

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Νικόλαος Τσούλης

**ΘΕΜΑ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ
ΜΙΚΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

**ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: Αρμυριώτη Ελένης Σοφίας
Α.Γ.Μ:3687**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : Τσούλης Νικόλαος

Πίνακας Περιεχομένων

Ευρετήριο Διαγραμμάτων	3
Ευρετήριο Εικόνων.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
Πρόλογος.....	4
Συνοπτική παρουσίαση κεφαλαίων.....	5
1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	7
1.1. Η ελληνική ναυτιλία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.....	7
1.2. Η ελληνική ναυτιλία σήμερα	13
1.3. Η παγκόσμια ναυτιλία σήμερα	14
1.4. Οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλίας στην ελληνική.....	16
1.5. Νομοθετικές μεταρρυθμίσεις.....	19
2. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	22
2.1. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου.....	22
2.2. Νομικό πλαίσιο της εγκατάστασης αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα.....	24
2.3. Εκτιμήσεις και συμπεράσματα σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση	27
3. ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ή ΕΞΩΧΩΡΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	29
3.1. Εισαγωγή	29
3.2. Ορισμός και κύρια χαρακτηριστικά.....	31
3.3. Ίδρυση.....	33
3.4. Σύσταση και Λειτουργία.....	35
3.5. Τύποι Νηολογίων.....	38
3.5.1 Παραδοσιακά Εγχώρια Νηολόγια.....	38
3.5.2 Παραδοσιακά Ανοικτά Νηολόγια («Σημαίες Ευκαιρίας»)	39
3.5.3 Διπλά ή Παράλληλα Νηολόγια.....	42
3.5.4 Διεθνή Νηολόγια	43
4. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....	44
4.1. Εισαγωγή στο θεσμικό πλαίσιο	44
4.2. Έννοια και αποστολή.....	46
4.3. Ίδρυση.....	47
4.4. Όργανα.....	48
4.5. Μέτοχοι και μετοχική σχέση	50
4.6. Λύση και Εκκαθάριση	51
4.7. Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών	51
4.8. Ίδρυση Ναυτικής Εταιρείας.....	52
5. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	54
5.1. Η αντιμετώπιση του φαινομένου των εξωχώριων εταιρειών.....	54
5.2. Το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς ως κίνητρο	57
6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	59
6.1. Σύγκριση εγχώριων ναυτικών και εξωχώριων ναυτλιακών εταιρειών	59
6.2. Συμπεράσματα για την ικανότητα προσέλκυσης εξωχώριων εταιρειών ως ναυτικές	62
6.3. Συμπεράσματα για τις προοπτικές των ελληνικών ναυτικών εταιρειών	64
Βιβλιογραφία	73
Διαδικτυακές Πηγές.....	75
Ιστοσελίδες.....	76

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Οι 11 μεγαλύτερες «Σημαίες Ευκαιρίας» βάσει κ.ο.χ. (Wikipedia, 2018).....	40
--	----

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Το “S.S. Hellas Liberty” μετά από ανακατασκευή όπως βρίσκεται σήμερα στον Πειραιά.....	10
Εικόνα 2: Το S.S. John W. Brown ένα από τα τρία εναπομείναντα Liberty στον κόσμο σήμερα (Wikipedia, 2018).....	11
Εικόνα 3: Το δεξαμενόπλοιο «T-2» (Wikipedia, 2018).....	12
Εικόνα 4: Οι «Έπτά Αδελφές» πετρελαϊκές εταιρείες (Wikipedia, 2018).....	12

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πρόλογος

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας, είναι η παρουσίαση των προοπτικών εξέλιξης των μικρών ναυτικών εταιρειών στην Ελλάδα, υπό το πρίσμα της παρούσας παγκόσμιας αρνητικής οικονομικής συγκυρίας και σε συνδυασμό με την ύπαρξη εξωχώριων εταιρειών καθώς και σημαιών ευκαιρίας που περιορίζουν την ανάπτυξη των μικρών εγχώριων ναυτικών εταιρειών. Ως εκ τούτου, οι πηγές από τις οποίες θα άντληθούν στοιχεία και δεδομένα για την παρούσα εργασία, βασίζονται σε έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί στο διαδίκτυο, τόσο σε ελληνικές όσο και σε ξενόγλωσσες ιστοσελίδες (στα αγγλικά) καθώς επίσης και σε έρευνα της σχετικής βιβλιογραφίας ελληνικής και ξενόγλωσσας (στην αγγλική).

Η σημασία της χρήσης διαδικτυακών πηγών έγκειται στο γεγονός της άντλησης όσο το δυνατόν πιο επίκαιρων πληροφοριών, διανθισμένων με τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις σε οικονομικό και σε νομικό επίπεδο για την τρέχουσα αλλά και για την μελλοντική κατάσταση που αφορά στις εξωχώριες εταιρείες και τις σημαίες ευκαιρίας σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό που επιβάλλουν στις εγχώριες ναυτικές εταιρείες.

Παράλληλα, η χρήση πηγών από την ελληνική και την αγγλική βιβλιογραφία εξασφαλίζει την πρόσβαση σε επιστημονικά τεκμηριωμένες πληροφορίες που αφορούν στις γενικότερες προϋποθέσεις και όρους που θα πρέπει να ικανοποιούνται για να είναι ανταγωνιστική η μικρή ναυτική εταιρεία στην Ελλάδα.

Συγκεντρώνοντας δεδομένα που έχουν καταγραφεί διαχρονικά, καταγράφεται η προσπάθεια της Ελληνικής Πολιτείας να δημιουργήσει ένα ελκυστικό πλαίσιο για την ίδρυση ή ακόμα και για την μετεγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, υπό την μορφή ναυτικής εταιρείας ενώ παράλληλα επιχειρείται ανάλυση των χαρακτηριστικών τα οποία η ναυτική εταιρεία έχει με στόχο να διαπιστωθεί εάν εν τέλει η ελληνική ναυτική εταιρεία μπορεί να ανταπεξέλθει στον διεθνή ανταγωνισμό που δέχεται ιδιαίτερα από τις διεθνείς υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες.

Συνοπτική παρουσίαση κεφαλαίων

Στην παρούσα Πτυχιακή αναλύεται διεξοδικά το ευρύτερο πλαίσιο στο οποίο υπάρχουν και δραστηριοποιούνται οι ναυτικές εταιρείες, υπό το πρίσμα του ανταγωνισμού που δέχονται από την ύπαρξη εξωχώριων (υπεράκτιων) εταιρειών με σχετική δραστηριότητα οι οποίες μάλιστα επιλέγουν κυρίως ανοιχτά νηολόγια («σημαίες ευκαιρίας») για την νηολόγηση των πλοίων τους. Παράλληλα, μέσα από την σύγκριση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που παρουσιάζουν οι εξωχώριες εταιρείες και οι ναυτικές εταιρείες, επιχειρείται η παράθεση χρήσιμων συμπερασμάτων και κατευθυντήριων προτάσεων με γνώμονα εφαρμογής το άμεσο μέλλον και με στόχο αφενός μεν την επιβίωση, αφετέρου δε την περαιτέρω ανάπτυξη, ιδιαίτερα των μικρών ναυτικών εταιρειών στην Ελλάδα ως σοβαρό αντίβαρο στην φυγή ναυτλιακού κεφαλαίου στο εξωτερικό.

Στο Κεφάλαιο 1 γίνεται ιστορική αναδρομή στην ελληνική εμπορική ναυτιλία από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο έως σήμερα καθώς και οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλίας στην ελληνική με παράλληλη αναφορά στις νομοθετικές μεταρρυθμίσεις που ακολούθησαν στην Ελλάδα για ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο Κεφάλαιο 2 περιγράφεται το γενικότερο επενδυτικό πλαίσιο στην ελληνική ναυτιλία, η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου καθώς και η τρέχουσα κατάσταση αναφορικά με το νομικό πλαίσιο της εγκατάστασης αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα, ακολουθούμενη από τις εκτιμήσεις και τα συμπεράσματα σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση.

Στο Κεφάλαιο 3 αναλύεται διεξοδικά το εταιρικό μόρφωμα των εξωχώριων (υπεράκτιων) εταιρειών καθώς και οι σχέσεις τους σήμερα με τους διαφορετικούς τύπους νηολογίων που υπάρχουν.

Το Κεφάλαιο 4 αφορά εξολοκλήρου στην εταιρική μορφή της Ναυτικής Εταιρείας αναλύοντας το θεσμικό πλαίσιο, την έννοια και την αποστολή της, ζητήματα όπως η σύστασή της, τα όργανα διαχείρισής της, τους μετόχους της και τις σχέσεις που δημιουργούνται καθώς και τον τρόπο λύσης και εκκαθάρισης μιας ναυτικής εταιρείας.

Παράλληλα γίνεται εκτενής αναφορά στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών και στην ιδιαίτερη σημασία του για την διαφάνεια στην ύπαρξη και λειτουργία των Ναυτικών Εταιρειών. Τέλος, παρατίθεται υπόδειγμα σύμβασης ίδρυσης ναυτικής εταιρείας με παράθεση σημαντικών παρατηρήσεων που διαφοροποιούν τον σκοπό και την λειτουργία μιας τυπικής ναυτικής εταιρείας από άλλα εταιρικά σχήματα.

Στο Κεφάλαιο 5 γίνεται αναφορά στις αναπτυξιακές προοπτικές που παρουσιάζουν οι μικρές ναυτικές εταιρείες σήμερα και ιδιαίτερα σε σχέση με την επαρκή αντιμετώπιση του φαινομένου των εξωχώριων εταιρειών παράλληλα με την θεσμοθέτηση και ένταξη σε ισχύ ενός ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος ως κινήτρου για την ανάπτυξη μικρών ναυτικών εταιρειών.

Τέλος, στο Κεφάλαιο 6, η παρούσα Πτυχιακή ολοκληρώνεται με την αναφορά των συμπερασμάτων που προκύπτουν από την περαιτέρω ανάλυση όλων των δεδομένων που προέκυψαν από τα προηγούμενα Κεφάλαια, και πιο συγκεκριμένα, μέσω της συγκριτικής ανάλυσης μεταξύ των εγχώριων ναυτικών και εξωχώριων εταιρειών η οποία συνοδεύεται από τα συμπεράσματα για την πραγματική ικανότητα της ελληνικής οικονομίας να προσελκύσει εξωχώριες εταιρείες που διαχειρίζονται ελληνόκτητα πλοία. Αντί επιλόγου, ακολουθούν τα συμπεράσματα και οι προτάσεις σχετικά με τις μελλοντικές προοπτικές των ελληνικών μικρών ναυτικών εταιρειών.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1. Η ελληνική ναυτιλία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Ιστορικά, τα θεμέλια για την ραγδαία εξέλιξη και την γιγάντωση της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ιστορικά τέθηκαν σε μεγάλο βαθμό κατά την ταραχώδη δεκαετία του 1940. Αν και οξύμωρο ως γεγονός, ήδη αρκετά πριν το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία κατατασσόταν στην ένατη (9^η) θέση μεταξύ των πρώτων δέκα στόλων παγκοσμίως, αποτελούμενη από 607 εμπορικά πλοία διαφόρων τύπων, χωρητικότητας 1,8 εκατομμυρίων κόρων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.). Είναι εκείνη όμως η ιστορικά, πολιτικά αλλά και οικονομικά ταραχώδης περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου όπου η παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια όλες οι οικονομίες των κρατών καθώς και η εμπορική ναυτιλία υφίστανται σημαντικές και πολυεπίπεδες αλλαγές και ανακατατάξεις, γεγονός που δεν άφησε ανεπηρέαστη την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Το γεγονός της διατήρησης με κάθε τρόπο και πολλές φορές με οποιοδήποτε κόστος ασφαλών θαλάσσιων διόδων καθώς και ο στρατηγικός έλεγχος των λιμένων, ιδιαίτερα στην ελεύθερη Ευρώπη, αποτελούσε κυρίαρχο ζήτημα για τις Συμμαχικές Δυνάμεις. Η εξαιρετικής σημασίας και ιδιαίτερης βαρύτητας ενεργή συμμετοχή των Ελλήνων εφοπλιστών στις πολεμικές επιχειρήσεις των Συμμαχικών Δυνάμεων είχε σαν αποτέλεσμα χιλιάδες εμπορικά πλοία κάθε τύπου και χωρητικότητας να βυθιστούν. Το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρίσκει τον ελληνόκτητο στόλο να μετράει απώλειες περί το 72% του συνόλου του. Επιπλέον, τα κέντρα οικονομικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, εξαιτίας των αρνητικών συγκυριών, μεταφέρονται από τη Μεγάλη Βρετανία στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, οι οποίες αναπτύσσονται ταχύτατα και ανοίγονται διαρκώς νέες ευκαιρίες και αγορές για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις της Ευρώπης, ιδιαίτερα της Νορβηγίας και της Ελλάδας. Οι Έλληνες εφοπλιστές, προκειμένου να μην εγκλωβιστούν στην Ελλάδα, μεταφέρθηκαν και τοποθετήθηκαν επενδυτικά προς τις νέες αυτές αγορές της ναυτιλίας που ανοίχθηκαν. Ήταν εκείνη την χρονική περίοδο κατά την οποία οι Έλληνες εφοπλιστές που βρίσκονταν στις ΗΠΑ, ξεκίνησαν να δημιουργούν από την αρχή τις εταιρείες τους, πλήρως συμμορφούμενες με το κλίμα της «ανοιχτής οικονομίας» που ούτως ή άλλως πάντα ίσχυε και αποτελούσε κινητήριο δύναμη της αμερικανικής οικονομίας.

Δεν ήταν όμως μόνο οι νέες ευκαιρίες που παρουσιάζονταν στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού οι οποίες προσέλκυσαν τον ελληνικό εφοπλιστικό κόσμο αλλά και οι δυσκολίες και τα προβλήματα, όλα εκείνα τα σημαντικά εμπόδια που είχαν αντιμετωπίσει όπως η έλλειψη ιδιωτικών κεφαλαίων, η αύξηση της αξίας απόκτησης μεταχειρισμένων και της ναυπήγησης νέων, σύγχρονων εμπορικών των πλοίων, καθώς και η εξόφθαλμη απροθυμία των αλλοδαπών τραπεζικών ιδρυμάτων να χρηματοδοτήσουν Έλληνες πλοιοκτήτες, εξαιτίας της πολιτικής αστάθειας που επικρατούσε στη χώρα μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η πραγματικότητα που παρουσίαζε η ελληνική οικονομία ήταν εξαιρετικά απογοητευτική, ιδιαίτερα για τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας. Θεσμικές «αγκυλώσεις» και προβλήματα όπως η εξαιρετικά υψηλή φορολόγηση των ελληνικών εμπορικών πλοίων, η απαγόρευση διαγραφής πλοίων από το Ελληνικό Νηολόγιο, η άγνοια του θεσμού της υποθήκης επί πλοίων, η άγνοια νέων (για την εποχή) χρηματοδοτικών εργαλείων αλλά και η έλλειψη χερσαίων υποδομών (σύγχρονοι λιμένες με καινούργιο εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης και εξυπηρέτησης των πλοίων, νέες και μεγάλες ναυπηγικές κλίνες, βελτιωμένες ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες κ.α.) αποθάρρυναν τους Έλληνες εφοπλιστές από το να επιστρέψουν στην Ελλάδα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το λιμάνι της Πάτρας, εξαιτίας του εντατικού εμπορίου κορινθιακής σταφίδας που προσέδωσε όχι μόνο στην πόλη αλλά και σε ολόκληρη την Δυτική Ελλάδα, τα Ιόνια Νησιά αλλά και σε ολόκληρη την Πελοπόννησο οικονομική ευμάρεια (σε σημείο να μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι η κορινθιακή σταφίδα ήταν το «ελληνικό Ελ Ντοράντο»), ήταν εξοπλισμένο με σύγχρονους γεραμούς φορτοεκφόρτωσης πολύ πριν το λιμάνι του Πειραιά αποκτήσει ανάλογο εξοπλισμό. Από την στιγμή της έναρξης του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, όταν η Ελλάδα δέχθηκε το πρώτο πλήγμα την 28^η Οκτωβρίου 1940, η Πάτρα και το λιμάνι της αποτέλεσαν τον πρώτο στόχο για την ιταλική πολεμική αεροπορία. Πόλη και λιμάνι βομβαρδίστηκαν ανηλεώς. Από το 1940 έως και το 1970, τριάντα και πλέον ολόκληρα χρόνια, το λιμάνι της Πάτρας στερούνταν σύγχρονων υποδομών εξυπηρέτησης πλοίων, μένοντας δίχως εξοπλισμό ουσιαστικά από την αποφράδα εκείνη ημέρα του πρώτου βομβαρδισμού ελληνικού εδάφους. Συνεπώς, από το παράδειγμα αυτό και μόνο, συνάγεται ότι οι Έλληνες εφοπλιστές που θα έμεναν μεταπολεμικά στην Ελλάδα, ήταν σχεδόν βέβαιο ότι δεν θα άντεχαν στον παγκόσμιο ανταγωνισμό που από τα τέλη της δεκαετίας του '40, κάλυψε.

Ακόμα ένα αντικίνητρο το οποίο ίσχυε καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '40 ήταν και η σκληρή διαμάχη που είχε ανοίξει μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και του Ελληνικού Κράτους. Συγκεκριμένα, η τότε Ελληνική Κυβέρνηση, κατέβαλε μεγάλες προσπάθειες να προσελκύσει εφοπλιστικό κεφάλαιο που είχε ήδη αποχωρήσει από την Ελλάδα και είχε στραφεί σε άλλα κράτη, κυρίως στις ΗΠΑ και στην Μεγάλη Βρετανία. Πρόθεση των μεταπολεμικών Ελληνικών Κυβερνήσεων ήταν να βοηθηθεί οικονομικά και πολιτικά η ελληνική ναυτιλία και αρχικά έχει αποδειχθεί ότι εργάζονταν με στόχο τον προσεταιρισμό αυτής της εξωστρέφειας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, εγγράφοντας στο Ελληνικό Νηολόγιο τα νέα πλοία που πυρετωδώς αποκτούσαν Έλληνες εφοπλιστές.

Θα πρέπει βέβαια να αναφερθεί και ο ρόλος που διαδραμάτισε προς αυτή την κατεύθυνση και η Μεγάλη Βρετανία η οποία δεχόμενη πιέσεις στην οικονομία της από την τεράστια δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών, κινδύνευε να απωλέσει την δική της ναυτιλιακή επιχειρηματική κοινότητα. Αυτός ήταν και ο λόγος που ασκούσε πιέσεις προς την Ελληνική Κυβέρνηση να θέσει περιορισμούς στις εξωχώριες δραστηριότητες των Ελλήνων πλοιοκτητών, ειδικά σε όσους δραστηριοποιούνταν στο Ηνωμένο Βασίλειο. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι αποκαλούμενες και «Μεγάλες Δυνάμεις» (ΗΠΑ, Ην. Βασίλειο, Γαλλία, Ρωσία) επαναπροσδιόριζαν τον οικονομικοπολιτικό τους ρόλο και την γεωπολιτική σκακιέρα μοιράζονταν για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα όλοι οι ανωτέρω «παίκτες» σε σημείο όπου οριστικοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό η κατάσταση με την περίφημη συμφωνία-ορόσημο στην Γιάλτα. Υπό αυτό το πρίσμα, το Ηνωμένο Βασίλειο, η κατά πολύ μικρότερη ιστορική «συνέχεια» της πάλαι ποτέ κραταιής Βρετανικής Αυτοκρατορίας, αναζητούσε τον δικό της γεωπολιτικό προσανατολισμό γνωρίζοντας ότι το μοναδικό «όπλο» μαζικής ισχύος που θα μπορούσε να χρησιμοποιεί σε ειρηνική περίοδο ως εργαλείο μόχλευσης ήταν – ακόμα εκείνη την περίοδο – ο εμπορικός της στόλος ο οποίος εξυπηρετούσε φυσικά τις υπερπόντιες κτήσεις του Στέμματος παρέχοντας την απαιτούμενη συνοχή αλλά και οικονομική ανάκαμψη και δραστηριότητα μέσω των θαλασσιών μεταφορών. Ήταν συνεπώς εκ των ουκ άνευ η «πολεμική» του Ηνωμένου Βασιλείου ενάντια στους Έλληνες εφοπλιστές και στα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα εν γένει.

Φυσική απόρροια αυτών των γεγονότων υπήρξε η αδυναμία ανασυγκρότησης του ελληνικού εμπορικού στόλου, με αποτέλεσμα αφενός την εμφάνιση σημαντικών οικονομικών προβλημάτων στην Ελλάδα, αφού η Ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε διαχρονικά ο οικονομικός «αιμοδότης» τόσο των Ελληνικών κυβερνήσεων όσο και των πολιτών, αφετέρου των συνεχώς αυξανόμενων κοινωνικών αναταραχών, οι οποίες προκαλούνταν από τα μεγάλα ποσοστά ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών και κατά συνέπεια από την οικονομική τους ανέχεια. Η κατάσταση και το κλίμα που είχε δημιουργηθεί ήταν ξανά εκρηκτικό και θα μπορούσε να οδηγήσει σε εκ νέου πολιτικό εκτροχιασμό της κατάστασης, γεγονός που ουσιαστικά δεν συνέφερε καμία πλευρά. Συνεπώς, έπρεπε να βρεθεί μια λύση η οποία να μπορεί να εξυπηρετεί με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο όλα τα οικονομικά και γεωπολιτικά συμφέροντα. Ορόσημο για την ριζική ανασυγκρότηση της Ελληνικής ναυτιλίας αλλά και έναυσμα για τον κυρίαρχο ρόλο που θα διαδραματίσει στις επόμενες δεκαετίες, αποτέλεσε η απόφαση για προνομιακή αγορά των πλοίων κλάσης “Liberty” από τις Η.Π.Α.



Εικόνα 1: Το “S.S. Hellas Liberty” μετά από ανακατασκευή όπως βρίσκεται σήμερα στον Πειραιά (Hellas Liberty, 2018)

Τα ναυπηγεία των Η.Π.Α. και του Καναδά προχώρησαν τότε σε μαζικά ναυπηγικά προγράμματα, ναυπηγώντας ένα τυποποιημένο πλαίσιο πλοίου, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες των συμμαχικών δυνάμεων για την άμεση αποκατάσταση των εμπορικών στόλων που απώλεσαν κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Ήδη από το 1945 οι ελληνικοί εφοπλιστικοί κύκλοι στράφηκαν προς την αγορά τέτοιων πλοίων, προκειμένου να αντικαταστήσουν τα απολεσθέντα πλοία τους. Η αγορά των πλοίων αυτών συναντούσε όμως εμπόδια στην Αμερικανική νομοθεσία, η οποία δεν επέτρεπε την πώληση αμερικανικών πλοίων σε αλλοδαπούς υπηκόους. Για να ξεπεραστεί και αυτό το νομοθετικό αυτό εμπόδιο, τον Μάρτιο του 1946 το Αμερικανικό Κογκρέσο ψήφισε νόμο προκειμένου να επιτρέπεται πλέον η πώληση αμερικανικών πλοίων σε αλλοδαπούς υπηκόους.



Εικόνα 2: Το S.S. John W. Brown ένα από τα τρία εναπομείναντα Liberty στον κόσμο σήμερα (Wikipedia, 2018)

Τον Ιούλιο του 1946 η Ναυτιλιακή Επιτροπή του νεοσύστατου Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), η οποία είχε αναλάβει την ευθύνη των πωλήσεων των “Liberty”, αποφάσισε να πωλήσει πλοία με πίστωση στις συμμαχικές κυβερνήσεις ή σε μεμονωμένους εφοπλιστές με αντάλλαγμα κρατικές εγγυήσεις, αφού αφενός το συνάλλαγμα σε δολάρια ήταν περιορισμένο και αφετέρου περιορισμένη ήταν η δυνατότητα μετατροπής των βρετανικών λιρών σε δολάρια. Για το λόγο αυτό η Ελληνική κυβέρνηση ήδη από τον Απρίλιο του 1946 εγγυήθηκε την αγορά εκατό (100) πλοίων τύπου “Liberty” εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών ενώ μετά την επιτυχημένη αυτή κίνηση, η εξάπλωση του ελληνόκτητου στόλου ήταν τέτοια η οποία επέτρεψε και την αγορά μεγαλύτερου εκτοπίσματος πλοίων και δη δεξαμενόπλοιων, των ονομαζόμενων “T2”.



Εικόνα 3: Το δεξαμενόπλοιο «T-2» (Wikipedia, 2018)

Αυτή ήταν ουσιαστικά η στρατηγική κίνηση που επέτρεψε στους Έλληνες εφοπλιστές να γιγαντώσουν τις εταιρείες τους στον υπερθετικό βαθμό καθώς είχαν πλέον εισέλθει στον εξαιρετικά κερδοφόρο κλάδο της μεταφοράς πετρελαίου και πετρελαϊκών προϊόντων. Το γεγονός αυτό από μόνο του ήταν αρκετό για να συμβάλει στην δημιουργία στενών επιχειρηματικών σχέσεων και συνεργασιών των Ελλήνων εφοπλιστών με τους πετρελαϊκούς και οικονομικούς κολοσσούς της εποχής εκείνης, ευρύτερα γνωστούς ως «Επτά Αδελφές Εταιρείες».



Standard Oil of New Jersey (Esso)



Royal Dutch Shell (Anglo-Dutch)



Anglo-Persian Company (APOC)



Standard Oil Co. of New York (Socony)



Standard Oil of California (Socal)



Gulf Oil



Texaco

Εικόνα 4: Οι «Επτά Αδελφές» πετρελαϊκές εταιρείες (Wikipedia, 2018)

Ο πόλεμος που ξέσπασε στην Κορέα στις αρχές του 1950 και ο φόβος για ένα νέο Παγκόσμιο Πόλεμο, απέφερε ασύλληπτα κέρδη στους Έλληνες εφοπλιστές καθώς όλες οι χώρες αποζητούσαν Α΄ ύλης για τις εγχώριες βιομηχανίες τους. Από το χρονικό σημείο αυτό και στο εξής ο ελληνόκτητος στόλος, ξεκίνησε την συνεχή, αδιάκοπη και σταθερή ανάπτυξή του έως σήμερα.

1.2. Η ελληνική ναυτιλία σήμερα

Το 2017 ήταν μία ακόμη χρονιά προκλήσεων για τη ναυτιλία, αλλά και μία χρονιά από την οποία η ελληνόκτητη ναυτιλία αναδύθηκε ισχυρότερη σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο. Η ελληνόκτητη ναυτιλία συνεχίζει να αντιμετωπίζει τις αναταράξεις μιας κάκιστης ναυλαγοράς λόγω της συνεχιζόμενης υπερπροσφοράς χωρητικότητας και της επακόλουθης ανισορροπίας προσφοράς και ζήτησης, πιεζόμενη περαιτέρω και από τη δυστοκία στις πηγές χρηματοδότησής της. Οι πρώτοι μήνες του 2017 είχαν δείξει σημάδια μικρής οικονομικής ανάκαμψης που συνηγορούνται αφενός από τις διαλύσεις πλοίων και τις αναπροσαρμογές στα προγράμματα ναυπηγήσεων (π.χ. ακυρώσεις, παρατάσεις) και αφετέρου από την αναμενόμενη, έστω μικρή, αυξητική τάση του παγκόσμιου εμπορίου. Σημαντικές ήταν και οι ευρύτερες διεθνείς γεωπολιτικές εξελίξεις, κυρίαρχα τα γεγονότα της απόφασης εξόδου από την Ευρωπαϊκή Ένωση του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και, λίγους μήνες αργότερα, της εκλογής του Ντόναλντ Τραμπ στην Προεδρία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, σηματοδοτώντας αμφότερα την αφετηρία μιας νέας εποχής για την Ευρώπη και τις ΗΠΑ. Η ελληνόκτητη ναυτιλία διατήρησε το σημαντικό ποσοστό του 20% συμμετοχής της στην παγκόσμια χωρητικότητα, παραμένοντας δραστήρια στις αγοραπωλησίες πλοίων και επιβεβαιώνοντας την αντοχή της αλλά και την έμφυτη ικανότητά της στην αξιοποίηση των κύκλων των ναυτιλιακών κρίσεων, καθώς και των επιχειρηματικών ευκαιριών που αυτές δημιουργούν. Αποτελεί κοινή πεποίθηση ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία πρέπει να παραμείνει διεθνώς ανταγωνιστική για να μπορέσει να μεγιστοποιήσει τα συνακόλουθα οφέλη, οικονομικής, πολιτικής και στρατηγικής φύσης, για τη χώρα αλλά και για την Ευρώπη, ιδιαίτερα έναντι του σκληρού ανταγωνισμού από μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα εκτός Ευρώπης.

Το έτος 2017 είχε ανακηρυχθεί «Έτος Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας». Είναι όμως παράδοξο το ότι, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της, προβαίνει σε ενέργειες που κλονίζουν τη νομική βεβαιότητα και την ασφάλεια δικαίου της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, η διαιώνιση της εκκρεμούς διερεύνησης από τις Υπηρεσίες της Γενικής Διευθύνσεως Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του ελληνικού θεσμικού πλαισίου για την ελληνική ναυτιλία, που εκπροσωπεί το 50% του κοινοτικού στόλου, δημιουργεί αβεβαιότητα και θέτει σε κίνδυνο τη μισή ναυτιλία της Ευρώπης. Το ενδεχόμενο μετεγκατάστασης σε φιλόξενες ναυτιλιακές χώρες εκτός Ευρώπης, ή ίσως και εντός Ευρώπης αλλά εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, φαίνεται να μην αποτελεί πια υποθετικό σενάριο.

1.3. Η παγκόσμια ναυτιλία σήμερα

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση συνεχίστηκε και το 2016 με τις συνθήκες αγοράς να δημιουργούν προκλήσεις όσο ποτέ κατά τις τελευταίες δεκαετίες για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε σταθερή στο 3,1% για το 2016 και αντανακλά εξελίξεις, που αφορούν αβεβαιότητες συνυφασμένες με την πολιτική, την οικονομία και την εμπορική πολιτική στις προηγμένες οικονομίες (π.χ. οι άγνωστες ακόμα και σήμερα επιπτώσεις του Brexit, η επιθετική ατζέντα εμπορικής πολιτικής του Προέδρου Τραμπ με τις πρόσφατες κυρώσεις που επέβαλε στις εισαγωγές αλουμινίου και χάλυβα προς τις ΗΠΑ), καθώς και διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ αναδυόμενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών.

Συνοπτικά, υπάρχει και διατηρείται έως και σήμερα ένας σταθερός ρυθμός ανάπτυξης σε όλες τις ασιατικές οικονομίες και ιδιαίτερα στην Ινδία (ως μέλος των κρατών BRICS), αλλά ασθενέστερος από ό,τι αναμενόταν σε ορισμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής οι οποίες βρίσκονται σήμερα σε ύφεση, όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία, αλλά και η απότομη επιβράδυνση της οικονομικής δραστηριότητας στην υπο-Σαχάρια Αφρική.

Ωστόσο, το 2016 αλλά και το 2017 οι ρυθμοί του παγκόσμιου εμπορίου επιβραδύνθηκαν ακόμα περισσότερο, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σχέση με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. Ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 ήταν 2,3% - αρκετά χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% που σημειωνόταν συνεχόμενα από το 2012 έως και το 2016 καθώς και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών.

Αυτή η υποτονική αύξηση αιτιάζεται στην ισχνή επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες, πολλές από τις οποίες προσπαθούν να ορθοποδήσουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση. Η ίδια απροθυμία επενδύσεων παρατηρείται και σε αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες, εξαιτίας των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες επιφέρουν απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες. Η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας ως αποτέλεσμα ανάπτυξης που βασίζεται πλέον στην κατανάλωση, είναι επίσης παράγοντας που συνετέλεσε στην επιβράδυνση του εμπορίου. Παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016 κυμάνθηκε σε ποσοστό 2,6%. Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου εκτιμάται σε 3%, παρουσιάζοντας το βραδύτερο ρυθμό ανάπτυξης του από το 2003, με σταθερή δραστηριότητα στη διάλυση πλοίων - ειδικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας διάλυσης τα 18 χρόνια - γεγονός που αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο υπό ευρωπαϊκή πλοιοκτησία και διαχείριση στόλος εμφάνισε σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με τους ανταγωνιστικούς στόλους της Ασίας.

Αποτέλεσμα όλων των ανωτέρω ήταν τα έσοδα στους περισσότερους τομείς να δεχθούν μεγάλες πιέσεις το 2016 και το 2017 με τον δείκτη Baltic Dry σε ιστορικό χαμηλό 290 μονάδων το Φεβρουάριο του 2016 και την οριστική κατάρρευση της Hanjin Shipping στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το 2018, που αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη απώλεια ναυτιλιακής εταιρείας και μάλιστα μεγάλου μεγέθους εδώ και 30 χρόνια. Ακόμα, η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων το 2016 και το 2017 σημείωσε επίσης πτώση σε σχέση με το εύρωστο 2015, κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας στο ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, ενώ ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε να ταλανίζεται.

Με τα έσοδα των πλοίων να βρίσκονται στο κατώτερο επίπεδο του ναυτιλιακού κύκλου για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας, οι παραγγελίες νέων πλοίων σχεδόν έπαυσαν. Το 2016 σηματοδότησε συνολική πτώση της τάξης του 71% στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες βρέθηκαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων, τόσο αριθμητικώς όσο και από άποψη χωρητικότητας, με εξαίρεση τις παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών πλοίων. Η τάση αυτή συνεχίστηκε και για το 2017 με μειωμένο ποσοστό. Εξαιτίας αυτής της οικονομικής συγκυρίας, οι πλοιοκτήτες στράφηκαν δυναμικά στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε τομείς όπου η ναυλαγορά βρισκόταν στο κατώτερο της σημείο, όπως η αγορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, όπου σημειώθηκε αύξηση κατά 24% της δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες πάντα αναζητούσαν ολοένα και περισσότερα χρηματοοικονομικά κίνητρα και τρόπους περαιτέρω μείωσης των λειτουργικών τους εξόδων είτε μέσω προσφερόμενων φοροαπαλλαγών, είτε μέσω μειωμένης φορολογίας στις δραστηριότητές τους, είτε μέσω άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων. Συνέπεια αυτής της ατέρμονης αναζήτησης είναι μοιραία το διεθνές εφοπλιστικό κεφάλαιο να κινείται γύρω από τους μεγάλους οικονομικούς πόλους - είτε στις ΗΠΑ είτε στην Ασία – ενώ διαφαίνεται να αποχωρούν από παραδοσιακές ναυτικές χώρες με ισχυρό νηολόγιο, όπως το Ελληνικό, γεγονός που αν μη τι άλλο οφείλει να εγείρει όχι απλά έντονους προβληματισμούς από τις αρμόδιες Αρχές, αλλά να οδηγήσει στην λήψη άμεσων διορθωτικών μέτρων για την ανατροπή αυτής της αρνητικής εξέλιξης.

1.4. Οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλίας στην ελληνική

Η παγκοσμιοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αφορά στον αυξημένο ρόλο των παραγωγικών συντελεστών που διαμορφώνονται και δρουν όχι σε εγχώριο, αλλά σε διεθνή πια χώρο. Παγκοσμιοποίηση στην ναυτιλιακή επιχείρηση υπάρχει, όταν η εθνικότητα των παραγωγικών συντελεστών είναι άλλη από αυτή του πλοιοκτήτη. Σχετίζεται δηλαδή με το βαθμό μείωσης ή ελαχιστοποίησης της εθνικότητας των συντελεστών παραγωγής και των συντελεστών δράσης των «εθνικών» ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ο ορισμός της παγκοσμιοποίησης δεν περιορίζεται μόνο στην εθνικότητα του κεφαλαίου, του εργατικού δυναμικού γραφείου και πλοίου ή τη χώρα εγκατάστασης του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρίας, αλλά επεκτείνεται και στους λοιπούς παράγοντες μιας ολοκληρωμένης δράσης της επιχείρησης, όπως η εθνικότητα των φορτίων, η χρησιμοποίηση μιας δεύτερης ή τρίτης Σημαίας, η χρήση ξένων λιμένων και η εξυπηρέτηση των αναγκών των καταναλωτών τρίτων χωρών (cross-trading). Ειδικότερα τα φορτία από εθνικά μετατράπηκαν σε διεθνή και σταδιακά εγκαταλείφθηκε από τα εθνικά πλοία (αυτά δηλαδή που φέρουν την εθνική σημαία) η τακτική της αποκλειστικής εξυπηρέτησης μόνο εθνικών φορτίων. Σε αυτό συνετέλεσε η απελευθέρωση του εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο, με τη χαλάρωση ή κατάργηση των προστατευτικών μέτρων και τη μείωση των δασμών. Ειδικά για την περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό υπήρξε ακόμη πιο έντονο εξαιτίας της εγγύτητας της Ελλάδας με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και την εξάλειψη φραγμών στο εμπόριο μεταξύ των χωρών - μελών. Έτσι, μέσω της παγκοσμιοποίησης οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις οδηγήθηκαν σε επιτυχή δράση ώστε να θεωρούνται πιο επιτυχημένοι οι πλοιοκτήτες που εξασφαλίζουν κεφάλαια, πλοία, ναυτεργατικό δυναμικό και σύναψη ναυλώσεων σε διεθνή πλέον βάση.

Παρ' όλα αυτά, η παγκοσμιοποίηση στη Ναυτιλία είναι ιδιότητα που μπορεί να υπάρχει σε μικρό, μέτριο ή μεγάλο βαθμό. Στην ελληνική ναυτιλία, ο βαθμός παγκοσμιοποίησης τείνει, όπως και σε διεθνές επίπεδο, να αυξάνεται. Ενδεικτικά, η απασχόληση ελληνικών πληρωμάτων στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις πριν το 1980 ήταν στο 75%, το οποίο μειώθηκε σταδιακά στο 70% το 1983 και στο 60% το 1986, ακολουθώντας έκτοτε φθίνουσα πορεία έως και σήμερα. Καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική διεθνοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έπαιξε τόσο ο θεσμός των Σημαιών Ευκαιρίας, όσο και η πρακτική αλλαγής της εθνικής σημαίας (flagging out). Με το θεσμό των Σημαιών Ευκαιρίας, κατέστη δυνατός ο συνδυασμός της εξασφάλισης χρηματικών κεφαλαίων από τις ανεπτυγμένες χώρες και της απασχόλησης πληρωμάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Βέβαια, σταδιακά αποκτήθηκε και η τεχνογνωσία του πλοιοκτήτη από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Αυτή η αύξηση του ποσοστού συμμετοχής των αναπτυσσόμενων χωρών οφείλεται στην σταδιακή απόκτηση της τεχνογνωσίας που χρησιμοποιούν τα στελέχη των επιχειρήσεων των ανεπτυγμένων χωρών και την υιοθέτησή τους από τα αντίστοιχα των αναπτυσσόμενων χωρών. Πρόκειται για μια παραλλαγή του θεωρητικού Υποδείγματος της Ολιγοπωλιακής Αντίδρασης, με κάποιες διαφοροποιήσεις.

Συγκεκριμένα παρατηρείται αύξηση γνώσεων/τεχνογνωσίας των ανεπτυγμένων χωρών οι οποίες διαθέτουν «ηγετικές» (market leaders) ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αντιγραφή αυτών των γνώσεων/τεχνογνωσίας από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η πλέον διαδεδομένη στρατηγική που ακολουθείται από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις στο παγκοσμιοποιημένο πλέον περιβάλλον είναι οι «ναυτιλιακοί συνασπισμοί», που ορίζονται σύμφωνα με σχετικό νόμο της Ε.Ε. ως «επιχειρήσεις κοινού επιχειρηματικού κινδύνου» (joint ventures) μεταξύ πλοιοκτητών, που θέτουν σε κοινή διάθεση (pool) πλοία όμοιου τύπου κάτω από μια κεντρική διοίκηση, με marketing μιας ενιαίας επιχείρησης, με διαπραγματευτική δράση σε ναυλώσεις (κατά ταξίδι ή χρονοναυλώσεις) και σε συμβόλαια εργολαβικών μεταφορών, με κοινή είσπραξη των εσόδων και μετέπειτα διανομή στους πλοιοκτήτες». Η δημιουργία των «ναυτιλιακών συνασπισμών» έχει ως αντικειμενικό σκοπό την κοινή ανάληψη μεγάλων εργολαβικών συμβολαίων μεταφοράς προσφερόμενων φορτίων.

Η συγκεκριμένη στρατηγική μορφή διεθνοποίησης στοχεύει στη συγκρότηση στόλου πολλών και διαφορετικών πλοιοκτητών, κατά τεκμήριο πολλών εθνικοτήτων, σε μορφή κοινοπραξίας. Αυτό θα καταστήσει το συνασπισμό ικανό να δίνει προσφορές, να απολαμβάνει οικονομίες κλίμακας και να εξασφαλίσει ικανοποιητική απόδοση πάνω στο επενδυμένο κεφάλαιο. Αυτός είναι και ο βασικό λόγος ο οποίος κάνει την πρακτική των κοινοπραξιών (συνασπισμών) ολοένα και πιο δημοφιλή. Στην ελληνική ναυλαγορά οι Έλληνες εφοπλιστές προτιμούν να συμπράξουν με ξένους εταίρους τους παρά με άλλους Έλληνες. Οι κινήσεις αυτές δείχνουν σαφώς την κατεύθυνση που ακολουθούν και θα συνεχίσουν να ακολουθούν μερικές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες αμιγώς.

Όλα τα ανωτέρω βέβαια, αφήνουν πλέον τις μικρού μεγέθους εταιρείες να καλούνται να καταλάβουν το αναπόφευκτο κενό που δημιουργείται στις εγχώριες αγορές. Το ζήτημα είναι εάν και πόσο αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολα, χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες και – το σημαντικότερο – εάν η αγορά διαθέτει δυναμική και υπάρχει ανάλογη ζήτηση για την ανάληψη μεταφορικού έργου (εμπορεύματα και επιβάτες). Το στοιχείο αυτό είναι και καθοριστικό για την ανάπτυξη των μικρών ναυτικών εταιρειών ενώ θα πρέπει να συνυπολογιστούν και άλλοι παράγοντες όπως η ενίσχυση των υποδομών για την εξέλιξη και της χαρακτηριζόμενης ως Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA), γνωστή ως “Short Sea Shipping”, με μεταφορικό έργο που μπορεί να αναληφθεί από μικρού μεγέθους ναυτικές εταιρείες.

1.5. Νομοθετικές μεταρρυθμίσεις

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή του Κεφαλαίου, η στροφή της Ελληνικής ναυτιλίας στις σημαίες ευκαιρίας και στις αντίστοιχες εταιρείες είχε σαν αποτέλεσμα οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονταν τα ελληνόκτητα πλοία να μεταφερθούν και να βρίσκονται εγκατεστημένες πλέον στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, όπως η Νέα Υόρκη και το Λονδίνο. Η Ελληνική οικονομία έχανε με τον τρόπο αυτό ένα μεγάλο μέρος από τα έσοδα που της εξασφάλιζε η ναυτιλιακή δραστηριότητα στο έδαφός της, τόσο μέσω φόρων όσο και μέσω του συναλλάγματος που εισέφερε στα ταμεία του κράτους. Εξελίχθηκε λοιπόν σε μείζον ζήτημα των Ελληνικών κυβερνήσεων η επάνοδος των ελληνόκτητων πλοίων στην Ελληνική σημαία και η μεταφορά των ελληνικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων από τα διεθνή κέντρα στην Ελλάδα, ζήτημα όμως που συναντούσε εμπόδια στην ισχύουσα νομοθεσία.

Ήδη από το Βασιλικό Διάταγμα της 1/3 Νοεμβρίου 1836 ορίζεται στο άρθρο 1 ότι *«όλα τα ελληνικά πλοία οφείλουν να φέρωσι την εθνικήν σημαίαν»*. Στο άρθρο 2 εδάφιο ζ ορίζεται ότι ως ελληνικά πλοία αναγνωρίζονται μόνο *«τα αγοραζόμενα εντός ή εκτός της Ελλάδος ξένα πλοία από Έλληνας, παρακινούμενους εις την αγοράν ταύτην από λόγους ουσιώδους συμφέροντος»*. Επίσης στο άρθρο 4 ορίζεται ότι *«δεν συγχωρείται εις ξένους να γίνωνται μέτοχοι εις εθνικά ελληνικά πλοία πλέον του ημίσεος αυτών, εάν δε εις ξένην Επικράτειαν απαγορεύεται εις τους Έλληνας η εις τα εμπορικά αυτής πλοία μετοχή...»*. Ο Έλληνας νομοθέτης συνεπώς, ήδη από το 1836, έχει κατανοήσει και συνειδητοποιήσει πλήρως την σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για την οικονομία του νεοσύστατου Ελληνικού Κράτους και έτσι αποκλείει την πλοιοκτησία ελληνικών εμπορικών πλοίων από αλλοδαπές εταιρείες αν και ελληνικών συμφερόντων. Το Βασιλικό αυτό διάταγμα καθιερώνει μια θεμελιώδη αρχή των ναυτικών χωρών, ότι δηλαδή η σημαία του πλοίου και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη θα πρέπει να ταυτίζονται. Η αρχή αυτή, αναφερόμενη ως «γνήσιος δεσμός» (genuine link) συναντάται στη Σύμβαση του Ο.Η.Ε για τις Ανοιχτές Θάλασσες στο άρθρο 6 όπου ορίζει ότι *“there must exist a genuine link between the state and the Ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag”*, ήτοι *«πρέπει να υπάρχει ένας γνήσιος δεσμός μεταξύ της πολιτείας και του πλοίου»*.

Συγκεκριμένα η πολιτεία πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία της και τον έλεγχο της σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα επί πλοίων υπό τη σημαία της). Το ίδιο έχει ορίσει και η Γραμματεία της Διασκέψεως των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), η οποία προσπάθησε να ερμηνεύσει την έννοια του «γνήσιου δεσμού», σημειώνοντας ότι η ύπαρξη αυτού του γνήσιου δεσμού θα καταστήσει εφικτή την προσπόριση στο Κράτος μέρος των εσόδων από τη λειτουργία του πλοίου που βρίσκεται νηολογημένο υπό τη σημαία του.

Η Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για Δίκαιο της Θάλασσας το 1982 καταδεικνύει επίσης την σημασία του γνήσιου δεσμού μεταξύ του πλοίου και της σημαίας του προκειμένου να υπάρχει επαρκής έλεγχος από το κράτος στα πλοία. Επιπλέον, η Διάσκεψη του Ο.Η.Ε. για τους Όρους Νηολόγησης Πλοίων στα άρθρα της 8, 9 και 10 προβλέπει μέτρα για την ενίσχυση του «γνήσιου δεσμού», όπως την εποπτεία των κρατών ώστε να υπάρχει συμμετοχή των υπηκόων τους στην πλοιοκτησία των πλοίων υπό την σημαία τους, την επάνδρωση του πλοίου με ναυτικούς υπηκόους του κράτους της σημαίας κ.α. Επίσης και άλλες διατάξεις της εποχής, όπως οι Ν.779/1917, Ν.1093/1917, Ν.1184/1918, Ν.1694/1919, Ν.2993/1922, Α.Ν. 17/18.6.1935, και το Β.Δ. 14/16.9.1939 περιορίζουν και απαγορεύουν τη μεταβίβαση ελληνικών εμπορικών πλοίων αλλά και την υποθήκευσή τους σε αλλοδαπούς. Η διάδοση των σημαίων ευκαιρίας είχε σαν αποτέλεσμα να θίγονται τα συμφέροντα των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών της εποχής, αφού οι σημαίες αυτές έθεταν μεγάλο ανταγωνισμό έναντι των σημαίων των άλλων κρατών. Η πρώτη επίθεση προς το καθεστώς των σημαίων ευκαιρίας πραγματοποιήθηκε κατά την πρώτη μεταπολεμική κρίση ναύλων, από το 1948 έως το 1950. Το γεγονός αυτό οδήγησε τις Ευρωπαϊκές παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις, όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Ολλανδία και η Νορβηγία, μαζί με τη Διεθνή Ομοσπονδία Μεταφορών αλλά και διεθνείς ενώσεις εφοπλιστών, να απειλήσουν με μποϋκοτάζ τις σημαίες ευκαιρίας, με αιτιολογία τα χαμηλά επίπεδα ασφαλείας των πλοίων που έκανε δεκτά ο Παναμάς. Σαν αποτέλεσμα των αυστηρότερων μέτρων ασφαλείας που επιβλήθηκαν στην παναμαϊκή σημαία, πολλοί πλοιοκτήτες σταδιακά την εγκατέλειψαν. Στην συνέχεια οι πλοιοκτήτες στράφηκαν προς τη σημαία της Λιβερίας. Το 1958, με τη νέα κρίση ναύλων που προκλήθηκε λόγω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας αλλά και η επανάληψη του μποϋκοτάζ των σημαίων ευκαιρίας (στα λιμάνια των Η.Π.Α., της Βόρειας Ευρώπης και της Μεγάλης Βρετανίας) οδήγησε τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην επιστροφή στην Ελληνική σημαία.

Όλες αυτές οι πιέσεις έναντι των σημαίων ευκαιρίας πραγματοποιήθηκαν αφενός

ως μέτρο αντιμετώπισης του ανταγωνισμού που έθετε η ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία την εποχή εκείνη διατηρούσε το μισό περίπου του στόλου της υπό σημαίες ευκαιρίας, αφετέρου ως μέτρο μείωσης της επιρροής των ΗΠΑ στην παγκόσμια ναυτιλία μέσω των σημαιών ευκαιρίας που είχε υπό την επιρροή της. Η στροφή των Ελλήνων πλοιοκτητών και πάλι προς την Ελληνική σημαία είχε σαν αποτέλεσμα να αυξήσουν την πίεσή τους στο Ελληνικό κράτος για τη νομοθετική διευθέτηση θεσμικών ζητημάτων της ναυτιλίας, τα οποία έθεταν προσκόμματα στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

Ήταν συνεπώς επιτακτική η ανάγκη ο Έλληνας νομοθέτης να θεσπίσει βαθιά και ευρεία νομοθετική παρέμβαση προκειμένου να υπερκεραστούν τα εμπόδια αυτά και να έλθουν εν τέλει σε ελληνικό έδαφος οι εταιρείες ελληνικών συμφερόντων αλλά και στα ελληνικά νηολόγια τα πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία έχουν υψώσει σημαίες ευκαιρίας. Η παρέμβαση αυτή του νομοθέτη δεν αρκούσε να γίνει μόνο στο ναυτικό δίκαιο, αλλά όφειλε να γίνει και στο δίκαιο των εταιρειών, αφού η ανώνυμη εταιρεία του Ν.2190/1920 που υπήρχε τότε αποτελούσε εταιρεία δύσκαμπτη και δεν προσέφερε την ευελιξία που απαιτούν οι ναυτιλιακές συναλλαγές αλλά και δεν αποτελούσε το κατάλληλο εταιρικό μόρφωμα για τη σύσταση εταιρειών που θα έχουν ως αντικείμενο τη ναυτιλία και την εκμετάλλευση πλοίων.

2. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

2.1. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου

Η ανταγωνιστικότητα μιας σημαίας βασίζεται στο κόστος λειτουργίας, δηλαδή το χρεούμενο κάθε φορά ναύλο και στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών. Οι δύο αυτές έννοιες είναι αλληλοεξαρτώμενες και στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους. Για να επιτευχθεί ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας πρέπει αυτοί οι παράγοντες να βρίσκονται σε ισορροπία. Πιο συγκεκριμένα μια σημαία θεωρείται ανταγωνιστική, όταν έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης σε σχέση με τους κύριους ανταγωνιστές της, ενώ παράλληλα παρέχει την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς.

Πιο αναλυτικά, το ύψος του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου καθορίζεται από τους κανόνες επάνδρωσης, οι οποίοι σε συνδυασμό με το ύψος των μισθολογικών συμβάσεων και το ύψος των ασφαλιστικών εισφορών καθορίζουν το κόστος επάνδρωσης. Βέβαια σημαντικό ρόλο έχουν η παρεχόμενη ευελιξία στις ναυλώσεις, οι κάθε μορφής χρεώσεις τις οποίες επιβάλλει η νομοθεσία της χώρας και τέλος η αξιοπιστία της σημαίας από τραπεζικής πλευράς. Η ποιότητα μιας σημαίας καθορίζεται από τους ελέγχους των λιμενικών αρχών και μεταφράζεται σε αριθμό κρατήσεων (vessel arrests). Όταν μια σημαία συμπεριλαμβάνεται στην «λευκή λίστα» του Paris MoU χαρακτηρίζεται ως ποιοτική.

Παρά τις αντιξοότητες, σήμερα η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, με μεγάλη διαφορά από την δεύτερη Νορβηγία, απαριθμώντας περίπου 4.000 πλοία με χωρητικότητα 180 εκ. dwt. Από τον στόλο αυτό τα 1.578 (περίπου 400 μεσογειακά πλοία και 300 της ακτοπλοΐας) ταξιδεύουν με ελληνική σημαία και βρίσκονται στην πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Η ανάγκη για μια σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική που να προσαρμόζεται στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον είναι επιτακτική. Κυριότερος στόχος θα πρέπει να είναι η επιστροφή των πλοίων ελληνικών συμφερόντων υπό ξένη σημαία. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική ακολουθεί δύο βασικές αρχές. Η πρώτη είναι η διατήρηση και σταθερότητα του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και η δεύτερη είναι η επιδίωξη της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με την παράλληλη κατάργηση οποιονδήποτε εμποδίων και προστατευτικών μέτρων υπάρχουν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών.

Οι επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής μετουσιώνονται σε νομικά δεσμευτικούς όρους μέσω των δύο βασικών ρητρών, της εθνικής μεταχείρισης και του «Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους». Η ρήτρα του «Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους» βασίζεται στην αρχή ότι όλα τα αλλοδαπά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στα διάφορα φόρα, ενώ η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης αποκλείει την διαφορετική μεταχείριση μεταξύ ημεδαπών και αλλοδαπών προσώπων.

Η εθνική ναυτιλιακή πολιτική από τις αρχές της δεκαετίας του '80 χαράσσει στρατηγικές που συμφωνούν απόλυτα με την Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982), ενώ παράλληλα σέβεται και εφαρμόζει όλες τις αποφάσεις του IMO. Η θέση της Ελλάδας είναι ότι η ναυτιλία είναι μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, η οποία θα πρέπει να εφαρμόζει τους κανονισμούς και τις διεθνείς συμβάσεις, αποφεύγοντας πρακτικές που ακολουθούν άλλες χώρες με την εφαρμογή περιοριστικών μέτρων προς όφελος εθνικών στόχων.

Για την χάραξη της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής συνεργάζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς. Πιο συγκεκριμένα οι αποφάσεις παίρνονται έπειτα από συζητήσεις ανάμεσα στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, την ΠΝΟ, τις εφοπλιστικές ενώσεις και το Υπουργείο Οικονομικών. Σημαντικό ρόλο αναμένεται να παίζει στο μέλλον το Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής που ιδρύθηκε το 2003, με στόχο να προστατέψει τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα και να βοηθήσει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

2.2. Νομικό πλαίσιο της εγκατάστασης αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα

Ο Έλληνας νομοθέτης με το Νομοθετικό Διάταγμα του Αναπτυξιακού Νόμου 2687/1953 «περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων» (το οποίο αποτέλεσε νομοθετικό διάταγμα «αυξημένης τυπικής ισχύος», σύμφωνα με το άρθρο 112 του Συντάγματος του 1952) προσπαθεί να συμπεριλάβει ζητήματα ναυτιλίας στη διευθέτηση ευρύτερων θεμάτων προσελκύσεως και προστασίας ξένου κεφαλαίου στην Ελλάδα.

Ουσιαστικά, η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας καθορίστηκε το 1953 με το Ν.Δ. 2687/1953. Με το νομοθετικό αυτό διάταγμα επιχειρείται η διευκόλυνση προσέλκυσης πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια, των οποίων οι πλοιοκτήτες είναι Έλληνες, οι οποίοι έχουν υψώσει σε αυτά ξένη σημαία, με απώτερο στόχο την βελτίωση του ισοζυγίου των εξωτερικών λογαριασμών της χώρας, αφού η ελληνική οικονομία την εποχή εκείνη είχε μεγάλες απώλειες από την εγκατάσταση των Ελλήνων εφοπλιστών στα ναυτιλιακά κέντρα της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου. Στόχος του Ν.Δ. 2687/1953 ήταν η αντιμετώπιση του προβλήματος που είχε δημιουργηθεί λόγω της συρρίκνωσης του υπό ελληνική σημαία στόλου την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1947-1953).

Ιδιαίτερος σημαντικό είναι το άρθρο 1 του Ν.Δ. 2687/1953 όπου προβλέπεται ότι *«κεφάλαια εξωτερικού νοούνται τα εισαγόμενα από το εξωτερικό με οποιαδήποτε μορφή»*. Η εισαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού γίνεται ύστερα από σχετική έγκριση του κράτους, με την εγκριτική πράξη, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Όμως, από όλα τα άρθρα του Ν.Δ. 2687/1953, ουσιαστικότερη σημασία έχει το άρθρο 13. Συγκεκριμένα, ορίζει ότι *«κεφάλαια εξωτερικού εν τη εννοία του παρόντος Ν.Δ. λογίζονται και τα από της ενάρξεως της ισχύος αυτού νηολογούμενα υπό Ελληνική σημαίαν πλοία, ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 1.500 κόρων»*. Ο απώτερος σκοπός του άρθρου 13 είναι η άμεση υπαγωγή κάτω από την ελληνική σημαία πλοίων ιδιοκτησίας Ελλήνων, τα οποία βρίσκονται κάτω από ξένη σημαία και η - με την υπαγωγή αυτή - βελτίωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.

Με μια κοινή πράξη (η λεγόμενη και «Εγκριτική Πράξη») που εκδιδόταν από τους αρμόδιους υπουργούς, ξεχωριστά για κάθε πλοίο, θεωρούνταν ως κεφάλαια εξωτερικού και προστατεύονται ως τέτοια τα πλοία άνω των 1.500 κόρων ολικής χωρητικότητας, εφόσον έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία. Η εγκριτική αυτή πράξη, η οποία έχει αυξημένη τυπική ισχύ καθόσον εκδίδεται κατ'εξουσιοδότηση του Ν.Δ. 2687/1953, ρυθμίζει και τους όρους που διέπουν το νομικό καθεστώς του πλοίου, δηλαδή όρους που ρυθμίζουν, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, θέματα όπως η ελευθέρα πώληση και υποθήκευση του πλοίου χωρίς άδεια της Διοικήσεως προς αλλοδαπούς, η ελευθέρα διάθεση του αντιτίμου της πωλήσεως του πλοίου σε συνάλλαγμα, η ελευθέρα διαχείριση των εσόδων, τον περιορισμό των υπέρ του Ν.Α.Τ. εισφορών, η αναγνώριση, ως ελληνικών, πλοίων που ανήκουν σε αλλοδαπούς, τον καθορισμό του φόρου και των τελών μεταβιβάσεως βάσει της χωρητικότητας του πλοίου, την αποζημίωση σε περίπτωση επιτάξεως, την επίλυση των διαφορών με διαιτησία και κάθε άλλο εξυπηρετικό των σκοπών του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953.

Το δικαίωμα της εγκρίσεως της εγκριτικής αυτής πράξης απόκειται εξολοκλήρου στην διακριτική ευχέρεια της Κεντρικής Διοικήσεως και δημιούργησε ένα καθεστώς το οποίο διέπει το σύνολο των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Με το Ν.Δ. 2687/1953 αναγνωρίζονται ουσιαστικά ως Ελληνικά, πλοία που ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρείες, οι οποίες έχουν συσταθεί σε χώρες όπως ο Παναμάς ή η Λιβερία.

Σκοπός του Έλληνα νομοθέτη ήταν να προσελκύσει πλοία ελληνικών συμφερόντων που είχαν υψώσει ξένη σημαία και όχι κάθε πλοίο με ξένη σημαία. Για το λόγο αυτό και οι εγκριτικές πράξεις της Κεντρικής Διοικήσεως χορηγούνταν μόνο σε πλοία ή σε αλλοδαπές εταιρείες όπου τουλάχιστον το 50% των κεφαλαίων τους ήταν ελληνικών συμφερόντων, με μόνο περιορισμό τη χωρητικότητα άνω των 1.500 κόρων, αποκλείοντας ταυτόχρονα οποιαδήποτε υπαγωγή πλοίων στο άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953 που αντιπροσωπεύουν αλλοδαπά συμφέροντα σε ποσοστό που υπερβαίνει το 50%. Με το Νομοθετικό αυτό Διάταγμα έχουμε όμως και τη διάσπαση της αρχής του «γνήσιου δεσμού» που προαναφέρθηκε, την οποία καθιέρωσε το Β.Δ. 1/3 Νοεμβρίου 1836. Η διάσπαση της αρχής αυτής έλαβε τόσο μεγάλες διαστάσεις ώστε αναγνωρίζονταν ως ελληνικά πλοία που άνηκαν σε αλλοδαπές εταιρείες, χωρίς εξαίρεση.

Με την τροπή αυτή, η Ελληνική σημαία κινδύνευε να χαρακτηριστεί ως σημαία ευκαιρίας, καθώς η Ελλάδα αποτελούσε τη μόνη χώρα εντός της (τότε) Ε.Ο.Κ όπου εμφανιζόταν το φαινόμενο διαφοροποίησης της σημαίας των πλοίων από την εθνικότητα των πλοιοκτητών τους. Το ζήτημα αυτό λύθηκε με το ίδιο Νομοθετικό Διάταγμα και με Υπουργικές αποφάσεις, οι οποίες έδιναν τη δυνατότητα στους έλληνες πλοιοκτήτες να προβαίνουν στη σύσταση «Ειδικών Ανωνύμων Ναυτιλιακών Εταιρειών», με σκοπό να προσφερθεί στους Έλληνες πλοιοκτήτες μια ελληνική εταιρική μορφή, εξίσου ελκυστική με τις αλλοδαπές (Παναμά, Λιβερίας κ.ά), ώστε να εκλείψουν οι λόγοι που έως τότε προτιμούσαν τις αλλοδαπές εταιρείες. Η εταιρική αυτή μορφή προέκυψε στην πράξη από τους όρους 16 και 17 των εγκριτικών πράξεων που εκδίδονταν και οι οποίοι επέτρεπαν παρεκκλίσεις από τους κανόνες που ίσχυαν για τις ανώνυμες εταιρείες, σε περίπτωση που η κυριότητα και η εκμετάλλευση του πλοίου περιέλθει σε ελληνική ανώνυμη εταιρεία.

Η αυθεντική ερμηνεία του άρθρου 13 δόθηκε με το Ν.Δ. 2928/1954 (ΦΕΚ τεύχος Α, 163) όπου περιλαμβάνεται η φράση *«επιτρεπόμενης και παρέκκλισης από τις διατάξεις που ισχύουν...»*. Αυτή ήταν ίσως και η πλέον οξυδερκής και αποτελεσματική νομοθετική ρύθμιση που έδωσε το δικαίωμα στην πολιτική ηγεσία των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών να νομοθετούν για τη ναυτιλία ότι η Κεντρική Διοίκηση αποφασίζει ότι είναι θετικό για τον κλάδο χωρίς την έγκριση του Ελληνικού Κοινοβουλίου. Αυτή την δυνατότητα εκμεταλλεύτηκαν και οι αρμόδιοι Υπουργοί μετά το 1981 νομοθετώντας για το συμφέρον της πλοιοκτησίας ώστε να ξεφύγει η ελληνική ναυτιλία από την στενωπό που είχε βρεθεί λόγω της κρίσης στις τιμές των ναύλων. Όμως ο Ν. 2687/1953 παρουσιάζει και μια εμφανή αδυναμία. Στο άρθρο 10 αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι *«Εταιρείες που ιδρύθηκαν με κεφάλαια εξωτερικού έχουν ίση μεταχείριση (ίση ενοϊκή μεταχείριση) με εκείνη που γίνεται προς άλλες (στη χώρα) όμορες εταιρείες»*. Η ερμηνεία του άρθρου 10 στερεί στην ουσία από την πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ το δικαίωμα να διαφοροποιεί την πολιτική του απέναντι στα πλοία με ελληνική σημαία ανάλογα με την συνεισφορά, που τα πλοία έχουν στους στόχους της Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής.

Ακόμα πιο διευκρινιστική είναι η παράγραφος 2 του άρθρου 10: «Σε περίπτωση που σε μια επιχείρηση που ιδρύεται με κεφάλαια εξωτερικού εγκριθούν όροι ευνοϊκότεροι αυτών που έχουν εγκριθεί για μια άλλη όμοια επιχείρηση (που έχει συσταθεί προγενέστερα με κεφάλαια εξωτερικού σύμφωνα με το Ν.Δ. 2687/53), οι ευνοϊκότεροι αυτοί όροι επεκτείνονται και στην επιχείρηση που έχει συσταθεί προγενέστερα, με τροποποίηση της σχετικής εγκριτικής πράξης, με αίτηση του δικαιούχου». Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω δεν επιτρέπεται η εφαρμογή διαφοροποιημένης ναυτιλιακής πολιτικής από επιχείρηση σε επιχείρηση ή από πλοίο σε πλοίο. Όλοι οι πλοιοκτήτες και όλες οι επιχειρήσεις θα ακολουθούν τους ίδιους κανόνες και δεν θα υπάρχει ουδεμία διαφοροποίηση. Η διάταξη αυτή λειτούργησε ως τροχοπέδη καθώς στέρησε από πολλές επιχειρήσεις εγγενή πλεονεκτήματα που είχαν αποκτήσει με την επιστροφή τους στο ελληνικό νηολόγιο. Ως αποτέλεσμα, οι εταιρείες αυτές άρχισαν εκ νέου να προβληματίζονται για το εάν θα έπρεπε να εξακολουθούν να παραμένουν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία ή να προσφύγουν σε άλλα, ξένα νηολόγια με πρώτες επιλογές φυσικά τις Σημαίες Ευκαιρίας.

2.3. Εκτιμήσεις και συμπεράσματα σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση

Είναι κοινή πεποίθηση στους ναυτιλιακούς κύκλους ότι η ελληνική σημαία βρίσκεται σε τέλμα καθώς το ελληνικό πλοίο δεν είναι ανταγωνιστικό. Εξαιτίας αυτής της έλλειψης ανταγωνιστικότητας, τα ελληνόκτητα πλοία εγκαταλείπουν το εθνικό νηολόγιο για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Ανταγωνιστικότητα σημαίνει η ελληνική σημαία να έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης του πλοίου, απ' ότι έχουν οι κύριοι ανταγωνιστές της, με την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών. Όταν σήμερα κάποιοι ανταγωνιστές της ελληνικής σημαίας παρέχουν ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές φθηνότερες από την ελληνική, η τελευταία δεν είναι ανταγωνιστική. Αντίθετα με την κρίση της δεκαετίας του '80 που οδήγησε σε μια πανευρωπαϊκή φυγή από την εθνική σημαία, η τρέχουσα κρίση αφορά αποκλειστικά το ελληνικό νηολόγιο, γιατί οι Ευρωπαϊκές χώρες μπροστά στον κίνδυνο συρρίκνωσης του νηολογίου τους πήραν τα απαραίτητα μέτρα. Από την άλλη πλευρά οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν αντιμετώπισαν με την δέουσα προσοχή το συγκεκριμένο ζήτημα.

Τα μέτρα που πάρθηκαν κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '80 δεν ήταν επαρκή, ενώ την επόμενη δεκαετία οι λύσεις παρότι προτάθηκαν δεν υλοποιήθηκαν λόγω του πολιτικού κόστους που συνεπάγονταν τέτοιες αποφάσεις.

Για την Ελλάδα η ναυτιλία είναι μαζί με τον τουρισμό η εθνική της βιομηχανία και η μεγαλύτερη πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος στην χώρα. Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι η παραγωγικότητα της ελληνικής ναυτιλίας δεν στηρίζεται ούτε στον δανεισμό από ελληνικές τράπεζες ούτε όμως και στα εθνικά φορτία. Για να επιβιώσει συνεπώς το ελληνικό πλοίο στην παγκοσμιοποιημένη ναυτιλία χρειάζεται ανταγωνιστικότητα. Η πρώτη κίνηση προς αυτή την κατεύθυνση έγινε με την δημοσίευση του πρώτου πακέτου μέτρων για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας ήδη από το 2003. Όμως, δεκαπέντε χρόνια μετά τα μέτρα που πάρθηκαν δεν απέδωσαν τα απαραίτητα κίνητρα. Για να ληφθούν μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου πρέπει να γίνουν αντιληπτοί οι λόγοι για τους οποίους οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να εγκαταλείψουν τα εθνικά τους νηολόγια. Είναι προφανές ότι οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να αντιμετωπίσουν ένα συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος πολλές φορές είναι καταστροφικός για τα οικονομικά τους συμφέροντα. Στον Πίνακα που ακολουθεί φαίνονται τα ανάλογα μέτρα που έλαβαν ευρωπαϊκά κράτη με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας τους:

Μέτρα ενίσχυσης	Κράτος											
	Γαλλία	Γερμανία	Δανία	Ην. Βασίλειο	ΗΠΑ	Ισπανία	Ιταλία	Νορβηγία	Ολλανδία	Πορτογαλία	Σουηδία	Φινλανδία
Άμεσες επιδοτήσεις λειτουργικών εξόδων πλοίου												
Ενισχύσεις κτήσης κεφαλαιουχικών αγαθών παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών												
Επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολο τους												
Επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών κατά 50%												
Πλήρης φοροαπαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών												
Πολύ χαμηλή φορολογία των εισοδημάτων των ναυτικών												
Αύξηση αποσβέσεων & μείωση φορολογίας ποντοπόρων πλοίων												
Επιχορήγηση και κάλυψη 50% του κόστους επαναπατριsmού πληρώματος												
Κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος												
Σύσταση διεθνών ή παράλληλων νηολογίων												

Όπως φαίνεται, όλα τα κράτη που διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους προσανατολίζονται τα τελευταία χρόνια να ενισχύουν με έμμεσο τρόπο τα εθνικά τους νηολόγια, προσπαθώντας παράλληλα να τηρούν τις ισορροπίες.

3. ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ή ΕΞΩΧΩΡΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

3.1. Εισαγωγή

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είχαν - και έχουν - την τάση να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και έξω από την χώρα εγκαθίδρυσης τους, με τις μεγάλες αλλά και τις μικρές επιχειρήσεις να στοχεύουν σε αύξηση της κερδοφορίας τους, ψάχνοντας για νέες αγορές αλλά και ευνοϊκότερες συνθήκες λειτουργίας τους. Όμως, το εγχείρημα τους αυτό, εμπεριέχει κινδύνους με σημαντικότερο την έκθεση τους σε φορολογικό κίνδυνο δεδομένου ότι αναγκάζονται να λειτουργούν σε διαφορετικά και ίσως και σε μη σταθερά φορολογικά καθεστάτα. Η έλλειψη αυτή της εναρμόνισης των φορολογικών συστημάτων διαφορετικών χωρών μπορεί να δημιουργήσει σοβαρότατο οικονομικό πρόβλημα στις επιχειρήσεις αυτές που επιχειρούν την ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών σε τρίτες χώρες, καθώς η μη εναρμόνιση αυτή συνεπάγεται σε υψηλό φορολογικό κόστος, με διπλή φορολόγηση κερδών, όπου τα κέρδη ξένου υποκαταστήματος φορολογούνται πλήρως στην ξένη χώρα και εν συνεχεία, τα κέρδη που προκύπτουν μετά την αφαίρεση των φόρων αυτών, όταν επαναπατρίζονται στη μητρική εταιρεία υπό μορφή μερίσματος, υπόκεινται και πάλι σε φορολογία ως εισόδημα της μητρικής.

Την λύση στο πρόβλημα αυτό ήρθε να δώσει το ίδιο το διεθνές κεφάλαιο, με σκοπό την αποφυγή της επιβαρύνσεως των επιχειρήσεων στις διεθνείς τους δραστηριότητες και την επιδίωξη του να δημιουργήσει όσο το δυνατόν καλύτερες συνθήκες για την ελεύθερη και απρόσκοπτη κυκλοφορία του. Έτσι, εφηύρε το θεσμό των υπεράκτιων εταιρειών δηλαδή γινόταν χρήση μικρών κυρίως χωρών, στις οποίες υφίστατο ιδιαίτερα χαμηλή φορολογία για τις ξένες εταιρείες και που παρείχαν ταυτόχρονα πλήρη εχεμύθεια, με ευνοϊκότερες νομοθεσίες και λιγιστό έως ανύπαρκτο έλεγχο. Οι υπεράκτιες εταιρείες άρχισαν να κάνουν πιο έντονη την εμφάνιση τους τα τελευταία κυρίως χρόνια όπου η διεθνοποίηση των χρηματοοικονομικών συναλλαγών, η ραγδαία ανάπτυξη του διεθνές εμπορίου, κυρίως κατά την μεταπολεμική περίοδο, αλλά και γενικότερα η πληθώρα των εξελίξεων της τελευταίας 30ετίας σε παγκόσμιο επίπεδο, είχε ως αποτέλεσμα την σημαντικότερη αύξηση των συναλλαγών των υπεράκτιων εταιρειών.

Η πρώτη εμφάνιση υπεράκτιων εταιρειών εντοπίζεται μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου με τους οικονομικά εύπορους να επιθυμούν να προστατεύσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία από την κοινωνικοοικονομικοπολιτική αναταραχή της μεταπολεμικής εποχής αλλά και από την ανοικοδόμηση των χωρών που είχαν υποστεί τεράστιες καταστροφές ένεκα του πολέμου. Έτσι, ενώ τα πρώτα υπεράκτια κέντρα τοποθετούνταν σε Βρετανικές νήσους και σε νησιά της Καραϊβικής, σταδιακά όμως επεκτάθηκαν και σε ηπειρωτικές χώρες από την Ουρουγουάη της Νοτίου Αμερικής μέχρι την Ευρώπη και το Λουξεμβούργο, το Λιχτενστάιν, την Ουγγαρία, την Μαδέιρα και την Ιρλανδία.

Σήμερα, τα υπεράκτια αυτά κέντρα συναντώνται ανά την υφήλιο και ο αριθμός τους ολοένα και αυξάνεται ένεκα της οικονομικής αλλά και πολιτικής αστάθειας που επικρατεί, η οποία αναγκάζει τις μεγάλες επιχειρήσεις να ψάχνουν για ασφαλέστερες λύσεις και υπηρεσίες, τις οποίες τα υπεράκτια αυτά κέντρα παρέχουν. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη των υπεράκτιων κέντρων σε μικρά κράτη και η οικονομική άνθιση που επήλθε μετά την εγκατάσταση τους σε αυτά, έδωσε το έναυσμα για επέκταση του φαινομένου αυτού και σε μεγαλύτερα κράτη, τα οποία ήθελαν με την σειρά τους να εκμεταλλευτούν την νέα αυτή πηγή εσόδων. Ο Έλληνας νομοθέτης ασχολήθηκε για πρώτη φορά με την αντιμετώπιση των υπεράκτιων δραστηριοτήτων το 2002 με την ψήφιση των νόμων 3091/2002 και 3052/2002. Παρ' όλα αυτά, η ψήφιση των νόμων αυτών δεν επέφερε λύση σε όλα τα ζητήματα που δημιουργούνταν από την παρέμβαση των εταιρειών αυτών αλλά ήταν μια προσπάθεια για περιορισμό των υπεράκτιων εταιρειών, όσο βέβαια αυτό ήταν εφικτό και επιτρεπτό, με βάση τα δεσμευτικά νομοθετήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και στα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί με απόλυτη ακρίβεια η συνολική οικονομική δραστηριότητα των υπεράκτιων εταιρειών – και ειδικά εκείνων που συνδέονται με την ναυτιλία - εξαιτίας της παντελούς έλλειψης στοιχείων και άλλων σχετικών πληροφοριών σχετικά με το είδος και τον όγκο των οικονομικών συναλλαγών που εκτελούνται. Παρ' όλα αυτά, υπολογίζεται ότι, σε διεθνές επίπεδο, ο μισός όγκος των οικονομικών συναλλαγών συνδέεται έμμεσα ή άμεσα με υπεράκτιες εταιρείες ενώ τα κράτη που δίνουν την δυνατότητα δημιουργίας τέτοιων εταιρειών, έχουν επεκταθεί σημαντικά και υπολογίζεται ότι σήμερα έχουν δημιουργηθεί άνω των ογδόντα (80) τέτοιων γεωγραφικών τοποθεσιών όπου λειτουργούν υπεράκτια κέντρα στα οποία ιδρύονται υπεράκτιες εταιρείες, ανά την υφήλιο.

3.2. Ορισμός και κύρια χαρακτηριστικά

Βάσει την ελληνικής νομοθεσίας ως υπεράκτια εταιρεία χαρακτηρίζεται η «εταιρεία που έχει την έδρα της σε αλλοδαπή χώρα και με βάση τη νομοθεσία της δραστηριοποιείται αποκλειστικά σε άλλες χώρες και απολαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης». Οι υπεράκτιες εταιρείες προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των εταιρειών των κρατών και γι' αυτό το λόγο γνωρίζουν σημαντική ανάπτυξη και προτίμηση. Οι λόγοι για τους οποίους προτιμώνται οι εταιρείες αυτές είναι οι κάτωθι:

- Η σύσταση γίνεται πολύ γρήγορα και με ιδιαίτερα χαμηλό κόστος, ελάχιστες διατυπώσεις και ελάχιστο απαιτούμενο εταιρικό κεφάλαιο.
- Υπάρχει η δυνατότητα σύστασης εταιρείας με ένα μόνο μέτοχο.
- Προσφέρεται πλήρης ανωνυμία στους πραγματικούς μετόχους.
- Η φορολογία των κερδών είναι ιδιαίτερα χαμηλή.
- Αποφεύγεται το πόθεν έσχες στην αγορά περιουσιακών στοιχείων και στη νομιμοποίηση εσόδων από παράνομη δραστηριότητα.
- Αποφεύγεται η δέσμευση ατομικής περιουσίας από διεκδικήσεις δανειστών.
- Αποφεύγεται η ασφαλιστική και εργατική νομοθεσία.
- Υπάρχει πλήρης απαλλαγή αναφορικά με φόρους κληρονομιάς, δωρεάς, μεταβίβασης και γονικής παροχής σε περιπτώσεις ακινήτων.
- Αποφεύγονται οι φορολογικές επιβαρύνσεις.
- Αποφεύγεται ο φόρος τόκων στις καταθέσεις.
- Υφίσταται τραπεζικό απόρρητο που προστατεύει από ελέγχους.
- Δεν υπάρχουν συναλλαγματικοί περιορισμοί.

Οι πρώτοι που χρησιμοποίησαν τις υπεράκτιες αυτές εταιρείες για ναυτιλιακούς σκοπούς, ιδιαίτερα του Παναμά και της Λιβερίας, υπήρξαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες. Για να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση αλλά και να προστατευτεί η Ελληνική σημαία, η Ελλάδα συνάπτει συμβάσεις με τα κράτη στα οποία εδρεύουν οι ναυτιλιακές αυτές επιχειρήσεις. Με τον τρόπο αυτό η φορολογική μεταχείριση των κερδών από την εκμετάλλευση των πλοίων διέπεται από το κριτήριο της σημαίας του πλοίου, δηλαδή τα εισοδήματα των πλοίων με ελληνική σημαία φορολογούνται στην Ελλάδα μόνο.

Τα κράτη αυτά ενθαρρύνουν την ίδρυση υπεράκτιων εταιρειών στην χώρα τους, προσβλέποντας σε σημαντικά έσοδα από την εγκατάσταση αυτή. Προσφέρουν ειδική φορολογική μεταχείριση στις εταιρείες αυτές και ταυτόχρονα προσφέρουν και σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες έχουν λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις από τις αντίστοιχες απαιτήσεις της σημαίας της χώρας του πλοιοκτήτη. Για την πληρέστερη κατανόηση του τρόπου λειτουργίας των υπεράκτιων εταιρειών στην ναυτιλία, αναλύονται κάτωθι οι περιπτώσεις των σημαίων ευκαιρίας. Ενδεικτικά παρουσιάζονται οι σημαντικότερες χώρες που ασχολούνται με την προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ο Παναμάς και η Λιβερία.

Εταιρείες Παναμά

Ο Παναμάς αποτελεί ένα από τα πιο σοβαρά παγκόσμια οικονομικά κέντρα της ναυτιλίας. Σημαντικό ρόλο σε αυτό έπαιξε η στρατηγική του γεωγραφική θέση, λόγω της διώρυγας, η οποία ενώνει Ατλαντικό και Ειρηνικό ωκεανό. Ο Παναμάς από την ανεξαρτητοποίησή του το 1903 από την Κολομβία αποτέλεσε μια χώρα ιδιαίτερα ελκυστική για επενδύσεις, ιδιαίτερα λόγω των ευνοϊκών ρυθμίσεων που τους παρέχει το κράτος. Η συνήθης διαδικασία σύστασης μιας εταιρείας στον Παναμά είναι η σύνταξη του καταστατικού από δύο δικηγόρους Παναμά και η μεταβίβασή των μετοχών της στη συνέχεια στους πελάτες. Το καταστατικό της εταιρείας Παναμά πρέπει να περιέχει: Όνομα και διεύθυνση των εταίρων, όνομα της εταιρείας, βασικό σκοπό της εταιρείας, το ποσό του εγκεκριμένου κεφαλαίου και τον αριθμό των μετοχών, την εγκατάσταση της εταιρείας και το όνομα και τη διεύθυνση του εγκατεστημένου στον Παναμά πράκτορά της (ο οποίος πρέπει να είναι δικηγόρος), τη διάρκεια της εταιρείας καθώς και τα ονόματα και τις διευθύνσεις των δικηγόρων και τα ονόματα των υπαλλήλων που μπορεί να είναι τα ίδια με των διευθυντών. Δεν υπάρχει ελάχιστο απαιτούμενο κεφάλαιο. Η διαχείριση της εταιρείας γίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελείται από 3 άτομα που διορίζονται από τους μετόχους. Κάθε εταιρεία υποχρεούται να έχει τουλάχιστον τρεις δικηγόρους και υπαλλήλους, οι οποίοι μπορούν να είναι και τα ίδια πρόσωπα με τους διευθυντές. Η μόνη υποχρέωση εκπροσώπησης είναι ο ορισμός ενός πράκτορα, συνήθως δικηγόρου, εγκατεστημένου στον Παναμά. Οι εταιρείες αυτές προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα στους επιχειρηματίες που τις επιλέγουν. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι δεν υπάρχει κανένας περιορισμός αναφορικά με την ιθαγένεια των μετόχων, δεν υπάρχει απαίτηση να είναι φανερή η ιδιοκτησία, δεν υπάρχει περιορισμός αναφορικά με την κυριότητα των μετοχών, δεν υπάρχει έλεγχος στην ανταλλαγή χρημάτων, δεν απαιτείται η υποβολή ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, δεν υπάρχει φορολογία αναφορικά με το

εισοδήμα το οποίο παράγεται εκτός Παναμά. Στις αρχές του 2017 ο Παναμάς, σύμφωνα με την UNCTAD, είχε εγγεγραμμένα στο νηολόγιό του 6.543 πλοία με συνολική χωρητικότητα 344.792.000 κόρων, που αντιπροσωπεύει το 13.04% της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, βάσει αριθμού εγγεγραμμένων πλοίων.

Εταιρείες Λιβερίας

Εκτός από τις εταιρείες Παναμά, ιδιαίτερα διαδεδομένη στους ναυτιλιακούς κύκλους είναι η χρήση των εταιρειών της Λιβερίας, οι οποίες αποτελούσαν από τις πρώτες εταιρείες που χρησιμοποιήθηκαν για ναυτιλιακούς σκοπούς. Οι εταιρείες Λιβερίας μοιάζουν πολύ με τις αντίστοιχες του Παναμά. Η Λιβεριανή εταιρεία δεν είναι υποκείμενη σε τοπικούς φόρους εάν το 75% των μετοχών της ανήκει σε μη Λιβεριανούς πολίτες και εφόσον τα εισοδήματα της εταιρείας προέρχονται εκτός της Λιβερίας. Στις αρχές του 2017 η Λιβερία, σύμφωνα με την UNCTAD, είχε εγγεγραμμένα στο νηολόγιό της 3.251 πλοία με συνολική χωρητικότητα 219.379.000 κόρων, που αντιπροσωπεύει το 6.48% της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, βάσει αριθμού εγγεγραμμένων πλοίων. Οι οικονομίες των κρατών που υιοθέτησαν αυτές τις διευκολύνσεις στους επιχειρηματίες αναπτύχθηκαν με ταχύτατους ρυθμούς, με αποτέλεσμα το μοντέλο αυτό να μεταφερθεί και σε άλλα κράτη με παρόμοια χαρακτηριστικά, με αποτέλεσμα ο αριθμός των κρατών που προσφέρουν τέτοιες υπεράκτιες εταιρείες να αυξηθεί πάρα πολύ.

3.3. Ίδρυση

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τα βασικότερα προνόμια που παρέχει μια υπεράκτια εταιρία είναι κυρίως φορολογικής φύσεως ώστε να επέλθει γρήγορη οικονομική ανάπτυξη μιας εταιρίας καθώς και η μετέπειτα επιβίωσή της. Οι φορολογικές αυτές διευκολύνσεις, με τη χαμηλή ή ανύπαρκτη φορολογία, όπως και η υπαγωγή στο δίκαιο μιας χώρας που αποτελεί φορολογικό καταφύγιο, δεν είναι τα μοναδικά κριτήρια για την ίδρυση και διατήρηση μιας υπεράκτιας εταιρίας. Προσφέρονται, όπως θα αναφερθούν κάτωθι, πολλά νομικά, οικονομικά και φορολογικά κίνητρα. Μια υπεράκτια εταιρία αποτελεί το «τέλειο όχημα», όπου με ελάχιστο κόστος ίδρυσης και λειτουργίας εξασφαλίζονται η πλήρης ανωνυμία των πραγματικών μετόχων, η περιορισμένη ευθύνη

τους καθώς και η απόλυτη εμπιστευτικότητα των περιουσιακών τους στοιχείων. Με τον τρόπο αυτό οι μέτοχοι λειτουργούν, θα μπορούσαμε να πούμε, ως «αχυράνθρωποι», δηλαδή κρυμμένοι εταίροι όπως ορίζεται και στο Εμπορικό Δίκαιο, και την περίπτωση αυτή ορίζεται ένας αντιπρόσωπος, ένας διαχειριστής της εταιρίας ο οποίος εμφανίζεται να διενεργεί όλες τις απαραίτητες για την εταιρία συναλλαγές στο όνομά του αλλά για λογαριασμό των πραγματικών μετόχων. Στην περίπτωση αυτή, έχει κριθεί και νομολογιακά, ότι οι διαχειριστές, οι οποίοι «φαίνονται» στις καθημερινές συναλλαγές, απλώς ακολουθούν αποφάσεις των μετόχων, οι οποίοι δίνουν τις εντολές. Επίσης αποφεύγεται η δέσμευση της ατομικής τους περιουσίας, ώστε οι δανειστές να στερούνται αντικειμένου για τις μελλοντικές τους απαιτήσεις.

Ελκυστικό κίνητρο για τη σύσταση μιας εξωχώριας εταιρίας είναι η ταχύτητα με την οποία δύναται να συσταθεί. Γεγονός είναι ότι δύσκολα συναντάει κανείς γραφειοκρατικές δυσκολίες, ώστε να καταστεί η διαδικασία ιδιαίτερα χρονοβόρα, καθώς οι διατυπώσεις δημοσιότητας είναι περιορισμένες. Ένα από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματά της είναι ότι μπορεί να συσταθεί με ελάχιστο προαπαιτούμενο εταιρικό κεφάλαιο και πολύ χαμηλό κόστος, με την ύπαρξη και μόνο ενός μετόχου. Άλλος λόγος ίδρυσης μιας υπεράκτιας εταιρίας είναι η αποφυγή διπλής φορολόγησης του εισοδήματος που αποκτάται στην αλλοδαπή χώρα, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα αποφυγής πλήρως της φορολόγησης, αναλόγως πάντοτε με το δίκαιο του κράτους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η εταιρία. Με τον τρόπο αυτό ένας επιχειρηματίας που επιθυμεί να αποφύγει τη διπλή φορολόγηση των επαναπατριζόμενων κερδών σε μια επιχείρησή του στην αλλοδαπή, έχει τη δυνατότητα να συστήσει μια εξωχώρια εταιρία ώστε να τη χρησιμοποιήσει ως μεσάζοντα.

Ένας ακόμα λόγος ίδρυσης μιας offshore εταιρίας είναι η αποφυγή ελέγχου από τους κρατικούς φορείς (η αποφυγή ελέγχου βέβαια απορρέει και από την ύπαρξη του τραπεζικού απορρήτου), με αποτέλεσμα ο οποιοσδήποτε έλεγχος να καθίσταται αδύνατος, εκτός εξαιρέσεων (π.χ. άρση του απορρήτου για την εξιχνίαση ποινικών υποθέσεων ή σε περίπτωση που προσβάλλεται η δημόσια τάξη). Έτσι τα κέρδη μεταφέρονται με ευκολία από χώρες που τις χαρακτηρίζει ένας υψηλός δείκτης φορολογίας, σε χώρες με χαμηλό δείκτη. Επιπροσθέτως αποφεύγεται η αυστηρή εργατική και ασφαλιστική νομοθεσία, καθώς ο επιχειρηματίας πλέον απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής εισφορών κοινωνικής ασφάλισης ή άλλων εργοδοτικών εισφορών.

3.4. Σύσταση και Λειτουργία

Οι υπεράκτιες εταιρίες έχουν υπερόρια δράση και αποκλειστικώς αλλοδαπή χρηματοδότηση, όντας εργαλεία διεθνούς εμπορίου και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Αποτελούν τον ορισμό της ευελιξίας, χαρακτηριστικό γνώρισμα το οποίο μεταφέρεται και στον τρόπο σύστασης και λειτουργίας τους. Ο σκοπός μιας υπεράκτιας εταιρίας ποικίλλει αναλόγως τις ανάγκες που προορίζεται να καλύψει, δεν τίθενται δηλαδή περιορισμοί στην επιλογή του. Μπορεί να συσταθεί λοιπόν ως μια εταιρία χαρτοφυλακίου, εταιρία παροχής υπηρεσιών, εμπορική εταιρία, επενδυτική εταιρία, τραπεζική εταιρία, εμπιστεύματα (trusts), όπως και ναυτιλιακή εταιρία η οποία αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Προκειμένου να συσταθεί μια υπεράκτια εταιρία σε ένα ορισμένο κράτος-φορολογικό καταφύγιο, είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη σε αρχικό στάδιο τα έξοδα που απαιτούνται για το σχηματισμό της και τη διατήρησή της, καθώς και η διεύθυνση που θα πρέπει να επιλεγεί, ώστε να επέλθει το επιθυμητό αποτέλεσμα. Βασικό στοιχείο επιλογής του κράτους σύστασης είναι επίσης οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και πιο συγκεκριμένα η ταχύτητα υπό την οποία τα διάφορα έγγραφα δύνανται να ετοιμαστούν και να παραδοθούν. Απαραίτητη είναι επίσης η ύπαρξη συμβάσεως αποφυγής διπλής φορολογίας μεταξύ του κράτους ίδρυσης και των λοιπών κρατών-συναλλασσομένων με αυτό προς αποφυγήν επιπρόσθετων εξόδων. Υπόψη πρέπει να λαμβάνονται επίσης η νομοθεσία του κράτους ίδρυσης της εξωχώριας εταιρίας καθώς και η πολιτική του σταθερότητα, το δίκτυο τεχνολογίας και επικοινωνιών με το οποίο αυτό έχει εξοπλιστεί. Για τους λόγους αυτούς το κόστος μιας υπεράκτιας εταιρίας ποικίλλει αναλόγως του κράτους που επιλέγεται τελικώς ως καταλληλότερο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ενδιαφερομένου, για την ίδρυσή της. Η διαδικασία της σύστασης μιας εξωχώριας εταιρίας ξεκινά με τη σύνταξη και την υπογραφή ιδιωτικού ιδρυτικού εγγράφου (καταστατικού), από εξουσιοδοτημένα νομικά ή φυσικά πρόσωπα σε κάθε χώρα η οποία επιτρέπει τη σύσταση τέτοιου είδους εταιριών (π.χ. Λιβερία, Παναμάς, Κύπρος, Νήσοι Μάρσαλ κλπ.). Στο καταστατικό περιέχονται ο σκοπός της εταιρίας, η επωνυμία της, το μετοχικό κεφάλαιο καθώς και ο μέτοχος ιδρυτής (ή ο εμφανιζόμενος ως μέτοχος ιδρυτής). Συνήθως δεν τίθενται περιορισμοί ως προς το τυπικό περιεχόμενο του καταστατικού από τις χώρες εγγραφής. Το καταστατικό κατατίθεται στο τηρούμενο σε κάθε χώρα μητρώο εταιριών (“registry”), το οποίο εγκρίνεται κι επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή. Η αρμόδια αρχή εκδίδει με την ίδρυση της εταιρίας και το αντίστοιχο πιστοποιητικό ιδρύσεως.

Μέτοχοι

Οι περισσότερες εξωχώριες εταιρίες έχουν τη δυνατότητα να ιδρυθούν με ένα και μόνο μέτοχο. Ωστόσο η νομοθεσία ορισμένων κρατών ορίζει ρητά τον ελάχιστο επιτρεπτό αριθμό των μετόχων, ο οποίος πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο (όπως συμβαίνει για παράδειγμα στον Παναμά). Άλλη ρύθμιση υπάρχει για τον ιδρυτή μέτοχο, ο οποίος σε ορισμένες νομοθεσίες κρατών ορίζεται ότι πρέπει να είναι φυσικό πρόσωπο και όχι νομικό. Στις υπεράκτιες εταιρίες συναντάμε επίσης τους «τύπους διευθυντές» ή «τύπους μετόχους», οι οποίοι είναι τα φυσικά πρόσωπα, τα οποία εμφανίζονται ως διευθυντές και μέτοχοι αντιστοίχως της εταιρίας, ώστε να τηρήσουν την ανωνυμία τους οι πραγματικοί κύριοι (“beneficial owners”). Οι πραγματικοί διευθυντές και μέτοχοι κατοχυρώνονται πλήρως μέσω νομίμων διαδικασιών που απαρτίζεται από μία σειρά εγγράφων (π.χ. ιδιωτικά συμφωνητικά, συμβολαιογραφικές πράξεις κλπ). Σε άλλες χώρες παρέχεται στους δικαιούχους η δυνατότητα να προσλάβουν τοπικά λογιστικά ή δικηγορικά γραφεία με την ιδιότητα του διευθυντή, τα οποία εκδίδουν αποφάσεις πάντοτε ακολουθώντας τις πάγιες εντολές των πραγματικών κυρίων.

Κεφάλαιο

Όσον αφορά το κεφάλαιο της υπεράκτιας εταιρίας, όπως ορίζεται από τις νομοθεσίες των περισσότερων κρατών, είναι συνήθως συμβολικό, καθώς απαιτείται ως μετοχικό κεφάλαιο ένα πολύ μικρό ποσό όπως για παράδειγμα 1.000 δολάρια ΗΠΑ. Το εταιρικό κεφάλαιο είναι ονομαστικό και μη καταβλητέο απαραίτητως κατά την ίδρυση της εταιρίας, ενώ δεν χρειάζεται να αυξηθεί για να ανταποκρίνεται στα πραγματικά περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας. Σε περίπτωση καταβολής του, δεν είναι απαραίτητο να καταβληθεί σε τραπεζικό λογαριασμό και δεν απαιτείται πιστοποίηση της καταβολής του από τις εποπτικές αρχές των κρατών προέλευσης, καθώς θεωρείται καταβεβλημένο κατά την ίδρυση της εταιρίας (αναδρομικά). Επιπροσθέτως δεν είναι λίγες οι νομοθεσίες κρατών προέλευσης που επιτρέπουν το μετοχικό κεφάλαιο να καταβάλλεται ακόμη και σε είδος είτε σε νόμισμα διαφορετικό από το εγχώριο.

Μετοχές

Το μετοχικό κεφάλαιο είναι διαιρεμένο σε μετοχές οι οποίες μπορούν να εκδοθούν ως ονομαστικές είτε ως ανώνυμες, χωρίς να ορίζεται κατώτατο όριο της ονομαστικής αξίας τους, σε αντίθεση με τις εγχώριες εταιρίες όπου ορίζεται, βάσει του άρθρου 14 παράγραφος 1 του Εμπορικού Νόμου, ότι η ονομαστική αξία των μετοχών δεν

επιτρέπεται να είναι κατώτερη των 0,30 λεπτών ούτε ανώτερη των 100 ευρώ. Ονομαστικές είναι οι μετοχές οι οποίες εκδίδονται υπέρ ορισμένου προσώπου, το όνομα του οποίου αναγράφεται στον τίτλο. Ανώνυμες είναι οι μετοχές οι οποίες εκδίδονται χωρίς να αναγράφεται σε αυτές το όνομα ορισμένου προσώπου. Στο καταστατικό μπορεί να προβλέπεται η έκδοση κοινών μετοχών (περιλαμβάνει όλα τα βασικά δικαιώματα ενός μετόχου), προνομιούχων με ή χωρίς δικαίωμα ψήφου μετοχών (παρέχουν περισσότερα δικαιώματα από τις κοινές μετοχές, ενώ σκοπός τους είναι η διευκόλυνση κάλυψης του αυξανόμενου κεφαλαίου ή η ανταμοιβή των μετόχων που της αποκτούν για τις παροχές που προσφέρουν στην εταιρία), μετοχές επικαρπίας (η εταιρία προβαίνει στην έκδοση αυτών των μετοχών όταν έχει πολλά κέρδη και θέλει να αποσβέσει όλο ή τμήμα του κεφαλαίου της, μέσω της απόδοσης στους μετόχους του συνόλου ή μέρους της ονομαστικής αξίας των μετοχών τους, χωρίς αυτό ωστόσο να αποτελεί πραγματική μείωση του εταιρικού κεφαλαίου) κ.ά. Η έκδοση μετοχών όμως δεν είναι απαραίτητη, ούτε επιδρά στο κύρος και τη νομιμότητα της εταιρίας. Οι μετοχές εκδίδονται μετά από συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας και εφόσον είναι κινητό πράγμα, αποτελούν αντικείμενο κυριότητας, συγκυριότητας, επικαρπίας και ενεχύρου, ενώ είναι ελεύθερα μεταβιβάσιμες. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η συγκέντρωση του συνόλου των μετοχών στα χέρια του ενός μετόχου, στις περιπτώσεις που ορίζεται ότι οι μέτοχοι πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο, δεν συνιστά λόγο λύσης της εταιρίας.

Διοίκηση

Το διοικητικό συμβούλιο είναι το διαχειριστικό και εκπροσωπευτικό όργανο της υπεράκτιας εταιρίας. Συνηθέστερα πρόκειται για ένα συλλογικό όργανο, το οποίο αποτελείται από περισσότερα μέλη που εκφράζουν τη βούληση της εταιρίας. Ωστόσο ορισμένες νομοθεσίες κρατών ορίζουν ότι το διοικητικό συμβούλιο δύναται να απαρτίζεται και από ένα μόνο μέλος- διευθυντή, ενώ σε αυτό μπορούν να μετέχουν και αλλοδαποί μέτοχοι ή ακόμη και μη μέτοχοι της εταιρίας. Η νομική σχέση που συνδέει τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου με την εταιρία είναι αυτή της «εντολής» (καθότι μπορεί να υπάρξει και η ειδική σχέση εξαρτημένης εργασίας, η σχέση παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών κλπ.). Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου διορίζονται και ανακαλούνται ελεύθερα από το ανώτατο όργανο της εταιρίας, το οποίο είναι η Γενική Συνέλευση, ενώ δεν αποκλείεται να επανεκλεγούν μόλις επέλθει περάτωση της θητείας τους.

Φορολογικό καθεστώς

Σε ορισμένα κράτη τα καθαρά κέρδη μιας εξωχώριας εταιρίας υπάγονται σε φορολογική εξαίρεση μόνο κατόπιν καταβολής ενός ετήσιου, σταθερού και σχετικά μικρού φορολογικού τέλους. Σε άλλα κράτη ακολουθείται η τακτική της φορολόγησης των κερδών με πολύ μικρό συντελεστή, ενώ σε άλλα (τα περισσότερα κράτη) τα κέρδη των εταιριών αυτών εξαιρούνται οιασδήποτε φορολογίας. Συγκεκριμένα για τα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου που διαθέτει μια υπεράκτια εταιρία συνήθως αυτά υποβάλλονται σε πολύ χαμηλή φορολογία. Ωστόσο οι ειδικοί χαμηλοί συντελεστές δεν έχουν πάντοτε εφαρμογή σε όλο το εισόδημα που αποκτάται από την υπεράκτια ναυτιλιακή εταιρία. Κάποιες φορές ένα μέρος τους εισοδήματος φορολογείται πλήρως, ειδικά σε ότι σχετίζεται με το δικαίωμα χρήσης σημαίας και της νηολόγησης. Επίσης παρατηρείται ότι στα κράτη προέλευσης δεν παρακρατείται φόρος για τόκους, μερίσματα και δικαιώματα εκμετάλλευσης, τα οποία πληρώνονται από την υπεράκτια εταιρία. Τέλος πρέπει σε κάθε περίπτωση να ερευνείται εάν έχουν υπογραφεί συμβάσεις διπλής φορολογίας μεταξύ των κρατών προέλευσης και των κρατών στα οποία δραστηριοποιούνται οι υπεράκτιες εταιρίες και στα εδάφη των οποίων αποκτούν εισοδήματα. Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητη η συμβολή εξειδικευμένων συμβούλων ώστε να επέλθει ο σωστός φορολογικός σχεδιασμός.

3.5. Τύποι Νηολογίων

Υπάρχουν τέσσερις τύποι νηολογίων στα οποία ένας πλοιοκτήτης μπορεί να καταχωρήσει τα πλοία του. Υπάρχουν τα Παραδοσιακά Εγχώρια Νηολόγια, τα Παραδοσιακά Ανοικτά Νηολόγια, τα Παράλληλα Νηολόγια, και τα Διεθνή Νηολόγια.

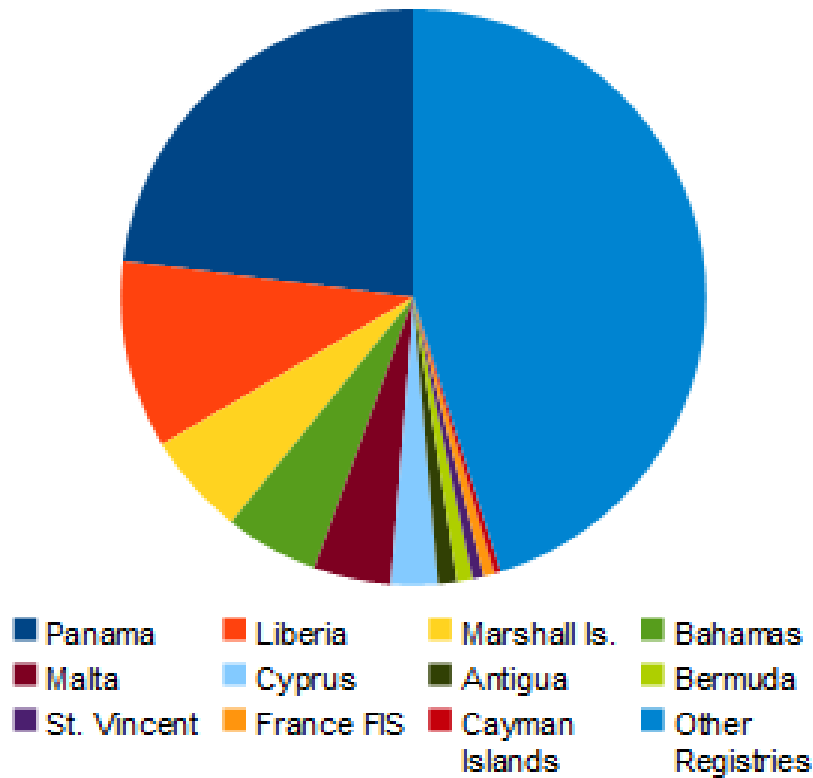
3.5.1 Παραδοσιακά Εγχώρια Νηολόγια

Βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα των σημαίων ρυθμιζόμενων ή αλλιώς παραδοσιακών στόλων είναι η ύπαρξη «γνήσιου δεσμού» ανάμεσα στο πλοίο και το κράτος του οποίου την σημαία φέρει. Αυτό το χαρακτηριστικό απουσιάζει από τα υπόλοιπα νηολόγια. Αυτή η σχέση ανάμεσα στο πλοίο και στην σημαία δίνει την δυνατότητα στο κράτος να παρεμβαίνει και να εξασκεί αποτελεσματικά τον έλεγχο του σε διάφορα θέματα διοικητικά, τεχνικά, κοινωνικά, πολιτικά, οικονομικά. Αντίθετα σε μια σημαία ευκολίας το κράτος έχει πολύ περιορισμένη έως και μηδαμινή δικαιοδοσία, και

ανύπαρκτη σχεδόν δυνατότητα άσκησης αποτελεσματικού ελέγχου. Σήμερα τα πλοία κάτω από την εθνική σημαία απαιτούν ο ιδιοκτήτης ή/και ο manager να είναι υπήκοος του κράτους ή/και να είναι το πλοίο επανδρωμένο από πλήρωμα της ίδιας υπηκοότητας. Η συνεχής τάση απομάκρυνσης των πλοιοκτητών από το εθνικό νηολόγιο είναι ένα γεγονός που απασχολεί έντονα τις κυβερνήσεις των κρατών με εθνικά νηολόγια διότι αυτά ολοένα και αποδυναμώνονται. Γίνεται μεγάλη προσπάθεια από μέρος τους με διάφορα μέτρα και κίνητρα να αντιμετωπίσουν τα ανταγωνιστικότερα ανοικτά νηολόγια και να προσελκύσουν την χαμένη χωρητικότητα.

3.5.2 Παραδοσιακά Ανοικτά Νηολόγια («Σημαίες Ευκαιρίας»)

Γνωστά και ως «σημαίες ευκαιρίας», με τον όρο «ανοικτό νηολόγιο» περιγράφεται η επιχειρηματική πρακτική κατά την οποία ένα εμπορικό πλοίο νηολογείται σε ένα κράτος διαφορετικό από το κράτος των πλοιοκτητών του πλοίου, και υψώνει τη σημαία του κράτους αυτού. Ουσιαστικά, οι «σημαίες ευκαιρίας» είναι οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων καθώς και των συνθηκών αλλά και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν, εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης. Τα κράτη που χορηγούν αυτές τις σημαίες ευκαιρίας είναι κατά κύριο λόγο κράτη άμεσα εξαρτημένα από Ευρωπαϊκά αλλά κυρίως από Αμερικανικά συμφέροντα. Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανασυγκρότησης (Ο.Ο.Σ.Α.) χαρακτηρίζει τις χώρες αυτές ως «χώρες με ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις και άλλους κανονισμούς που προσελκύουν μέρος ή ολόκληρες εταιρείες των οποίων η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα (κυρίως ναυτιλιακή, τώρα πλέον παραγωγή ή υπηρεσίες) βρίσκεται εκτός της χώρας.» Σε αυτά τα νηολόγια περιλαμβάνονται: η Αντίγκουα και η Μπαρμπούντα, οι Μπαχάμες, οι Βερμούδες, η Μπελίζ, οι Κανάριες νήσοι, η Βιρμανία, τα Νησιά Καϋμάν, οι Νήσοι Κουκ, η Κόστα Ρίκα, η Κύπρος, το Γιβραλτάρ, η Ονδούρα, ο Λίβανος, η Λιβερία, η Μάλτα, οι Μαλδίβες, τα νησιά Μάρσαλ, ο Μαυρίκιος, οι Ολλανδικές Αντίλλες, ο Παναμάς, οι Σεϋχέλλες, η Σομαλία, ο Άγιος Βικέντιος, η Σρι Λάνκα, το Τουβαλού και το Βανουάτου.



Διάγραμμα 1: Οι 11 μεγαλύτερες «Σημαίες Ευκαιρίας» βάσει κ.ο.χ. (Wikipedia, 2018)

Οι Η.Π.Α., οι οποίες αποτελούσαν την ανερχόμενη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αντιμετώπιζε προβλήματα ανταγωνιστικότητας στο παγκόσμιο στερέωμα της εμπορικής ναυτιλίας, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι οι μισθοί των Αμερικανών ναυτεργατών ήταν ιδιαίτερα υψηλοί, κάτι που καθιστούσε απαγορευτική την ναύλωση Αμερικανικού πλοίου. Επιθυμώντας οι Η.Π.Α. να αποκτήσουν αλλά και να διατηρήσουν υπό τον έλεγχό τους το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας ναυτιλίας, χρησιμοποίησαν τις σημαίες ευκαιρίας κρατών που βρίσκονταν υπό τη σφαίρα επιρροής τους. Η πρώτη σημαντική σημαία ευκαιρίας ήταν αυτή του Παναμά, ήδη από το 1922. Ο Παναμάς ήταν εξαρτημένος οικονομικά από τις Η.Π.Α. μέσω της διώρυγας, η οποία αποτελούσε το κεντρικό πέρασμα των πλοίων από τον Ατλαντικό προς τον Ειρηνικό Ωκεανό, και κατά συνέπεια τον καθιστούσε σημαντικό κέντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας και του παγκοσμίου εμπορίου. Στη συνέχεια εμφανίστηκε η σημαία ευκαιρίας της Λιβερίας (1948) και ακολούθησαν και άλλα μικρά κράτη τα οποία υιοθέτησαν τη μέθοδο αυτή, όπως η Κόστα Ρίκα, η Κύπρος, τα νησιά Μάρσαλ, τα νησιά Καϋμάν, οι Βρετανικές Παρθένες Νήσοι κ.α.

Οι Έλληνες εφοπλιστές αξιοποίησαν και ωφελήθηκαν στον μέγιστο βαθμό από τις σημαίες ευκαιρίας. Η χρησιμοποίηση των σημαιών ευκαιρίας τους έδινε τη δυνατότητα να καταστήσουν εαυτόν εμπορικό εταίρο των Η.Π.Α. και για μια δεκαετία οι Έλληνες πλοιοκτήτες προσέφεραν υπηρεσίες με πολύ χαμηλό κόστος στις Η.Π.Α., εκμεταλλευόμενοι την αλματώδη ανάπτυξη την εποχή εκείνη της Αμερικανικής οικονομίας και της ανάγκης της για φθινό και ελεγχόμενο στόλο. Με τον τρόπο όμως αυτό δικτυώθηκαν με τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες της Αμερικής, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη από τη μεταφορά πετρελαιοειδών.

Επιπλέον εκμεταλλεύτηκαν την προθυμία των Η.Π.Α. να τους χρηματοδοτήσει ώστε να αγοράσουν πλοία με πίστωση από τις αμερικανικές τράπεζες. Το πρώτο ελληνικό πλοίο που νηολογήθηκε με σημαία ευκαιρίας (Λιβερίας) ήταν το “World Peace” του εφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου. Οι απαιτήσεις για την εγγραφή είναι αρκετά χαλαρές και ασαφής και επιτρέπουν εύκολα με αυτόν τον τρόπο την δημιουργία του «γνήσιου δεσμού» με την χώρα του νηολογίου. Οι αλλοεθνείς μπορούν να έχουν την ιδιοκτησία ή/και τον έλεγχο σε ένα ανοικτό νηολόγιο. Μια επιχείρηση μπορεί να συσταθεί για να διευκολύνει τον «γνήσιο δεσμό» ενώ οι κύριες διαδικασίες να διεξάγονται σε άλλες χώρες. Το Νηολόγιο της Λιβερίας και των Νησιών Μάρσαλ, για παράδειγμα, διαχειρίζονται από ένα γραφείο στην περιοχή Ρέστον, στις Η.Π.Α. ενώ το Νηολόγιο του Παναμά έχει την έδρα του στο Μανχάταν, των Η.Π.Α. Οι περιορισμοί σε θέματα ασφάλειας, περιβάλλοντος και απασχόλησης είναι ελάχιστοι. Η επάνδρωση των πλοίων από τους μη-υπηκόους επιτρέπεται ελεύθερα. Οι χώρες ανοιχτών νηολογίων είναι μικρές δυνάμεις που καθιστούν την επιβολή των προτύπων ασφάλειας συχνά ανεπίτευκτη. Συχνά έχουν ανεπαρκή δύναμη και κανένα διοικητικό μηχανισμό για να επιβάλλει αποτελεσματικά τους διεθνείς κανονισμούς και τις κυβερνητικές διατάξεις. Η χώρα μπορεί να μην επιθυμεί να επιβάλει κανενός είδους περιορισμό. Οι χώρες ανοιχτών νηολογίων είναι μικρές δυνάμεις και τα ανοιχτά νηολόγια παρέχουν σε αυτές μια σημαντική πηγή εισοδήματος. Οι απολαβές μπορεί να είναι μικρές αλλά η μεγάλη ποσότητα χωρητικότητας μπορεί να παραγάγει μια ουσιαστική επίδραση στο εθνικό εισόδημα και στο ισοζύγιο πληρωμών. Το κόστος εγγραφής, το οποίο είναι βασισμένο στη χωρητικότητα, και η ετήσια συνδρομή είναι συνήθως οι μόνες δαπάνες. Δεν επιβάλλεται συνήθως κανένας φόρος και επίσης μπορεί να δοθεί μία εγγύηση ή συμφωνία για μελλοντικές φορολογικές ρυθμίσεις.

Παράλληλα με τις σημαίες ευκαιρίας, οι Έλληνες εφοπλιστές χρησιμοποίησαν και το σύστημα συγκροτήσεως διαφορετικής εταιρείας για το κάθε πλοίο, περιορίζοντας έτσι την ευθύνη τους. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη εξομοιώνεται στην περίπτωση αυτή με την ευθύνη του απλού κυρίου ενός πλοίου, αφού η εταιρεία δεν έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο πέραν του πλοίου αυτού. Οι εταιρείες που προτιμούνταν (και προτιμώνται σε πολλές περιπτώσεις έως και σήμερα) ήταν αυτές του Παναμά και της Λιβερίας οι οποίες αποτελούν απλές ανώνυμες εταιρείες (και όχι ναυτιλιακές), ή ακόμα και αγγλικές ιδιωτικές μετοχικές εταιρείες περιορισμένης ευθύνης. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες στράφηκαν προς τις σημαίες αυτές (και κατ' επέκταση στις υπεράκτιες εταιρείες των κρατών αυτών) κυρίως λόγω της μεγάλης διαμάχης που ξέσπασε μεταξύ αυτών και του Ελληνικού κράτους σε όλη τη δεκαετία του 1940, υποδαυλιζόμενης, όπως προαναφέρθηκε, από την Μεγάλη Βρετανία, η οποία ήθελε να αποδυναμώσει όσο μπορούσε τον Ελληνόκτητο στόλο, ο οποίος δρούσε ανταγωνιστικά προς τον δικό της. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1949 το 50% του Ελληνικού στόλου λειτουργούσε υπό ξένη σημαία, ποσοστό που αυξήθηκε στο 87% το 1957.

3.5.3 *Διπλά ή Παράλληλα Νηολόγια*

Οι κυβερνήσεις σε μία προσπάθεια να αναχαιτίσουν την διαρροή των πλοιοκτητών από τα συμβατικά νηολόγια τους, προέβησαν στην ίδρυση νέων τύπων νηολογίων, τα λεγόμενα Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια. Τα νηολόγια αυτά βασίζονται στην σχέση κράτους και των πρώην αποικιακών κτήσεων τους. Τα νηολόγια αυτού του τύπου προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους από τα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια και σκοπός τους είναι να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες που καταφεύγουν στις σημαίες ευκαιρίας. Ένα βασικό πλεονέκτημα τους είναι ότι έχουν το δικαίωμα να φέρουν την σημαία του κράτους αυτού και ταυτόχρονα έχουν κάποια προνόμια παρόμοια με αυτά των σημαίων ευκολίας. Τα Παράλληλα νηολόγια είναι τις περισσότερες φορές πιο περιοριστικά από τα ανοιχτά νηολόγια και ταυτόχρονα πιο ευέλικτα από τα παραδοσιακά νηολόγια. Είναι τοποθετημένα σε πρώην αποικιακά εδάφη και είναι ειδικά σχεδιασμένα ούτως ώστε να προσελκύσουν τον στόλο του κράτους στο οποίο ανήκουν. Παραδείγματα τέτοιων Νηολογίων είναι οι Βερμούδες, οι Νήσοι Καϋμάν και η Νήσος του Μαν του Ηνωμένου Βασιλείου, επίσης τα νησιά της Μάγχης που τα χρησιμοποιεί η Βρετανία (δηλαδή το Γκέρνσεϋ, το Τζέρσεϋ κ.α.), τα νησιά Κεργκελέν της Γαλλίας, οι Ολλανδικές Αντίλλες, και οι Νήσοι Φαρόε για τη Δανία, οι Κανάριοι Νήσοι για την Ισπανία κ.α. Βασικό

χαρακτηριστικό τους αποτελεί το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες διατηρούν το δικαίωμα της ύψωσης της εθνικής σημαίας του κράτους. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζουν την χρήση κάποιων χαρακτηριστικών και προνομίων που διαθέτει η σημαία του κράτους, ενώ παράλληλα προσφέρουν πιο ανταγωνιστικές συνθήκες λειτουργίας. Η πλειονότητα αυτού του είδους των νηολογίων διαθέτει το πλεονέκτημα της προστασίας του νηολογημένου πλοίου από την εθνική σημαία. Πολλές από τις χώρες που τηρούν Παράλληλα Νηολόγια, όπως και πολλές χώρες που θεωρούνται Σημαίες Ευκαιρίες άλλωστε, χαρακτηρίζονται από μερικούς ως «φορολογικοί παράδεισοι». Αυτό συμβαίνει διότι σε πολλά από αυτά, υπάρχει η πλήρης απουσία άμεσης φορολογίας. Σε άλλες περιπτώσεις οι πλοιοκτήτες εξαιρούνται από τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας, ή/και από τον φόρο επί των κερδών, από τον φόρο εταιρικού εισοδήματος, τον φόρο παρακράτησης κ.α. Όσον αφορά στο θέμα της επάνδρωσης των πλοίων, δίνουν την δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να επιλέξουν πληρώματα από τριτοκοσμικές χώρες, μειώνοντας σημαντικά το κόστος. Πολλοί είναι οι πλοιοκτήτες που επιλέγουν να επανδρώσουν τα σκάφη τους με χαμηλόμισθα πληρώματα, μειώνοντας έτσι το κόστος. Σε μερικές περιπτώσεις τους δίνεται ακόμη και η δυνατότητα επιλογής αξιωματικών από οποιαδήποτε εθνικότητα.

3.5.4 Διεθνή Νηολόγια

Για την αντιμετώπιση της τάσης της μείωσης του εθνικού στόλου, μερικές Ευρωπαϊκές χώρες έχουν ιδρύσει τα Διεθνή Νηολόγια, δεύτερα εθνικά νηολόγια τα οποία επιτρέπουν στα πλοία να φέρουν την σημαία του κράτους τους. Υπόκεινται ακόμα στους κανόνες σχετικά με την ιδιοκτησία, την διαχείριση, την επάνδρωση και τη λειτουργία αλλά αυτοί οι κανόνες δεν είναι τόσο αυστηροί και έχουν ως κάτωθι:

- Η διαδικασία εγγραφής είναι γρήγορη και αποτελεσματική.
- Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα των πλοιοκτητών και πληρώματος.
- Ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση (π.χ. απουσία φόρου εισοδήματος).
- Ευκολότερη δανειοληψία.
- Απαλλαγή από κρατική ανάμιξη στην εκμετάλλευση των πλοίων
- Ελαστικότητα στα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.
- Ανταγωνιστικές εισφορές
- Δεν υπάρχει περιορισμός σε ελάχιστη απαίτηση χωρητικότητας
- Δέχονται όλους του τύπους πλοίων, φορτηγά, επιβατηγά, αναψυχής κ.λπ.

4. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

4.1. Εισαγωγή στο θεσμικό πλαίσιο

Με την εισαγωγή των νόμων 89/1967, 378/1968, 27/1975 και 814/1978 η ελληνική ναυτιλία αναπτερώθηκε και δημιουργήθηκαν οι βάσεις για αναδημιουργία της. Οι νόμοι όμως αυτοί δεν διαμόρφωναν ένα ιδιαίτερο εταιρικό τύπο ο οποίος θα μπορούσε να προσελκύσει τα ελληνικά εκπατρισμένα κεφάλαια να νηολογηθούν κάτω από την ελληνική σημαία.

Αντιθέτως, οι νόμοι αυτοί αποτελούσαν ένα προνομιακό καθεστώς στο οποίο θα μπορούσε να υπαχθεί οποιουδήποτε τύπου εταιρεία, γραφείο ή υποκατάστημα, αλλοδαπό ή ημεδαπό, το οποίο προϋπήρχε, κατόπιν άδειας, γεγονός το οποίο δεν μπορούσε να συγκριθεί και κατ' επέκταση να ανταγωνισθεί με τις εύπλαστες και απλές σε λειτουργία ξένες σημαίες ευκαιρίας. Έτσι δεν υπήρχε ένας τύπος εταιρειών που θα προσέλκυε τις ήδη υφιστάμενες εταιρείες να έρθουν στην Ελλάδα.

Πρόσθετο σε αυτά, ήρθε η νομολογία των δικαστηρίων να θεωρήσει άκυρες τις αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες οι οποίες με βάση το άρθρο 13 του νόμου 2687/1953 νηολόγησαν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία και με βάση τα άρθρα 89/1967, 378/1968 και 27/1975 είχαν εγκαταστήσει τα γραφεία ή τα υποκαταστήματα στην Ελλάδα, ασκώντας την διοίκηση τους εκεί. Τα δικαστήρια είχαν κρίνει ότι με βάση το άρθρο 10 του Αστικού Κώδικα, ως έδρα της εταιρείας θεωρείτο ο τόπος όπου ασκείτο πραγματικά η διοίκηση της και όχι η καταστατική της έδρα. Η ελληνική ναυτιλία είχε κτυπηθεί ξανά καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ήταν αλλοδαπές και θεωρήθηκαν έτσι άκυρες. Συνοψίζοντας, οι προσπάθειες ανασύνταξης του ελληνικού στόλου και τα προβλήματα που προκύπτανε από τους νόμους- λύσεις που εφαρμόστηκαν, έδειξαν ότι η ελληνική ναυτιλία είχε ανάγκη όσο ποτέ άλλοτε την δημιουργία ενός εταιρικού τύπου που θα προσείλκυε τους εφοπλιστικούς κύκλους ανταγωνιζόμενος τις σημαίες ευκαιρίας και αποκαθιστώντας τον δεσμό της σημαίας των πλοίων και τις εθνικότητας του πλοιοκτήτη.

Οι τελευταίες προσπάθειες του νομοθέτη (πριν την κατάληξη στο Ν.959/1979) για δημιουργία ενός κατάλληλου τύπου ναυτιλιακής εταιρείας έγιναν το 1972 και το 1974. Το 1972, μια επιτροπή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εκπόνησε σχέδιο νόμου «Περί Ειδικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως» η οποία βασιζόταν στο Ν.2190/1855 περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης. Η εταιρεία αυτή χαρακτηριζόταν ως ένα ιδίotypo νομικό πρόσωπο που είχε ως σκοπό την απόκτηση και εκμετάλλευση πλοίων, νηολογημένων κατά το άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/1953, καθώς και την εκμετάλλευση πλοίων που δεν ανήκαν σε αυτή με εξαίρεση πλοίων τα οποία εκτελούσαν εσωτερικές μεταφορές. Επίσης προβλεπόταν η δημιουργία Μητρώου Ειδικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στο τμήμα νηολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου. Η εταιρεία θα διοικείτο από την συνέλευση των μετόχων και τους διαχειριστές της και θα είχε ελάχιστο κεφάλαιο 1.500.000 δραχμές, καταβλητέοις μετρητοίς σε συνάλλαγμα και διαιρούμενο σε μερίδια, σε ανώνυμους και ονομαστικούς τίτλους.

Εν συνεχεία, το 1974, συντάχθηκε ένα σχέδιο νόμου με σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων, με την ονομασία «Περί ανωνύμου ναυτικής εταιρείας», προβλέποντας επίσης και την δημιουργία μητρώου ναυτικών εταιρειών υπαγόμενο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Το κεφάλαιο αυτής της εταιρείας ορίστηκε στις 60.000 δραχμές (ελάχιστο) ή σε ισάξιο αυτού σε αλλοδαπό νόμισμα, διαιρούμενο σε ανώνυμες και ονομαστικές μετοχές. Η διοίκηση της εταιρείας και η εκπροσώπηση της ανατέθηκε στο Διοικητικό Συμβούλιο που θα οριζόταν από το καταστατικό ή μετά από απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων.

Τον Ιούνιο του 1978, το σχέδιο αυτό υπεβλήθη για τελική επεξεργασία στην Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή του Υπουργείου Δικαιοσύνης, η οποία και επέφερε βελτιώσεις στο σχέδιο ενώ το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου κατατέθηκε στην Βουλή προς ψήφιση, καταλήγοντας τελικά το νομοσχέδιο να ψηφίζεται από το τμήμα Διακοπών της Βουλής σε τρεις συνεδρίες τον Ιούλιο του 1979.

Έτσι δημιουργήθηκε ο Νόμος 959/1979 «Περί Ναυτικής Εταιρείας» ο οποίος θα άλλαζε την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας και θα πρόσφερε ότι δεν μπορούσαν να προσφέρουν οι προηγούμενες νομοθετικές μεταρρυθμίσεις

4.2. Έννοια και αποστολή

Η Ναυτική Εταιρεία (N.E.), το 1979, ήταν ένα ιδιόρρυθμο μόρφωμα εταιρείας, προϊόν μιας μακρόχρονης προσπάθειας και σκέψεων του Έλληνα νομοθέτη να δημιουργήσει μια εταιρεία η οποία θα βοηθούσε στην ανασύνταξη του ελληνικού εμπορικού στόλου. Μια εταιρεία η οποία θα ανταγωνιζόταν την απλότητα των αλλοδαπών δικαίων, την αλλοδαπή νομοθεσία σημαίας και εθνικότητας πλοίου και την φορολογική διαφυγή του διενεργούντος διεθνής μεταφορές εμπορικού πλοίου.

Στην εισηγητική έκθεση του Ν. 959/1979 ορίστηκε ότι ο νομοθέτης είχε σκοπό «να προσφέρει εις τους Έλληνες πλοιοκτήτες μίαν ελληνική εταιρική μορφή τόσο ελκυστική όσο και η Παναμαϊκή και Λιβεριανή», για να προσελκύσει έτσι τα πλοία που ανήκαν σε Έλληνες πλοιοκτήτες να νηολογηθούν υπό ελληνικής σημαίας. Περαιτέρω, σκοπός του Έλληνα νομοθέτη ήταν να ιδρύσει μια εταιρεία με εύπλαστο καταστατικό, μηδαμινή εποπτεία, υψηλή ασφάλεια συναλλαγών, με φορολογικές απαλλαγές και συναλλαγματική ελευθερία καθώς και μια εταιρεία που θα επέτρεπε την πλοιοκτησία, τον εφοπλισμό, την κυριότητα και την διαχείριση πλοίων ελληνικών αλλά και ξένων, διατηρώντας πάντα την ελληνικότητα του πλοίου.

Η Ναυτική Εταιρεία (N.E.) παρουσίαζε κάποια ιδιαίτερα νομικά χαρακτηριστικά εκ των οποίων ήταν η ευελιξία, η ασφάλεια και η ποικιλία. Όσον αφορά την ευελιξία και την ασφάλεια, η N.E είχε ρυθμιστεί με υποδείγματα αλλοδαπές εταιρικές νομοθεσίες οι οποίες ήταν ευέλικτες για τους μετόχους και αφορούσε δικαιώματα των μετόχων και έλλειψη κρατικής εποπτείας και τύπων και ασφαλείς για τους τρίτους λόγω της ύπαρξης του μητρώου ναυτικών εταιρειών.

Επιπροσθέτως, ως απόρροια της ασφάλειας και της ευελιξίας, καθίστατο δυνατή η ύπαρξη ποικιλίας της N.E καθώς μπορούσε να λειτουργήσει είτε ως εταιρεία με έντονο προσωπικό χαρακτήρα, είτε ως εταιρεία με έντονο κεφαλαιουχικό. Τέλος, παρουσίαζε μια πρόσθετη ιδιοτυπία και αυτή ήταν η μη αναδρομική ανατροπή της, έστω και μετά ελαττωμάτων, αλλά η υποβολή της σε καθεστώς εκκαθαρίσεως. Αυτό συνέβαινε γιατί τα χαρακτηριστικά της εταιρείας αυτής ήταν κρίσιμα μόνο κατά την ίδρυση της και κατά την καταχώριση της στο

4.3. Ίδρυση

Μετά την αποτυχία της Ειδικής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας (Ε.Α.Ν.Ε.), ο νομοθέτης θέλησε να δημιουργήσει ένα εταιρικό μόρφωμα, η σύσταση του οποίου να εξαρτάται από γρήγορες και απλουστευμένες τυπικές διατυπώσεις, ώστε να κατορθώσει να ανταποκριθεί στις ιδιαίτερες ανάγκες που παρουσιάζει η ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η Ναυτική Εταιρία (Ν.Ε.) αποτελεί ένα ιδιαίτερο εταιρικό μόρφωμα, ρυθμισμένο σύμφωνα με υποδείγματα αλλοδαπών εταιρικών νομοθεσιών, με στοιχεία που την κατατάσσουν στις κεφαλαιουχικές εταιρίες και γνωρίσματα που είναι κοινά με τις ανώνυμες εταιρίες, είναι δηλαδή μια εμπορική εταιρία. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφο 3 του Ν. 959/1979, η Ν.Ε. συνίσταται για ορισμένο χρόνο, όπως και η Α.Ε. και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων, την εκμετάλλευση και διαχείριση πλοίων ελληνικής ή ξένης σημαίας καθώς και μετοχών άλλων ναυτιλιακών εταιριών (άρθρο 1). Η σύσταση και άλλου τύπου εταιριών δεν αποκλείεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου.

Οι δραστηριότητες μιας Ν.Ε. αναφέρονται περιοριστικά στο νόμο, άρα δεν είναι δυνατή η επέκτασή τους και σε άλλου είδους ενασχολήσεις, όπως είναι για παράδειγμα η απόκτηση ακίνητης περιουσίας (αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο αν πρόκειται να χρησιμοποιήσει για παράδειγμα το κτίριο η εταιρία για τη στέγαση των γραφείων της). Για τη σύστασή της δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση η ύπαρξη πλοίου, καθώς μπορεί να αποκτηθεί μελλοντικά ή να διαχειριστεί η εταιρία πλοία υπό ελληνική σημαία. Όταν αναφέρει ο νόμος τον όρο εμπορικό πλοίο εννοεί οιονδήποτε πλοίο το οποίο χρησιμοποιείται για την πραγματοποίηση εμπορική πράξης, μεταφοράς εμπορευμάτων, εκτέλεσης βοηθητικών εργασιών. Συνεπώς δεν συγκαταλέγονται στην κατηγορία αυτή τα πλοία του Ν. 438/1976 «περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεις δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής», όπως και τα πολεμικά πλοία, τα ιδιωτικά θαλαμηγά, τα εκπαιδευτικά πλοία, τα πλοία των διωκτικών αρχών και τα σκάφη ερασιτεχνικής αλιείας. Πιο συγκεκριμένα, για τη σύσταση μιας Ν.Ε. απαιτείται η σύμπραξη τουλάχιστον δύο προσώπων διαφορετικά η σύστασή της είναι άκυρη. Συντάσσεται και υπογράφεται μια σύμβαση συστάσεως της Ν.Ε και υπογράφεται από τους ιδρυτές (εις τριπλούν).

Ο τύπος που πρέπει να τηρηθεί για τη σύμβαση, είναι αυτός του ιδιωτικού συμφωνητικού εγγράφου, με το γνήσιο της υπογραφής των συμβαλλόμενων μερών, χωρίς να απαιτείται συμβολαιογραφικό έγγραφο. Εν συνεχεία το συμφωνητικό πρέπει να θεωρηθεί από κάποια αρμόδια δημόσια αρχή ή από συμβολαιογράφο και να γίνει η καταχώρησή του στο Μητρώο Ναυτικών Εταιριών (άρθρα 50-53) και με τον τρόπο αυτό αποκτά νομική προσωπικότητα η εταιρία (άρθρο 2 παρ. 2). Πριν επέλθει το προαναφερθέν στάδιο ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 53 του νόμου αυτού, πρέπει να γίνει έλεγχος νομιμότητας για να εξακριβωθεί ότι η εταιρία συστάθηκε σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο νόμο. Εάν ο τηρών το μητρώο αμφιβάλλει, δεν καταχωρεί την εταιρία στο μητρώο, αλλά αντιθέτως παραπέμπει τη σύμβαση στον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου Πειραιά, ειδοποιώντας παράλληλα τους ιδρυτές, εγγράφως. Το καταστατικό της εταιρίας (η εταιρική σύμβαση δηλαδή) πρέπει να περιέχει, με ποινή ακυρότητας, όπως ορίζει το άρθρο 3 του Ν. 959/1979, την επωνυμία, την έδρα, το χρόνο διάρκειας της εταιρίας, το εταιρικό κεφάλαιο των μετόχων, το ποιοι απαρτίζουν το διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας, ποιοι συνιστούν τη γενική της συνέλευση, τα δικαιώματα που έχουν οι μέτοχοι καθώς και τη διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθηθεί σε περίπτωση λύσης της εταιρίας και εκκαθάρισής της.

4.4. Όργανα

Σύμφωνα με το άρθρο 12 του Ν.959/1979, το διοικητικό συμβούλιο (Δ.Σ.) είναι το διαχειριστικό και εκπροσωπευτικό όργανο μίας ναυτικής εταιρίας, το οποίο είναι συλλογικό όργανο και απαρτίζεται από τουλάχιστον τρία μέλη, όπως συμβαίνει και στις Α.Ε.. Τα μέλη του Δ.Σ. μπορεί να είναι είτε φυσικά πρόσωπα είτε νομικά, τα οποία μετέχουν μέσω του εκπροσώπου τους και ορίζονται είτε από την εταιρική σύμβαση είτε μετά από απόφαση της γενικής συνέλευσης, ενώ πρέπει να αναφέρονται στο καταστατικό (σε περίπτωση παραλείψεως διορίζονται με ιδιαίτερη πράξη όλων των μετόχων βάσει του άρθρου 13). Η θητεία τους ανέρχεται στα τρία έτη και αν λήξει πριν εκλεγεί νέο, παρατείνεται η θητεία του παλιού αυτοδικαίως μέχρι την εκλογή νέου. Το άρθρο 14 δίνει τη δυνατότητα στα μέλη στου Δ.Σ. να είναι ταυτόχρονα μέλη Δ.Σ. άλλων ναυτικών εταιριών.

Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την υποχρέωση πίστης που ισχύει για τις Α.Ε., όπου ορίζεται ότι η σχέση που συνδέει τα μέλη του Δ.Σ. με την εταιρία είναι σχέση εμπιστοσύνης, έχει ως στόχο την προώθηση των συμφερόντων της εταιρίας καθώς και την παράλειψη κάθε ενέργειας που θα μπορούσε να βλάψει τα συμφέροντά της (υποχρέωση παράλειψης ανταγωνισμού). Για το λόγο αυτό μπορεί να καθοριστεί στο καταστατικό της ναυτικής εταιρίας η απαγόρευση συμμετοχής στα Δ.Σ. άλλων ναυτικών εταιριών. Οι εξουσίες που του παρέχονται από το νόμο είναι ευρύτατες, ώστε να είναι σε θέση να λαμβάνει αποφάσεις για όλα σχεδόν τα εταιρικά θέματα (άρθρο 19). Κάθε πράξη του Δ.Σ. δεσμεύει την εταιρία έστω και αν οι πράξεις είναι εκτός του εταιρικού σκοπού. Η σύγκλησή του γίνεται από τον πρόεδρο του Δ.Σ., ενώ στην περίπτωση που παρίστανται όλα τα μέλη του συγκαλείται αυτοκλήτως. Βάσει του άρθρου 17, οι αποφάσεις του λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών, ενώ για να συνεδριάζει εγκύρως απαιτείται να παρίσταται το 50% συν ένας των μελών του. Η γενική συνέλευση (Γ.Σ.) είναι συλλογικό όργανο, διότι σε αυτή συμμετέχουν ή πάντως έχουν τη δυνατότητα συμμετοχής όλοι οι μέτοχοι και αποτελεί το ανώτατο όργανο της εταιρίας. Οι αποφάσεις της Γ.Σ. εκφράζουν τη βούληση του νομικού προσώπου της εταιρίας, κατά κανόνα προς τις έσω σχέσεις. Τα θέματα τα οποία υπάγονται στην αρμοδιότητά της, είναι θεμελιώδη για την εταιρία όπως η τροποποίηση του καταστατικού, η ρύθμιση των σχέσεων μετόχων και εταιρίας, οι σχέσεις των μελών του Δ.Σ. και της εταιρίας κλπ (άρθρο 29). Τα βασικά είδη Γ.Σ. είναι η τακτική, η έκτακτη και η καταστατική. Για την έγκυρη συνεδρίαση απαιτείται να παρίστανται μέτοχοι που αντιπροσωπεύουν πάνω από το μισό του εταιρικού κεφαλαίου. Κάθε μετοχή, σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν 959/1979, παρέχει το δικαίωμα μιας ψήφου, εκτός ως είναι φυσικό των άνευ ψήφου προνομιούχων μετοχών. Οι αποφάσεις της Γ.Σ. λαμβάνονται με την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων (εκτός της περιπτώσεως λύσεως εταιρίας κατά την οποία απαιτείται η απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των δικαιούμενων ψήφου μετόχων).

4.5. Μέτοχοι και μετοχική σχέση

Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο καθορίζεται στα πέντε χιλιάδες ευρώ (5.000 €) ή το ισάξιο αυτών σε άλλο νόμισμα κατά την επίσημη τιμή αυτού την ημέρα της καταχώρησης της εταιρίας στο μητρώο. Ωστόσο το ύψος του ελάχιστου κεφαλαίου δύναται να αναπροσαρμοσθεί με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το κεφάλαιο μιας Ν.Ε. είναι διαιρεμένο σε μετοχές οι οποίες μπορούν να είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες βάσει του άρθρου 7 παρ. 1 του νόμου, αλλά επιτρέπεται και η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά ή άνευ ψήφου (άρθρο 5). Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορεί να οριστεί κατώτερη από ένα ευρώ ή του ισάξιού του σε άλλο νόμισμα κατά την επίσημη τιμή αυτού την ημέρα καταχώρησης της εταιρίας στο μητρώο. Τα εκ της μετοχής δικαιώματα των μετόχων, είναι ανάλογα προς το υπό της μετοχής αντιπροσωπευόμενο ποσοστό κεφαλαίου, ενώ η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία της μετοχής αυτού. Στο άρθρο 10 του εν λόγω νόμου γίνεται αναφορά στο ποιοι έχουν το δικαίωμα απόκτησης μετοχών. Πιο συγκεκριμένα «τις μετοχές ναυτικής εταιρίας μπορούν να αποκτούν Έλληνες υπήκοοι, χωρίς κανένα περιορισμό. Απαγορεύεται σε αλλοδαπούς και αλλοδαπά νομικά πρόσωπα να αποκτούν μετοχές ναυτικής εταιρίας, εκτός εάν αυτές αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο του 50% του συνόλου μετοχών της εταιρίας. Δεδομένου όμως ότι στην έννοια του αλλοδαπού περιλαμβάνονται και οι υπήκοοι των λοιπών κρατών- μελών της Ε.Ε., είναι απαραίτητο να εναρμονισθεί και ο Ν959/1979 με το δίκαιο της Ε.Ε. και να εξαλειφθεί η πιο πάνω διάκριση μεταξύ Ελλήνων υπηκόων και υπηκόων των κρατών- μελών της Ε.Ε. και των υπόλοιπων κρατών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου». Μετά την τροποποίηση του εν λόγω άρθρου λοιπόν οι περιορισμοί για την απόκτηση εμπράγματων δικαιωμάτων επί μετοχών ναυτικών εταιριών, έχουν ισχύ μόνο για του υπηκόους ή τα νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των λοιπών χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

4.6. Λύση και Εκκαθάριση

Μια Ν.Ε. δύναται να λυθεί εάν παρέλθει ο χρόνος διάρκειάς της που προβλέπεται από το καταστατικό (με δυνατότητα αναβίωσης μετά από απόφαση της Γ.Σ.), εάν υπάρξει απόφαση της Γ.Σ. για πρόωρη λύση της, εάν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης και εάν επιδιώκει σκοπό διαφορετικό από αυτόν που καθορίζεται στο άρθρο 1 του παρόντος νόμου. Λόγο λύσης της εταιρίας δεν αποτελεί η συγκέντρωση του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου σε ένα μόνο πρόσωπο (άρθρο 41 παρ. 2) ή η πραγματοποίηση ή η αδυναμία πραγματοποίησης του εταιρικού σκοπού καθώς και η παύση ή η αδυναμία λειτουργίας της επιχείρησης, διότι ο νόμος δεν εξαρτά τη υπόστασή της από την ενεργό της δράση. Μετά τη λύση της η Ν.Ε. δεν εξαφανίζεται από το νομικό κόσμο, αλλά αντιθέτως εξακολουθεί να υφίσταται ως νομικό πρόσωπο (αλλαγή εταιρικού σκοπού) και εισέρχεται στο στάδιο της εκκαθάρισης, εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης. Η εκκαθάριση πραγματοποιείται από τους εκκαθαριστές, οι οποίοι είναι όργανα της εταιρίας, εκλεγμένα από τη Γ.Σ. ή διοριζόμενα από το καταστατικό και αναγράφονται στο Μ.Ν.Ε. Τα καθήκοντά τους είναι αντίστοιχα εκείνων του Δ.Σ. γι αυτό και εφαρμόζονται αναλογικά οι αντίστοιχες διατάξεις. Τέλος έχουν την υποχρέωση να σημειώσουν τη λύση της εταιρίας και τη θέση αυτής σε εκκαθάριση καθώς και την περάτωση αυτής της διαδικασίας στο μητρώο.

4.7. Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών

Το Μητρώο Ν.Ε. είναι άλλο ένα στοιχείο το οποίο καθιστά τον εταιρικό τύπο της Ν.Ε. λειτουργικό και ευέλικτο, χωρίς τους σύνθετους και επιβαρυνμένους μηχανισμούς της κοινής Α.Ε., και αποτελεί μια πολύ επιτυχημένη ρυθμιστική καινοτομία του Ν.959 πρωτοπορώντας στα θέματα ασφάλειας των συναλλαγών και συμβαδίζοντας με την 1η κατευθυντήρια Οδηγία της Ε.Ε. για θέματα εμπορικού δικαίου (68/151/ΕΟΚ). Επίσης αποτελεί το πρώτο εταιρικό μητρώο εξελιγμένης μορφής στο δίκαιο της ελληνικής εμπορικής δραστηριότητας και θεσμικό πρόδρομο των ακόλουθων Μητρώων Α.Ε. και Ε.Π.Ε. τα οποία θεσμοθετήθηκαν μεταγενέστερα αυτού, με τα προεδρικά διατάγματα 409 και 419/1986 αντίστοιχα. Η ανάγκη για δημιουργία του μητρώου προέκυψε από τη μια λόγω της έλλειψης γενικού εμπορικού μητρώου στην Ελλάδα και από την άλλη λόγω της υποχρέωσης που προκύπτει από την 1η Οδηγία της Ε.Ε όπου τα κράτη –μέλη πρέπει να

οργανώνουν τη δημοσιότητα των κεφαλαιουχικών εταιρειών τους ως δημοσιότητα μητρώου. Επιπλέον, το Μητρώο Ν.Ε έπρεπε να συμβαδίζει με τον ιδιαίτερο εταιρικό τύπο της Ν.Ε. και να διαφοροποιείται από τα Μητρώα των άλλων εταιρικών τύπων ως προς το οργανωτικό και λειτουργικό κομμάτι του, ούτως ώστε να μην στέκεται εμπόδιο στην γενικότερη λειτουργία της Ν.Ε. με χρονοβόρες και περίπλοκες διαδικασίες. Το Μητρώο αποτελεί το επίσημο μέσο δημοσιότητας της Ν.Ε. Διέπεται από τις διατάξεις των αρ.48-56 του ν.959, υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, επανδρώνεται αποκλειστικά από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και τηρείται υπό την εποπτεία του Προϊστάμενου του Πρωτοδικείου του Πειραιά. Κατά συνέπεια το Μητρώο Ν.Ε. εδρεύει στον Πειραιά. Στο μητρώο αυτό καταχωρίζονται όλες οι Ν.Ε. υποχρεωτικώς (αρ.50) και σε περίπτωση που Ν.Ε. δεν δημοσιεύεται στο μητρώο κατά τα αρ.50-53, θεωρείται ανυπόστατη. Η καταχώρηση αυτή γίνεται με υποβολή αίτησης που λαμβάνει αριθμό πρωτοκόλλου από το Γενικό Πρωτόκολλο της Υπηρεσίας. Επίσης, το καταστατικό του οποίου το γνήσιο των υπογραφών έχει θεωρηθεί, πρέπει να δημοσιευτεί και αυτό στο Μητρώο Ν.Ε. Η τήρηση λοιπόν της δημοσιότητας έχει ανατεθεί στο Μητρώο Ν.Ε. το οποίο από την μια είναι μια δημόσια αρχή στην οποία έχει ανατεθεί η δημοσιότητα της Ν.Ε. και από την άλλη αποτελεί το ίδιο το μέσο δημοσιότητας. Ο διττός αυτός χαρακτήρας του μητρώου σε συνδυασμό με την δικαστηριακή εποπτεία που τυγχάνει, έχει θετικότατα αποτελέσματα καθώς αξιοποιούνται παράλληλα τόσο οι διεκπεραιωτικές δυνατότητες της διοικητικής διαδικασίας όσο και η εξειδικευμένη επιστημονική γνώση και εμπειρία των δικαστών. Η λειτουργία του είναι πρωτοποριακή καθώς δεν αποτελεί απλά ένα σύνθετο μέσο δημοσιότητας αλλά πρόκειται για ένα σύστημα δημοσιεύσεων το οποίο προσφέρει ένα οργανωμένο σύνολο εγγράφων, με εύκολη πρόσβαση στο περιεχόμενο του.

4.8. Ίδρυση Ναυτικής Εταιρείας

Η μορφή και το περιεχόμενο μιας Σύμβασης Ίδρυσης Ναυτικής Εταιρείας χαρακτηρίζεται από απλότητα στους όρους που την συνθέτουν και ουσιαστικά καλύπτει όλες τις βασικές παραμέτρους που απαιτεί το ελληνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές δίκαιο για την σύσταση μιας Ανώνυμης Εταιρείας, χωρίς πολλές νομικές λεπτομέρειες και περίπλοκες διατυπώσεις. Η απλότητα στο περιεχόμενο της Σύμβασης Ίδρυσης Ναυτικής Εταιρείας δεν έχει επιλεγεί από τον Νομοθέτη τυχαία. Αντίθετα, εντάσσεται στο

γενικότερο πλαίσιο που ο Νομοθέτης έχει ορίσει και διέπει τις ΝΕ με σκοπό την διευκόλυνση όλων των διαδικασιών λειτουργίας μιας ΝΕ ακόμα και από αυτό το αρχικό και πρώιμο στάδιο της ίδρυσής της. Όπως τονίστηκε, στόχος της ΝΕ είναι η διευκόλυνση της εφοπλιστικής επιχείρησης. Έχει ρυθμιστεί βάσει υποδειγμάτων αλλοδαπών εταιρικών νομοθεσιών με ευελιξία για τους μετόχους και ασφάλεια για τους τρίτους. Ένα από τα σημαντικά χαρακτηριστικά που περιέχει μια τυπική Σύμβαση Ίδρυσης Ναυτικής Εταιρείας είναι η χρήση των δυνατοτήτων και των πλεονεκτημάτων τα οποία ο Νομοθέτης προβλέπει για κάθε Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) αλλά και Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) που εδρεύει στην Ελλάδα.

5. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

5.1. Η αντιμετώπιση του φαινομένου των εξωχώριων εταιρειών

Την τελευταία δεκαετία, ο θεσμός των εξωχώριων εταιρειών δέχεται αυστηρή κριτική η οποία όμως δεν περιορίζεται πλέον απλά και μόνο σε απλές αναφορές και καταγγελίες αλλά αντίθετα με πράξεις όπως διαρκής και εις βάθος έλεγχος συναλλαγών στις οποίες εμπλέκονται εξωχώριες εταιρείες καθώς και με άλλους, ποικίλους τρόπους, αξιοποιώντας τα νομικά εργαλεία που έχει κάθε χώρα, με στόχο να περιοριστεί η δράση των εξωχώριων εταιρειών και με αυτό τον τρόπο η «δημοφιλία» τους μεταξύ εκείνων των πλοιοκτητών που επιθυμούν να εκμεταλλευτούν τα πολλαπλά οφέλη που εκείνες προσφέρουν.

Το γενικότερο πλαίσιο που διέπει τις εξωχώριες εταιρείες άρχισε να αναδιαμορφώνεται μετά τα τραγικά γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, όταν η αμερικανική κυβέρνηση διαπίστωσε ότι υπήρχε παντελής ύπαρξη διαφάνειας και συνεχόμενη δημιουργία προσκομμάτων από τις εξωχώριες εταιρείες ως προς τη διακίνηση χρηματικών ροών. Συγκεκριμένα οι αρμόδιες αρχές σκόνταψαν σε τεράστιες δυσκολίες στον εντοπισμό και στην παρακολούθηση τραπεζικών και χρηματιστηριακών λογαριασμών προκειμένου να ανακαλύψουν τον τρόπο χρηματοδότησης του τρομοκρατικού χτυπήματος. Τα ευρήματα αυτά θα βοηθούσαν σημαντικά τόσο για τον εντοπισμό των υπόπτων, όσο και για ενδεχόμενες περιπτώσεις ξεπλύματος βρώμικου χρήματος. Στην Ελλάδα οι δυσκολίες προς τις εξωχώριες εταιρείες υιοθετήθηκαν με ιδιαίτερη προθυμία, καθώς αυτές σε πολλές περιπτώσεις οδηγούσαν και σε αύξηση των φορολογικών εσόδων, ενισχύοντας τα αδύναμα ταμεία του Δημοσίου. Εκτός από την τροποποίηση του Κώδικα Δεοντολογίας των ΕΠΕΥ και τις αποφάσεις της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και της Τράπεζας της Ελλάδος, σχετικά με τον εντοπισμό και την γνωστοποίηση υπόπτων συναλλαγών με εξωχώριες εταιρείες, ελήφθη και μια σειρά φορολογικών αντικινήτρων τα οποία αφορούσαν στη φορολογία εισοδήματος, στη φορολογία κεφαλαίου και στην αύξηση του κόστους λειτουργίας μιας εξωχώριας εταιρείας.

Πιο συγκεκριμένα, θεσπίστηκαν νομοθετικά τρία τουλάχιστον μέτρα που συνιστούν αντικίνητρο για τη δημιουργία και λειτουργία των εξωχώριων εταιρειών. Αυτά είναι:

α) Όλα τα τιμολόγια τα οποία εκδίδει μια εξωχώρια εταιρεία δεν θεωρούνται δαπάνες και δεν εκπίπτουν από τα ακαθάριστα έσοδα του πελάτη της. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται η φοροδιαφυγή με τις τριγωνικές συναλλαγές μέσω υπερτιμολογήσεων ή υποτιμολογήσεων αφού το αναγραφόμενο στο παραστατικό ποσό δεν εκπίπτει από τα ακαθάριστα έσοδα της εταιρείας που έλαβε την υπηρεσία. Εξαιρούνται όμως οι δαπάνες που αφορούν την προμήθεια ή την μεταφορά πετρελαίου ή πετρελαιοειδών και συγκεκριμένων άλλων προϊόντων.

β) Οι εξωχώριες εταιρείες θεωρούνται πλέον ως «επιτηδευματίες» και κατά συνέπεια οφείλουν να τηρούν βιβλία και στοιχεία στην Ελλάδα, εφόσον αποκτούν κυριότητα ή άλλο εμπράγματο δικαίωμα επί ακινήτου ή ανεγείρει ακίνητο στην Ελλάδα.

γ) Ενεργοποίηση του γνωστού και δοκιμασμένου μέτρου του φόρου 3% (αρ.15 παρ.3 του Ν.3091/2001) για τις εξωχώριες εταιρείες που έχουν εμπράγματα δικαιώματα όπως αναγράφηκε ανωτέρω. Μόνη προϋπόθεση εξαίρεσης από την επιβολή του ειδικού φόρου 3%, είναι η αποκάλυψη των πραγματικών μετόχων, γεγονός όμως που αναιρεί στην ουσία ένα από τα βασικότερα κίνητρα ίδρυσης εξωχώριας εταιρείας.

Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι το γενικότερο πλαίσιο των εξωχώριων εταιρειών συνιστούσε την πλέον προσοδοφόρα λύση για την απόκτηση παγίων στοιχείων, υψηλής αξίας από φυσικά πρόσωπα. Με την εν λόγω ρύθμιση, προκειμένου να εξαιρεθεί μια εξωχώρια εταιρεία με έδρα την Ελλάδα ή άλλο Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το πεδίο εφαρμογής των αντικινήτρων, θα πρέπει να διαθέτει είτε ονομαστικές, είτε ανώνυμες μετοχές δηλώνοντας όμως τα φυσικά πρόσωπα που τις κατέχουν. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι το υπουργείο Οικονομικών έχει καταγράψει μέχρι σήμερα περίπου 4.000 εξωχώριες εταιρείες, ενώ ανεπισήμως η ελληνική Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς έχει διαμορφώσει σε πολύ μεγάλο ποσοστό την εικόνα σχετικά με την ιδιοκτησία τους, ειδικά όσων δραστηριοποιούνται στο ελληνικό χρηματιστήριο. Στη «χαρτογράφηση» αυτή περιλαμβάνονται εξωχώριες που δεν ανήκουν μόνο σε Έλληνες, αλλά και σε αλλοδαπούς. Έτσι, εκτιμάται ότι οι αρμόδιες ελληνικές Αρχές έχουν στα χέρια τους πολλές πληροφορίες που άλλοτε φωτογραφίζουν και άλλοτε κατονομάζουν τον ιδιοκτήτη για περίπου 7.000 εξωχώριες εταιρείες.

Επιπλέον, η δραστηριότητα των εξωχώριων εταιρειών έχει γίνει τελευταία ακόμα πιο δύσκολη καθώς με απόφαση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς δεν θεωρούνται θεσμικοί επενδυτές, με αποτέλεσμα να μην έχουν «προνομιακή» μεταχείριση σε δημόσιες εγγραφές για εισαγωγή νέων εταιρειών και αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου. Τέλος, σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση του Αρείου Πάγου, δεν θεωρούνται ούτε νομικά πρόσωπα αν διαπιστωθεί ότι η πραγματική έδρα της εξωχώριας εταιρείας είναι στην Ελλάδα και όχι σε κάποιον φορολογικό παράδεισο όπως έχει δηλωθεί. Και αυτό γιατί σε αρκετές περιπτώσεις έχει παρατηρηθεί να δηλώνεται ως έδρα στο καταστατικό της εξωχώριας ένα νησί από τους «φορολογικούς παραδείσους», αλλά η δραστηριότητα και οι αποφάσεις να πραγματοποιούνται στην Ελλάδα. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί νομικό πρόσωπο αφού δεν ακολουθήθηκαν οι διαδικασίες σύστασης εταιρείας οποιασδήποτε νομικής μορφής.

Συνεπώς, το εταιρικό μάρφωμα των εξωχώριων εταιρειών χάνει με αυτόν τον τρόπο ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του, αυτό της μη διαφάνειας των πραγματικών δικαιούχων. Όλα αυτά τα μέτρα είχαν ως αποτέλεσμα να μειωθεί την τελευταία διετία περισσότερο από 50% η δραστηριότητα των εξωχώριων στην Ελλάδα, αλλά και η ίδρυση νέων από ελληνικά φυσικά και νομικά πρόσωπα.

Διαφαίνεται λοιπόν ότι οι εξωχώριες εταιρείες δέχονται και θα εξακολουθήσουν να δέχονται σημαντικές πιέσεις από τις κυβερνήσεις πολλών κρατών που επιθυμούν την διαφάνεια στις διεθνείς οικονομικές συναλλαγές τους. Η χρήση σύγχρονων τεχνολογικών εργαλείων από το διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα επιτρέπει πλέον την σχετικά εύκολη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων οικονομικών Αρχών οι οποίες επιθυμούν διακαώς την επιτήρηση των εξωχώριων οικονομικών δραστηριοτήτων και την αποκάλυψη ύποπτων διαδρομών χρηματοδότησης εγκληματικών οργανώσεων και ενεργειών. Είναι χαρακτηριστικό ότι η χρηματοδότηση ακόμα και τρομοκρατικών οργανώσεων (όπως το αυτοαποκαλούμενο «Ισλαμικό Κράτος») έχει αποδειχθεί ότι λάμβανε και ενδεχομένως εξακολουθεί να λαμβάνει χρηματοδότηση από τέτοιες εξωχώριες εταιρείες.

5.2. Το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς ως κίνητρο

Η φορολογία των Ν.Ε. παρουσιάζει κάποιες ιδιαιτερότητες σε σύγκριση με τις λοιπές εταιρείες του κοινού δικαίου και εφοδιάζει τις Ν.Ε. με σημαντικές φορολογικές απαλλαγές που τις καθιστούν πιο ελκυστικές στο ξένο αλλά και το εγχώριο κεφάλαιο. Το φορολογικό καθεστώς των Ν.Ε. ρυθμίζεται από το αρ.58 του Ν. 959/1979 και αφορά την φορολογία εισοδήματος του νομικού προσώπου της Ν.Ε., την απαλλαγή από φόρους και τέλη ορισμένων πράξεων της εταιρείας και την απαίτηση για τήρηση των υποχρεώσεων που ορίζει ο Κώδικας Φορολογικών Στοιχείων. Η φορολογία του εισοδήματος των Ν.Ε. διαφοροποιείται ανάλογα με το εάν η Ν.Ε. είναι πλοιοκτήτρια ή όχι. Έτσι, στην πρώτη περίπτωση, οι πλοιοκτήτριες Ν.Ε. φορολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975 οι οποίες αποτελούν παρέκκλιση από τα όσα ισχύουν για την φορολόγηση φυσικών και νομικών προσώπων και οι οποίες εγκαθιδρύουν ένα ειδικό σύστημα φορολογήσεως. Το ειδικό αυτό σύστημα φορολογήσεως επιβάλλεται επί του εισοδήματος των πλοιοκτητριών Ν.Ε. από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία και περιλαμβάνει είτε την επιβολή φόρου ανάλογα με την χωρητικότητα σε κόρους και με την ηλικία του κάθε πλοίου εάν πρόκειται για πλοίο πρώτης κατηγορίας, είτε την επιβολή εισφοράς ανάλογα με την χωρητικότητα σε κόρους του πλοίου εάν πρόκειται για πλοίο δεύτερης κατηγορίας. Ο υπολογισμός του φόρου για τα πλοία πρώτης κατηγορίας γίνεται με βάση το αρ.6 του Ν.27/1975 ενώ ο υπολογισμός της εισφοράς για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας γίνεται με βάση το αρ.12 του Ν.27/1975. Ως εκ τούτου, το αρ.2 του Ν.27/1975 απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη, την ίδια την εταιρεία αλλά και τους μετόχους της από κάθε άλλη υποχρέωση καταβολής φόρου αναφορικά με τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική σημαία, πλην των αναφερόμενων φόρων εισοδήματος του Ν.27/1975 και υπό την προϋπόθεση η Ν.Ε. να είναι πλοιοκτήτρια εταιρεία ελληνικών πλοίων.

Στην δεύτερη περίπτωση όπου οι Ν.Ε. δεν είναι ταυτοχρόνως και πλοιοκτήτριες αλλά εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία τα οποία ανήκουν σε τρίτους, τότε ο υπολογισμός της φορολογίας του εισοδήματος τους γίνεται με βάση τις γενικές διατάξεις για την φορολογία νομικών προσώπων και φορολογούνται όπως οι Α.Ε. για τα καθαρά τους κέρδη. Επιπρόσθετα, σε αντίθεση με τις πλοιοκτήτριες Ν.Ε., οι λοιπές Ν.Ε. φορολογούνται κατά τις γενικές διατάξεις του αρ. 58 του Ν.959 (και πιο

συγκεκριμένα με βάση τις παραγράφους 2α και 3) για πράξεις όπως την διανομή των κερδών στους μετόχους, τη διανομή του καθαρού προϊόντος της εκκαθάρισεως και την κεφαλαιοποίηση των κερδών τους.

Τέλος, στην περίπτωση όπου μια Ν.Ε. πραγματοποιεί ταυτόχρονα κέρδη και από εκμετάλλευση δικού της πλοίου και από διαχείριση ή εκμετάλλευση ξένου πλοίου, τότε θα φορολογηθεί για τα πρώτα κέρδη της με βάση το Ν.27/1975 ενώ για τα δεύτερα κέρδη της με βάση τις γενικές διατάξεις για την φορολογία νομικών προσώπων. Κέρδη από άλλες δραστηριότητες των Ν.Ε. όπως για παράδειγμα η πρακτόρευση, φορολογούνται ανάλογα με ότι ισχύει για την φορολόγηση των κερδών των Α.Ε.

Οι Ν.Ε. απολαμβάνουν κάποιες φορολογικές απαλλαγές. Αρχικά έχουμε την απαλλαγή από τον φόρο συγκεντρώσεως κεφαλαίου όλων των Ν.Ε. ανεξαρτήτως πλοιοκτησίας ή μη, όπως ορίζει ο Ν.1676/1986. Η απαλλαγή αυτή, σύμφωνα με το αρ.18 του πιο πάνω Νόμου, αφορά μόνο τον φόρο συγκεντρώσεως που επιβάλλεται σε πράξεις που αποτελούν συγκέντρωση κεφαλαίου.

Επιπλέον, το αρ.31 του Ν.1676/1986 ορίζει και κάποιες άλλες απαλλαγές των Ν.Ε. όπως την κατάργηση τελών χαρτοσήμου για τις πιο πάνω πράξεις, την απαλλαγή από εισφορές Ο.Γ.Α. κ.α. Τέλος, το αρ. 58 του Ν.959/1979 στην παράγραφο 4 ορίζει τις περιπτώσεις των Ν.Ε. που οφείλουν να ακολουθούν τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από τον Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων και είναι οι περιπτώσεις των Ν.Ε. οι οποίες εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία τα οποία ανήκουν σε τρίτους.

Αντιθέτως, οι λοιπές Ν.Ε. που είναι και πλοιοκτήτριες, έχουν μόνο τις εξής υποχρεώσεις:

- α) Να τηρούν βιβλία εσόδων και εξόδων στην ελληνική γλώσσα.
- β) Να εκδίδουν, να λαμβάνουν και να φυλάσσουν παραστατικά των συναλλαγών τους σε συμμόρφωση με τα όσα ο Κώδικας Φορολογικών Στοιχείων ορίζει.
- γ) Να υποβάλλουν ενώπιον του Οικονομικού Εφόρου τις δηλώσεις και τα φορολογικά στοιχεία που επίσης ορίζει ο Κώδικας Φορολογικών Στοιχείων.

6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1. Σύγκριση εγχώριων ναυτικών και εξωχώριων ναυτιλιακών εταιρειών

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη, κατέχοντας στρατηγική θέση αποτελώντας ένα παραδοσιακά ναυτιλιακό κράτος. Η εμπορική ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν αλληλένδετες βιομηχανίες και τους δύο βασικούς στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας. Για αυτούς τους λόγους, ο Έλληνας νομοθέτης κατέβαλε προσπάθεια και πέτυχε σε μεγάλο βαθμό να δημιουργήσει εταιρικούς τύπους, όπως είναι η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία (Ε.Α.Ν.Ε.) αλλά και η εξέλιξή της, η Ναυτική Εταιρία (ν.ε.) του Ν.959/1979, απαλλαγμένους από τα προβλήματα που δημιουργούν οι κρατικές παρεμβάσεις, η σύσταση των οποίων τελείται με την τήρηση ελάχιστων διατυπώσεων.

Πλέον μια εγχώρια ναυτιλιακή εταιρία με την μορφή «Ναυτικής Εταιρείας» (Ν.Ε.) βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση να λαμβάνει αποφάσεις με ταχύτατους ρυθμούς, έχοντας μεγάλη ευελιξία, χωρίς την ανασταλτική παρουσία κρατικής γραφειοκρατίας. Εξασφαλίζει επίσης, ως ένα σημείο τουλάχιστον, την ανωνυμία των μετόχων και περιορίζει το μέτρο ευθύνης τους μέχρι την αξία της εταιρικής τους μερίδας. Το κεφάλαιο που απαιτείται για την ίδρυση μιας Ν.Ε., ορίζεται πλέον σε χαμηλότερα επίπεδα και διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες εταιρικές μορφές του ελληνικού δικαίου.

Με τέτοιου είδους μέτρα ο Έλληνας νομοθέτης καταβάλλει τα τελευταία χρόνια προσπάθεια να προσομοιώσει τα πλεονεκτήματα των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών με εκείνα των υπεράκτιων εταιρειών (όπως εκείνες του Παναμά και της Λιβερίας) καθώς και την παράλληλη προσέλκυση αλλοδαπών εταιριών στο ελληνικό έδαφος. Όλα αυτά υπό την «ομπρέλα» μιας Ν.Ε.

Οι προσπάθειες αυτές ενισχύθηκαν επίσης και από την εκμετάλλευση των ευνοϊκών διατάξεων του Α.Ν. 86/1967 και του Α.Ν. 378/1968 με την ίδρυση γραφείων και υποκαταστημάτων στην Ελλάδα. Βάσει του νομικού αυτού καθεστώτος, οι ναυτιλιακές εταιρίες που ιδρύουν εξωχώρια γραφεία στην Ελλάδα, απαλλάσσονται από όλους τους φόρους που ισχύουν στο κράτος αυτό. Όσον αφορά την φορολόγηση μιας ναυτιλιακής εταιρίας που ιδρύεται στο ελληνικό κράτος, αυτή γίνεται αναλογικά της κατηγορίας στην οποία ανήκουν τα πλοία της και βάσει του αν είναι ποντοπόρα ή ακτοπλοϊκά. Η καταβολή των συγκεκριμένων φόρων απαλλάσσει την ναυτιλιακή εταιρία από την καταβολή οιασδήποτε άλλου φόρου, αναφορικά με τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση ελληνικών εμπορικών πλοίων.

Ειδικότερα, σύμφωνα και με το Ν.Δ. 3842/1958 άρθρο 2, τα διανεμόμενα κέρδη μιας ναυτιλιακής εταιρίας απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων (π.χ. απαλλαγές από τέλη χαρτοσήμου, εισφορές προς ΟΓΑ κ.ά.), άρα και από το φόρο εισοδήματος. Όλα τα ανωτέρω αποτελούν εγγενή πλεονεκτήματα τα οποία έχει δημιουργήσει, πάντα υπό το πρίσμα της νομικής και οικονομικής διαφάνειας, ο Έλληνας νομοθέτης με απώτερο στόχο την αύξηση του αριθμού των Ν.Ε. στην ελληνική επικράτεια.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να τονισθεί και τούτο: Ότι ο Πειραιάς, αν και αποτελεί το μεγαλύτερο οικονομικό κέντρο της εγχώριας ναυτιλιακής βιομηχανίας και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη και από τα σημαντικότερα στον κόσμο, εντούτοις δεν θα πρέπει να στερεί προοπτικές ανάπτυξης παράλληλων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και σε άλλες περιοχές ανά την ελληνική επικράτεια οι οποίες παρουσιάζουν αντίστοιχα πλεονεκτήματα. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη και άλλων γεωγραφικών περιοχών σε ανάλογα με τον Πειραιά ναυτιλιακά πλέγματα (clusters) είναι εξίσου σημαντική.

Εδώ έρχεται ο ρόλος και η ουσία ύπαρξης Μικρών Ναυτικών Εταιρειών (Μ.Ν.Ε.) που θα μπορούσαν να τονώσουν την περαιτέρω και αειφόρο ανάπτυξη της εγχώριας ναυτιλιακής βιομηχανίας και σε άλλα κέντρα όπως στους λιμένες της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης αλλά και νοτιότερα όπως στους λιμένες του Αστακού, της Πάτρας, του Κατάκολου, της Καλαμάτας καθώς και λιμένων στα μεγάλα νησιά όλων των συμπλεγμάτων στο Αιγαίο αλλά και στο Ιόνιο (π.χ. λιμένας Κέρκυρας)

Όπως είναι φυσικό ωστόσο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν εγκατέλειψαν ποτέ την πρακτική δημιουργίας υπεράκτιων εταιριών για την απόκτηση κυριότητας πλοίων. Τα τελευταία χρόνια η σταθερά αυξανόμενη διεθνοποίηση της οικονομίας και η αδυναμία του ελληνικού κράτους να προσαρμοστεί στα νέα οικονομικά δεδομένα, βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας του, μειώνοντας τον φόρο εισοδήματος και κεφαλαίου, οδήγησε στην επιλογή μιας υπεράκτιας εταιρικής μορφής ναυτιλιακής εταιρίας, η οποία αντιμετωπίζει μηδενική ή πολύ ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση.

Όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο Κεφάλαιο, οι εταιρίες αυτές μπορούν να ασκούν την εμπορική τους δραστηριότητα σε οποιαδήποτε χώρα της υφηλίου, με τα εταιρικά όργανα να συνεδριάζουν νομότυπα σε οιαδήποτε χώρα. Τηρείται η απόλυτη ανωνυμία των μετόχων, με την έκδοση ανωνύμων μετοχών, ενώ τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις τους διέπονται από το δίκαιο της έδρας της εταιρίας.

Επίσης, δεν τίθενται περιορισμοί στην εθνικότητα ή την ιθαγένεια που θα πρέπει να έχουν οι διευθυντές και οι μέτοχοι μιας τέτοιου είδους εταιρίας, ενώ τα κέρδη τους δεν υπόκεινται σε φόρους, τέλη και δασμούς, όταν έχουν αποκτηθεί εκτός των συνόρων της χώρας όπου έχουν ιδρυθεί. Ο τρόπος διοικήσεως των υπεράκτιων εταιριών, η απλούστευση των διαδικαστικών θεμάτων, η οικονομικά συμφέρουσα διαχείρισή τους και τα εν γένει φορολογικά πλεονεκτήματα, έχουν επιβάλλει τις εταιρίες αυτές στις διεθνείς συναλλαγές. Ωστόσο πρέπει να επιλεγθεί η εθνικότητα της εταιρίας με μεγάλη προσοχή και σωστό προϋπολογισμό, καθώς μια λανθασμένη επιλογή μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική οικονομική επιβάρυνση.

Για το λόγο αυτό η πρακτική προστάζει τη δημιουργία μίας υπεράκτιας εταιρίας για κάθε πλοίο, ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο, όλα τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας ταυτόχρονα, αν γίνει κάποιος λανθασμένος χειρισμός. Πρέπει να ληφθεί υπόψη η πολιτική και οικονομική σταθερότητα της χώρας όπου θα ιδρυθεί η εταιρία, η ευέλικτη νομοθεσία της, οι φορολογικές διευκολύνσεις που αυτή προσφέρει, όπως και η ύπαρξη συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας που έχουν τυχόν συναφθεί. Είναι γεγονός βέβαια, το ότι οι υπεράκτιες εταιρίες πάντα θα αντιμετωπίζονται αρνητικά, έστω και υποσυνείδητα, καθώς έχουν επανειλημμένα κατηγορηθεί, ότι αποτελούν μοχλό για τη διευκόλυνση της διεθνούς οικονομικής παρανομίας, όπως είναι το «ξέπλυμα» μαύρου χρήματος και έχουν ταυτιστεί συνειρμικά με το γεγονός αυτό.

6.2. Συμπεράσματα για την ικανότητα προσέλκυσης εξωχώριων εταιρειών ως ναυτικές

Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που θα αντιμετωπίζει πάντοτε το ελληνικό κράτος (και το οποίο αποτελεί σοβαρό λόγο αποφυγής επενδύσεων) είναι ο γραφειοκρατικός παράγοντας. Οι διαδικασίες που απαιτούνται για την ίδρυση μιας ναυτιλιακής εταιρίας, εν συγκρίσει με τις αντίστοιχες του εξωτερικού, είναι πιο περίπλοκες καθώς και χρονοβόρες. Άλλος ένας ανασταλτικός παράγοντας επενδύσεων στην ελληνική ναυτιλία είναι η έλλειψη σοβαρότητας που παρουσιάζει το ελληνικό κράτος, όντας ανίκανο να ακολουθήσει μία σταθερή πολιτική γραμμή, σε σχέση με την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Παρατηρείται μια εικόνα αδιαφορίας, όσον αφορά τα ζητήματα που ανακύπτουν στον τομέα της ναυτιλίας, η οποία (η ναυτιλία εννοείται) έχει «καταντήσει» να χρησιμοποιείται για εισπρακτικούς λόγους μέσω της επιβολής ειδικά προσαρμοσμένων φόρων. Με τον τρόπο αυτό το ελληνικό κράτος έχει χαρακτηριστεί πολλάκις ως τροχοπέδη στην ανάπτυξη της ναυτιλίας. Όλοι αυτοί οι παράγοντες, μαζί με την έλλειψη κατάλληλων υποδομών, την υψηλή φορολόγηση και τους αυστηρούς ελέγχους που γίνονται μέσω των τραπεζικών καταστημάτων, έχουν ως άμεσο αποτέλεσμα τη διαγραφή των πλοίων από τα ελληνικά μητρώα και τη μεταφορά τους σε άλλα κράτη. Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι η προτίμηση ελληνικής μορφής ναυτιλιακής εταιρίας έναντι των ξένων, δεν αποτελεί συμφέρουσα επιλογή κυρίως από οικονομικής πλευράς, με αποτέλεσμα οι Έλληνες πλοιοκτήτες να στρέφονται προς τις υπεράκτιες εταιρίες, ειδικά με βάση τις σημερινές οικονομικές συγκυρίες. Αυτό που χρήζει λοιπόν άμεσης αλλαγής, είναι η νοσοτροπία αντιμετώπισης της ναυτιλίας από το ελληνικό κράτος, πριν χάσει έναν από τους κυριότερους πόρους εισοδημάτων του. Ο Ν. 959/1979, ήταν ένα από τα νομοθετικά μέτρα που ανέλαβε η ελληνική πολιτεία, προκειμένου να προσελκύσει τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Τα χαρακτηριστικά που έπρεπε να προσλάβει η ναυτική εταιρία, και που όντως προσέλαβε, είναι:

- α) ο αποκλειστικός σκοπός της ΝΕ (άρθρο 1 παρ. 1),
- β) η απουσία χρονοβόρων διαδικαστικών προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας,
- γ) η πρόβλεψη περιορισμένου ελάχιστου περιεχομένου του καταστατικού (άρθρο 3 παρ. 1),

- δ) ο περιορισμός της ευθύνης των μετόχων στην ονομαστική αξία των μετοχών (άρθρο 5 παρ. 7),
- ε) η απλούστευση διαδικασιών σύγκλησης και λειτουργίας του ΔΣ και της ΓΣ (άρθρα 22 και 23),
- στ) η ευρεία διακριτική ευχέρεια της ΓΣ της εταιρίας, η οποία είναι ελεύθερη να αποφασίζει την διανομή των κερδών και εσόδων, χωρίς να υπέχει υποχρέωση διανομής μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού,
- ζ) το επιτρεπτό μεταβίβασης της μειοψηφίας των μετοχών της ΝΕ σε αλλοδαπούς, μόνο δυνάμει διάταξης του καταστατικού της εταιρίας, ώστε να διασφαλίζεται η επίτευξη του «γνήσιου δεσμού» της εταιρίας και του κράτους νηολογήσεως (άρθρο 10 παρ. 2),
- η) το επιτρεπτό πρόβλεψης του περιορισμού μεταβίβασης των ονομαστικών μετοχών της εταιρίας με διάταξη του καταστατικού ή ομόφωνη απόφαση των μετόχων (άρθρο 8), χαρακτηριστικό που είναι συμβατό με τον συνήθως «κλειστό» χαρακτήρα της εταιρίας αυτής,
- θ) η ελευθερία συμβολής της εταιρίας με τους εταιρικούς παράγοντες, χωρίς περιορισμούς ή εγκρίσεις (άρθρο 15), χαρακτηριστικό το οποίο, έχουν και οι υπεράκτιες εταιρίες και το οποίο, μεταξύ άλλων τις καθιστά εξαιρετικά ελκυστικές,
- ι) η περιορισμένη προστασία των μετόχων της μειοψηφίας.
- ια) η δυνατότητα συμμετοχής των μελών του ΔΣ της ΝΕ σε ΔΣ άλλων ΝΕ,
- ιβ) η σύναψη συμφωνιών μετόχων περί διαθέσεως των ψήφων τους (άρθρο 26 παρ. 2) και τέλος
- ιγ) η ακυρωσία ως κύρωση της ελαττωματικότητας των αποφάσεων της ΓΣ της ΝΕ (άρθρο 31).

Η Ναυτική Εταιρεία (Ν.Ε.) αποτελεί ένα εκσυγχρονισμένο τύπο εταιρείας ακολουθώντας τα πρότυπα των ξένων εταιρικών νομοθεσιών οι οποίες παρείχαν ευελιξία στους μετόχους αναφορικά με τα δικαιώματά τους και απάλλαξε τις εταιρείες από τον έντονο κρατικό έλεγχο. Οι προσπάθειες του Έλληνα νομοθέτη απέδωσαν καρπούς και η δημιουργία του εταιρικού αυτού τύπου στέφθηκε με επιτυχία καθώς είχε καταφέρει να συγκεντρώσει ένα μεγάλο αριθμό Ελλήνων αλλά και ξένων πλοιοκτητών οι οποίοι επαναπάτρισαν τα κεφάλαιά τους σε Ναυτικές Εταιρείες. Μέχρι το 2005 η Ναυτική Εταιρεία απ αριθμούσε 3500 ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα ενώ με βάση το Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μέχρι σήμερα έχουν εγγραφεί 5000 Ναυτικές Εταιρείες.

6.3. Συμπεράσματα για τις προοπτικές των ελληνικών ναυτικών εταιρειών

Η Ελληνική ναυτιλία, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί έναν πολύ σημαντικό τομέα της Ελληνικής οικονομίας. Η σημασία της ιδιαίτερα σήμερα για την Ελλάδα, που βρίσκεται εν μέσω δύσκολων πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών συγκυριών, μεγεθύνεται, αφού λόγω του διεθνούς της χαρακτήρα, παρουσιάζει προς τον υπόλοιπο κόσμο ένα διαφορετικό πρόσωπο από αυτό του ελληνικού κράτους, βασιζόμενη στην σοβαρότητα και στην σταθερή ανάπτυξη. Όπως προαναφέρθηκε, ο Έλληνας νομοθέτης με ένα μακροχρόνιο και μακροσκελές νομοθετικό έργο, προσπάθησε ήδη από τη δεκαετία του 1950 να προσελκύσει όλους εκείνους τους Έλληνες πλοιοκτήτες από τα διεθνή κέντρα ναυτιλίας όπου ασκούσαν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, προς το Ελληνικό κράτος. Οι προσπάθειες αυτές απέφεραν κάποια αποτελέσματα. Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εκμεταλλεζόμενες τις ευνοϊκές διατάξεις των Α.Ν.89/1967 και 378/1968, ίδρυσαν γραφεία και υποκαταστήματα στην Ελλάδα. Το ελάχιστο ποσό συναλλάγματος που όφειλαν να εισάγουν στην χώρα οι εταιρείες αυτές έδωσε σημαντική ανάσα στα Ελληνικά δημοσιονομικά προβλήματα. Το κοινωνικό κέρδος υπήρξε τεράστιο, με την πρόσληψη πολλών Ελλήνων στις Ναυτιλιακές εταιρείες.

Επετεύχθη εν πολλοίς ο στόχος και το όραμα πολλών μεταπολεμικών κυβερνήσεων, να καταστήσουν τον Πειραιά ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Πράγματι, με την εγκατάσταση πολλών αλλοδαπών εταιρειών στον Πειραιά, και μάλιστα πολλών κολοσσών της ναυτιλίας, με την εγκατάσταση ακόμα γραφείων εταιρειών που ασχολούνταν με παραπλήσια θέματα της εκμετάλλευσης πλοίων (εγκατάσταση παγκοσμίου φήμης ναυλομεσιτών, δικηγορικών γραφείων, προξενείων κτλ.), με την εγκατάσταση τραπεζών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναυτιλία, με την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, ο Πειραιάς κατατάχθηκε ανάμεσα στα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα. Με την πάροδο του χρόνου όμως, αυτή η εικόνα άρχισε να φθίνει. Ειδικά σήμερα, στις δύσκολες κοινωνικοοικονομικές συγκυρίες, τόσο της Ελλάδας όσο και του υπόλοιπου κόσμου, ενώ πρωταρχικό μέλημα της πολιτικής της εκάστοτε κυβέρνησης θα έπρεπε να είναι η εκ νέου προσέλκυση ξένων επενδύσεων και εταιρειών στην ναυτιλία, παρατηρείται μια αδράνεια στο συγκεκριμένο θέμα.

Πολλοί Έλληνες αλλά και ξένοι εφοπλιστές εγκαταλείπουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους αλλά και τα εν Ελλάδι γραφεία τους και μεταφέρονται σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα, είτε στα παραδοσιακά του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, είτε στα ταχύτατα εξελισσόμενα της Άπω Ανατολής (Σιγκαπούρη κ.α.). Οι λόγοι για την εγκατάλειψη αυτή αλλά και για την απροθυμία των Εφοπλιστών να επενδύσουν στην Ελλάδα, ποικίλλουν.

Αρχικά, λόγω των δεδομένων οικονομικών συνθηκών, δεν υπάρχει επενδυτική προθυμία των εφοπλιστών (όχι μόνο των Ελλήνων, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο). Παρατηρείται το φαινόμενο οι εφοπλιστές, λόγω της παγκόσμιας κρίσης και της αστάθειας των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, να προτιμούν να διατηρούν σε ρευστό μεγάλο μέρος της περιουσίας τους, παρά να επενδύσουν ή εάν το κάνουν, προτιμούν να τοποθετούνται επενδυτικά σε άλλες αγορές και προϊόντα (π.χ. ευγενή μέταλλα). Επιπλέον, κανένας δεν επενδύει σε μια οικονομία όπου οι τιμές πέφτουν συνεχώς. Οι επενδυτές θα περιμένουν ώστε να αγοράσουν ακίνητα, επιχειρήσεις και εκτάσεις αλλά και να προσλάβουν εργατικό δυναμικό στην κατώτερη δυνατή τιμή, όταν αυτό όμως συμβεί και συντρέχουν παράλληλα και οι κατάλληλοι όροι μαζί με το γενικότερο οικονομικό κλίμα.

Ακόμα, ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας και ένας από τους κυριότερους λόγους για τους οποίους οι εφοπλιστές αποφεύγουν τις επενδύσεις στην Ελλάδα είναι η τεράστια γραφειοκρατία. Οι διαδικασίες σύστασης εταιρειών, έγκρισης και αδειοδότησής τους είναι εξαιρετικά περίπλοκες και χρονοβόρες. Διαδικασίες που σε Μητρώα υπεράκτιων εταιρειών (π.χ. Νήσοι Μάρσαλ) διαρκούν δύο με τρεις ημέρες, στην Ελλάδα μπορεί να διαρκέσουν ένα μήνα ή και παραπάνω. Επιπλέον στις δημόσιες υπηρεσίες κυριαρχεί η αδιαφορία αλλά και η ευθυνοφοβία των δημοσίων υπαλλήλων να αναλάβουν πρωτοβουλίες, προκειμένου το ήδη δυσκίνητο σύστημα να κινηθεί γρηγορότερα. Σε όλα αυτά τα αρνητικά δεδομένα θα πρέπει να προστεθεί και έλλειψη σοβαρότητας του Ελληνικού κράτους, το οποίο δεν ακολουθεί μια σταθερή και συντεταγμένη πολιτική αναφορικά με την ανάπτυξη της ναυτιλίας εν γένει. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι η μετονομασία του Υπουργείου Ναυτιλίας πολλές φορές σε μικρό χρονικό διάστημα, κατόπιν η συγχώνευσή του με το Υπουργείο Ανάπτυξης, η κατάργησή του και η απομάκρυνση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος καθώς και η εκ νέου σύστασή του!

Τέτοιες κινήσεις δεν πέρασαν και ούτε περνούν απαρατήρητες από τους εφοπλιστικούς κύκλους οι οποίοι διακρίνουν αφενός έλλειψη σοβαρότητας, πολιτικής και σχεδιασμού αφετέρου δεν υπάρχει κανείς φερέγγυος φορέας στον οποίο θα μπορούν να εκθέτουν τα προβλήματά τους. Και όλα αυτά για την μεγαλύτερη βιομηχανία που είχε ή που θα έχει καταφέρει να αποκτήσει ποτέ η χώρα και μάλιστα χωρίς να έχει δαπανηθεί ούτε ένα ευρώ, απευθείας από χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων. Το ελληνικό κράτος λοιπόν παρουσιάζει μια εικόνα αδιαφορίας αναφορικά με τα προβλήματα της ναυτιλίας, χρησιμοποιώντας την αποκλειστικά για εισπρακτικούς λόγους μέσω της φορολογίας, αδιαφορώντας παράλληλα για οποιοδήποτε άλλο ζήτημα απασχολεί.

Το πρόβλημα αυτό δεν εστιάζεται μόνο στην ποντοπόρο ναυτιλία, αλλά και στην ναυτιλία θαλασσίου τουρισμού και σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, χώροι όπου θα μπορούσαν να αναπτυχθούν περαιτέρω οι μικρές ναυτικές εταιρείες με τα πλεονεκτήματα που ο Νομοθέτης της έχει προσδώσει. Σημαντικά είναι τα προσκόμματα που τίθενται, κυρίως γραφειοκρατικά, ακόμα και στους σωστούς επαγγελματίες του χώρου. Το Ελληνικό κράτος λειτουργεί περισσότερο σαν εμπόδιο παρά ως φορέας ανάπτυξης. Σαν αποτέλεσμα, ολοένα και περισσότεροι επαγγελματίες, Έλληνες και ξένοι, που δραστηριοποιούνται στην εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, διαγράφουν τα σκάφη τους από τα Ελληνικά νηολόγια και τις εταιρείες τους από τα Μητρώα Εταιρειών του Υπουργείου και να μεταφέρονται σε άλλα κράτη της Μεσογείου (Κροατία, Μάλτα, ακόμα και Τουρκία) προκειμένου να ασκήσουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα.

Σημαντική είναι επίσης και η απουσία κατάλληλων υποδομών για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και ειδικά των μικρών ναυτικών εταιρειών σε σχέση και με άλλους κλάδους της εγχώριας ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως οι ναυπηγοεπισκευές. Η παγκόσμια οικονομική κρίση σε συνδυασμό με το φτηνό εργατικό δυναμικό των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και της Τουρκίας αλλά και των χωρών της Άπω Ανατολής, προκάλεσε μεγάλα οικονομικά προβλήματα στα Ελληνικά ναυπηγεία. Χαρακτηριστικά, η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, η οποία την περίοδο 1983-1985 απασχολούσε 13.000 άτομα ως εργατικό προσωπικό, σήμερα υπολειτουργεί. Αντιθέτως, οι γείτονες χώρες παρουσιάζουν ένα πιο ευέλικτο πρόσωπο, παρέχοντας κίνητρα και φοροαπαλλαγές σε όσους χρησιμοποιήσουν τα ναυπηγεία τους.

Στα προβλήματα υποδομής εντάσσεται και η απουσία ικανών Ελλήνων αξιωματικών. Ενώ οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, βάσει των συστημάτων αξιολόγησης που χρησιμοποιούν, προτιμούν τους Έλληνες αξιωματικούς και ναυτικούς, ο αριθμός τους έχει μειωθεί σημαντικά εξαιτίας της απροθυμίας των νέων να ακολουθήσουν το δύσκολο αυτό επάγγελμα. Το πρόβλημα εστιάζεται κυρίως στους αξιωματικούς και όχι στο κατώτερο πλήρωμα του πλοίου, για το οποίο υπάρχει πληθώρα επιλογών, ιδιαίτερα από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Ανατολικής Ασίας, όπου δραστηριοποιούνται γραφεία μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών με στόχο την πρόσληψη φτηνού εργατικού δυναμικού.

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

Με την συγκεκριμένη πολιτική της αδιαλλαξίας όσον αφορά την μείωση, έστω και σε μικρό ποσοστό των αμοιβών των κατώτερων πληρωμάτων, προκειμένου να καταστούν ανταγωνιστικότερα σε σχέση με τα αλλοδαπά πληρώματα (παρά την αδιαμφισβήτητη ποιοτική διαφορά μεταξύ των ελληνικών και των αλλοδαπών πληρωμάτων), το ναυτικό επάγγελμα στην Ελλάδα θα μετράει μόνο άνεργους. Σημαντική είναι σε αυτό και η ευθύνη του συνδικαλιστικού κινήματος, το οποίο με την αδιαλλαξία αυτή οδηγεί σε απομόνωση από την παγκόσμια ναυτιλία τους Έλληνες ναυτικούς.

Σημαντικός λόγος για τον οποίο οι εφοπλιστές αποφεύγουν επίσης τις Ελληνικές (αλλά και τις Ευρωπαϊκές) εταιρείες για την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στη Ναυτιλία, είναι και ο αυστηρός έλεγχος των συνδιαλλαγών. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να αποτρέψουν την διαδικασία ξεπλύματος μαύρου χρήματος από τις τράπεζές τους, έχουν θεσπίσει πολύ αυστηρούς κανονισμούς και ελέγχους, στους οποίους υπόκεινται οι περισσότερες τραπεζικές συναλλαγές.

Το γεγονός όμως αυτό αποθαρρύνει τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις όταν χρησιμοποιούν υπεράκτιες εταιρείες, δεν φαίνονται καν σαν πλοιοκτήτες, από το να χρησιμοποιήσουν ευρωπαϊκές τράπεζες και να βρεθούν αντιμέτωποι με πολύ υψηλή φορολόγηση. Για το λόγο αυτό και προτιμούν να κάνουν τις συνδιαλλαγές τους από τις τράπεζες των χωρών που χαρακτηρίζονται ως φορολογικοί παράδεισοι, οι οποίες ταυτόχρονα εξασφαλίζουν την πλήρη ανωνυμία των πελατών τους.

Παρόλο που το εγχείρημα της Ναυτικής Εταιρείας (N.E.) είχε θετικά αποτελέσματα με σύσταση πολλών εταιρειών υπό τον τύπο αυτό, εντούτοις δεν ικανοποιήθηκε απόλυτα ο στόχος του νομοθέτη για πλήρη επαναπατρισμό των Ελληνικών κεφαλαίων και ισχυροποίηση της Ελληνικής σημαίας.

Η μεγάλη δυναμική των εξωχώριων ναυτιλιακών εταιρειών με πιο τρανά παραδείγματα αυτά της Λιβερτίας, του Παναμά, των Νήσων Μάρσαλ, της Κύπρου και της Μάλτας δεν άφησαν περιθώριο στην Ναυτική Εταιρεία να επιτύχει σε απόλυτο βαθμό τον στόχο του Έλληνα νομοθέτη. Τα υπεράκτια αυτά κέντρα παρέχουν ανυπέρβλητα πλεονεκτήματα σε θέματα φορολογίας, ανωνυμίας των μετόχων, ασφάλειας, λειτουργικών διευκολύνσεων, ταχύτατων και οικονομικά ευνοϊκών απαιτήσεων σύστασης και γενικότερα καλύπτουν όλες τις ανάγκες των επιχειρηματιών για σύσταση εταιρειών υπό τους τύπους αυτούς. Είναι φανερό πως όσο εκσυγχρονισμένος και ευέλικτος είναι ο τύπος της Ναυτικής Εταιρείας (N.E.), δεν θα μπορούσε να ανταγωνιστεί ευθέως τις υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες αποτελούν τον ιδανικό τύπο ναυτιλιακής επιχείρησης.

Έτσι η Ναυτική Εταιρεία φαίνεται να μην έχει καταφέρει να υπερνικήσει - τουλάχιστον έως σήμερα - τις εξωχώριες ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτό φαίνεται και από τον αριθμό των ελληνόκτητων πλοίων σε απόλυτη σύγκριση με τον αρκετά μικρότερο αριθμό εκείνων που φέρουν την ελληνική σημαία. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν την σύσταση εξωχώριων ναυτιλιακών εταιρειών θέτοντας έτσι τα πλοία τους υπό ξένη σημαία, διατηρώντας όμως τις εταιρείες διαχείρισης ή γραφεία αντιπροσώπευσης στην Ελλάδα, και πάντα υπό εταιρικούς τύπους του Εμπορικού Κώδικα (δηλαδή τις κεφαλαιουχικές εταιρείες Α.Ε. και Ε.Π.Ε.).

Συνοψίζοντας, κανένας εταιρικός τύπος στην Ελλάδα δεν κατάφερε να υπερνικήσει ή έστω να ανταγωνιστεί τους εταιρικούς τύπους των εξωχώριων κέντρων. Πέραν των πασιφανών σημείων στα οποία πλεονεκτούν, η οικονομική κρίση μαζί με την πολιτική, νομοθετική και φορολογική αστάθεια στην χώρα και γενικότερα η πτώση των τελευταίων χρόνων στην ναυτιλιακή αγορά, αναγκάζουν τα Ελληνικά κεφάλαια να διαφεύγουν στο εξωτερικό και να αναζητούν καλύτερες και ευνοϊκότερες φορολογικές και νομοθετικές συνθήκες για να εγκαταστήσουν τις επιχειρήσεις τους, επιζητώντας την ελαχιστοποίηση του κόστους και της ασφάλειας των επενδύσεων τους. Ως εκ τούτου, η Ναυτική Εταιρεία μπορεί να ήταν μια σημαντική προσπάθεια εκσυγχρονισμού των ναυτιλιακών εταιρικών τύπων, εντούτοις απέχει πολύ από την υπερδυναμία των εξωχώριων ναυτιλιακών εταιρειών. Όπως γίνεται φανερό, οι προσπάθειες που έχει κάνει ο Έλληνας νομοθέτης είναι μεν στο σωστό δρόμο για την προσέλκυση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, αλλά εξαιτίας και της δύσκολης οικονομικής περιόδου που αντιμετωπίζει η χώρα μας, αλλά και όλη η Ευρώπη, πρέπει να γίνουν ρηξικέλευθες τομές, που θα επιτρέψουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την λειτουργία τους σε ένα υγιές επιχειρηματικό περιβάλλον, προκειμένου το Ελληνικό κράτος να ωφεληθεί τόσο οικονομικά, μέσω της εισροής συναλλάγματος, όσο και κοινωνικά, με την προσφορά θέσεων εργασίας σε μια εποχή όπου η πραγματική ανεργία ακουμπάει το ποσοστό του 20%.

Αρχικά, πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών. Οι δύσκολες οικονομικές συγκυρίες που αντιμετωπίζουν οι υπόλοιπες μεσογειακές χώρες-εταίροι της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνδυασμό με τις αναταραχές και τις ιστορικές ανατροπές καθεστώτων στον Αραβικό κόσμο (Λιβύη, Αίγυπτος, Συρία) δίνουν την ευκαιρία στην Ελλάδα, ως το πλέον παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος, να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στη Μεσόγειο. Γίνεται επομένως φανερό ότι η Ελλάδα, η οποία κατέχει στρατηγική θέση στη Μεσόγειο, οφείλει να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες αυτές και να δημιουργήσει τις κατάλληλες υποδομές προκειμένου να καταστεί αρχικά μεν σημείο αναφοράς στις Μεσογειακές χώρες και έπειτα ολόκληρης της Ευρώπης. Παράλληλα, δεν θα πρέπει να λησμονείται και η ανάπτυξη άλλων μορφών επιχειρηματικής δραστηριοποίησης στην ελληνική ναυτιλία οι οποίες ακόμα και σήμερα παραμένουν σχετικά ανεκμετάλλευτες και θα μπορούσαν να στηρίξουν την ύπαρξη μικρών ναυτικών εταιρειών. Μία τέτοια περίπτωση αποτελεί και ο κλάδος της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping).

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ως Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (N.M.A.) ορίζεται «η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη». Η N.M.A. περιλαμβάνει τις εσωτερικές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες πραγματοποιούνται με όλους τους τύπους πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών feeder κατά μήκος των ακτών από και προς τα νησιά, ποτάμια και λίμνες. Η έννοια της N.M.A. επίσης επεκτείνεται και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των Κρατών Μελών της Ένωσης και της Νορβηγίας και Ισλανδίας και άλλων κρατών στη Βαλτική Θάλασσα, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο. Μία πρώτη παρατήρηση που μπορεί να γίνει είναι ότι οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν το μόνο τρόπο διακίνησης εμπορευμάτων στην Ευρώπη που ανταγωνίζεται σε ανάπτυξη την αντίστοιχη του οδικού τρόπου μεταφοράς. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω αρκετές φορές, η Ελλάδα ήταν ανέκαθεν μία από τις πλέον ανεπτυγμένες ναυτικά χώρες της υφηλίου, καθώς βρίσκεται σε μία στρατηγική θέση της Μεσογείου, περιβάλλεται κατά το μεγαλύτερο μήκος των συνόρων της από θάλασσα και έχει πλουσιότατο οριζόντιο διαμελισμό. Η ίδρυση μικρών ναυτικών εταιρειών μπορεί να συμβάλει τα μέγιστα δίνοντας νέες προοπτικές στον χώρο της N.M.A. αλλά και στον ίδιο τον θεσμό των ναυτικών εταιρειών οι οποίες έχουν μια νέα ευκαιρία να αναπτυχθούν στον συγκεκριμένο εξειδικευμένο κλάδο μεταφορών και μάλιστα διατροφικών μεταφορών, υπό την έννοια του συνδυασμού μέσω μεταφοράς για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Πράγματι, βασικό χαρακτηριστικό της ελληνικής επικράτειας είναι η ύπαρξη πλήθους νησιών στις θάλασσες του Αιγαίου και του Ιονίου, η οικονομική ανάπτυξη των οποίων βασίζεται στην επαρκή και ποιοτική τους σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα. Στην εν λόγω σύνδεση βασίζονται κατά το κύριο μέρος τους και οι μαζικές τουριστικές μετακινήσεις κατά τη θερινή περίοδο. Όλες οι εν λόγω μετακινήσεις ανήκουν στην κατηγορία των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Από τα όσα εκτέθηκαν στο παρόν, γίνεται φανερό ότι οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων μπορούν και πρέπει να αναλάβουν μία νέα, πιο ζωτικής σημασίας θέση στο πεδίο των μεταφορών της χώρας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Κοινότητας εν γένει, με τις μικρές ναυτικές εταιρείες να αποτελούν ένα πρότυπο εταιρικού σχήματος το οποίο θα μπορεί να δώσει ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον κλάδο εν γένει.

Καθώς λοιπόν οι εξωχώριες εταιρείες είναι ενδεχομένως ακόμα και σήμερα εξαιρετικά δύσκολο να αντιμετωπιστούν, με όλα τα προηγμένα νομικά και οικονομικά μέσα που έχουν κατά καιρούς επιστρατευθεί, η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική ίσως θα έπρεπε να εξετάσει το ενδεχόμενο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, αύξησης του στόλου και περαιτέρω ενδυνάμωσης της εγχώριας οικονομίας με την προώθηση του εταιρικού τύπου της μικρής ναυτικής εταιρείας για τον μεταφορικό κλάδο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Το μεταφορικό έργο είναι αρκετά μεγάλο και ευρύ και οι ανάγκες εξαιρετικά μεγάλες σε όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια με αποτέλεσμα ο κλάδος να παρουσιάζει μια ιδιαίτερα υψηλή αναπτυξιακή δυναμική η οποία μπορεί να γίνει άμεσα εκμεταλλεύσιμη μέσω της ίδρυσης νέων μικρών ναυτικών εταιρειών, γεγονός που θα τονώσει και την δραστηριότητα των ήδη υπαρχόντων.

Επιπλέον, έμφαση πρέπει να δοθεί στην περαιτέρω ανάπτυξη αλλά και τον εκσυγχρονισμό των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Τα τελευταία δύο χρόνια, λόγω κυρίως της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, παρατηρείται μεγάλη στροφή των νέων στο επάγγελμα των ναυτικών. Το ελληνικό κράτος οφείλει σε συνεργασία με τους Έλληνες εφοπλιστές, να απορροφήσει το Ελληνικό αυτό δυναμικό, προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε υπό Ελληνική σημαία ποντοπόρα πλοία. Σήμερα στα πλοία υπό ελληνική σημαία απαιτείται να εργάζεται ο ελάχιστος αριθμός των μόλις πέντε (5) Ελλήνων ναυτικών. Αν και οι Έλληνες εφοπλιστές εμπιστεύονται τους Έλληνες ναυτικούς, οι μισθοί τους αλλά και το κόστος ασφάλισής τους είναι τόσο υψηλά, ώστε δεν συμφέρει επιχειρηματικά η πρόσληψή τους. Στο ευαίσθητο αυτό θέμα πρέπει να δοθεί λύση, από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, ιδίως από την πλευρά των ναυτικών και των συνδικαλιστικών οργάνων τους. Ο ανταγωνισμός που υφίσταται εδώ και αρκετά χρόνια από πληρώματα ναυτικών των χωρών της Ανατολικής Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίοι ναυτολογούνται με πολύ χαμηλότερους μισθούς από αυτούς των Ελλήνων, είναι ιδιαίτερα σκληρός και δύσκολος να αντιμετωπιστεί χωρίς και την ενεργή νομοθετική συμβολή της Πολιτείας. Επιπλέον, η ναυλαγορά δεν είναι εξίσου σταθερή με τα προηγούμενα χρόνια, με αποτέλεσμα οι εφοπλιστές να λαμβάνουν χαμηλότερους ναύλους και άρα χαμηλότερα κέρδη. Επομένως μια δραστική λύση σε αυτό το ζήτημα θα έδινε τεράστια ανάσα τόσο στους Έλληνες ναυτικούς όσο και στους πλοιοκτήτες.

Τεράστιος ανταγωνισμός υπάρχει και στον θαλάσσιο τουρισμό και στη βιομηχανία των σκαφών αναψυχής. Πολλοί Έλληνες αλλά και ξένοι κάτοχοι σκαφών αναψυχής μεταφέρουν τα σκάφη τους από την Ελλάδα σε μαρίνες γειτονικών χωρών όπως η Τουρκία και η Κροατία. Αυτό συμβαίνει αφενός λόγω του πολύ υψηλού κόστους των Ελληνικών μαρίνων και του αντίστοιχου χαμηλού κόστους των άλλων, αφετέρου λόγω της έλλειψης οργάνωσης των μαρίνων στην Ελλάδα. Σε αυτά προστίθεται η τεράστια γραφειοκρατία του Ελληνικού κράτους, η οποία θέτει εμπόδια στους κατόχους σκαφών αναψυχής, η έλλειψη σοβαρότητας του Κράτους, με τις συχνές αλλαγές στην φορολογική αντιμετώπιση των επαγγελματιών ή μη του κλάδου αλλά και η απαρχαιωμένη νομοθεσία που επικρατεί στον χώρο των σκαφών αναψυχής.

Η δύσκολη οικονομική συγκυρία την οποία αντιμετωπίζει η χώρα μας σε συνδυασμό με τις αναδυόμενες οικονομίες της Ανατολικής Ασίας, αλλά τον ανταγωνισμό από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, έχουν θέσει το Ελληνικό κράτος θεατή των διεθνών εξελίξεων. Παρατηρείται επιπλέον μια πρωτοφανής αδράνεια του Ελληνικού κράτους αναφορικά με την ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να μεταφέρεται σε άλλες χώρες.

Παρά τις δύσκολες αυτές συγκυρίες, παρουσιάζεται μια χρυσή ευκαιρία για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας αλλά και του Ελληνικού κράτους προκειμένου αυτό να ξεφύγει από το οικονομικό τέλμα. Οι οικονομικές και πολιτικές δυσκολίες που παρουσιάζουν τα μεσογειακά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνδυασμό με την πολιτική αναταραχή που των αραβικών κρατών της Μεσογείου δίνουν την δυνατότητα στην Ελλάδα, παραδοσιακή παγκόσμια ναυτική δύναμη, να αποκτήσει το ρόλο ηγέτη στα ναυτιλιακά δρώμενα της περιοχής. Σε αυτό όμως αρωγός πρέπει να σταθεί και το Ελληνικό κράτος, κατανοώντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο και προσφέροντας κίνητρα σε Έλληνες αλλά και σε ξένους πλοιοκτήτες προκειμένου να επενδύσουν στην Ελλάδα. Στις δύσκολες οικονομικές συγκυρίες, η Ελληνική ναυτιλία διαθέτει την δυναμική που απαιτείται για να στηρίξει την Ελληνική κοινωνία.

Βιβλιογραφία

Αλεξανδρίδου Ε. (2016). Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών Προσωπικές & Κεφαλαιουχικές Εταιρίες (έκδ. 2η).

Αντάπασης Α., (2016). Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο πανεπιστημιακές παραδόσεις.

Αντάπασης Α., (2001). Το σύστημα Φορολογίας Εισοδήματος των Ελληνικών Πλοίων. Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Αντωνόπουλος Β. (2012). Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών (Προσωπικές εταιρίες- Α.Ε.- Ε.Π.Ε.) Μετά το Ν. 4072/2012, Β' Έκδοση, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Βερνάρδος Α. (1980). Η ναυτική εταιρία και το μέλλον του δικαίου ανωνύμου εταιρίας, Αθήνα.

Βλάχος Γ.Π., (2015). Γ' Έκδοση, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα. Εκδόσεις Σταμούλη.

Βλάχος Γ. Π., Βασικές αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

Βλάχος Γ. Π. (2000). Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2η Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1996). Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα – Πειραιάς. Εκδόσεις Σταμούλη

Γεωργακόπουλος Ν. Λεωνίδας (2006). Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα. Εκδόσεις Π. Ν. Σάκκουλας.

Γεωργακόπουλος Α. (1979). Η «ανώνυμος ναυτική εταιρεία» και το περί αυτής σχέδιον νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Γκολογκίνα- Οικονόμου Ε. (2003). Ο σκοπός της ναυτικής εταιρίας σε Ναυτική Εταιρία- Σύγχρονα ζητήματα (επιμ. Κ. Παμπούκης), Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Δουβής Παναγιώτης (2003). Offshore Δραστηριότητες, Αθήνα. Εκδόσεις Σταμούλη

Θεοτοκάς Γ.(2011). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση & Ανταγωνιστικότητα.

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE). Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές

Καλαντζής, Α. (1990). Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα.

Κιάντου - Παμπούκη, Α. (2003). Η ναυτική εταιρεία και η σχέση της με την ανώνυμη εταιρεία. Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα (σσ. 18-27). Χίος, Εκδόσεις Σάκκουλας.

Κιάντου - Παμπούκη, Α. (2003). Ναυτικό Δίκαιο. Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλας.

Μπόλος, Π. Ά. (2013). Οι εξωχώριες (offshore companies) και Ελληνική Έννομη τάξη. Νομικό Βήμα.

Παμπούκης Χ. -επιστημονική επιμέλεια (2010), Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Παμπούκης Χ., (2001). Οι υπεράκτιες (offshore) εταιρίες στο ελληνικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, ΔΕΕ 2001, 965 επ.

Περάκης Ε. Ε. (2004), Γενικό Μέρος του Εμπορικού Δικαίου, Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Ρόκας Κ. Νικόλαος (2006) 5η έκδοση, Εμπορικές Εταιρίες, Αθήνα, Εκδόσεις Αν. Ν. Σάκκουλα.

Σελέκος Δ. Π. (1996). Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο. Αθήνα- Κομοτηνή. Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Τουντόπουλος, Β. (2007, Νοέμβριος - Δεκέμβριος). Συλλογικά μέτρα εργαζομένων και ελευθερία εγκατάστασης ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, σσ. 369-383.

Τουντόπουλος, Β. (2003). Συμβάσεις της ναυτικής εταιρείας με ιδρυτές, μετόχους, μέλη Δ.Σ. και υπαλλήλους της. Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα (σσ. 177-197). Χίος, Εκδόσεις Σάκκουλας.

Τουντόπουλος, Β. (2009, Ιούλιος - Αύγουστος). Το εταιρικό δίκαιο στην προκρούστεια κλίνη του φορολογικού νομοθέτη - Η περίπτωση της Εταιρείας Ιδιωτικών Πλοίων αναψυχής. Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, σσ. 161-167.

Τράπεζα Πειραιώς, Παγκόσμια Οικονομία και Ναυτιλία, Οικονομική Ανάλυση και Αγορές, Αθήνα.

Χαρλαυτή, Γ. (2001). Ιστορία της ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος Αιώνας. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη.

XRTC Business Consultants - 16η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2017.

Icaza, L., Sandro M., Popa, T. Sahbaz, U. & Saravelos, G. (2009), The Greek Shipping Cluster, Harvard Business School. May 7, 2009.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) review of Maritime Transport, 2017.

Διαδικτυακές Πηγές

Αθανασίου, Σ. (2011, Νοέμβριος). *Media Shipping*.

Ανάκτηση από:

www.mediashipping.gr: <http://www.mediashipping.gr/?q=node/7804>).

Γεωργιάδης, Ν. (2005, Απρίλιος). *Investment Research & Analysis Journal.*, Ανάκτηση από:

www.iraj.gr:http://www.iraj.gr/IRAJ/Yachting_in_Greece_04_04_2005_Version_1.pdf

Ημερησία Online. *Από 204 πλοία έχει χάσει το Ελληνικό Νηολόγιο.*

Ανάκτηση από:

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12336&subid=2&pubid=103707169>

Κοντζόγλου, Θ. *Ανάλυση κόστους λειτουργίας κρουαζιερόπλοιων με ελληνική σημαία.*

Ανάκτηση από:

http://www.nautilia.gr/new/site/index.php?option=com_content&view=article&id=245:2011-02-17-10-03-30&catid=47:2010-09-14-08-55-48&Itemid=100

Παπαδημητρίου, Κ. (2007). *Πότε, πώς και γιατί εμφανίστηκαν οι offshore εταιρείες στην οικονομία.*

Ανάκτηση από:

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economy_2_07/04/2007_222397

Τσαμόπουλος, Μ. (2011, Οκτώβριος). *Οι τρεις λόγοι που δεν επενδύουν οι Έλληνες εφοπλιστές στην Ελλάδα.*

Ανάκτηση από:

<http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=150088>

ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΥΕΝ/ΔΝΠΑ)

Ανάκτηση από:

(www.yen.gr)

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. (2011, Σεπτέμβριος-Νοέμβριος). *Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης.*

Ανάκτηση από:

<http://nomothesia.ependyseis.gr>

Ιστοσελίδες

www.greekshippingnews.gr

www.statistics.gr

www.iobe.gr

www.ec.europa.eu/eurostat

www.naftilia.gr

www.nee.gr

www.naftikachronika.gr

www.yen.gr

www.statbank.gr

www.hcg.gr

www.capital.gr

www.enikonomia.gr

www.kathimerini.gr

www.wikipedia.gr

www.oecd.org