατότητα να παρέχει πλήρη εργασία στην επισκευαστική ζώνη των ιδιόκτητων ναυπηγείων του Σκαρμαγκακά. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Κυβέρνηση της Χούντας παρείχε δελεαστικές επιδοτήσεις στους εφοπλιστές σε σημείο να κατηγορηθεί ότι η ελληνική σημαία λειτουργεί ως "οιονεί σημαία ευκαιρίας. Ως άνθρωπος, χαρακτηρίζονταν υπέρμαχος της τεχνολογίας με αποτέλεσμα να εγκαταστήσει το 1971 σε όλα τα πλοία Δ/Ξ, ULCC72 του δορυφορικά συστήματα ναυσιπλοΐας. Με τα εξελιγμένα για την εποχή συστήματα παρέχονταν συνεχής ένδειξη της ορθής πορείας του πλοίου και συνάμα μείωση της κατανάλωσης καυσίμων. Άλλωστε τα συστήματα δορυφορικής παρακολούθησης των πλοίων αποσβένονταν σε μόλις δύο χρόνια. Τέχνασμα που αποτέλεσε μέρος της στρατηγικής του εφοπλιστή ήταν η προσπάθεια του να σπάσει συμβόλαια που είχε υπογράψει κατά τη διάρκεια της ύφεσης και αυτό διότι από το 1973 σημείωσε ανάκαμψη από το φθινόπωρο του 1973. Σκοπίμως καθυστέρουσε προσυμφωνημένες ναυλώσεις και με εναλλακτικά ταξίδια κάλυπτε ακόμα και το κόστος κατασκευής του. Σε αυτό συντέλεσε ο γνωστός σε όλους πόλεμος των 6 ημερών όπου οι τιμές αυξήθηκαν 20 φορές περισσότερο από τα κανονικά πλαίσια.

Συμπερασματικά και σε σχέση με τα στοιχεία που αναφέραμε για τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο θα χαρακτηρίσαμε τη στρατηγική του ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα διότι βασίζονταν στην 'κάθετη αλυσίδα' σύμφωνα με την οποία η παραγωγή μιας υπηρεσίας απαιτεί ένα ευρύ σύνολο δράσεων όπου η διαδικασία αρχίζει με την απόκτηση της πρώτης ύλης και ολοκληρώνεται με την διανομή-πώληση των έτοιμων προϊόντων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 Φορολογία πλοίων με ελληνική σημαία

Κατά την ελληνική νομοθεσία, τα έσοδα από ναυτιλιακές δραστηριότητες (π.χ. τα κέρδη από την κυριότητα ενός πλοίου υπό ελληνική σημαία) φορολογούνται ετησίως με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ) του πλοίου. Η καταβολή του φόρου αυτού έχει ως αποτέλεσμα την απαλλαγή από οποιαδήποτε άλλη υποχρέωση των εταιρειών αυτών σε φόρο εισοδήματος, και σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν.27/1975 αυτή η εξαίρεση ισχύει επίσης και για τα μερίσματα των μετόχων. Επιπλέον, η απαλλαγή αυτή καλύπτει την τυχόν υπεραξία που προκύπτει από την εκποίηση του πλοίου, κάθε ασφαλιστική αποζημίωση που συνδέεται με αυτό, και γενικότερα οποιαδήποτε άλλη αιτία σχετική με την εκμετάλλευση του πλοίου. Ο φόρος καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη ή την πλοιοκτήτρια εταιρεία της οποίας το πλοίο είναι γραμμένο στο Ελληνικό νηολόγιο σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ.2687/53, σε ετήσια βάση στην Δ.Ο.Υ πλοίων την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους. Είναι απαραίτητο να αναφερθούμε σε αυτό το σημείο για την καλύτερη κατανόηση των παρακάτω στην σημασία που έχουν για την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας οι νόμοι Ν.27/1975 και Ν.Δ.2687/53. Ο «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» Ν.Δ.2687/53 είναι ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά στο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο στηρίχθηκε η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική. Την ναυτιλία αφορά συγκεκριμένα το άρθρο 13, το οποίο περιέχει το σύνολο των κανόνων που διέπουν την νηολόγηση ενός πλοίου υπό ελληνική σημαία. Σημείο αναφοράς στην φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα είναι η θέσπιση των διατάξεων του νόμου Ν.27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» καθώς μέχρι και σήμερα και ύστερα από μερικές τροποποιήσεις που θα παρατεθούν παρακάτω, αποτελεί την βάση του ελληνικού φορολογικού καθεστώτος της ναυτιλίας.

Σύμφωνα λοιπόν με την ελληνική φορολογική νομοθεσία του νόμου Ν.27/1975, και συγκεκριμένα το άρθρο 2, τα πλοία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες:

Κατηγορία Α

- Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και άνω.
- Σιδηρού κύτους φορτηγά πλοία ξηρού ή υγρού φορτίου και τα ψυγεία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων τα οποία πραγματοποιούν δρομολόγια από ελληνικούς σε ξένους λιμένες ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού.
- Επιβατηγά πλοία τα οποία πραγματοποιούν δρομολόγια από ελληνικούς σε ξένους λιμένες ή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εξωτερικού, ανεξαρτήτου χωρητικότητας.
- Κρουαζιερόπλοια ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων που κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους από το φορολογικό έτος, πραγματοποίησαν ταξίδια αναψυχής μεταξύ των εγχώριων λιμένων ή μεταξύ ξένων λιμένων τακτικά για διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών.
- Υπεράκτιες εξέδρες γεώτρησης (πλωτά γεωτρύπανα) εκτοπίσματος άνω των 5.000 τόνων, καθώς και πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και εκφόρτωσης πετρελαίου (μονάδες FPSO) ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, που χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση του βυθού, για υπεράκτιες γεωτρήσεις και για άντληση, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

Κατηγορία Β

-

- Αλιευτικά σκάφη
- Ιστιοπλοϊκά σκάφη και πλοία
- Κάθε άλλο σκάφος που δεν ταξινομείται στην κατηγορία Α

4.1.1 Φορολόγηση πλοίων Α΄ κατηγορίας

Το 2002, η ελληνική κυβέρνηση μείωσε τον φόρο με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ) περίπου 70% για τα δεξαμενόπλοια φορτηγά πλοία και τα ψυγεία ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων, με την προϋπόθεση να έχουν νηολογηθεί με τον Ν.Δ.2687/53, με σκοπό να προσελκύσει όλο και περισσότερα πλοία να πλέουν με ελληνική σημαία. Οι μειωμένοι συντελεστές παρέμειναν έως την 1η Δεκεμβρίου του 2007. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου του 2008 άρχισαν να αυξάνονται 4% ετησίως.

Ο φόρος χωρητικότητας λοιπόν, που εφαρμόζεται στην παραπάνω κατηγορία πλοίων και εφόσον έχουν νηολογηθεί μετά την 22η Απριλίου του 1975, υπολογίζεται με την βοήθεια των παρακάτω πινάκων.

ΚΛΙΜΑΚΑ (Κ.Ο.Χ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.001 ΚΑΙ ΑΝΩ	0,8

Πηγή: Ernst & Young
Industry Almanac, 2016

Η φορολογητέα ολική χωρητικότητα υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό των παραπάνω τιμών συντελεστή με κάθε κλίμακα ΚΟΧ και προσθέτοντας το σύνολο.

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

Για πλοία νηολογημένα υπό τον Ν.Δ.2687/53, ο φόρος μειώνεται επιπλέον 50% μεταξύ των 40.001-80.000 (Κ.Ο.Χ) και 75% στους 80.000 και άνω (Κ.Ο.Χ). Έτσι ο φόρος για αυτά τα πλοία υπολογίζεται με βάση τον παρακάτω πίνακα.

ΚΛΙΜΑΚΑ (Κ.Ο.Χ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,45
80.001 ΚΑΙ ΑΝΩ	0,2

Πηγή: Ernst & Young Industry
almanac,2016

Το ποσό των φορολογητέων κόνων χωρητικότητας πολλαπλασιάζεται στη συνέχεια με τον αντίστοιχο φορολογικό συντελεστή που αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου, όπως ορίζεται στον πίνακα:

ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΕΤΗ)	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ 2016 ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ Ν 2687/53
0~4	0,432
5~9	0,775
10~19	0,759
20~29	0,718
30 ΚΑΙ ΑΝΩ	0,555

Πηγή: Ernst & Young Industry
almanac,2016

Ακολουθώντας το ίδιο παράδειγμα, αν η ηλικία του παραπάνω δεξαμενόπλοιου είναι στα 4 έτη, για το 2016 ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται στα:

$$33.000 \text{ ΚΟΧ} \times 0,432\$ = 14.256\$.$$

4.1.2 Φορολόγηση πλοίων Β΄ κατηγορίας

Αυτή η κατηγορία πλοίων φορολογείται κατά κανόνα με την παρακάτω κλίμακα φόρου χωρητικότητας:

ΚΛΙΜΑΚΑ (ΣΕ Κ.Ο.Χ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ (€ ΑΝΑ Κ.Ο.Χ)	ΦΟΡΟΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ (€)	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΗΣΙΟΥ ΦΟΡΟΥ (€)
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

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

Για παράδειγμα, ο φόρος που αναλογεί σε ένα σκάφος 350 ΚΟΧ υπολογίζεται στα: 100 ΚΟΧ (71,00€) + 250 ΚΟΧ (250,00€) = 321,00€

4.2 Φορολογία πλοίων με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ.

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

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

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

- Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής καθώς και τα ημερόπλοια του Ν. 4256/2014

- Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, που εκτελούν υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ελλάδα (Ν. 2932/2001)
- Τα λοιπά πλοία θαλασσιών μεταφορών μεταξύ λιμένων εσωτερικού (ενδομεταφορών)
- Πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές (με την επιφύλαξη της εφαρμογής τυχόν συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας και ναυτιλιακών συμβάσεων)

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

ΚΛΙΜΑΚΑ (ΣΕ Κ.Ο.Χ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ (€ ΑΝΑ Κ.Ο.Χ)	ΦΟΡΟΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ (€)	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ Σ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΗΣΙΟΥ ΦΟΡΟΥ (€)
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

Κατ' εξαίρεση:

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

ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΕΤΗ)	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ 2016 (σε δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ)
0~4	1,399
5~9	2,508
10~19	2,455
20~29	2,323
30 ΚΑΙ ΑΝΩ	1,795

Πηγή: Ernst & Young Industry almanac,2016

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

Ο φόρος πλοίων βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες, τους εγγεγραμμένους στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξάρτητα από την κατοικία ή τη διαμονή ή την έδρα αυτών στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή. Αλληλεγγύως υπόχρεος προς καταβολή του φόρου είναι και οποιοσδήποτε διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους, καθώς και ο νόμιμος εκπρόσωπος και εγγυητής του πλοιοκτήτη, που αποδέχεται εγγράφως τον διορισμό του. Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, ο νέος πλοιοκτήτης τυγχάνει εξ ολοκλήρου υπόχρεος μαζί με τους κατά την μεταβίβαση υπόχρεους δικαιοπαρόχους του σε πληρωμή του φόρου που βαρύνει το πλοίο κατά το χρόνο της μεταβίβασης.

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

Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο ή η διαχείριση των πλοίων από την Ελλάδα, γίνεται από νομικό πρόσωπο, για την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων και για τις λοιπές φορολογικές υποχρεώσεις, είναι αλληλέγγυα υπόχρεος με τα πρόσωπα αυτά και εις ολόκληρο, ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, ο διευθύνων ή εντεταλμένος ή συμπράττων σύμβουλος, ο διαχειριστής, ο νόμιμος εκπρόσωπος και κάθε πρόσωπο εντολοδόχο για τη διοίκηση ή διαχείριση του πλοίου.

Τα εν λόγω φυσικά πρόσωπα πρέπει να είναι φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος και οπωσδήποτε υπήκοοι Ε.Ε. ή Ε.Ο.Χ.

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

Στη συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας θα πρέπει να αναφέρονται:

- Τα ονόματα των πλοίων που εντάσσονται στο άρθρο 26α
- Η σημαία των πλοίων. Το λιμάνι νηολόγησης των πλοίων. Το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.)
- Ο αριθμός IMO
- Η ολική χωρητικότητα των πλοίων σε κ.ο.χ.
- Η ηλικία των πλοίων σε έτη
- Τα στοιχεία των πλοιοκτητών
- Τα στοιχεία των διαχειριστών - εγγυητών που διεξάγουν τη διαχείριση των πλοίων από την Ελλάδα
- Τα στοιχεία των νομίμων εκπροσώπων και εγγυητών που εκπροσωπούν τους πλοιοκτήτες

Εξαιρετικά, κατά την υποβολή των παραπάνω συγκεντρωτικών δηλώσεων για πρώτη φορά, θα συνυποβάλλονται τα εξής δικαιολογητικά:

- Βεβαίωση του οικείου ναυπηγείου για το χρόνο παράδοσης του πλοίου, έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση
- Έγγραφο εθνικότητας
- Συμβολαιογραφικό έγγραφο των πλοιοκτητών για την ανάθεση της διαχείρισης ή την εκπροσώπηση
- Υπεύθυνη δήλωση αποδοχής εκ μέρους της διαχειρίστριας - εγγυήτριας ή του νομίμου εκπροσώπου και εγγυητή

- Βεβαίωση μελέτης υπολογισμού του πλοίου σε κ.ο.χ. από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ν.Α.

Υποχρέωση για συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας υφίσταται και για την εκμετάλλευση πλοίων εντός του έτους 2015.

Για τα πλοία πρώτης κατηγορίας, η δήλωση καταβολής του φόρου υποβάλλεται από τον υπόχρεο στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου κάθε έτους. Εξαιρετικά, μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου του 2016, θα πρέπει να υποβληθούν δύο χωριστές δηλώσεις, εκ των οποίων η μία θα αφορά το έτος 2015 και η άλλη το έτος 2016. Ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης φόρου χωρητικότητας πλοίων με σημαία Ε.Ε. / Ε.Ο.Χ. είναι παρόμοιος με τον τύπο και το περιεχόμενο της δήλωσης των πλοίων με ελληνική σημαία με ορισμένες προσαρμογές για τις ανάγκες του άρθρου 26α. Μαζί με την δήλωση καταβάλλεται το ένα τέταρτο (1/4) του οφειλόμενου φόρου, ενώ τα άλλα τρία τέταρτα (3/4) του φόρου καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις μέσα στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους που υποβάλλεται η δήλωση.

Ωστόσο, για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας δεν υποβάλλεται δήλωση φόρου, αλλά η εκκαθάριση του φόρου γίνεται οίκοθεν από την αρμόδια Δ.Ο.Υ. Υπάλληλος της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. υποχρεούται μόλις συντάξει το απόσπασμα του οικείου χρηματικού καταλόγου βεβαίωσης του φόρου, να το κοινοποιήσει στον υπόχρεο πλοιοκτήτη ή στους εκπροσώπους του. Ο φόρος καταβάλλεται σε τέσσερις ίσες τριμηνιαίες δόσεις μέσα στους μήνες Απρίλιο, Ιούλιο, Οκτώβριο και Ιανουάριο κάθε έτους. Σε περίπτωση μη υποβολής ή υποβολής εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.4174/2013 (Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1 Νόμοι και άρθρα

- Νόμος 27/1975 - Άρθρο 2

1. Ο κατά τις διατάξεις του παρόντος νομού επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί πάσαν υποχρέωσιν του πλοιοκτήτου, ως και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οιασδήποτε τύπου εκ φόρου εισοδήματος, καθ' όσον αφορά εις τα κέρδη, τα οποία προκύπτουν εκ της εκμεταλλεύσεως πλοίων.

2. Ως εισόδημα απαλλασσόμενον νοείται και η τυχόν υπεραξία ή πραγματοποιημένη εκ της εκποιήσεως του πλοίου, εισπράξεως ασφαλιστικής αποζημιώσεως ή εξ οιασδήποτε άλλης αιτίας.

3. Εις ην περίπτωσην ημεδαπή η αλλοδαπή εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίων υπό ελληνικήν σημαίαν, ασκεί πλην της εκμεταλλεύσεως του πλοίου και άλλας επιχειρήσεις, απαλλάσσεται από του φόρου εισοδήματος ποσόν των καθαρών κερδών ή των μερισμάτων, ίσον προς την σχέσιν την υφισταμένην μεταξύ των εκ του συνόλου των ακαθαρίστων εσόδων της τοιαύτης εταιρείας.

- Νόμος 27/1975 - Άρθρο 26^α

1. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και ημερόπλοια με σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (Α 92) υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων με σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, που εκτελούν υπηρεσίες

θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών (ενδομεταφορών), σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου πρώτου του Ν. 2932/2001 (Α 145), υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

3. Λοιπά πλοία θαλασσίων μεταφορών μεταξύ λιμένων εσωτερικού (ενδομεταφορών) ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, καθώς και πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και με την επιφύλαξη της εφαρμογής τυχόν συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας και ναυτιλιακών συμβάσεων.

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

5. Οι διατάξεις του Ν. 4174/2013 (Α 170) έχουν ισχύ κατά την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν τον τρόπο της καταμέτρησης των κόρων ολικής χωρητικότητας των πλοίων αυτών.

7. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων καθορίζεται κάθε αναγκαίο θέμα για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου.

8. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος άρθρου αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2015 για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται από την ημερομηνία αυτή και μετά.

- **Εγκύκλιος ΠΟΛ.1263/2015**

Άρθρο 1

Αντικείμενο των διατάξεων του άρθρου 26α του Ν. 27/1975

Με τις νέες διατάξεις του άρθρου 26α του Ν. 27/1975 (Α'77), «Φορολογία πλοίων με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου» όπως προστέθηκε με την διάταξη της παραγράφου 1 της ΥΠΟΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ Δ4, της παραγράφου Δ, του άρθρου 2, του Ν. 4336/2015(ΦΕΚ Α' 94), προβλέπεται για πρώτη φορά αλλαγή του τρόπου φορολόγησης ορισμένων κατηγοριών πλοίων με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της ελληνικής, για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται με τα πλοία αυτά από την 1η Ιανουαρίου 2015 και εφεξής.

Συγκεκριμένα από την ημερομηνία αυτή και μετά, τα πλοία αυτά θα φορολογούνται με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (tonnage tax) όπως και τα αντίστοιχα πλοία με ελληνική σημαία, ενώ πριν από την ημερομηνία αυτή η φορολόγηση των εν λόγω πλοίων γινόταν με βάση τις γενικές διατάξεις φορολογίας εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.) και με την επιφύλαξη της εφαρμογής τυχόν συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας. Τα πλοία που υπάγονται στο άρθρο 26α σε καμία περίπτωση, δεν θα πρέπει να συγχέονται με τα πλοία εκείνα με ξένη σημαία (και συνεπώς και με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της ελληνικής) που φορολογούνται με το άρθρο 26 του Ν. 27/1975. Τα πλοία του άρθρου 26 διαχειρίζονται αποκλειστικά από την Ελλάδα με εγκατεστημένα για το σκοπό αυτό γραφεία-υποκαταστήματα του άρθρου 25 του ίδιου Νόμου.

Έτσι, με το άρθρο 26α εντάσσουμε στη φορολογία των πλοίων με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 27/1975 και εκείνες τις κατηγορίες πλοίων υπό σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της ελληνικής που μέχρι την 31/12/2014 φορολογούνταν με τις γενικές διατάξεις φορολογίας (Κ.Φ.Ε), για υπηρεσίες που παρείχαν μέχρι την ημερομηνία αυτή.

Άρθρο 2

Κατηγορίες πλοίων που εντάσσονται στις διατάξεις του άρθρου 26α του Ν. 27/1975

Τα πλοία που εντάσσονται στις διατάξεις του άρθρου 26α του Ν. 27/1975 είναι τα εξής:

α. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής καθώς και τα ημερόπλοια με σημαία κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (Α' 92) και τα οποία από 1-1-2015 θα υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 27/1975, με βάση τους κ.ο.χ. αυτών.

β. Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων με σημαία κράτους- μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, που εκτελούν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών (ενδομεταφορών), σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου πρώτου του Ν. 2932/2001 (Α' 145) και τα οποία από 1-1-2015 θα υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 27/1975, με βάση τους κ.ο.χ. αυτών.

γ. Τα λοιπά πλοία θαλασσίων μεταφορών μεταξύ λιμένων εσωτερικού (ενδομεταφορών) ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, καθώς και πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με σημαία κράτους- μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής και τα οποία από 1-1-2015 θα υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 27/1975 με βάσει τους κόρους ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ) αυτών και με την επιφύλαξη της εφαρμογής τυχόν συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας και ναυτιλιακών συμβάσεων.

Άρθρο 3

Προσδιορισμός του φόρου των πλοίων του άρθρου 26α του Ν. 27/1975

Για την επιβολή του φόρου, τα υποκείμενα σε αυτόν πλοία κατατάσσονται σε κατηγορίες με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που κατατάσσονται και τα αντίστοιχα πλοία με ελληνική σημαία, δηλαδή με τα κριτήρια των διατάξεων του άρθρου 3 του Ν. 27/1975.

Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλίμακα που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 27/1975 για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία.

Ειδικότερα και κατ' εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου διευκρινίζονται τα εξής:

α. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής καθώς και τα ημερόπλοια με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, που δραστηριοποιούνται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν. 4256/2014, αποτελούν πλοία δεύτερης κατηγορίας του Ν. 27/1975 και φορολογούνται με την κλίμακα του άρθρου 12 του ιδίου Νόμου σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 41 του Ν. 3182/2003. Προσοχή: Οι απαλλαγές και οι μειώσεις του φόρου που προβλέπονται από τα άρθρα 12 και 13 του Ν. 27/1975 δεν ισχύουν για τα πλοία αυτά, σύμφωνα με το άρθρο 41 του Ν. 3182/2003.

β. Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων με σημαία κράτους- μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής, ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, που εκτελούν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών (ενδομεταφορών), σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου πρώτου του Ν. 2932/2001 (Α' 145), αποτελούν πλοία δεύτερης κατηγορίας του Ν. 27/1975 και φορολογούνται με την κλίμακα του άρθρου 12 του ιδίου

Νόμου. Για τα πλοία αυτά έχουν ισχύ οι απαλλαγές και οι μειώσεις του φόρου που προβλέπονται από τα άρθρα 12 και 13 του Ν. 27/1975 και υπολογίζονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις των άρθρων αυτών.

Τα φορτηγά πλοία δρομολογημένα σε τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα ως ανωτέρω, αποτελούν πλοία δεύτερης κατηγορίας εφόσον έχουν χωρητικότητα κάτω των 3000 κ.ο.χ. και φορολογούνται με την κλίμακα του άρθρου 12 του ίδιου Νόμου.

Για τα πλοία αυτά έχουν ισχύ οι απαλλαγές και οι μειώσεις του φόρου που προβλέπονται από τα άρθρα 12 και 13 του Ν. 27/1975 και υπολογίζονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις των άρθρων αυτών.

Στην περίπτωση όμως που τα εν λόγω φορτηγά έχουν χωρητικότητα από 3000 κ.ο.χ. και άνω αποτελούν πλοία πρώτης κατηγορίας και στην περίπτωση αυτή ο φόρος υπολογίζεται με βάση την κλίμακα του άρθρου 6 του Ν. 27/1975 λαμβάνοντας υπόψη και τις απαλλαγές και μειώσεις του άρθρου 7 του ίδιου Νόμου.

γ. Τα λοιπά πλοία θαλασσίων μεταφορών μεταξύ λιμένων εσωτερικού (ενδομεταφορών) ανεξαρτήτως κόρων ολικής χωρητικότητας, καθώς και πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) πλην της ελληνικής αποτελούν στην πλειοψηφία τους πλοία δεύτερης κατηγορίας του Ν. 27/1975 και φορολογούνται με την κλίμακα του άρθρου 12 λαμβάνοντας υπόψη τις απαλλαγές και τις μειώσεις των άρθρων 12 και 13 του ίδιου Νόμου.

Εξαιρετικά, τα πλοία του προηγούμενου εδαφίου είναι δυνατόν σε κάποιες περιπτώσεις αυτών να αποτελούν πλοία πρώτης κατηγορίας του Ν. 27/1975, π.χ. επιβατηγά πλοία μέχρι 500 κόρους που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Στην περίπτωση αυτή ο φόρος υπολογίζεται με βάση την κλίμακα του άρθρου 6 του

Ν. 27/1975 και λαμβάνονται υπόψη οι απαλλαγές και μειώσεις του άρθρου 7 του ιδίου Νόμου.

δ. Επίσης και για τα πλοία με σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της ελληνικής ισχύουν αναλογικά τα άρθρα 7, 12 και 13 του Ν. 27/1975, εάν συντρέχουν οι κατά Νόμο προϋποθέσεις εφαρμογής τους, σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά των ως άνω πλοίων.

Τέλος, για όλα τα παραπάνω πλοία του άρθρου αυτού θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 5 σχετικά με τη μείωση του φόρου που προκύπτει λόγω αργίας των πλοίων αυτών.

Οι προϋποθέσεις ύπαρξης αργίας και η αναγνώριση αυτής από την αρμόδια φορολογική αρχή είναι αντίστοιχες με αυτές που απαιτούνται στην περίπτωση αργίας πλοίων υπό ελληνική σημαία.

ε. Σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 26α του Ν. 27/1975 διευκρινίζεται κατ' ανάλογο τρόπο του άρθρου 2 του ιδίου Νόμου ότι με την καταβολή του φόρου χωρητικότητας των πλοίων με βάση τον Νόμο αυτό, εξαντλείται κάθε υποχρέωση των πλοιοκτητών ή των πλοιοκτητριών εταιρειών των πλοίων του άρθρου 26α από το φόρο εισοδήματος, επί των εισοδημάτων που αποκτώνται από τη δραστηριότητα αυτή. Η ίδια απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος ισχύει για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι και φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων.

Άρθρο 6

Υποχρέωση υποβολής ετήσιων στοιχείων δραστηριότητας

1. Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου, οι πλοιοκτήτες φυσικά ή νομικά πρόσωπα με τη δραστηριοποίηση τους στην Ελλάδα αλλά και ετησίως εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους, έχουν την υποχρέωση οι ίδιοι ή οι διαχειριστές - εγγυητές των πλοίων τους εφόσον η διαχείριση γίνεται από την Ελλάδα καθώς και οι νόμιμοι εκπρόσωποι και εγγυητές των πλοιοκτητών να υποβάλλουν «συγκεντρωτική δήλωση δραστηριότητας» στην αρμόδια για την φορολογία των πλοίων Δ.Ο.Υ. Στην δήλωση αυτή θα πρέπει να αναφέρονται αφενός τα ονόματα των πλοίων που εντάσσονται στο άρθρο 26α, η σημαία τους, το λιμάνι νηολόγησης αυτών, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.), ο αριθμός IMO, η ολική χωρητικότητα τους (κ.ο.χ.) και η ηλικία αυτών και αφετέρου τα στοιχεία των πλοιοκτητών, τα στοιχεία των διαχειριστών - εγγυητών που διαχειρίζονται τα πλοία αυτά από την Ελλάδα και τα στοιχεία των νομίμων εκπροσώπων και εγγυητών που εκπροσωπούν τους πλοιοκτήτες κατά την 1η Ιανουαρίου του ίδιου έτους όταν πρόκειται για πλοία πρώτης κατηγορίας του Ν. 27/1975 και κατά την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, όταν πρόκειται για πλοία δεύτερης κατηγορίας του ίδιου Νόμου. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου ανατίθεται σε άλλη διαχειρίστρια - εγγυήτρια εταιρεία ή διορίζεται άλλος νόμιμος εκπρόσωπος και εγγυητής των πλοιοκτητών μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, υποβάλλεται συμπληρωματική - συγκεντρωτική δήλωση από τη νέα διαχειρίστρια - εγγυήτρια εταιρεία, ή τον νέο νόμιμο εκπρόσωπο και εγγυητή του πλοιοκτήτη, εντός μηνός από την ανάληψη της διαχείρισης ή της εκπροσώπησης. Όλες οι ανωτέρω συγκεντρωτικές δηλώσεις υπέχουν θέση υπεύθυνης δήλωσης του Ν. 1599/1986 για τα παραπάνω υπόχρεα πρόσωπα.

2. Εξαιρετικά, κατά την υποβολή των παραπάνω συγκεντρωτικών δηλώσεων του άρθρου αυτού για πρώτη φορά, θα συνυποβάλλονται τα εξής δικαιολογητικά:

α) Τη βεβαίωση του οικείου ναυπηγείου για το χρόνο παράδοσης του πλοίου, έτοιμο για

εμπορική εκμετάλλευση μεταφρασμένη και επικυρωμένη νομίμως. Σε περίπτωση αντικειμενικής αδυναμίας προσκόμισης της παραπάνω βεβαίωσης, η ηλικία του πλοίου θα προκύπτει από το έγγραφο εθνικότητας του οικείου νηολογίου.

β) Το έγγραφο εθνικότητας για το όνομα, τη σημαία, τον λιμένα και τον αριθμό νηολόγησης, το διεθνές δια-κριτικό σήμα (Δ.Δ.Σ.), τον αριθμό ΙΜΟ, την ολική χωρητικότητα και την ηλικία των πλοίων που εκμεταλλεύονται στην Ελλάδα ή διαχειρίζονται ή εκπροσωπούνται από την Ελλάδα.

γ) Το συμβολαιογραφικό έγγραφο των πλοιοκτητών για την ανάθεση της διαχείρισης ή την εκπροσώπηση κατά περίπτωση μεταφρασμένο και θεωρημένο νομίμως από τις αρμόδιες Αρχές.

δ) Την υπεύθυνη δήλωση του νομίμου εκπροσώπου της διαχειρίστριας - εγγυήτριας ή του νομίμου εκπροσώπου και εγγυητή ότι αποδέχεται την ανάθεση της διαχείρισης ή της εκπροσώπησης αντίστοιχα, επικυρωμένης νομίμως.

ε) Το πιστοποιητικό της αρμόδιας ελληνικής ή προξενικής Αρχής ή σε περίπτωση έλλειψης αυτών, πιστοποιητικό από αλλοδαπή αρμόδια Αρχή (μεταφρασμένο δεόντως) του τόπου όπου ναυλοχεί το πλοίο, για την αργία αυτού, όπου συντρέχει περίπτωση. Σε περίπτωση έλλειψης όλων των παραπάνω Αρχών, αρκεί η προσκόμιση αντιγράφου του ημερολογίου του πλοίου, θεωρημένο δεόντως.

στ) Τη βεβαίωση της μελέτης υπολογισμού του πλοίου σε κ.ο.χ., η οποία εκδίδεται από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ν.Α. σύμφωνα με τη σχετική Κ.Υ.Α.

3. Λόγω της πρώτης εφαρμογής του άρθρου 26α, τις παραπάνω υποχρεώσεις του άρθρου 6 της παρούσας, έχουν και όλες οι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύτηκαν μέχρι την 31/12/2014 πλοία που εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 26α και μέχρι την ημερομηνία αυτή φορολογήθηκαν με τις γενικές διατάξεις φορολογίας εισοδήματος,

εφόσον συνεχίζουν την εκμετάλλευση των εν λόγω πλοίων. Αυτό είναι απαραίτητο, για να είναι δυνατός ο υπολογισμός του φόρου των πλοίων τους με βάση τους κ.ο.χ. και τις σχετικές διατάξεις του Ν. 27/1975 όπως αυτές ισχύουν από την 1/1/2015 και μετά.

Τέλος, τις ίδιες υποχρεώσεις με τις παραπάνω επιχειρήσεις θα έχουν και οι επιχειρήσεις εκείνες που έχουν κάνει έναρξη από την 1/1/2015 μέχρι και την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας.

Άρθρο 7

Δήλωση και καταβολή του φόρου πλοίων – Προθεσμίες

1. Η δήλωση και η καταβολή του φόρου των πλοίων του άρθρου 26α, γίνεται κατ' ανάλογη εφαρμογή των προβλεπομένων στον Ν. 27/1975 για το φόρο που επιβάλλεται στα πλοία υπό ελληνική σημαία.

Όταν το πλοίο είναι πρώτης κατηγορίας του Ν. 27/1975, θα έχουν ανάλογη εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 14 του Ν. 27/1975 σύμφωνα με τις οποίες η δήλωση υποβάλλεται από τον υπόχρεο στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου κάθε έτους. Μαζί με την δήλωση καταβάλλεται το ένα τέταρτο (1/4) του οφειλόμενου φόρου, τα άλλα τρία τέταρτα (3/4) του φόρου καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις μέσα στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους που υποβάλλεται η δήλωση. Εξαιρετικά, στην περίπτωση πλοίου πρώτης κατηγορίας που βρίσκεται σε εκμετάλλευση κατά το έτος 2015, για την πρώτη εφαρμογή του άρθρου 26α αναφορικά με την υποβολή της δήλωσης φορολογίας του εν λόγω πλοίου, θα πρέπει μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου του 2016, να υποβληθούν δύο χωριστές δηλώσεις εκ των οποίων η μία θα αφορά το έτος 2015 και η άλλη το έτος 2016.

Όταν το πλοίο είναι δεύτερης κατηγορίας του Ν. 27/1975, θα έχουν εφαρμογή οι

διατάξεις του άρθρου 17 του ιδίου Νόμου όπου δεν υποβάλλεται δήλωση φόρου, αλλά αυτό γίνεται οίκοθεν από την αρμόδια Δ.Ο.Υ.

Ο φόρος καταβάλλεται σε τέσσερες ίσες τριμηνιαίες δόσεις μέσα στους μήνες Απρίλιο, Ιούλιο, Οκτώβριο και Ιανουάριο κάθε έτους. Υπάλληλος της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. υποχρεούται μόλις συντάξει το απόσπασμα του οικείου χρηματικού καταλόγου βεβαίωσης του φόρου, να το κοινοποιήσει στον υπόχρεο πλοιοκτήτη ή στους κατά Νόμο εκπροσώπους του.

Σε περίπτωση που η εκμετάλλευση του πλοίου αρχίζει σε ημερομηνία μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, οφείλεται φόρος σε τόσα δωδέκατα, όσοι οι μήνες μέχρι το τέλος του έτους. Σαν μήνας θεωρείται η χρονική περίοδος τουλάχιστον 16 ημερών. Η δήλωση και η καταβολή του φόρου διενεργείται από τους πλοιοκτήτες ή τους διαχειριστές - εγγυητές ή τους νομίμους εκπροσώπους και εγγυητές κατά περίπτωση στο όνομα και για λογαριασμό των πλοιοκτητών τους.

2. Ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης αυτής, είναι παρόμοιος με τον τύπο και το περιεχόμενο της δήλωσης των πλοίων με ελληνική σημαία προσαρμοσμένος στις ανάγκες του άρθρου 26α και είναι όπως τα δύο συνημμένα υποδείγματα δηλώσεων. Η υποβολή της δήλωσης και η καταβολή του φόρου διενεργείται με βάση τα οριζόμενα στο Ν. 27/1975 με ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή - εγγυητή ή του νομίμου εκπροσώπου και εγγυητή κατά περίπτωση όταν το πλοίο είναι πρώτης κατηγορίας και οίκοθεν με ευθύνη της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. όταν το πλοίο είναι δεύτερης κατηγορίας.

3. α. Για την οίκοθεν βεβαίωση του φόρου πλοίων δεύτερης κατηγορίας αρμόδιος είναι υπάλληλος της Δ.Ο.Υ. στη χωρική αρμοδιότητα της οποίας έχει την έδρα ή το γραφείο-υποκατάστημά του στην Ελλάδα ο πλοιοκτήτης ή ο από την Ελλάδα διαχειριστής - εγγυητής. Στην περίπτωση που υπάρχει νόμιμος εκπρόσωπος - εγγυητής αρμόδιος είναι υπάλληλος της Δ.Ο.Υ. στην χωρική αρμοδιότητα της οποίας υπάγεται ο νόμιμος εκπρόσωπος και εγγυητής που έχει αποδεχθεί εγγράφως τον διορισμό του από τον πλοιοκτήτη. Εξαιρετικά για το νομό Αττικής και τις νήσους Κέα, Άνδρο, Μήλο,

Σαλαμίνα, Αίγινα, Πόρο, Ύδρα, Σπέτσες και Κύθηρα, αρμόδιος είναι υπάλληλος της Δ.Ο.Υ. πλοίων Πειραιά.

β. Για την παραλαβή των δηλώσεων και τη βεβαίωση του φόρου πλοίων πρώτης κατηγορίας αρμόδιος είναι υπάλληλος της Δ.Ο.Υ. πλοίων Πειραιά για όλη την επικράτεια.

γ. Η κοινοποίηση όλων των εγγράφων που αφορούν στο φόρο πλοίων του άρθρου 26α ενεργείται στην Ελλάδα και ανάλογα με την περίπτωση, ή στην μόνιμη εγκατάσταση του πλοιοκτήτη στην Ελλάδα ή στην έδρα του διαχειριστή - εγγυητή, ή στην έδρα του νομίμου εκπροσώπου και εγγυητή, που εκπροσωπεί νομίμως τον πλοιοκτήτη.

δ. Σε περίπτωση παράλειψης υποβολής από τον υπόχρεο της δήλωσης που προβλέπεται από τον Νόμο ή υποβολής από αυτόν εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 4174/2013 (Κ.Φ.Δ).

ε. Τα έσοδα από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού, θα καταχωρούνται στον ΚΑΕ 141 και στο είδος φόρου 1216.

- **Ν.Δ.2687/53 ΑΡΘΡΟ 13**

1. Κεφάλαια εξωτερικού εν τη εννοία των άρθρω. 1 και 2 του παρόντος Ν.Δ/τος λογίζονται και τα από της ενάρξεως της ισχύος αυτού νηολογούμενα υπό Ελληνικην σημαίαν πλοία ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 1.500 κόρων.

2. Εν τη εκδιδόμενη κατά το άρθρ. 3 του παρόντος ΝΔ/τος εγκριτική πράξει δύνανται να ορίζονται επιτρεπόμενης και παρεκκλίσεως από των κειμένων διατάξεων, α. η ελευθέρα πώλησις και η υποθήκευσις του πλοίου άνευ αδείας της Διοικήσεως προς αλλοδαπούς, ών η εθνικότης προσδιορίζει εν τη εγκριτική πράξει. β. Η ελευθέρα διάθεσις του εις συνάλλαγμα εξωτερικού αντιτίμου της πωλήσεως του πλοίου, ή του ποσού της

ασφαλιστικής αποζημίωσης αυτού εν περιπτώσει ατυχήματος ή του προϊόντος του επί υποθήκη δανεισμού του πλοίου, άνευ της υποχρεώσεως προς εισαγωγήν εις την χώραν των εις συνάλλαγμα εξωτερικού αντιστοίχων ποσών. γ. Η ελευθέρα διαχείρισις των εσόδων του πλοίου άνευ οιοδήποτε περιορισμού. δ. Ο περιορισμός των υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εισφορών. ε. Η αναγνώρισις ως Ελληνικών πλοίων ανηκόντων εις αλλοδαπούς. ς. Ο καθορισμός του φόρου και των μελών μεταβιβάσεως του εκποιούμενου εις αλλοδαπούς πλοίου κατ' αναλογίαν της καθαρής χωρητικότητος αυτού, μη δυναμένου εν πάση περιπτώσει να υπερβή το ποσόν των 2 δολλαρίων κατά κόρον καθαρής χωρητικότητος. ζ. Η πληρωτέα αποζημίωσις εις περίπτωσιν επιτάξεως του πλοίου. η . Η επίλυσις των αναφυομένων διαφορών εκ της εφαρμογής της εγκριτικής πράξεως δια διαιτησίας και θ. Πας άλλος όρος, πλην των ως άνω ενδεικτικώς αναφερόμενων, εξυπηρετικός του σκοπού του παρόντος άρθρου, ως και αι δια την εξασφάλισιν της τηρήσεως της εγκριτικής πράξεως κυρώσεις.

3. Προκείμενης εισαγωγής κεφαλαίων υπό μορφήν πλοίου δεν εφαρμόζονται αι διατάξεις της παρ. 1 του άρθρ. 3, των άρθρων. 4,5,6 και 8 της παρ. 2 του άρθρ. 11 και των άρθρων. 12 και 14 του παρόντος Ν.Δ/τος.

4. Αι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και δια πάντα τα από 1ης Ιαν. 1953 νηολογηθέντα υπό Ελληνικην σημαίαν πλοία ολικής χωρητικότητος εκάστου ανωτέρας των 1.500 κόρων , επιτρεπόμενης της εκδόσεως της σχετικής εγκριτικής πράξεως και μετά την νηολόγησιν αυτών

***Με το παρόν πιστοποιώ ότι τα παραπάνω κείμενα αποτελούν ακριβές αντίγραφο των νόμων 27/1975 άρθρα 2 & 26α, 2687/53 άρθρο 13 και της εγκύκλιου πολ.1263/2015

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Ελλάδα πλέον είναι η πιο αναπτυγμένη χώρα όχι μόνο στην Ε.Ε. αλλά και σε όλο τον κόσμο πάνω στον κλάδο της ναυτιλίας, έχοντας υπό την κατοχή της τουλάχιστον το 50% του παγκόσμιου θαλάσσιου μεταφορικού στόλου αλλά και τις μεγαλύτερες επιτυχίες σε θέματα όπως η οργάνωση και η διοίκηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας, καθώς ξέρει να δομεί το εσωτερικό της επιχείρησής της, να αναπτύσσει ένα αξιόλογο περιβάλλον για αυτή και τους εργαζομένους της και να έχει εν τέλη μια ολοκληρωμένη οργανωτική δομή. Χρησιμοποιώντας την σωστή τμηματοποίηση έχει γνώση για το ποιος είναι υπεύθυνος σε ποιο τμήμα, σπάζοντας έτσι την επιχείρηση σε μικρά και ευέλικτα κομμάτια που το κάθε ένα δουλεύει για την επίτευξη των στόχων της εταιρείας. Επίσης έχει καταφέρει ακόμα και με σκληρή φορολογία ειδικά σε περιόδους οικονομικής κρίσεως να επιτυγχάνει αυξημένα κέρδη μέσω της δραστηριότητάς της. Όμως πρέπει να παραδεχτούμε το γεγονός ότι το Ελληνικό κράτος στηρίζει με την σειρά του τις ναυτιλιακές δραστηριότητές και κυρίως των Δ/Ξ και πλοίων ψυγείων έχοντας μειώσει δραστικά την φορολογία με βάση τους κόρους, προσεγγίζοντας έτσι περισσότερο κόσμο στον τομέα της ναυτιλίας.

Τέλος η Ελληνική ναυτιλία στηρίζει την οικονομία της χώρας κατά ένα πολύ σημαντικό ποσοστό και μπορούμε πλέον να πούμε ότι δεν θα έχει προβλήματα στον πυρήνα της και δεν θα δύσει πότε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Κανελλόπουλος , Χ.Κ., απόσπασμα βιβλίου, Εισαγωγή στην Οργάνωση και Διοίκηση Επιχειρήσεων , Αθήνα 1991.

Αγγελίδης Θεόδωρος, απόσπασμα πτυχιακής εργασίας, Ναυτιλιακές εταιρείες. Οργάνωση-φορολογική νομοθεσία και λογιστική των ναυτιλιακών εταιρειών, Πρέβεζα 2009.

Δασκαλάκης Αυγερινός, απόσπασμα διπλωματικής εργασίας, Φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας στην Ελλάδα και ανταγωνισμός με άλλες ευρωπαϊκές χώρες και χώρες του Ε.Ο.Χ., Πειραιάς 2016.

<http://www.cosmoshellas.com>

<http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/maritime1.html>

<https://www.e->

[forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1ED4477A5A&version=1975/04/22](https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1ED4477A5A&version=1975/04/22)

<https://www.e->

[forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.2726B4B5F9F8&version=2015/08/18](https://www.e-forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.2726B4B5F9F8&version=2015/08/18)

<https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/22534>